

## Vorlage V/0292/2022 – Anlage 1: Ganzheitliches Mobilitätskonzept Stadion

### A. Ausgangslage und Auftrag

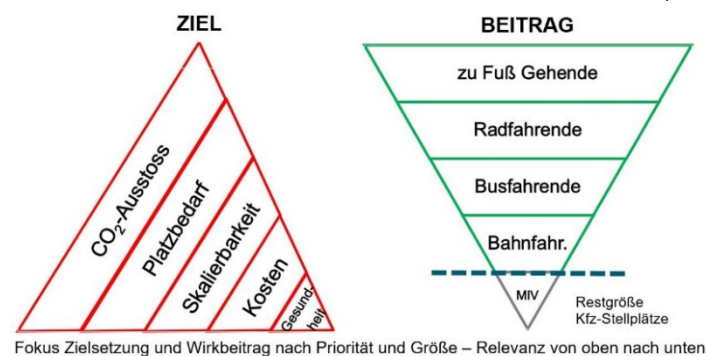
Auftrag des Rats ist es, für die Verbesserung der Verkehrsanbindung des städtischen Stadions an der Hammer Straße eine **nachhaltige und klimafreundliche Lösung** zu entwickeln (V/0982/2020/1, Ziffer 3.b; Beschluss 10.02.2021). Explizit soll für ein somit zukunftsfähiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept eine Mobilstation mit Stellplätzen, P&R, Car&Bike-Sharing-Angeboten sowie E-Ladesäulen und Serviceleistungen für Fahrräder und gegebenenfalls weiteren Angeboten Bestandteil sein.

Die notwendigen finanziellen Mittel sollen der Stellplatzabläse sowie dem Mobilitätsfonds entnommen werden. Weitere Fördermittel für einen neuen Bahnhofsteil Stadion/Geist sollen mit dem Zweckverband NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) akquiriert werden.

### B. Grundlagen und Ziele der Konzepterarbeitung

Der Entwurf des Mobilitätskonzepts wurde innerhalb der Stadtverwaltung von den Fachleuten des Amtes für Mobilität und Tiefbau, dem Stab Stadion und der Stadtwerke Münster in einer Facharbeitsgruppe „FAG Mobilität“ erarbeitet und mit dem Bauordnungsamt hinsichtlich der Anforderungen insb. an Bedarf und Nachweis von notwendigen Stellplätzen abgestimmt.

Erstes Ziel im Sinne des Ratsbeschlusses war es, den **Stellplatzbedarf als unvermeidbare**



**Restgröße** zu ermitteln. Insoweit waren die im Bebauungsplan Nr. 568 mit Stand 2018 als zu befriedigender Bedarf angegebenen bis zu 2.625 Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz) plausibel, belastbar und dauerhaft zu minimieren, indem mit geeigneten Maßnahmen der fortschreitenden Veränderung im Verkehrsverhalten und den aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen Rechnung getragen wird. Die Konzeptentwicklung erfolgte daher **beginnend beim Umweltverbund (UMV)** mit Mobilitätsbausteinen (MBs) für zu Fußgehende, Rad- und Busfahrende bis zur Restgröße der Kfz-Nutzer\*innen (siehe Abbildung) und einem dafür hinreichenden Stellplatzangebot. Aus der Förderung des UMV resultieren unmittelbar die maximale Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und des Flächenbedarfs mit Versiegelung. Eine hohe Flexibilität und bedarfsweise Skalierbarkeit ohne Vorhaltung mindergenutzter Infrastruktur sowie die Minimierung der Kosten in Bau und Betrieb waren weitergehend zielleitend für die zu erreichende nachhaltige und klimafreundliche Lösung.

Zur Zielerreichung waren daher geeignete betriebliche und organisatorische Bausteine und Instrumente eines **individuellen Mobilitätskonzepts** für das Stadion zu entwickeln, die den Ist-Modalsplit Stadion 2022 mit bis zu 15.000 Besuchern zugunsten des UMV zu einem Soll-Modalsplit Stadion ab 2027 mit bis zu **20.000 Besuchern** im Zweit-Liga-Betrieb wirksam beeinflussen können.

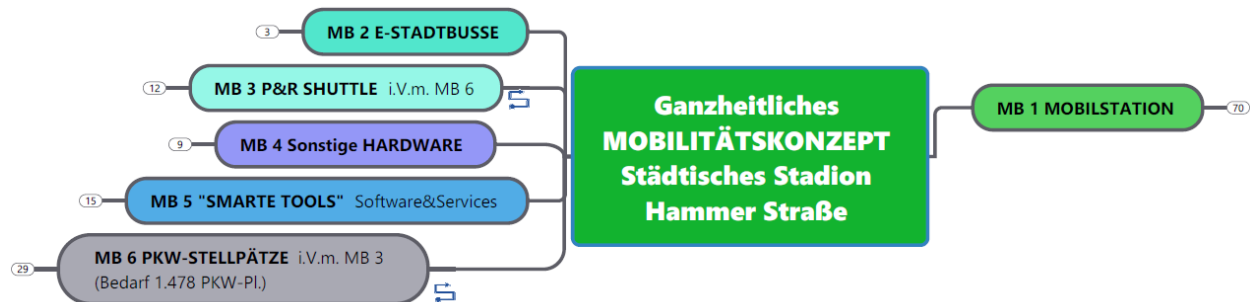
Unter Einbezug des schon veränderten und sich weiter verändernden gesamtstädtischen Verkehrsverhaltens sowie mit dem Ziel, zukünftig auf die Verkehrsmittelwahl der Stadionbesucher\*innen zugunsten des UMV noch stärker lenkend einzuwirken, wurden Annahmen getroffen und für alle Verkehrsarten Berechnungen angestellt. Daraus ergeben sich unter Einzelbetrachtung nach Heim/Gast und Stadt/Umland ein Gesamt-Modalsplit Soll ab 2027 mit Gesamt-Kfz-Anteil und weitere relevante Werte:

