

# **P+R-ANLAGEN IN MÜNSTER**

## **- Bestandsaufnahme und Konzept -**

Stand: Dezember 2013



## **INHALT**

|           |                                                   |           |
|-----------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Einführung</b>                                 | <b>5</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Allgemeine Grundlagen</b>                      | <b>5</b>  |
| 2.1       | Begriffsbestimmungen                              | 5         |
| 2.2       | Ziele von P+R-Anlagen                             | 7         |
| 2.3       | P+R-Grundformen und Zielgruppen                   | 7         |
| 2.4       | Anforderungen an P+R-Anlagen                      | 8         |
| <b>3.</b> | <b>Verkehrliche Rahmenbedingungen</b>             | <b>9</b>  |
| 3.1       | Verkehrsinfrastruktur                             | 9         |
| 3.2       | Verkehrsverhalten und Verkehrsaufkommen           | 11        |
| 3.3       | Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr                | 13        |
| <b>4.</b> | <b>Vorhandene P+R-Anlagen</b>                     | <b>14</b> |
| 4.1       | P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen                    | 14        |
| 4.2       | P+R-Anlagen an Einfallstraßen                     | 16        |
| 4.2.1     | P+R-Anlagen zur permanenten Nutzung               | 16        |
| 4.2.2     | P+R-Anlagen zur periodischen/episodischen Nutzung | 20        |
| <b>5.</b> | <b>Geplante P+R-Anlagen</b>                       | <b>23</b> |
| 5.1       | P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen                    | 23        |
| 5.2       | P+R-Anlagen an Einfallstraßen                     | 24        |
| <b>6.</b> | <b>P+R-Anlagen in Prüfung</b>                     | <b>24</b> |
| 6.1       | P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen                    | 24        |
| 6.2       | P+R-Anlagen an Einfallstraßen                     | 25        |
| <b>7.</b> | <b>Fazit</b>                                      | <b>26</b> |
|           | <b>ANLAGEN</b>                                    | <b>29</b> |

## **ABBILDUNGEN**

|              |                                                      |    |
|--------------|------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: | Schienennetz und Haupteinfallstraßen 2012            | 10 |
| Abbildung 2: | Mobilität 2007                                       | 11 |
| Abbildung 3: | Verkehrsaufkommen 2007                               | 12 |
| Abbildung 4: | Verkehrsbelastungen auf den Haupteinfallstraßen 2007 | 13 |

## **TABELLEN**

|            |                                                                                                                                                 |    |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: | Nutzung der Pkw-Stellplätze an den Vorortbahnhöfen<br>an einem Durchschnittswerktag im März 2012 (11 Uhr)                                       | 15 |
| Tabelle 2: | Nutzung der Pkw-Stellplätze an den permanenten P+R-<br>Anlagen an Einfallstraßen an einem Durchschnittswerktag<br>im März 2012 (11 Uhr)         | 18 |
| Tabelle 3: | Nutzung der Pkw-Stellplätze an den permanenten P+R-<br>Anlagen an Einfallstraßen am dritten Adventssamstag<br>in 2009 (14 Uhr)                  | 20 |
| Tabelle 4: | Nutzung der Pkw-Stellplätze an den periodischen/episo-<br>dischen P+R-Anlagen an Einfallstraßen am dritten Advents-<br>samstag in 2009 (14 Uhr) | 22 |

## **1. Einführung**

Die Stadt Münster verfügt über ein gut ausgebautes, permanent nutzbares P+R-Angebot an den Vorortbahnhöfen und ein Grundangebot an P+R-Anlagen an Haupteinfallstraßen, von denen einige ständig und einige zu saisonalen oder gelegentlichen Anlässen bzw. Veranstaltungen genutzt werden können. 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. Letztmalig hat sich die städtische Verkehrsplanung bei der Erstellung des Verkehrsberichtes in 1993 mit diesem Thema intensiv auseinandergesetzt (Verkehrsbericht Münster 1993, Teil C4: Das Standortkonzept „Umsteigeanlagen in Münster“).

Nachfolgend werden zunächst einige allgemeine Grundlagen zum P+R-Verkehr und zu P+R-Anlagen dargelegt, bevor es dann übergeht zu den in Münster vorliegenden verkehrlichen Rahmenbedingungen für den P+R-Verkehr und den Anlagen im Einzelnen. Eine graphische Übersicht zu den Standorten gibt Anlage 1. In Anlage 2 bis 6 sind detaillierte Angaben zu den einzelnen Standorten sowie die Funktionen und Qualitäten dieser P+R-Einrichtungen tabellarisch zusammengefasst.

## **2. Allgemeine Grundlagen**

### **2.1 Begriffsbestimmungen**

Die Bezeichnung P+R kommt aus dem Englischen und hat zwei Bedeutungen. Zum einen ist P+R die Kurzform für „Park and Ride“ und wird mit „Parken und Fahren“ bzw. „Parken und Reisen“ ins Deutsche übersetzt und hierzulande für den Umstieg vom Pkw auf den Bus verwendet. Zum anderen ist P+R die Kurzform für „Park and Rail“ und wird im deutschen Sprachgebrauch für „Parken und Bahnfahren“ benutzt. Somit steht P+R auch für den Umstieg vom Pkw auf die Bahn.

Im klassischen Sinne wird demnach unter P+R der Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel verstanden. In der Fachliteratur wird P+R ausführlicher beschrieben als ein verkehrsplanerisches Grundprinzip, das Pkw-Fahrern die Möglichkeit gibt, ihren Pkw möglichst unentgeltlich in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV auf sogenannten P+R-Plätzen abzustellen und in Bahn oder Bus umzusteigen, um mit diesen öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrt zum Ziel fortzusetzen. So wird vor allem Pkw-Einpendlern von Großstädten

die Möglichkeit gegeben, ohne weitere Parkplatzsuche zu den in den Innenstädten gelegenen Arbeits- oder Einkaufsstätten zu gelangen. Zudem kann P+R bei der Bewältigung von Verkehrs- bzw. Parkplatzproblemen bei Großveranstaltungen dienlich sein.

Im Idealfall soll das P+R-Grundprinzip 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. Daher wird in diesem Bericht für Münster unterschieden zwischen „P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen“ und „P+R-Anlagen an Einfallstraßen“.

Da der Begriff P+R im weiteren Sinne mit „Parken und Fahren“ übersetzt wird, kann darunter auch folgende Umstiegsvariante verstanden werden, das „Parken und Mitfahren“. Gemeint ist damit der Umstieg vom eigenen Pkw in einen anderen Pkw. Diese Umstiegsform wird in diesem Bericht mit dem Kürzel P+M bezeichnet. Beim P+M wird der eigene Pkw auf einem sogenannten Mitfahrerparkplatz abgestellt und in einen anderen Pkw umgestiegen, um gemeinsam die Weiterfahrt zum Ziel fortzusetzen. Derartige Mitfahrergemeinschaften werden erfahrungsgemäß überwiegend von Auspendlern gebildet. Diese treffen sich zur Weiterfahrt auf Parkplätzen, die in der Regel an bedeutenden Ein-/Ausfallstraßen am Stadtrand oder an Autobahnzufahrten liegen.

P+R-Plätze und Mitfahrerparkplätze sind nicht immer eindeutig einer Nutzergruppe zuzuordnen. So kann es sein, dass ein am Stadtrand gelegener P+R-Platz nicht nur von P+R-Kunden, sondern auch von Mitfahrergemeinschaften genutzt wird. Daher wird in diesem Bericht die Bezeichnung „P+R-Anlagen an Einfallstraßen“ auch als Oberbegriff für Parkplätze benutzt, die zum Zwecke des P+R und/oder des P+M an stark befahrenen Ein-/Ausfallstraßen angelegt wurden oder zur Einrichtung empfohlen werden. Dabei wird auf die jeweilige Funktion hingewiesen, die diese Plätze überwiegend einnehmen oder ausfüllen könnten. Letztendlich ist nicht entscheidend, ob eine P+R-Anlage für P+R oder P+M eingerichtet wurde, wenn sie denn von Pendlern gut angenommen wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass P+R-Anlagen ein Umsteigeangebot für den Pkw-Verkehr darstellen, das den Umstieg vom Pkw auf den Bus, auf die Bahn oder in einen anderen Pkw ermöglicht. Daher werden an diesen Einrichtungen entsprechende Parkflächen für Pkws vorgehalten.

