



BERICHT
Mobilstationskon-
zept Münster -
Teil B:
Standortkonzept

Mobilstationskonzept der Stadt Münster - Teil B: Standortkonzept
Schlussbericht

Auftraggeber:

Stadt Münster
Amt für Mobilität und Tiefbau
Albersloher Weg 33
48155 Münster

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Harffstraße 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf/Berlin, 03.08.2023

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilstationskonzept Münster - Teil B: Standortkonzept
Auftraggeber	Stadt Münster
Auftrags-Nr.	TC500524
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Xiao He, Simon Oelschläger, Christian Reuter
Erstellungsdatum	04.04.2023
zuletzt gespeichert	03.08.2023

Inhalt

1	Aufgabenstellung	6
2	Ziele des Standortkonzepts für Mobilstationen	7
3	Einordnung des Standortkonzepts	8
4	Bestandsanalyse	11
4.1	Übersicht	11
4.2	Stadträumliche Lage der Mobilstationen	12
4.3	Ausstattung der bestehenden Mobilstationen	12
4.4	Information zu Mobilstationen	15
4.5	Erschließungswirkung der bestehenden Mobilstationen	15
5	Ausstattungsmerkmale der zukünftigen Mobilstationen	17
6	Methodisches Vorgehen bei der Ermittlung und Bewertung von Standorten für Mobilstationen	19
6.1	Recherche zu vorliegenden Bewertungsverfahren und Orientierungswerten	19
6.2	Überblick zum methodischen Vorgehen	21
6.3	Vorüberlegungen zur räumlichen Verteilung von Mobilstationen	23
6.4	Grundsätze und Orientierungswerte für die Ausstattung mit Mobilstationen	25
6.4.1	Erschließungsgrundsätze für Mobilstationen	25
6.4.2	Orientierungswerte für Einzugsbereiche von Mobilstationen	27
6.4.3	Verknüpfung von Mobilstationen mit ÖPNV-Haltestellen	27
6.5	Nutzwertanalyse der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Münster	28
6.5.1	Ansatz und Funktion der Nutzwertanalyse	28
6.5.2	Bewertungskriterien für die Standortbewertung	28
6.6	Bevorzugte Mobilstationsstandorte	30
6.7	Standortbewertungs- und -auswahlverfahren für Mobilstationen	32
6.7.1	Ansatz und Funktion des Bewertungsverfahrens	32
6.7.2	Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse L	33
6.7.3	Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse M	33
6.7.4	Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse S	34
6.8	Qualitative Bewertung	35

7	Standortvorschläge für Mobilstationen _____	36
7.1	Übersicht _____	36
7.2	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L _____	37
7.3	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M _____	40
7.4	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S _____	44
7.5	Kriterien für eine zeitliche Priorisierung der Umsetzung _____	46
8	Bewertung des Standortkonzepts und Ausblick _____	47
9	Literaturverzeichnis _____	50
	Anhang _____	51
A-1:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (S1/S2) in Ergänzung zu den Standorten der Stationsklassen L und M _____	52
A-2:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S und räumliche Erschließungswirkung - Detailkarten _____	54
A-3:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklassen L, M und S mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse - Ermittelte Absolutwerte für 500- und 1.000-m-Einzugsbereich _____	58
A-4:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklassen L, M und S mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse - Verteilung der Nutzwertpunkte für 500- und 1.000-m-Einzugsbereich _____	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ausstattung der bestehenden Mobilstationen _____	13
Tabelle 2:	Größen-/Stationsklassen von Mobilstationen mit Funktionen und Ausstattungszielen _____	17
Tabelle 3:	Zuordnung von Mobilitäts-, Service-, Informationsangeboten zu den Stationsklassen _____	18
Tabelle 4:	Bewertungskriterien bei der Nutzwertanalyse von ÖPNV-Haltestellen _____	30
Tabelle 5:	Vorschläge zu bevorzugten Mobilstationsstandorten _____	32
Tabelle 6:	Übersicht zur Anzahl der Mobilstationsstandorte nach Stationsklassen _____	36
Tabelle 7:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L _____	37
Tabelle 8:	Standortvorschläge für L-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6) _____	38

Tabelle 9:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M (ohne Standorte der L-Mobilstationen) _____	40
Tabelle 10:	Standortvorschläge für M1-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6) _____	41
Tabelle 11:	Standortvorschläge für M2-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6) _____	42
Tabelle 12:	Vergleich der zukünftig erschlossenen Nachfragepotenziale bei einem vollständig umgesetzten Standortkonzept mit der Status-quo-Situation _____	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht zu den bestehenden Standorten von Mobilstationen _____	11
Abbildung 2:	Sharing-Angebote an Mobilstationen: Albersloher Weg (oben), Bahnhof Albachten (Mitte), Weseler Straße (unten) _____	14
Abbildung 3:	Information zu Mobilstationen - fehlerhafte Vor-Ort-Beschilderung _____	15
Abbildung 4:	Erschließungswirkung der bestehenden Mobilstationen bei einem Erschließungsradius von 500 m _____	16
Abbildung 5:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L _____	39
Abbildung 6:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M (einschließlich Stationsklasse L mit integrierter M-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung _____	43
Abbildung 7:	Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (einschließlich Stationsklassen L und M mit integrierter S-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung _____	45
Abbildung 8:	Erschließungswirkung des Mobilstationskonzepts bei 500-m-Einzugsradius _____	48

1 Aufgabenstellung

Im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Masterplans Mobilität Münster 2035+“ nimmt die Verknüpfung vorhandener und neuer Mobilitätsangebote für multi- und intermodale Wegeketten eine Schlüsselrolle ein. Eine wichtige Funktion in diesem Zusammenhang können Mobilstationen übernehmen, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote physisch und organisatorisch miteinander verknüpft werden, so dass möglichst attraktive und durchgängige Wegeketten ohne privaten Pkw möglich werden.