- Maximum von 20.000 Stadionbesucher\*innen,
- davon **23,8 % mit Kfz**,
- mit **Kfz-Besetzungsgrad 3,2** Personen,
- rechnerisch **Bedarf von 1.478 Kfz-Stellplätzen (Anhang 1)**.

Des Weiteren setzen alle konzeptionellen Überlegungen für die Mobilität Stadion darauf und daran an, dass ein wesentlicher und permanenter **Beitrag zur gesamtstädtischen Alltagsmobilität** – unter anderem für Bewohner\*innen der Quartiere sowie Pendler\*innen und City-Besucher\*innen – geleistet werden soll und kann. Insoweit ist die punktuell temporäre Spitzenanforderung des Stadionbetriebs an bis zu 25 Heimspieltagen im Jahr die notwendigerweise zu erfüllende Bedingung, jedoch keine hinreichende. Vielmehr wird sie eingebunden in ein **ganzheitliches Mobilitätskonzept** mit permanentem Mehrwert für die zukunftsfähige gesamtstädtische Mobilität.

### C. Mobilitätskonzept und Bausteine

Das Mobilitätskonzept besteht aus **sechs Mobilitätsbausteinen** (MBs; Details **Anhang 2**).



**Zentraler Baustein** ist die **Mobilstation** (MB 1), die als Infrastruktur mit multiplen Funktionen alle Anforderungen des UMV im gesamtstädtischen Kontext bedienen und noch mehr leisten soll. Der Gesamtbedarf an **Fahrradstellplätzen** beträgt 7.200. Ein Kernelement des MB 1 ist daher die differenzierte Bereitstellung dieser Stellplätze: Offen, geschlossen, unterschiedlich dimensionierten, modular, skalierbar, ebenerdig/geschossig, in verschiedenen Standortlagen, mit/ohne Komfortleistungen, mit/ohne Kosten für Extraleistungen, mithin konfiguriert für verschiedene Nutzer\*innenbedarfe von „Free flow“ (etwa 50 %) für eine anspruchsreduzierte Spitzenlast, über „Basis“ mit einem Anlehnbügel je zwei Räder und „Basis plus“ überdacht bis zum Komfortangebot im modernen **Fahrradparkhaus** (etwa 15 %) mit weiterer Differenzierung und Extras. Dieses Angebot ist allgemein und persönlich sowie permanent (Pendler\*innen) und temporär (Zuschauer\*innen an Spieltagen) nutzbar. Das Gesamtangebot soll **hochskalierbar** sein für die Spitzenlast Heimspieltag, indem die Zugänglichkeit **räumlich und zeitlich** gesteuert wird und es ein **digitales Parklogistiksystem** für ein „smart parking“ mit Zu- und Abflusssteuerung mit Echtzeitdaten erhält. Spezifische Services für Radfahrer\*innen sollen integriert werden, so etwa Schließfächer, Trockenraum und Werkstattservice.

Die Mobilstation umfasst eine große **Bushaltestelle Stadion** (MB 2 und 3). Sie ist der Ankunftsort Bahnfahrender ab/bis Hauptbahnhof Münster und perspektivisch des Bahnhalt punkts Geist/Stadion. Für Kfz-Fahrende ist die Mobilstation Park- und bedarfsweise Umstiegsort. Parkhaus für Fahrräder und Kfz sollten in ein Gebäude gefasst sein; der Abschnitt Kfz-Parkhaus soll bis zu 4-geschossig direkt der neuen Nordtribüne angegliedert sein, um für diese weitere raumfunktionelle Anforderungen zu erfüllen (unter anderem Entfluchtung). Als **Umstiegsort** soll die Mobilstation Pendler\*innen, City-Besucher\*innen (zum Beispiel Märkte, Feste) und Besucher\*innen von Events im Stadion und in anderen Großveranstaltungsorten dienen können. Es sollen aktuelle **Sharing-Angebote und Services** auch über originäre Personen-Mobilität hinaus integriert werden, zum Beispiel für Waren-Mobilität eine kooperative Paketstation oder ein City-Logistik-Hub.

