



Interkommunale Strategie zur integrierten Wohn- und Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster

Wettbewerb **StadtUmland.NRW**

**Interkommunale Strategie zur integrierten Wohn- und
Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster**

Wettbewerb **StadtUmland.NRW**

Interkommunale Strategie zur integrierten Wohn- und Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster

Auftraggeber: Stadtregion Münster

- Gemeinde Altenberge
- Gemeinde Ascheberg
- Stadt Drensteinfurt
- Gemeinde Everswinkel
- Stadt Greven
- Gemeinde Havixbeck
- Stadt Münster
- Gemeinde Nottuln
- Gemeinde Ostbevern
- Gemeinde Senden
- Stadt Sendenhorst
- Stadt Telgte

Auftragnehmer:

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Dortmund

Berater:

- Planungsbüro VIA eG, Köln
- empirica AG, Bonn
- Borger Kommunikation und Beratung, Münster
- elemente Design-Agentur, Münster

Münster/Dortmund, April 2017

1	PRÄAMBEL	7
2	STADTREGIONALES PROFIL	8
3	MOBILITÄT	9
	3.1 Die Idee	9
	3.2 Die Veloroutenkonzeption der Stadtregion	10
4	WOHNEN	13
5	STRATEGIE	15
6	EXPERTISEN	17
	Leitbildentwurf Mobilität im stadtregionalen Umweltverbund	17
	Auszug aus dem Gutachten des Planungsbüros VIA eG, Köln	
	Entwicklung stadtregionaler Handlungsansätze zur Wohnsiedlungsentwicklung auf der Grundlage der kommunalen Entwicklungsstrategien und -aktivitäten	24
	Auszug aus dem Gutachten empirica ag, Berlin	



Treffen der Bürgermeister, Fraktionsmitglieder und des Ansprechpartnerkreises am 29. März 2017



1 PRÄAMBEL

Die Stadtregion Münster ist eine wachsende Region. Wir – die Stadt Münster und 11 Umlandgemeinden – haben den Anspruch, dieses Wachstum so zu gestalten, dass die Stadtregion insgesamt davon profitiert, die Lebensqualität in dieser Region auf einem hohen Niveau bleibt und die mit dem Wachstum einhergehenden Risiken und Herausforderungen gemeinsam bewältigt werden.

Dieser Anspruch ist nur durch eine gemeinsame Strategieentwicklung und die kontinuierliche Kooperation der in der Stadtregion Münster verbundenen Städte und Gemeinden möglich. Mit der gemeinsamen Erarbeitung dieses Wettbewerbsbeitrags haben wir die bestehenden Kooperationsansätze intensiviert und auf das Thema der integrierten Betrachtung der Wohn- und Verkehrsentwicklung in der Stadtregion Münster fokussiert.

Der Wettbewerbsbeitrag formuliert diese Strategie in vier Schritten:

- Die Darstellung des stadtrationalen Profils verdeutlicht die funktionalen und räumlichen Charakteristika der Region und wirft ein Schlaglicht auf die Herausforderungen, die mit der wachsenden Wohnungsnachfrage und dem damit verbundenen steigenden Verkehrsaufkommen einhergehen.
- Die Analyse der Mobilität zeigt Chancen auf, wie durch die Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere durch den Ausbau der Infrastruktur für das Fahrrad – traditionell ein beliebtes Verkehrsmittel in der Region – das wachsende Verkehrsaufkommen umweltverträglich abgewickelt werden kann.
- Das Thema Wohnen behandelt stadtrationale Handlungsansätze zur Wohnsiedlungsentwicklung mit dem Ziel, den vorhandenen Siedlungsdruck ausgewogen auf die gesamte Region zu verteilen.

- Schließlich wollen sich die beteiligten Städte und Gemeinden auf eine gemeinsame Strategie verpflichten, die verabredeten Ziele der stadtrationalen Zusammenarbeit in einen kontinuierlichen Planungs- und Umsetzungsprozess zu überführen.

Die Erarbeitung dieses Wettbewerbsbeitrags erfolgte im regelmäßig tagenden Ansprechpartnerkreis der Verwaltungen der beteiligten Städte und Gemeinden, unterstützt durch externe fachliche Expertisen:

- Mit dem Leitbild der Verkehrsentwicklung befasste sich das Büro VIA eg aus Köln.
- Das Büro empirica ag aus Bonn lieferte einen Beitrag zur Entwicklung stadtrationaler Handlungsansätze zur Wohnsiedlungsentwicklung auf der Grundlage der kommunalen Entwicklungsstrategien und -aktivitäten.
- Schließlich führte das Planungsbüro pesch partner architekten stadtplaner GmbH aus Dortmund die gemeinsame Arbeit der Verwaltungen, der Politik und der externen Gutachter zu diesem Wettbewerbsbeitrag zusammen.

Die politische Abstimmung erfolgte in regelmäßigen Beratungsterminen der Bürgermeister der beteiligten Städte und Gemeinden, bei einem gemeinsamen Arbeitstreffen diskutierten Fraktionssprecher aus allen Kommunen den Wettbewerbsbeitrag und unterstützten die Leitziele und Handlungsansätze der in diesem Beitrag dargestellten interkommunalen Strategie zur integrierten Wohn- und Mobilitätsentwicklung in der Stadtregion Münster.

2 STADTREGIONALES PROFIL

Eine erfahrene Region

Seit mehr als 15 Jahren arbeiten Münster und seine 11 Umlandgemeinden in einem interkommunalen Verbund zusammen. Als gleichberechtigte Partner begegnen sich die Kommunen auf Augenhöhe. Angeregt durch den vom Land ausgelobten Wettbewerb StadtUmland.NRW wird mit dem koordinierten Ausbau der radialen Velorouten und von Wohnstandorten ein anspruchsvolles Projekt umgesetzt. Intensität und Arbeitsumfang haben sich in den letzten 12 Monaten vervielfacht. Die stadtregionalen Arbeitsstrukturen wurden in diesem Zuge durch eine Arbeitsgemeinschaft Mobilität/Velorouten mit Straßen.NRW, den Kreisen Coesfeld, Warendorf und Steinfurt sowie der Bezirksregierung ergänzt.

Eine wachsende Region

Die Stadt Münster wächst, die Umlandgemeinden wachsen ebenfalls. Die Einwohnerzahl der Stadtregion hat zwischen 2011 und 2015 um 5 % zugenommen. Wohnraum ist knapp, die Mieten und Kaufpreise im Wohnungsbau steigen. Die Wartelisten bei der Grundstücksvergabe sind lang. Wenn sich Fachkräfte in Münster nicht mehr mit Wohnraum versorgen können, so führt dies zu einem wirtschaftlichen Standortnachteil für die Region.

Eine Region in Bewegung

Im Alltag der Menschen in und um Münster spielen Gemeindegrenzen eine immer geringere Rolle. Man wohnt in Ostbevern, arbeitet in Greven und nutzt die Freizeit-, Kultur-, und Einkaufsmöglichkeiten in Münster. Die flache Parklandschaft der Stadtregion bietet günstige Voraussetzungen, um den gewachsenen Mobilitätsansprüchen mit nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gerecht zu werden.

Integrierte stadtregionale Entwicklung

Die Verbindung von den Wohnquartieren zu Einkauf, Arbeitsplätzen und Bildung, Kultur und Freizeit wird über den Umweltverbund optimiert. Der Vorteil der kooperativen Stadtentwicklung: das Bild eines vernetzten Raums löst das klassische Schema von Rand und Mitte ab. Ziel der Zusammenarbeit ist eine stadtregionale Balance, die den Umgang mit dem Siedlungsdruck in einem größeren Raum optimiert und somit die Lebensqualität erhöht.

Der innovative Beitrag

Der Wettbewerbsbeitrag ist der Auftakt zu einer stadtregionalen Strategie, die unter dem Dach nachhaltiger Stadtentwicklung Mobilität und Siedlungsentwicklung zusammen denkt. Von diesem Konzept werden 500.000 Menschen in Münster und Umgebung profitieren.

3 MOBILITÄT

3.1 DIE IDEE

Mobilität in einer neuen Dimension

Eingebettet in den Umweltverbund bieten die neuen Velorouten eine leistungsfähige Infrastruktur für zügige und komfortable Stadt-Umland-Verbindungen. Sie schonen Ressourcen, sparen Energie, fördern durch Bewegung die Gesundheit, vermitteln ein neues Landschaftserlebnis und ermöglichen die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Mit dem Ausbau der Velorouten verfolgen die Kommunen ein ehrgeiziges Ziel. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll bis 2030 in Münster auf 50 % und im Umland auf 30 % steigen. Die Steigerung der Radverkehrsanteile wird dann gelingen, wenn über die Schnittstelle von intermodaler Mobilität neue Zielgruppen für das Fahrrad erschlossen werden können.

Kommunikation des Konzepts

Mit einem maßgeschneiderten Kommunikationskonzept werden zukünftig neue und bestehende Zielgruppen der Velorouten angesprochen. Die nach der Design-Thinking-Methode erarbeitete Wort-Bild-Marke hebt die Attribute der Routen hervor: Sie sparen Zeit, sind durchgängig komfortabel und vitalisierend. Die Wort-Bild-Marke ist Ausgangspunkt für die angelaufene kommunalpolitische Konsensbildung und den öffentlichen Partizipationsprozess in den Kommunen. Dieser Prozess soll für die neue Mobilität begeistern und den Bürgern die Chance zur Mitgestaltung eröffnen.