Die derzeit als Mobilstationen ausgewiesenen intermodalen Verknüpfungspunkte in Münster erfüllen diese Anforderungen im Hinblick auf ihre Anzahl und ihre Ausstattung nur ansatzweise. Daher verfolgt die Stadt Münster das Ziel, mittelfristig ein umfassendes Mobilstationsnetz aufzubauen, an denen private Verkehrsmittel und öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote (ÖPNV, geteilte Verkehrsmittel¹ und Fahrten²) gebündelt und miteinander verzahnt werden.

Mit der Vorlage V/1052/2020 „Multi- und intermodale Mobilität stärken – Neue Mobilstationen für Münster“ hat der Hauptausschuss der Stadt Münster im März 2021 bereits **verbindliche Qualitätsstandards für drei Größenklassen (S, M, L) von Mobilstationen** beschlossen. Diese Qualitätsstandards sollen bei der Einrichtung neuer sowie der Weiterentwicklung bestehender Mobilstationen in Münster zur Anwendung kommen.

Ergänzend hierzu war ein **Standortkonzept für die drei Mobilstationsklassen (S, M, L) im Stadtgebiet von Münster** zu erarbeiten, das die unterschiedlichen Funktionen von Mobilstationen berücksichtigt. Zu den Anforderungen, die solche Standorte zu erfüllen haben, zählt u. a. die verkehrliche Eignung im Sinne der Verknüpfungsmöglichkeiten von Mobilitätsangeboten und Verkehrsmitteln sowie die gute Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für die Nutzerinnen und Nutzer. Standortempfehlungen des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) waren ebenso zu berücksichtigen wie Vorschläge aus der Kommunalpolitik und hinsichtlich ihrer Eignung zu prüfen. Hierbei war zu gewährleisten, dass die Standortfindung und -auswahl fachlich begründet und nachvollziehbar erfolgt.

Eine weitere Aufgabe des Standortkonzeptes ist es, Vorschläge zur Ausstattung der identifizierten Standorte mit möglichen Mobilitäts-, Informations- und Serviceangeboten (Mobilstationsmodule) zu machen, die ihrer jeweiligen Funktion entsprechen.

¹ Carsharing, Bikesharing, E-Scootersharing u. ä.

² Ridepooling- Angebote (fahrende Person mit Personenbeförderungsschein), z. B. LOOPmünster, oder Ridesharing-Angebote (fahrende Person ohne Personenbeförderungsschein), z. B. private Mitnahmeverkehr oder Pendlernetzwerke mit Pendlerparkplätzen

2 Ziele des Standortkonzepts für Mobilstationen

Die Stadt Münster bekennt sich zu den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung. Multimodale Mobilität, also die alternierende oder kombinierte Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, muss daher einfacher, intuitiver und effizienter werden, um eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu sein. Für die Akzeptanz von multi- und intermodaler Mobilität spielt dabei ein intelligentes und bedarfsgerechtes Netz von Mobilstationen, die verschiedene Verkehrsmittel physisch bündeln und organisatorisch miteinander verzahnen, eine entscheidende Rolle.

Konkret sind mit dem Standortkonzept für Mobilstationen die folgenden Zielsetzungen verbunden:

1. Ausbau und flächendeckende Erweiterung des Mobilstationsnetzes, das sich bisher sehr ungleichmäßig über die Stadt Münster verteilt und insbesondere den Osten der Stadt nicht abdeckt;
2. Qualifizierung der bestehenden Standorte gemäß bereits beschlossener verbindlicher Qualitätsstandards;
3. Schaffung eines hierarchisierten, arbeitsteiligen Netzes aus Mobilstationen unterschiedlicher Größenklassen (S, M, L) anhand eines umfassenden und transparent hergeleiteten Kriterienkatalogs.

Das Standortkonzept für Mobilstationen leistet somit einen wichtigen Beitrag für die zukünftige Ausgestaltung eines integrierten und nachhaltigen Mobilitätsangebots.

3 Einordnung des Standortkonzepts

Oftmals beschränken sich Mobilstationen auf Punkte, die als Bahnhöfe, Bike+Ride-Anlagen oder Park+Ride-Anlagen bereits Verknüpfungsfunktionen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln übernehmen. Auch Anforderungen, die aus den Geschäftsmodellen von Mobilitätsanbietern resultieren, beeinflussen die Standortwahl (u. a. bestimmte Zielgruppen, Mindestnachfrage). Eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit von Mobilstationen als Zu- und Abgangspunkte eines integrierten Mobilitätsangebots ist dabei häufig von nachrangiger Bedeutung.

Die Stadt Münster hat sich bewusst für einen anderen Ansatz entschieden und begeht damit neue Wege.

Innovativer, umfassender und integrativer Ansatz bei der Standortauswahl

Der verfolgte Ansatz bei der Standortauswahl ist ...