Als weitere wesentliche Bausteine des UMV werden die bis 2027 vollständig elektrifizierte **Stadtbusflotte im Normalbetrieb** (MB 2) und die **stadionbezogenen Buszusatzverkehre** (MB 3) eingebunden. Der Normalbetrieb im Linienverkehr wird an Heimspieltagen auf der Hochleistungsachse Hammer Straße sowie durch **Taktverdichtungen** auf  $\leq 10$  Minuten, **Verstärkerfahrten und Doppeltraktion passgenau** hochskaliert. Hinzu kommt ein spezieller Stadion-Shuttle-Busverkehr von/zum Hauptbahnhof, von/zu Stadtteilbahnhöfen wie Hilstrup und optional dem Zentrum Nord sowie insb. den verbindlich eingebundenen dezentralen Parkstandorten (MB 6).

Ein wichtiger Baustein ist die **sonstige Hardware** (MB 4), die mit Echtzeitdaten ein **digitales Orientierungs-, Leit- und Parksystem** bedient, **multimodal** und in verschiedenen Raumbereichen von der außerstädtischen Zuführung, innerhalb des Stadtgebiets, im Stadionumfeld sowie auf dem Stadiongelände inklusive der Mobilstation selbst. Der MB 4 soll dabei mit „**smarten tools**“ (MB 5) funktionieren, die ergänzend Veränderungen des Modal-Split vom Ist-Zustand 2022 zum Soll ab 2027 bewirken. Das ist insb. ein **erweitertes E-Ticketing** für alle Stadionbesucher\*innen, welches Information, Buchung und Navigation zu Heimspieltagen integriert. Das sind ebenso **neue Produkte**, die über klassische Kombitickets (Eintritt mit ÖPNV) weit hinaus gehen, indem sie Stadioneintritt, Verkehrsmittelwahl und Preis in einem **Anreizsystem** mit persönlichen Mehrwerten für die Stadionbesucher\*innen und über ihre klimafreundlichere Verkehrsmittelwahl für Stadt und Umwelt verknüpfen. Hier sind zudem die **Datenzentrale und Digitalisierung** des „smarten Stadions“ als Instrumente verortet (Bezug „Smart City“) inklusive einer **App** für die mobile Nutzung.

Als Restgröße brutto verbleiben die tatsächlich notwendigen **Kfz-Stellplatzbedarfe** und deren nachweisliche Bereitstellung (MB 6). Priorisiert verfolgt wird die **verbindliche Einbindung existenter**, dezentraler und stadionnaher Stellplätze über Verträge. Relevant sind hier prioritär fußläufig erreichbare Standorte, die ein weiteres Verkehrsmittel ganz entbehrlich machen. Einzubinden sind dann vorhandene Stellplatzangebot mit Anbindung an die Buslinien 1, 5, 9 und 17 sowie weitere shuttlefähige. Es wird aufgrund von Analysen und positiven Vorgesprächen davon ausgegangen, dass mindestens etwa 500 Stellplätze hierüber nachgewiesen werden können. Ein Backup-System sichert diese Kapazitäten langfristig ab. Als Restgröße netto würden maximal **etwa 1.000 am Stadion zu bauende Kfz-Stellplätze** verbleiben.

Vergleichbar dem Angebot für Fahrräder können für Kfz differenziert nach Komfort, Kosten und Lage Flächen von „Low level“ auf Schotter ebenerdig im Südosten (bis zu 484 Plätze) bis zum Komfort im modernen **Kfz-Parkhaus** (bis zu etwa 1.000 Plätze) mit weiterer Differenzierung geschaffen werden. Dieses ist allgemein und persönlich sowie permanent (zum Beispiel Pendler\*innen) und temporär (zum Beispiel Zuschauer\*innen an Spieltagen) nutzbar. Parkhaus, Schotterplatz und dezentrale Stellplatzangebote werden modular, flexibel skalierbar und gegenseitig substituierbar verknüpft, um mit diesem MB ohne Vorhaltung mindergenutzter Infrastruktur oder versiegelter Flächen die nachhaltigste und klimafreundlichste Gesamtlösung umzusetzen.

### Anhang 1: Modalsplit und Stellplatzbedarf

Stadionkapazität:	20.000	Zuschauer	Berg Fidel				
Abschätzung 66.21 Stellplatzbedarf Stand: 2022							
Anreiseort	Stadtgebiet Münster		Umland		Gästefans		
Zuschauer	72,0%		18,0%		10,0%	Summe	
	14.400		3.600		2.000	20.000	
Umweltverbund*	85,0%	12.240	50,0%	1.800	60,0%	1200	15.240
Fußgänger	10,0%	1.440	0,0%	0	0,0%	0	1.440
Radfahrer	50,0%	7.200	0,0%	0	0,0%	0	7.200
Reisebusse	0,0%	0	0,0%	0	30,0%	600	600
ÖPNV	25,0%	3.600	50,0%	1.800	30,0%	600	6.000
Kfz	15,0%	2.160	50,0%	1.800	40,0%	800	4.760
Besetzungsgrad	3,2						
erf. Stellplätze	671		559		248		

### Anhang 2: MindMap Gesamtkonzept (siehe Folgeseite)