Ein perfektes Netz im Visier

Die Velorouten bilden gemeinsam mit dem vernetzten ÖPNV (Bus und Bahn) sowie sicheren und bequemen Fußwegen ein zukunftsfähiges Mobilitätsnetz; offen für alle – für Schüler und

Studierende, für Ein- und Auspendler, für Senioren und für Touristen. Die Offenheit des Systems und der Anschluss an den ÖPNV machen die Velorouten zu einer alltagstauglichen Infrastruktur. Mit der Schnittstelle zu intermodalen Verknüpfungspunkten und lokalen Mobilitätsstationen wird Radfahren tageszeit- und witterungsunabhängig auch über längere Distanzen attraktiv. Um die Erreichbarkeit der radial auf Münster ausgerichteten Velorouten von allen Orten der Stadtregion zu optimieren, wird das bestehende örtliche Radwegenetz durch Zubringer-, Bypass- sowie Tangentialverbindungen ergänzt. Auch das ÖPNV-Netz wird sukzessive durch verbesserte Taktungen oder Lückenschlüsse optimiert und an das Veloroutennetz angepasst. Zum perfekten Netz gehört auch eine gut ausgebaute Infrastruktur an den Zielpunkten. Aus diesem Grund soll in Kooperation mit Wirtschaft und Verbänden an der Unterstützung von Radpendlern durch Arbeitgeber gearbeitet werden: etwa an besseren Abstell- und Auflademöglichkeiten für Fahrräder und an der sanitären Ausstattung, um sich nach der Radtour frisch machen zu können.

Haushalten mit den Ressourcen

Die Konzeption setzt darauf, bestehende Radwege zu ertüchtigen und Lücken im Bestandsnetz zu schließen. Prioritäten und Realisierungsschritte sind aus einer Nutzwerteinschätzung abgeleitet. Die Realisierung beginnt mit Routen nach Greven und Telgte. Um den Radlern tragfähige Standards zu bieten, wird für alle Routen ein Qualitätsmanagement eingeführt. Standards und Maßnahmen werden in einem Handbuch festgehalten, das auf Grundlage der Erfahrungen fortgeschrieben wird und Modellcharakter für andere Regionen erhalten soll.

3.2 DIE VELOROUTENKONZEPTION DER STADTREGION

Vorleistungen und Anspruch

Die Verwirklichung der Nahmobilitätsziele des Landes und die Umsetzung der Empfehlungen der Münsterlandkonferenz zur Mobilität im ländlichen Raum ist für die Stadtregion Münster, einem wachsenden Umlandverbund, vor dem Hintergrund des Verkehrsmengenwachstums und der wachsenden Pendlerströme ein substanzielles Anliegen. Die Stadtregion Münster hat die Empfehlungen zur Radverkehrsförderung im Abschlussbericht „Mobilität im ländlichen Raum“ mit dem Ziel aufgegriffen, ein hierarchisch gestuftes Radwegenetz im Münsterland aufzubauen. Die Städte und Gemeinden sehen in einer noch stärkeren Nutzung des Rades im Alltagsverkehr innerhalb der Stadtregion ein sehr hohes Potenzial für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Verkehrs- und Lebensqualität.

Die erforderliche Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur ist als integraler Bestandteil des Umweltverbunds zu verfolgen. Sie hat sich insbesondere am Siedlungsbestand und wesentlichen Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Versorgung) zu orientieren. Im Kontext der Stadtregion gilt es zudem, über Kommunalgrenzen hinweg die raumfunktionalen Verflechtungen und Orientierungen zu berücksichtigen – das gilt sowohl kleinräumig als auch großräumig. Gleichzeitig gilt es schon heute, zukünftige und zu erwartende Raumentwicklungen einzubeziehen. Die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr in der Stadtregion ist auf der Grundlage einer langfristigen wie auch robusten Konzeption zu entwickeln: Kosten- und flächensparend, nutznah und in einer bedarfsgerechten Dimensionierung. Die Besonderheiten der

Siedlungsstruktur – urban im Oberzentrum und ländlich in den Umlandgemeinden – bildet den Kontext.

Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erfordert außerdem weit mehr als einen Ausbau des Radwegenetzes und der notwendigen Abstellanlagen. Aufbauend auf den verbesserten Nutzungsmöglichkeiten durch Pedelecs und E-Bikes ist das Fahrradfahren, insbesondere über größere Distanzen (mehr als 10 km), als attraktive Marke einer zukunftsorientierten Mobilität zu etablieren. Die Städte und Gemeinden sehen zudem das Erfordernis, die Infrastrukturen des Umweltverbundes wechselseitig mit der aktuellen und künftigen Siedlungs- und Raumentwicklung zu entwickeln.

Die Ratsmitglieder der Städte und Gemeinden in der Stadtregion Münster haben im September/Oktober 2016 die Implementierung einer stadtreionalen Veloroutenkonzeption für den Alltagsradverkehr beschlossen. Kernstück sind dabei 13 Velorouten, über die alle Hauptorte der Umlandgemeinden möglichst direkt mit der Promenade in Münster verbunden werden. Diese, als stadtreionale Entwicklungsziele beschlossenen Velorouten bilden zusammen mit zahlreichen, direkten und auf einen Siedlungsteil oder eine Veloroute orientierten Zubringer-, Tangential- und Bypassverbindungen (i. d. R. kommunal-nachbarliche Entwicklungsziele) ein hierarchisches Alltagsradwegenetz, über das alle Siedlungsteile in der Stadtregion angebunden sind.

Leitlinien für die Gestaltung des Netzes

- Die alltäglichen Verflechtungen in der Stadtregion (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Versorgung),
- die Einbindung der Siedlungsteile und ihrer zentralen Orte,

- die Nutzung vorhandener und integrierter Trassen und Wege sowie
- eine möglichst direkte und durchgängige Wegeführung.

Die Konzeption nutzt dabei auch das Radwegenetz NRW, soweit es die Zielstellung unterstützt. Das hierarchische Alltagsradwegenetz wird kommunal und kleinräumig vervollständigt durch die jeweils örtlichen Radverkehrsnetze.

Die Stadtregion hat mit den Velorouten ein Radwegeformat unterhalb der Radschnellwege des Landes NRW entwickelt. Bestandteil des Formats sind auch grundlegende Mindestanforderungen zum Bau, Ausbau und zum Betrieb der Routen, die unter Berücksichtigung der erwarteten Nutzerfrequenzen in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis liegen.

Weiterentwicklung der Veloroutenkonzeption und ihre Verknüpfung mit der Siedlungsentwicklung in der Wettbewerbsphase

Die beteiligten Städte und Gemeinden in der Stadtregion haben die Wettbewerbsteilnahme genutzt, um die Veloroutenkonzeption

- in einen Kanon der stadtreionalen Ziele des Umweltverbundes einzustellen,
- als Entwicklungsprämisse für die Siedlungs- und Raumentwicklung aufzustellen und
- die Veloroutenkonzeption weiter zu qualifizieren.

Zur Weiterentwicklung und Qualifizierung der Veloroutenkonzeption ist auf Initiative der Stadtregion im September 2016 eine Arbeitsgemeinschaft zur Implementierung der stadtreionalen Velorouten (Arbeitsgemeinschaft Mobilität/Velorouten) eingerichtet worden. Neben den 12 Kommunen sind hier alle weiteren beteiligten Baulastträger (Kreise Coesfeld, Wa-