- ... **innovativ**: Nicht eine punktuelle, sondern eine konsequent flächendeckende Ausstattung des Stadtgebiets war die Leitlinie bei der Standortauswahl. Weil sie Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen, werden hohe Anforderungen an die schnelle und bequeme Erreichbarkeit von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet gestellt.
- ... **umfassend**: Zukünftig zu erwartenden Nachfragepotenziale und Schnittpunkte von Verkehrsströmen im Einzugsbereich von Mobilstationen wurden bei der Standortabwägung und -auswahl ebenso berücksichtigt wie vorhandene und geplante Mobilitätsangebote.
- ... **integrativ**: Insgesamt 47 Standortvorschläge aus der Kommunalpolitik, des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Stadtverwaltung und von sonstigen Institutionen in Münster wurden bevorzugt im Hinblick auf ihre Eignung als Mobilstationsstandort geprüft (s. Kapitel 6.6).

Transparentes und zukunftsfähiges Standortauswahlverfahren

Das für die Standortfindung entwickelte Auswahlverfahren ist ...

- ... **transparent**: Die Auswahlkriterien für die Standortfindung sowie für das Abwägungs- und Auswahlverfahren genutzten Daten sind offengelegt (s. Kapitel 6, Anhang 3 und 4). Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse und erleichtert die Suche nach Alternativstandorten, falls ein präferierter Standort - z. B. aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit - nicht zur Verfügung stehen sollte.
- ... **zukunftsfähig**: Die entwickelte Methodik ist offen für Anpassungen. Beispielsweise lassen sich die verwendeten Bewertungskriterien ändern oder erweitern. Sollten im Laufe der Zeit neue für Mobilstationen relevante Mobilitäts-, Service- und Informationsangebote entstehen, lassen sich diese nachträglich sowohl in das hierarchische Ausstattungskonzept (s. Kapitel 5), als auch in die Standortbewertung (s. Kapitel 6.5) einbeziehen.

Flexibles Standortkonzept

Das vorliegende Standortkonzept für Mobilstationen basiert in weiten Teilen auf dem aktuell bzw. absehbar vorhandenen ÖPNV-Haltestellennetz und spiegelt die aktuellen Vorstellungen der Stadt Münster zur stadträumlichen und verkehrlichen Entwicklung wider. Die Umsetzung des Konzepts ist langfristig ausgerichtet und wird sich nur schrittweise realisieren lassen. In dieser Zeit können sich äußere Rahmenbedingungen ändern oder neue städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsperspektiven ergeben, die eine Anpassung des Standortkonzepts erforderlich machen. Auch die physische und rechtliche Verfügbarkeit der benötigten Flächen für die Infrastruktur der Mobilstationen wird erst im Zuge der Umsetzung geklärt werden können.³ Die ausgewiesenen Mobilstationsstandorte sind daher als **Standortvorschläge** zu verstehen, deren abschließende Realisierbarkeit im Vorfeld der Umsetzung jeweils zu überprüfen ist. Bei veränderten Prämissen sind Anpassungen jederzeit möglich. Das verwendete Verfahren für die Standortbewertung und -auswahl bietet hierfür die entsprechende Flexibilität. Ungeachtet dessen bietet das Standortkonzept eine gute Grundlage für eine strategische Flächensicherung an den vorgeschlagenen Standorten.

Funktionale Einordnung des Standortkonzepts in die Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Münster

Zwischen dem Mobilstationskonzept, und damit auch dem vorliegenden Standortkonzept, sowie anderen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten bzw. -planungen gibt es zahlreiche Berührungspunkte. Diese Schnittmengen wurden bei der Konzepterarbeitung identifiziert und berücksichtigt, so dass eine Integration in die Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Münster gesichert ist.

► **Park+Ride-Konzept**

Einige der vorgeschlagenen Standorte für Mobilstationen der Stationsklasse L und M bieten durch ihre Lage an den großen Straßenachsen, die Münster mit seinem Umland verbinden, optimale Bedingungen für die Nutzung als Park+Ride-Standort. Alle wichtigen Relationen sind abgedeckt. Somit besteht die Chance, den in die Stadt einbrechenden Pkw-Verkehr an den Mobilstationen bereits frühzeitig auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken.

► **Konzept für das Parken im öffentlichen Straßenraum**

Die Stadt Münster arbeitet aktuell an einem Konzept für die Neuordnung des Parkens im öffentlichen Straßenraum für den erweiterten Innenstadtbereich. Mobilstationen erhöhen für Pkw-Nutzende die Zugänglichkeit zu alternativen Mobilitätsangeboten und bieten daher die Möglichkeit, den gegebenenfalls aus dem Parkraumkonzept resultierenden Wegfall von Parkraum zu kompensieren.

► **SPNV-Verknüpfung**

Das Standortkonzept sieht vor, alle Bahnhöfen im Stadtgebiet mit einer Mobilstation auszustatten. Damit wird die Verteilung der heutigen Mobilstationen fortgeschrieben. Aufgrund der teilweise sehr randseitigen Lage der Bahnhöfe in den

³ hier nur grobe Prüfung zu vorhandenen Freiflächen

peripheren Stadtteilen und der eingeschränkten Bedienung im Busverkehr ist deren Vernetzungswirkung mitunter jedoch gering, so dass hier nicht in allen Fällen eine Mobilstation der Klasse L gerechtfertigt erschien. Allen Bahnhöfen im Stadtgebiet ist aber mindestens eine Mobilstation der Klasse M zugeordnet.

