



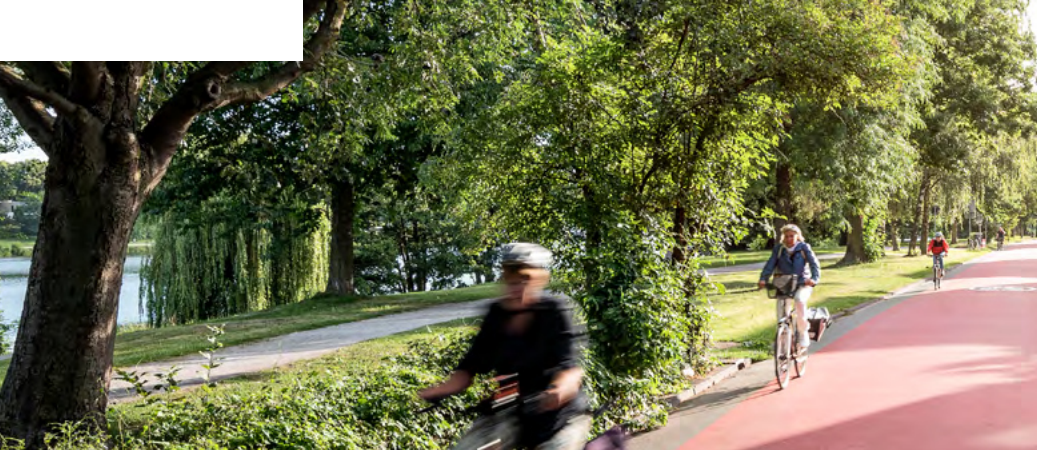


MOBILITY HUB

Münster Mobility Hub

Multimodale und intermodale Mobilität
am Münsteraner Hauptbahnhof stärken

Stärkung der Fahrradhauptachse Münster Ost über Hbf zur Promenade // Verzahnung von fließendem und ruhendem Verkehr // Umwandlung eines Parkhauses in einen Mobility Hub mit 3.000 Fahrradabstellplätzen // Weitere Attraktivierung des Fahrradparkens im Umfeld des Hbf durch Smartes Ticketing // Stärkung des barrierefreien Fußverkehrs // Öffentliche Räume mit mehr Qualität



Offizielle Bewerbung
 der Stadt Münster um die Teilnahme
 am Landeswettbewerb
 „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

Mobilität 4.0 in Münster – hier ist schon viel auf dem Weg!



Fahrradstraßen 2.0
 Münster rollt Radfahrenden den roten Teppich aus und sorgt durch besondere Qualitätsstandards auf vielen Straßen für mehr Sicherheit und Komfort.



LOOPmünster
 Das RidePooling-System für Münsteraner Randbezirke bietet Sammeltaxis mit emissionsarmer Hybrid-technologie an – zum Preis eines normalen ÖPNV-Tickets.



Die Velorouten kommen 14 Routen mit mehreren Hundert Kilometern Radwege werden die Stadt mit dem Umland verbinden. So lassen sich auch größere Distanzen schnell, sicher und bequem radeln.



Ein Auto für 10 Räder
 jährlich werden 3.000 Fahrradstellplätze realisiert. Die Besonderheit: dafür müssen PKW-Stellplätze weichen.



Kanalpromenade
 Am Ufer des Dortmund-Ems-Kanals werden derzeit 27 Kilometer Wirtschaftsweg radgerecht ausgebaut. Die adaptive Straßenbeleuchtung schaltet sich nur bei Bedarf automatisch an.



Lastenradeln ganz leicht
 Fast 1.000 Münsteraner erhielten bereits Zuschüsse für Lastenfahräder oder Fahrradanhänger und in der City wurden die ersten Stellplätze ausschließlich für Lastenräder eingerichtet.



Münster macht den moVe!
 Diese und viele weitere Projekte und Konzepte im Bereich Mobilität sind auf einem eigens geschaffenen Internetportal zu finden, auf dem sich Münsteraner*innen informieren und eigene Ideen einbringen können.
 ▶ <https://mobil-in-muenster.de/>



Die Ausgangssituation und die Ziele

Situation heute

Etwa 75.000 Fahrgäste, darunter viele Berufspendler*innen, nutzen täglich den **Münsteraner Hauptbahnhof**, der damit eine zentrale Drehscheibe darstellt. Seine Ostseite wird durch das im Bau befindliche Hansator mit Radstation und die Neugestaltung des Bremer Platzes bereits weiterentwickelt. Es ist jedoch absehbar, dass die Mobilitätsangebote auch darüber hinaus quantitativ und qualitativ ausgeweitet werden müssen.