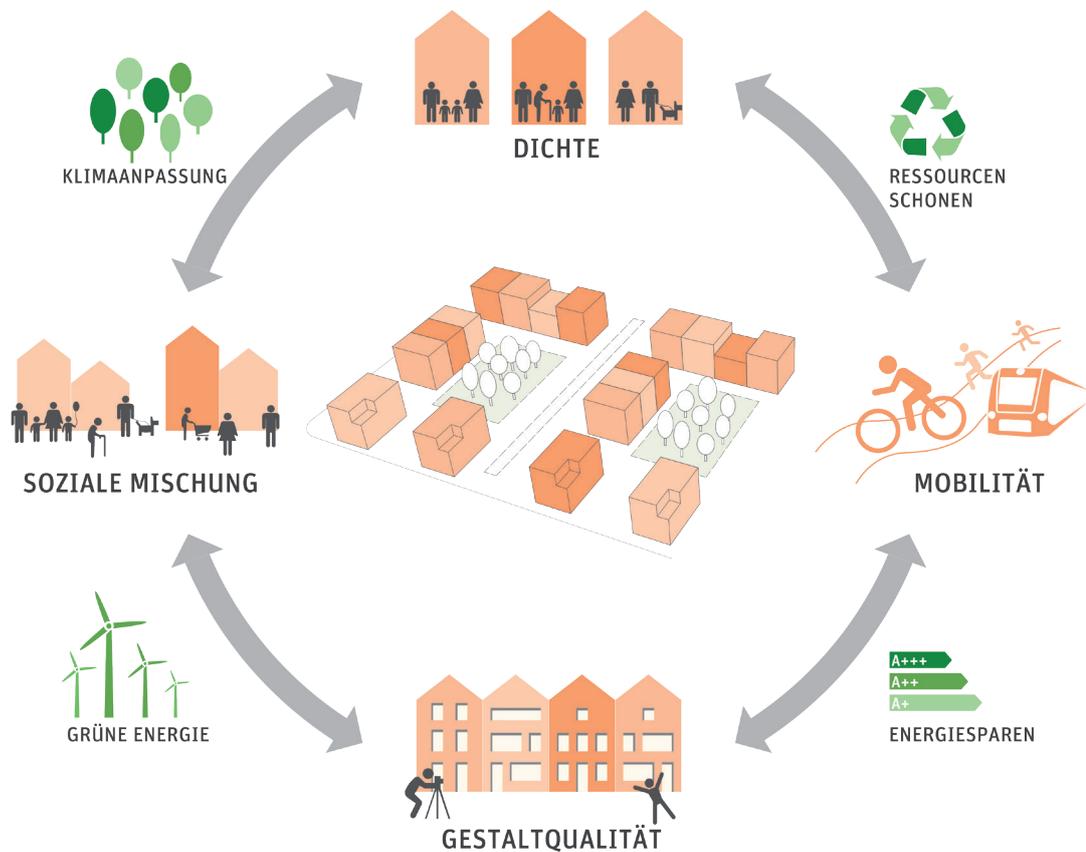
rendorf und Steinfurt; Straßen.NRW (oder Landesbetrieb Straßenbau NRW)) und die Bezirksregierung einbezogen. Die Arbeitsgemeinschaft hat auf der Grundlage einer groben Kostenschätzung und von Raumanalysen zu den Daseinsgrundfunktionen eine Nutzwerteinschätzung zu den 13 Velorouten vorgenommen. Diese ermöglichte eine Priorisierung über die Planung und den Bau der Routen im regionalen Konsens.

Die Wortbildmarke zur Unterstützung der Mobilisierung

Die Arbeitsgemeinschaft hat mit Unterstützung des Büros Borgers Kommunikation und Beratung sowie der Agentur elemente websolutions & designagentur eine Wortbildmarke erarbeitet. Zu den prägenden Werten zählen „zeitsparend“, „durchgängig komfortabel“ und „vitalisierend“. Die Wortbildmarke soll bereits in der Planungs- und Ertüchtigungsphase der Routen eingesetzt werden und mit dazu beitragen, das Anliegen einer verstärkten Nutzung des Rades im Alltagsverkehr zu unterstützen. Im weiteren Jahresverlauf wird im Rahmen eines Qualitätsmanagement für die Velorouten zu klären sein, wie die Wortbildmarke bei der Integration der Velorouten in das Radwegenetz NRW in Wert gesetzt werden könnte. Hier ist insbesondere zu klären, wie das Format Veloroute in das vorhandene Beschilderungssystem integriert werden könnte.

Ausblick: Qualitätsmanagement Velorouten

Die Erfolgsaussichten der Velorouten werden verbessert, wenn diese einheitliche und wieder erkennbare Standards aufweisen und wenn auf allen Routen unabhängig von der Baulastträgerschaft und insbesondere in der Planungs- und Ertüchtigungsphase bei der Öffentlichkeitsarbeit, Nutzerbeteiligung, Wegweisung, Ausstattung, städtebauliche Integration, Un-



Schema der integrierten Entwicklung von Velorouten und Wohnstandorten im Rahmen des stadtreionalen Nachhaltigkeitskonzepts

terhaltung/Winterdienst und beim Mängelmanagement vergleichbare Qualitätskriterien zugrunde gelegt, bzw. verbindliche Vereinbarungen unter den Planungs- und Baulastträgern getroffen werden. Darüber hinaus verfügt jede Veloroute über ein individuelles Profilierungspotenzial („Alleinstellungsmerkmal“), das im Zuge der Planung und Ertüchtigung der Routen genutzt werden sollte. Die Städte und Gemeinden wollen deshalb noch in diesem Jahr im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Stadtreionale Velorouten und mit Unterstützung der Büros VIA Köln und Borgers ein Qualitätsmanagement für die Velorouten entwickeln. In diesem Rahmen soll auch die Frage beantwortet wer-

den, wie eine Unterstützerakquise für die Ertüchtigung und den Betrieb der Velorouten initiiert und gestaltet werden könnte. Aus Sicht der Kommunen haben die Velorouten ein nicht unerhebliches Potenzial für stadtreionales Sponsoring. Es ist vorgesehen, als Ergebnis der Bearbeitung ein Handbuch für das Qualitätsmanagement zu verfassen.

Ausblick Marketingkonzept zu den Velorouten

Im nächsten Jahr und im Zusammenhang mit der Fertigstellung der ersten Veloroute ist geplant, ein Marketingkonzept zu entwickeln, um die Nutzung der Routen zu bewerben.

4 WOHNEN

Optimale Erschließung der Wohnorte

Für die Festlegung neuer Wohnstandorte ist der Zugang zum intermodalen Wegenetz ein entscheidendes Kriterium. Zwei Zahlen belegen die Erschließungsqualität der ausgebauten Radialen: In Münster liegen 95 % und in den Umlandgemeinden 85 % der neuen Wohnbauflächen an Velorouten. Berücksichtigt man die Bestandsgebiete, kann man von einer nahezu optimalen Erreichbarkeit sprechen. Maßstäbliche Architektur, ein attraktives Wohnumfeld, gut gestaltete öffentliche Räume und kurze Wege zu den Versorgungseinrichtungen kennzeichnen die Wohnquartiere.

Nachfragegerechte Wohnprojekte

Auch im Münsterland treffen verschiedene Lebensstile und Wohnmodelle aufeinander. Es ist eine besondere Herausforderung, den veränderten Anforderungsprofilen gerecht zu werden. Um innovative Wohnprojekte zu fördern, wollen die Kommunen die Gründung oder Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft, die regional bedeutsame Wohnprojekte treuhänderisch begleitet, prüfen. Soziale Mischung: In den neuen Quartieren mischen sich die Wohnformen. Ein Schwerpunkt liegt auf dem preisgünstigen Wohnungsbau. In den Umlandgemeinden soll der Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus deutlich steigen. Wenn es gelingt, Baugemeinschaften und Genossenschaften einzubinden und innovative Finanzierungsmodelle zu fördern, werden die Möglichkeiten der Wohnungsversorgung erweitert.

Zunahme der städtebaulichen Dichte

In ihrer stadtreionalen Zusammenarbeit haben sich die 12 Kommunen darauf verständigt, die klassische Trennung der Wohnungsangebote, verdichtetes Wohnen in der Großstadt und Einfamilienhäuser in den Umlandgemeinden, zu überwinden. Auf den Konversions- und Arrondierungsflächen in Münster entsteht eine vitale Mischung mit Miet- und Eigentumswohnungen und einer Mindestdichte von 55 WE je ha Nettowohnbaufläche. Die Umlandgemeinden streben bei allen standortspezifischen Unterschieden ebenfalls eine deutlich höhere durchschnittliche Dichte in der Siedlungsentwicklung an als bisher. Dies geht einher mit einer Erhöhung des Anteils an Mehrfamilienhäusern und verdichteten individuellen Wohnformen wie Reihen-, Doppel-, oder Stadthäusern.

Impulse durch neue Qualitäten

Die beabsichtigte Weiterentwicklung des regionalen Bauens mit einer Mischung der Wohnformen und einer erhöhten Dichte wird begleitet von einer Qualitätsinitiative: Bei allen neuen Quartieren wird auf eine hohe architektonische und freiräumliche Qualität Wert gelegt. Insbesondere im Umland soll die höhere Dichte angemessen und ortsbildverträglich umgesetzt werden. Darüber hinaus soll eine kontinuierliche regionale Wohnungsmarktbeobachtung regelmäßig Daten liefern, um die Projekte an sich ändernde Bedarfe und Wohnwünsche anzupassen. In einem Impulsprogramm „Wohnen in der Stadtregion“ werden exemplarische Quartiere (Klimaquartiere, Wohnen in der Mischung etc.) entwickelt, mit dem die vorhandenen Standards weiterentwickelt werden sollen.



Impressionen der intensiven Zusammenarbeit der Bürgermeister, Fraktionsmitglieder und des Ansprechpartnerkreises am 29. März 2017.



5 DIE STRATEGIE

Münster und Umland: mobil

Bis die intermodale Mobilität und die attraktiven Wohnorte in der Stadtregion optimal zusammenspielen, liegen vor den Kommunen noch viele Arbeitsschritte, die in der Roadmap „Münster und Umland: mobil“ beschrieben werden. Am 29. März 2017 haben sich auf Einladung aller Bürgermeister der Stadtregion die Fraktionsmitglieder der beteiligten Kommunen im Stadtweinhaus am Prinzipalmarkt getroffen, um über das stadtrregionale Konzept sowie das weitere Vorgehen zu beraten.

