

kommunal mobil

Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24. + 25.01.2011, Dessau-Roßlau

Michael Milde, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Münster

Erwartungen an Pedelecs im Münsterland

Die Stadt Münster ist ein attraktives solitäres Oberzentrum mit ca. 283.000 Einwohnern und bundesweite Fahrradhauptstadt. Münster ist aber auch eine Flächenstadt (302 qkm) mit einer engen räumlich-funktionalen Beziehung zum Umland. In Stadt und Region gehören die Elektrofahrräder¹ zunehmend zum „Leezen-Alltag“. Darin spiegeln sich die Daten zur Absatzentwicklung² wieder, demnach der Markt für Elektrofahrräder sowohl in Deutschland (2007: 70.000 – 2010: 200.000) als auch europaweit (2007: 200.000 – 2010: 700.000) in den vergangenen drei Jahren kontinuierlich gewachsen ist und noch weiter wachsen wird. Hiermit drängt sich für eine Premium-Fahrradregion wie das Münsterland die Frage nach der zukünftigen Bedeutung des Elektrofahrrades für das Verkehrsgeschehen auf. Gibt es diese überhaupt und, falls ja, werden damit zusätzliche Potenziale sowie positive Effekte generiert?

Für Münster und das Münsterland kann diese Frage klar mit „Ja“ beantwortet werden. Dies zeigt die von der Stadt Münster beauftragte Expertise „Mobilität Münster/Münsterland 2050“ (2010) in aller Deutlichkeit. Beim Szenario „Trends in der Verkehrsmittelwahl Elektrofahrräder“ konzentrierten sich die Prognoseberechnungen auf die Einflussmöglichkeiten von Elektrofahrrädern auf die Verkehrsmittelwahl.

Für die Münsteraner Bevölkerung wird prognostiziert, dass bei Entfernungen von drei bis 20 km eine Zunahme des Fahrradanteils zwischen 30 und 100 Prozent gegenüber heute erfolgt. Insgesamt erhöht sich der Münsteraner Modal-Split-Anteil damit langfristig von heute 38 auf 44 Prozent.

Insbesondere die erstmalig verkehrlich untersuchten Nutzungspotenziale des Fahrrades bei den Auswärtigen ist für die Stadt Münster von nachhaltiger Bedeutung, denn: Täglich fahren die Münsteraner rd. 380.000 mal Rad. Aber, einschließlich der Pendler wird auch ca. 530.000 mal Autofahren. Bei näherer Betrachtung ist festzustellen, dass die Kfz-Personenfahrten bei den Pendlern aktuell rd. 44 Prozent des gesamtstädtischen Autoverkehrs ausmachen. Die Überlagerung von städtischem und auswärtigem Verkehr führt in den Verkehrsspitzenzeiten zu erheblichen Störungen. Sowohl innerstädtisch als auch im Stadt-Umland-Verkehr ist somit jeder Einzelne, der künftig vom Auto auf das (Elektro-)Fahrrad umsteigt, ein Gewinn für die Klimaschutzziele und hohe Lebensqualität der Stadt. Natürlich gilt dies auch für den Umstieg vom Auto auf die Bahn oder den Bus. Allerdings wird, so die Prognose, der ÖPNV-/SPNV-Anteil zugunsten des Fahrradverkehrs beim Pendlerverkehrsaufkommen von heute 19 auf dann 16 Prozent zurückgehen. Der Kfz-Verkehr verliert demgegenüber fünf Prozent und reduziert sich von aktuell 81 Prozent auf ein weiterhin hohes Niveau von 76 Prozent. Er-

¹ Im Folgenden wird der Oberbegriff „Elektrofahrrad/Elektrofahrräder“ verwendet. Hierunter werden sowohl „Pedelecs“ als auch „E-Bikes“ verstanden.

² Quelle: Veröffentlichung des Zweirad-Industrie-Verbandes „Der Fahrradmarkt“ vom 31.08.2010.

freulicherweise wird für den engeren Verflechtungsbereich „Münster – angrenzende Gemeinden“ mit Entfernungen von bis zu 25 km langfristig eine Radverkehrsnutzung der Pendler von 20 Prozent angenommen. Dies ergibt erstmals einen signifikanten Radverkehrsanteil von immerhin acht Prozent an allen Pendlerwegen.

Die Expertise „Mobilität Münster/Münsterland 2050“ macht somit sehr deutlich: Die Marktreife und Nutzung der Elektrofahrräder stellt eine reelle Chance dar, das örtlich-regionale Verkehrsgeschehen Münster – Münsterland nachhaltiger zu gestalten. Diese Chance ist jedoch kein Selbstläufer, sondern setzt voraus, dass bereits heute mit der konzeptionellen Planung von Velo-Routen zur Anbindung der Umlandgemeinden an Münster begonnen wird. Das bestehende, gut ausgebaute touristische Radwanderwegenetz ist hierzu nur bedingt geeignet. Auch die Rad-Pendler werden direkte, schnelle, dem Standard entsprechende sichere Verbindungen bevorzugen bzw. zur Voraussetzung machen, dass sie dauerhaft auf das Fahrrad umsteigen. Um ein solches, vom Stadtzentrum radial ausgehendes Velo-Routen-Schnellnetz bauen zu können, sind zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen, die breite Unterstützung von Politik und Öffentlichkeit sowie eine andauernde regionale Kooperation erforderlich. Münster und die Umlandgemeinden haben dies erkannt und werden im Jahr 2011 mit dem ersten Planungsschritt, einer Bestands- und Schwachstellenanalyse beginnen.