



# Nachhaltige Mobilität in der Stadtregion Münster

## Ein Diskussionsbeitrag der Wirtschaft

Unterstützt von:



# Inhalt

Inhaltsverzeichnis	2
Vorwort	3
Mobilität in der Stadtregion Münster in Zahlen	4 - 5
Herausforderungen im Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehr	6
Verkehrsträgerbezogene Ziele	7
Systematik der Maßnahmenvorschläge	8
Kurzfristige Maßnahmen (ca. 1 – 3 Jahre)	8 - 9
Mittelfristige Maßnahmen (ca. 3 – 8 Jahre)	10
Langfristige Maßnahmen (ca. 8 – 15+ Jahre)	11
Finanzierung der Angebotsausweitungen im SPNV/ÖPNV	12
Integrierte Mobilitätsplanung für die Stadtregion	13
Welchen Beitrag kann die Wirtschaft leisten?	14 - 15

## Impressum

Herausgeber:  
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster  
Telefon 0251 707-0 | www.ihk-nordwestfalen.de  
Geschäftsbereich Branchen und Infrastruktur  
Joachim Brendel  
Telefon 0251 707-209 | E-Mail [brendel@ihk-nw.de](mailto:brendel@ihk-nw.de)  
Fabian Bannier | Dr. Jana Burchard | Daniel Janning

Fachliche Beratung: RSC Reinhard Schulte Consult  
Bildnachweise: Titelbild (v. l. n. r.): Stadt Münster, Stadtwerke Münster/Peter Leßmann, RVM, Stadt Münster/Patrick Schulte, MünsterView/Tronquet, MünsterView/Heiner Witte, S. 3: IHK, HWK S. 6: IMAGO/Rüdiger Wölk, S. 7: MünsterView/Witte 2015 und Stadt Münster/Patrick Schulte, S. 11: Magnus Rogmann, S. 12: Stadtwerke Münster, S. 13: RVM, S. 14: LVM/HGEsch,

Hennef und LVM/Andreas Löchte, S. 15: WEICON, nts/[www.romanmensing.de](http://www.romanmensing.de) und Provinzial/Thomas Klerx  
Gestaltung: atelier-oliver-hartmann.de  
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernimmt die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen keine Gewähr. Stand: Februar 2022

# Vorwort

Wirtschaftliche Aktivitäten sind seit jeher untrennbar verbunden mit der Mobilität von Menschen und Gütern. Die Erreichbarkeit der Stadt ist daher für die Wirtschaft auch heute noch einer der bedeutendsten Standortfaktoren. Die Qualität und Zukunftsfähigkeit der Mobilitätssysteme und -angebote beeinflussen in erheblichem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Eine gute Erreichbarkeit ist für Münster auch zukünftig eine zentrale Voraussetzung, damit die Stadt die ihr zufallenden oberzentralen Handels-, Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen für das Umland wahrnehmen kann.

Die seit vielen Jahren steigenden Mobilitätsanforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft bringen das Verkehrssystem in der Stadtregion Münster zunehmend an seine Grenzen. Angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes sowie mit Blick auf den zunehmenden Handlungsbedarf zur Sicherung und Weiterentwicklung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt gilt es, das Mobilitätssystem in der Stadtregion Münster sukzessive auf eine nachhaltigere Grundlage zu stellen.

Im Sinne einer umfassenden Definition des Begriffs „Nachhaltigkeit“ sind die notwendigen Veränderungsprozesse dabei so zu gestalten, dass die Anforderungen der im regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb stehenden Unternehmen und ihrer vielfach aus dem Umland stammenden Beschäftigten und Kunden berücksichtigt werden. Unter Beachtung realistischer Planungszeiträume und Finanzierungswege bedeutet dies, dass sich die „Verkehrswende“ eher als ein über viele Jahre andauernder Veränderungsprozess darstellen wird, in dem eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen bestmöglich aufeinander abzustimmen sind.