Neue Stufe der Kooperation

An historischem Ort betonte die Runde, dass der fachliche und politische Austausch über die Velorouten eine neue Stufe der stadtrregionalen Zusammenarbeit einleitet. Die Gesprächsrunden zeigten einen politischen Konsens, der einen optimalen Start des Gemeinschaftsprojekts garantiert: Zugleich wurde sichtbar, dass in den Kommunen ein intensiver Dialog zu führen ist, um den Ausbau der Velorouten im Umweltverbund mit neuen Modellen im Wohnungsbau der Stadtregion zu verbinden. Denn in der Vorstellung vieler Bürger bedeutet das Projekt, dass man sich von Gewohnheiten und vertrauten Bildern verabschieden muss.

Umsetzungsstrategie

Als Meilensteine für die Umsetzung des Konzepts haben die Teilnehmer der politischen Runde zu Protokoll gegeben:

- Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit: Treffen aller Fraktionsmitglieder der beteiligten 12 Kommunen
- Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation: Beginn des stadtrregionalen Dialogs zum Thema Wohnen und Velorouten

- Verstetigung der Baulandbereitstellung: Vorbereitung des interkommunalen Wohnbauflächenmanagements
- Neue Wohnkonzepte: Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft zur Unterstützung der Wohnungsbauoffensive
- Der fahrradfreundliche Arbeitsplatz: Gespräche mit Wirtschaftsunternehmen/Institutionen der Stadtregion
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen: Zeitnaher Baubeginn der Velorouten nach Greven und Telgte

Zusammengefasst: 10 gute Gründe für die Stadtregion Münster

- Die Stadtregion Münster pflegt seit mehr als 15 Jahren eine gute Zusammenarbeit.
- Die Stadtregion Münster hat eine konzentrische Siedlungsstruktur, die sich für den Ausbau von radialen Velorouten anbietet.
- Die Routen basieren auf bestehenden Netzen, es geht um Ertüchtigung und Ergänzung statt Neubau.
- Die Stadtregion Münster will Vorbild sein: Monitoring und Dokumentation stellen eine Übertragbarkeit der Erfolge sicher.
- Die Stadtregion Münster schafft ein perfektes Umweltnetz (Fuß- und Radwege, Velorouten, Bus- und Bahn) mit Wahlfreiheit für die Nutzer.
- Die Stadtregion Münster bietet einem Großteil der Bevölkerung einen optimalen Zugang zu diesem Netz; die Siedlungsentwicklung orientiert sich an den regionalen Velorouten.

- Die Stadtregion Münster verbindet die umweltfreundliche Mobilität mit neuen Wohnkonzepten (höhere Dichte, soziale Mischung, geförderter Wohnungsbau, anspruchsvolle Architektur, Fahrradinfrastruktur) im regionalen Konsens und trägt so zu einem ausgewogenen regionalen Wohnungsmarkt bei.
- Begleitende Untersuchungen des regionalen Wohnungsmarktes (Monitoring, Entwicklungsgesellschaft, Verkehr integriert) stellen die dauerhafte Funktionsfähigkeit dieses Wohnungsmarktes sicher.
- In Verbindung mit einer intensiven Bürgerbeteiligung und einem offensiven Marketing präsentiert sich die Stadtregion Münster als erfolgreichen Zukunftsregion.

In der Wettbewerbsphase hat die projektbezogene Zusammenarbeit Fahrt aufgenommen. Das Stadtregionale Projekt wird in allen 12 Kommunen als Verpflichtung angenommen. Alle Beteiligten haben sich darauf verständigt, den Diskussion- und Verständigungsprozess fortzusetzen und konkretes Handeln folgen zu lassen. Noch im ersten Halbjahr 2017 werden die politischen Beschlüssen gefasst, mit denen die Weichen für die zügige Umsetzung und die Intensivierung der Zusammenarbeit gestellt werden.

6. EXPERTISEN

Leitbildentwurf Mobilität im stadtreionalen Umweltverbund

Auszug aus dem Gutachten des Planungsbüros VIA eG, Köln

6.1 Leitbild und Zielsystem

Mobilitätsziele und -anforderungen vernetzen, koordinieren und steuern

Das Leitbild Mobilität im stadtreionalen Umweltverbund soll folgende Anforderungen erfüllen:

- an die übergeordneten Ziele zur Entwicklung der Stadtregion, zum Beispiel aus den drei angrenzenden Kreisen, anknüpfen,
- die bisherigen Ziele und Leitbilder der Kommunen in der Stadtregion aufgreifen, zusammenführen und weiterentwickeln,
- das Leitbild in Zielhierarchien bis hin zu aktuellen oder möglichen Projekten ausformulieren.

Die Entwicklung des Leitbildes erfolgte damit im Hinblick auf die Integration vorhandener Ansätze und die Umsetzung in konkrete Projekte.

Vorarbeiten für die Entwicklung des Leitbilds

Die Stadtregion Münster befasst sich seit geraumer Zeit mit Themen des Verkehrs sowie des Klimaschutzes. Da das Leitbild auf der Vorarbeit der Kommunen und anderer Akteure in der Region basieren soll, wurden alle beteiligten Kommunen und Städte gebeten, ihre bisher erarbeiteten Konzepte mit Bezug auf Verkehr zusammenzustellen. Hierzu zählen insbesondere

- Klimaschutz- und Energiekonzepte,
- Kreis-, Stadt- und Gemeindekonzepte,
- Verkehrskonzepte und
- Nahverkehrspläne.

Diese wurden hinsichtlich bestehender Leitbilder und Zielsetzungen ausgewertet. Da die in den vielen kommunalen Konzepten angegebenen Ziele sehr unterschiedlich konkret waren, wurde ein hierarchisches Zielsystem entwickelt,

das von globalen Hauptzielen bis hin zu Handlungsfeldern und Einzelprojekten reicht.

Auf dieser Grundlage wurde für die Stadtregion Münster in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe und dem Ansprechpartnerkreis ein gemeinsamer Leitbildentwurf für die „Mobilität im stadtreionalen Umweltverbund“ erarbeitet. Die Entwicklung des Leitbildes erfolgte in drei Sitzungen und war eng mit der Erarbeitung der Wort-Bild-Marke für die stadtreionalen Velorouten verknüpft, sodass hier Synergieeffekte genutzt werden konnten.

Entwicklung des Zielsystems

Das Zielsystem sollte hierarchisch sein, um die Einbindung in die regionalen Entwicklungsziele und die Integration in andere Handlungsfelder, wie z. B. Wohnbauentwicklung und Integration von Stadt und Umland, zu gewährleisten. Diesem Zweck dienen die Hauptziele. Zudem sollen auch konkrete Handlungsziele und Handlungsfelder definiert werden, die eine Umsetzung in Projekte ermöglichen.

Das Zielsystem der Stadtregion Münster besteht aus drei Ebenen. Die oberste Ebene bilden die Hauptziele. Diese umfassen ressortübergreifende Ziele, die nur durch eine Kombination von Maßnahmen erreicht werden können. Daraus abgeleitet werden als zweite Ebene die Handlungsziele. Diese weisen auf einzelne Ressorts (z. B. Radverkehr oder ÖPNV) hin. In der Regel ist der Erfolg messbar. Diese münden in der dritten Ebene, den Handlungsfeldern. Diese sind konkret und können in Projekten umgesetzt werden.

Die fünf Hauptziele für das Leitbild

1. Den Wirtschaftsstandort durch ein leistungsfähiges Netz im Mobilitätsverbund stärken

Die Stadtregion Münster möchte die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums über die Leistungsfähigkeit des Wegenetzes im Mobilitätsverbund auch zukünftig sicherstellen. Dabei liegt der Fokus nicht einseitig auf dem Ausbau des Straßennetzes. Im Vordergrund stehen die Verlagerungsmöglichkeiten des Berufs- und Geschäftsreiseverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, um eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und Störungen bzw. Verkehrsstaus zu vermeiden.

2. Klimafreundliche, energieeffiziente, nachhaltige Mobilitätsangebote ausbauen

Ausgehend von den Klimaschutzkonzepten der Städte, Kreise und Gemeinden kann dieses Ziel übergreifend für die Stadtregion formuliert werden. Die Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist als Ziel akzeptiert. Neben den Maßnahmen der Kommunen kann hier die Stadtregion einen entscheidenden Beitrag leisten. Gerade im Stadt-Umland-Verkehr auf der Ebene der Stadtregion lassen sich hier aufgrund der langen Wege größere Einsparungen erzielen, als dies bei der Nahmobilität innerhalb der Kommunen möglich ist. Unter Klimaschutzaspekten sind also die stadtreionalen Velorouten, aber auch die kombinierten Verkehre, z. B. Fahrrad und Bahn, besonders wichtig. Daher ist dieses Hauptziel für viele Handlungsziele von besonderer Bedeutung.

3. Identität und regionalen Zusammenhalt stärken

Münster und das Münsterland verfügen über eine ausgeprägte regionale Identität. Dies trifft sowohl auf das Selbstverständnis der Bewohner als auch auf das Außenbild zu. Dies ist ein

unschätzbarer Vorteil im Wettbewerb der Regionen untereinander. Bei der Standortentscheidung spielt dies durchaus eine Rolle. Für die Menschen vor Ort ist dieser Aspekt ebenfalls wichtig und stärkt die Verantwortung für ihren Lebensraum, die Stadtregion. Da das Fahrrad ein wesentlicher Teil der Münsteraner und Münsterländer Identität ist, spielt dieser Aspekt bei den verkehrlichen Zielen und Maßnahmen eine nicht zu unterschätzende Rolle.