► **Verknüpfungen mit dem zukünftigen ÖPNV-Hochleistungsnetz**

Die genaue Netzgeometrie eines zukünftigen ÖPNV-Hochleistungsnetzes in Münster steht noch nicht fest. Unter den für den Ausbau zur Mobilstation vorgeschlagenen ÖPNV-Haltestellen befinden sich jedoch viele zentrale Haltestellen im Stadtgebiet, die zukünftig aller Voraussicht nach wichtige Umsteigepunkte zwischen dem Hochleistungs-ÖPNV, weiteren Produkten des städtischen ÖPNV (Ergänzungslinien, Stadtteilverbindungen und Bedarfsverkehr LOOPmünster) sowie anderen Verkehrsmitteln sein werden und die sich daher für eine Aufwertung zu einer zeitgemäßen Mobilstation anbieten. In der Innenstadt sind dies beispielsweise die drei ÖPNV-Knotenpunkte des sogenannten "Umsteigedreiecks"⁴: Hauptbahnhof, Schloßplatz/Neutor (jeweils L-Mobilstationen) sowie Ludgeriplatz (M1-Mobilstation). Außerhalb der Innenstadt sind dies beispielweise die heutigen Mobilstationen Weseler Straße, Nieberdingstraße / Albersloher Weg oder Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege, die jeweils als L-Mobilstation vorgeschlagen sind und die an möglichen ÖPNV-Hochleistungsachsen liegen. Genaue Vorgaben können jedoch in diesem Standortkonzept nicht gemacht werden. Wichtig wird vielmehr sein, die Umsetzungsplanungen für den Hochleistungs-ÖPNV und für das Mobilstationskonzept im laufenden Planungsprozess kontinuierlich aufeinander abzustimmen.

► **Einordnung in den Masterplan Mobilität Münster 2035+**

Aktuell wird mit dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ der konzeptionelle Rahmen für die Mobilität der Zukunft in Münster erarbeitet. Ein zentrales Ziel des Masterplans ist es, multi- und intermodale Wegeketten attraktiver zu machen. Das Mobilstationskonzept - bestehend aus Qualitätsstandards (Teil A) und Standortkonzept (Teil B) - ist dabei ein wichtiger Baustein auf dem Weg, den Verkehr in Münster perspektivisch klimaneutral zu machen. Hierbei geht das vorliegende Standortkonzept in seiner Detaillierung und Differenzierung weit über den strategischen Charakter des Masterplans Mobilität hinaus.

Die übergeordnete funktionale Einordnung des Mobilstationskonzepts in das zukünftige Gesamtverkehrssystem muss daher im Masterplan Mobilität Münster 2035+ erfolgen und nicht umgekehrt. Anhaltspunkte für eine übergeordnete Einordnung sind in diesem Kapitel 3 mehrfach aufgezeigt (u. a. Schnittstellen- und Verknüpfungsfunktion von Mobilstationen, Abbau von Nutzungshemmnissen bei intermodaler Mobilität durch schnelle fußläufige Erreichbarkeit der Mobilstationsstandorte, „Abfangen“ des aus dem Umland einbrechenden MIV durch Mobilstationen mit P+R-Anlagen an wichtigen Einfallstraßen im Stadtrandbereich).

⁴ Die Innenstadt-Haltestellen Hauptbahnhof, Schloßplatz/Neutor und Ludgeriplatz sollen im zukünftigen ÖPNV-Netz zu zentralen Umsteigeknoten werden und zusammengenommen ein „Umsteigedreieck“ mit Anschlüssen in alle Richtungen bilden.

4 Bestandsanalyse

4.1 Übersicht

Aktuell sind im Stadtgebiet von Münster zehn Standorte als Mobilstationen ausgewiesen, die ursprünglich als „Umsteigegürtel“ für den einpendelnden Stadt-Umland-Verkehr konzipiert wurden (siehe Abbildung 1):

- Albachten Bahnhof
- Albersloher Weg / Niederdingstraße
- Amelsbüren Bahnhof
- Hilstrup Bahnhof
- Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park
- Roxel Bahnhof
- Sprakel Bahnhof
- Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege
- Weseler Straße
- Zentrum Nord Bahnhof

