



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:

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

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](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 Freizeitororten 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 Fahrzeugtüren (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 wurden<sup>1</sup>:

| 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 Anwohnertarif 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-

<sup>1</sup> 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 Hafententwicklung (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



# Anlage A zur V/0099/2021

## Kurzüberblick

Die Stadt Münster beabsichtigt sich am Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ zu beteiligen. Im Rahmen des Wettbewerbs soll das Maßnahmenpaket Multi- und intermodale Mobilität am Münsteraner Hauptbahnhof stärken“ umgesetzt werden. Neben der funktionalen Umnutzung und einer Umgestaltung des Parkhauses Bremer Platz (u. a. mit Quartiersparkplätzen, einem Fahrradparkhaus nach niederländischem Vorbild und weiteren Mobilitätsangeboten) beinhaltet das Maßnahmenpaket auch den Ausbau der Schillerstraße zur Fahrradstraße nach den neuen Qualitätsstandards und die Implementierung einer neuen Tarifstruktur in den bahnhofsnahe Fahrradparkhäusern.

## Ziele/Teilziele/Zielerreichung

- Wir werden das unverwechselbare Stadtbild bewahren und die City als Ort der Begegnung, als Marktplatz und als Motor der Stadtentwicklung stärken
- Wir werden Münster zu einer Stadt mit höchster Lebens- und Erlebnisqualität weiterentwickeln:
  - mit hoher Umwelt- und Naturqualität
  - mit breitem Freizeit- und Sportangebot
  - mit hohem Wohnwert, Familienfreundlichkeit und sozialer Balance in der Stadtgesellschaft

Zur Erreichung des Ziels ist mit einem finanziellen Bedarf von 15.000 € für die Teilnahme an der ersten Stufe des Wettbewerbs zu kalkulieren 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..

## Finanzierung

|  |      |  |   |      |  |  |        |
|--|------|--|---|------|--|--|--------|
| Produktgruppe:                               | 1201 | <i>Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen</i> |   |      |  |  |        |
| Auswirkungen auf den Ergebnisplan            | x    | Ja   |   | Nein |  |  |        |
| Auswirkungen auf den Finanzplan              |      | Ja   | x | Nein |  |  |        |
| Im Entwurf des Haushaltsplan 2021 enthalten? | x    | Ja   |   | Nein |  |  | teilw. |
| Belastungen in zukünftigen HH-Jahren?        |      | Ja   | x | Nein |  |  |        |
| Bereits veranschlagt?                        | x    | Ja   |   | Nein |  |  |        |

## Pflichtigkeitsgrad

|                           |  |                          |                          |                           |   |                           |
|---------------------------|--|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---|---------------------------|
| Die Maßnahme/Leistung ist |  | vollständig<br>pflichtig | überwiegend<br>pflichtig | überwiegend<br>freiwillig | X | vollständig<br>freiwillig |
|---------------------------|--|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---|---------------------------|

## Unmittelbare, grundsätzliche Relevanz für Querschnittsthemen (Demographie, Gleichstellung, Inklusion, Klimaschutz, Migration)

Das Querschnittsthemen Demographie und Klimaschutz sind durch die Teilnahme am Landeswettbewerb Mobil.NRW maßgeblich berührt, denn Radverkehrsförderung ist ein zentrales Instrument zur Stärkung der klimafreundlichen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen bei gleichzeitig steigender Radnutzung sowie steigenden Einwohnerzahlen.

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



In Kooperation mit:

Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## **Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“**

### **1. Hintergrund**

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stellt für die Transformation und Stärkung städtischer Mobilitätssysteme in zentralen Innenstadtbereichen, Nebenzentren und Wohnquartieren für die Jahre 2022 bis spätestens 2026 insgesamt bis zu 100 Millionen Euro bereit.