4. Gesundheitsförderung durch Bewegung erreichen

Mangelnde Bewegung ist einer der Haupterkrankungsgründe in unserer heutigen Gesellschaft. Bewegung schafft neben einer Verbesserung für das Herz-Kreislauf-System auch einen Ausgleich bei Stress. Gerade für Menschen, die in Beruf und Familie stark eingebunden sind, liegt es nahe, den Weg zur Arbeit für diese Bewegung zu nutzen. Auch hier sind die Handlungsziele, die auf mehr und auch längere Wege setzen, die mit dem Rad oder dem Pedelec zurückgelegt werden, geeignet, diesem Hauptziel näher zu kommen.

5. Sozialverträgliche Mobilität und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen

Auch in der Zukunft gilt es, allen den Zugang zur Mobilität zu ermöglichen. Es geht um Teilhabe unabhängig von Alter, Einkommen und körperlichen oder geistigen Einschränkungen. In Zeiten des demographischen Wandels bei einem zunehmenden Durchschnittsalter steht die Gesellschaft vor einer großen Herausforderung. Dies erfordert ein diversifiziertes Angebot. Insbesondere der Radverkehr, der Fußverkehr und der ÖPNV sind als vollwertige Alternativen zum privaten Pkw anzubieten.

Ableitung der Handlungsziele

Die Handlungsziele beziehen sich auf verkehrsspezifische Themen und sind gut operationali-

sierbar. Sie sind weniger abstrakt als die Hauptziele. Aus den oben genannten Hauptzielen lassen sich folgende Handlungsziele ableiten:

- Radverkehrsanteile steigern
- Intermodalität fördern
- interkommunale Zusammenarbeit fördern/sichern/Synergien nutzen
- regionale Vernetzung des ÖPNV im Münsterland unterstützen/Netze unterschiedlicher Verkehrsarten integriert entwickeln
- Tangentialverbindungen stärken/ausbauen
- Ausbau der Rad-/ÖPNV-Infrastruktur mit der Siedlungsentwicklung koordinieren
- Nahmobilität ermöglichen und sicherstellen
- Stau reduzieren/vermeiden
- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für den Tourismus unterstützen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- leichte Elektromobilität fördern
- gesundheitsfördernde Fortbewegung unterstützen

Die Handlungsziele können an Hand von Indikatoren überprüft werden. So lässt sich beispielsweise messen, ob der Radverkehrsanteil gestiegen ist. Ebenso lässt sich nachweisen, ob die Staus zunehmen oder die Anzahl der Unfälle zurückgeht.

Handlungsfeld und mögliche Projekte

Die Handlungsziele werden in Handlungsfeldern konkretisiert. Die Handlungsfelder im Einzelnen werden durch Beispielprojekte illustriert. Mit Hilfe der Darstellung einzelner Handlungsziele sei dies verdeutlicht:

Handlungsziel: Radverkehrsanteile steigern

Der Radverkehr ist in der Stadtregion bereits heute eine wichtige Verkehrsart, in der Stadt Münster die wichtigste. Die Bevölkerung ist fahrradaffin und daher durch qualitätvolle Angebote gut ansprechbar.

Der Schwerpunkt der weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils wird auf längere Wege im Stadt-Umland-Verkehr gelegt. Die komfortablen Velorouten sollen dazu anregen, auch längere Strecken im Alltag zurückzulegen. Zielgruppen, wie z. B. Berufspendler, sollen verstärkt angesprochen werden.

Mobilitätsstudien zur Verkehrsmittelwahl und Radverkehrszählungen können für ein Monitoring herangezogen werden.

- Radfahren auf längeren Wegen attraktiver machen
 - Stadtregionale Velorouten ausbauen
 - Wort-Bild-Marke und Beteiligung der Öffentlichkeit
- Neue Zielgruppen gewinnen
 - betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Infokampagne, offensives Aufklären, Klimabeitrag kann jeder leisten, Kosteneinsparung
- Radfahren bei jedem Wetter bei Dunkelheit und im Winter
 - Unterhaltung und Winterdienst auf Velorouten und Radwegen
 - innovative Beleuchtung der Velorouten

Handlungsziel: Intermodalität fördern

Als flexibles Alternativangebot zur direkten Fahrt über die Veloroute dient die Anlage von Umsteigemöglichkeiten auf den ÖV. Die ersten Schienenhaltepunkte sind bereits als Pilotprojekte realisiert worden. Die kürzlich fertig gestellte Station in Roxel ist dafür ein gutes Beispiel.

Ziel ist die Ausgestaltung weiterer Schienenhaltepunkte und ausgewählter Schnellbushaltestellen zu Mobilitätsstationen.

- Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln optimieren

- Mobilstationen an Haltepunkten des Schienen- und Busverkehrs münsterlandweit systematisch weiter ausbauen
- Auskunftssystem stärker intermodal ausrichten
- Verfügbarkeit des Fahrrades im Nahtransport verbessern
 - Leasingräder und Mieträder für den Nahtransport, z. B. in Gewerbegebieten
 - flexibles Zugangssystem zu Fahrradboxen, Fahrradkäfigen und Mietradsystemen

Handlungsziel: Regionale Vernetzung des ÖPNV im Münsterland unterstützen/Netze unterschiedlicher Verkehrsarten integriert entwickeln

Die Planung des ÖPNV-Angebots in der Stadtreion obliegt der Stadt Münster und den Kreisen Warendorf, Coesfeld und Steinfurt als Aufgabenträger. Bereits in der Vergangenheit wurde Wert darauf gelegt, dass das Denken nicht an den Grenzen der Aufgabenträger aufhört.

Ziele sind die noch stärkere Vernetzung und Optimierung der ÖPNV-Angebote im Münsterland und die Harmonisierung der Angebote in der Stadtreion.

Ein Monitoring erfolgt über die turnusgemäß durchgeführten Fahrgasterhebungen.

Handlungsziel: Tangentialverbindungen stärken/ausbauen

Da die Verkehre nicht nur auf ein Zentrum ausgerichtet stattfinden, gilt es die Tangentialverbindungen im Bereich Bus und Fahrrad auszubauen. Insbesondere im Radverkehr wurde dieser Aspekt immer wieder stark eingefordert, da die Ausrichtung der Radialen auf das Oberzentrum Münster nicht allen Verkehrsbedürfnisse gerecht wird; besonders aus der Kommunalpolitik wurde der Wunsch nach mehr tangentialen Verbindungen geäußert.

Ziel ist die Verdichtung des stadtreionalen Veloroutennetzes durch weitere tangentiale Verbindungen. Insbesondere die Verbindungen zu den Mobilstationen mit Umsteigemöglichkeit auf den ÖPNV sind zu beachten. Auch die Tangentialrouten sollen an Ausbaustandards gebunden werden.

Die tangentialen Routen sind bislang nicht Teil des Monitorings. Zu einem späteren Zeitpunkt werden hier Kurzzeitmessungen durchgeführt.

Handlungsziel: Radverkehrsnetz qualifizieren und intermodal verknüpfen

- tangentiale Radverkehrsverbindungen auf Umsteigepunkte im ÖPNV ausrichten

Handlungsziel: Tangentialverbindungen des gesamten Umweltverbundes ergänzen

- hierarchisches Netz entwickeln und entsprechende Ausbaustandards definieren
- Kostenschätzung und Priorisierung für tangentiale Fahrradrouen

Es handelt sich um eine wichtige Forderung, die durch die Arbeitsgemeinschaft Mobilität/Velorouten bearbeitet wird. Die Fragen der Standards werden, wie bei den Radialrouten, im Handbuch zu Qualitätsmanagement festgelegt.

Handlungsziel: Verkehrszählungen an ausgewählten Strecken und ÖPNV-Haltepunkten

Radverkehrszählungen können Haushaltsbefragungen nicht ersetzen, aber sie können in kürzeren Abständen durchgeführt werden und Aussagen zu ausgewählten Streckenabschnitten machen. Dies ist von Bedeutung, da Zählungen auf den einzelnen Velorouten durchgeführt werden. Dauerzählstellen für den Radverkehr wurden bereits in Münster installiert. Diese liegen allerdings in der Innenstadt und lassen keine speziellen Aussagen für den Radverkehr zu. Dauerzählstellen an den neuen Velorouten werden empfohlen.

Zur Überprüfung des Hauptziels „Regionale Vernetzung des ÖPNV im Münsterland unterstützen/Netze unterschiedlicher Verkehrsarten integriert entwickeln“ ist eine Betrachtung des ÖPNV-Netzes und insbesondere der Schnittstellen sinnvoll. Als Grundlage für das Monitoring liegen Ein- und Aussteigerzahlen vor. Mit Blick auf die intermodale Nutzung sollte dies auf die Zählung der abgestellten Fahrräder erweitert werden.

6.2 Zielformulierung für die Stadtregion Münster

Für alle 12 Kommunen der Stadtregion liegen aktuelle Daten zur Verkehrsmittelwahl vor. Es fehlt allerdings eine Zieldefinition. Auffällig ist der deutliche Unterschied in der Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden. Dabei sind die Radverkehrsanteile auch in den Umlandgemeinden beachtlich. Anders als in Münster ist der MIV noch die dominierende Verkehrsart. Dies betrifft zu einem großen Teil die Wege ins Oberzentrum.