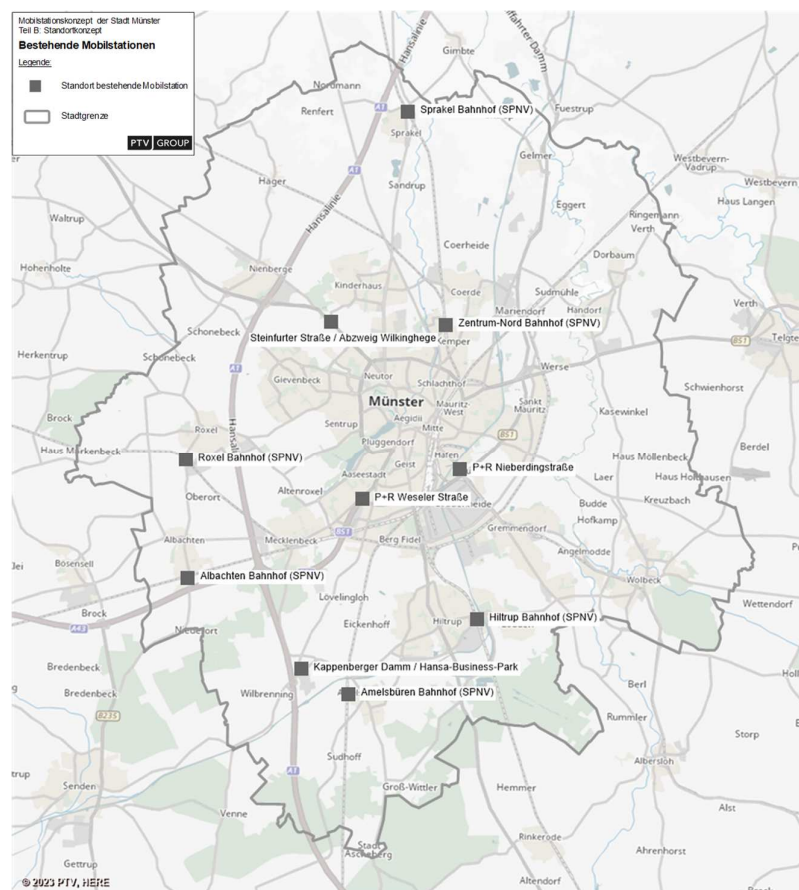


Abbildung 1: Übersicht zu den bestehenden Standorten von Mobilstationen

Alle bestehenden Mobilstationsstandorte liegen an ÖPNV-Haltestellen.

Neben den oben genannten Standorten sind weitere Bahnhöfe und wichtige Bushaltestelle im Stadtgebiet mit Park+Ride-Anlagen (P+R) und Bike+Ride-Anlagen (B+R) ausgestattet. Diese sind jedoch nicht als Mobilstationen gekennzeichnet.

4.2 Stadträumliche Lage der Mobilstationen

Alle Mobilstationsstandorte sind gut an das ÖPNV- und Straßennetz angebunden. Sie liegen an Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) oder unmittelbar an bzw. in kurzer Entfernung zu klassifizierten Einfallstraßen aus dem Umland, also an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen (siehe Tabelle 1). Die meisten Mobilstationen finden sich dabei in den außen liegenden Stadtteilen von Münster, während drei Mobilstationen unmittelbar im Übergangsbereich zur Kernstadt liegen, hier jedoch jeweils an wichtigen Einfallstraßen aus dem Umland (z. B. Albersloher Weg / Nieberdingstraße, Weseler Straße). An allen Standorten bestehen gute Übergangsmöglichkeiten zwischen MIV, Radverkehr und dem städtischen ÖPNV.

Aus der Lage der bestehenden Mobilstationen wird deutlich, dass diese vor allem darauf abzielen, den über die Stadtgrenze einbrechenden Pkw-Verkehr sowie den Verkehr zwischen den außen gelegenen Stadtteilen und der Innenstadt möglichst frühzeitig auf den öffentlichen Nahverkehr (SPNV, Stadtbus) zu lenken. Die Mobilstationen übernehmen damit weitgehend die Funktion von P+R- und B+R-Anlagen und sind vor allem ein Angebot für den Stadt-Umland-Verkehr (Berufs- und Ausbildungspendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre). Für die intermodale Mobilität der Münsteraner Bevölkerung haben sie bislang nur eine sehr geringe Bedeutung und sie leisten nur einen geringen Beitrag zur Verbesserung der intermodalen Mobilität für Wege innerhalb der Stadt Münster. Auch im Hinblick auf die einbrechenden Stadt-Umland-Verkehre liefern sie kaum Anreize, das Auto am Wohnort stehen zu lassen und die gesamte intermodale Wegekette mit anderen Mobilitätsangeboten zurückzulegen.

4.3 Ausstattung der bestehenden Mobilstationen

Anbindung an den ÖPNV

Alle Mobilstationen werden von mindestens einer Stadtbuslinie bedient. Darüber hinaus halten an wenigen Mobilstationen auch Regionalbuslinien aus dem Umland (z. B. Weseler Straße).

Sechs Mobilstationen liegen an SPNV-Haltepunkten im Stadtgebiet. Mit den dort haltenden SPNV-Linien ist der Hauptbahnhof von Münster in nur wenigen Minuten erreichbar. Allerdings gibt es teilweise nur ein Fahrangebot je Stunde und Richtung.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Alle Mobilstationen sind obligatorisch mit P+R-Anlagen ausgestattet. Die Stellplatzkapazitäten sind abhängig von der Lage und den Platzverhältnissen. Die Bandbreite

reicht von 17 Stellplätzen an der Mobilstation Albachten Bahnhof bis zu 175 Stellplätzen an der Weseler Straße (siehe Tabelle 1).

Darüber hinaus bieten fast alle Mobilstationen – mit Ausnahme der Mobilstation Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park – B+R-Anlagen für den Radverkehr, sowohl in Form von frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen (in der Regel Anlehnbügel) als auch in Form von Sammelschließanlagen (Leezenbox) oder individuell nutzbaren Fahrradboxen. An der Mobilstation Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege gibt es nur sehr einfache Fahrradabstellmöglichkeiten ohne Anlehnbügel und Witterungsschutz.