Ziele für morgen

- Als Konsequenz daraus soll der Hauptbahnhof in seiner Funktion als **zentraler Verknüpfungspunkt** des örtlichen und regionalen Mobilitätssystems weiter gestärkt werden, indem
- A. seine **Anbindung an das Radwegenetz** und damit auch die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert wird – geplant durch den Anschluss an die Veloroute Münster–Everswinkel.
 - B. der **Umstieg** zwischen den **unterschiedlichen Verkehrsarten** mit neuen Angeboten (Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, Quartiersparken etc.) **attraktiver** gemacht wird – ermöglicht durch die Umwandlung des bestehenden Parkhauses Bremer Platz in eine **moderne Mobilstation** („Münster Mobility Hub“) mit **diversen Zusatz-Benefits**.
 - C. ein **neu gestaltetes Ticketingmodell** eingeführt wird, das zum Beispiel eine mindestens 24-stündige kostenfreie Nutzung der Radstation „Hansator“ und des Fahrradparkhauses „Münster Mobiliy Hub“ ermöglicht.

Das Projekt im Überblick



A. Anschluss der Veloroute 11 an die Promenade



C. Etablierung eines neuen Ticketingmodells

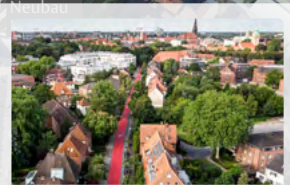


B. Umwandlung des bestehenden Parkhauses Bremer Platz zum Münster Mobility Hub

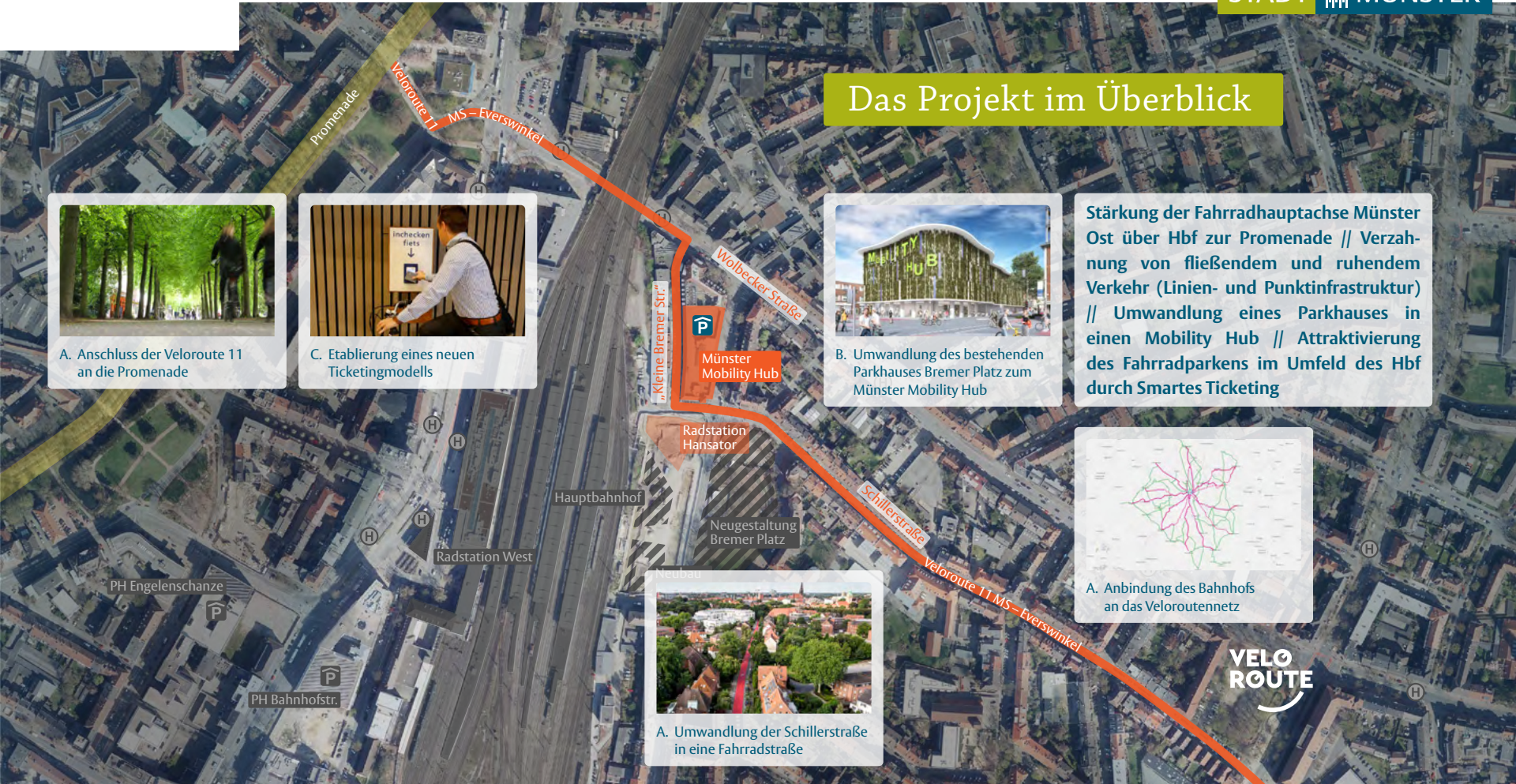
Stärkung der Fahrradhauptachse Münster Ost über Hbf zur Promenade // Verzahnung von fließendem und ruhendem Verkehr (Linien- und Punktinfrastruktur) // Umwandlung eines Parkhauses in einen Mobility Hub // Attraktivierung des Fahrradparkens im Umfeld des Hbf durch Smartes Ticketing



