

Ein Lichtstreif am Horizont

Münsters Verkehrsprobleme bedürfen sachlicher Lösungen

Im Zuge der Urbanisierung bekommt die Verkehrspolitik in Münster immer größere Bedeutung. Die Probleme sind jeden Tag sichtbar, aber Ideologie und thematische Nabelschau verhindern bisher dauerhafte Lösungen. Das könnte sich in Zukunft ändern. Draußen!-Redakteur Michael Heß beschreibt die knifflige Situation vor Ort und fügt die losen Enden des Themas zu einem denkbaren Szenario zusammen.

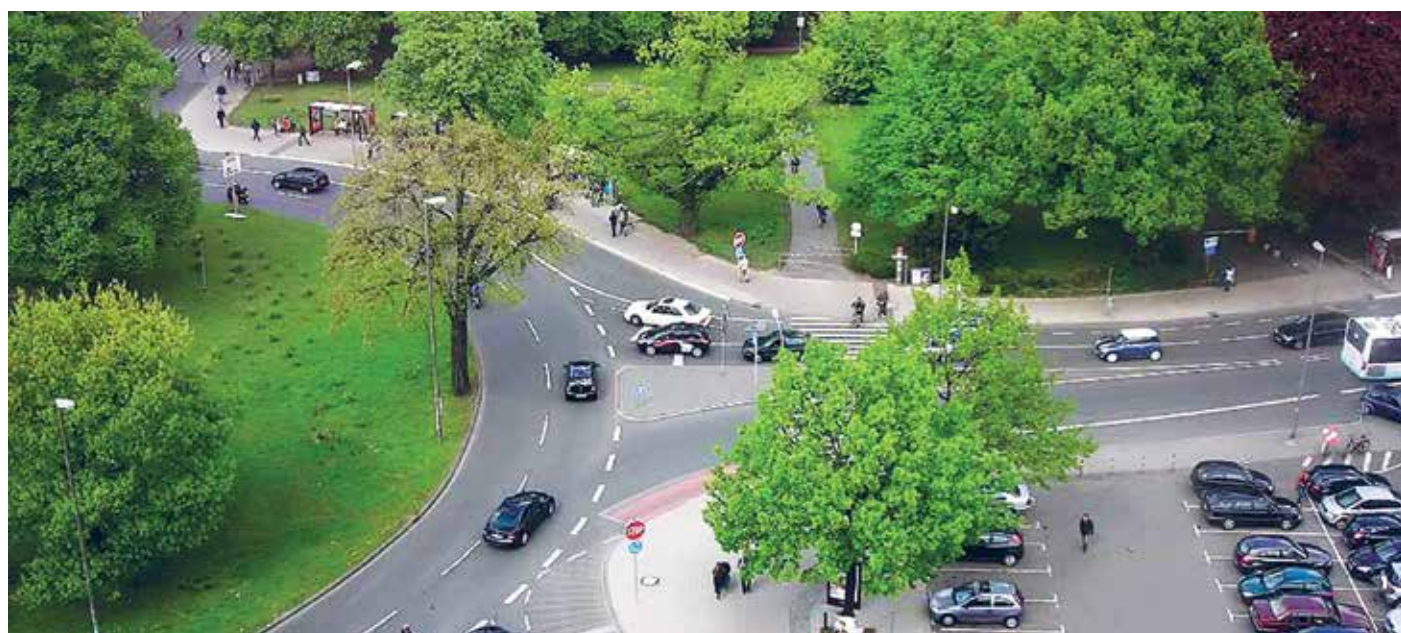
Schon seit Jahren sind die Verkehrsprobleme nicht mehr zu übersehen. Endlose Staus verstopfen Vor- und Nachmittags die Ausfallstraßen bis tief in das Stadtgebiet hinein. Sobald eine halbwegs wichtige Straße ausfällt, potenzieren sich die Probleme woanders. Lösungsvorschläge wurden schon viele gemacht, aber keiner zeigte bisher reife Früchte.