Diese Anlagen werden häufig ergänzt durch weitere Angebote, die Gelegenheit zum Umsteigen vom oder auf das Fahrrad geben. Dazu zählt das B+R, dies ist die Kurzform für „Bike and Ride“ oder „Bike and Rail“ und steht für den Umstieg vom Fahrrad auf Bus oder Bahn. Weiterhin gehört dazu das P+B, dies ist die Kurzform für „Park and Bike“ und hiermit wird der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bezeichnet. In beiden Fällen werden Abstellmöglichkeiten bzw. Stellplätze für Fahrräder benötigt.

## **2.2 Ziele von P+R-Anlagen**

P+R-Anlagen haben in erster Linie zum Ziel, Pkw-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, um die Innenstädte vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Mit dem Pkw soll ein möglichst kurzer, mit dem ÖPNV ein möglichst langer Teil des Gesamtweges zurückgelegt werden. P+R leistet damit einen stadt- und umweltverträglichen Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und zur Minderung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte. Auch der Umstieg in einen anderen Pkw dient der umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs, denn durch die Bildung von Mitfahrgemeinschaften wird der Fahrzeugbesetzungsgrad erhöht und das Kfz-Verkehrsaufkommen reduziert.

Insgesamt gesehen zielen P+R-Anlagen hauptsächlich darauf ab,

- die Innenstädte vom Kfz-Verkehr zu entlasten,
- den Parksuchverkehr und den Parkdruck in den Innenstädten zu verringern,
- den Verkehrsfluss für den notwendigen, nicht verlagerbaren Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr zu verbessern und
- den ÖPNV zu stärken oder auch Mitfahrgemeinschaften zu bilden.

Letztendlich tragen P+R-Anlagen mit zur Verbesserung der Lebens- und Umweltbedingungen in den Innenstädten bei.

## **2.3 P+R-Grundformen und Zielgruppen**

In der Fachliteratur werden drei Grundformen des P+R unterschieden, die für verschiedene Zielgruppen zur Verfügung stehen:

- **permanentes P+R:** ständiges bzw. dauerhaftes P+R, das zur täglichen Nutzung bereitsteht, vor allem für den Berufs-, aber auch für den Einkaufsverkehr
- **periodisches P+R:** saisonales, zyklisches oder auch turnusmäßiges P+R, das zu bestimmten wiederkehrenden bzw. regelmäßigen Anlässen genutzt werden kann, zum Beispiel jeden Samstag oder jeweils in der Vorweihnachtszeit, und überwiegend von Einkaufsspendlern, aber auch vom Besucherverkehr in Anspruch genommen wird
- **episodisches P+R:** gelegentliches P+R, das zu unregelmäßig stattfindenden Veranstaltungen oder besonderen Ereignissen angeboten wird, zum Beispiel bei Groß- oder Sonderveranstaltungen, und damit im Wesentlichen für den Besucherverkehr eine Rolle spielt

In Münster sind in erster Linie das permanente und das periodische P+R von Bedeutung.

## **2.4 Anforderungen an P+R-Anlagen**

Eine gute Akzeptanz einer P+R-Anlage wird erreicht, wenn sie folgende Grundanforderungen erfüllt:

- Die Anlage muss über eine hinreichende Anzahl an Pkw-Stellplätzen verfügen. Idealerweise werden P+R-Anlagen so konzipiert, dass eine maximale Auslastung von 90 % nicht überschritten wird.
- Eine ausreichende Entfernung der Anlage zur Innenstadt ist wichtig, um die Versuchung, auch die Reststrecke mit dem Pkw zurückzulegen, gering zu halten.
- Das Parken ist möglichst unentgeltlich anzubieten.
- Die Anlage muss eine attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Anbindung mit einer hohen Bedienungshäufigkeit besitzen.
- Der ÖPNV sollte einen hohen Komfort aufweisen.
- Die Anlage sollte gut ausgeschildert und übersichtlich, ohne „Angsträume“ gestaltet sein.
- Die Anlage sollte beleuchtet sein.

### **3. Verkehrliche Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Verkehrsinfrastruktur**

Acht radial auf Münster zulaufende Schienenstrecken verbinden zahlreiche umliegende Städte und Gemeinden sowie sechs Außenstadtteile mit der Innenstadt:

- Kbs. 395: Münster - Zentrum Nord - Sprakel - Greven - Rheine
- Kbs. 385: Münster - Lengerich - Osnabrück
- Kbs. 406: Münster - Telgte - Warendorf - Bielefeld
- Kbs. 410: Münster - Hilstrup - Drensteinfurt - Hamm
- Kbs. 411: Münster - Amelsbüren - Lünen - Dortmund
- Kbs. 425: Münster - Albachten - Dülmen - Essen
- Kbs. 408: Zentrum Nord - Münster - Havixbeck - Coesfeld
- Kbs. 407: Münster - Zentrum Nord - Häger - Steinfurt - Enschede

Mit der Einrichtung zweier neuer Bahnhöfe an der Kursbuchstrecke 408 sollen auch die Stadtteile Mecklenbeck und Roxel einen unmittelbaren Zugang zum SPNV erhalten. Die Inbetriebnahme des Bahnhofs Roxel ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vorgesehen. Wann der Bahnhof Mecklenbeck in Betrieb genommen wird, ist derzeit nicht absehbar. Hinzu kommt perspektivisch die WLE-Strecke, die zumindest im Abschnitt zwischen Münster und Sendenhorst für den SPNV reaktiviert und zum Zentrum Nord durchgebunden werden soll. Dadurch würden künftig auch die Außenstadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck an den SPNV angebunden.

Auch die Einfallstraßen sind von einer Radialstruktur geprägt. Die Haupteinfallstraßen, die das Umland und die Außenstadtteile mit der Innenstadt verbinden, sind die/der

- Sprakeler Straße - Grevener Straße
- Schiffahrter Damm
- Warendorfer Straße
- Freckenhorster Straße - Wolbecker Straße
- Albersloher Weg
- Westfalenstraße - Hammer Straße
- Kappenberger Damm
- Zubringer A 43 (B 51) - Weseler Straße
- Dülmener Straße - Weseler Straße
- Havixbecker Straße - Roxeler Straße
- B 54 - Steinfurter Straße
- Altenberger Straße - Steinfurter Straße

