

Münster mobil

Stadtgerechte Verkehrskonzepte im 21. Jahrhundert



Abb. 1: Informationsstele an der Mobilstation Weseler Str. (eigene Aufnahme)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Abbildungsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	3
1. Einleitung.....	4
2. Verkehrsmittelwahl und Verkehrsträger in Münster heute.....	5
2.1 Modal Split	5
2.2 Radverkehr	6
2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	9
3. Mobilitätsmanagement in Münster.....	11
3.1 Entwicklungen bis zum Mobilitätsmanagement.....	11
3.1.1 Paradigmen der Verkehrsforschung.....	11
3.1.2 Begriff des Mobilitätsmanagements.....	11
3.2 Münster als städtebauliches Testareal.....	12
3.3 Integriertes Gesamtverkehrskonzept „münster.mobil“	13
3.3.1 Mobilitätszentrale „mobilé“	13
3.3.2 „Mobilstationen“	14
3.3.3 Carsharing-Kooperation.....	16
3.3.4 Informationskampagnen	19
4. Fazit.....	20
5. Literaturverzeichnis	21

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Informationsstele an der Mobilstation Weseler Str. (eigene Aufnahme)	1
Abb. 2: Entwicklung der Münsteraner Verkehrsmittelwahl 1982 – 2007 (eigene Darstellung nach STADT MÜNSTER 2008b, S. 11)	5
Abb. 3: Fahrradschleuse an der Kreuzung Am Stadtgraben / Aegidiistraße (Quelle: Stadt Münster, Presse- und Informationsamt)	7
Abb. 4: „mobilé“ am Berliner Platz (eigene Aufnahme)	13
Abb. 5: Bushaltestelle an der „Mobilstation“ Weseler Straße (eigene Aufnahme)	16
Abb. 6: Stadtteilautos an der „Mobilstation Dreieck“ (eigene Aufnahme)	18

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BCS	Bundesverband CarSharing e.V.
Bez.-Reg.	Bezirksregierung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRD	Bundesrepublik Deutschland
ExWoSt	Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FMO	Flughafen Münster/Osnabrück
H.	Heft
Hrsg.	Herausgeber
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW
MIV	motorisierter Individualverkehr
o.J.	ohne Jahresangabe
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
UWV	Umweltverbund
VCD	Verkehrsclub Deutschland

1. Einleitung

Verkehrspolitisch und -planerisch hat die Stadt Münster schon lange Vorbildcharakter für andere Städte. Besonders die vielfach ausgezeichnete Steuerung des Fahrradverkehrs hat die westfälische Großstadt auch über deutsche Grenzen hinaus bei Fachleuten bekannt gemacht. Im Jahr 2007 konnte dann auch erstmals nachgewiesen werden, dass das Fahrrad das meistgenutzte Fortbewegungsmittel in Münster ist (vgl. STADT MÜNSTER 2008b).

Doch setzt man hier nicht allein auf den Ausbau des Fahrradwegenetzes, wenn es darum geht, die noch immer steigende Motorisierung (vgl. STADT MÜNSTER 2008a, S. 186) planerisch aufzufangen. Gefragt sind spätestens seit Anfang der 1990er Jahre übergreifende Strategien, die verschiedene Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen, sondern als ergänzende, „sinnvolle Partner“ verstehen (TÜNS 1999, S. 13). Unter dem Titel „münster.mobil – Modellstadt für stadtgerechte Mobilität“ haben Planer schon frühzeitig ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für Münster erarbeitet, das eine Reihe neuartiger Instrumente der Verkehrsentwicklungsplanung umfasst. Sie zielen darauf ab, eine öffentliche „Bewusstseinsbildung für den Verkehrssektor und seine Probleme“ (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 24) zu entwickeln und so die individuelle Verkehrsmittelwahl aktiv zu lenken. Kurz: Es geht darum, mit positiven statt restriktiven Ansätzen eine stadtverträgliche, nachhaltige Mobilitätskultur zu fördern.

Auf diese Handlungsstrategien des „Mobilitätsmanagements“ habe ich in der vorliegenden Ausarbeitung meines Referates vom 12. Dezember 2008 einen Schwerpunkt gesetzt. Schlaglichtartig sollen im dritten Kapitel konkret verwirklichte Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung in Münster vorgestellt und auch hinsichtlich ihres Erfolges beurteilt werden.

Zunächst aber will ich im nun folgenden Kapitel einen Überblick über das aktuelle Münsteraner Verkehrsbild und die wichtigsten Verkehrsträger geben.

2. Verkehrsmittelwahl und Verkehrsträger in Münster heute

2.1 Modal Split

Um Erkenntnisse über die Verkehrsmittelwahl der Münsteraner Bürger zu gewinnen, führt das hiesige Stadtplanungsamt in regelmäßigen Intervallen mobilitätsbezogene Haushaltsbefragungen durch. Zuletzt wurden Ende 2007 1.828 wohnberechtigte Personen aller Altersgruppen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt (vgl. STADT MÜNSTER 2008b). Es sollte somit beachtet werden, dass die Aussagekraft über den tatsächlichen Modal Split in Münster (im Sinne von Anteilen am Gesamtverkehrsaufkommen) begrenzt ist, da die Verkehrsverhalten Auswärtiger wie Pendler oder Touristen zumindest in dieser Studie nicht auftauchen.

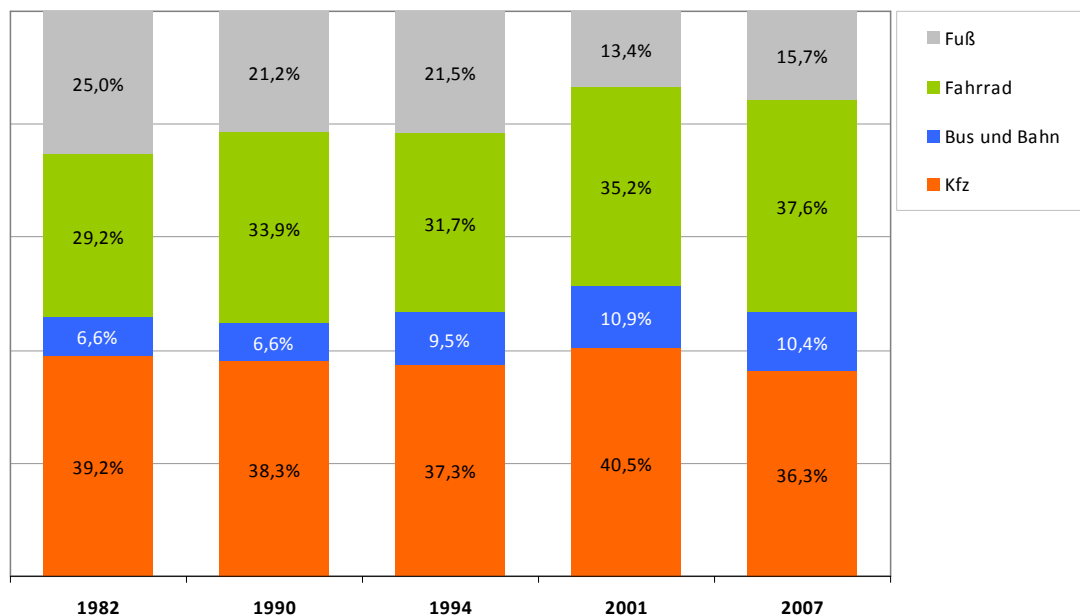


Abb. 2: Entwicklung der Münsteraner Verkehrsmittelwahl 1982 – 2007 (eigene Darstellung nach STADT MÜNSTER 2008b, S. 11)