Öffentliche Verleihangebote

In Münster gibt es zwar eine Reihe von öffentlichen Verleih- bzw. Sharing-Angeboten für Pkw (Carsharing), Lastenrad, Fahrrad bzw. E-Bike (Bikesharing) und E-Scooter. Diese Angebote gehören jedoch bislang noch nicht zur obligatorischen Ausstattung von Mobilstationen:

- Ein Carsharing-Angebot gibt es derzeit an den Mobilstationen Albersloher Weg / Nieberdingstraße, Weseler Straße, Zentrum Nord und Hiltrup Bahnhof.
- Bikesharing-Angebote für Fahrrad, E-Bike und Lastenrad sowie E-Scooter-Sharing (Anbieter: Tretty, Leihleeze, Radstation am Hauptbahnhof, Tier, Lime, Bolt) sind in Münster bisher ausschließlich stationsungebunden. Diese können an Mobilstationen verfügbar sein, wenn Mobilstationsnutzende diese an der Mobilstation abgestellt haben; es besteht jedoch keine Verlässlichkeit bezüglich der Verfügbarkeit.

Mobilstation	ÖPNV		MIV Straße	Stellplätze	
	Bus	SPNV		B+R	P+R
Bahnhof Albachten	X	X	K 60, (L 551, A43)	122	17
Albersloher Weg / Nieberdingstraße	X		L 586, (B51)	32	172
Bahnhof Amelsbüren	X	X	K 10, K 39, (A 1)	123	29
Bahnhof Hiltrup	X	X	L 885, K 11, (B 54)	278	96
Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	X		L 885, L 884, (A 1)	-	58
Bahnhof Roxel	X	X	L 529	130	27
Bahnhof Sprakel	X	X	K 21, (L 587)	79	16
Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege	X		B 54, (A 1)	30	50
Weseler Straße	X		B21, B 54, L 551, (A 1/43)	74	175
Bahnhof Zentrum Nord	X	X	(K13)	280	35

Tabelle 1: Ausstattung der bestehenden Mobilstationen

Vor allem aufgrund der sehr eingeschränkten Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten sind die heutigen Mobilstationen im Prinzip konventionelle P+R- bzw. B+R-Anlagen. Sie entsprechen damit nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an ein multimodales Mobilitätsangebot.



Abbildung 2: Sharing-Angebote an Mobilstationen: Albersloher Weg (oben), Bahnhof Albachten (Mitte), Weseler Straße (unten)

4.4 Information zu Mobilstationen

Informationen zu den bestehenden Mobilstationen sind nur sehr eingeschränkt verfügbar, nicht zeitgemäß aufbereitet und teilweise auch unvollständig und fehlerhaft bzw. veraltet:

- Die Mobilstationsstandorte sind zwar einheitlich beschildert, allerdings nur unmittelbar vor Ort. Für Ortsfremde, die den genauen Standort der Mobilstation nicht kennen, fehlen Wegweiser im Straßen- und Radwegenetz. Dies betrifft vor allem Mobilstationen, die nicht direkt an klassifizierten Einfallstraßen oder wichtigen Fahrradrouen liegen.
- Die auf der Beschilderung dargestellten Piktogramme entsprechen nicht immer der Ausstattung vor Ort, wie am Beispiel des B+R-Piktogramms an den Mobilstationen Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park erkennbar ist (siehe Abbildung 3); diese Station hat aktuell keine B+R-Anlage.
- Daten zur Belegung der Stellplätze an den P+R- und B+R-Anlagen werden derzeit noch nicht erfasst und können somit den Nutzenden von Mobilitätsstationen nicht zur Verfügung gestellt werden. Nutzende erhalten damit erst vor Ort die Information, ob noch freie Stellplätze verfügbar sind. Im Falle einer vollständigen Auslastung der Mobilstation führt dies zu zusätzlichen, aber vermeidbaren Verkehren. (Hinweis: An der Mobilstation Albersloher Weg / Nieberdingstraße wird zurzeit ein Pilotprojekt zur automatischen Erfassung der Belegungssituation von P+R-Plätzen mittels Sensoren im Rahmen des Smart-City-Reallabors durchgeführt.)



Abbildung 3: Information zu Mobilstationen - fehlerhafte Vor-Ort-Beschilderung

4.5 Erschließungswirkung der bestehenden Mobilstationen

Ausgehend von der Annahme, dass die bestehenden Mobilstationen mit ihrer geringen Ausstattung am ehesten der geplanten Größenklasse S für Mobilstationen entsprechen, wurde die aktuelle Erschließungswirkung auf Basis eines Einzugsbereiches mit einem Radius von 500 m (Luftlinie) ermittelt (siehe Abbildung 4).

Hieraus ergibt sich eine Erschließung von

- rd. 12.300 Einwohnern (ca. 4 % aller Einwohner von Münster),
- rd. 15.200 Beschäftigten (am Arbeitsort) (ca. 7 % aller Beschäftigten in Münster),
- rd. 1.000 Schülern an weiterführenden Schulen (ca. 4 % aller Schüler an weiterführenden Schulen in Münster) und
- rd. 300 Studierenden in Hochschuleinrichtungen (ca. 1 % der Studierenden in Münster).

Die Erschließungswirkung der bestehenden Mobilstationen für das Stadtgebiet ist damit gering, was sich u. a. mit deren bisheriger Ausrichtung auf den Stadt-Umland-Verkehr erklärt. Um sich dem Ziel einer flächendeckenden Erweiterung des Mobilstationsnetzes zu nähern, wird also ein deutlicher Ausbau des Mobilstationsnetzes erforderlich sein.