A. Anbindung des Bahnhofes an das Veloroutennetz



A. Umwandlung der Schillerstraße in eine Fahrradstraße



A. Anbindung an das Radwegenetz

Radfahrende zuerst!
 Die von der Stadt Münster in enger Abstimmung mit den Kommunen der Stadtregion erarbeiteten **Velorouten** sind als alltagstaugliches „Anti-Stau-Programm“ konzipiert und führen von der zentralen Promenade in die Außenstadtteile und weiter in die Umlandgemeinden. Radfahrende haben hier zumeist Vorrang im Verkehrsgeschehen. Mit der Anbindung des **Münsteraner Hauptbahnhofs** an die Veloroute 11 Münster–Everswinkel schließt sich eine bislang noch bestehende Lücke zum Stadtzentrum.



Sicher ins Zentrum
 Fortführung der Veloroute über die „kleine“ Bremer Straße bis zur Promenade.

PH Engelsenchanze



Vorher

Nachher

Autos zu Gast
 Zwischen den Knotenpunkten Bremer Platz und Hansaring wird die Schillerstraße zur Fahrradstraße. Für Radfahrende bedeutet das: mehr Komfort, schnellere Wege und mehr Sicherheit, dank der vom Rat der Stadt Münster beschlossenen besonderen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen. Mit diesem Konzept hat Münster eine Anerkennung beim Deutschen Verkehrsplanungspreis gewonnen und ist für den Deutschen Fahrradpreis nominiert.

- Münsteraner Fahrradstraßen** unterliegen besonderen Qualitätsstandards, u. a.
- Fahrgasse 4–5 m breit
 - 0,5–0,75 m Sicherheitsabstand zwischen Fahrgasse und Parkplätzen
 - Rotfärbung des Straßenbelags



B. Münster Mobility Hub

Mobilität neu gedacht

Individueller, ökologischer, niedrigschwellig und bestens aufgestellt für die Zukunft: **Das bestehende Parkhaus Bremer Platz am Bahnhof wird zum Münster Mobilty Hub transformiert** – und damit zum multimodalen Hotspot. Sehr gut angebunden an ein High-End-Radwegesystem und ausgestattet mit umfangreichen Mobilitätsangeboten, soll der Münster Mobilty Hub Pendler*innen, Bewohner*innen des Quartiers und Besucher*innen neue und innovative Dimensionen der Mobilität erschließen. Punkt- und linienhafte Infrastruktur werden dabei ideal vernetzt.

Im Kontext der bahnhofsnahen Parkhäuser sollen mit der Mobilstation die folgenden Bausteine umgesetzt werden:

- ▶ Realisierung eines Fahrradparkhauses mit ca. 3.000 Stellplätzen und damit eine **signifikante Aufstockung der Fahrradparkplätze**. Hierfür werden Infrastruktur, Gestaltung und Betrieb des bestehenden Parkhauses neu ausgerichtet.
- ▶ Einrichtung von **Quartiersparkplätzen/Bewohnerstellplätzen**, insbesondere für Bewohner*innen der Schillerstraße und Wolbecker Straße, um den Wegfall der dortigen Stellplätze zu kompensieren
- ▶ Errichtung von **Kurzzeitparkplätzen (Kiss + Ride)** für die Hol- und Bring-Verkehre vom und zum Hauptbahnhof
- ▶ Bereitstellung **multimodaler Mobilitätsangebote als Alternative zum motorisierten Individualverkehr**, wie z. B. Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Sharing & -Service, City-Logistik
- ▶ Schaffung eines **Dachgartens** als Angebot an die Nachbarschaft

B. Münster Mobility Hub: Untergeschoss – 2. Obergeschoss



Clever & smart – Verfügbarkeiten von Carsharing-Angeboten lassen sich jederzeit digital abrufen.