Dr. Benedikt Hüffer  
Präsident  
IHK Nord Westfalen



Hans Hund  
Präsident  
Handwerkskammer Münster

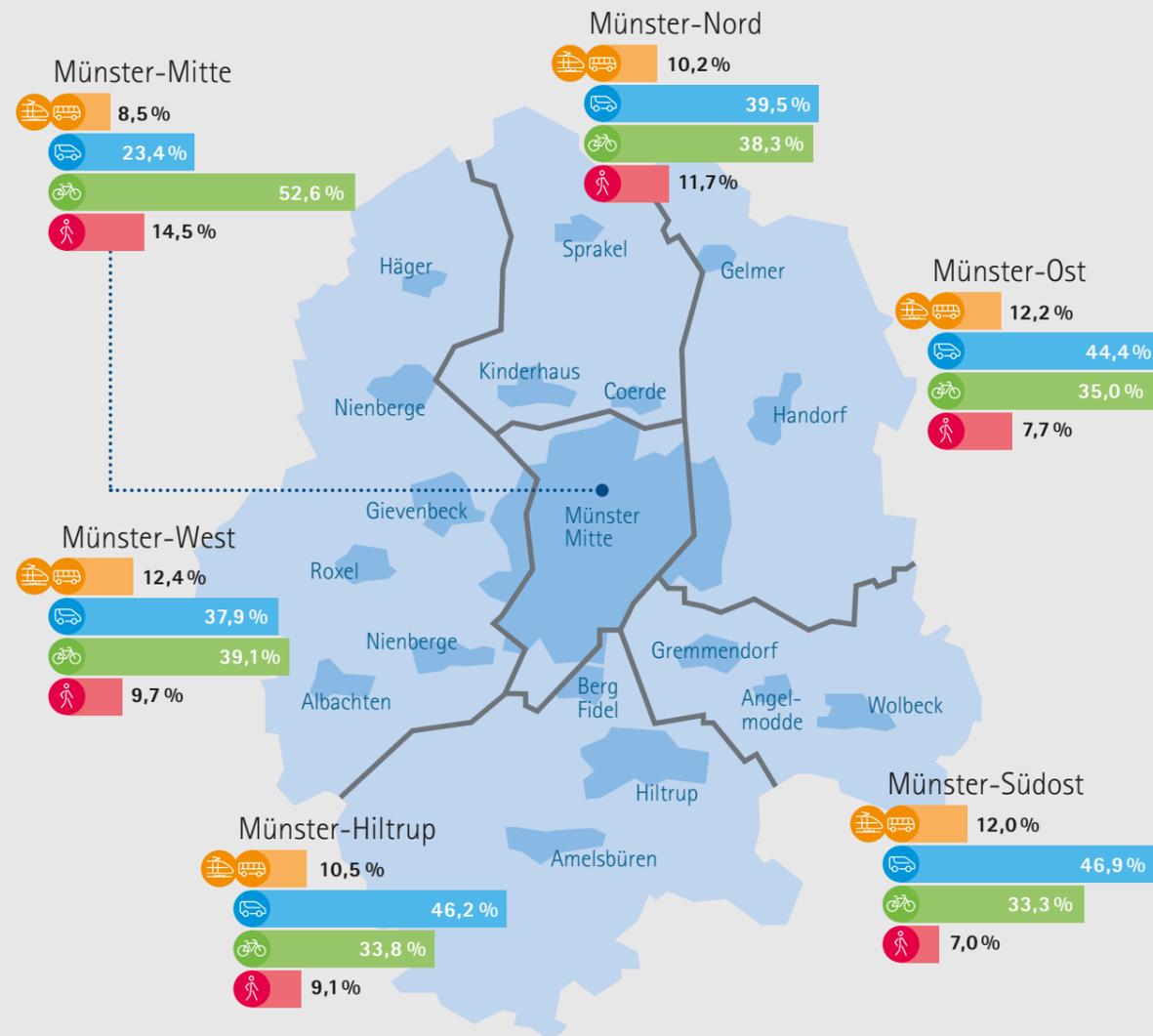
Die nachfolgenden Ausführungen verstehen sich als konstruktiver Diskussionsbeitrag der Wirtschaft in der aktuellen Debatte um eine stadt- und klimaverträglichere Organisation der Mobilität in der Stadtregion Münster. Die überregionale Erreichbarkeit der Stadtregion sowie die innerstädtischen Liefer- und Wirtschaftsverkehre werden in diesem Diskussionsbeitrag bewusst ausgeklammert und bedürfen einer gesonderten Betrachtung.

Die IHK Nord Westfalen und die Handwerkskammer Münster bieten gemeinsam mit den Verbänden und Wirtschaftsinitiativen an, sich in die Umsetzung der verschiedenen Handlungsoptionen aktiv und konstruktiv einzubringen.

