



Amt für Mobilität und Tiefbau

22.01.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Stewen

Telefon: 492-6584

Stewen@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Teilnahme am Landeswettbewerb "Mobil.NRW - Mobilität in lebenswerten Städten" mit dem Beitrag „Multimodale- und Intermodale Mobilität am Münsteraner Hauptbahnhof stärken"

Beratungsfolge

25.02.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung
09.03.2021	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss begrüßt den Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ mit seiner Zielsetzung, innovative und zukunftsweisende Konzepte zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen.
2. Der Ausschuss beschließt vorbehaltlich der Anhörung der BV-Mitte, dass sich die Stadt Münster mit dem Maßnahmenpaket „Multi- und intermodale Mobilität am Münsteraner Hauptbahnhof stärken“ bewirbt und beauftragt die Verwaltung, als ersten Schritt eine Projektskizze für die 1. Bewerbungsstufe einzureichen. Sollte das Projekt im Mai 2021 durch die Jury ausgewählt werden, wird die Stadt nach Beschluss im Rat bis zum 31.12.2021 eine weiter qualifizierte Bewerbung für die 2. Stufe ausarbeiten und einreichen.
3. Der Ausschuss beschließt vorbehaltlich der Anhörung der BV-Mitte die folgenden Bausteine des Maßnahmenpaketes:
 - a. Realisierung der Veloroute Münster – Everswinkel mit den Bausteinen:
 1. Umgestaltung der Schillerstraße gemäß der vom Rat der Stadt Münster beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (V/0151/2019) zwischen den Knotenpunkten Bremer Platz und Hansaring und
 2. Fortführung über die „kleine“ Bremer Straße bis zur Promenade.
 - b. Einrichtung einer modernen Mobilstation Parkhaus Bremer Platz (Umbau, ggf. Aufstockung) im Kontext der bahnhofsnahe Parkhäuser mit den folgenden Bausteinen:
 - Realisierung eines Fahrradparkhauses nach niederländischem Vorbild (Neuausrichtung von Infrastruktur, Gestaltung und Betrieb)
 - Einrichtung von Quartiersparkplätzen/Bewohner-Stellplätzen (insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner der Schillerstraße und Wolbecker Straße)
 - Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen (Kiss + Ride) für die Hol- und Bring-Verkehre vom und zum Hauptbahnhof
 - Ergänzung weiterer Mobilitätsangebote (z. B. City-Logistik, Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, Service etc.)

- Prüfung der Einführung einer neuen Fahrradparkgebührenordnung in den drei bahnhofsnahen Fahrradparkhäusern mit z. B. kostenloser Nutzung in den ersten 24 Stunden zur Reduzierung des Abstellens von Fahrrädern im öffentlichen Raum.
- 4. Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung vorbehaltlich der Anhörung der BV-Mitte, im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrags für den Landeswettbewerb die Gesamtsituation des ruhenden Verkehrs (Kfz + Fahrrad) im Bahnhofsumfeld zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.
- 5. Die Inhalte des Ratsantrages A-R/0008/2021 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD-Fraktion und der Ratsgruppe Volt vom 02.02.2021 sind insoweit aufgegriffen, dass eine Teilnahme am o.g. Landeswettbewerb erfolgt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die Bewerbung zur ersten Stufe Kosten in Höhe von ca. 15.000 € entstehen und ggf. 25.000 € für eine Bewerbung zur zweiten Stufe. Die Bewerbungskosten der zweiten Stufe würden zu 80 % (maximal 20.000 €) durch das Land bezuschusst.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2021	20.000	
	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2021	40.000	
Saldo				20.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2021 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2021, bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

Darstellung des Wettbewerbs

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stellt für die Transformation und Stärkung städtischer Mobilitätssysteme insgesamt bis zu 100 Millionen Euro bereit. Die maximale Höhe der Zuwendung pro Projekt beträgt 20 Millionen Euro. Die Förderquote beträgt grundsätzlich 80 % der zuwendungsfähigen Kosten, sowohl investive als auch konsumtive Aufwendungen betreffend. Die Projektlaufzeit beträgt mindestens 2 Jahre innerhalb des Zeitraums zwischen den Jahren 2022 und 2026. Das gesamte Förderprogramm mit allen Details sind in Anlage 1 oder alternativ unter folgender Internetadresse nachzulesen:

https://www.vm.nrw.de/presse/container_presse/Foerderaeruf_Landeswettbewerb-Mobilitaet-lebenswerte-Staedte.pdf

Ziel des Wettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ ist es, Städte bei der Umsetzung von innovativen und zukunftsweisenden Konzepten zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen. Gefördert werden innovative Projektideen für saubere, bessere Mobilität im urbanen Raum. Die einzelnen Modellvorhaben sollen Angebote bieten, die den Menschen eine individuelle und flexible Mobilität ermöglichen.