2. Obergeschoss

ca. 800 Fahrradstellplätze

1. Obergeschoss

ca. 800 Fahrradstellplätze

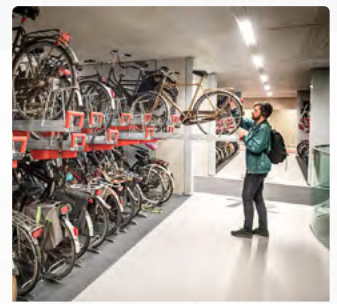
Erdgeschoss

ca. 1.400 Fahrradstellplätze

Untergeschoss



Weitaus mehr als Parkraum – Der Münster Mobility Hub ist Umsteigepunkt auf Fahrrad und E-Scooter, Car-/Bikesharing-Station, Ladezelle für E-Mobilität, Service- und Paketstation in einem. Und mehr ...



Effektiv durchgeplant – etwa 3.000 Fahrradstellplätze sollen in den unteren Decks entstehen.



Ganz relaxed – Eine separate Rampe mit geringer Steigung soll die Fahrradparkebenen verbinden. Das ist für Radler nicht nur bequem, sondern auch sicher, da sie getrennt vom Kfz-Verkehr geführt wird.

- Kiss and Ride (39 Stpl.)
- Carsharing (29 Stpl.)
- Fahrradstellplätze (gesamt ca. 3.000 Stpl.)
- Bikesharing/Ladestation E-Bike
- Mobilitäts- und Dienstleistung
- Luftraum/Grün
- Luftraum
- Treppenhaus

B. Münster Mobility Hub: 3. Obergeschoss – Dachgarten



Sonne tanken – Photovoltaik-Elemente auf dem Dach und in der Grünfassade produzieren den Strom, den E-Bikes unten laden können.

Dachgarten
Neue Ebene durch Aufstockung

69 Quartiers- bzw. Dauerparkplätze

5. Obergeschoss
Neue Ebene durch Aufstockung

69 Quartiers- bzw. Dauerparkplätze

4. Obergeschoss

69 Quartiers- bzw. Dauerparkplätze

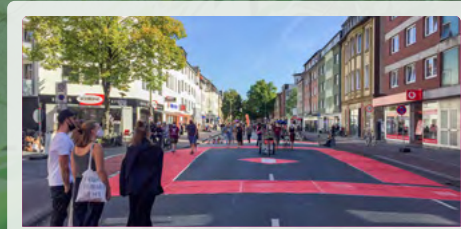
3. Obergeschoss







Über den Dächern von Münster – der Dachgarten ist ein Angebot an die Nachbarschaft als sozialer und aktiver Treffpunkt.



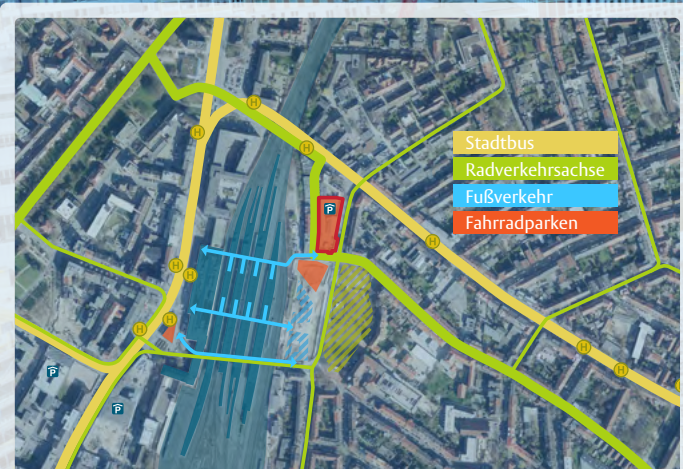
Klimafreundlich und Grün – Flachdach und Fassaden werden begrünt und ressourcenschonend mit Regenwasser gegossen. Davon profitieren Anwohner und Stadtklima.