Münster im Februar 2022

# Mobilität in der Stadtregion Münster in Zahlen

## Mobilitätsverhalten der Münsteraner Bevölkerung 2019



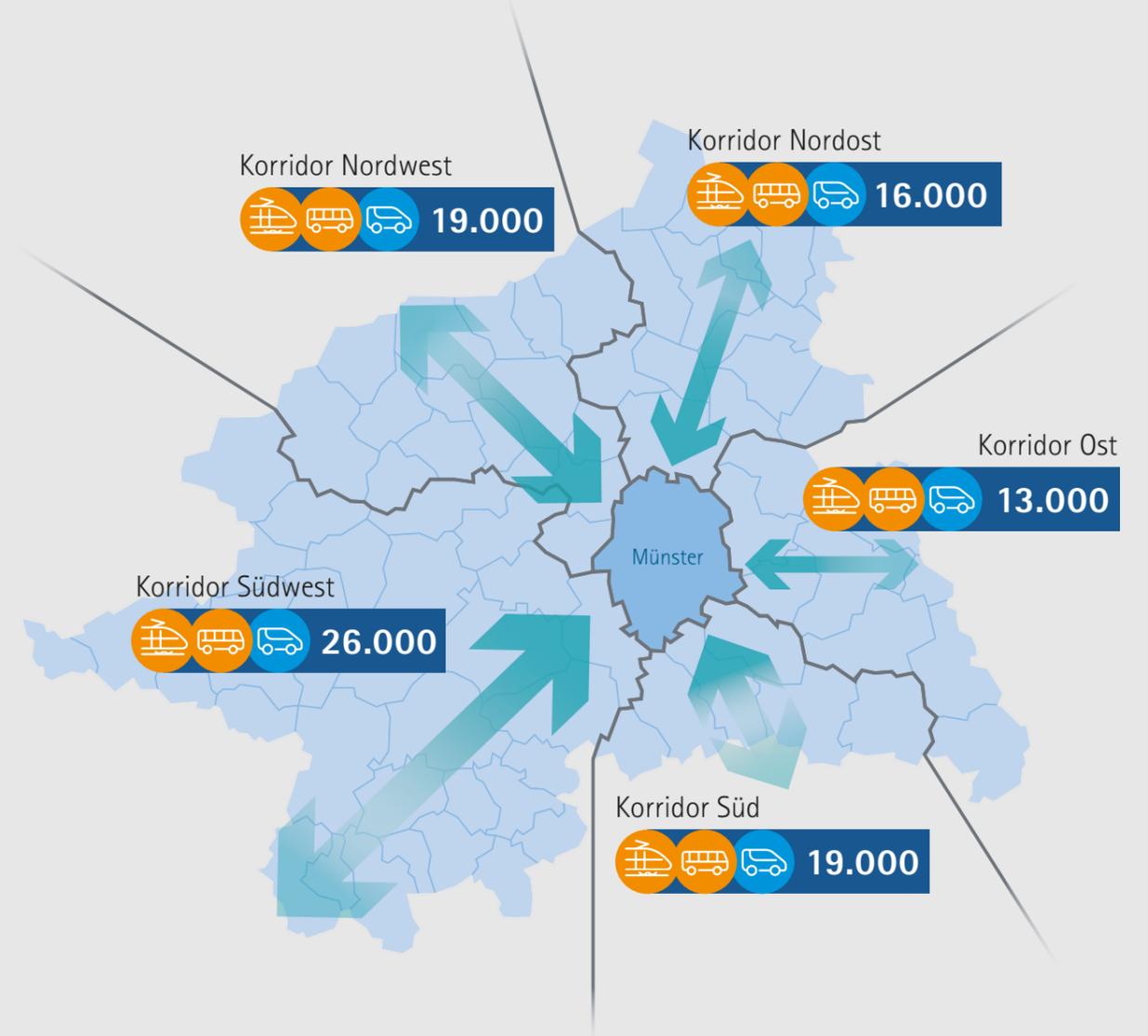
### Modal Split gesamtes Stadtgebiet

Modus	Anteil an allen Wegen	Anteil an zurückgelegten Kilometern
Bus & Bahn	10,2 %	24,6 %
Pkw	34,2 %	58,7 %
Fahrrad	43,5 %	15,1 %
zu Fuß	11,5 %	1,3 %
Sonstiges	0,6 %	0,3 %

Auch in der „Fahrradstadt Münster“ ist das Fahrrad nur im inneren Stadtgebiet dominierend. In den äußeren Stadtbezirken (Ausnahme: Münster-West) werden die meisten Wege hingegen mit dem Auto zurückgelegt. Noch deutlicher ist dieses Verhältnis, wenn man nicht die Wegezähl, sondern die zurückgelegten Kilometer betrachtet. Dann liegt der Anteil des Radverkehrs (deutlich) hinter dem Pkw und ebenso hinter dem von Bussen und Bahnen.

Quelle: MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster. Stadt Münster. Eigene Berechnungen.

## Berufseinpender/-innen 2020



Über 100.000 Berufseinpender/-innen strömen täglich aus dem näheren und weiteren Umland in die Stadt Münster. Nimmt man die Ausbildungseinpender/-innen sowie Einkaufs- und Freizeitfahrten hinzu, ergeben sich pro Tag rund 360.000 Wege über die Stadtgrenze hinweg – die meisten mit dem Pkw (76 Prozent). Busse und Bahnen haben einen Anteil von nur 22 Prozent.

Hinweis: Die Karte zeigt nur die Berufseinpender/-innen aus einem Einzugsgebiet von rund 100 km.

Quelle: Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen. Berufseinpender. IT.NRW. 2022. Eigene Berechnungen. Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ Ergebnisse der Bestandsanalyse. Stadt Münster 2022.

## Herausforderungen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr

### Pendler/-innenverkehre

Deutlich mehr Arbeitsplätze und mehr Erwerbstätige bei beständig knappem und vergleichsweise teurem Wohnraum haben zwischen dem prosperierenden Oberzentrum Münster und seinem Umland zu stetig zunehmenden Pendler/-innenverkehren und hieraus folgend zu einer regelmäßigen Überlastung der Verkehrsnetze, insbesondere auf den Haupteinfallstraßen geführt.

Aber auch Busse und Bahnen waren in den Hauptverkehrszeiten und auf den Hauptverkehrsachsen – zumindest vor der Corona-Pandemie – oft an ihrer Kapazitätsgrenze.

#### Negative Folgewirkungen

- Verschlechterte Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes.
- Stau und räumliche Beengtheit in Bussen und Bahnen erzeugen Stress.
- Verlängerte Fahrzeiten gehen zu Lasten der Freizeit.
- Gefahr für Fachkräfteverluste in Münsteraner Unternehmen, vermehrter Stellenwechsel zu Arbeitgebern im Umland.

Stau vor dem Parkhaus MÜNSTER ARKADEN



### Einkaufsverkehre

Insbesondere an den besucherstarken Samstagen ergibt sich ein ähnliches Bild bezüglich der Einkaufsverkehre. Der hohe Anteil der mit dem Pkw anreisenden Kunden/-innen und Besucher/-innen beeinträchtigt sowohl die Erreichbarkeit als auch die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (Flanieren, Verweilen in der Außengastronomie, städtebauliches Erscheinungsbild).

#### Negative Folgewirkungen

- Stress für die Besucher/-innen bei der Anfahrt und Parkplatzsuche.
- Beeinträchtigung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.
- Möglicher (teilweiser) Verzicht auf Münster-/Innenstadtbesuche insbesondere von auswärtigen Besucher/-innen.
- Umsatzverluste bei Handel, Gastgewerbe, Kultur und Dienstleistungen – nicht nur in der Innenstadt.
- In letzter Konsequenz: Geschäftsaufgaben, Leerstände, „Downgrading“ der Innenstadt.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für eine nachhaltigere Mobilität in der „Stadtregion Münster“<sup>1</sup> drei zentrale Herausforderungen:

- Sicherung/Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte
- Stadt- und klimaverträglichere Abwicklung der Pendler/-innenmobilität
- Stadt- und klimaverträglichere Abwicklung der Einkaufs- und Besucher/-innenverkehre

<sup>1</sup> Der im vorliegenden Diskussionsbeitrag mehrfach verwendete Begriff der „Stadtregion Münster“ ist hier eher im Sinne einer „erweiterten Stadtregion“ zu verstehen und geht räumlich über die unmittelbar an die Stadt angrenzenden Städte und Gemeinden hinaus.