Die Rahmenbedingungen für die lokale Verkehrspolitik sehen wie folgt aus: Auf 310.000 Einwohner kamen im Dezember 2016 (die letzten verfügbaren Zahlen; heute dürften es noch etwas mehr sein) 198.000 Kraftfahrzeuge, wovon 123

Elektroautos waren (was stolze 0,08 Prozent des Gesamtbestandes ausmacht). Etwa 140.000 Kfz sind zumeist privat genutzte Pkw und Kräder, der Rest Busse, Lkw und Zugmaschinen. Allein aus den Umlandgemeinden pendeln täglich per Kfz rund 31.000 Menschen nach Münster ein und wieder aus. In der Gegenrichtung sind es täglich knapp 8.000 Pendler. Von Münster gehen sieben Bahnlinien in alle Himmelsrichtungen aus. Ergänzt werden sie durch geschätzte 500.000 Leezen, für die es im Stadtgebiet rund 212 Kilometer eigene Radwege gibt. Münster ist die größte deutsche Stadt ohne Straßenbahn und auch ein S-Bahn-System oder Vergleichbares fehlt. Der ÖPNV wird durch ein strahlenförmiges Netz von Buslinien betrieben, darunter die erst seit anderthalb Jahren eingerichteten Ringbuslinien 33/34. Der geschlossene Promenadenring um die Altstadt verteilt einen Großteil des Radverkehrs. Nach Zahlen des Dezernates von Stadtbaurat Robin Denstorff (parteilos) erfolgen täglich 592.000 Fahrzeugbewegungen mittels Pkw (im Schnitt sind diese mit 1,15 Personen besetzt), 398.000 per Leeze (das sind 41,4 Prozent

aller örtlichen Bewegungen mit einem Verkehrsmittel), 170.000 mit dem ÖPNV und 222.000 Bewegungen zu Fuß.

Drei Faktoren begrenzen jeden Lösungsansatz, die entweder nur langfristige oder gar nicht änderbar sind. Erstens ist Münster mehr als ein normales Oberzentrum, Münster ist eine echte Metropole. Zwischen Bielefeld und Enschede, Osnabrück und dem Ruhrgebiet gibt es im Radius von 50 Kilometern und mehr keine vergleichbare Kommune. Der Begriff des Münsterlandes kommt nicht von ungefähr. Das erzeugt entsprechende Verkehrsströme aus Pendlern und Konsumenten. Zweitens verfügt Münster über einen historisch gewachsenen Stadtkern, da das Zentrum nach dem Krieg bewusst nach alten Grundrissen wieder aufgebaut wurde. Mit äußerst positiven Folgen für das Image der Stadt: Nach Angaben von Münster Marketing besuchen jährlich etwa eine Million Touristen die Stadt und lassen über den Einzelhandel, die Gastronomie und Hotellerie dabei rund eine Milliarde Euro in Münster. Andererseits verhindert die kleinräumige Struktur



vieler Stadtteile großzügige Lösungen wie eine Stadt- oder Straßenbahn. Letztlich ist das Plus des Stadtmarketings das Minus bei den Verkehrsproblemen. Doch ist das eine ohne das andere nicht zu haben. Ein gewisser Ausgleich ist drittens die ausgebaute Infrastruktur für Radler. Heute erfolgen offiziell gute 41 Prozent der Verkehrsbewegungen an der Aa per Rad. Neben Greifswald und Karlsruhe gilt Münster heute als „Fahrradhauptstadt“ der Republik. Diesen Wert weiter zu steigern ist jedoch nicht so einfach, wie es sich Mancher vorstellt und bedarf umfangreicher Investitionen.