Die Stadtregion Münster formuliert das Ziel, dass der Radverkehrsanteil bis 2030 gesteigert werden soll. Aufgrund der völlig unterschiedlichen Ausgangslage erfolgt die Zielwertfestlegung räumlich differenziert nach Stadt Münster und den Kommunen im Umland.

In der Kernstadt Münster wird bis 2030 ein Zielwert von 50 % Radverkehrsanteil angestrebt. Dieser Zielwert ist durch die Beschlusslage im Stadtrat festgeschrieben. Derartige Zielwerte gab es für die 11 Umlandgemeinden nicht. Daher wurde für die Umlandgemeinden ein Zielwert von 30 % vereinbart. Diese Schätzung basiert auf den Wirkungen der stadtreionalen Velorouten und betrifft in erster Linie längere Wege.

Die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils ist kein Selbstzweck. Vielmehr wird eine

Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr angestrebt. Zielvorstellung ist vor allem eine Verlagerung im Stadt-Umland-Verkehr. Daher ist es sinnvoll, die Zuwächse auf den gesamten Umweltverbund zu beziehen. Es soll also ein messbarer Rückgang des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden.

Auch hier liegt bereits ein Beschluss der Stadt Münster vor. Bezogen auf den gesamten Umweltverbund möchte die Stadt Münster einen Umweltverbundanteil von 85 % erreichen. Dies bedeutet eine Zunahme um 14 Prozentpunkte, um den in Deutschland bislang einmaligen Wert zu erreichen.

Die Umweltverbundanteile der 11 Kommunen im Umland liegen zwischen 39 % und 46 %. Es wird für die Gesamtregion ein Anteil von mindestens 50 % für den Umweltverbund angestrebt. Die Erreichung dieser Zielwerte soll im Rahmen der „Raumbeobachtung Verkehr“ überprüft werden.

Raumbeobachtung Verkehr

Um eine verkehrliche Wirkung der Velorouten und des Ausbaus der intermodalen Verknüpfungspunkte bewerten zu können, ist die systematische Auswertung und teilweise Erhebung von Daten notwendig. Diese Raumbeobachtung soll die Wirkung der Infrastrukturentwicklung aber auch des Marketings sichtbar machen. Die Raumbeobachtung soll nicht nur die Entwicklung des Radverkehrs dokumentieren, sondern auch den Nachweis erbringen, dass der MIV beeinflusst wird und tatsächliche Verlagerungseffekte zu verzeichnen sind.

Radverkehrszählung an stadtreionalen Velorouten

Um in kurzen Zeitabständen Wirkungen der Velorouten dokumentieren zu können, sind Dauerzählstellen und periodische Kurzzeitzählun-

gen ein geeignetes Mittel. Diese Zählstellen liefern ständig Daten und nach zwei Jahren lassen sich bereits abgesicherte Aussagen machen. Derzeit existieren auf dem Innenstadtbereich Münster neun Dauerzählstellen (Nr. 1-9, 7 von diesen Dauerzählstellen befinden sich auf künftigen stadtreionalen Velorouten). Zukünftig werden zusätzliche Dauerzählstellen entlang der Velorouten beim Übergang der geschlossenen bebauten Kernstadt Münsters zu den äußeren Ortschaften empfohlen. Auf diese Weise lässt sich die Wirkung der Velorouten für die äußeren Stadtteile Münsters und die Umlandgemeinden quantifizieren.

Die Dauerzählstellen dienen zusätzlich dazu, Tages-, Wochen- und Jahresgänge zu ermitteln. Auf diese Weise können Kurzzeitzählungen hochgerechnet werden. Einflüsse durch das Wetter oder unterschiedliche Zählmonate lassen sich so herausfiltern. Liegen die Erfahrung aus den Dauerzählstellen vor, können Kurzzeitzählungen durchgeführt werden.

Die Dauerzählstellen sollten zusätzlich um Zählungen an der Stadtgrenze Münsters ergänzt werden. Auch diese können mit mobilen automatischen Zählgeräten durchgeführt werden, sodass Zählungen über mehrere Tage möglich sind. Es wird vorgeschlagen, jeweils im Frühjahr und im Herbst an je drei Tagen zu zählen. Gegebenenfalls sind auch Wochenzählungen als Ergänzung sinnvoll, um zusätzlich Aussagen zur touristischen Nutzung der Velorouten treffen zu können.

Eine alleinige Betrachtung des Radverkehrs ist nicht ausreichend, wenn es darum gehen soll, Verlagerungen festzustellen. Steigerungen im Radverkehr können auch durch eine veränderte Routenwahl oder zusätzliche Wege verursacht sein. Daher muss auch der Kfz-Verkehr mit betrachtet werden.

Monitoring in ÖPNV und Intermodalität

Noch in der MID 2008 waren bundesweit nur 0,4 % alle Wege kombinierte Rad- und ÖV-Wege. Auch wenn davon auszugehen ist, dass dieser Wert im Münsterland etwas höher ist, bleibt der intermodale Verkehr deutlich unter seinen Möglichkeiten. Der durch das Land Nordrhein-Westfalen geförderte Ausbau von Mobilitätsstationen soll diese Möglichkeiten ausbauen.

Um zu überprüfen, in welchem Umfang die intermodale Verkehrsmittelnutzung wie gewünscht zunimmt, sollte im Abstand von zwei Jahren die Nutzung von Vor- und Nachtransportmitteln erhoben werden.

Folgende Erkenntnisse lassen sich in diesem Zusammenhang gewinnen:

- Nimmt die Nutzung des ÖPNV insgesamt zu?
- Nimmt der Anteil des intermodalen Verkehrs, z. B. Fahrrad und Bahn, zu?
- In welchem Umfang werden neue und verbesserte Angebote an den ausgebauten Mobilstationen angenommen?

Aufgrund der klaren radialen Struktur der Stadtregion können auch die ÖPNV-Radialen im Zusammenhang mit den Velorouten und den konkurrierenden Kfz-Verkehrsströmen betrachtet werden. Damit sind auf die Korridore bezogene Modal-Split-Analysen möglich.

Mobilitätsuntersuchungen in regelmäßigem Turnus

Neben der jährlichen bzw. zweijährlichen Betrachtung der Verkehrskorridore zwischen der Stadt Münster und dem Umland ist es weiterhin sinnvoll, alle 8 bis 10 Jahre eine große Mobilitätsstudie durchzuführen. Auf diese Weise lässt sich diese wichtige Datengrundlage fortschreiben. Es ist möglich, die Ziele für den Anteil des Radverkehrs und des Umweltverbundes zu überprüfen.

Die bisherigen Mobilitätsuntersuchungen waren auf Grund gleicher Methodik miteinander vergleichbar, obwohl sie durch die jeweiligen Kreise beauftragt waren und die Daten für die Kommunen der Stadtregion zusammengeführt werden mussten. Es empfiehlt sich daher, die Methodik beizubehalten.

Aus Sicht der Raumbearbeitung Verkehr ist es besonders wichtig, Verflechtungstabellen bereitzustellen, die Aussagen zu einem relationsbezogenen Modal-Split zulassen.

Eine weitere Grundlage für die Wirkungskontrolle und für Prognosen ist die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen. Eine Erweiterung der Befragungen um explizite Fragen zur Nutzung von Velorouten sollten zukünftig ergänzt werden.

Ausblick auf Gestaltungshandbuch und Qualitätsmanagement

Für den Erfolg der stadtreionalen Velorouten ist es wichtig, dass sie gut wahrnehmbar und langfristig nutzbar sind. Hierzu gilt es, im Sommer 2017 in enger Kooperation mit der „Arbeitsgemeinschaft Mobilität/Velorouten“ ein „Qualitätsmanagement für stadtreionale Velorouten“ zu erarbeiten. Als übergeordnete Fragestellung steht hier die institutionelle Verankerung eines dauerhaften Qualitätsmanagements an. Derzeit werden folgende Handlungsfelder verfolgt:

Planungsprozess und Bürgerbeteiligung (Vorgehensweise und Standards)

- zentrales Beschwerdemanagement
- Entwicklung eines Onlinetools/Nutzung bestehender Werkzeuge
- Festlegung von verbindlichen baulichen Standards (Breite, Oberfläche, Führung)

Festlegung von Standards zur Unterhaltung des Veloroutennetzes

- Reinigung (Zuständigkeit, Intervalle)
- Grünschnitt (Zuständigkeit, Anforderungen)
- Winterdienst (Standards, Prioritäten, Zuständigkeit)
- Unterhaltungsmaßnahmen (bauliche Ertüchtigung, Erneuerung von Markierungen etc.)
- Vorschläge zu Kostenaufteilung der jährlichen Kosten

Einbindung in die landesweite Wegweisung gemäß HBR NRW

- Anpassung der Zielwegweisung
- Entwicklung eines Nummernsystems analog zu den Radschnellwegen und Verwendung in der Wegweisung
- Weitergehende Vorschläge im Rahmen der HBR NRW

Alleinstellungsmerkmale für die Velorouten entwickeln, um die Wahrnehmbarkeit zu erhöhen

- Stelen oder Tafeln mit Kilometerangaben
- Piktogramme und Markierungselemente
- Leitfarbe festlegen
- analog zu den Radschnellwegen Musterlösungen festlegen

Beteiligung Dritter an der Finanzierung des Veloroutennetzes

- „public-private-partnership“
- Anteilsscheine ausgeben analog zur „Balkantrasse“ in Leverkusen
- Streckenpatenschaften analog zu touristischen Radwegen

Trägerschaft und Organisationsform

Ergebnis der Bearbeitung ist ein Handbuch für das Qualitätsmanagement an regionalen Velorouten. Dieses Handbuch trägt die Erfahrungen zusammen und ist die Grundlage für die weitere Kooperation.