Der landesweite Wettbewerb hat das Ziel, Städte bei der Umsetzung von innovativen und zukunftsweisenden Konzepten zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen. In Modellvorhaben sollen Wege aufgezeigt werden, wie die Mobilität in Innenstädten, Nebenzentren und Wohnquartieren verbessert werden kann. Es sollen bessere Angebote geschaffen werden, bei denen Menschen gemäß den eigenen Vorstellungen mobil sind – individuell und flexibel. Dabei sollen in einem ersten Schritt echte Alternativen zur motorisierten Individualmobilität entwickelt werden, um im nächsten Schritt die Voraussetzungen für eine Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs dieses Verkehrs zu schaffen. Es sind intelligente ganzheitliche Konzepte erforderlich, um den unterschiedlichen Mobilitätsinteressen zu entsprechen.

Die Vielfalt, Qualität, Verlässlichkeit und Flexibilität von Mobilitätsangeboten soll steigen. Hierzu können bspw. die Nahmobilität gestärkt und das ÖPNV-System mit bedarfsgesteuerten Verkehren oder anderen Bedienformen verbessert und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Bikesharing, Mikromobilität etc.) verknüpft werden. Ergänzend können neue Ansätze für die Citylogistik einbezogen werden. Zudem soll der motorisierte Individualverkehr angemessen einbezogen werden.

Der Wettbewerb findet in Kooperation mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen statt. Es wird auf den parallel laufenden Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ verwiesen, der als Ergänzung zu diesem Landeswettbewerb gesehen werden kann. Die Auslobung zum Landeswettbewerb des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung ist einsehbar unter: [www.mhkbq.nrw.de](http://www.mhkbq.nrw.de).

Partner des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

## **2. Zuwendungsberechtigung**

Zuwendungsberechtigt sind alle Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Nicht zuwendungsberechtigt sind kommunale Unternehmen. Diese können mit der Durchführung von Projekten beauftragt werden. Die rechtlichen Vorschriften zur Beauftragung bzw. zur Vergabe sind zu beachten.

## **3. Zuwendungszweck**

Erbeten sind Projekte, die dazu dienen, das Mobilitätssystem strukturell auf Grundlage einer ganzheitlichen, am konkreten Ort ausgerichteten Betrachtung zu verbessern. Gesucht sind Modellvorhaben mit den folgenden Zielrichtungen:

- Entwicklung von Mobilitätslösungen jenseits des motorisierten Individualverkehrs, die an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert sind,
- bessere Erreichbarkeit der Innenstädte, Nebenzentren oder Wohnquartiere 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 (reibungloser, störungsresistenter Betrieb) 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, Nebenzentren oder Wohnquartieren,
- Offenheit für neue Geschäftsmodelle bzw. Integration dieser Geschäftsmodelle in die urbane Mobilität und Logistik,
- verbesserte Information, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten.

Darüber hinaus sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- notwendige Anliegerverkehre (z.B. Handwerker, Anwohner, insbesondere auch Menschen mit Behinderung),
- Vernetzung mit der Region / Stadt-Umland-Verkehre,
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie ggf. weiterer Akteure an Planung und Umsetzung,
- Kostenklarheit für die öffentliche Hand,
- Möglichkeit der Fortführung des Modellvorhabens über den Finanzierungszeitraum hinaus,

- öffentlichkeitswirksame Vermarktung des Vorhabens,
- Möglichkeit der Übertragbarkeit auf andere Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