## Verkehrsträgerbezogene Ziele

Aus den vorstehenden Herausforderungen leiten sich vorrangig die nachfolgenden verkehrsträgerbezogenen Ziele ab:

- Schnellstmögliche Planung des Zielkonzepts sowie der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der S-Bahn Münsterland und sukzessive Umsetzung des Betriebskonzepts.
- Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV zu einem innovativen Systemangebot in der Stadt sowie auf den Stadt-Umland-Relationen (Infrastruktur, Betriebsleistungen und Produkt-Marketing).
- Systematischer Aufbau und gezielte Vermarktung eines attraktiven P+R-Systems im Bereich der Haupteinfallstraßen, soweit möglich an Bahnhaltepunkten oder Haltepunkten hochfrequenter Buslinien.

- Kapazitäts- und preisgesteuertes, dynamisches Parkraummanagement; sukzessive Umwidmung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum der Altstadt.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere zwischen den Außenstadtteilen sowie den Außenstadtteilen und der Kernstadt, ergänzt um nachfragestarke Velorouten in die Stadtregion.
- Effizientere Nutzung der zur Verfügung stehenden Querschnitte des Verkehrsraumes. Sukzessive Veränderung der verkehrsträgerbezogenen Anteile am Verkehrsraum in Abhängigkeit erfolgter, signifikanter Angebotsausweitungen im ÖPNV.
- Beseitigung von besonders emissionsinduzierenden Engstellen im Verkehrsnetz.

Bild oben: Vorbild für weitere Mobilstationen im Stadtgebiet: die Mobilstation in Münster-Roxel.  
Bild unten: Freie Fahrt für Fahrradfahrer auf der Bismarckallee.



## Systematik der Maßnahmenvorschläge

Für ein nachhaltiges Mobilitätssystem werden vielfältige Maßnahmen vorgeschlagen. Mit dem vorliegenden Diskussionsbeitrag soll deren Realisierung pragmatisch auf der Zeitschiene eingeordnet werden. Zugleich werden die jeweiligen Voraussetzungen für die Umsetzung aufgezeigt.

Hierbei legt der Beitrag besonderen Wert darauf, dass die schrittweisen Anpassungen im Mobilitätssystem nicht zu Lasten der Erreichbarkeit gehen. Unter der Voraussetzung, dass die Attraktivität von Münster erhalten und die hieraus resultierenden Mobilitätsbedarfe von Pendler/-innen, Kunden/-innen und Besucher/-innen grundsätzlich akzeptiert werden, müssen einzelne Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr mit entsprechenden infrastrukturellen

Alternativen und Leistungsausweitungen insbesondere im ÖPNV und SPNV einhergehen.

Die angestrebten Veränderungen im Mobilitätssystem können nur im engen Schulterschluss zwischen der Stadt mit der angrenzenden Stadtregion beziehungsweise den Münsterlandkreisen gelingen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen im straßengebundenen ÖPNV zwischen Stadt und Region.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet der vorliegende Diskussionsbeitrag auch erste Denkanstöße bezüglich möglicher Weiterentwicklungen der organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV.

