

Anlage 4 zu V/1001/2019

Stellungnahme Amt für Mobilität und Tiefbau zu den Forderungen zum Themenfeld „Mobilität“ von Fridays for Future

Im Wesentlichen sind die Forderungen von Fridays for Future (FFF) nachvollziehbar und weisen in die richtige Richtung. Sie sind daher zu begrüßen. Die damit verbundenen zeitlichen Vorstellungen zur Umsetzung sind mehr als ambitioniert. Auch werden die meisten Themen seit geraumer Zeit in der Stadtgesellschaft bzw. Öffentlichkeit intensiv diskutiert. Zudem hat die Politik gegenüber der Verwaltung hierzu bereits klare Arbeitsaufträge erteilt. Zum Beispiel die Zielsetzung im Modal Split, mittelfristig den Radverkehrs-Anteil auf 50 % (gegenüber heute 39 %) und den ÖPNV-Anteil von 10 % auf 15 % zu steigern. Dies bedeutet, künftig ca. 500.000 Radfahrten/Tag zu heutigen 400.000 Radfahrten/Tag sowie 120.000 Fahrgästen/Tag zu 180.000 Fahrgästen/Tag. Diese Zahlen für die beiden Verkehrsträger ÖPNV und Rad belegen die Dimension der Herausforderung, die sich der Rat der Stadt Münster gestellt hat.

Die einzelnen Forderungen können wie folgt bewertet werden:

Forderung: Schrittweise Einführung der City-Maut

Auch wenn es im Ausland mittlerweile positive Beispiele (z. B. Stockholm, Oslo, Mailand, Bologna, London) für die Umsetzung einer City-Maut gibt, fehlen in Deutschland hierzu bislang die rechtlichen Voraussetzungen. Inwieweit die City-Maut für Münster eine verkehrlich sinnvolle Option darstellt, wird, neben zahlreichen anderen zentralen Fragestellungen (z. B. auto-arme/auto-freie Innenstadt?, restriktives Parkraumkonzept und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit erhöhten Entgelten?, deutlich mehr Platz im öffentlichen Verkehrsraum für den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV) zu Lasten des Autoverkehrs?) der „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ erörtern und durch ein zu erstellendes Handlungskonzept, belegt mit konkreten Maßnahmenvorschlägen, beantworten. Die Erstellung des Masterplans ist beauftragt und er wird im Rahmen eines mehrjährigen, intensiven öffentlichen Dialog- und Beteiligungsprozesses erarbeitet werden.

Die erhobene Forderung, vom Autoverkehr frei werdenden öffentlichen Raum für den Busverkehr/Busbeschleunigung und sichere Radverkehrsinfrastruktur sowie Fahrradabstellplätze zu nutzen, ist völlig unstrittig. Die Begründungen hierfür finden sich im 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (2016) als auch im Radverkehrskonzept 2025 (2016) wieder. Allerdings ist der Umfang dieser Flächenumverteilung noch nicht festgelegt. Die für die nahe Zukunft zu beantwortende Frage lautet also nicht mehr „Ob?“, sondern „Wie?“. Die aktuellen Radverkehrsprojekte (erstmalige Münster-Standards für Fahrradstraßen mit den konkreten Planungen für Bismarckallee, Goldstraße und Wilhelmstraße; Ausbau DEK-Kanalseitenweg auf 27 km; stadregionales Veloroutenkonzept mit Umsetzung der Veloroute Münster – Telgte beginnend in 2019) zeigen bereits deutlich den Weg in diese Richtung, einschließlich der daraus resultierenden kontroversen öffentlichen Diskussion (Stichwort: Fahrradstraßen versus Wegfall von zahlreichen Stellplätzen). Eine Antwort, welchen Umfang die Flächenumverteilung in Münster haben kann bzw. soll, sowie, wie der damit verbundene „Verkehrsmix“ aussieht und welche Wirkungen dieser mit sich bringt, beantwortet der Masterplan im Rahmen der vorgesehenen Zukunfts-Szenarien. Darin werden kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen(bündel) definiert, die nicht zuletzt auch öffentlich diskutiert und am Ende vom Rat der Stadt Münster beschlossen werden.