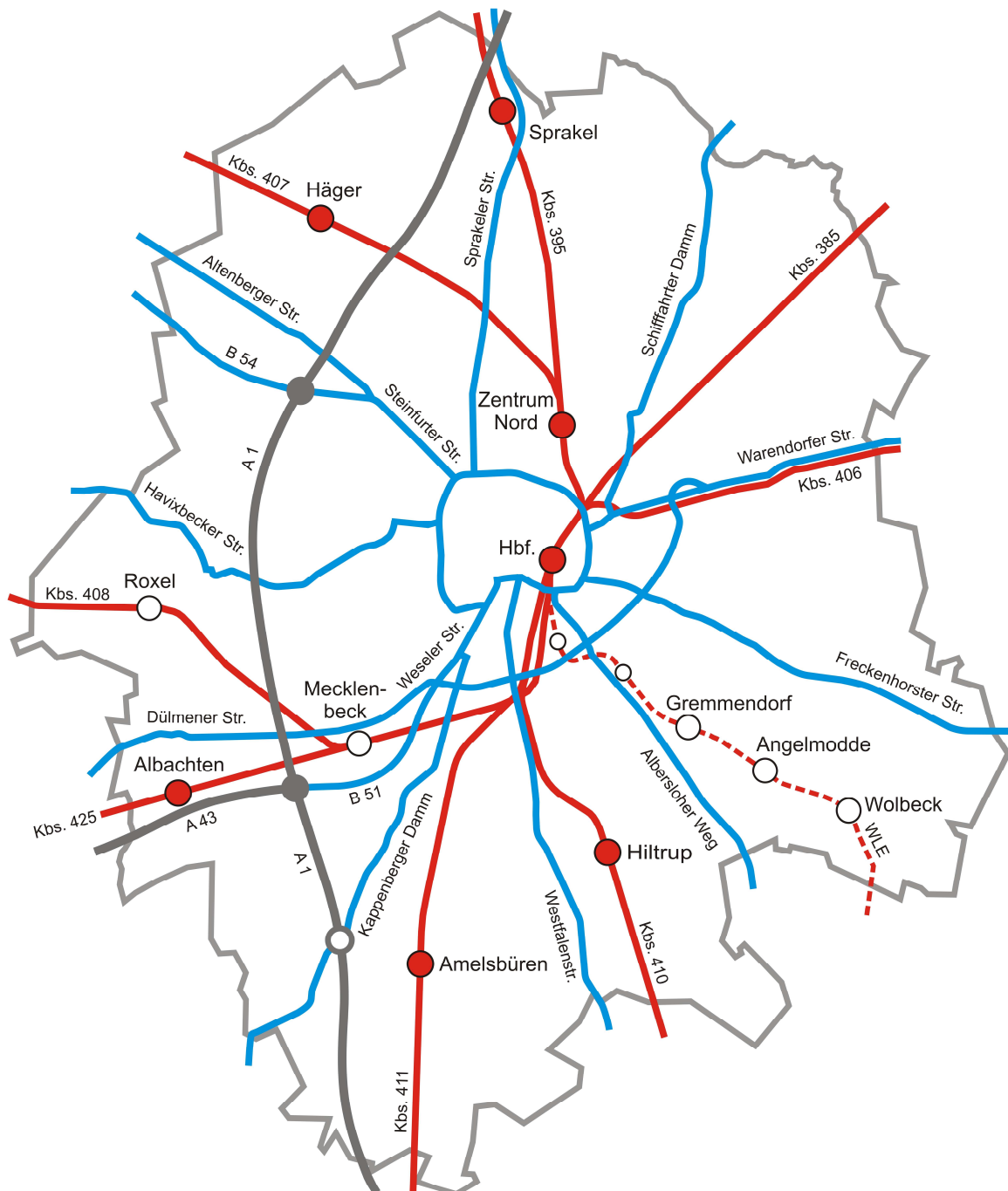


Abbildung 1: Schienennetz und Haupteinfallstraßen 2012

Grundsätzlich bilden die radial auf die Innenstadt zulaufenden Netze der Verkehrsträger Schiene und Straße eine gute Ausgangsbasis zur Einrichtung von P+R-Anlagen im Stadtgebiet von Münster, um sowohl Pkw-Fahrer aus der Region als auch aus den Außenstadtteilen für die P+R- und B+R-Nutzung zu gewinnen.

### 3.2 Verkehrsverhalten und Verkehrsaufkommen

Die nachfolgenden Angaben zum Verkehrsverhalten und zur Mobilität der Münsteraner gehen auf die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2007 zurück. Im Frühjahr 2014 werden die Ergebnisse der aktuell im Herbst 2013 durchgeführten Haushaltsbefragung vorliegen.

Mit durchschnittlich 3,8 Wegen und Fahrten pro Werktag sind die Münsteraner sehr mobil. Bei ungefähr 280.000 Einwohnern (Stand: 2007) werden somit an einem Werktag rund 1.064.000 Wege und Fahrten von den Münsteranern unternommen. Von den 3,8 Wegen wird der überwiegende Teil, und zwar 63,7 % mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (= 678.000 Wege und Fahrten), 36,3 % der Wege werden mit dem Kfz (= 386.000 Fahrten) bewältigt. Diese Zahlen dokumentieren das überwiegend vorbildliche Verkehrsverhalten der Münsteraner.

Für den P+R-Verkehr sind aber hauptsächlich die Kfz-Fahrten von Bedeutung, die die in den Außenstadtteilen lebenden Münsteraner unternehmen. Den Vergleich der Mobilität nach Gesamtstadt, Innenstadt und Außenstadtteilen zeigt folgende Abbildung.

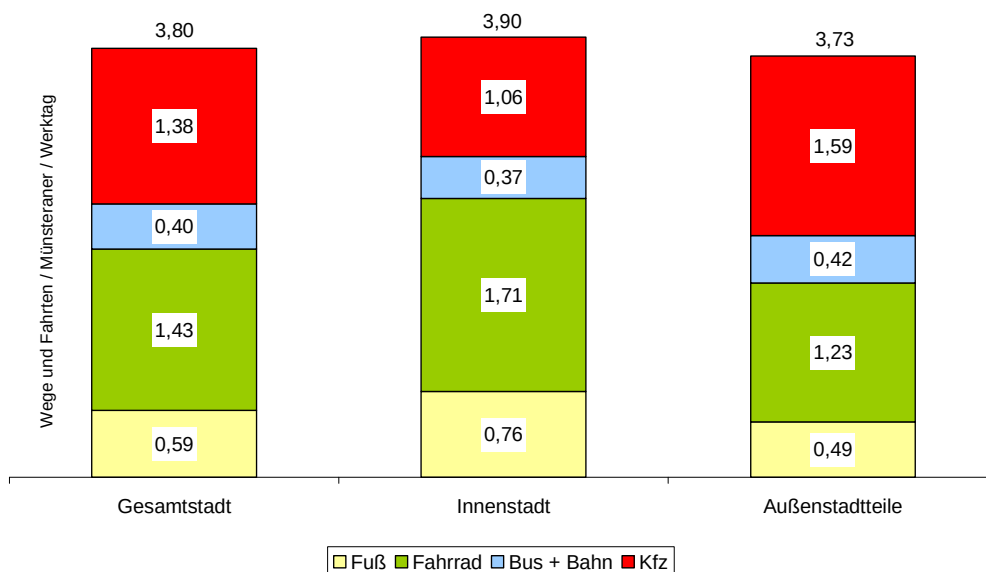


Abbildung 2: Mobilität 2007

Die Bewohner der Außenstadtteile sind zwar weniger mobil als die der Innenstadt, nutzen aber wesentlich häufiger das Kfz. Von daher wird es weiterhin ein Potential an P+R- und B+R-Kunden in den Außenstadtteilen geben, das vom Umstieg auf den Bus und die Bahn zu überzeugen ist. Insofern kommt P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen eine besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus sind das Verkehrsverhalten und das Verkehrsaufkommen der Pendler für den P+R-Verkehr von Bedeutung. Da in 2007 neben der Haushaltsbefragung der Münsteraner auch Fahrten der Pendler an den Einfallstraßen der Stadt Münster erfasst und vorhandene Fahrgasterhebungen für den Regionalbus- und den Schienenverkehr ausgewertet wurden, liegen entsprechende Daten vor. In der Summe ist festzustellen, dass die werktätig die Stadtgrenze überschreitenden Pendler ca. 372.000 Personenfahrten in Münster verursachen, zu 80,9 % mit dem Kfz und zu 19,1 % mit Bus und Bahn. Absolut gesehen legen die Pendler 301.000 Personenfahrten in Münster mit dem Kfz zurück (= 250.800 Kfz), das macht mit 43,8 % fast die Hälfte der werktäglichen Kfz-Personenfahrten im Stadtgebiet aus.