Im ersten Schritt sollen Alternativen zur motorisierten Individualmobilität entwickelt werden, um dann die Voraussetzungen für eine Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs dieses Verkehrs zu schaffen. Dazu werden intelligente und ganzheitliche Konzepte gefordert, die folgende Zielrichtungen verfolgen:

- Entwicklung von Mobilitätslösungen jenseits des motorisierten Individualverkehrs, die an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert sind
- Bessere Erreichbarkeit der Innenstädte (...) durch den ÖPNV/die Nahmobilität
- Vergrößerung der Vielfalt von Mobilitätsangeboten
- Reduktion von Zugangsbarrieren zu Mobilitätsangeboten und Sicherstellung der Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten
- Gleichberechtigte Teilhabe an Mobilität für alle Menschen und Unternehmen
- Erhöhung der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des ÖV-Systems
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen, Klimagasen und Lärm
- Sukzessive Reduktion des spezifischen Flächenverbrauchs des Verkehrs bzw. Umwidmung von Flächen zugunsten der Nahmobilität in den Innenstädten (...)
- Offenheit für neue Geschäftsmodelle bzw. Integration dieser Geschäftsmodelle in die urbane Mobilität und Logistik
- Verbesserte Information, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten

Des Weiteren sollen die Aspekte notwendige Anliegerverkehre, Stadt-Umland-Verkehre, Bürgerbeteiligung, Kostenklarheit für die öffentliche Hand, die Fortführung des Modellvorhabens über den Finanzierungszeitraum hinaus, die öffentlichkeitswirksame Vermarktung sowie die Übertragbarkeit auf andere Städte in Nordrhein-Westfalen berücksichtigt werden.

Zuwendungsfähig sind neben Mobilstationen und Nahmobilitätsinfrastruktur auch Quartiersgaragen, Investitions-, Leasing- und Betriebskosten, Kosten der Evaluation, Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung, Betriebskostendefizite, Personalkosten und Kosten für Marketing, Evaluierung und Begleitung durch Externe.

Zuwendungsberechtigt sind alle Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen. Nicht zuwendungsberechtigt sind kommunale Unternehmen. Diese können aber im Rahmen der rechtlichen Vergabe- und Beauftragungsvorschriften mit der Durchführung von Projekten beauftragt werden. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat schriftlich bestätigt, dass das beabsichtigte Projekt grundsätzlich den Wettbewerbskriterien entspricht.

Es handelt sich um ein zweistufiges Wettbewerbsverfahren: In der ersten Stufe können bis 16. April 2021 Projektskizzen für Modellvorhaben eingereicht werden. Im Mai 2021 entscheidet eine Jury, welche Projektideen bis zum 31.12.2021 weiterqualifiziert werden sollen. Die Entscheidung über die finale Projektauswahl folgt im Februar 2022. Die Einreichung der Förderanträge wird bis 31. März 2022

erbeten. Die Bewilligungen der Gelder erfolgt im April/Mai 2022. Die Modellvorhaben sollen im 3. Quartal 2022 beginnen und spätestens im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

Erläuterung des Maßnahmenpakets im Wettbewerbszusammenhang

Die Stadt Münster bekennt sich zu den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung und setzt sich für eine umwelt-, klima- und flächenschonende Mobilität ein. Es wird u. a. das Ziel verfolgt, multi- und intermodale Wegeketten zu erleichtern und so die Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Studien- und Freizeitorten auch ohne ein eigenes Auto zu verbessern.

Damit eine Verknüpfung einzelner Wege zu multi- und intermodalen Wegeketten zukünftig noch schneller und komfortabler als bisher stattfinden kann, sollen im Umfeld des Hauptbahnhofes insbesondere der Radverkehr und das Fahrradparken gestärkt werden.