Entwicklung stadtregionaler Handlungsansätze zur Wohnsiedlungsentwicklung auf der Grundlage der kommunalen Entwicklungsstrategien und -aktivitäten

Auszug aus dem Gutachten empirica ag, Berlin

Zielsetzung der Stadtregion Münster ist es, zukünftig stadtregionale Lösungsansätze zur Wohnraumversorgung zu entwickeln. Die künftige Siedlungsentwicklung und Infrastrukturentwicklung, insbesondere die Radwegeverbindungen durch neu zu entwickelnde stadtregionale Velorouten sollen in stadtregionaler Zusammenarbeit miteinander verzahnt werden. Die Optimierung künftiger Siedlungsentwicklung soll einerseits flächensparend erfolgen und andererseits auf die Anbindung der neuen Velorouten ausgerichtet sein.

Als Grundlage für künftige wohnungspolitische Kooperationsansätze in der Stadtregion erfolgte eine Bestandsaufnahme der Herangehensweisen aller Städte und Gemeinden zur aktuellen Wohnungsbauentwicklung. Kommunale Erfahrungen und Arbeitsstände wurden erfasst. Zudem erfolgte eine empirische Aufbereitung zu stadtregionalen Wohnungsmarkttrends der vergangenen Jahre sowie eine Auswertung der kurz- und mittelfristig geplanten Wohnbaupotenziale in der Stadtregion. Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme wurden die Zwischenergebnisse mit dem Ansprechpartnerkreis sowie dem Steuerungsgremium der Bürgermeisterrunde abgestimmt und gemeinsame Schwerpunkte als nächste Schritte der stadtregionalen wohnungspolitischen Zusammenarbeit vereinbart.

Kommunale Handlungskonzepte Wohnen sind eine Ausnahme

Mit Ausnahme der Stadt Münster sind die jeweiligen lokalen entwicklungs- und wohnungspolitischen Ziele der Gemeinden in der Stadtregion meist nicht explizit „formalisiert“ z. B. in Form von politischen Beschlüssen oder Handlungskonzepten. Auch sind bisher eher in Ausnahmefällen die Zielsetzungen/Orientierungsgrößen für die künftige Wohnbautätigkeit quantifiziert, z. B. als Zielgröße der pro Jahr an-

zustrebenden neu zu bauenden Wohneinheiten. Entsprechend basieren die wohnungspolitisch relevanten konzeptionellen Grundlagen der Umlandkommunen meist auf thematisch übergeordneten Konzepten, bei denen u. a. auch wohnungspolitische Aussagen gemacht werden. Die perspektivischen Aussagen zur Wohnungsnachfrage stammen meist aus älteren Einwohnerprognosen, z. T. auch nur mit Aussagen auf Kreisebene. So wird die jüngere Entwicklung mit einem stärkeren Einwohnerwachstum in der Stadtregion insgesamt in den Umlandkommunen eher überrascht zu Kenntnis genommen, nachdem zuvor noch von einer stagnierenden und vereinzelt auch leicht rückläufigen Einwohnerentwicklung ausgegangen wurde. Mit der aktuellen Entwicklung ist zum Teil ein Paradigmenwechsel für die Umlandkommunen verbunden. Zudem gibt es in der Stadtregion in keiner Kommune eine umfassende Wohnungsmarktbeobachtung (z. B. entsprechend der Empfehlungen des Arbeitskreises kommunaler Wohnungsmarktbeobachtung des Landes NRW). Ein Überblick zum Marktgeschehen erfolgt bisher i. d. R. informell über punktuelle lokale Erfahrungen.

Die jeweiligen Zielsetzungen leiten sich bisher meist aus den lokalpolitischen Diskussionen und Einzelentscheidungen etwa zu einzelnen Baugebieten oder Bauprojekten ab. Insofern prägen bisher Ad hoc-Entscheidungen die strategische Ausrichtung in den Umlandkommunen. Die bisherigen kommunalen Entwicklungsziele in den Umlandkommunen sind eher qualitative ausgerichtet und basieren z. B. auf Gemeindeentwicklungskonzepten mit Aussagen wie z. B. „qualitatives vor quantitativem Wachstum“ oder „behutsame Bevölkerungsentwicklung“. Einzelne Kommunen stellen derzeit neue wohnungspolitische Leitlinien auf, die dann in Zielformulierungen wie z. B. „ausgewogene und an den Bedarfen orientierte Entwick-

lung“ münden. Das derzeit überwiegende Entwicklungsziel auf jeweiliger lokaler Ebene ist ein moderates Wachstum, um eine nachhaltige Auslastung der vorhandenen Infrastruktur zu erreichen, ohne die jeweilige Infrastruktur in kurzer Frist zu überfordern.

Vergleichbare Engpässe und Herausforderungen der Kommunen

Die Schaffung von Bauland und die Schaffung von preiswertem Wohnraum sind die aktuell von allen Gemeinden genannten Schwerpunkte der lokalen Wohnungspolitik. Die Nachfrage von Familien im Eigentumssegment bildet nach wie vor den Schwerpunkt der Neubaunachfrage in den Umlandkommunen. Die Nachfrage ist deutlich größer als die jeweils zur Verfügung stehenden Angebote. Aktuelle Baugebiete werden sehr schnell vermarktet und lange Wartelisten charakterisieren die gegenwärtige Nachfragesituation. Die Stadt Münster kann Familien mit mittleren Einkommen zur Zeit kaum bedienen, so dass die Eigendynamik der Umlandkommunen durch „Überschwappeneffekte“ der Wohnungsnachfrage aus Münster verstärkt wird. Angesichts dieser aktuellen Wohnungsnachfrage bildet die zügige Baulandentwicklung aus Sicht der kommunalen Ansprechpartner einen zentralen Engpass des wohnungspolitischen Handelns. Mobilisierungshemmnisse bei privaten Flächen (Verkaufsbereitschaft, Austauschflächen für landwirtschaftliche Nutzung) erschweren die planerische Entwicklung möglicher Potenzialflächen.

Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren mit der Wohnraumversorgung von Flüchtlingen haben gezeigt, dass sich durch Anmietungen privater Wohnungen für Flüchtlinge im Verfahren aktuell die Verfügbarkeit preiswerter Wohnungen deutlich reduziert hat. Hinzu kommt die sukzessive Wohnungsnachfrage anerkannter Flüchtlinge auf den lokalen Wohnungsmärkten.

Neben dem Sondereffekt durch die Fluchtzuwanderung kommt hinzu, dass die meist alten Sozialbindungen von Wohnungen kontinuierlich auslaufen und der geförderte Geschosswohnungsbau in den vergangenen Jahren/Jahrzehnten kaum mehr eine Rolle gespielt hat. Somit verknüpft sich das Angebot preiswerter Wohnungen durch das Auslaufen von Bindungen zusätzlich. Von dem Engpass betroffen sind alle Haushaltsformen, die preiswerten Wohnraum nachfragen. Je nach kommunalen Voraussetzungen werden unterschiedliche Schwerpunkte bei Zielgruppen (ältere Haushalte, Singlehaushalte, Familien mit geringen Einkommen, anerkannte Flüchtlinge) gesehen. Bei der Entwicklung bestehender Wohngebiete und Siedlungsbereiche sind nach Einschätzungen der Ansprechpartner gegenwärtig keine mit den zuvor genannten Engpässen vergleichbaren Handlungsbedarfe erkennbar. Soweit kommunal beobachtbar, funktioniert ein langsamer Generationenwechsel bei älteren Einfamilienhausgebieten. Auch die sukzessive „spontane“ Innentwicklung in den Kernbereichen (meist nicht kommunal gesteuert oder initiiert) durch Nachverdichtung oder Neubau hat durch den bestehenden Nachfragedruck ein erhebliches Gewicht an der Neubaumentwicklung insgesamt. Handlungsbedarfe der Innenentwicklung entstehen durch die nachbarschaftliche Betroffenheit und die dann erforderlichen Aushandlungen und Kompromisse. Zum Teil bestehen auch Handlungsbedarfe bei der Akzeptanzschaffung von neuen Baugebieten, in der Stadt Münster deutlich stärker als in den Umlandgemeinden.