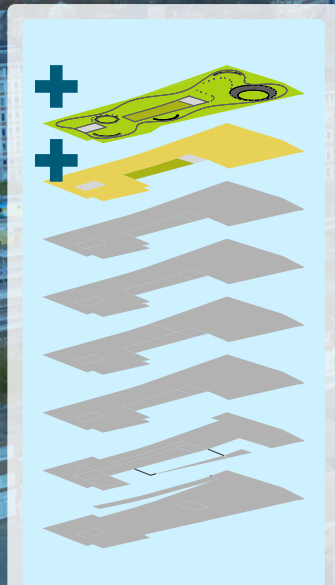
„Parklandschaft“ der anderen Art – Durch die Konzentrierung der Quartiers- und Dauerparkplätze wird das Quartier nicht autofrei, aber frei von parkenden Autos im öffentlichen Raum.

-  Garten
-  Quartiers- bzw. Dauerparkplätze (gesamt 207 Stpl.)
-  Luftraum/Grün
-  Treppenhaus

B. Münster Mobility Hub



Perfekt vernetzt – die Anbindung der Mobilstation an den Bahnhof und die Veloroute



Luft nach oben – Durch die Aufstockung um zwei Ebenen wird zusätzlicher Platz generiert.

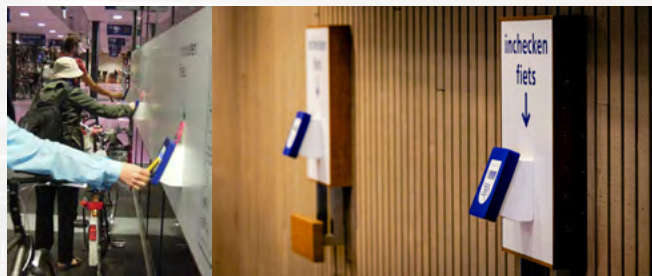


Spannende Perspektive – der Münster Mobility Hub



Gegenwart und Zukunft – vom Parkhaus zur modernen Mobilstation

C. Smart Ticketing



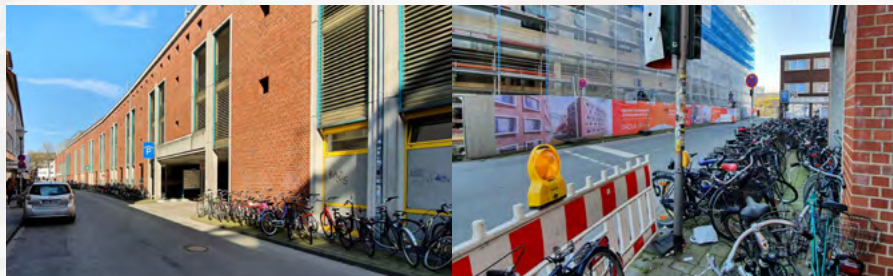
Flott eingeecheckt, zu fairen Konditionen – eine gute Alternative zum Outdoorparken

Freie Gehwege statt „Parkwildnis“

Der kostenpflichtige Fahrradparkraum im Bahnhofsumfeld wird in den nächsten Jahren zunehmen, während die kostenlosen Abstellmöglichkeiten, insbesondere auf der Ostseite, zurückgehen. Dies wird den Parkdruck auf öffentlichen – nicht zum Parken ausgewiesenen – Flächen im Bahnhofsumfeld verstärken.

Um dieser Entwicklung entgegenzutreten, soll eine neue Fahrradparkgebührenordnung in den drei bahnhofsnahen Fahrradparkhäusern eingeführt werden. Wenn **hochwertiger Fahrradparkraum sehr günstig oder ggf. kostenfrei genutzt** werden kann, lassen sich wild abgestellte Fahrräder – in Kombination mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen – reduzieren.

Davon profitieren vor allem auch Zufußgehende, die Gehwege wieder nutzen können, ohne auf die Fahrbahn auszuweichen.



Für Zufußgehen ohne Barrieren – Aus der „Parkwildnis“ werden wieder Gehwege

Kostenplanung



A. Umbau der Schillerstraße, der „Kleinen Bremer Straße“ und der Wolbecker Straße bis zur Promenade zur Veloroute 2,6 Mio €



B. Umbau des Parkhauses Bremer Platz zu einer modernen Mobilstation 15,5 Mio. €



C. Neues Ticketingmodell und weitere Radverkehrsuntersuchungen im Bahnhofsumfeld 2,7 Mio. €
(2 Jahre)

Geplante Gesamtkosten **20,8 Mio. €**



Verortung der Maßnahmen im Bahnhofsumfeld