## Kurzfristige Maßnahmen [ca. 1 – 3 Jahre]

Maßnahme	Bemerkungen
<p><b>S-Bahn Münsterland (I)</b> Festlegung des Zielkonzepts der S-Bahn Münsterland durch den NWL (Taktichte und Haltepunkte inkl. Funktion sowie Reihenfolge der Produkteinführung) sowie politische und administrative Unterstützung aus Stadt und Region für einen zeitnahen Beginn der notwendigen Planungsschritte für die Infrastrukturmaßnahmen. Inbetriebnahme der WLE-Strecke als S 8 (Ende 2025).</p>	<p>Benennung eines politisch legitimierten Projektbeauftragten aus der Region mit der Zielsetzung, die Interessen der Stadt Münster und des Münsterlandes gegenüber den übergeordneten Planungs- und Entscheidungsträgern mit Nachdruck zu vertreten.</p>
<p><b>Ausweitung des SPNV-Angebotes auf der vorhandenen Infrastruktur</b> Ausdehnung der werktäglichen Taktverdichtungen auch auf Samstage (z. B. „Baumbergebahn“ sowie auf der Strecke „Münster – Gronau – Enschede“).</p>	<p>Die Ausdehnung der werktäglichen Taktverdichtungen auf Samstage könnte bei auswärtigen Beschäftigten, Kunden/-innen und Besucher/-innen zu einer verstärkten Bahnnutzung führen und die Belastung der Innenstadt durch den MIV reduzieren.</p>
<p><b>Restrukturierung des Stadtbussystems</b> Schrittweise Einführung eines Metrobussystems auf den Hauptachsen sowie Ausweitung von On-Demand-Verkehren (LOOP) auf weitere Außenstadtteile (z. B. Handorf/Wolbeck, Kinderhaus/Coerde, Roxel/Gievenbeck).</p>	<p>Prüfung notwendiger Anpassungen im Standard-Linienbusnetz der Stadtwerke und Einbeziehung des Taxigewerbes bei der Ausweitung der On-Demand-Verkehre (LOOP).</p>
<p><b>ÖPNV-Beschleunigung (I)</b> Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Bus- und Taxispuren, zunächst in Ergänzung bestehender MIV-Fahrspuren, z. B. an der Weseler Straße zwischen Heroldstraße und „Spinne“ oder an der Wolbecker-/Warendorfer Straße.</p>	<p>Einrichtung von ergänzenden Bus-/Taxi-Sonderspuren durch eine verbesserte Ausnutzung der vorhandenen Straßenquerschnitte.</p>
<p><b>Regionales Express- und Schnellbussystem</b> Neue Expressbusse sowie weitere Taktverdichtungen im Regional- und Schnellbusverkehr, z. B. 30-Minutentakt Ahaus – Münster (S70), Freckenhorst – Everswinkel – Münster (S20).</p>	<p>In Anlehnung an das ÖPNV-Zielkonzept 2030+ (30-Minuten-Takt) aus dem Endbericht zum Reallabor „Mobiles Münsterland“. Hierfür sind erhöhte Zuweisungen aus Regionalisierungs-/Landesmitteln erforderlich.</p>
<p><b>Attraktivierung der Tarifstruktur</b> Einführung einer attraktiveren Tarif- und Ticketstruktur, insbesondere für den regionalen SPNV/ÖPNV.</p>	<p>In Anlehnung an die zum August 2022 geplante Reform des Job-Tickets im Westfalentarif.</p>
<p><b>Mobilstationen in der Stadtregion (I)</b> Konzeptentwicklung für den Aus-/Neubau von Mobilstationen einschließlich P+R am Stadtrand bzw. in der Stadtregion entlang der Haupteinfallachsen (A 43, B 54, B 219, B 51, L 793).</p>	<p>Mobilstationen in der Stadtregion richten sich insbesondere an Berufspendler/-innen und sollten primär „vor der Stadtgrenze“ an Bahn-/Schnellbushaltepunkten mit (perspektivisch) engem Takt ausgerichtet werden.</p>
<p><b>P+R/Mobilstationen im Stadtgebiet</b> Zusätzliche Ausweisung von verkehrsgünstig gelegenen P+R-Plätzen/Mobilstationen (vgl. Coesfelder Kreuz) an den Haupteinfallstraßen für innenstadtorientierte Einkaufs- und Besucher/-innenverkehre sowie Ausweitung auf weitere/alle Samstage (z. B. im Bereich des Hansa-Business-Parks, Hessenweg/Kleimannbrücke, Loddenheide, Stapelskotten).</p>	<p>Zur kurzfristigen Reduzierung des Parkdrucks auf Parkhäuser im Innenstadtbereich. Mögliche Doppelnutzungen bestehender (Park-)Flächen, z. B. auf Firmengeländen, prüfen.</p> <p>Leihfahrräder, E-Scooter, E-Bikes an den Mobilstationen/P+R-Plätzen können den Umstieg vom MIV zum ÖPNV/SPNV erleichtern bzw. attraktiver machen.</p>
<p><b>Dynamisches Parkraummanagement</b> Zeit- und standortabhängige Differenzierung/Dynamisierung der Parkgebühren in den Parkhäusern zur verbesserten Steuerung der Parkraumnachfrage.</p> <p>Ergänzend/Alternativ: Lenkung der Parksuchverkehre durch digitale Parkleit-Systeme, abhängig von der jeweiligen Belegung der Parkhäuser.</p>	<p>Preisliche Differenzierung nach Wochentagen (Mo-Fr, Sa, So/Feiertage) und/oder Uhrzeit sowie nach Lage.</p> <p>Beispiele einer räumlichen/preislichen Differenzierung: Innerhalb Altstadt, z.B. Stubengasse Am Altstadtring, z.B. Theaterparkhaus und Schlossplatz Am Stadtrand: P+R/Mobilstationen</p>
<p><b>Parkplätze im Straßenraum</b> Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch schrittweise Umwidmung ebenerdiger Parkplätze sowie Verringerung von Parksuchverkehren in der Altstadt (z. B. Am Verspoel, Domplatz/Pferdegasse).</p>	<p>Unter Einbeziehung der betroffenen Anlieger/-innen und Gewerbetreibenden.</p>
<p><b>Stärkung des Radverkehrs (I)</b> Schrittweise konkrete Verbesserung der bestehenden Radwegeinfrastruktur im Stadtgebiet, insbesondere auch zwischen den Außenstadtteilen (z. B. Amelsbüren, Albachten, Roxel, Nienberge, Handorf, Wolbeck) und der Kernstadt.</p>	<p>Zunächst Vorrang für die Anbindung einwohnerstarker Außenstadtteile, um auch im Entfernungsbereich &gt; 5 km den aktuell noch mäßigen Anteil des Radverkehrs zu erhöhen.</p>
<p><b>E-Mobilität und CarSharing</b> Konsequente Umsetzung des Ladesäulen-Konzeptes der Stadt Münster. Schrittweise Ausweisung weiterer CarSharing-Stellplätze.</p>	<p>Vorrang für öffentliche Ladesäulen-Infrastruktur in Wohnquartieren mit wenig immobiliengebundenen, privaten Lademöglichkeiten.</p>
<p><b>Zusätzliche BAB-Ausfahrt im Bereich A 1/Weseler Straße (Prüfauftrag)</b> Ziel: Entlastung des Zubringers vom AK MS-Süd bis „Spinne“ sowie der Weseler Straße zwischen Dingbänger Weg und „Spinne“.</p>	<p>Ermöglicht eine verbesserte Abwicklung von Schnellbuslinien (AK MS-Süd – „Spinne“) und Stadt-/Metrobus-Linien auf der Weseler Straße (zwischen „Spinne“ und Dingbänger Weg).</p>
<p><b>Zusätzlicher ÖPNV-Knoten am Schlossplatz (Prüfauftrag)</b> Ziel: Entlastung des Hbf. und verbesserte ÖPNV-Anbindung der westlichen Altstadt.</p>	

