

Klimaschutz und Verkehr

Laut Klimaschutz-Konzept 2020 beträgt in Münster der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen (ohne Flugverkehr) **24 Prozent**. Doch nur **8 Prozent** der Klimaschutz-Investitionen sind für den Bereich Verkehr vorgesehen.

Neben CO₂ und Verbrauch fossiler Ressourcen geht es beim Verkehr (vor allem MIV) um weitere Auswirkungen:

- Lärm und Abgas-Emissionen (auch mit sozialem Aspekt)
- Unfallhäufigkeit
- Flächenverbrauch (rollender und ruhender Verkehr)
- Verringerter Wert von Wohnimmobilien an verkehrsreichen Straßen
- Vermindertes Entwicklungspotential von Alternativen (Fuß, Rad, Bus & Bahn)
- Zersiedelung und Verlust von wohnortnaher Versorgung
- Erlernte Hilflosigkeit
- Erkrankungen durch Bewegungsmangel

Verkehr ist also ein gesellschaftlich umfassendes Thema.

Mobilitätsdaten Münster

683 Kraftfahrzeug sind in Münster auf 1.000 Einwohner (vom Säugling bis zum Senioren) zugelassen. Damit steht die Stadt "an der Spitze" in NRW. Ein Zeichen von Wohlstand? Unter den kreisfreien Städten hat die zweithöchste Kfz-Dichte: Bottrop mit 643 Kfz auf 1.000 Einwohner. Von 1986 und 2007 wuchs der Bestand in Aachen und Bielefeld um 18 Prozent, in Bonn – Sitz von Telekom und Post – um 38 Prozent, in Münster um 57 Prozent.

In NRW beträgt die Kfz-Dichte in kreisfreien Städten 577 auf 1.000 Einwohner, in Landkreisen 687 auf 1.000 Einwohner. Die Kfz-Dichte in Münster entspricht jener der umliegenden, viel dünner besiedelten Landkreise und zeigt, dass der Klima schonende ÖPNV (Bus und Schiene) dringend weiterentwickelt werden muss – in Bezug auf Bedienungsqualität, Geschwindigkeit und Fahrpreise.

Verkehrsentwicklungsplan Münster 1. Zwischenbericht

Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen "Modal-Split" in Prozent (S. 24, Tab. 1)

	1990	1994	2001	2007	
Kfz-Selbstfahrer	38,3	28,3	38,4	29,6	< ¼ weniger Kfz-Verkehr?
Kfz-Mitfahrer	-	9,0	2,1	6,7	< gering im Vergleich zu Hamm
zu Fuß	21,2	21,5	13,4	15,7	
Fahrrad	33,9	31,7	35,2	37,6	
Bus + Bahn	6,6	9,5*	10,9	10,4	< Rückgang für Bus & Bahn

* nach Einführung des Semestertickets

Im regionalen Verkehr haben Bus & Bahn Marktanteile verloren (S. 25, Tabelle 2)

	1982	1990	2007
Kfz	75,7	78,1	80,9
Bus & Bahn	22,9	21,3	19,1

Im Verkehr Münster – Umland ist die Zahl der Kfz-Fahrten wesentlich stärker gewachsen als die Zahl der Bus & Bahn-Fahrten (S. 25, Tabelle 2)

(Tageswerte)	1982	1990	2007	1982 - 2007
Kfz	152.649	218.059	300.361	+ 96,8 %
Bus & Bahn	46.090	59.522	71.035	+ 54,0 %

Zum Vergleich: ÖPNV im Stadtverkehr (Millionen Fahrten pro Jahr)

	2000	2007	Veränderung
Karlsruhe (300.000 E)	84,0	95,5	+ 13,0 %
Münster (280.000 E)	33,2	32,8	- 1,2 %

Die fünf Handlungsfelder in Münster

1. Finanzmittel aus dem Bereich Verkehr/für den Bereich Verkehr
2. Verminderung der CO₂-Emissionen des MIV
3. Förderung des ÖV (Tarife, Service und Sicherheit, Haltestellen und Fahrzeuge, Angebotsqualität)
4. Förderung des Fußverkehrs (Sicherheit, Komfort, Geschwindigkeit)
5. Förderung des Radverkehrs (Sicherheit, Komfort, Geschwindigkeit)

1. Finanzmittel aus dem Bereich Verkehr/für den Bereich Verkehr

Unter Maßnahme V 8 (S. 80) weist das Klimaschutz-Konzept der "Erschließung neuer Finanzierungswege für den ÖPNV" nur mittlere Priorität zu.