Bei alledem darf der Fußverkehr nicht vergessen werden, ist dieser doch die umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Somit muss die Fläche, die vom Autoverkehr (ruhend wie fließend) umverteilt

wird, allen Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu Gute kommen. Zusätzlich sind diese Flächenpotentiale selbstverständlich auch für Frei- und Grünflächen, Spielplätze, Aufenthalts- und Begegnungsräume, kurzum, zur „grünen“ Revitalisierung der (Innen-)Stadt zu verwenden. Dieser Anspruch zeigt bereits, dass es sich im Ergebnis, soll die Verkehrswende in Münster gelingen, nicht um „kosmetische“ Veränderungen handeln kann, sondern die Zielsetzung das Prädikat „ambitioniert und nachhaltig“ haben muss.

Forderung: Einführung eines Metrobus-Systems bis 2025

Mit dem Förderprojekt „Hiltrup on Demand“ (Investitionsvolumen je nach Ausgestaltung ca. 5 – 10 Mio. €), für das die Stadt Münster derzeit beim Land NRW um Unterstützung wirbt, soll ein in dieser Größenordnung bundesweit erstmaliges Projekt der neuen digitalen „ÖPNV-Welt“ in Münster umgesetzt werden. Hierbei wird ein Systemelement der Metrobusse realisiert werden, indem flexible, attraktive Kleinfahrzeuge die Fahrgäste „door to door“ oder „corner to corner“ zu den bestehenden ÖPNV-Hauptachsen bringen. Hierdurch erwartet sich die Stadt Münster wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich Übertragbarkeit und Alltagstauglichkeit (z. B. auf die im S-Bahn-Standard reaktivierte WLE-Trasse, Inbetriebnahme vrstl. 2023) für weitere Anwendungen im Stadtgebiet. Ob, und in welchem Umfang das Metrobus-System die ÖPNV-Anforderungen der Zukunft erfüllen kann, ist ebenfalls eine Fragestellung, die der Masterplan beantworten wird. Dies setzt bspw. eine völlige Überarbeitung des heutigen Stadtbussystems voraus. Ebenso sind betriebliche Belange sowie die finanziellen Aufwendungen zu berücksichtigen.

Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für den Umweltverbund zu nutzen, ist ein begrüßenswerter Vorschlag. Dies geschieht, zumindest mittelbar, bereits durch die Verwendung von Stellplatzablösemitteln zur Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV. Auch ist die Forderung, die ÖPNV-Fahrtpreise zu reduzieren, nachvollziehbar.

Die Festlegung der Busfahrpreise ist allerdings keine alleinige Entscheidung der Stadt Münster. Sondern diese werden von der Tarifgemeinschaft Münsterland jährlich vorbereitet und von den fünf zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern (Stadt Münster und vier Münsterlandkreise), d. h. vom Rat und den Kreistagen, beschlossen. Derzeit gibt es, unterstützt durch einen externen Gutachter, intensive Überlegungen, wie die ÖPNV-Tarife im Münsterland deutlich attraktiver gestaltet werden können. Hierbei sollen auch die Pendlerverflechtungen, ungeachtet von den Grenzen der Gebietskörperschaften, stärker zum Nutzen der ÖPNV-Kunden/-Pendler berücksichtigt werden.

Forderung: Wende zu einer Fahrradstadt, die den Namen verdient

Münster ist und bleibt Fahrradstadt. Daran hat auch der erstmalige 2. Platz beim ADFC-Fahrradklimatest 2018 nichts geändert. Die Aussagen des Tests sind sehr wertvoll – immerhin mit 170.000 Teilnehmern die weltgrößte Fahrradumfrage – und natürlich nimmt die Verwaltung die Ergebnisse sehr ernst. Dies zeigen die bereits genannten aktuellen Radverkehrsprojekte, ergänzt z. B. um die Umnutzung des Parkhauses Bremer Straße für 1.000 Fahrradstellplätze, das diesjährige Förderprogramm für Lastenräder, die Bike-Sharing-Studie für Münster (Erörterung in den politischen Gremien Anfang 2020); den Bau der Pilotstrecke für sensorgestützte adaptive Beleuchtung entlang der Kanalpromenade in Hiltrup. Hierzu gibt es einen umfassenden Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium, der die komplette Beleuchtung des o. g. Kanalseitenwegs sowie der Veloroute Münster – Telgte ebenso vorsieht wie sensorgestützte Signalsteuerungen für Radfahrer im Verlauf dieser Route. Dadurch sollen die Wartezeiten an den beiden einzigen signalgeregelten Kreuzungen, an denen der Radfahrer künftig keine Vorfahrt haben wird, minimiert oder diese in Gänze zu vermeiden werden. Hieraus werden wichtige Erkenntnisse erwartet, um diese auf andere Radverkehrsachsen im Stadtgebiet zu übertragen.