## Mittelfristige Maßnahmen [ca. 3 – 8 Jahre]

Maßnahme	Bemerkungen
<b>S-Bahn Münsterland (II)</b> Erste Umsetzung von Infrastrukturprojekten/Taktverdichtungen sowie Planung weiterer Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet (z. B. im Abschnitt Münster – Telgte).	Mit der S-Bahn Münsterland sollten nicht nur Angebotsverbesserungen, sondern ein völlig neuer Produktauftritt für Triebzüge, Stationen und Fahrgastinformation verbunden sein.
<b>Mobilstationen in der Stadtregion (II)</b> Umsetzung einer ersten großen P+R-/Mobilstation am Stadtrand bzw. in der Stadtregion entlang der Haupteinfallachsen.	Prioritär im Bereich: A 43 (MIV/Schiene/Bus)   B 54/Steinfurter Straße (MIV/Bus)
<b>ÖPNV-Beschleunigung (II)</b> Prüfung und ggf. Umsetzung weiterer Bussonderspuren (auch auf den Haupteinfallstraßen, z. B. Steinfurter Straße).	Unter der Voraussetzung einer spürbaren Angebots-/Taktverdichtung von Schnellbus-/Metrobus-/Stadtbushaltestellen sowie erkennbarer Veränderungen im modal split zugunsten des ÖPNV.
<b>ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof</b> Machbarkeitsstudie/Planung zur Herausnahme des MIV (Anlieger/Lieferverkehre frei) auf der Bahnhofstraße und Ausbau des Bahnhofsbereichs zur Mobilitätsdrehscheibe.	Mögliche Umsetzung in Abhängigkeit von der Realisierung der aufgeführten Angebotsverdichtungen im SPNV/ÖPNV sowie einer alternativen Verkehrsführung für den MIV, z. B. durch Zweirichtungsverkehr auf der Von-Vincke-Straße.
<b>Fortführung Parkraummanagement</b> Überprüfung der Lenkungswirkung des dynamischen Parkraummanagements und ggf. Anpassung.	
<b>Parkplätze im Straßenraum (II)</b> Fortsetzung der Umwidmung ebenerdiger Parkflächen in der Altstadt/am Altstadtrand (z. B. Hörster Parkplatz).	Unter Beteiligung und in Abstimmung mit den Anlieger/-innen und Gewerbetreibenden.
<b>Aufenthaltsqualität</b> Verkehrsberuhigung/städtebauliche Aufwertung von bisherigen Hauptverkehrsstraßen mit quartiersbezogenen Versorgungsfunktionen (z. B. Hammer Straße zwischen Geiststraße und Ludgeriplatz; Wolbecker Straße zwischen Hansaring und Eisenbahnstraße).	Unter Beteiligung und in Abstimmung mit den Anlieger/-innen und Gewerbetreibenden.
<b>Beseitigung infrastruktureller Engpässe</b> Um-/Ausbau der Engstelle Kolde-Ring. Prüfung der Fahrspurverengung zugunsten einer eigenständigen Bus-/Taxispur zwischen Geiststraße und Moltkestraße.	Maßnahmen stehen im fachlichen und zeitlichen Zusammenhang. Zielsetzung: Entlastung der Achse Weseler Straße/Stadtgraben/Schlossplatz vom MIV (Durchfahrtsverkehr), auch zur Beschleunigung des ÖPNV.
<b>Stärkung des Radverkehrs (II)</b> Umsetzung erster Velorouten zwischen Stadt und Stadtregion (z. B. Telgte – Münster).	
<b>Ausbau der B 51 (Münster – Handorf – Telgte)</b>	Ausbaustandard richtet sich nach der der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsprognose, bei der die geplanten Erweiterungen im Bereich SPNV/ÖPNV sowie der Radweginfrastruktur und hieraus resultierende Veränderungen des modal split zu berücksichtigen sind.

## Langfristige Maßnahmen [ca. 8 – 15+ Jahre]

Maßnahme	Bemerkungen
<b>S-Bahn Münsterland (III)</b> Umsetzung weiterer Infrastrukturprojekte und Taktverdichtungen der S-Bahn Münsterland.	
<b>Schienestrecke Münster-Lünen</b> Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus der Schienenstrecke (Realisierungshorizont: 2035+).	Das Projekt ist Bestandteil der Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung der S-Bahn Münsterland. Zusatznutzen für den DB-Fernverkehr im Zuge der Taktverdichtungen gemäß „Deutschlandtakt“.
<b>Stärkung des Radverkehrs (III)</b> Prüfung, ggf. Planung und Umsetzung weiterer Velorouten aus der Stadtregion nach Münster sowie einer Ring-Veloroute am Rande der Kernstadt.	Unter Beachtung der Ergebnisse von Potenzial- und Wirtschaftlichkeitsanalysen. Die Ring-Veloroute ist als „äußerer Ring“ in Ergänzung zur Promenade zu verstehen.
<b>Um-/Ausbau der Bahnunterführungen im Zuge der Hafenstraße</b> (Planerische Konkretisierung)	Anbindung der „Kulturmeile“ Hafen/MCC an die Innenstadt sowie neue Aufteilung des Verkehrsraums als städtebauliches Langfristziel.
<b>Machbarkeitsstudie für eine erste Stadtbahnlinie</b>	Als Weiterentwicklung einer bestehenden Metrobus-Linie.



## Finanzierung der Angebotsausweitungen im SPNV/ÖPNV

### Ausgangssituation:

#### SPNV (Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene):

Das aktuelle Leistungsangebot ist über Bundes- und Landesmittel (Regionalisierungsgesetz des Bundes, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), ÖPNV-Gesetz des Landes NRW) weitgehend auskömmlich finanziert.

#### ÖPNV (Regionalbuslinien/Stadtbusverkehre):

Die Finanzierung fußt deutlich stärker auf Eigenmitteln der Kommunen. Dies gilt insbesondere für die Betriebskosten, die nur in Einzelfällen über Bundes-/Landesmittel ergänzt werden (z. B. anteilige Regionalisierungsmittel für Schnellbuslinien).

### Herausforderung:

Eine Stärkung im kommunalen und regionalen ÖPNV, insbesondere auch zur Umsetzung der Ausbauziele im SPNV (S-Bahn Münsterland), setzt eine Erhöhung der finanziellen Mittel auf Bundes-, Landes- und auf kommunaler Ebene voraus:

- **Projekt S-Bahn Münsterland:** Umfangreicher Ausbau der Infrastruktur (vorrangig Bundes-/Landesmittel) und zusätzliche Betriebskosten infolge der Taktverdichtung (bedingt erhöhte Zuweisungen aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes).