Maßnahmen

- **Parkgebühren für Beschäftigte an Schulen im Innenstadtbereich**

An Münsteraner Schulen im zweiten Tangen-ten-ring sowie am Hittorf Gymnasium. Beschäftigte, die den vom Schul-träger zur Verfügung gestellten Parkraum nutzen, leisten dafür künftig einen finanziellen Beitrag in Form einer Parkgebühr (durch Zeitkarte ÖV FirmenAbo).

Dies nimmt den Vorschlag der Logiball GmbH auf, siehe Gutachten "Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Münster" (Stadtplanungsamt 2005). Eine Parkraumbewirtschaftung ist bei den Landesbehörden gang und gäbe. Ebenso hat die

Stadt Brühl bereits eine Parkraum-bewirt-schaftung an Schulen eingeführt.

- **Ein Klimaschutz-Euro von jedem Fluggast des FMO**

Pro Abflug und Ankunft zahlt jeder Fluggast am FMO einen "Klima-Euro". Ein Flug zum Preis von 29 Euro verteuert sich somit auf 30 Euro, ein Flug von 300 Euro auf 301 Euro. Dieser geringe Betrag würde weder zu einem Flug-verzicht noch zu einem Ausweichen auf andere, weiter entfernte Flughäfen führen.

Die Stadt Münster ist zu einem Drittel Anteilseignerin des FMO. Zurzeit zählt der Flughafen Münster-Osnabrück 1,4 Millionen Fluggäste (Personen-Abflüge und -Ankünfte) jährlich. Das wären 1,4 Millionen Euro für die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in Münster. Der "FMO-Klima-Euro" ist neu, seit vielen Jahren üblich ist jedoch die Konzessions-abgabe, welche die Stadtwerke Münster an die Stadt Münster leisten.

2. Verminderung der Emissionen des MIV

Mit täglich 385.000 Fahrten innerorts (hoher Kaltlauf-Anteil) und 302.00 Fahrten im Stadt-Umland-Bereich ist der MIV die dominierende Verkehrsart im Münster.

Maßnahmen

- **Installation von Rotzeit-Anzeigen an Lichtsignal-Anlagen**

Inzwischen bieten immer mehr Autohersteller Fahrzeuge mit automatischer Start-Stopp-Einrichtung an, wodurch Verbrauch und Emissionen nach Herstellerangabe um etwa 8 Prozent gemindert werden. Die Masse des Pkw-Bestands (45 Millionen) fährt allerdings weiterhin ohne diese Start-Stopp-Funktion. Erneuerungsquote etwa 8 Prozent/Jahr.

Im August 2006 erfolgte durch den VCD eine Anregung nach § 24 der Gemeinde-ordnung NRW. Auf diese Anregung hat die Verwaltung bislang keine qualifizierte Antwort gegeben.

- **Hinweistafeln zum Motorstopp**

Für die weiter von der Ampel entfernt Stehenden ist die Zeit bis zum Losfahren oft noch zehn und mehr Sekunden länger als für die Fahrer direkt an der Ampel. Daher ist es sinnvoll, an Ampeln mit hohem Verkehrsaufkommen diese Hinweistafeln anzubringen - in einigem Abstand vor der Ampel, damit die Aufforderung von den Wartenden in der Schlange gesehen (und beherzigt) wird.

An Bahnübergängen beträgt der Anteil derer, die dem Hinweis "Motor abstellen" folgen, mehr als drei Viertel.

- **Spritspartipps an alle Haushalte**

Um die gewünschte Breitenwirkung zu erreichen, könnten leicht verständliche Sparfahrtipps an alle Haushalte versandt werden. Beispielhaft für eine übersicht-liche Dar-stellung des "Was" (7 Tipps) und "Warum" (3 Tabellen) ist der VCD-Flyer "7 Sparfahrtipps".

- **Zuschüsse beim Kauf von Taxen (> 120 g/CO₂)**

Die Fahrzeuge legen jedes Jahr große Strecken innerhalb der Stadt zurück. Ein Beitrag zum

Klimaschutz wäre es, würde die Stadt den Kauf eines (neuen oder gebrauchten) Taxis mit einem CO₂-Ausstoß von unter 120 g/km bezuschussen. Die sparsamsten Ausführungen von Mittelklasse-Fahrzeugen unterschreiten bereits diese Grenze.