Die Stadt Münster arbeitet mit einem sehr hohen Qualitätsanspruch und im Rahmen ihrer Verpflichtung als Fahrradstadt daran, schon heute deutlich mehr beim Radverkehr zu tun und dies auch „auf die Straße zu bringen“.

Der Ausbau der Radverkehrswege entsprechend der Regelbreiten nach ERA ist bereits Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Münster 2025. Wie oben erwähnt, ist auch dies nur möglich, wenn es zu einer spürbaren Umverteilung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des Radverkehrs kommt. Dabei ist es letztlich unerheblich, ob es sich hierbei um einen separaten Radweg auf dem Hochboard oder auf der Straße handelt.

Auch ist richtig, dass Münster das Thema Fahrradparken ernst zu nehmen hat, wie das Beispiel des Hauptbahnhofes zeigt. Gegenwärtig gibt es dort mit der Radstation 3.400 Stellplätze und weitere ca. 2.000 Stellplätze in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof. Hinzu kommen mit dem neuen Fahrradparkhaus 2.200 Stellplätze. Das macht in Summe rd. 7.600 Stellplätze. Der Bedarf am Münsteraner Hauptbahnhof liegt realistischer Weise bei rd. 10.000 Radstellplätzen. Daher wird bereits ein Standort für ein 3. Fahrradparkhaus in Bahnhofsnähe gesucht. Auch hier muss bei allen Lösungen Qualität und Service für den Radfahrer, aber auch städtebauliche Qualität im Vordergrund stehen.

Zur Wahrheit gehört aber auch: Die Radstation Münster, die in diesem Jahr zwanzig Jahre alt geworden ist, ist nach wie vor die größte Radstation Deutschlands. Und es wird sehr absehbar weitere 2.000 Stellplätze geben. Hierzu ist jedoch auch seitens der Bahn die Situation der Bahnkunden, die mit dem Rad zum Bahnhof an- und abreisen, vorausschauend in den Blick zu nehmen.

Ergänzend sei erwähnt, dass in Kürze ein Teil des Parkhauses Bremer Straße zu 1.000 (Dauer-) Radstellplätzen umgewandelt und in Betrieb gehen wird.

Natürlich benötigen wir auch mehr Fahrradparkraum sowie attraktive Lösungen (sicher und witterungsgeschützt), insbesondere für Lastenräder vor allem in der Innenstadt, in den Fahrradstraßen und den verdichteten Wohnquartieren. Die Verwaltung wird daher sehr zeitnah erste PKW-Stellplätze zu Lastenrad-Stellplätzen umwidmen.

Im Rahmen eines Kooperationsprojektes mit der Fachhochschule Münster wird derzeit ein Fahrradparkraumkonzept für die Innenstadt sowie innenstadtnahe Wohnquartiere mit konkreten Lösungsvorschlägen erarbeitet. Die Ergebnisse hierzu sollen Anfang 2020 mit den politischen Gremien erörtert werden.

Wichtig ist, dass ungeachtet der genannten Zielgröße von 1.000 Fahrradstellplätzen pro Jahr, der wirkliche Bedarf im Stadtraum festgestellt und dieser auf Grundlage eines Fahrradparkkonzeptes anschließend zügig umgesetzt wird. Für beide erwähnten Standorte Universitäts-Bibliothek und Domplatz hat die Verwaltung Fahrradparkraum-Planungen aufgenommen.

Das Asphalt mehr Fahrkomfort als die münstertypischen roten Pflastersteine bietet, bleibt, Stichwort Rollwiderstand, unwidersprochen. Wobei die seit langen Jahren verwendeten Steine ohne „Fase“ den Rollwiderstand deutlich verbessert haben. Eine Entscheidung, ob künftig (grundsätzlich) nur noch Asphalt für Radwege in Frage kommt – hierbei muss u.a. auch der Unterhaltungsaspekt berücksichtigt werden – steht noch aus. Das Beispiel Kanalseitenweg zeigt aber auch, dass sich die Verwaltung auf dieser insgesamt 27 km langen Strecke ganz bewusst für den Asphalt entschieden hat.

Abschließend bleibt zu bemerken, dass die Gestaltung der zukünftigen Mobilität Münsters nur im engen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern und Initiativen entwickelt werden kann. Hierfür bietet der Prozess des Masterplans Mobilität Münster 2035+ eine sehr qualifizierte Beteiligungsplattform.