

V/0985/2013 Entwurf des „3.Nahverkehrsplan Stadt Münster“

Stellungnahme des Beirats für Klimaschutz Münster

Hintergrund

Der Klimabeirat Münster berät Politik und Verwaltung in Sachen Klimaschutz. Selbstverständlich kann Klimaschutz, also die angestrebte Reduzierung der Treibhausgasemissionen, wie er z.B. im Klimaschutzkonzept der Stadt festgehalten ist, nicht isoliert von anderen Prozessen und Entwicklungen der Stadt betrachtet werden. Vor dem Hintergrund

- des projizierten Bevölkerungswachstums,
- des demografischen Wandels, sowie
- des voranschreitenden Klimawandels

sollten Ziele der Stadtentwicklung in einer abgestimmten Strategie angepackt werden. Dies betrifft die wirtschaftliche Entwicklung, die Bildungspolitik und vieles andere. Maßnahmen wie die Umgestaltungen der Kasernengebiete „York“ und „Oxford“ oder auch der Nahverkehrsplan (NVP) sollten in eine solche Strategie eingebettet werden. Insofern erscheint dem Klimabeirat die Vorlage des aktuellen Entwurfs des NVP als eine relativ isolierte Maßnahme, die zudem recht wenig Ausblick in die Zukunft bietet.

Konkret erkennt der Klimabeirat viele gute Ideen im Entwurf des NVP. Anerkennenswert sind vor allem die aufgezeigten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, dazu gehören u.a. die Umweltspuren und Busspuren, die Busschleusen vor den Lichtsignalanlagen (LSA), wie auch die Busbeschleunigungs- und Bus-Priorisierungsmaßnahmen an den LSA. Begrüßt wird auch die Integration der Schnellbuslinien zur Bedienung der Gewerbegebiete. Viele Maßnahmen sollten jedoch umfangreicher und schneller durchgeführt werden.

Empfehlungen und Forderungen:

Modalsplit

Der Klimabeirat empfiehlt, die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als eine Leitlinie der Verkehrsplanung allgemein und des Nahverkehrsplans insbesondere zu definieren. Das „Klimaschutzkonzept 2020 für die Stadt Münster“ weist für das Jahr 2006 einen Beitrag des Verkehrs von etwa 25 % zur Gesamt-CO₂-Emission Münsters aus. Davon gehen 48 % auf das Konto des MIV im Binnen- und Regionalverkehr. Es besteht im Verkehrsbereich also erhebliches Potenzial für CO₂-Emissions-Minderung. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem MIV deutlich gesteigert wird. Die „Stadt als Motor“ hat auf der eigenen Fläche und in Kooperation mit den umliegenden Kreisen und Verbänden erheblichen Gestaltungsspielraum.

Zu loben ist der hohe Anteil des „Umweltverbunds“ (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) am Modalsplit (71 %), bedingt vor allem durch den hohen und wachsenden Anteil der Fahrräder von zuletzt 39 % gegenüber nur 29 % Kfz-Anteil. Diese Zahlen können aber auch einen falschen Eindruck erwecken. Man beachte:

- Der Modalsplit beruht auf der Zahl der Wege aller Einwohner, nicht Länge dieser Wege. Innerhalb des Stadtgebiets kommt der MIV auf 39 % der gefahrenen Kilometer und hat damit einen erheblichen Anteil am CO₂-Ausstoß.

- Etwa 150 000 Personen pendeln täglich nach Münster ein oder aus. Der Anteil des ÖPNV an den Ein- und Auspendlern hat sich verringert. Der Modalsplit beträgt hier 81 % MIV, diese Kfz-Pendler tragen erheblich zu den CO₂-Emissionen bei. Dies kann nicht als zufriedenstellend betrachtet werden.

Nur ein optimierter Öffentlicher Verkehr (ÖV) mit effizienter Anbindung an das Umland kann die Grundlage eines umweltfreundlichen Verkehrs sein und zur Minderung der CO₂-Emissionen beitragen.