- **Zuschüsse für Taxi-Standheizungen**

Da die Taxen in der kalten Jahreszeit häufig mit laufendem Motor auf den nächsten Einsatz warten, wäre der Einbau von Standheizungen sinnvoll, um die Luft- und Lärmbelastung zu reduzieren. Auch hierfür könnte die Stadt Münster eine Umweltprämie gewähren.

3. Förderung des ÖV

Neben der **Angebotsqualität** (Bedienungsdichte, Taktzeiten, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit = Reisezeit) sind die Bereiche **Service** (Information, Sicherheit, Sauberkeit, Verkauf) **Hardware** (Haltestellenqualität und Komfort der Busse) und **Tarif** Ausschlag gebend für die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV.

Maßnahmen Tarif

- **Klima-Abo für den ÖPNV in Münster/im Münsterland**

Sponsoring der Abonnements von personenbezogenen ÖPNV-Monats-karten. Zu jedem Jahresabo der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (12 Monatskarten zum Preis von 10 Monatskarten im Einzelverkauf) gibt es aus Klimaschutz-Mitteln einen Zuschuss für drei Monats-karten. Somit erhält der ÖPNV-Abokunde 12 Monatskarten zum Preis von 7.

Option A: Klima-Abo für den ÖPNV im Stadtgebiet Münster. (Beispiel Detmold)

Option B: Klima-Abo im Stadtgebiet Münster sowie für Monatskarten mit Münster als Startort/Zielort (im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Münsterland)

- **Bus fahren in Münster - samstags gratis**

Die vorhandenen Parkraum-Kapazitäten sind über den größten Teil der Woche keinesfalls ausgelastet. Neben der Vorweihnachtszeit werden nur samstags - für etwa vier Stunden - die Auslastungsgrenzen der Parkbauten erreicht. Dies bestätigen auch die Daten des städtischen Parkleitsystems (www5.stadt-muenster.de/parkhaeuser).

Aus kaufmännischer Sicht ist nicht die produzierte Menge, sondern die Verfügbarkeit einer Ware entscheidend. **Auslastungsteuerung im Bestand statt Expansion:** Ausschließlich samstags ist die Busfahrt innerhalb des Stadtgebiets kostenlos. Das Angebot richtet sich an Münsteraner/innen, die zurzeit mit dem Pkw die Innenstadt besuchen. Nach den Erkenntnissen des Parkhausbetreibers und des Planungsamts sind an Samstagen 50 Prozent der Stellplätze mit Pkw aus Münster belegt.

'Bus fahren – samstags gratis' ist ein klares Verfahren. Selbst bei deutlich mehr Einsteigern läuft der Betrieb reibungslos, weil die Einstiegskontrolle und das Kassengeschäft entfallen.

Aus Autofahrersicht ist das 'Handling' des ÖPNV - Linienverlauf, Fahrpläne und Fahrkartenaufkauf - kompliziert. Ein weiterer Aspekt für die Pkw-Nutzung wird mit dem Begriff 'Routinenbildung' beschrieben. Das Konzept wirkt demnach in mehrfacher Hinsicht auf die Verkehrs-

mittel-wahl: der Fahrpreis entfällt, das Handling wird vereinfacht und die 'eingefahrene' Gewohnheit wird durch ein ungewöhnliches Angebot aufgehoben.

- **Angebotsqualität (Stadtnetz)**

Die durchschnittliche Geschwindigkeit, vor allem die Reisezeit (Tür-zu-Tür) der Stadtbusse ist in Münster nicht konkurrenzfähig. Davon künden nicht zuletzt mehrere Tausend Fahrräder rund um den Hauptbahnhof sowie die hohe Pkw-Dichte in Münster.

Das vorhandene Angebot sollte auf den Hauptachsen um **Express-Linien** ergänzt werden. Diese bedienen nur etwa die Hälfte der üblichen Haltestellen, darunter die Übergangspunkte zur neu konzipierten Ringlinie.

Eine Ringlinie sollte erhebliche Fahrzeitgewinne gegenüber der Durchquerung (mit Umstieg) der Innenstadt bringen, ebenso die Entlastung der Busse im Innenstadtbereich. Wartezeiten auf den Ringlinien-Anschlussbus von mehr als 10 Minuten annullieren die mögliche Verkürzung der Reisezeit. Daher sollte die **Ringlinie mindestens alle 10 Minuten** verkehren.

Am Nadelöhr **Bahnunterführung Hafestraße** verlieren 26 Busse stündlich wertvolle Zeit auf der Strecke zwischen Bahnhof und Hansaring/Albersloher Weg. Pro Richtung ist nur eine Fahrspur vorhanden. Solange sich kein Neubau der Unterführungen ergibt, könnten die Busse mittels einer Schleusenregelung Vorrang erhalten.