- Es sollen insbesondere Projekte im urbanen Raum gefördert werden, der Fokus liegt auf Innenstädten. Auch Projekte in Nebenzentren und Wohnquartieren sind denkbar, wenn sie entweder zu einer relevanten Reduktion des Flächenverbrauchs für den Verkehr beitragen oder von vornherein reduzierte Flächen für den motorisierten Individualverkehr bereitstellen (Neuentwicklung).
- Die neuen Mobilitätsangebote sollen den bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr ergänzen und mit diesem vernetzt werden. Sie können diesen in Teilgebieten ersetzen, wenn dadurch die Gesamtbedienqualität in jeder Hinsicht (Distanz zu Haltestellen, Takt, Platzangebot pro Zeiteinheit, Bedienzeiten) erhöht wird. Sie sollen mit dem bestehenden Gesamtangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise abgestimmt sein. Eine Integration ergänzender Angebote in den ÖPNV-Tarif ist anzustreben.
- Sofern das Projekt den Betrieb von Ridepooling-Diensten umfasst, darf in dem vorgesehenen Projektgebiet entweder bisher noch kein Ridepooling-Dienst vorhanden sein oder das Angebot eines schon vorhandenen Dienstes muss deutlich verbessert werden.
- Notwendige Projektpartner und die ÖPNV-Aufgabenträger sollen vor Einreichen der Projektskizze ihre Bereitschaft zur Mitwirkung dokumentieren („Letter of Support“, „Letter of Intent“).
- Eingesetzte IT-Lösungen müssen bereits erprobt sein.
- Das Kompetenzcenter Digitalisierung beim VRR ist bei IT-Lösungen hinsichtlich der Anbindung an landesweite Systeme zu beteiligen.
- Die Projektteilnehmer sind verpflichtet, einen Evaluierungsbericht zu verfassen und dem Ministerium für Verkehr zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist eine durch das Ministerium für Verkehr zu veranlassende wissenschaftliche Begleitung einzelner Projekte sowie eine Gesamtevaluation sämtlicher Projekte vorgesehen. Dies muss vonseiten der Projektteilnehmer durch die Bereitstellung der notwendigen Daten unterstützt werden.
- Die Teilnehmer sollen bis zu 24 Monate nach Beenden des Projekts bereit sein, bei vom Ministerium für Verkehr organisierten Veranstaltungen als Referent vorzutragen.
- In der Kommunikation sind die Logos des Ministeriums für Verkehr sowie der Marke „Mobil.NRW“ zu nutzen und die Pressestelle des Ministeriums für Verkehr ist einzubeziehen.

## 5. Art, Umfang und Höhe der Förderung

Die Förderung erfolgt auf Grundlage des §14 ÖPNVG NRW, der §§23 und 44 LHO NRW, der FöRi-Nah und der FöRi-MM sowie des Artikel 56 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, S. 1, berichtigt durch ABl. EU L 283 vom 27.9.2014, S. 65), die durch Verordnung (EU) 2017/1084 (ABl. EU L 156 vom 20.6.2017, S. 1) geändert worden ist und des Beschlusses der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind. Es handelt sich um eine Projektförderung, die als Anteilsfinanzierung gewährt wird. Der Fördersatz beträgt – soweit in der FöRi-Nah und unten nicht anders angegeben – 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die maximale Höhe der Zuwendung über die Laufzeit beträgt 20 Millionen Euro für ein Projekt. Die Projektlaufzeit (Förderzeitraum für Betriebskosten) ist auf 3 Jahre innerhalb des Zeitraums zwischen 2022 und 2026 beschränkt und darf 2 Jahre nicht unterschreiten.

Zuwendungsfähig sind:

- Mobilstationen und Maßnahmen zur Digitalisierung auf Grundlage der Förderrichtlinien für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM).
- Nahmobilitätsinfrastruktur auf Grundlage der Förderrichtlinien für Nahmobilität (FöRi-Nah).
- Quartiersgaragen (pauschal 2.000,- Euro pro Stellplatz, maximal 20 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben; zur Berechnung von Grunderwerbskosten und Bauausgaben finden die Ziffern 5.5.1.4.1 und 5.5.1.4.2 der FöRi-MM Anwendung) auf Grundlage von §23 und §44 LHO und Artikel 56 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, S. 1, berichtigt durch ABl. EU L 283 vom 27.9.2014, S. 65), die durch Verordnung (EU) 2017/1084 (ABl. EU L 156 vom 20.6.2017, S. 1) geändert worden ist.
- Projektbezogene Investitions- (Infrastruktur), Leasing- (Fahrzeuge) und Betriebskosten sowie sonstige Sachkosten für ÖPNV und ÖPNV-Ergänzungsleistungen auf Grundlage des Beschlusses der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

betrachtet sind und §23, §44 LHO (ÖPNV-Ergänzungsleistungen) bzw. §14 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Leistungen).