Obwohl das alles offensichtlich war und ist, haben sich in den letzten Jahren immer mehr Ideologien in die lokale Verkehrspolitik eingeschlichen. Ideologien deshalb, weil die vorgeschlagenen Lösungen einer sachlichen Prüfung nicht standhalten. Generell ist zu fragen, ob die Staus nicht Folge der bisherigen „Umverteilung des Straßenraums“ sind. Noch mehr Umverteilung führt folglich zu noch mehr Staus. Konkret ist das Vorhaben zu nennen, schrittweise Tempo 30-Zonen auf wichtigen innerstädtischen Straßen zu etablieren. Grundlage dafür ist der städtische Lärmaktionsplan, weil die gültige StVO als Rechtsgrundlage so etwas nicht zulässt (wohl aber punktuelle Zonen vor Kitas, Schulen usw.). Allein die Reihenfolge der von Politik und Verwaltung in der Vergangenheit vorgebrachten Begründungen für Tempo 30 spricht für sich. Zu Beginn wurden die Unfallzahlen als Begründung genannt, doch gaben diese nichts her. Von den 1.680 Unfällen im Jahr 2016 entfielen keine vier Prozent auf zu hohe Geschwindigkeit als alleiniger Ursache, aber 36 Prozent auf

Abbiegen und Wenden sowie 14 Prozent auf Vorfahrten. Auch der Feinstaub taugte nicht, weil dessen Löwenanteil beim Bremsen anfällt (was ausdrücklich auch Elektroautos betrifft). Zudem fahren nur noch knappe zehn Prozent der Benziner auf Münsters Straßen mit den Normen E1 und E2. Jeder Autofahrer weiß, dass Tempo 30 im zweiten Gang mehr Abgase produziert als Tempo 50 im dritten Gang, erst recht bei noch kaltem Motor. Was also tun um Tempo 30 zu „begründen“? Eine Lärmschutzrichtlinie der EU wurde ausgegraben (Richtlinien produzieren sie in Brüssel ungefragt am Fließband), derzufolge Tempo 30 aus Lärmschutzgründen geboten sei. An ausgewählten Straßen soll das nun fünf Jahre lang erprobt werden. Wer nun aber meint, dazu hätte es objektive Messungen des Schallpegels gegeben, der irrt. Worauf der Architekt und Ratscherr Jürgen Reuter (FDP) mehrfach hinwies: Es handele sich lediglich um Berechnungen, deren Faktoren zudem noch subjektiv wählbar sind. Im Klartext: Man kann sich das gewünschte Ergebnis herberechnen. Je nach Interessenlage also und das erklärt auch, warum andere Kommunen mit grüner Regierungsbeteiligung wie Düsseldorf oder Hamburg entweder gar kein Tempo 30 à la Münster planen oder nur eines zu ausgewählten Zeiten, je nach übergeordneter Interessenlage. Oder warum Frankfurt am Main entsprechende Versuche nach kurzer Zeit wieder abbrach, da kein Nutzen nachzuweisen war. Der durchschnittliche Schallpegel in den Versuchsstraßen liegt bei etwa bei 55 Dezibel, was einem Gespräch in Zimmerlautstärke entspricht. Betroffen wären dort etwas mehr als zehntausend Anwohner. Die angedachten Maßnahmen

sollen den Schallpegel um zwei bis drei Dezibel senken. Man muss schon ein sehr gutes Gehör haben, um eine solche „Verbesserung“ überhaupt wahrzunehmen. So wundert die permanente Kritik auf Münsters Leserbriefseiten nicht, in der Bürger eine sinnhaftere Verwendung der für Tempo 30 eingestellten sechsstelligen Geldbeträge anmahnen. Übrigens gilt Tempo 30 längst in allen rund 170 Wohngebieten und an vielen neuralgischen Punkten wie Kitas und Schulen und das wird allgemein akzeptiert. Flächiges Tempo 30 dagegen nicht, auch wegen der erhöhten Schadstoffbelastung.

Ob bei alledem der städtische Haushalt eine Rolle spielt, ist unter Autofahrern ein beliebtes Thema. Tatsache jedenfalls ist, was im städtischen Haushaltsentwurf für 2018 auf Seite 507 steht. Demzufolge sollen 2018 aus der „Überwachung des ruhenden und des fließenden Verkehrs“ satte 5,032 Mio. Euro erzielt werden. Gegenüber dem Vorjahr ist das eine Steigerung um rund 5,6 Prozent. So viel Geld will eingenommen sein und dieser Gedankengang korrespondiert mit den zunehmenden Klagen der Automobilisten über sinnfrei eingerichtete (weil keine Unfallschwerpunkte) Tempo 30-Zonen wie die in der Mondstraße.