Traditionell zeichnet sich der Modal Split Münsters durch einen im Bundesvergleich hohen Anteil des UWV (ÖV, Fahrrad- und Fußverkehr) aus, wofür insbesondere der Radverkehr verantwortlich ist: 2007 war das Fahrrad erstmals vor dem Auto das beliebteste Fortbewegungsmittel. Für 37,6% aller Wege nutzten die Münsteraner das Rad – den Pkw für 36,3%. Der Anteil von Bus und Bahn lag bei 10,4%, 15,7% der Wege wurden gegangen. Dies ergibt mit 63,7% „fast eine Zwei-Drittel-Mehrheit“ (STADT MÜNSTER 2008b, S. 7) für den UWV. Bei Haushalten im Innenstadtbereich Münsters beträgt dieser Anteil sogar 72,7% (vgl. ebd., S. 9).

Im Vergleich mit einwohnermäßig ähnlich großen Städten sowie Deutschland insgesamt zeigt sich, dass die mittlere Mobilität in Münster hoch einzuschätzen ist: Münsteraner erledigen im Durchschnitt 3,8 Wege bzw. Fahrten pro Tag (Karlsruhe: 2,9; BRD: 3,2) und benötigen dafür aber mit 79,7 Minuten pro Tag einen recht geringen Zeitaufwand. (Vgl. ebd., S. 12 ff.)

Abb. 2 zeigt, dass sich zwischen 1982 und 2007 die Verkehrsmittelwahl in Münster vor allem zugunsten des Fahrrades veränderte (+8,4%). Ein Gutteil dieses Zuwachses ging jedoch auf Kosten des Fußgängerverkehrs, der in diesem Zeitraum um 9,3 % abnahm. ÖPNV-Angebote wurden derweil immer häufiger genutzt (+3,8 %). Der MIV, der noch 2001 mit einem Anteil von über 40 % einen Peak hatte, verlor im Vergleich zu 1982 2,9 %. (Vgl. ebd., S. 11)

2.2 Radverkehr

Der Terminus „Fahrradstadt“ bezeichnet ein Bild von Münster, das im Bewusstsein der Einwohner tief verankert ist. Auch deutschlandweit wird die Stadt häufig spontan mit diesem Begriff assoziiert (vgl. HAUFF 2003, S. 44 ff.). Die hohen Anteile des Fahrrades an der Verkehrsmittelaufteilung sind demzufolge nicht nur aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht von Bedeutung, der Fahrradverkehr übernimmt auch in der Identitäts- und Imagebildung wichtige Funktionen.

Nicht erst seit den letzten Jahren ist Münster als Hochburg der Fahrradfahrer bekannt. Bereits 1948 hatte die Stadt in ihrem ersten Generalverkehrsplan ein Radwegenetz ausgewiesen (vgl. BMVBS 2002, 85 f.). Eine Affinität zur *Leeze* war bei den Münsteranern vermutlich schon kurz nach deren Erfindung gegeben. „Die günstige Topographie [und] die gute Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt und der Universität“ (STADT MÜNSTER o.J.) waren und sind wohl zunächst ausschlaggebende Gründe für die überdurchschnittliche Beliebtheit des Rades gerade im Raum Münster.

Seit den 1980er Jahren wird der Radverkehr zudem aktiv als integraler Bestandteil der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung gefördert. Neben dem intensiven Infrastrukturausbau (2006: 304 km Radweg-Gesamtlänge; vgl. STADT MÜNSTER 2008a, S. 188) stand auch im Vordergrund, innovative Maßnahmen bzw. Sonderregelungen des Radverkehrs zu erproben. Als Beispiele seien hier genannt (vgl. BEZ.-REG. MÜNSTER 2009, S. 104 ff.; KREFT-KETTERMANN 2003, S. 25):

- „Unechte Einbahnstraßen“: Radfahrer dürfen fast überall in der Stadt gegen die Hauptrichtung von Einbahnstraßen fahren (vgl. auch STADT MÜNSTER 1992).
- „Umweltspuren“: Busspuren werden für den Radverkehr freigegeben.

- „Radschleusen“: An Ampeln können Radfahrer an einer gesonderten Haltelinie vor dem Kfz-Verkehr auf Grün warten (s. Abb. 3).
- Seit 1999 die größte Radstation Deutschlands mit 3.300 Fahrradparkplätzen.

Erfolgreiche Handlungsansätze wie diese machten Münster zu einem Vorreiter in puncto Verkehrsentwicklungsplanung und wurden überdies vielfach ausgezeichnet:

„Münster durfte sich laut einer Befragung der Verbraucherzeitschrift ‚Test‘ aus dem Jahr 1997 ‚Fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands‘ nennen. Bei den Fahrradklimatests 2003 und 2005 ist die Stadt Münster mit deutlichem Abstand erneut fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands geworden. Der ADAC hat die Stadt Münster als einzige von 22 Großstädten beim Expertentest ‚Radfahren in Städten‘ 2004 mit der Note ‚sehr gut‘ bewertet.“ (AGFS o.J.)

Im Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 steht die Stadt auf der „Liste von guten Beispielen“ (BMVBS 2002, S. 85 f.). Gefördert vom BMVBS, gab das Stadtplanungsamt des Weiteren einen „Leitfaden für Radverkehrssignalisierung“ heraus, der praxiserprobte Handlungsempfehlungen aus Münster enthält und sich sowohl an „Fachleute in Straßenbau- und Verkehrsbehörden“ als auch an Radfahrer selbst richtet (vgl. STADT MÜNSTER 2007, S. 3 f.).



Abb. 3: Fahrradschleuse an der Kreuzung Am Stadtgraben / Aegidiistraße (Quelle: Stadt Münster, Presse- und Informationsamt)

Schätzungen zufolge gibt es heute in Münster rund 500.000 Fahrräder – was im Vergleich zur Einwohnerzahl von 280.000 durchaus beeindruckend ist. Nur 4 % aller Haushalte verfügen über kein Rad. Die größte Fahrradfahrer-Gruppe sind junge Leute bis 24 Jahre, die durchschnittlich mehr als die Hälfte aller ihrer Wege – meist zur Schule,

in die Uni oder zurück – mit diesem Verkehrsmittel zurücklegen (vgl. STADT MÜNSTER 2008b).