Anbindung Stadt – Regionalverkehr

Der Klimabeirat empfiehlt, keine Anstrengung zu unterlassen, um die intensiven Verkehrsströme zwischen Stadt und Region vom MIV zum öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dabei ist dem Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang zu gewähren. Die Thematik wird im Klimaschutzkonzept und im NVP angesprochen. Zum Beispiel wird die Einrichtung von Bahn-Haltepunkten in Roxel und Mecklenbeck angekündigt. Die Planungen des ZVM für die WLE werden begrüßt. Bislang einspurige Strecken müssen durch zusätzliche Gleise in den Stand gesetzt werden, größere Verkehrsmengen und engere Takte zu bewältigen. Dies ist für die Strecken nach Lünen/Dortmund, Gronau-Enschede, und im Ansatz auch Coesfeld geplant und wird begrüßt. Allerdings wird die Thematik nicht mit ausreichend Nachdruck hinterlegt. Es werden kaum Zeithorizonte für geplante Maßnahmen aufgezeigt. Ausnahmen bilden die Haltepunkte Roxel, der nach über 10-jähriger Planung in 2014 neu hinzukommen soll, sowie die angekündigte Reaktivierung von Mecklenbeck in 2018. Es sollten weitere ehemalige Haltepunkte an Regionalstrecken (z.B. Berg Fidel, Clemenshospital, Danziger Freiheit, Handorf, Kinderhaus) rasch reaktiviert werden. Auch die Strecke nach Warendorf/Bielefeld sollte ausgebaut werden.

Der Klimabeirat mahnt die rasche Umsetzung der Empfehlung V2 des Klimaschutzkonzepts („Aufbau und Fortführung einer kontinuierlichen regionalen Verkehrsplanung“) an. Ziel aller Bemühungen muss ein schneller und konsequenter Ausbau der auf Münster ausgerichteten Schienenverkehre sein. Ein weiterer Ausbau von Straßen, z.B. der B 54 parallel zur Bahnstrecke Münster – Gronau – Enschede, wird dagegen abgelehnt.

Schnellbusse bedienen mit großem Erfolg Korridore, die vom Schienenverkehr nicht oder nur unzureichend erschlossen werden. Leider finden sich im NVP, anders als bei den Schienenstrecken, keine Zahlen zu den beförderten Fahrgästen, um beurteilen zu können, welche Leistungen sie in Bezug auf Pendlerzahlen erbringen und wo Verbesserungen möglich sind.

ÖPNV im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet ist dafür zu sorgen, dass die Zeitgewinne auf schnellen Regionalverbindungen nicht durch Verzögerungen „auf der letzten Meile“ wieder verloren gehen, vor allem durch zu langsamen und umständlichen Busverkehr. Der Klimabeirat begrüßt in diesem Zusammenhang die Planung, Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus in die jeweils entgegengesetzt liegenden nördlichen und südlichen Gewerbegebiete durchzuführen. Der Klimabeirat begrüßt ebenfalls die Einführung der neuen Ringlinie im Stadtbusverkehr. Hier werden allerdings noch Optimierungsmöglichkeiten vor allem im südlichen Bereich gesehen. Es wird zum einen vorgeschlagen, den dezentralen Gedanken der Ringlinie konsequent im Sinne einer Entlastung des stark frequentierten Hauptbahnhofs durchzusetzen und auf die Führung über den Hauptbahnhof zu verzichten. Dieser ist fußläufig (innerhalb 300 m) von der Hafenstraße oder Bremer Straße aus erreichbar. Es wird angeregt, die Linie nicht über die Adenauerallee, sondern über die Weseler Straße und den Kolde-Ring zu führen. Für zumutbare Umsteigebeziehungen ist ein 10-Minuten-Takt erforderlich.

Allgemein sollte im gesamten Stadtgebiet (bis in die Außenstadtteile und Gewerbegebiete) eine Taktverdichtung auf 15-Minuten- oder 10-Minutentakt angestrebt werden. Auf diese Weise stiege die Attraktivität des ÖPNV in erheblichem Maße.

An vielen Stellen wird der Busverkehr durch den übrigen Verkehr behindert, wird verlangsamt und damit zunehmend unattraktiv. Die meisten bestehenden Busspuren stammen aus den 1980er und 1990er Jahren. Der Beirat fordert eine Auflistung der neuralgischen Punkte, an denen Verspätungen entstehen, und einen Maßnahmenplan für Beschleunigungsmaßnahmen mit Zeit- und Kostenplan.

Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung, wie die Aufgabe einer an manchen Stellen zu engen Folge von Haltestellen und ein differenziertes Angebot aus kurzen Direktverbindungen und Verbindungen, welche die Fläche bedienen und dadurch langsamer sind, sollen geprüft werden.