*Auch eine Ausdehnung des LOOP auf weitere Stadtteile setzt eine Erhöhung der finanziellen Mittel voraus.*



- **Ausbau des regionalen Schnellbusnetzes:** Hier fallen nur in kleinerem Maße Infrastrukturkosten an (z. B. Busspuren). Vorrangig sind die deutlich höheren Betriebskosten und deren zusätzliche Finanzierung durch die Münsterlandkreise und die Stadt Münster, soweit keine weiteren Bundes- und Landesmittel bereitgestellt werden.
- **Aufbau eines Metrobus-Systems in Münster:** Hier fallen sowohl förderfähige Infrastrukturkosten (Mobilstationen, Haltestellen, E-Schnelladestationen an den Linienendpunkten, zusätzliche Busspuren) als auch erhebliche zusätzliche Betriebskosten an, die jedoch durch eine Restrukturierung der Betriebsleistungen (Überprüfung des bestehenden Stadtbus-Netzes) teilweise kompensiert werden könnten.
- **Ausdehnung des Rufbus-Systems „LOOP“ auf weitere Stadtteile:** Hier geht es ebenfalls um die Finanzierung zusätzlicher jährlicher Betriebskosten in Millionenhöhe. Eine erneute, umfängliche Förderung durch Bund/Land dürfte fraglich sein, so dass hier optional eine stärkere Kostenbeteiligung durch die Nutzer/-innen bzw. der Einsatz zusätzlicher kommunaler Mittel zu prüfen wären.
- **Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof:** Finanzielle Förderung primär über GVFG- und ggf. Städtebauförderungsmittel sowie (ergänzend) aus Haushaltsmitteln der Stadt Münster.

### Fazit:

- Vor dem Hintergrund der angespannten Lage vieler kommunaler Haushalte sowie des sich verstärkt abzeichnenden Fachkräfte-/Fahrer/-innenmangels stellt insbesondere der Ausbau des regionalen und kommunalen Busverkehrs eine große Herausforderung dar.
- Vereinzelt rufe nach einer deutlichen Absenkung der Fahrpreise im ÖPNV würden den Zuschussbedarf der Kommunen nochmals deutlich erhöhen. Dennoch sind gezielte Maßnahmen, etwa zur Erreichung eines deutlich attraktiveren Regionaltarifs, unabdingbar (vgl. die zum August 2022 geplante Tarifreform des JobTickets).
- In Anbetracht der bereits in erheblichem Umfang bestehenden Steuer- und damit Solidarfinanzierung des SPNV/ÖPNV erscheint die Forderung nach einer zusätzlichen „solidarischen Finanzierungssäule“ für den kommunalen/regionalen ÖPNV (zusätzliche Abgabe für Autofahrer/-innen bzw. für Unternehmen) zumindest fragwürdig.
- Mit einer standort- und zeitabhängigen Dynamisierung von Parkgebühren könnten die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung erhöht und die entstehenden Überschüsse in verschiedene Projekte zur Stärkung des Umweltverbundes investiert werden.

## Integrierte Mobilitätsplanung für die Stadtregion

### Ausgangssituation/Herausforderungen:

Komplexe ÖPNV-Organisationsstrukturen im Münsterland erschweren integrierte Mobilitätsstrukturen „aus einem Guss“ – insbesondere auch in der (erweiterten) Stadtregion Münster:

- Doppelzuständigkeiten und der erhebliche Transaktionsaufwand zwischen sieben Aufgabenträgern und diversen Verkehrsunternehmen erschweren einen integrierten Planungsansatz.
- Die Planung des straßengebundenen ÖPNV über Kreis-/Stadt Münster-bezogene Nahverkehrspläne orientiert sich primär an den eigenen Zuständigkeiten und Interessen der jeweiligen Gebietskörperschaften.
- Die ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Münster und der (erweiterten) Stadtregion bilden sich in den gegebenen ÖPNV-Organisationsstrukturen nur teilweise ab. Hier bedarf es einer stärker auf die Stadt-Umland-Relationen ausgerichteten SPNV-/ÖPNV-Planung sowie entsprechender Organisationsstrukturen.
- Für strategische „Leuchtturm“-Projekte, wie die S-Bahn Münsterland, wäre eine systematische und aus der Region politisch legitimierte Interessenvertretung („Kümmernden“) gegenüber der Landesregierung hilfreich.

### Handlungsoptionen:

Die Organisationsstrukturen des regionalen ÖPNV sollten stärker auf die Haupt-Pendler/-innen-Relationen zwischen Stadt und Umland ausgerichtet werden:

- Etablierung einer neuen Organisationsstruktur mit einem modernen Projektmanagement unter Beteiligung der in den Sachfragen entscheidungsbefugten Personen/Institutionen (u. a. Bezirksregierung Münster, Stadt Münster, Kommunen der Stadtregion, Münsterlandkreise, Ministerium für Verkehr NRW, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Zweckverband Mobilität Münsterland, Verkehrsgemeinschaft Münsterland und Wirtschaftskammern).

### Mögliche Aufgaben:

- Erarbeitung eines Stufenplans zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes 2040 für die erweiterte Stadtregion Münster.
- Bestandsaufnahme, Zusammenführung und Evaluierung der bereits geplanten bzw. laufenden Maßnahmen/Projekte bzgl. des Stufenplans, ggf. Überarbeitung und Ergänzung der Maßnahmen.
- Beschreibung von Maßnahmen-Interdependenzen und Realisierungshorizonten sowie Finanzierungsmöglichkeiten
- Diskussion und Vorbereitung von Entscheidungen über ggf. ergänzende kommunale Finanzierungsstrukturen/-instrumente.
- Festlegung von Zuständigkeiten zur Vermeidung von Doppelarbeiten.
- regelmäßiges Controlling des Projektfortschritts.