Gleichzeitig soll die Verknüpfungssituation am Hauptbahnhof für alle Verkehrsarten unter optimaler Ausnutzung der bahnhofsnahe Parkhauskapazitäten deutlich verbessert werden (s. Abb.1).



Abbildung 1: Räumlicher Kontext der geplanten Mobilstation Bremer Platz (Quelle: Stadt Münster)

Über den Hauptbahnhof Münster wird mit ca. 60.000 Fahrgästen täglich eine hohe Anzahl von Berufspendlerinnen und -pendlern im SPNV abgewickelt. Mit der Weiterentwicklung des Standorts steht den SPNV-Nutzern zukünftig ein attraktiveres Angebot für die Anschlussmobilität bis zum Arbeitsplatz zur Verfügung. So ist heute deutlich erkennbar, dass die bestehenden Angebote in quantitativer und qualitativer Hinsicht nicht ausreichend sind.

Die Stadt Münster beabsichtigt sich mit einem Maßnahmenpaket am oben genannten Landeswettbewerb zu beteiligen. Dabei werden im Einklang mit den Prämissen der Auslobung und orientiert an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger u. a. folgende Ziele definiert:

- Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und damit zur Verkehrswende
- Stärkung des Hauptbahnhofs in seiner Funktion als zentraler Verknüpfungspunkt des örtlichen und regionalen Mobilitätssystems („Mobil-Hub“)
- Verbesserung der Anbindung an das Radwegenetz und damit gleichsam die Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt (u. a. Fahrradstraßen, Velorouten)
- Attraktivere Gestaltung des Umstiegs zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten mit neuen Angeboten (Mobilstation, Nutzungstarif)
- Digitalisierung intermodaler Mobilitätsangebote

a. Realisierung der Veloroute Münster – Everswinkel

Gemäß den vom Rat der Stadt Münster am 03.07.2019 beschlossenen neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (V/0151/2019) soll die Schillerstraße zwischen den Knotenpunkten Bremer Straße und Hansaring umgestaltet und damit einhergehend in ihrer künftigen Funktion als Abschnitt der Veloroute Münster-Everswinkel aufgewertet werden. Durch die Fortführung dieser Verbindung über die „kleine“ Bremer Straße bis zur Promenade wird die heute für den Radverkehr ungünstige Verknüpfung des Hauptbahnhofes mit der Promenade in beide Richtungen signifikant verbessert.

Der Ausbau der Schillerstraße nach den neuen Qualitätsstandards verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. des Hauptbahnhofs für den Radverkehr (= Nahmobilität). Die Fortführung der Fahrradstraße nach den neuen Qualitätsstandards orientiert sich an den Bedürfnissen radfahrender Bürgerinnen und Bürger und fördert die Nutzung des Fahrrads als meist genutztes Verkehrsmittel Münsters. Zudem entspricht der Ausbau der Fahrradstraße dem Qualitätsanspruch Münsters als Fahrradstadt. Das dadurch einseitig entfallende Kfz-Parken (ca. 70 Stellplätze) führt zu einer signifikanten Erhöhung der Verkehrssicherheit, indem das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und sich plötzlich öffnenden Fahrzeugetüren (sog. Doorings-Unfälle) deutlich verringert wird. Ein durchgehender Ausbaustandard auf der Achse Everswinkel, Wolbeck, Angelfmodde, Gremmendorf und dem Hauptbahnhof kann weitere Menschen motivieren, z. B. für den Weg zur Arbeit, auf das Fahrrad umzusteigen und so Lärm, Klimagase und Luftschadstoffe einzusparen.

b. Einrichtung einer Mobilstation durch Umbau des Parkhauses Bremer Platz oder ggf. Aufstockung

Das Parkhaus Bremer Platz ist für insgesamt 416 Kfz-Einstellplätze konzipiert. Hiervon sind aktuell 159 Stellplätze durch anderweitige Nutzungen belegt, nämlich 39 durch das „Radlager“ mit 984 Fahrradabstellplätzen (sog. „Doppelstöcker“) in der 0-Ebene sowie durch 120 Dauerparkplätze, davon 57 Anwohnerparkplätze.