- Kosten der Evaluation, Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung (nur Sachkosten, kein Eigenpersonal) auf Grundlage des §14 ÖPNVG NRW.
- Bei Investitionen in Fahrzeuge sind nur die projektbezogenen anteiligen Kosten für die Projektlaufzeit zuwendungsfähig. Bei der Anschaffung von Fahrzeugen sind dabei die Abschreibungskosten zugrunde zu legen.
- Es sind nur die Betriebskostendefizite zuwendungsfähig, d.h. Einnahmen und eingesparte Kosten (z.B. durch die Einstellung einer bisher betriebenen Buslinie) sind gegenzurechnen.
- Personalkosten, die für den Betrieb anfallen (Fahrpersonal, Wartungspersonal, Leitstellen-/Dispositionspersonal) sind zuwendungsfähig, soweit die Kosten dem beantragten Projekt zugeordnet werden können.
- Kosten für ein „Full-Service-Paket“, das eine vollumfängliche Abwicklung bspw. eines Ridepooling-Dienstes durch einen Drittanbieter umfasst, sind als Projektkosten zuwendungsfähig. Die Vergabevorschriften sind dabei einzuhalten.
- Kosten für die externe Begleitung und Durchführung von Marketingmaßnahmen und/ oder Evaluierung sind zuwendungsfähig.

Nicht zuwendungsfähig sind:

- Kosten des Eigenpersonals oder des Personals eines mit der Durchführung des Projekts beauftragten kommunalen Unternehmens.
- Kosten für die Beratung bzw. Unterstützung bei der Ausschreibung und der Projektleitung.

Eine Anschlussfinanzierung im Rahmen dieses Wettbewerbs ist ausgeschlossen. Es ist ein Konzept für eine mögliche eigenständige Folgefinanzierung vorzulegen.

Förderinteressenten, die die erste Stufe des Wettbewerbsverfahrens erfolgreich absolviert haben, haben die Möglichkeit, auf Antrag (Grundlage: §23, §44 LHO) eine Zuwendung in Höhe von 80 Prozent von maximal 25.000 Euro der anerkehbaren zuwendungsfähigen Kosten (= maximal 20.000 Euro) zu erhalten, um Unterstützungsleistungen eines externen Dienstleisters für die Weiterqualifizierung der eingereichten Projektideen bis zur Einreichung des finalen Antrags zu beauftragen.

## **6. Zeitlicher Ablauf**

Die Projektauswahl erfolgt im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbsverfahrens: In der ersten Stufe sind bis zum 16. April 2021 Projektskizzen für Modellvorhaben einzureichen. Im Mai 2021 entscheidet eine Jury, welche Projektideen innerhalb der zweiten Stufe weiterqualifiziert werden sollen. Auf die am 31. Dezember 2021 endende zweite Stufe folgt im Februar 2022 die finale Jurysitzung zur Projektauswahl. Zu den

ausgewählten Projekten wird die Einreichung der Förderanträge bis zum 31. März 2022 erbeten; die Bewilligungen werden anschließend im April/Mai 2022 erfolgen. Die Modellvorhaben sollen im 3. Quartal 2022 beginnen und spätestens im Jahr 2026 beendet sein.

#### Termine:

|                   |  |
|-------------------|--|
| 16. April 2021    | Frist für die Einreichung der Projektskizzen   |
| Mai 2021          | Erste Jurysitzung  |
| 31. Dezember 2021 | Frist für die Einreichung der ausgearbeiteten Projektskizzen der in Stufe 1 ausgezeichneten Projekte |
| Februar 2022      | Zweite Jurysitzung   |
| 31. März 2022     | Frist für die Einreichung der Förderanträge  |
| April/Mai 2022    | Bewilligung  |

Für die in der ersten Stufe ausgezeichneten Projekte werden im Sommer/Herbst 2021 ein oder zwei Qualifizierungsworkshops stattfinden, die dem Erfahrungsaustausch zwischen den Projekten und mit dem Ministerium für Verkehr dienen sollen.