Lebensphasenbezogene Wanderungen in der Stadtregion

Die vergangenen Jahre waren in der Stadtregion Münster durch eine hohe Dynamik der Einwohnerentwicklung (zwischen 2011 und 2015 um knapp 5 %) und damit einhergehend durch

eine stark wachsende Wohnungsnachfrage charakterisiert. Die Bandbreite der Entwicklungen in den Umlandkommunen reicht dabei von unter 1 % in Havixbeck bis über 5 % in Greven. Ausschlaggebend für die unterschiedliche Dynamik sind auf der Grundlage des Wohnungsangebotes die Wanderungsbewegungen und somit die Umzugsentscheidungen von Haushalten sowohl überregional als auch innerhalb der Stadtregion, insbesondere der jüngeren Altersgruppen in den Lebensphasen, die Umzüge eher wahrscheinlich machen. Einen großen Anteil hat die Ausbildungswanderung der Altersgruppe der jungen Erwachsenen, von der die Stadt Münster erwartungsgemäß insbesondere durch die Universität profitiert. Bei der Altersgruppe der Berufsanfänger ist die Polarisierung zwischen der Stadt Münster und den Umlandgemeinden aufgehoben. Anteilig zur jeweiligen Ausgangsbevölkerung dieser Altersgruppe gewinnen sechs Umlandkommunen während bei den anderen Kommunen eine weitgehend konstante Entwicklung besteht. Bei der Settlementwanderung, der Mitte 30- bis Mitte 40-Jährigen besteht gegenüber der Ausbildungswanderung eine umgekehrte Polarisierung. Hier ist die Entwicklung in der Stadt Münster weitgehend konstant, während die Umlandgemeinden durchweg – in etwas unterschiedlichen Ausmaßen – von einer Zuwanderung in dieser Alterskohorte profitieren. Bei der Altersgruppe der Mitte 40 bis Ende 50-Jährigen verringern sich die lebensphasenbezogenen Umzugsbewegungen deutlich. Hier bestehen nur geringe Veränderungen in den Kommunen der Stadtregion. Bei den älteren Einwohnern, den 60- bis Mitte 70-Jährigen ist bei einem Großteil der Kommunen ein leichter Wanderungsverlust erkennbar, während einzelne Kommunen eher durch die Umzüge gewinnen.

Wohnungsempässe und Preissteigerungen

In den vergangenen Jahren (zwischen 2011 und 2015) wurden in der Stadtregion rd. 12.000 WE gebaut, davon rd. 69 % in der Stadt Münster (bei einem Einwohneranteil von rd. 63 %). In Relation zur jeweiligen Einwohnerzahl war die Wohnbautätigkeit der Umlandkommunen unterschiedlich stark und reicht pro Jahr im Durchschnitt von rd. 9 WE (Ascheberg) bis rd. 33 WE (Greven) je 1.000 Einwohnern. Die gestiegene Wohnungsnachfrage hat im Zusammenwirken mit den regionalen Angebotsengpässen der vergangenen Jahre zu deutlichen Preissteigerungen von Wohnimmobilien geführt. In der Stadtregion insgesamt sind die Verkaufspreise für Ein- und Zweifamilienhäuser (Angebotspreise) um rd. 30 % gestiegen. Auch auf den Mietmarkt macht sich der Angebotsengpass bemerkbar. Die Angebotsmieten für Wohnungen sind in der gesamten Region seit 2012 um rd. 10 % auf rd. 8,30 €/qm (nettokalt) gestiegen. Nach wie vor besteht ein deutliches Preisgefälle zwischen der Stadt Münster und dem Umlandkommunen. Dabei differenziert sich auch das Preisniveau der jeweiligen Kommunen zwischen preiswerteren und teureren Wohnstandorten aus.

Stadtregionale Entwicklungspotenziale mit Spielräumen

In kurzfristiger Perspektive (bis 2020) sind in der Stadtregion Münster nach Auswertungen und Einschätzungen der kommunalen Ansprechpartner zum Stand Februar 2017 insgesamt rd. 330 ha Wohnbaupotenziale (davon knapp 61 % in der Stadt Münster) verfügbar. Je nach zu realisierender Baudichte dieser Potenzialflächen können darauf etwa 10.600 bis etwa 12.300 Wohneinheiten entstehen. In einer mittelfristigen Perspektive nach 2020 bis

2025 sind nach den Einschätzungen der kommunalen Ansprechpartner nach aktuellem Erkenntnisstand etwa 390 ha Wohnbaupotenziale verfügbar (davon rd. 64 % in der Stadt Münster), auf denen je nach Dichteszenarien zwischen etwa 12.800 bis 14.600 WE realisiert werden können. Im jährlichen Durchschnitt könnte entsprechend den verfügbaren Potenzialflächen in den kommenden Jahren pro Jahr eine Größenordnung von etwa 2.800 WE auf diesen Potenzialflächen entstehen. Zum Vergleich sind in den vergangenen Jahren in der Stadtregion pro Jahr rd. 2.400 WE neu gebaut worden (einschließlich der Innentwicklung/ Nachverdichtung sowie der Neubaugebiete).

Stadtregionale Kooperationsbedarfe und -ansätze

Der Überblick zu den kommunalen Wohnungspolitikern zeigt, dass keine grundlegenden lokalen Zieldifferenzen bestehen und der gegenwärtige Nachfrageüberhang die kommunalen wohnungspolitischen Diskussionen bestimmt. Zudem wird die hohe lokale Sensibilität für die Schaffung von Wohnbauangeboten in verschiedenen Angebotssegmenten, einschließlich der preiswerten Segmente sichtbar. Gemeinsam ist allen Kommunen der Stadtregion einschließlich der Stadt Münster, dass es bislang keine umfassende kommunale Wohnungsmarktbeobachtung gibt. Zudem haben die jeweiligen kommunalen Planungs- und Entwicklungsgrundlagen unterschiedliche Bezugszeiträume und thematische Schwerpunkte. Nachfolgend sind Handlungsansätze skizziert, die sich aus der Ausgangssituation ableiten und idealerweise in einer stadtregionalen Zusammenarbeit behandelt werden könnten.

Kooperationsansätze in kürzerer Frist:

- Gemeinsames laufendes Monitoring des stadtregionalen Wohnungsmarktes und der teilsräumlichen Differenzierung mit dem Ziel, einen gemeinsamen Marktüberblick zu schaffen und die Entwicklungen gemeinsam zu interpretieren
 - ein vertieftes Verständnis und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für individuelle wohnungspolitische Entscheidungen der Städte und Gemeinden der Stadtregion soll erreicht werden
 - ein systematisiertes Stimmungsbild immobilienwirtschaftlicher Akteure des Wohnungsmarktes soll erfasst werden
 - die Verknüpfung des Wohnungsmarktmonitorings mit einem Siedlungsmonitoring und einem Verkehrsmonitoring (teilsräumliche Entwicklung des Modal Split) soll mittelfristig zu einem integrierten stadtregionalen Raummonitoring entwickelt werden.

Kooperationsansätze in kürzerer bis mittlerer Frist:

- Gemeinsame Abstimmung und Prüfung zur möglichen Gründung einer stadtregionalen Entwicklungsgesellschaft mit dem Ziel, qualitätsvolle und flächensparende Gebietsentwicklungen auch mit einem Schwerpunkt für preiswertes Wohnen umzusetzen
 - die stadtregionale Gesellschaft ergänzt das Spektrum der bestehenden privaten und öffentlich getragenen Entwicklungsträger und Wohnbauakteure in der Stadtregion, wobei die wirtschaftlichen Aktivitäten auf die wohnungsmarktbezogenen Zielsetzungen der Stadtregion Münster ausgerichtet sind

Kurzfassung Gutachten empirica ag, Berlin

- die stadtreionale Gesellschaft entwickelt als Treuhänder im Auftrag der Städte und Gemeinden Bauland und berät die Kommunen hinsichtlich Qualitätskriterien und Verfahrensfragen. Sie ist auch in Bau und Bewirtschaftung von Geschosswohnungen in preisgünstigen Mietsegmenten und in sozial geförderten Projekten tätig.
- Abstimmung zu dem künftig absehbaren Entwicklungskorridor der Wohnungsnachfrage (Prognosen und Entwicklungsszenarien) in der Stadtregion (mit Aufzeigen der Entwicklungsunsicherheiten aber auch Einflussmöglichkeiten)
- der mittel- und langfristige Einfluss der Wechselwirkung der Stadt Münster auf die Umlandkommunen (gegenwärtige „Überschwappeffekte“ als auch auf künftig mögliche verringerte „Überschwappeffekte“ bei expansiverer Wohnbauentwicklung) soll ebenso wie die jeweiligen kommunalen Eigendynamiken sichtbar gemacht werden
- Nutzung der in der Stadt Münster vorhandenen analytischen Kompetenzen und stadträumliche räumliche Erweiterung der Prognosen.

Kooperationsansätze in mittlerer Frist:

- Stadtreionale Abstimmungen zur Entwicklung der Flächenpotenziale nach anzustrebenden Wohndichten (Flächensparsamkeit), Wohnqualitäten (Zielgruppenabhängigkeit), Standortqualitäten (Erreichbarkeit und Versorgung) und Umweltqualitäten (Klima, Freiraum)
- in einem stadtreionalen Diskussionsprozess auf Ebene lokaler wohnungspolitischer Entscheider sollen gemeinsame Zielsetzungen bzw. Standards erarbeitet werden.

Dieser Ansatz soll kurz- bis mittelfristig verfolgt werden.