Einiges deutet mittlerweile allerdings darauf hin, dass der Fahrradverkehr in Münster eine kritische Masse erreicht. Seine negativen Auswirkungen werden zunehmend öffentlich diskutiert: Ein Problem ist an verschiedenen Standorten etwa der steigende Flächenverbrauch durch den ruhenden Radverkehr, wie beispielsweise im Umfeld des Hauptbahnhofs. Obwohl hier viele Räder offensichtlich schon monatelang parken, ist es für die Stadt juristisch riskant diese abzuschleppen. Sehr kritisch werden aktuell auch Aspekte der Verkehrssicherheit gesehen. Im Jahr 2008 hatte „die nordrhein-westfälische Polizei [...] herausgefunden, dass das Risiko, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, nirgendwo im Land größer ist als in Münster“ (KLEINHUBBERT 2008, S. 18). Zwischen 2001 und 2007 nahm die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung um 30 % zu, wobei Fahrfehler, Nichtbeachtung der Vorfahrt, ungenügender Abstand sowie Alkoholeinfluss die häufigsten Unfallursachen waren (vgl. KALITSCHKE 2008). Mitunter wird Münsteraner Radlern auch eine gewisse Rücksichtslosigkeit im Verkehr unterstellt: In Münster „fühlen sich viele Velofahrer offenbar per se im Recht. [...] Regelmäßig machen sich die Verkehrssünder auch einfach aus dem Staub, wenn der Polizist sie heranruft“ (KLEINHUBBERT 2008, S. 19). Zuletzt gab es deshalb Überlegungen, Fahrrad-Nummernschilder in Münster einzuführen (vgl. ebd.).

2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nach wie vor ist jedoch vor allem auch das Kfz ein bedeutsames bzw. *das* bedeutendste Fortbewegungsmittel im Gesamtverkehrsaufkommen Münsters. Gerade wenn Wegstrecken von mehr als acht km Länge zurückzulegen sind, steigt der Anteil der MIV-Nutzung der Einwohner zusehends mit den Distanzen. 75,5 % der zwischen zehn und 20 km langen Wege unternehmen die Münsteraner bereits mit dem Auto – entweder als Selbst- oder Beifahrer. Generell ist das Kfz in der großen Altersgruppe der 25- bis 65-Jährigen mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel. Es bleibt ungeschlagen besonders für geschäftliche Reisezwecke sowie für den Weg zur Arbeit. (Vgl. STADT MÜNSTER 2008b)

Bei konstanten Bevölkerungszahlen nimmt der Motorisierungsgrad der Münsteraner weiterhin zu. Zwischen 1990 und 2006 stieg der Pkw-Bestand um 26,5 % auf 156.732 Fahrzeuge (vgl. STADT MÜNSTER 2008a, S. 186). „Statistisch gesehen verfügt damit jeder Münsteraner Haushalt über einen Pkw“ (STEDING ET AL. 2004, S. 50). De facto kommen

allerdings „fast 20% der Haushalte in Münster [...] ohne Auto“ aus (STADT MÜNSTER 2008b, S. 23).

„Münsters Einzugsbereich erstreckt sich auf das Kernmünsterland und dessen Randgebiete mit 1,5 Millionen Menschen“ (STEDING ET AL. 2004, S. 48). Das städtische Gesamtverkehrsaufkommen ist infolgedessen vom Pendelverkehr sehr stark geprägt. Dieser hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen, was etwa auf intensiviertere Verflechtungen mit umliegenden Kommunen aufgrund der Stadt-Land-Wanderung zurückzuführen ist (vgl. ebd.). Laut dem vor kurzem veröffentlichten aktuellen Verkehrsbericht der Stadt Münster stieg die Zahl der auswärtigen Tagespendler zwischen 1982 und 2007 von 100.000 auf 186.000 (+86 %). Die wenigsten von ihnen nutzen jedoch heute die Verkehrsträger des UUV: 81 % der Münster-Pendler sind 2007 jeden Werktag mit dem Auto unterwegs (vgl. BAUMEISTER 2009b):

„Dieser Umstand hat weitreichende Konsequenzen für das Straßennetz in Münster. Die Weseler Straße (inklusive Autobahnzubringer) sowie die Steinfurter Straße sind die beiden meistbefahrenen Einfallstraßen in Münster, da sie die Innenstadt mit den beiden Autobahnkreuzen Münster-Nord und -Süd verbinden. Beide Straßen kommen auf zusammen über 110.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag (Stand 2007). Zum Vergleich: 2001 waren es ‚nur‘ 88.000.“ (ebd.)

Um den Verkehrsfluss dennoch aufrecht erhalten zu können, erproben die Münsteraner Verkehrsplanungs- und Straßenbaubehörden gegenwärtig ein neues Ampelsteuerungssystem, welches das 20jährige Altsystem ablösen soll: Durch vollständig erneuerte Software und Hardware sollen alle Ampelanlagen mit einem Zentralrechner vernetzt werden, der den Münsteraner Verkehr „im Netzzusammenhang“ erfasst und „Kurzzeit-Prognosen“ anfertigt (vgl. STADT MÜNSTER 2006b, S. 6). Zusammen mit Echtzeitdaten z.B. zu Baustellen oder Innenstadt-Parkplätzen sollen so dynamisch gesteuerte „Grüne Wellen“ einen optimalen Verkehrsfluss gewährleisten. Im Modellbetrieb an der Einfallstraße Albersloher Weg läuft das System bereits mit 24 Ampeln durchaus erfolgreich: „Früher musste [hier] der Autofahrer damit rechnen, [...] auf acht rote Ampeln zu stoßen, heute sind es nur noch fünf.“ (BAUMEISTER 2009a)

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Vergleich zu anderen deutschen Oberzentren sind in Münster nur geringe ÖPNV-Anteile am Verkehrsaufkommen durch Einwohner zu verzeichnen (Bonn 1999: 17 %; Freiburg 1998: 21 %; Karlsruhe 2002: 18 %). Relativ häufig werden die Angebote von 18- bis 24-jährigen genutzt. Dies dürfte wohl mit dem „Semesterticket“ zu erklären sein, das Studenten nach einer verpflichtenden Beitragszahlung ein halbes Jahr lang das „kostenlose“ Bus- und Bahnfahren im Nahverkehr ermöglicht. Besonders zur Bewälti-

gung größerer Wegdistanzen zwischen fünf und neun sowie ab 20 km nutzen Münsteraner gerne ÖPNV-Verkehrsmittel. (Vgl. STADT MÜNSTER 2008b)

Auch beim ÖPNV ergibt sich durch die Betrachtung von auswärtigen Verkehrsteilnehmern ein differenzierteres Bild:

„Deutlich anders sieht der Modal Split bei den auswärtigen Besuchern der Stadt Münster aus. Von den täglichen Personenfahrten werden 289.500 (= 82,9 %) mit dem Kfz durchgeführt. 17,1 % werden mit dem SPNV/ÖPNV unternommen. Für ein monozentrisches Oberzentrum mit einem ländlich geprägten Umland ist dieser Modal Split als gut zu bewerten.“ (STADT MÜNSTER 2006a, S. 22)

Nachdem in den 1950ern die Strassbahn eingestellt wurde, ist der Bus das öffentliche Verkehrsmittel für intraurbane Strecken in Münster. Er gewann an Bedeutung, als in den 1970er Jahren neu eingemeindete Außenbezirke erschlossen wurden. 2006 betreiben die Stadtwerke Münster 19 Linien, von denen 17 im Tagesverkehr werktags alle 20 Minuten fahren. Durch diese Infrastruktur sind die meisten der Münsteraner Stadtteile an das Zentrum angebunden. (Vgl. STADT MÜNSTER 2006a, S. 25 ff.)

Dass der ÖPNV wachsende Anteile am Gesamtverkehr aufweist, lässt sich auch an den Fahrgastzahlen ablesen, die zwischen 2002 und 2004 von 30,2 auf 31,1 Mio. stiegen (vgl. STADT MÜNSTER 2006a, S. 35).

3. Mobilitätsmanagement in Münster

3.1 Entwicklungen bis zum Mobilitätsmanagement

3.1.1 Paradigmen der Verkehrsforschung

Ab Anfang der 1970er Jahre distanzierte sich die Verkehrsforschung in West-Deutschland allmählich von den traditionellen Leitbildern wie dem der „autogerechten Stadt“, das Verkehrsarten baulich trennen und steigende Motorisierung mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur bewältigen wollte – was wiederum steigendes Verkehrsaufkommen zur Folge hatte. Bis 1980 dominierte nun die Idee vom „stadtgerechten Verkehr“ (SCHMUCKI 2001, S. 153), die sich im Wesentlichen in der planerischen Bevorzugung des ÖPNV niederschlug. Hier gewannen intermodale Konzepte wie Park&Ride erstmals an Bedeutung. Der Versuch einer Verkehrsverlagerung vom Auto zum ÖPNV war letztlich jedoch aufgrund eines monokausalen Verständnisses für individuelle Verkehrsverhalten weitgehend gescheitert (vgl. FLIEGNER 2002, S. 26 f.; SCHMUCKI 2001, S. 153 ff.).

In den 1980er Jahren wurde die Umweltverbesserung ins Zentrum der Stadt- und Verkehrsplanung gerückt – ein Paradigmenwechsel, der im Hinblick auf den Nachhaltigkeitsdiskurs bis heute hochaktuell ist. „Das Ziel war nun einhellig, die Stadt durch das Eindämmen der negativen Emissionen des Verkehrs menschengerecht und lebenswert zu gestalten“ (SCHMUCKI 2001, S. 183). Man setzte auf Mischung, also das effiziente Zusammenwirken aller Verkehrsmittel, wobei der UWV besonders gestärkt werden sollte. Eingebunden waren nun auch sozialwissenschaftliche Handlungstheorien, um subjektive Handlungsgründe analysieren und so individuelles Mobilitätshandeln beeinflussen zu können. (Vgl. FLIEGNER 2002, S. 25 ff.; SCHMUCKI 2001, S. 183 ff.)

3.1.2 Begriff des Mobilitätsmanagements

In dieser Tradition steht auch das verkehrsplanerische Konstrukt „Mobilitätsmanagement“, das seit den 1990er Jahren in Deutschland diskutiert wird.

„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“ (ILS/RWTH 2000, S. 15)

Demnach ist das Instrumentarium des Mobilitätsmanagements den *soft policies* zuzurechnen (vgl. NUHN/HESSE 2006, S. 319). Bauliche und administrative Veränderungen allein können den Verkehrsfluss nicht gewährleisten, vielmehr ermöglicht erst Wissenstransfer und Bewusstseinsbildung auf freiwilliger Basis eine funktionierende Mobilitätskultur. Der Leitgedanke: „Mobilität beginnt im Kopf“ (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 24).

Insbesondere das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS) befasst sich in Deutschland mit dem Mobilitätsmanagement und wirbt für dessen Anwendung. Das ILS unterscheidet folgende Hauptmerkmale des Mobilitätsmanagements: (1) Bezug sowohl auf Personen- als auch auf Güterverkehr; (2) Konzentration auf die Mobilitätsbedürfnisse; (3) Angebot von Mobilitätsservices; (4) Multi- und Intermodalität als Ziel; (5) Berücksichtigung der subjektiven und emotionalen Komponente; (6) Kooperation zwischen verschiedenen Partnern. (vgl. ILS 2000, S. 19)

3.2 Münster als städtebauliches Testareal

Ein Teil dieser Mobilitätsmanagement-Instrumente wurde in den Jahren um die Jahrtausendwende im Zuge des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstmals in Münster eingesetzt.

Als eine von vier deutschen Modellstädten im ExWoSt-Forschungsprojekt „Städte der Zukunft“, fungierte Münster ab 1997 als Testareal, um zukünftige Strategien einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu erproben. Das städtebauliche Handlungsfeld „Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung“ stellte einen Baustein dieses Modellvorhabens dar (vgl. STEDING ET AL. 2004, S. 51). Münster verpflichtete sich, „den Siedlungsflächenverbrauch und die Umweltlasten durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Stadtverkehr auf den umweltverträglichen Verkehrsbund ‚zu Fuß – Fahrrad – ÖPNV‘ zu verlagern“ (STADT MÜNSTER 1997). Dieses Ziel wurde fast zeitgleich im ersten Nahverkehrsplan der Stadt festgesetzt.

Das integrierte Gesamtverkehrskonzept „münster.mobil“ vereint viele der im Rahmen von ExWoSt initiierten Maßnahmen.

3.3 Integriertes Gesamtverkehrskonzept „münster.mobil“

3.3.1 Mobilitätszentrale „mobilé“

Seit 1998 gibt es in der Münsteraner Innenstadt die Mobilitätsberatungszentrale „mobilé“ – ein zentraler Baustein des städtischen Mobilitätsmanagements. Der Anspruch ist hier, „Rund-um-Service aus einer Hand über alle Verkehrsmittel“ zu bieten (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 29). Zwischen 1999 und 2000 diente „mobilé“ als ExWoSt-Untersuchungsprojekt, um danach in den Regelbetrieb überzugehen. Im Jahr 2002 erfolgte der Umzug in ein größeres Ladenlokal gegenüber dem Hauptbahnhof – auch, um eine Ausweitung des Angebots zu ermöglichen (s. Abb. 4).