## **7. Auswahl und Bewertung**

Die Projektauswahl erfolgt durch ein Beurteilungsgremium (Jury). Der Jury gehören maximal 10 Personen mit Vertretern der folgenden Institutionen an:

- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
- Allgemeiner Deutscher Automobilclub
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
- Arbeitsgemeinschaft der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Städte
- Verkehrsclub Deutschland
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- Verband der Wohnungswirtschaft
- Vertreter aus Wissenschaft und Lehre
- Wissenschaftlicher Beirat des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Weiterhin werden an den Jury-Sitzungen beratend teilnehmen:

- Bezirksregierungen
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Beurteilungsgremium wird die eingereichten Unterlagen nach den folgenden Kriterien bewerten:

- Zielsetzung des Modellvorhabens
- Grad der Angebotsverbesserung und Verbesserung der Erschließungsqualität im ÖV-System (u.a. Mehrleistung)
- Wirkung auf den spezifischen Flächenverbrauch einzelner Verkehrsmittel
- Bürgerbeteiligung / Kundenorientierung
- Größe und Dichte des Planungsraums (Einwohner)
- Innovationsgrad
- Wirtschaftlichkeit (Kosten in Relation zur Projektwirkung)
- Konzept zur Fortführung des Modellvorhabens
- Übertragbarkeit auf andere Städte und Gemeinden
- Kommunikations- und Marketingkonzept
- Wirkungskontrolle und Evaluationskonzept

## **8. Einzureichende Unterlagen in Stufe 1**

- Luftbild (M 1:500) des Plangebiets
- Fotos vom aktuellen Zustand exemplarischer Straßen des Plangebiets
- Darstellung der aktuellen Erschließungssituation (ÖV/IV/Nahmobilität)
- Planung der künftigen Erschließung (ÖV/IV/Nahmobilität)
- Kostenplanung aufgeschlüsselt nach Arbeitspaketen
- Quartiersbezogene Planung in Bezug auf den öffentlichen Raum und den (ruhenden) Verkehr
- Erläuterungsbogen mit Darstellung der Idee, der Einbindung des Quartiers in die Gesamtstadt und der Aspekte der Mobilitätsangebotsgestaltung (Verkehrsmittel, Takte, Bedienzeiten, Tarif) für unterschiedliche Nutzergruppen, der Lösung für entnommene und geänderte Nutzungen (Parkplätze, Umwidmungen), der Bürger-/Akteursbeteiligung
- LoI/LoS des ÖPNV-Aufgabenträgers und der notwendigen Projektbeteiligten (bspw. Bürgerbusverein, etc.)
- Erklärung über die Bereitschaft, die Idee direkt im Anschluss an die 2. Wettbewerbsstufe umzusetzen (Beschluss Verwaltungsvorstand und/oder Verkehrsausschuss oder Rat)

Projektskizzen sind zu richten an: [BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de](mailto:BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de).

Kontakt:

**Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Referat IV B 3 – Mobilitätsmanagement, kommunale Mobilitätskonzepte  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf

Fragen richten Sie bitte an: [BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de](mailto:BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de).

# Best-Practice

Grünfassaden



Rad-/Mobilstationen



**A** Parkhaus Sihlcity, Zürich



**B** Pasona HQ, Tokyo (JPN)



**C** Zufahrt (Utrecht, NLD)



**D** Befahrbarkeit der Rampen (Utrecht, NLD)



**E** Befahrbarkeit der Ebenen (Utrecht, NLD)



**F** Digitales Leitsystem (Den Haag, NLD)



**G** Abstellplätze (Karlsruhe)



**H** Mobility Hubs (HH-Oberbillwerder)

Quellen:  
A: Jakob Robe Systems: [www.jakob.com/ch-de/referenzen/details/greenwall-sihlcity-zurich-switzerland](http://www.jakob.com/ch-de/referenzen/details/greenwall-sihlcity-zurich-switzerland)  
B: Archello.com / Toshimichi Sakaki / Kono Designs: <https://archello.com/story/20203/attachments/photos-videos/1>  
C: CU2030.nl: [https://cu2030.nl/thumbs/1000x560f/2019-12/190820\\_613.jpg](https://cu2030.nl/thumbs/1000x560f/2019-12/190820_613.jpg)  
D: CU2030.nl: [https://cu2030.nl/thumbs/1000x560f/2019-12/190820\\_279.jpg](https://cu2030.nl/thumbs/1000x560f/2019-12/190820_279.jpg)