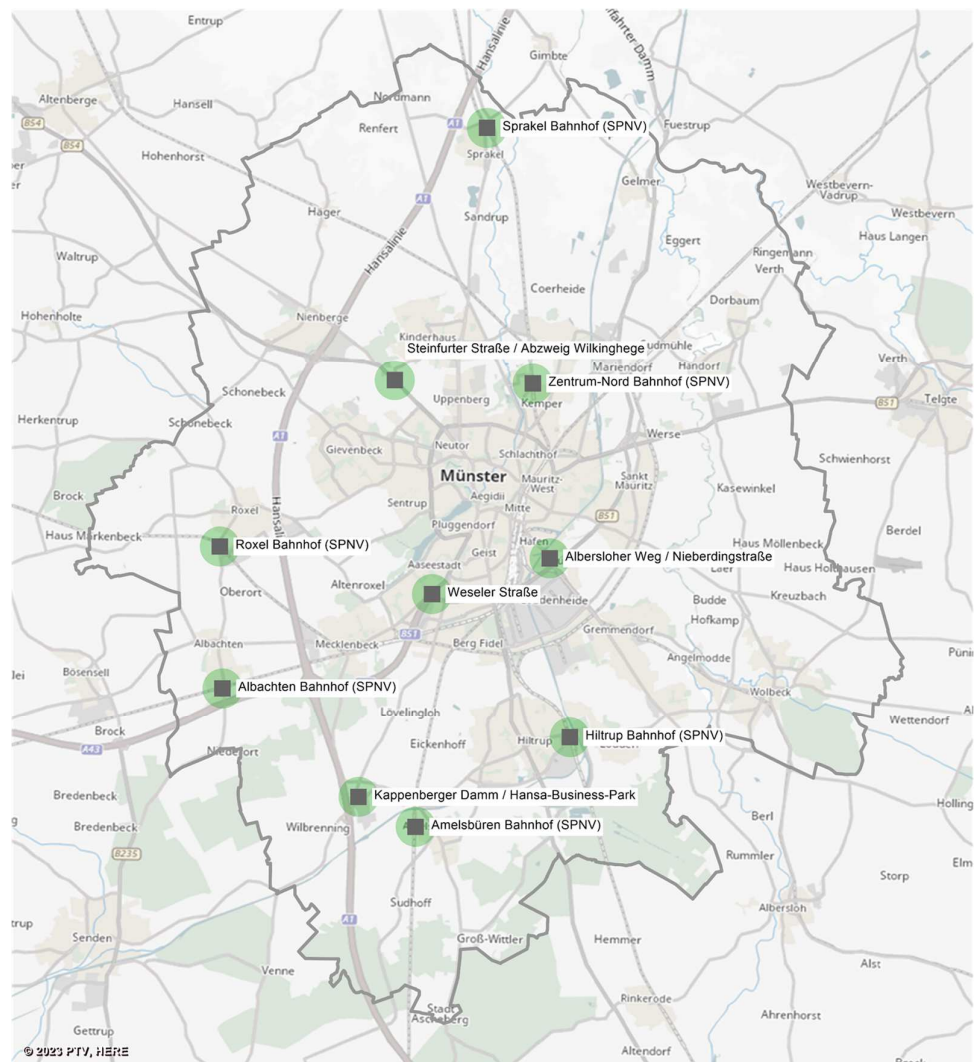


Abbildung 4: Erschließungswirkung der bestehenden Mobilstationen bei einem Erschließungsradius von 500 m

5 Ausstattungsmerkmale der zukünftigen Mobilstationen

Das „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil A: Qualitätsstandards“ sieht eine Hierarchisierung der Mobilstationsstandorte in Abhängigkeit von Nutzendenpotenzial, Wegezwecken, stadträumlicher Lage bzw. Lage im Verkehrsnetz und Flächenverfügbarkeit vor. Diese Hierarchisierung wurde mit der Einführung von drei Größen- bzw. Stationsklassen für Mobilstationen umgesetzt (s. Tabelle 2). Hierbei wurden den Größenklassen Funktionen zugeordnet, die Mobilstationen in einem zukünftigen Mobilstationsnetz bzw. im Verkehrsnetz übernehmen sollen. Hierüber ergibt sich auch die jeweilige Ausstattung (Art und Anzahl der verfügbaren Angebote), was nicht notwendigerweise identisch mit dem physischen Platzbedarf ist.

Größenklasse (Stationsklasse)	Funktion	Ausstattungsziel
S	Erschließung (Zugangs- oder Zielpunkte)	mind. 3 Mobilitätsangebote, ergänzt um begleitende Informationsangebote
M	Vernetzung & Erschließung	mind. 4 Mobilitätsangebote, ergänzt um begleitende Service- und Informationsangebote
L	Vernetzung	mind. 6 Mobilitätsangebote, ergänzt um begleitende Service- und Informationsangebote

Tabelle 2: Größen-/Stationsklassen von Mobilstationen mit Funktionen und Ausstattungszielen

Um die Ausstattungsziele zu erreichen, lassen sich Mobilitäts-, Service- und Informationsangebote (Module) an Mobilstationen in vielfältiger Weise miteinander kombinieren. Zu berücksichtigen ist dabei, dass insbesondere für kostenintensivere Angebote eine bestimmte Mindestnachfrage vorhanden sein sollte, um diese wirtschaftlich vertretbar anbieten zu können. Auch unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten eignen sich nicht alle Module für alle Mobilstationsstandorte gleichermaßen. Mobilstationen der Stationsklasse L werden daher deutlich seltener anzutreffen sein als die „Basis“-Mobilstationen der Stationsklasse S. Der nachfolgende Vorschlag zur Zuordnung der Module unterscheidet daher nach zwingenden, alternativen (jeweils eins von mehreren zwingend) und optionalen Modulen. Bei der Standortsuche für die drei Stationsklassen ist dies zu berücksichtigen.