Kunden des „Service-Zentrums für clevere Verkehrsnutzung“ finden hier nicht nur Rat zu ÖPNV-Tarifen und –Fahrplänen, sondern können sich ebenfalls über Parkraumangebote in Münster informieren. Die Zentrale erstellt überdies „computergestützte Radwegerouten“, gibt Auskunft zum Flugplan des FMO und übernimmt das Beschwerdemanagement. Zweimal pro Woche sind Stadtteilauto-Mitarbeiter vor Ort, um Fragen zum Carsharing zu beantworten



Abb. 4: „mobilé“ am Berliner Platz (eigene Aufnahme)

(s. Kap. 3.3.3). Neben diesen unternehmensneutralen Beratungsdienstleistungen können bei „mobilé“ auch Autobahnvignetten sowie Fahrkarten für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr gekauft werden. Der Bereich Verkauf ist dabei aus organisatorischer Sicht von hoher Wichtigkeit, da die Provisionszahlungen den Fortbestand von „mobilé“ sichern. So sind seit der Erweiterung 2002 auch Hotelbuchungen und der Erwerb von Veranstaltungstickets möglich. (Vgl. KREFT-KETTERMANN 2003, S. 29; ILS 2005, S. 96).

Das Angebot dieser Mobilitätsservices hat zum Ziel, eine integrierte Denkweise zu fördern und durch Bewusstseins- und Akzeptanzbildung, eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des UWV zu bewirken:

„Im Mittelpunkt der Arbeit von mobilé sollte eine umweltfreundliche Mobilitätsberatung mit einer offensiven, aktiven Werbung zum Ein- und Umstieg in und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei gleichzeitig fortschreitendem Angebot an den Verknüpfungspunkten stehen.“ (ILS 2005a, S. 94)

Im Rahmen einer bereits 1999 durchgeführten Kundenbefragung berichteten „8,3 % der Befragten (=16 Personen) [...], auf Grund der Beratung bei mobilé auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen zu sein“ (ILS 2000, S. 10). Besonders Schüler und Vollzeitbeschäftigte nutzten zu dieser Zeit die Angebote. Zwischen 1998 und 2003 ist die Zahl der monatlichen Kundenkontakte von 860 auf 11.700 angestiegen (vgl. Stadt Münster 2006, S. 26). Eine weitere Akzeptanzanalyse ergab 2003, dass 54,4 % der befragten Kunden „mobilé“ zum Kauf einer Fahrkarte aufsuchten. „Lediglich 12,3% wollten eine gezielte Beratung.“ (ILS 2005b, S. 99 f.)

Unter den 41 Mobilitätszentralen, die bis 2005 in ganz Deutschland entstanden sind (vgl. ILS 2005b, S. 2 ff.), war „mobilé“ die bundesweit „erste Mobilitätszentrale unter der Doppelträgerschaft einer Kommune, der Stadt Münster, und einem Verkehrsbetrieb, der Stadtwerke Münster GmbH“ (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 29). Des Weiteren gibt es derzeit Kooperationen mit den Partnern RVM, Westfalen Bus und dem VCD Kreisverband Münster.

Auch aufgrund der Organisationsstruktur ist der Erfolg von „mobilé“ heute durchaus ambivalent zu sehen: Zwar wird das Service-Zentrum in Münster sehr gut angenommen, es gilt vielen Kunden allerdings lediglich als Kartenverkaufsstelle: „mobilé‘ repräsentiert nicht mehr eine verkehrsträgerübergreifende Einrichtung, sondern es zeichnet sich hauptsächlich als eine Einrichtung der Stadtwerke Münster GmbH aus.“ (ILS 2005, S. 102). Die Zusammenarbeit der Träger und Kooperationspartner gestaltete sich aufgrund wechselnder Ansprechpartner in den Betrieben sowie fehlender Entscheidungskompetenzen zunehmend als langwierig und ineffizient (vgl. ILS 2005, S. 100 f.). Die Stadt Münster hatte sich zuletzt immer mehr aus dem Projekt „mobilé“ zurückgezogen. Sie ist heute lediglich noch als Kooperationspartner.

3.3.2 „Mobilstationen“

Eine weitere Maßnahme, die helfen soll, das „Einsteigen und Umsteigen auf [sic] umweltfreundliche Verkehrsmittel“ (KREFT-KETTERMANN 1999, S. 37) zu attraktivieren, ist die Installation so genannter „Mobilstationen“: Prädestinierte Standorte wurden so-

wohl innerhalb als auch außerhalb der Kernstadt Münsters als zentrale „Verknüpfungspunkte des Umweltverbundes“ ausgewählt und „mit einem einheitlich gestalteten Informationssystem“ ausgestattet (KREFT-KETTERMANN 1999, S. 39). Das Konzept geht über die Einrichtung klassischer Park&Ride-Plätze hinaus: An den meisten „Mobilstationen“ werden nicht nur Umsteigemöglichkeiten zwischen MIV und ÖPNV geboten, sondern die systemische Vernetzung möglichst aller Verkehrsträger (unter besonderer Berücksichtigung des Fahrrades) steht im Vordergrund.

„Als Qualitätsmerkmale für die Ausweisung von Verknüpfungspunkten im Umweltverbund gelten dichter Bedienungstakt, abgestimmte Bus- und Zugfahrpläne, ausreichend Pkw- und Radabstellplätze, letztere witterungs- und diebstahlgesichert und eine verständliche Fahrplaninformation.“ (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 25)

In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre entstanden die intermodalen Umsteigeanlagen an den Bahnhaltepunkten Münster-Nord und Albachten, an der Weseler Straße in der Nähe des Autobahnzubringers sowie am zentrumsnah gelegenen Standort „Dreieck“ (Kanonierplatz / Grevener Straße). Darüber hinaus sollen auch der Haltepunkt Sprakel sowie der Hiltruper Bahnhof als „Mobilstationen“ ausgewiesen worden sein (vgl. KREFT-KETTERMANN 2007, S. 217). Ende 2007 beschloss der Rat der Stadt Münster, den DB-Haltepunkt Münster-Roxel „als Mobilstation mit 39 Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen [einzurichten] und direkt mit dem Busverkehr“ zu verknüpfen (STADT MÜNSTER o.J.).

Die Ausstattung der „Mobilstationen“ variiert je nach Lage: Park&Ride-, Park&Rail-, Park&Bike-, Bike&Rail- und Carsharing-Angebote sind bisher bei keiner Station *gemeinsam* verwirklicht, auch wenn dies das Ideal wäre. Die Stationen sind einheitlich gestaltet (*Corporate Design*), was der Wiedererkennung dienen soll: An jedem Standort weist eine blau-gelbe Stehle auf die jeweilige „Mobilstation“ hin. Sie informiert mit intuitiv zu verstehenden Symbolen über die intermodalen Anbindungen vor Ort. Optisch erinnern diese Stehlen, die stets an der Straße aufgestellt sind, an die Preis-Anzeigen von Tankstellen, was eine erhöhte Aufmerksamkeit der Autofahrer gewährleisten dürfte.