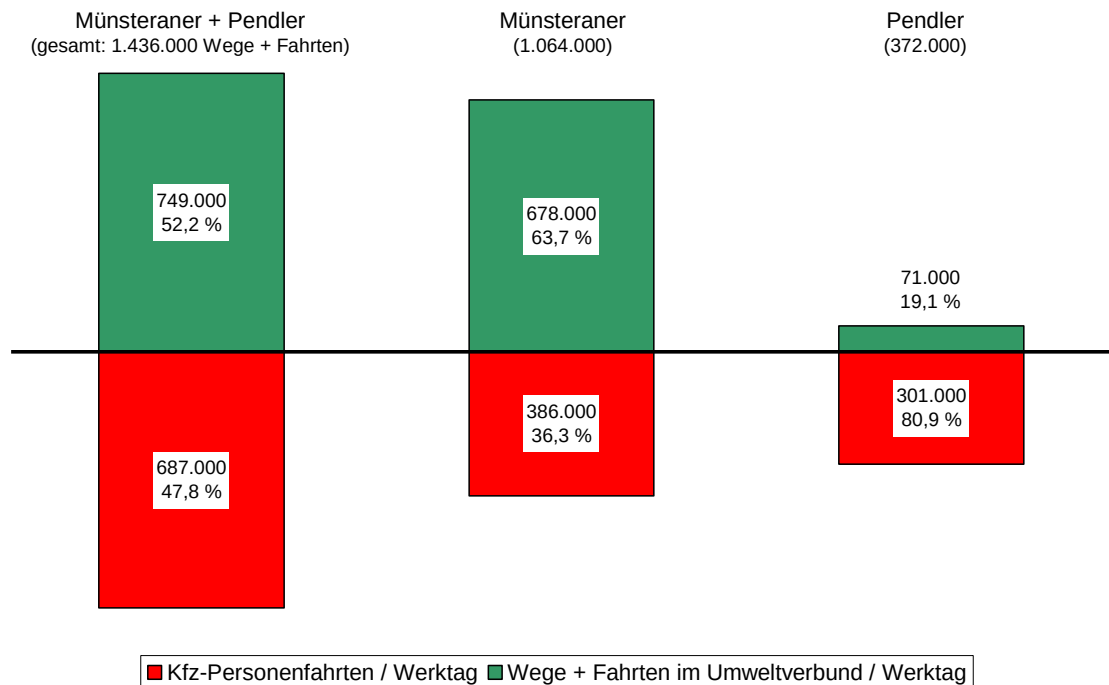


Abbildung 3: Verkehrsaufkommen 2007

Der Pendlerverkehr hat mit rund 44 % einen sehr großen Anteil am Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet von Münster. Daher ist es sinnvoll, die Einpendler bereits im Umland für den ÖPNV zu gewinnen, indem dort ein entsprechend attraktives Angebot geschaffen wird. Darauf hat die Stadt Münster aber keinen direkten Einfluss. Ergänzende P+R-Angebote an bedeutenden Einfallstraßen von Münster sollten allenfalls flankierende Maßnahmen sein.

### 3.3 Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr

Die nachfolgende Abbildung gibt die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr auf den Haupteinfallstraßen nahe der Stadtgrenze wieder, die bei einer Kordonzählung in 2007 ermittelt wurden. Diese Daten bilden eine Grundlage bei der Entscheidungsfindung, an welchen Einfallstraßen ergänzende P+R-Angebote für die Regionalpendler sinnvoll sind.

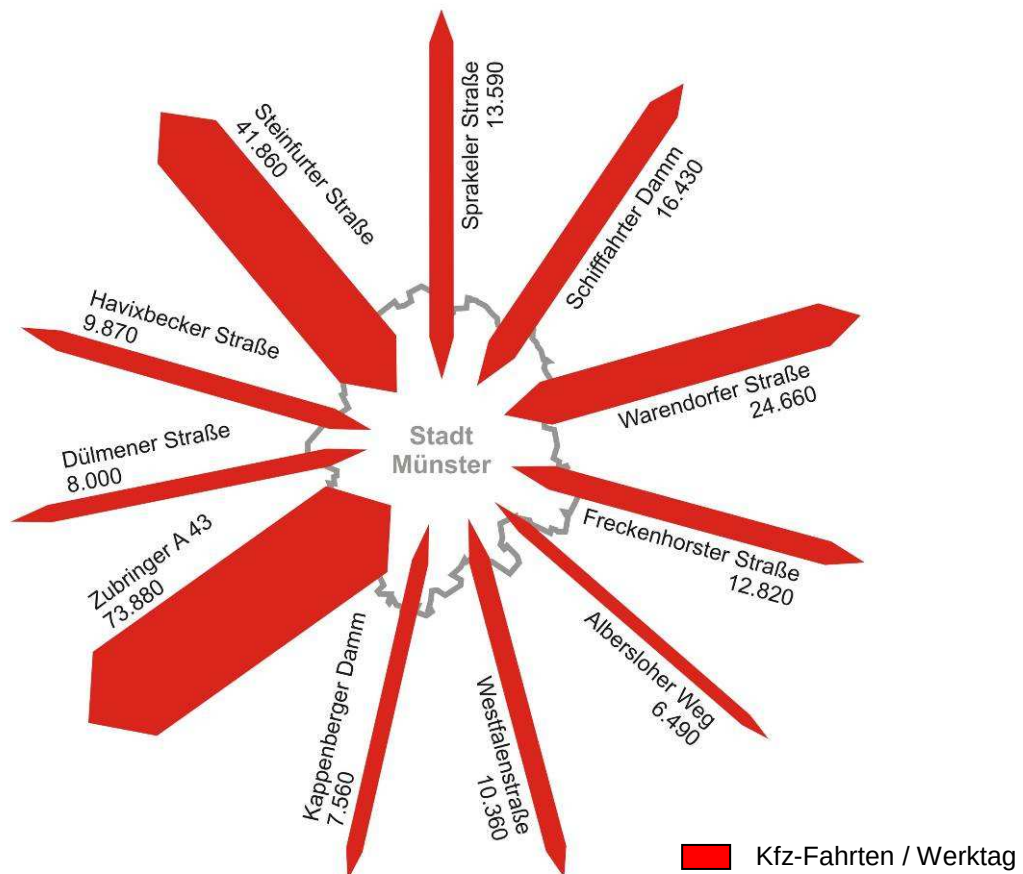


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen auf den Haupteinfallstraßen 2007

80 % der insgesamt 282.000 Kfz-Fahrten auf den Einfallstraßen werden über diese elf Straßen abgewickelt, 50 % allein über den Zubringer zur A 43 (ca. 74.000 Kfz-Fahrten), die Steinfurter Straße (ca. 42.000 Kfz-Fahrten) und die Warendorfer Straße (ca. 25.000 Kfz-Fahrten). Aber auch der Schiffahrter Damm, die Sprakeler Straße, die Freckenhorster Straße und die Westfalenstraße sind mit 10.000 bis 20.000 Kfz-Fahrten wichtig für den Pendlerverkehr.

Ungefähr 75 % der Kfz-Fahrten stammen aus den vier Münsterlandkreisen. Dabei kommen die meisten Pendler aus den Räumen Greven, Telgte, Senden, Warendorf und Steinfurt. Knapp 60 % aller Kfz-Fahrten führen in die Außenbezirke, 40 % in den Stadtbezirk Mitte. 22 % der Kfz-Fahrten enden innerhalb des 1. Tangentenringes.

Die vorausgegangenen Auswertungen zeigen, dass es noch P+R-Potentiale sowohl bei den Münsteranern, die in den Außenstadtteilen leben, als auch bei den Regionalpendlern gibt, die einen nicht unerheblichen Teil des Kfz-Verkehrsaufkommens in Münster verursachen. Insofern kommt zunächst einmal den im Umland von Münster gelegenen Bahnhöfen eine besondere Bedeutung für den P+R-Verkehr bei. Im Stadtgebiet von Münster spielen die in den Außenstadtteilen gelegenen Vorortbahnhöfe eine große Rolle für den P+R-Verkehr, aber auch die P+R-Anlagen an den Haupteinfallsstraßen von Münster haben eine Grundbedeutung zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr.

#### **4. Vorhandene P+R-Anlagen: Bestand, Nutzung und Planungen**

##### **4.1 P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen**

###### **Bestand**

In Münster gibt es sechs Vorortbahnhöfe, die sich zu einem nahezu geschlossenen Ein- und Umsteigegürtel am Außenrand des Stadtgebietes formieren (vgl. Anlagen 1 bis 3; P+R-Anlagen A-1 bis A-6). Die Bahnhöfe Albachten, Amelsbüren, Häger und Sprakel haben eine überwiegend lokale Bedeutung und dienen primär der Anbindung der in diesen Stadtteilen lebenden Bevölkerung an den SPNV. Die Bahnhöfe Hiltrup und Zentrum Nord haben neben der lokalen auch eine regionale Bedeutung und nehmen die Funktion der frühzeitigen Feinverteilung der Bahneinpendler wahr. Insgesamt bieten alle Bahnhöfe kurze, direkte Innenstadtverbindungen für Binnenpendler und einen guten Regionalanschluss für Auspendler an. Die große Bedeutung der Bahnhöfe Hiltrup und Zentrum Nord zeigt sich auch in den hohen Ein- und Aussteigerzahlen (vgl. Anlage 3).

###### **Nutzung**

Die Pkw-Stellplätze an den Bahnhöfen Albachten und Hiltrup sind in aller Regel zu 100 % belegt. An beiden Bahnhöfen parken regelmäßig weitere P+R-Nutzer im anliegenden Straßenraum. Die hohe Auslastung am Bahnhof Zentrum Nord (94 %) ist vermutlich nicht

auf die klassische P+R-Funktion zurückzuführen. Dieser Bahnhof ist vielmehr als „Zielbahnhof“ für die Beschäftigten im Zentrum Nord einzustufen, die vom Bahnhof aus mit dem Fahrrad zu den Arbeitsstätten weiterfahren.