*Schnell und komfortabel aus der Region nach Münster und zurück: der ExpressBus X90 "Olfen - Lüdinghausen - Senden - Münster"*



## Welchen Beitrag kann die Wirtschaft leisten?

Mit verschiedenen Maßnahmen können Unternehmen den Wandel zu einer nachhaltigeren Mobilität aktiv mitgestalten. Auch in Münster haben sich daher bereits viele Unternehmen auf den Weg gemacht, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um ihre betriebliche Mobilität nachhaltiger zu gestalten und ihren Mitarbeitenden wie auch ihren Kunden/-innen verschiedene Angebote zu machen.

### Vorrangige Handlungsfelder:

- Anreize zur stärkeren Nutzung des ÖPNV (Einführung und unternehmensinterne Bewerbung von Jobtickets).
- Unterstützung der Rad-/E-Bike-Mobilität (z. B. Dienstradleasing, Rad-Aktionstage, wettergeschützte Radabstellanlagen).
- Ergänzung/Umstellung des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge und Herstellung von Ladeinfrastruktur, auch für Fahrzeuge von Beschäftigten und Kunden/-innen.
- Einführung/Weiterentwicklung des mobilen Arbeitens und flexibler Arbeitszeitmodelle.
- Ernennung eines „Mobilitätsbeauftragten“ als betriebsinternen „Kümmernden“.

Sicher und trocken abgestellt: die Fahrräder und E-Bikes im Fahrradparkhaus der LVM.



Die IHK und HWK unterstützen aktuell die Einführung und die Umsetzung eines systematischen betrieblichen Mobilitätsmanagements, u. a. durch Beratung, Informationsveranstaltungen, Webinare und einen speziellen Zertifikatslehrgang.

Neben der Senkung von Betriebs- und Umweltkosten sowie der Gesundheitsförderung können die vorgenannten Handlungsfelder zu einer stärkeren Mitarbeitendenbindung beitragen und somit die Sicherung bzw. Gewinnung von Fachkräften unterstützen.

„Die Ausrichtung auf langfristigen wirtschaftlichen Erfolg, die Übernahme sozialer Verantwortung und das Bewusstsein für Umwelt- und Klimaschutz sehen wir als Investitionen in die Zukunft. Unseren Mitarbeitenden stellen wir deshalb über 750 überdachte Fahrrad-Abstellplätze zur Verfügung und bieten Ihnen ein Leasingmodell für E-Bikes an. Wir verfügen über Ladeinfrastruktur für Pedelecs und dienstlich genutzte E-Autos und bieten zudem Vergünstigungen bei der Nutzung des ÖPNV an. Fahrzeuge eines regionalen E-Carsharing-Anbieters auf unserem Campusgelände, die auch von allen Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden können, runden unser Angebot für die Mitarbeitenden ab.“



Dr. Mathias Kleuker  
Vorstandsvorsitzender LVM Versicherung

„Der Schutz der Umwelt ist fester Bestandteil unserer Unternehmensgrundsätze. Mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement kann ein möglichst hoher Einklang zwischen Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Viele unserer Mitarbeiter\*innen kommen aus dem Umland und sind auf ihr Auto angewiesen, weil die ÖPNV-Anbindung nur in Teilen funktioniert. Um hier nachhaltiger zu werden, bieten wir unseren Mitarbeiter\*innen u.a. 24 kostenfreie E-Ladepunkte und die Möglichkeit einer kostenfreien Beratung zum Einstieg in die E-Mobilität an. Der Anteil der Elektroautos steigt bei uns seitdem kontinuierlich. Auch unsere Firmenfahrräder werden regelmäßig von den Pendler\*innen genutzt, um damit zur Arbeit zu fahren.“

Ralph und Ann-Katrin Weidling  
Geschäftsführung WEICON GmbH & Co. KG



Rolf Suhre  
Geschäftsführender Gesellschafter  
nts Ingenieurgesellschaft mbH

„Wir beschäftigen uns intensiv mit der Verkehrsplanung quer durch das Münsterland und kennen somit die Probleme. Daher sehen wir uns in der Pflicht, im Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine Vorreiterrolle einzunehmen. Zudem bringt die multimodale Mobilität den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Arbeitgeber einen Zugewinn an Flexibilität. Wir setzen auf Car-Sharing mit eigenem Pool und auf das Fahrrad. Wir sind als erster „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Münster vom ADFC zertifiziert worden. Mit der Fahrradförderung stärken wir nicht nur die Gesundheit, sondern auch den sozialen Austausch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, da sie oft gemeinsam zur Arbeit fahren.“

„Eines unserer Ziele ist es, die „letzte Meile“, also z. B. den Weg zwischen Bahnhof und Unternehmen, klimafreundlich für unsere Mitarbeitenden zu gestalten. Hierzu haben wir in Münster das Pilotprojekt „Mobility-Hub“ an den Start gebracht: Neben einer eigenen Flotte aus Tretrollern und Fahrrädern, die direkt an den Bahnhöfen sowie der Direktion stationiert sind, steht auch ein Elektro-Fuhrpark an der Provinzial zur dienstlichen oder privaten Nutzung bereit. Wer mit dem eigenen Fahrrad oder dem E-Auto in die Direktion kommt, kann unsere großflächige Fahrradgarage sowie demnächst Ladesäulen nutzen.“



Dr. Wolfgang Breuer  
Vorstandsvorsitzender der Provinzial

## IHK Kontakt

Daniel Janning

 0251 707-309

 [janning@ihk-nw.de](mailto:janning@ihk-nw.de)

## HWK Kontakt

Thomas Rohloff

 0251 5203-306

 [thomas.rohloff@hwk-muenster.de](mailto:thomas.rohloff@hwk-muenster.de)