Nach Auswertung der Daten aus dem städtischen Parkleitsystem (PLS) stellt sich die durchschnittliche Jahres-Auslastung der Parkhäuser (PH) Bremer Platz, Bahnhofstraße und Engelschanze wie

in der nachfolgenden Tabelle dargestellt dar, wobei wegen der Belastbarkeit die Daten aus 2019 (01.01. – 31.12.2019, Mo – Sa, 09:00 Uhr – 19:00 Uhr) betrachtet wurden¹:

Stellplatzart / Standort	Bremer Platz	Bahnhofstraße	Engelenschanze
Kfz-Stellplätze gesamt	416	339	480
Kfz-Dauerparker	120	100	230
Sonstige Belegung*	39	0	0
Kfz-Stellplätze frei	257	239	250
Auslastung PLS (Jahresmittelwert)**	73%	51%	66%

* im PH Bremer Platz entfallen 39 Kfz-Einstellplätze zugunsten von 984 Doppelstock-Fahrradständern im Radlager
 ** Referenzjahr 2019; Zeitraum: Mo-Sa 09:00 Uhr - 19:00 Uhr

Tabelle: Stellplätze und Auslastung der WBI-Parkhäuser im Bahnhofsumfeld im Vergleich

Die Einrichtung einer Mobilstation und die damit verbundene Neuaufteilung der Flächen des Parkhauses Bremer Platz ist nach Ersteinschätzung unter Berücksichtigung der potentiell weiterhin zur Verfügung stehenden Kapazitäten in den Parkhäusern Bahnhofstraße und Engelenschanze und der Auslastung nach Parkleitsystem mit der Zielsetzung einer effizienten Nutzung der verfügbaren Flächen vertretbar. Die benachbarten Parkhäuser Bahnhofstraße und Engelenschanze weisen nur eine durchschnittliche Auslastung von 51 % bzw. 66 % auf (s. o.). Diese könnten daher ggf. Teilkapazitäten bei den Dauer- und Kurzparkern sowie die sonstige Parkplatz-Nachfrage vom PH Bremer Platz übernehmen.

Durch Nutzungsumschichtungen in den umliegenden, bahnhofsnahen Parkhäusern können Synergien entstehen, die die nachhaltige Mobilität (Fahrradparken, Car-Sharing, Bike-Sharing, Kiss & Ride etc.) fördern sowie die zukunftsorientierte Transformation der bestehenden Verkehrsinfrastruktur am Hauptbahnhof unterstützen.

Die Einrichtung der Mobilstation im Parkhaus Bremer Platz mit dem Schwerpunkt Fahrradparken soll dem Ausbau der Schillerstraße nach den Qualitätsstandards für Fahrradstraßen nach Möglichkeit zeitlich vorgelagert sein. Der Schwerpunkt Fahrradparken soll um weitere Mobilitätsangebote (z. B. Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, Service etc.) ergänzt werden (vgl. hierzu auch V/1052/2020 „Multi- und intermodale Mobilität stärken - Neue Mobilstationen für Münster“). Neben dem Umbau des Parkhauses wäre ggf. auch eine Aufstockung denkbar. Wenn wirtschaftlich-technische Gründe dafürsprechen, sollte auch ein Neubau in Erwägung gezogen werden.

Durch die Einrichtung von ca. 70 Quartiersparkplätzen im Parkhaus Bremer Platz wird den Bewohnern, die nicht auf ihr Auto verzichten können oder wollen, die Möglichkeit gegeben, sich wohnungsnah einen Stellplatz nach noch festzulegendem Anwohner tarif zu mieten - insbesondere für die Anwohner der Schillerstraße (siehe Baustein a.) und der Wolbecker Straße, für die ebenfalls eine Neuordnung des Verkehrsraum angestrebt wird.

Ein weiterer, kleiner Teil der zukünftigen Mobilstation Bremer Platz soll für das Kurzzeitparken zur Verfügung stehen. Ziel ist es die Hol- und Bring-Verkehre vom und zum Hauptbahnhof zu ermöglichen und die entsprechenden Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reduzieren zu können.

Der Großteil des heutigen Parkhauses soll aber dem Radverkehr und damit der Förderung der Nahmobilität dienen. Daher sollen anstelle des heutigen Radlagers im Erdgeschoss mehrere Ebenen nach niederländischem Vorbild in ein modernes, dem aktuellen Stand der Technik entsprechendes Fahrradparkhaus umgestaltet werden. Der Zugang zu den verschiedenen Ebenen könnte beispiels-

¹ Die Daten des Parkleitsystems weichen, auch aufgrund einer anderen Methodik, von den Daten der WBI GmbH ab.

weise durch Rampen mit fahrradgerechter Steigung erfolgen.