Der Sanktionierung des privaten Pkw steht die Überbetonung des Radverkehrs gegenüber. Derzeit erfolgen offizielle mehr als 40 Prozent aller Fahrzeugbewegungen mit dem Rad. Geht es nach dem verkehrspolitischen Sprecher der Grünen Carsten Peters (so im Dezember gesagt), solle dieser Anteil in den kommenden Jahren auf 50 Prozent gesteigert werden. Zunächst sind diese 50 Prozent ein subjektiver Wert. Man könnte genauso gut fragen, warum es nicht 48,6 Prozent sein sollen oder 52,04 Prozent. Aber auch die Frage nach der inhaltlichen Sinnhaftigkeit könnte sich erübrigt haben, weil die eingangs genannten Zahlen nicht alle Fahrzeugbewegungen in der Stadt erfassen. Methodisch wäre das auch unmöglich. Fahrten mit der Rad über 300 oder 800 Meter von einem Kiez zum anderen sind deshalb nicht enthalten. Deren Gesamtzahl kann allenfalls geschätzt werden. Kurz: Es könnte durchaus sein, dass die geforderten 50 Prozent schon Realität sind.

Die Blickverengung auf das Rad verstellt den Blick für die Realitäten. Für

Anzeige

„Was mich interessiert sind nicht bewegliche Körper, sondern bewegliche Gehirne. Was mich interessiert ist die Wiederherstellung der menschlichen Würde in jeder einzelnen Form.“

Dr. Moshe Feldenkrais

Feldenkrais-Praxis Vera Lämmerzahl
Maximilianstraße 15 A Tel.: 0251-796707

die allermeisten Halter ist der eigene PKW unabdingbarer Teil der Existenzgrundlage. Das Auto dient nicht Jux und Tollerei, sondern der Bewältigung des Alltags: die Kinder zur Schule bringen, Kleintransporte durchführen oder Familienausflüge. An Wochenenden und Feiertagen zum Beispiel und dorthin, wo besonders an den Wochenenden kein ÖPNV fährt. Hinzu kommen die oft als zu teuer kritisierten Preise fürs Busfahren. Das ist auch der Grund, warum die Mehrkosten für Benzin und Versicherungen für einen eigenen fahrbaren Untersatz bereitwillig getragen werden: Der Nutzen wiegt diese mehrfach auf. In 30 Jahren Münster beobachtete der Autor dieses Beitrags keinen Fall, in dem Großeinkäufe mittels Bus oder Fahrrad getätigt wurden.

Deshalb sind auch die derzeit ange-dachten Velorouten aka „Radschnellwege“ ins Umland kritisch zu bewerten. Der Grundgedanke, mehr Bürger zur Radnutzung zu bewegen, ist richtig. Diesen Wert zu steigern kann aber nicht Selbstzweck sein, sondern muss einem vernünftigen Konzept wie den vorhandenen Bedarfen zur Verfügung stehenden Ressourcen folgen. Radschnellwege sind in der Anlage teuer. Der Verweis auf noch



teurere Straßen greift deshalb nicht, da diese schon vorhanden sind. Auf kurze Distanz klingen Velorouten gut. Werden aber wirklich Nordwalder oder Sendenhorster dauerhaft per Rad nach Münster einpendeln? Was geschieht an regnerischen Tagen oder in der kalten Jahreszeit von Oktober bis April? Sind dauerhaft (!) frequentierte Radschnellwege realistisch oder doch nur zumeist leere Asphaltbänder? Vieles scheint in diesem Punkt nicht durchdacht, sondern einzig auf ein teures Optimalszenario ausgerichtet – unter Ausblendung störender Faktoren.

Dabei gibt es ein gutes Beispiel für Vergeblichkeit: den Ludgerikreisel. Nach dessen Rettung 2004 durch eine Bürgerinitiative wurden dort Millionen Euro für mehr Nutzersicherheit verbaut. Gebracht hat es wenig, außer einen ausufernden Schilderwald und kuriosen Stoppschildern vor einem Kreisverkehr (ein Widerspruch in sich), weil es Systeme wie den Ludgerikreisel gibt, die nicht mehr zu verbessern sind und selbst Millioneninvestitionen keinen Zusatznutzen schaffen.