Beispiel Weseler Straße:

Der Standort Weseler Straße ist als Schnittstelle zwischen Rad-, Busverkehr, Carsharing und MIV konzipiert. Die Stehle der „Mobilstation“ informiert darüber, dass man von hier aus per Fahrrad fünf Minuten schneller in die City gelangt, als mit dem Bus (s. Abb. 1). Außerdem weist sie auf das Parkplatzangebot für PKW und den Stadtteilauto-Standort hin. Die Ausstattung umfasst des Weiteren eine auffällig gestaltete, überdach-

te Bushaltestelle mit mehreren Sitzgelegenheiten sowie zahlreiche Stellplätze für den ruhenden Fahrradverkehr (s. Abb. 5). Zu erwähnen sind hier speziell die über 30 diebstahlgesicherten, verglasten Fahrradboxen, die z.B. Arbeitspendlern die Möglichkeit eröffnen, ihr Fahrrad über Nacht an diesem Standort stehen zu lassen. (Vgl. auch BBR 2006)



Abb. 5: Bushaltestelle an der „Mobilstation“ Weseler Straße (eigene Aufnahme)

Die „Mobilstationen“ in Münster werden offenbar gut angenommen: „Das Beispiel der ‚Mobilstation‘ am Stadtrand von Münster zeigt, dass das Fahrrad im Stadtverkehr nicht nur mit dem ÖPNV, sondern auch in der Beförderungskette mit dem Pkw genutzt wird.“ (THIEMANN-LINDEN 2004, S. 81) Verbesserungswürdig wäre eventuell die regelmäßige Pflege der Umsteigeanlagen. Durch dauerhaft abgestellte, schrottreife Fahrräder entsteht zum Teil der Eindruck der Verwahrlosung. Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich des 12 Jahre alten Corporate Designs der „Mobilstationen“, das allmählich einer Erneuerung bedarf. Zudem bietet sich heute an, das Internet bei der Information und Kommunikation über das Projekt mit einzubeziehen – etwa im Rahmen der städtischen Website.

3.3.3 Carsharing-Kooperation

Allgemeines zum Modell Carsharing in Deutschland

Von der Schweiz ausgehend, verbreitete sich die Idee des Carsharing ab dem Beginn der 1990er Jahre im deutschsprachigen Raum „mit dem Ziel, Autobesitz und Autonut-

zung zu entkoppeln“ (NUHN/HESSE 2006, S. 180). Insbesondere ökologiebewusste Bürger schlossen sich in den Innenstadtquartieren zu Vereinen zusammen, die das „Auto-Teilen“ organisieren sollten. Aus stadt- und verkehrsplanerischer Perspektive ergeben sich verschiedene Vorteile aus diesem Modell: (1) Durch den Umstieg vom eigenen Pkw auf Carsharing-Fahrzeuge verringert sich der Platzbedarf des ruhenden Verkehrs in den Stadtteilen (idealerweise zugunsten ökologischer und sozialer Funktionen); (2) In der Folge vermindert sich der Parksuchverkehr; (3) Carsharing-Teilnehmer gestalten ihre Mobilität rationaler und nutzen häufiger UUV-Verkehrsmittel; (4) Da Carsharing-Fahrzeuge im Durchschnitt jünger und niedriger motorisiert sind als Privatwagen, werden CO₂-Emissionen eingespart (vgl. GLOTZ-RICHTER ET AL. 2007, S. 333). Faktoren wie diese sind der Grund dafür, dass privatwirtschaftlich geführte Carsharing-Gesellschaften häufig von den Stadtverwaltungen kooperativ unterstützt werden. Solche *public-private partnerships* gelten auch als ein Gebot des Mobilitätsmanagements (vgl. ILS/RWTH 2000, S. 19, 47).

Auch wenn die Kunden-Entwicklung weit hinter dem 1994 geschätzten Potenzial zurückbleibt („zwischen 2,5 und 8,1 Mio.“, NUHN/HESSE 2006, S. 180), ist heute ein stetiger Anstieg der Teilnehmer zu verzeichnen. Bundesweit gab es Anfang 2008 116.000 Fahrtberechtigte. Im Jahr 2007 wurde Carsharing in etwa 260 deutschen Städten und Gemeinden angeboten. (Vgl. BCS 2008, S. 2; GLOTZ-RICHTER ET AL. 2007, S. 336)

Carsharing in Münster

Die Möglichkeit des Auto-Teilens gibt es in Münster seit 1992. Von 20 Münsteraner Bürgern als „Verkehrswende e.V.“ gestartet, wurde die Dienstleistung sukzessive professionalisiert und firmiert seit 1998 als „Stadtteilauto CarSharing Münster GmbH“ (vgl. PLAN-LOKAL 1999, S. 6).

Das Angebot wird als Element des gesamtverkehrsplanerischen Umsteigeconzeptes von der Stadt Münster gefördert. Wenigstens bis 2003 basierte die städtische Unterstützung auf konzeptioneller Hilfestellung, Werbekampagnen, Öffentlichkeitsarbeit (etwa mit „mobilé“), der Bereitstellung von Stellplatzstandorten sowie der Vermittlung von weiteren Kooperationspartnern (vgl. KREFT-KETTERMANN 2003, S. 26). Bedeutsam ist des Weiteren auch die Integration der Stadtteilautos in die intermodalen „Mobilstationen“ wie etwa am Standort „Dreieck“ (s. Abb. 6). Die Münsteraner Stadtverwaltung ist selbst größter Kunde des Carsharing-Angebotes und hält für ihre Mitarbeiter mehrere Stadtteilautos am Stadthaus 3 bereit, die nach Dienstschluss auch weiteren Kunden zur Verfügung stehen. „Gerade hier ergeben sich für die Carsharing-Betreiber wichtige Synergieeffekte, weil die Auslastung der Fahrzeuge tagsüber geringer ist als an den

Abendstunden und Wochenenden“ (STEDING ET AL. 2004, S. 45). Weitere Partnerschaften bestehen etwa mit einer Wohnungsbaugesellschaft und den Stadtwerken Münster. Letztere verknüpfen den Busverkehr mit dem Carsharing und fördern damit multi- bzw. intermodale Mobilität: Stadtwerke-Kunden „können zu vergünstigten Konditionen einen Vertrag mit Stadtteilauto abschließen und exklusiv [sic] auf die POOLFahrzeuge am Stadthaus 2 (Ludgerikreisel) und am Stadthaus 3 (Halle Münsterland) zugreifen“ (STADTWERKE MÜNSTER o.J.).