Laut einer Zählung (Oktober 2020) der Stadt Münster werden im Umfeld des Hauptbahnhofs ca. 7.000 Fahrräder abgestellt. Von den ca. 6.100 ordnungsgemäßen Abstellplätzen (Fahrradständer im öffentlichen Raum, in der Radstation bzw. im Radlager) sind lediglich ca. 1.650 kostenfrei nutzbar. Ungefähr 1.260 dieser kostenlosen Abstellmöglichkeiten befinden sich auf der Bahnhofswestseite, sodass auf der Ostseite schon jetzt ein massives Defizit an kostenfrei nutzbarem Fahrradparkraum besteht. Dies äußert sich in den zahlreichen „wild“ abgestellten Fahrrädern, die Gehwege und Aufenthaltsflächen blockieren. Perspektivisch wird sich der Fahrradparkdruck im kostenfreien Segment mit dem Wegfall der temporär aufgestellten Doppelstockparker im Hamburger Tunnel sowie auf dem Berliner Platz vor der Radstation verschärfen. Durch den Bau der Veloroute Münster-Everswinkel, von der Promenade aus kommend, über die „kleine Bremer Str.“ und die Schillerstraße in stadtauswärtige Richtung führend, wird die Bahnhofsstseite für den Radverkehr enorm an Bedeutung gewinnen.

Die geplante Reaktivierung der WLE und die S-Bahn Münsterland insgesamt werden diesen Trend weiter verstärken und zu einer erhöhten Frequentierung der Bahnhofsstseite führen. Dies ist auch im Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen im östlich des Hauptbahnhofs gelegen Stadtbereich zu sehen: Die Hafenenwicklung (insb. Stadthafen Nord, Urbanes Stadtquartier im Bereich Theodor-Scheiwe-Straße, Nieberdingstraße, Eulerstraße) geplanten Neubauten des Stadthauses 4 und des Polizeipräsidiums in der Loddenheide werden neue Siedlungsschwerpunkte mit entsprechenden Pendlerströmen zum und vom Hauptbahnhof ausbilden.

Auch der Wohnungsbau auf dem Konversionsareal York-Kaserne, einem gänzlich neuen Quartier mit rund 1.800 Wohneinheiten, wird zu einer verstärkten Frequentierung des Hauptbahnhofs aus dem südöstlichen Korridor führen. Insgesamt wird für das Umfeld des Hauptbahnhofs mit einem Bedarf von ungefähr 10.000 Fahrradstellplätzen gerechnet. Darin berücksichtigt ist die beabsichtigte steigende Bedeutung des Umweltverbunds. Ein Großteil der zusätzlich benötigten (kostenlosen) Abstellplätze sollte aus den o. g. Gründen auf der Ostseite entstehen: Zielsetzung ist es, die Kapazitäten für Fahrräder mit dem Umbau des Parkhauses Bremer Platz in der Größenordnung um etwa 2.500 Stellplätze zu erhöhen.

Komplettiert würde das vielfältige Mobilitätsangebot der Mobilstation Bremer Platz durch die Integration einer zentralen Verleihstation des geplanten Bike-Sharing-Systems sowie durch Car-Sharing-Angebote und Zonen für Sharing-Anbieter im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter). Eine digitale Stellplatzbuchung vorab, ein möglicher Zugang per App oder E-Ticket sowie die digitale Auskunft über die belegten Kfz- wie Fahrradstellplätze machen Informationen allzeit verfügbar und erleichtern einen unkomplizierten Zugang zu den Angeboten der Mobilstation.

Die skizzierte Umwandlung des Parkhauses Bremer Platz zu einer Mobilstation / Multifunktions-Parkhaus ist im weiteren Verfahren zu konzipieren und detailliert mit weiteren Stellplatzkapazitäten zu planen.

Zeitliche Flexibilisierung, Neuordnung und Vereinheitlichung der Tarifstruktur der Fahrradparkhäuser im Bahnhofsumfeld

Die Tarifstruktur des heutigen Radlagers im Parkhaus Bremer Platz, der Radstation auf der Bahnhofswestseite und der zukünftigen Radstation im Neubaukomplex Hansator sollte perspektivisch grundlegend verändert und vereinheitlicht werden.