Der Bahnhof Amelsbüren weist mit knapp 90 % ebenfalls eine sehr gute Pkw-Belegung auf. Vor diesem Hintergrund wurden an diesem Bahnhof im Frühjahr 2013 zwölf weitere Pkw-Stellplätze angelegt.

| Nr. | Standort/<br>Vorortbahnhof | Pkw-Stellplätze |               |                 | Herkunft der Pkws |     |                        |     |          |     |
|-----|----------------------------|-----------------|---------------|-----------------|-------------------|-----|------------------------|-----|----------|-----|
|     |                            | Anzahl          | Be-<br>legung | Aus-<br>lastung | Münster           |     | Münsterland-<br>kreise |     | Sonstige |     |
|     |                            |                 |               |                 | abs.              | %   | abs.                   | %   | abs.     | %   |
| A-1 | Albachten                  | 21              | 21            | 100%            | 18                | 86% | 0                      | 0%  | 3        | 14% |
| A-2 | Amelsbüren                 | 16              | 14            | 88%             | 12                | 86% | 2                      | 14% | 0        | 0%  |
| A-3 | Häger                      | 14              | 8             | 57%             | 6                 | 75% | 2                      | 25% | 0        | 0%  |
| A-4 | Hiltrup                    | 74              | 74            | 100%            | 56                | 76% | 12                     | 16% | 6        | 8%  |
| A-5 | Sprakel                    | 16              | 7             | 44%             | 5                 | 71% | 2                      | 29% | 0        | 0%  |
| A-6 | Zentrum Nord               | 35              | 33            | 94%             | 22                | 67% | 8                      | 24% | 3        | 9%  |

Tabelle 1: Nutzung der Pkw-Stellplätze an den Vorortbahnhöfen an einem Durchschnittswerktag im März 2012 (11 Uhr)

Bei den Pkw-Stellplätzen handelt es sich allerdings „nur“ um ein Grundangebot. Die überwiegende Zahl der Umsteiger kommt mit dem Fahrrad. Dies zeigt sich in der Inanspruchnahme der Fahrradstellplätze an diesen Anlagen. Diese sind ebenfalls durchweg gut ausgelastet und die vorhandenen Stellplätze in den Fahrradabstellanlagen sowie die Fahrradboxen sind zurzeit komplett vergeben.

### Geplante Ausbaumaßnahmen

Es ist geplant, die P+R-Anlagen auszubauen, die Kapazitätsengpässe aufweisen. Folgende Planungen liegen derzeit vor (vgl. Anlage 3):

#### P+R Bahnhof Albachten (A-1)

Vor dem Hintergrund der vollen Belegung der vorhandenen Pkw-Stellplätze empfiehlt sich eine Stellplatzerweiterung. Auf der Südseite des Bahnhofsgeländes bestünde die Möglichkeit, die dort vorhandenen 5 Pkw-Stellplätze auf 12 Plätze aufzustocken. Die Bahn AG, die Eigentümerin dieser möglichen Erweiterungsfläche, lehnt dieses Vorhaben aber bislang ab.

Voraussichtlich ab 2018 soll auf der an der Bahnhofsnordseite gelegenen Mittelinsel der Buswende eine Fahrradabstellanlage für 80 Fahrräder errichtet werden. Die vorhandenen 15 Fahrradboxen werden dann aufgrund ihres schlechten Zustandes abgebaut.

#### P+R Bahnhof Häger (A-3)

Dieser Bahnhof soll voraussichtlich ab 2018 eine Fahrradabstellanlage für ca. 60 Fahrräder erhalten. Ein Großteil der derzeit vorhandenen Fahrradständer wird dann demontiert.

#### P+R Bahnhof Hilstrup (A-4)

Der Bahnhofsvorplatz soll umgestaltet und im Hinblick auf die volle Belegung der vorhandenen Pkw-Stellplätze damit einhergehend die Zahl der Pkw-Stellplätze deutlich erhöht werden. Aus Platzgründen wird hierfür eine Parkpalette angedacht. Außerdem sollen eine weitere Fahrradabstellanlage für ca. 70 Fahrräder und weitere frei zugängliche Fahrradständer (Anlehnbügel) aufgestellt werden. Diese Planung soll parallel zum Bebauungsplanverfahren für das benachbarte Bauvorhaben erstellt werden. Die Realisierung ist abhängig von der Finanzierbarkeit.

Auf der Ostseite des Bahnhofs soll eine Fahrradabstellanlage für ungefähr 40 Fahrräder installiert werden. Auch diese Maßnahme kann erst umgesetzt werden, wenn die Finanzierung gesichert ist.

## **4.2 P+R-Anlagen an Einfallstraßen**

### **4.2.1 P+R-Anlagen zur permanenten Nutzung**

#### **Bestand**

Im Stadtgebiet von Münster gibt es sechs permanent nutzbare P+R-Anlagen an Einfallstraßen mit insgesamt fast 1.000 Pkw-Stellplätzen (vgl. Anlagen 1, 4 und 5; P+R-Anlagen B-1 bis B-6). Die Anlagen Albersloher Weg, Coesfelder Kreuz, Preußenstadion und Weseler Straße wurden in erster Linie für Einpendler, die Anlagen Grevener Straße und Wilkinghege als Mitfahrerparkplätze primär für Auspendler angelegt.

Alle Anlagen verfügen über eine nahe gelegene Bushaltestelle (vgl. Anlage 5). Bei den klassischen P+R-Anlagen B-1 bis B-4 deutet der Name der Bushaltestelle durch den Zusatz „P+R“ auf das Vorhandensein einer P+R-Anlage hin. Durch Überlagerung von mindestens zwei Stadtbuslinien im 20'-Takt werden die Bushaltestellen dieser vier Anlagen im ÖPNV mindestens im 10'-Takt bedient. Die Anlagen B-5 und B-6 werden jeweils von einer Stadtbuslinie im 20'-Takt angefahren.

Das Parken auf diesen P+R-Plätzen ist kostenlos, einzige Ausnahme bildet die Anlage Coesfelder Kreuz. Hier ist aktuell ein Tagessatz in Höhe von 3,00 Euro zu entrichten. Die Stadt Münster hat diesen Platz in 2011 an das Universitätsklinikum verkauft. Das Klinikum beabsichtigt, das Gelände zu bebauen. Mit dem Baubeginn ist voraussichtlich im Frühjahr 2014 zu rechnen. Damit entfällt diese Fläche künftig für die P+R-Nutzung.

### **Nutzung**

#### **P+R Albersloher Weg (B-1)**

An einem Durchschnittswerktag ist dieser P+R-Platz mit 43 % mittelmäßig ausgelastet. Diese Anlage verfügt zwar über eine gute ÖPNV-Anbindung, ist letztlich aber zu innenstadtnah gelegen, was den Umstieg auf den ÖPNV bremst.

#### **P+R Coesfelder Kreuz (B-2)**

Auch dieser P+R-Platz ist an einem Durchschnittswerktag mit 41 % nur mittelmäßig ausgelastet. Am Erhebungstag standen die Pkws ausschließlich im südlichen Parkplatzbereich, also klinikorientiert und kein einziger Pkw war im nördlichen haltestellenorientierten Parkplatzbereich abgestellt. Dieser Platz wird anscheinend in erster Linie von Bediensteten und Besuchern des Universitätsklinikums und nicht von P+R-Kunden aufgesucht, da er zu innenstadtnah gelegen ist. Damit bestätigen sich frühere Erhebungen an diesem Standort. Aus Sicht der Verkehrsplanung besteht daher keine Notwendigkeit, dieses P+R-Angebot aufrecht zu erhalten.