Abb. 6: Stadtteilautos an der „Mobilstation Dreieck“ (eigene Aufnahme)

Die Suche nach geeigneten Stellplätzen bleibt eine fortwährende Herausforderung für die Stadtteilauto GmbH: Einerseits müssen sich die Stationen in zentralen Lagen hoher Wohndichte befinden, andererseits dürfen die Platzmieten nicht zu hoch sein. Derzeit umfasst das recht unbeständige Angebotsnetz 33 Stationen, die vor allem in der Kernstadt Münsters liegen, wobei die City innerhalb des Promenadenrings diesbezüglich weniger gut versorgt ist. 1999 waren die Vermieter in erster Linie „die Stadt, Kirchen und die DB AG“ (PLAN-LOKAL 1999, S. 10). Viele der städtischen Flächen wurden dem Verein

in der Anfangsphase „zur Verfügung“ gestellt, um das Carsharing in Münster rasch zu entwickeln (vgl. KREFT-KETTERMANN 1999, S. 38 f.). Erwähnenswert ist, dass die Stadt die Mieten im Jahr 1998 um 100 % auf annähernd marktübliche Preise angehoben hat, nachdem Stadtteilauto zu einer gewinnorientierten GmbH geworden war (PLAN-LOKAL 1999, S. 10).

Im Dezember 2008 zählte der Münsteraner Carsharing-Dienstleister 2243 Fahrtberechtigte (ohne Stadtverwaltung), die auf 110 Fahrzeuge zugreifen konnten (vgl. STADTTEILAUTO GMBH 2009). Die Wagenflotte besteht primär aus Pkw der Mini-, Kleinwagen- und Kompaktklasse. Vor allem die umweltfreundlich auftretenden Smarts sind häufig anzutreffen. Darüber hinaus gibt es je nach Standort kleinere Nutzfahrzeuge sowie Vans zu buchen. Im Unterschied zur klassischen Autovermietung meldet man sich bei Stadtteilauto einmalig an, was mit der Zahlung einer Aufnahmegebühr sowie Kautions verbunden ist. Der Kunde zahlt fortan eine geringe monatliche Grundgebühr sowie

variable Kosten, die durch die tatsächliche Nutzung entstehen. Per Internet oder Telefon können Buchungen jederzeit und kurzfristig vorgenommen werden.

Eine 1999 im Rahmen des ExWoSt-Programms durchgeführte Akzeptanzanalyse ergab, dass die Kunden von Stadtteilauto durchschnittlich 36,6 Jahre alt waren, vorwiegend in Ein- oder Zwei-Personen-Haushalten lebten, überdurchschnittlich gebildet waren und über mittleres Einkommen verfügten. Ausschlaggebend für die Teilnahme war für die meisten die Kostenersparnis. „Der Umweltschutzgedanke ist ein weiteres Motiv [...], verliert aber an Bedeutung“ (PLAN-LOKAL 1999, S. 19). Eine eher untergeordnete Rolle spielte für die Nutzer die Ergänzung zum Münsteraner ÖPNV. (Vgl. ebd., S. 16 ff.)

3.3.4 Informationskampagnen

Zum integrierten Gesamtverkehrskonzept „münster.mobil“ gehörte zudem eine Ausweitung der Kommunikation „über alle Mobilitäts- und Verkehrsangebote in und um Münster und ihre Nutzungsmöglichkeiten“ (KREFT-KETTERMANN 2003, S. 30). Abgesehen von der Verteilung von Pressemitteilungen konzipierte die Stadt zu diesem Zweck zielgruppenorientierte PR-Instrumente. Bis zum Jahr 2003 waren dies laut Stadtentwicklungsplanerin KREFT-KETTERMANN (2003, S. 30 f.):

- Informationsmappen speziell für Münsteraner Neubürger („mobil.paket“).
- Eine jährlich im Advent herausgegebene Zeitung, die während dieser „ausgesprochene[n] Spitzenzeit im Verkehrsaufkommen“ z.B. über erweiterte Parkhausöffnungszeiten, ÖPNV-Angebote sowie Park&Ride-Möglichkeiten informiert („münster.mobil im Advent“).
- In Kooperation mit der Kinderbücherei Münster eine „Thementasche Verkehr“, die anhand von verkehrsbezogenen Sachbüchern und Geschichten Kinder „als Verkehrsteilnehmer von heute und Verkehrskunden von morgen für das Thema ‚Mobilität und Verkehr‘ frühzeitig“ sensibilisieren soll.
- Die Organisation von Veranstaltungen wie einer Mobilitäts- und Verkehrsmesse (intermove '99) und die Ausrichtung der Europäischen Konferenz zum Mobilitätsmanagement (ECCOM).

4. Fazit

Die Stadt Münster hat es in den vergangenen Jahren immer wieder geschafft, den Modal Split auf hohem Niveau weiter zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel zu verlagern. Sie hat somit ihr ExWoSt-Ziel erreicht. Ende 2007 war das Fahrrad erstmals das meistgenutzte Verkehrsmittel der Münsteraner – ein symbolkräftiges Ergebnis, wenn es auch aufgrund der steigenden Motorisierung durch Tagespendler für den Gesamtverkehr nicht viel aussagt. Nachdenklich stimmt indes die Tatsache, dass der Fußverkehr seit den 1980er um ca. 10 % abgenommen hat. Aufgrund dieses Rückganges sollte nun nicht der Fehler gemacht werden, diese Verkehrsart in der Zukunft planerisch zu vernachlässigen – gerade auch im Hinblick auf barrierefreie Mobilität.

Welchen Anteil die Projekte des Mobilitätsmanagements am Wachstum des UWV in Münster haben, lässt sich konkret nicht sagen. Ob die Mobilitätszentrale „mobilé“ tatsächlich in einem relevanten Umfang direkt oder indirekt Personen dazu gebracht hat, vom Auto auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen, ist fraglich. Die Carsharing-Idee hat demgegenüber wohl mehr Potential, das Mobilitätsdenken vieler Bürger nachhaltig zu verändern.

Viele der Elemente von „münster.mobil“ sind Projekte der 1990er Jahre. Der Glanz ihrer Neuartigkeit verblasst langsam, wie man beispielhaft an den „Mobilstationen“ sieht. Die Stadt hat sich aus der Trägerschaft von „mobilé“ zurückgezogen und ob die angesprochenen Informationskampagnen in dieser oder ähnlicher Form derzeit noch laufen, war nicht in Erfahrung zu bringen. Nachvollziehbar ist, dass das Stadtplanungsamt das prestigeträchtige integrierte Gesamtverkehrskonzept besonders intensiv vorantrieb und bewarb, als es als ExWoSt-Projekt im Focus der deutschen Fachöffentlichkeit stand. Die Stadt hätte jedoch bei der längerfristigen Durchführung einiger Maßnahmen einen längeren Atem beweisen können, hatte sie doch bei deren Einführung stets auch ihre „Zukunftsorientiertheit“ hervorgehoben.