E: Gemeente Utrecht / CU2030: [https://www.utrecht.nl/fileadmin/\\_processed\\_/e/e/csm\\_fietsenstalling-stationsplein-8\\_549d63eed.jpg](https://www.utrecht.nl/fileadmin/_processed_/e/e/csm_fietsenstalling-stationsplein-8_549d63eed.jpg)  
F: AD.nl / Mike Bink: <https://www.ad.nl/den-haag/nieuwe-fietsparkeergarage-trekt-nu-al-de-aandacht-van-lonely-planet-af3234/>  
G: Fairkehr / Stadt Karlsruhe / Taifal: [https://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user\\_upload/fairkehr/redaktion/fk\\_0119/Magazin/Fahradstation\\_Karlsruhe.jpg](https://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/redaktion/fk_0119/Magazin/Fahradstation_Karlsruhe.jpg)  
H: IBA Hamburg GmbH: <https://www.oberbillwerder-hamburg.de/1768-2/>



Ratsantrag zur sofortigen Beschlussfassung

**Landeswettbewerb  
„Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“**

2. Februar 2021

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

- 1. Die Verwaltung stellt den Förderantrag zum Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ für das Projekt „Neue Mobilität im Nebenzentrum Handorf zur Entlastung der Innenstadt“ beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt „Neue Mobilität im Nebenzentrum Handorf zur Entlastung der Innenstadt“ zusammen mit der Stadt Telgte anzumelden. Hierzu nimmt sie Kontakt mit der Stadt Telgte auf.**

Begründung:

Der Ratsantrag zur sofortigen Beschlussfassung begründet sich in der Antragsfrist zur Abgabe einer umfangreichen Projektskizze in der ersten Stufe des zweistufigen Wettbewerbsverfahrens für das Modellvorhaben bis zum 16.4.2021 beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Daher ist Eile geboten.

- 1 Die Stadt soll wieder zu einem lebenswerten und attraktiven Aufenthalts- und Erlebnisraum werden, der für alle erreichbar bleibt. Dazu wollen wir einen Paradigmenwechsel einleiten, der eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel hat. Gleichzeitig werden wir den umweltverträglichen und platzeffizienteren Verkehr durch Bus, Bahn, Fahrrad und Fußgänger\*innen fördern. Wir setzen uns für eine weitgehend autofreie Altstadt ein. Wir schaffen die Voraussetzungen, die Pendlerströme in Münster z.B. von Handorf zum HBF und zur Innenstadt, aber auch bei den Quellverkehren zum Umstieg auf nachhaltige, sichere und klimaschonende Verkehrsmittel, als auch den Fußverkehr zu bewegen.

Die Klimakrise verlangt eine Mobilitätswende und ein Umdenken. Die große Zahl an Autos in der Stadt, v.a. durch die motorisierten Pendlerströme und immer mehr parkende Autos in den Stadtvierteln beeinträchtigen die Lebensqualität. Wir wollen Schritt für Schritt umsteuern und haben dabei die

Alternativen im Blick. Hierbei soll nicht nur der Modal-Split gefördert werden, sondern es soll auch versucht werden, Verkehre erst gar nicht entstehen zu lassen.

Über preisgünstige Angebote und eine Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet sowie mit einer massiven Förderung des Radverkehrs bieten wir vielfältige Alternativen für den Pkw-Verkehr und schaffen so eine echte Verkehrswende.

Notwendig für den Klimaschutz und eine flächenschonende Verkehrsentwicklung ist die Stärkung des ÖPNV und des SPNV sowie die bessere Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger. Berufspendler\*innen und dem Freizeitverkehr müssen attraktive, zügige und verlässliche Alternativen zum Umstieg vorfinden. Für das Münsterland ist insbesondere der Umstieg der PKW-Pendler\*innen auf den Umweltverbund die entscheidende Voraussetzung um die selbstgesteckten Klimaziele zu erreichen.