Zeitraumen

Der Klimabeirat bemängelt, dass der Entwurf des NVP an vielen Stellen zu unkonkret bleibt. Z.B. heißt es in Kapitel 4.3 im Absatz unter Multimodale Angebote der Stadtwerke Münster:

„Neben der Einführung des FaltradAbos im Jahr 2013, welches die Fahrradmitnahme im Bus wesentlich erleichtert und das Einzugsgebiet einzelner Haltestellen vergrößert, sollen auch die Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen durch die Stadt Münster modernisiert und ausgebaut werden.“

Dieser Vorsatz ist begrüßenswert, doch es fehlen Angaben darüber, wann und wie er umgesetzt werden soll. Dringendes Handeln wird angemahnt. Das Beispiel der Durchführung der Schnellbuslinien wurde bereits angesprochen. In Kapitel 7.2 steht:

„... Darüber hinaus ist die Durchbindung einzelner Schnellbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus z.B. in die Gewerbegebiete Zentrum Nord und Loddenheide zu prüfen.“

Eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes wird durch die umsteigefreie Fahrt der Berufspendler vom Wohnort bis zum Arbeitsplatz erreicht. Die rasche Umsetzung dieser Maßnahme wird dringend angeraten. Das Beispiel der Einrichtung des Haltepunkts Mecklenbeck wurde ebenfalls bereits angesprochen, dies soll im Jahr 2018 geschehen. Der Klimabeirat ist nicht der Auffassung, dass dies eine „zeitnahe“ Umsetzung der Maßnahme ist. Man sehe dies im Kontext der Zielsetzung der Stadt Münster, ihre CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 % zu reduzieren!

Auch andere Formulierungen im NVP sind nach Auffassung des Klimabeirats zu unspezifisch. Warum heißt es z.B. nicht anstatt

„Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen daher vorzugsweise Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechniken wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb wünschenswert.“

einfach

„Bei der Neuanschaffung wird modernste Umwelttechnologie gewählt.“?

Kundenzufriedenheit

Macht es Sinn, die Kundenzufriedenheit als wesentlichen Maßstab zur Bewertung eines Stadtbussystems zu verwenden? Würde es nicht mehr Sinn machen, diejenigen Münsteraner und Pendler, die eben nicht den ÖPNV nutzen, zu ihrer Zufriedenheit mit dem ÖPNV zu befragen. Der Klimabeirat ist der Auffassung, dass eine rigorose Erforschung der Motive, warum viele Personen den MIV bevorzugen, ein klares und differenziertes Bild über die Verbesserungspotenziale des ÖPNV liefern würde. Nicht unbedingt die Zufriedenheit der bestehenden Kundschaft sorgt für zusätzliche Nutzer des ÖPNV, stattdessen gilt es neue Angebote und Anreize zu bieten.

Weitere Aspekte und Zukunftsplanung

Lufthygiene

Münster hat erhebliche Probleme mit der Luftreinhaltung. Die EU-Grenzwerte für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) wurden bisher regelmäßig nicht eingehalten. Insbesondere am Standort Bült bestehen Probleme. Die Bezirksregierung hat mit dem Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Münster einen Maßnahmenkatalog vorgelegt, der kurzfristig für die Einhaltung der Grenzwerte sorgen soll. Für die mittel- und langfristige Planung erscheint die Entwicklung einer nachhaltigen Strategie überfällig. Sollte der Durchgangsverkehr durch den Innenstadtbereich nicht deutlich reduziert werden? Welche Wechselwirkungen mit dem ÖPNV wären zu erwarten?

E-Mobilität

Die E-Mobilität im Straßenverkehr nimmt deutlich zu. Insbesondere im Bereich der Fahrräder (Pedelects u.a.) ergeben sich deutliche Auswirkungen und Potenziale. Für Pendlerwege bis zu über 15 km ergeben sich neue Möglichkeiten. Der Regionalverkehr kann sich mit attraktiven Umsteigepunkten neue Kundschaft erschließen. Entsprechende Anreize wären zu schaffen.

Folgerung:

Die rasche und konsequente Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Nahverkehrsplanung wird ohne Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel nicht möglich sein. Der Nutzen entsteht durch Erhöhung der Lebensqualität und durch die Minderung des CO₂-Ausstoßes. Auch für die Flächennutzung im Innenstadtbereich ergeben sich durch die nicht mehr benötigten Flächen für den ruhenden Verkehr neue Potenziale.

Münster, 2014-12-01

O. Klemm

Prof. Dr. Otto Klemm, Vorsitzender des Klimabeirat Münster