5. Literaturverzeichnis

AGFS o.J. (Hrsg.): Radfahren in Münster. Krefeld. Online:

http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,570/ticket,guest*

BAUMEISTER, K. (2009a): Drei rote Ampeln weniger am Albersloher Weg. In: WN vom 4.2.2009. Online: http://www.westfaelische-nachrichten.de/lokales/muenster/nachrichten/962537_drei_rote_ampeln_weniger_am_albersloher_weg.html

BAUMEISTER, K. (2009b): Verkehrsbericht: 186.000 auswärtige Pendler pro Tag. In: WN vom 3.2.2009. Online: http://www.westfaelische-nachrichten.de/lokales/muenster/nachrichten/962072_verkehrsbericht_186.000_auswaertige_pendler_pro_tag.html

BBR (Hrsg.) (2006): Werkstatt Stadt: Münster „münster.mobil“. Bonn. Online: <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/145/>

BCS (Hrsg.) (2008): Jahresbericht 2007. Hannover.

BEZ.-REG. MÜNSTER 2009 (Hrsg.) (2009): Luftreinhalteplan / Luftqualitätsplan für das Stadtgebiet Münster. Entwurf für die Veröffentlichung. Münster. Online: http://www.bezreg-muenster.nrw.de/startseite/abteilungen/abteilung5/Dez_53_Immissionsschutz_einschl_anlagenbezogener_Umweltschutz/Luftqualitaetsplan_Muenster/Entwurf_Luftqualitaetsplan_Muenster.pdf

BMVBS (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Fahr Rad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin.

FLIEGNER, S. (2002): Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale zur Autoabschaffung. Mannheim (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung)

GLOTZ-RICHTER, M. / LOOSE, W. / NOBIS, C. (2007): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Verkehrsproblemen. In: Internationales Verkehrswesen 59, H. 7-8, S. 333-337

HAUFF, T. (2003): Braucht Münster ein neues Image? Empirische Befunde zum Selbst- und Fremdbild als Grundlage eines Integrierten Stadtentwicklungs- und Stadtmarketingkonzeptes. In: BISCHOFF, C. / KRAJEWSKI, C. (Hrsg.) (2003): Beiträge

* Alle Online-Quellen zuletzt am 28.2.2009 abgerufen

- zur geographischen Stadt- und Regionalforschung. Festschrift für Heinz Heineberg. Münster, S. 43-56 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 46)
- ILS (Hrsg.) (2005a): Mobilitätszentralen. Überblick der in Deutschland vorhandenen und geplanten Einrichtungen. Dortmund. Online: http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/infothek/mobilitaetszentralen_deutschland.pdf
- ILS (Hrsg.) (2005b): Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik – NAPOLI. Dortmund. Online: <http://www.ils-shop.nrw.de/down/napoli.pdf>
- ILS / RWTH AACHEN (Hrsg.) (2000): Mobilitätsmanagement-Handbuch. Dortmund. Online: <http://www.epomm.org/downloads/MMhandbuch.pdf>
- KALITSCHKE, M. (2008): Unfälle mit Radfahrern: Unachtsam und unbelehrbar. In: WN vom 27.11.2008. Online: http://www.westfaelische-nachrichten.de/lokales/muenster/nachrichten/?em_cnt=838531
- KLEINHUBBERT, G. (2008): Manieren beibringen. In: SPIEGELextra METROPOLEN 63/2008.
- KREFT-KETTERMANN, H. (1999): münster.mobil. Modellstadt für neue Mobilität. In: STADT MÜNSTER / EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.) (2000): Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Neue Kooperationen, Techniken, Lösungen. Dortmund, S. 37-41
- KREFT-KETTERMANN, H. (2003): münster.mobil. Modellstadt für stadtgerechte Mobilität. In: BISCHOFF, C. / KRAJEWSKI, C. (Hrsg.) (2003): Beiträge zur geographischen Stadt- und Regionalforschung. Festschrift für Heinz Heineberg. Münster, S. 23-32 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 46)
- KREFT-KETTERMANN, H. (2007): Münster und die Eisenbahn – zur Geschichte zweier Vorortbahnhöfe. In: HEINEBERG, H. (Hrsg.) (2007): Westfalen Regional. Aktuelle Themen, Wissenswertes und Medien über die Region Westfalen-Lippe. Münster, S. 216-217 (= Siedlung und Landschaft in Westfalen 35)
- NUHN, H. / HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie. Paderborn u.a. (= Grundriss allgemeine Geographie)
- PLAN-LOKAL (Hrsg.) (1999): Akzeptanzanalyse des CarSharing-Angebots in Münster. Dortmund. Online: <http://www.plan-lokal.de/berichte/abschlussberichte/carsharingms.pdf>

- RABE, S. (2000): Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé – Wahrnehmung und Bewertung der Mobilitätszentrale Münster. Dortmund. Online: <http://www.ils-shop.nrw.de/down/mobile-kurz.pdf>
- SCHMUCKI, B. (2001): Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. München (= Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung)
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (1992): Programm fahrradfreundliche Stadt Münster. Radfahrer in unechten Einbahnstraßen. Münster (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/92)
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (1997): Qualitätsvereinbarung für ein Bündnis ‚Städte der Zukunft‘. Online: http://www.muenster.de/stadt/exwost/qualita_e.html
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (2006a): 2. Nahverkehrsplan. Münster.
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (2006b): Neues Verkehrssteuerungssystem Münster als erster Baustein für ein Verkehrsmanagementsystem. Münster. Online: http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pics/Verkehrsmanagement_2006_27-03.pdf
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (2007): Signale für den Radverkehr. Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung. Münster.
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (2008a): Jahres-Statistik 2007. Münster.
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (2008b): Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007. Münster (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/08)
- STADT MÜNSTER (Hrsg.) (o.J.): Website des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung Münster. Münster. Online: <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/> (+Unterseiten)
- STADTTEILAUTO CARSHARING MÜNSTER GMBH (Hrsg.) (2009): Hin & Weg. Das Carsharingmagazin von Stadtteilauto, Nr. 1/2009
- STADTWERKE MÜNSTER GMBH (Hrsg.) (o.J.): Website der Stadtwerke: Verkehr. Münster. <http://www.stadtwerke-muenster.de/fahrgaeste>
- STEDING, D. / HERRMANN, A. / LANGE, M. (Hrsg.) (2004): Carsharing – sozialinnovativ und kulturell selektiv? Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Mobilität. Münster (= ZUFO-Berichte, 3)

THIEMANN-LINDEN, J. (2004) Radverkehr in der Praxis. Kenntnisse und Beispiele aus dem In- und Ausland (Entwurf).

TÜNS, M. (1999): Zur Eröffnung der ECOMM und der intermove. In: STADT MÜNSTER / EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.) (2000): Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Neue Kooperationen, Techniken, Lösungen. Dortmund, S. 13