Nach dem Vorbild niederländischer Fahrradparkhäuser (z. B. in Utrecht) sollten die Fahrradparkhäuser nicht nur für Dauerparker zugänglich sein wie es im heutigen Radlager der Fall ist (Mindestmietdauer 2 Monate), sondern auch für die spontane, stunden- bzw. tageweise Nutzung. Denkbar wäre beispielsweise ein kostenloser Zugang in den ersten 24 Stunden. Dies sollte im Rahmen des Wettbewerbs auf Umsetzbarkeit geprüft werden, zumal das Förderprogramm mit der Möglichkeit einer

konsumtiven Förderung die modellhafte Finanzierung eines temporär kostenlosen Angebots voraussichtlich eröffnet. Die Erkenntnisse aus diesem Modellversuch sind auch auf andere Städte, sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch bundesweit, übertragbar und daher von besonderem Interesse.

Der zeitlich begrenzte kostenfreie Zugang und eine hochwertige sowohl optisch als auch funktionale Gestaltung des Fahrradparkhauses wären neben den Aspekten Diebstahl- und Witterungsschutz wären ein hoher Anreiz das eigene Fahrrad in der dafür vorgesehenen Fahrradgarage abzustellen. Auf diese Weise könnte der im Vergleich zum MIV ohnehin schon flächenschonende ruhende Radverkehr noch effizienter abgewickelt werden, sodass Gehwege und die umliegenden Platzflächen wieder ihrer eigentlichen Funktion (Abwicklung des Fußverkehrs und Aufenthaltsort) gerecht werden können. Einhergehend mit diesen Veränderungen ist eine Weiterentwicklung des Managements des öffentlichen Raumes erforderlich.

Im Rahmen des Wettbewerbs soll auch die Chance genutzt werden, in eine klimaverträgliche Fassadengestaltung zu investieren. Durch eine Fassadenbegrünung kann das Gebäude dazu beitragen Klimagase, Luftschadstoffe sowie auch Lärm zu binden und Wärmeinseln zu vermeiden. Zudem könnte die Fassade und/oder das Dach zur Solarenergieerzeugung genutzt werden.

Weiterer Ablauf

Die Inhalte des Wettbewerbsbeitrags für den Landeswettbewerb werden zur Teilnahme an der ersten Stufe weiter konkretisiert und mit den relevanten Akteuren (insb. DB, WBI, Radstation, ISG Bahnhofsviertel) abgestimmt und die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden.

Nach erfolgreicher Teilnahme an der ersten Stufe des Wettbewerbs werden die politischen Gremien mit einer weiteren Beschlussvorlage um Entscheidung gebeten. Dort werden Aussagen zu den Details getroffen, u. a. zu den geschätzten Kosten und zu möglichen Eigenanteilen, die über die Förderquote von 80 Prozent hinausgehen.

Der Modellversuch „Umwandlung des PH Bremer Platz“ im Rahmen der Bewerbung zum Förderprogramm „Landeswettbewerb Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ bietet eine hervorragende Möglichkeit, den Zielvorgaben des Landes (intelligente und ganzheitliche Konzepte) gerecht zu werden sowie weitere, aus heutiger Sicht offene Fragen (z. B. Ausprobieren neuer Bewirtschaftungsmodelle „Parken“, Finanzierungsmodelle), zu klären. Darüber hinaus sollte der Modellversuch in seiner praxistauglichen Umsetzbarkeit wissenschaftlich begleitet und hinsichtlich seiner Übertragbarkeit auf andere Kommunen in NRW geprüft werden.

Für den sensiblen, hochverdichteten und sich im Wandel befindlichen Stadtraum „Bahnhofsumfeld“ bietet der Landeswettbewerb eine große Chance, sich qualifiziert und nachhaltig weiterzuentwickeln. Mit diesem integrierten Ansatz der Verknüpfung von Punkt-und-Linien Infrastruktur kann ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes erreicht werden.

In Vertretung

Gez.
Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Förderaufruf Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

Anlage 2: Beispielsammlung Grünfassaden und Rad-/Mobilstationen

Anlage 3: A-R/0008/2021