#### **P+R Preußenstadion (B-3)**

Trotz der guten ÖPNV-Anbindung findet dieser Platz wenig Zuspruch. Auch dieser Platz ist zu nahe an der Innenstadt gelegen. ÖPNV-Nutzer aus dem südlichen Einzugskorridor steigen bereits entlang der Kursbuchstrecke 410 (Hamm-Drensteinfurt-Hiltrup-Münster), spätestens aber in Hiltrup in die Bahn ein oder fahren ab Hiltrup mit dem Stadtbus in die Innenstadt. Den Parkeinrichtungen für Pkws und Fahrräder am Preußenstadion kommt

aber bei Heimspielen des SC Preußen Münster eine besondere Bedeutung zu. Insofern ist dieses Angebot ohnehin erforderlich.

| Nr. | Standort/<br>Anlage | Pkw-Stellplätze |               |                 | Herkunft der Pkws |     |                        |     |          |     |
|-----|---------------------|-----------------|---------------|-----------------|-------------------|-----|------------------------|-----|----------|-----|
|     |                     | Anzahl          | Be-<br>legung | Aus-<br>lastung | Münster           |     | Münsterland-<br>kreise |     | Sonstige |     |
|     |                     |                 |               |                 | abs.              | %   | abs.                   | %   | abs.     | %   |
| B-1 | Albersloher Weg     | 172             | 74            | 43%             | 38                | 51% | 21                     | 28% | 15       | 20% |
| B-2 | Coesfelder Kreuz    | 275             | 113           | 41%             | 24                | 21% | 38                     | 34% | 51       | 45% |
| B-3 | Preußenstadion      | 270             | 31            | 11%             | 21                | 68% | 7                      | 23% | 3        | 10% |
| B-4 | Weseler Straße      | 175             | 163           | 93%             | 95                | 58% | 45                     | 28% | 23       | 14% |
| B-5 | Grevenener Straße   | 28              | 13            | 46%             | 8                 | 62% | 4                      | 31% | 1        | 8%  |
| B-6 | Wilinghege          | 50              | 49            | 98%             | 30                | 61% | 10                     | 20% | 9        | 18% |

**Tabelle 2:** Nutzung der Pkw-Stellplätze an den permanenten P+R-Anlagen an Einfallstraßen an einem Durchschnittswerktag im März 2012 (11 Uhr)

#### P+R Weseler Straße (B-4)

Mit 93 % weist diese Anlage eine überdurchschnittlich hohe Auslastung auf. Die Lagegunst und die gute Ausstattung der Anlage wirken sich positiv auf die Akzeptanz aus. Auch die Möglichkeit des P+B wird intensiv genutzt, zurzeit sind alle Fahrradboxen vermietet. Eine frühere Erhebung hat zudem gezeigt, dass dieser Platz nicht nur von Einpendlern, sondern auch von Auspendlern als Mitfahrerparkplatz genutzt wird.

#### P+R Grevenener Straße (B-5)

Diese Anlage weist mit 46 % eine mittelmäßige Auslastung auf und wird zu 62 % von Münsteranern genutzt. Letzteres und auch die geringe Ein- und Aussteigerzahl im Stadtbusverkehr (vgl. Anlage 5) lassen den Schluss zu, dass diese Anlage in erster Linie von Mitfahrgemeinschaften angefahren wird.

#### P+R Wilkinghege (B-6)

Die Anlage Wilkinghege ist mit 98 % überdurchschnittlich gut besucht, weitere Zählungen an anderen Tagen ergaben sogar eine volle Belegung. Dieser Platz wird zu 61 % von Münsteranern aufgesucht. Dies und auch die geringe Ein- und Aussteigerzahl im Stadtbusverkehr (vgl. Anlage 5) bestätigt, dass auch diese Anlage in erster Linie von Mitfahrgemeinschaften genutzt wird.

#### **Planungsempfehlungen**

Mit Ausnahme der Bebauung und dem damit verbundenen Wegfall der P+R-Fläche am Coesfelder Kreuz sind aktuell keine Veränderungen an diesen sechs permanent nutzbaren P+R-Anlagen vorgesehen. Aufgrund bestehender Kapazitätsengpässe besteht aber für folgende Anlagen Handlungsbedarf:

#### P+R Weseler Straße (B-4)

Vor dem Hintergrund der hohen Auslastung ist eine Erweiterung dieser P+R-Anlage sinnvoll. Allerdings ist zuvor zu prüfen, inwieweit Fremdnutzungen durch Anwohner aus den umliegenden Wohngebieten vorliegen und wie diese unterbunden werden können. Außerdem ist abzuwarten, ob sich die P+R-Anlage Kappenberger Damm entlastend auf die Nutzung dieser Anlage auswirkt, da sich über die A 1 auspendelnde Mitfahrgemeinschaften möglicherweise künftig am Kappenberger Damm verabreden (vgl. Kapitel 5.2).

#### P+R Wilkinghege (B-6)

Da dieser P+R-Platz seit geraumer Zeit hinsichtlich der Belegung an seine Grenzen stößt, wird eine Erweiterung empfohlen. Zielplanung der Stadt Münster ist es daher, diese Anlage gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu erweitern.

#### **Nutzung in der Vorweihnachtszeit**

Zusätzlich sei auf die Inanspruchnahme der vier P+R-Anlagen, die für das klassische P+R angelegt wurden, an einem Adventssamstag hingewiesen.

| Nr. | Standort/<br>Anlage | Pkw-Stellplätze |               |                 | Herkunft der Pkws |     |                        |     |          |     |
|-----|---------------------|-----------------|---------------|-----------------|-------------------|-----|------------------------|-----|----------|-----|
|     |                     | Anzahl          | Be-<br>legung | Aus-<br>lastung | Münster           |     | Münsterland-<br>kreise |     | Sonstige |     |
|     |                     |                 |               |                 | abs.              | %   | abs.                   | %   | abs.     | %   |
| B-1 | Albersloher Weg     | 172             | 41            | 24%             | 16                | 39% | 15                     | 37% | 10       | 24% |
| B-2 | Coesfelder Kreuz    | 275             | 49            | 18%             | 2                 | 4%  | 11                     | 22% | 36       | 73% |
| B-3 | Preußenstadion      | 270             | 11            | 4%              | 3                 | 27% | 4                      | 36% | 4        | 36% |
| B-4 | Weseler Straße      | 175             | 161           | 92%             | 22                | 14% | 47                     | 29% | 92       | 57% |

**Tabelle 3:** Nutzung der Pkw-Stellplätze an den permanenten P+R-Anlagen an Einfallstraßen am dritten Adventssamstag in 2009 (14 Uhr)

Auch in diesen Zahlen spiegelt sich die große Bedeutung der P+R-Anlage Weseler Straße wieder und die weitaus geringere Bedeutung der anderen Anlagen.

Für den Platz am Coesfelder Kreuz zeigt sich, dass er in der Vorweihnachtszeit auch zu P+R-Zwecken angefahren wird, jedoch in einem sehr geringen Ausmaß: 30 der am Coesfelder Kreuz geparkten Pkws standen am Erhebungstag im nördlichen und damit haltestellenorientierten Parkplatzbereich. Diese Zahl unterstreicht noch einmal die nachrangige Bedeutung dieses P+R-Platzes. Die wenigen Pkws, die diesen Platz an den Adventssamstagen zum P+R aufsuchen, können auch durch die weiteren P+R-Einrichtungen im Bereich des Coesfelder Kreuzes aufgefangen werden, die regelmäßig an den Adventswochenenden für den P+R-Verkehr bereitgestellt werden (vgl. nachfolgendes Kapitel 4.2.2).

#### **4.2.2 P+R-Anlagen zur periodischen/episodischen Nutzung**

##### **Bestand**

Über das permanente P+R-Angebot hinaus kann die Stadt Münster bei Bedarf auf weitere sechs Parkeinrichtungen mit insgesamt fast 2.600 Pkw-Stellplätzen zur periodischen und episodischen P+R-Nutzung zurückgreifen, zum Beispiel in der Vorweihnachtszeit oder bei Großveranstaltungen in der Innenstadt (vgl. Anlagen 1 und 6; P+R-Anlagen C-1 bis C-6).

Die Parkhäuser Cineplex und Stadthaus 3 vervollständigen das Angebot am P+R-Platz Albersloher Weg. Beide Parkhäuser sind im Parkleitsystem zur P+R-Nutzung ausgewiesen, Hinweise auf Veranstaltungen im Messe und Congress Centrum Halle Münsterland haben im Parkleitsystem aber Vorrang. Damit hat sich der Albersloher Weg zu einer P+R-Achse entwickelt und es stehen insgesamt gut 1.100 Pkw-Stellplätze entlang des Albersloher Weges für P+R-Zwecke zur Verfügung.

