

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0953/2013

Auskunft erteilt:

Frau Baumeister

Ruf:

492 61 53

E-Mail:

BaumeisterBeate@stadt-muenster.de

Datum:

06.01.2014

Betrifft

P+R-Anlagen in Münster - Bestandsaufnahme und Konzept -

Beratungsfolge

06.02.2014 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft

Bericht

Bericht:

Die Verwaltung hat eine umfassende Untersuchung zu P+R-Anlagen in Münster durchgeführt. Die Ergebnisse sind im beigefügten Bericht „P+R-Anlagen in Münster: Bestandsaufnahme und Konzept“ dargelegt (Anlage). Mit diesem Bericht wird eine aktuelle Übersicht aller vorhandenen und geplanten P+R-Anlagen sowie in Prüfung befindlichen P+R-Standorte im Stadtgebiet von Münster vorgelegt. Dieser Bericht ist ein separater, in sich geschlossener Fachplan des Gesamtkonzeptes „Mobilität Münster 2025“, im Rahmen dessen Einzel- bzw. Fachpläne erstellt und veröffentlicht werden.

Im Ergebnis ist folgendes festzuhalten:

Im Idealfall soll das P+R-Grundprinzip - der Umstieg vom Pkw in ein öffentliches Verkehrsmittel - bereits in der Region greifen, für Münster also an den Bahnhöfen bzw. zentralen Schnellbus-Haltestellen der Städte und Gemeinden im Umland, oder spätestens in den Außenstadtteilen. Über dieses Angebot hinaus ist es sinnvoll, weitere P+R-Plätze möglichst frühzeitig an stark befahrenen Einfallstraßen vorzuhalten, und zwar als Ergänzungsangebot für Regionaleinpendler mit dem Pkw, die abseits konzentrierter und qualifizierter ÖPNV-Bedienung wohnen.

Die Stadt Münster verfügt über ein gut ausgebautes, permanent nutzbares P+R-Angebot an den Vorortbahnhöfen und ein Grundangebot an P+R-Anlagen an den Haupteinfallstraßen, von denen einige ständig und einige zu saisonalen oder gelegentlichen Anlässen genutzt werden können. Wenn alle Planungen umgesetzt sind, ist ein fast geschlossener Ring an P+R-Anlagen im Stadtgebiet vorhanden.

Erhebungen an den vorhandenen Anlagen haben gezeigt, dass die Anlagen an den Vorortbahnhöfen gut genutzt werden, die Anlagen an den Einfallstraßen allerdings nur teilweise. Gründe dafür sind, dass diese Anlagen zu nahe (ca. 2 bis 3 km) an der Innenstadt gelegen und in der Innenstadt ausreichend attraktive Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Wenn die Straßen staufrei und erkennbar innenstadtnahe Parkmöglichkeiten mit freien Kapazitäten vorhanden sind, fahren Besucher zu diesen Parkeinrichtungen, um von dort aus zu Fuß in die Innenstadt zu gelangen. Daher ist es schwierig, Besucher an den Einfallstraßen durch P+R-Angebote zum Umstieg auf

den Bus unter Inkaufnahme von Reisezeitverlusten „kurz“ vor dem Ziel zu bewegen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich P+R an den Bahnhöfen in den Außentteilen von Münster bewährt hat, P+R an den Einfallstraßen im Stadtgebiet von Münster jedoch nur bedingt. Dies deckt sich auch mit Erfahrungen anderer Städte.

Zur weiteren Umsetzung werden empfohlen:

- Erweiterungen vorhandener Anlagen mit Kapazitätsengpässen
 - P+R Bahnhof Albachten
 - P+R Bahnhof Hilstrup
 - P+R Wilkinghege
- projektbezogene, bereits in Planung befindliche Anlagen
 - P+R Bahnhof Mecklenbeck
 - P+R Bahnhof Roxel
 - P+R Münsterstraße: im Einmündungsbereich Münsterstraße / Alter Mühlenweg in Verbindung mit dem Bau der Ortsumgehung Wolbeck
- Prüfung neuer Anlagen
 - P+R Warendorfer Straße: im Bereich des Knotenpunktes B 51 / Warendorfer Straße / Mondstraße in Verbindung mit dem Ausbau der B 51 und Einrichtung eines ÖPNV-Verknüpfungspunktes (Schwerpunkt: Einpendler)
 - P+R Telgter Straße: im Kreuzungsbereich Freckenhorster Straße / Telgter Straße (Schwerpunkt: Auspendler) in Abhängigkeit von der Akzeptanz der Anlage P+R Münsterstraße
 - P+R-Anlagen im Rahmen der WLE-Reaktivierung

Die Verwaltung wird diesen Fachplan und die darin ausgesprochenen Empfehlungen künftig bei Detailplanungen berücksichtigen.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage: „P+R-Anlagen in Münster: Bestandsaufnahme und Konzept“