- **Angebotsqualität (Stadt - Umland)**

Sämtliche auf Münster zuführende Regionalbahn-, Regionalbus und Schnellbus-Linien sollten ganztägig im 30-Minuten-"Münsterland-Takt" fahren. Negativ-Beispiel: Zwischen den westfälischen Metropolen Dortmund und Münster (Einzugsbereich cirka 900.000 Menschen) verkehren Regionalzüge nur stündlich.

Bei den Schnellbussen (Fahrgastzuwächse z.T. 300 Prozent) sind neben Verdichtungen weitere Differenzierungen möglich: Die S90 Lüdinghausen – Senden - Münster ist bereits um eine S92 (Lüdinghausen – Münster) ergänzt. Ein Zusatzangebot auf der Linie S70 Vreden – Ahaus – Schöppingen – Münster (Direktfahrten ohne "Looping" in Horstmar und Laer) ist entwickelt, jedoch noch nicht finanziert (cirka 50.000 EUR p.a.).

- **Hardware (Fahrzeuge und Haltestellen)**

Die Aufenthalts-(Warte-)qualität ist ein wichtiges Merkmal für die Attraktivität des ÖV. Wartehallen sollten wirkungsvoll gegen Witterungseinflüsse schützen. Die neu aufgebauten Haltestellen (Wall AG) erfüllen diese Anforderung nur unzureichend.

Qualitätsvolle Wartesäle - **StadtBus-Lounges** - (im Winter beheizt, im Sommer klimatisiert - mit Aufsicht/Information/Ticketverkauf) sollten in nördlicher und südlicher Fahrtrichtung auf dem Bahnhofsvorplatz, auf dem Domplatz sowie an den zentralen Haltestellen Klemensstraße und Bült eingerichtet werden.

Flottenerneuerung: **Forcierte Beschaffung von Bussen mit Hybrid-Antrieb** (deutlich mehr als 10 Prozent Erneuerungsquote), sobald sich die Technik als ausgereift erwiesen hat. Neben den Einsparungen an fossilem Kraftstoff bedeuten Hybrid-Busse weniger Abgase

und höheren Fahrkomfort durch weniger Lärm und Vibrationen.

- **Service**

Mobilität ist nur zum Teil die Überwindung einer Strecke. Die Menschen wünschen sich – auch beim Unterwegssein - Geborgenheit und respektvolle Behandlung. Dafür sind mehr Betreuungs- und Beratungskräfte erforderlich. **Fahrtbegleiter in jedem Bus** bedeuten Sicherheit und Komfort für die Kunden, zugleich wirtschaftlichen Nutzen für die Verkehrsunternehmen.

Vorteile aus Kundensicht

- Höheres Sicherheitsgefühl
- Informationsgeber in nächster Nähe
- Hilfen bei Ein- und Ausstieg (insbesondere für Senioren)
- Lästiges Schlangestehen durch Kontrolle beim Einstieg entfällt

Vorteile aus betrieblicher Sicht

- Verringerte Schwarzfahrerquote
- Verbesserte Sauberkeit und weniger Vandalismus
- Kürzere Stops an Haltestellen: weniger Emissionen und schnellere Umläufe - im Idealfall mit weniger Bussen, also ebenfalls Klimaschutz-Effekte
- Steigende Attraktivität bringt zusätzliche Einnahmen durch Neukunden

Gemeinsamer Beitrag der Verfasser – bitte nicht verwenden

Umsetzungspotential

Die beschriebenen Maßnahmen haben wir nach drei Kategorien betrachtet und eine "Shortlist" erstellt.

Schnelle Umsetzbarkeit

Parkgebühren an Schulen
Motor-Stopp-Hinweise
Angebot Linie S70
Bus samstags gratis

geringe Kosten

Hohe Einnahmen/

Klima-Euro am FMO
Motor-Stopp-Hinweise

Wirkung CO₂-Emissionen

Sprit
Restrot-Anzeige
Bus samstags gratis

Empfehlung

Der Beirat sollte den Themen "Klima-Euro am FMO", "Klima-Abo ÖPNV" und "Busnetz Münster" besondere Aufmerksamkeit widmen. Zur Maßnahme "Bus fahren samstags gratis" sollte zumindest für eine Versuchsphase (vier Adventsamstage) von der Verwaltung eine Kostenkalkulation vorgelegt werden.

Ulrike Grabski-Kieron und Patrik Werner
12.4.2012