Die drei im Einzugsbereich des Coesfelder Kreuzes liegenden Einrichtungen C-3 bis C-5, Parkhaus Mensa II, Parkplatz Fachhochschule und Parkplätze Naturwissenschaftliches Zentrum WWU, ergänzen das noch vorhandene Angebot am P+R-Platz Coesfelder Kreuz und dienen in erster Linie an den Adventswochenenden zur Abwicklung des periodischen P+R. Mit dem Wegfall des P+R-Platzes Coesfelder Kreuz ab 2014 müssen diese Anlagen den - allerdings geringen - P+R-Verkehr dieser Anlage aufnehmen.

Der nördliche Mitarbeiterparkplatz der Firma Brillux ergänzt das Angebot am P+R-Platz Weseler Straße. Aufgrund einer zwischen der Stadt Münster und der Firma Brillux geschlossenen Vereinbarung kann an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auf diese Fläche für P+R-Zwecke zurückgegriffen werden, vorbehaltlich der firmeneigenen Nutzung. In 2004 und 2005 wurde dieser Mitarbeiterplatz an den Adventssamstagen für P+R-Kunden zur Verfügung gestellt. Vor dem Hintergrund einer äußerst geringen Inanspruchnahme und der nicht kalkulierbaren Kosten für den Winterdienst, für den die Stadt Münster vereinbarungsgemäß zuständig ist, wurde dieses zusätzliche Angebot an den Adventssamstagen wieder eingestellt.

In den Parkhäusern Cineplex und Stadthaus 3 ist während der Öffnungszeiten eine Parkgebühr in Höhe von 4 Euro je Parkvorgang zu entrichten, das Parken auf den anderen drei Plätzen bzw. im Parkhaus Mensa II ist kostenlos. In den Jahren 2007 bis 2010 wurde das Parkhaus Stadthaus 3 an den vier Adventssamstagen zum kostenlosen Parken freigegeben. Trotz intensiver Bewerbung wurde dieses Angebot nicht im erhofften Maße in Anspruch genommen und daher wieder eingestellt.

Alle sechs P+R-Einrichtungen verfügen jeweils über eine nahe gelegene Bushaltestelle mit einer dichten Taktfrequenz (mindestens 10'-Takt; vgl. Anlage 6).

## Nutzung

| Nr. | Standort/<br>Anlage                                 | Pkw-Stellplätze |               |                 | Anmerkungen           |
|-----|-----------------------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------------|
|     |                                                     | Anzahl          | Be-<br>legung | Aus-<br>lastung |                       |
| C-1 | Parkhaus Cineplex                                   | 590             | 53            | 9%              |                       |
| C-2 | Parkhaus Stadthaus 3                                | 372             | 14            | 4%              |                       |
| C-3 | Parkhaus Mensa II                                   | 863             | 96            | 11%             |                       |
| C-4 | Parkplatz Fachhochschule                            | 350             | 24            | 7%              |                       |
| C-5 | Parkplätze Naturwissen-<br>schaftliches Zentrum WWU | 250             | ---           | ---             | keine Daten vorhanden |
| C-6 | Mitarbeiterparkplatz Brillux                        | 150             | 2             | 1%              | Daten aus 2005        |

Tabelle 4: Nutzung der Pkw-Stellplätze an den periodischen/episodischen P+R-Anlagen an Einfallstraßen am dritten Adventssamstag in 2009 (14 Uhr)

Die Belegungs- bzw. Auslastungsdaten zeigen, dass diese P+R-Zusatzangebote an den Adventssamstagen kaum angenommen werden. Vermutlich liegt dies daran, dass diese Einrichtungen zu innenstadtnah gelegen sind und es in der Innenstadt ausreichend attraktive Parkmöglichkeiten gibt. Wenn die Straßen staufrei und erkennbar innenstadtnah gelegene Parkmöglichkeiten mit freien Kapazitäten vorhanden sind, fahren die Besucher zu diesen zentral gelegenen Parkeinrichtungen, um von dort aus zu Fuß zum Innenstadtbummel zu gelangen. Bis auf wenige Ausnahmen gab es in den letzten Jahren in der Vorweihnachtszeit auch kaum verkehrliche Engpässe und Staus auf den Einfallstraßen von Münster, zu Stauerscheinungen kam es allenfalls an den Adventssamstagen im Nahbereich der innerstädtischen Parkhäuser.

Obwohl diese Angebote in der Vorweihnachtszeit nicht zwingend erforderlich sind, sollten die P+R-Angebote an den Standorten C-1 bis C-5 weiterhin aufrecht erhalten und beworben werden, da auf diese Einrichtungen auch bei Großveranstaltungen zurückgegriffen werden kann. Sie können mit einem relativ geringen Aufwand vorbereitet werden.

## **Planungsvorhaben**

Die Westfälische-Wilhelms-Universität plant, das Parkhaus Mensa II aufgrund seines schlechten baulichen Zustandes in 2014 abzureißen und durch einen Neubau mit etwa 1.000 Stellplätzen zu ersetzen.

### **5. Geplante P+R-Anlagen**

#### **5.1 P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen**

Zwei Bahnhöfe befinden sich in der konkreten Umsetzungsplanung, der Bahnhof Mecklenbeck und der Bahnhof Roxel (vgl. Anlagen 1 bis 3; P+R-Anlagen A-7 und A-8). Diese an der Kursbuchstrecke 408 (Zentrum Nord-Münster-Havixbeck-Coesfeld) gelegenen Bahnhöfe werden neben der lokalen auch eine regionale Bedeutung haben und insbesondere die Funktion der frühzeitigen Feinverteilung der Bahneinpendler übernehmen. So wird den Bahneinpendlern eine gute Möglichkeit gegeben, ihre Arbeitsstätten direkt, das heißt ohne Umweg über den Hauptbahnhof zu erreichen. Die Inbetriebnahme des Bahnhofs Roxel ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vorgesehen. Wann der Bahnhof Mecklenbeck in Betrieb genommen werden kann, ist derzeit nicht absehbar.

##### **P+R Bahnhof Mecklenbeck (A-7)**

Am Bahnhof Mecklenbeck sind 10 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Außerdem sollen eine Fahrradabstellanlage für ungefähr 40 Fahrräder eingerichtet und 10 überdachte, frei zugängliche Fahrradstände angelegt werden. Diese Einrichtungen werden aber erst mit der Verlegung der Heroldstraße ab 2018 gebaut. Die Finanzierung der Fahrradabstellanlage ist noch nicht sichergestellt.

##### **P+R Bahnhof Roxel (A-8)**

Nach derzeitigem Planungsstand sollen an diesem Bahnhof 30 bis 35 Pkw-Stellplätze entstehen. Weiterhin sind eine Fahrradabstellanlage für ungefähr 60 Fahrräder angedacht und die Aufstellung von rund 70 frei zugänglichen, nicht überdachten Fahrradständen vorgesehen (Anlehnbügel). Diese Einrichtungen sollen mit der Eröffnung des Bahnhofs in Betrieb genommen werden.

An beiden Bahnhöfen ist eine Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr beabsichtigt.

## **5.2 P+R-Anlagen an Einfallstraßen**

Es gibt zurzeit zwei Planungen für P+R-Anlagen an wichtigen Einfallstraßen, zum einen eine Anlage für den Korridor Freckenhorster Straße, an der Münsterstraße gelegen, zum anderen eine Anlage am Kappenberger Damm (vgl. Anlagen 1, 4 und 5; P+R-Anlagen B-7 und B-8). Beide Anlagen sind für die permanente Nutzung gedacht.

### P+R Münsterstraße (B-7)

Im Zuge des Ausbaus der Ortsumgebung Wolbeck ist im umgebauten Einmündungsbereich Münsterstraße / Alter Mühlenweg die Einrichtung einer P+R-Anlage geplant. Die P+R-Anlage Münsterstraße kann frühestens in 2014 gebaut und in Betrieb genommen werden, die Umsetzung ist abhängig von der Finanzierung. Es sind zunächst einmal 20 Pkw-Stellplätze und ca. 10 frei zugängliche, nicht überdachte Fahrradstände neben den Bushaltestellen vorgesehen. Bei entsprechender Nachfrage können diese Einrichtungen erweitert werden.

### P+R Kappenberger Damm (B-8)

Die P+R-Anlage Kappenberger Damm wurde im Juli 2012 fertiggestellt und umfasst 58 Pkw-Stellplätze. Sie soll als klassischer Mitfahrerparkplatz fungieren, allerdings wird ihr diese Bedeutung erst mit der Inbetriebnahme des im Bau befindlichen Autobahnanschlusses am Kappenberger Damm zukommen. Die Eröffnung des Autobahnanschlusses wird für 2014 angestrebt. Diese P+R-Einrichtung kann möglicherweise die Anlage an der Weseler Straße entlasten, da Mitfahrgemeinschaften, die über die A 1 das Stadtgebiet verlassen, mit dieser P+R-Anlage eine Alternative erhalten (vgl. Kapitel 4.2.1).