Ein etwas abseitiges Thema, weil nur bedingt im Ermessen der Stadt, ist die mögliche Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn WLE. Angedacht ist die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen dem Hauptbahnhof und dem 22 Kilometer entfernten Sendenhorst (insgesamt führt die Strecke über 60 Kilometer bis nach Beckum und ist damit eine der längsten nichtbundeseigenen Bahnlinien). Die Linie ist seit Jahrzehnten für den Personenverkehr entwidmet (d.h., es gibt sie de jure nicht mehr), Güterverkehr findet dagegen selten, aber regelmäßig, statt. Das ist auch der Grund, warum die Geschäftsführung der WLE eine zusätzliche Radtrasse neben den Gleisen ablehnt. Auch die Zukunft der Buslinien 8, R 32 und S 30 steht bei einer Reaktivierung auf dem Spiel. Die Ankündigung der Stadtwerke, dann keine unwirtschaftlichen Parallelbuslinien mehr zu betreiben, ist deutlich genug. Andererseits fügt sich der Reaktivierungsgedanke ein in den Zeitgeist. Seit einigen Jahren kommt es bundesweit zur Wiederbelebung aufgelassener Bahntrassen. Regional sind die Verbindungen zwischen Rheine und Nordhorn oder die Tecklenburger Nordbahn zu nennen. Allerdings kosten solche Reaktivierungen eine Stange Geld. Derzeit würde die Ertüchtigung der WLE

auf moderne Standards rund 40 Mio. Euro kosten. Dabei wird es nicht bleiben.

Bewertet man alle (widersprüchlichen) Faktoren und Zahlen, dann ergibt sich eine verblüffende Schlussfolgerung: Die Lösung von Münsters Problemen mit dem Verkehr liegt in einem anderen Politikfeld: dem Wohnungsbau. Münster wird in den kommenden Jahren auf prognostizierte 325.000 Einwohner und nach München zur jüngsten deutschen Großstadt (Durchschnittsalter etwa 48,6 Jahre) wachsen. Gerne übergangen wird allerdings die Tatsache, dass Münster ohne seine Studenten schrumpft. Immer weniger junge Familien sind willens oder in der Lage, die horrenden Mieten zu zahlen. Selbst gutbezahlte Fachleute sind davon betroffen, wie eine Pressenotiz der Westfälischen Provinzial vom Sommer 2016 verriet: Die WPV findet nicht mehr genügend Personal. Im Ergebnis werden es immer mehr Pendler bzw. wächst die Zahl der Pkw-Nutzer zwischen immer weiter auswärts liegenden Baugebieten und der Arbeitsstelle zwangsläufig an. Entsprechend benannte Stadtbaurat Robin Denstorff in seiner Rede auf dem Neujahrsempfang der CDU am 9. Januar Wohnen und Mobilität als die beiden größten Herausforderungen für die Zukunft der Stadt. Für die Antworten ist fachübergreifende Sachkunde statt simpler Ideologie gefragt.

Denn am Horizont zeigt sich mehr als ein Silberstreif – nämlich in der im Dezember erfolgten Ankündigung von Robin Denstorff, den großen Wurf zu wagen. Keine Flickschusterei über Einzelaspekte, kein kurzfristiger Aktionismus und kein Herumdoktern an Symptomen mehr. Vielmehr seien alle Aspekte des Problems zu bedenken. Dazu sollten die besten europäischen Verkehrsexperten nach Münster geladen werden. Man kann Münsters Stadtbaurat nur ermutigen, diesen Weg zu beschreiten: Expertise, gründliche Analyse, Aufzeigen von Optionen und den ganzen Prozess der interessierten Bürgerschaft transparent vermitteln. Begleitet von einem kostensparenden Moratorium, das Tempo auf Münsters Straßen betreffend. Denn eines sollte allen Beteiligten klar sein: In Jahrzehnten gewachsene Probleme lassen sich nicht über Nacht lösen. d