Der Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ bietet für diese städtischen Vorhaben mit seiner Förderung eine große Chance. Der landesweite Wettbewerb hat das Ziel, Städte bei der Umsetzung von innovativen und zukunftsweisenden Konzepten zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen. Im Modellvorhaben sollen Wege aufgezeigt werden, wie die Mobilität in Innenstädten, Nebenzentren und Wohnquartieren verbessert werden kann. Es sollen bessere Angebote geschaffen werden, bei denen Menschen gemäß den eigenen Vorstellungen mobil sind – individuell und flexibel. Dabei sollen in einem ersten Schritt echte Alternativen zur motorisierten Individualmobilität entwickelt werden, um im nächsten Schritt die Voraussetzungen für eine Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs dieses Verkehrs zu schaffen. Es sind intelligente ganzheitliche Konzepte erforderlich, um den unterschiedlichen Mobilitätsinteressen zu entsprechen.

Die Vielfalt, Qualität, Verlässlichkeit und Flexibilität von Mobilitätsangeboten soll steigen. Hierzu können bspw. die Nahmobilität gestärkt und das ÖPNV-System mit bedarfsgesteuerten Verkehren oder anderen Bedienformen verbessert und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Bikesharing, Mikromobilität etc.) verknüpft werden. Ergänzend können neue Ansätze für die Citylogistik einbezogen werden. Zudem soll der motorisierte Individualverkehr angemessen einbezogen werden.

Im Zuwendungszweck des Landeswettbewerbs wird deutlich, wie gut sich dieses Förderprogramm eignet, das Nebenzentrum Handorf beispielhaft für alle anderen Nebenzentren zu entwickeln; eine gute Übertragbarkeit für andere urbane Zentren ist in vielen Punkten möglich.

Unter anderem sollen

- Mobilitätslösungen jenseits des motorisierten Individualverkehrs, die an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert sind, entwickelt werden
- Eine bessere Erreichbarkeit der Innenstädte, Nebenzentren oder Wohnquartiere durch den ÖPNV/die Nahmobilität,

- Eine Vergrößerung der Vielfalt von Mobilitätsangeboten,
- Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen, Klimagasen und Lärm,
- sukzessive Reduktion des spezifischen Fläschtenverbrauchs des Verkehrs

Darüber hinaus sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Vernetzung mit der Region / Stadt-Umland-Verkehre,
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie ggf. weiterer Akteure an Planung und Umsetzung,
- Möglichkeit der Fortführung des Modellvorhabens über den Finanzierungszeitraum hinaus

2. Es sollen insbesondere Projekte im urbanen Raum gefördert werden, der Fokus liegt auf Innenstädten. Auch Projekte in Nebenzentren und Wohnquartieren sind denkbar, wenn sie entweder zu einer relevanten Reduktion des Flächenverbrauchs für den Verkehr beitragen oder von vornherein reduzierte Flächen für den motorisierten Individualverkehr bereitstellen (Neuentwicklung). Daher ist das Kooperationsprojekt der Städte Münster und Telgte hervorragend geeignet, da hier bereits vor Jahrzehnten ein erhöhter Verkehrsbedarf festgestellt wurde. Auch wenn dies nicht im direkten Gebiet der Münsteraner Innenstadt liegt, wird die urbane Mobilität im Münsteraner Stadtzentrum maßgeblich von der Stadt-Umland-Pendel-Beziehungen beeinflusst. Eine reine Umgestaltung des Stadtzentrums, ohne Schaffung der Erreichbarkeit der Stadt mit alternativen Verkehrsmitteln, wird daher absehbar nicht zu einer nachhaltigen Verkehrswende führen. Die im Rahmen der aktuellen Debatte um die Mobilitätswende häufig nahegelegte Unterscheidung zwischen dem urbanen Raum, in dem es einfacher möglich ist, individuellen Pkw-Verkehr zu ersetzen und dem ländlichen Raum, in dem dies auf Grund der suburbanen Siedlungsstruktur weniger leicht möglich ist, bedarf ambitionierten Modelprojekten, um Lösungsansätze zu evaluieren. Im Landes Wettbewerb „**Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten**“ sehen wir eine hervorragende Möglichkeit diese Fragen zu klären.

gez.

Christoph Kattentidt

Sylvia Rietenberg

und Fraktion

gez.

Mathias Kersting

und Fraktion

gez.

Tim Pasch

Helene Goldbeck