## **6. P+R-Anlagen in Prüfung**

### **6.1 P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen**

Die Stadt Münster plant gemeinsam mit dem Kreis Warendorf, der Stadt Sendenhorst und dem Zweckverband SPNV Münsterland perspektivisch die Reaktivierung der WLE-Strecke von Münster nach Sendenhorst (-Neubeckum). Damit verbunden ist die Einrichtung bzw. Reaktivierung von fünf Bahnhöfen im Stadtgebiet von Münster (vgl. Anlagen 1 bis 3; P+R-Anlagen A-9a bis A-9e).

Mit der Reaktivierung der WLE-Strecke werden die Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck an den SPNV angebunden und den Binnenpendlern wird eine attraktive

Innenstadtverbindung angeboten (20'-Takt). Die zwei weiteren geplanten Bahnhöfe Halle Münsterland und Loddenheide bieten Berufseinpendlern einen direkten Weg zu den nahe des Hafens, des Messe und Congress Centrums Halle Münsterland und den im Gewerbegebiet Loddenheide gelegenen Arbeitsplatzschwerpunkten.

Die Inbetriebnahme der WLE-Strecke und der an dieser Strecke gelegenen Bahnhöfe ist spätestens für 2019 vorgesehen. Detailplanungen für die Bahnhöfe und die daran angeschlossenen P+R-Anlagen liegen aktuell noch nicht vor.

## **6.2 P-R-Anlagen an Einfallstraßen**

In Prüfung befindlich bzw. zur Prüfung empfohlen werden P+R-Anlagen entlang bedeutender Einfallskorridore an der Warendorfer Straße und an der Telgter Straße (vgl. Anlagen 1, 4 und 5; P+R-Anlagen B-9 und B-10).

### P+R Warendorfer Straße (B-9)

Mit den Planungen zum Ausbau der B 51 wurde seitens der Stadt Münster angedacht, eine P+R-Anlage im Bereich des Knotenpunktes B 51 / Warendorfer Straße / Mondstraße mit ungefähr 150 Pkw-Stellplätzen zu bauen. Die Fläche, die für eine sinnvolle Verknüpfung mit den Richtung Innenstadt verkehrenden Buslinien in Frage käme, ist in der Planfeststellung zur B 51 / B 481 allerdings bislang als Ausgleichsfläche vorgesehen.

Eine P+R-Anlage an der Haupteinfallstraße Warendorfer Straße wäre jedoch eine sinnvolle Einrichtung in diesem Korridor. Die B 51 als überregional bedeutende Straße verbindet Münster mit dem östlichen Münsterland. Hier sind insbesondere die Städte Telgte und Warendorf zu nennen. Von daher sollte dieses Vorhaben weiter verfolgt und im Zuge des Ausbaus der B 51 möglichst eine P+R-Anlage in diesem Standortsuchraum eingerichtet werden. Über die Pkw-Stellplätze hinaus sollte ein Grundangebot an frei zugänglichen Fahrradständern eingeplant werden (ca. 10 Fahrradständer).

### P+R Telgter Straße (B-10)

Im Kreuzungsbereich Freckenhorster Straße / Telgter Straße parken entlang der Telgter Straße regelmäßig rund 10 Pkws auf dem Seitenstreifen in Richtung Wolbeck. Vermutlich handelt es sich um Mitfahrgemeinschaften von Auspendlern. Im Einzelfall kann es aber auch sein, dass die nahe gelegene Bushaltestelle der Schnellbuslinie S 20 zum Auspen-

deln genutzt wird - die S 20 hält an dieser Haltestelle stadteinwärts nur zum Ausstieg und stadtauswärts nur zum Einstieg und ist damit lediglich für Auspendler von Bedeutung.

Inwieweit sich mit Inbetriebnahme der P+R-Anlage Münsterstraße Mitfahrgemeinschaften von der Telgter Straße dorthin verlagern, bleibt zu beobachten (vgl. Kapitel 5.2). Falls weiterhin Pkws entlang der Telgter Straße geparkt werden, ist eine Planung mit ca. 20 Pkw-Stellplätzen an diesem Standortsuchraum aufzunehmen.

## **7. Fazit**

Zur Entlastung der Innenstadt vom fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr ist es aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, dass der P+R-Verkehr vorzugsweise in der Region oder ergänzend spätestens in den Außenstadtteilen beginnt. Entsprechend sind an zahlreichen Bahnhöfen im Münsterland und in Münsters Außenstadtteilen P+R-Anlagen eingerichtet worden, die in der Regel gut angenommen werden. Über dieses Grundangebot im Umland und in den Außenstadtteilen hinaus wird empfohlen, zusätzlich P+R-Anlagen möglichst frühzeitig an stark befahrenen Einfallstraßen im Stadtgebiet vorzuhalten.

Die Auswertungen des Verkehrsverhaltens der Münsteraner und der Pendler sowie der Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Einfallstraßen im Stadtgebiet von Münster haben gezeigt, dass es noch P+R-Potentiale sowohl bei den Münsteranern, die in den Außenstadtteilen leben, als auch bei den Regionalpendlern gibt, die einen nicht unerheblichen Teil des Kfz-Verkehrsaufkommens in Münster verursachen. Insofern kommt im Stadtgebiet von Münster zunächst einmal den in den Außenstadtteilen gelegenen Vorortbahnhöfen eine große P+R-Bedeutung bei, aber auch die P+R-Anlagen an den Einfallstraßen von Münster haben eine Grundbedeutung zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr.

Die Stadt Münster verfügt über ein gutes Angebot an permanent und periodisch bzw. episodisch nutzbaren P+R-Anlagen. Wenn alle Planungen umgesetzt und zu prüfenden Anlagen eingerichtet sind, ist ein fast geschlossener Ring an P+R-Anlagen im Stadtgebiet vorhanden. Damit kann ein Teil der oben genannten P+R-Potentiale aufgefangen werden.

Erhebungen an und Erfahrungen mit den vorhandenen Anlagen haben aber gezeigt, dass die Anlagen an den Vorortbahnhöfen zwar gut genutzt werden, die Anlagen an den Einfallstraßen allerdings nur teilweise. Letzteres liegt sicherlich einerseits daran, dass diese

Anlagen zu nahe an der Innenstadt gelegen sind (ca. 2 bis 3 km) und andererseits daran, dass in der Innenstadt ausreichend attraktive Parkmöglichkeiten vorhanden sind, so dass die Besucher der Stadt Münster von einem Umstieg auf den Bus an den Einfallstraßen wenig Gebrauch machen. Wenn die Straßen staufrei und erkennbar innenstadtnahe Parkmöglichkeiten mit freien Kapazitäten vorhanden sind, fahren sie zu diesen Parkeinrichtungen, um von dort aus zu Fuß in die Innenstadt zu gelangen. Daher ist es schwierig, die Besucher an den Einfallstraßen durch P+R-Angebote zum Umstieg auf den Bus unter Inkaufnahme von Reisezeitverlusten „kurz“ vor dem Ziel zu bewegen.

Insgesamt gesehen hat sich P+R an den Bahnhöfen in den Außenstadtteilen von Münster bewährt, 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 Hiltrup
  - P+R Wilkinghege
- projektbezogene, bereits in Planung befindliche Anlagen
  - P+R Bahnhof Mecklenbeck
  - P+R Bahnhof Roxel
  - P+R Münsterstraße: im umgebauten 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



## **ANLAGEN**

Anlage 1: P+R-Anlagen in Münster:  
Bestand und Planung

Anlage 2: P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen:  
Standort und Standortfunktion

Anlage 3: P+R-Anlagen an Vorortbahnhöfen:  
Standortqualität

Anlage 4: P+R-Anlagen an Einfallstraßen (permanente Einrichtungen):  
Standort und Standortfunktion

Anlage 5: P+R-Anlagen an Einfallstraßen (permanente Einrichtungen):  
Standortqualität

Anlage 6: P+R-Anlagen an Einfallstraßen (periodische/episodische Einrichtungen):  
Standort, Standortfunktion und -qualität