Darüber hinaus spielt die Dynamik des Mobilitätsmarkts eine Rolle. Der nachfolgende Vorschlag für eine Zuordnung von Modulen zu den drei Stationsklassen von Mobilstationen spiegelt daher die aktuelle Situation des Mobilitätsmarkts wider (s. Tabelle 3). Berücksichtigt wurden nur in Münster bereits heute vorhandene sowie mittelfristig absehbare Mobilitäts-, Service- und Informationsangebote. Der Vorschlag ist somit vornehmlich als eine Orientierung und weniger als eine verbindliche Vorgabe zu verstehen. Zukünftige – auch technologische – Entwicklungen im Mobilitätsmarkt können eine Anpassung bei der Auswahl und Zuordnung der Module erforderlich machen.

Ausstattungsmodul	Stationsklasse		
	S	M	L
Mobilitätsangebote			
ÖPNV-Haltepunkt	X ¹	X	X
SPNV-Haltepunkt		(x)	(x)
Fernbus-Haltepunkt			(x)
Taxistand		(x)	(x)
Radabstellanlagen/Leezenbox	X	X	X
Lastenradstellplätze	²	X	X
Shared-Mobility-Flächen (z. B. für Verleihräder ³ oder E-Tretroller)	x	x	X
Carsharing-Station ³	x	x	X
Pkw-Stellplätze		(x)	(x)
Quartiersgarage/P+R-Anlage		(x)	(x)
Serviceangebote			
Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge ⁴		X	X
Briefkasten/Packstation		(x)	X
Gastronomie (z. B. Kiosk)		(x)	(x)
Fahrrad-Selfservice (Luft, Werkzeug)		(x)	X
Fahrrad-Reparaturservice		(x)	(x)
Verkaufsautomaten Fahrscheine		(x)	X
Sonstige Verkaufsautomaten		(x)	(x)
WLAN-Zugangspunkt		X	X
Unterhaltungsangebote für Kinder		(x)	(x)
Öffentliche Toilette		(x)	X
Wickelmöglichkeit		(x)	(x)
Informationsangebote			
Hinweisschild/Informationsstele	X	X	X
Informationspunkt mit Beratung			(x)
Übersichtsplan Mobilstation, Stadtplan		X	X
Detailinformationen (z. B. Fahrpläne)	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation	(x)	X	X
Dynamische Parkraumauslastung ⁵		(x)	X
Notruf- und Informationssprechstelle		(x)	X
X = zwingend x = alternativ (je 1 zwingend) (x) = optional			

¹ Ausnahmen im Einzelfall möglich, z. B. in städtebaulichen Entwicklungsquartieren ohne existierende ÖV-Haltestelle

² Sollten Lastenradstellplätze auch für Standorte in Frage kommen, die für S-Mobilstationen vorgesehen sind, werden diese zu einer M-Mobilstation hochgestuft.

³ S- und M-Mobilstationen im Innenstadtbereich: Vorrang von Verleihrad- vor Carsharing-Angebot prüfen; Begründung: begrenzte Flächenverfügbarkeit und umweltfreundliches „Letzte-Meile“-Verleihrad-Angebot für Berufspendelnde und Besuchende der Innenstadt. S- und M-Mobilstationen außerhalb der Innenstadt: Vorrang von Carsharing- vor Verleihrad-Angebot prüfen; Begründung: größere Flächenverfügbarkeit, geringerer Verleihrad-Bedarf in Stadtrandbereichen und Förderung von Carsharing als Alternative zum eigenen Pkw

⁴ sofern Pkw-Stellplätze vorhanden

⁵ sofern P+R-Anlage vorhanden

Tabelle 3: Zuordnung von Mobilitäts-, Service-, Informationsangeboten zu den Stationsklassen

6 Methodisches Vorgehen bei der Ermittlung und Bewertung von Standorten für Mobilstationen

6.1 Recherche zu vorliegenden Bewertungsverfahren und Orientierungswerten

Zunächst erfolgte eine kursorische Recherche zu bereits vorliegenden Bewertungsverfahren, die eine systematische und zugleich transparente Standortermittlung von Mobilstationen ermöglichen. In diesem Zusammenhang wurde auch nach Orientierungswerten für Einzugsbereiche von Mobilstationen bzw. zu Mindestnachfragepotenzialen für einzelne Mobilitäts- und Serviceangebote gesucht. Die Recherche brachte folgende Ergebnisse:

- Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet seit vielen Jahren Richtlinien und Empfehlungen für die Planung und Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur. Die „Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr -Teilpapier 3: **Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte, Ausgabe 2020** [FGSV 2020] enthalten keine Orientierungswerte zur räumlichen Verteilung von Mobilstationen und deren Ausstattungsmodulen. Auf Rückfrage beim Leiter der Arbeitsgruppe Multi- und Intermodalität ist dies auch nicht geplant.
- Der **Leitfaden Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt** [BBSR, 2015) enthält keine Orientierungswerte zur räumlichen Verteilung.
- Das **Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen** [Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022] enthält keine Orientierungswerte zur räumlichen Verteilung.
- Das im Rahmen des **Projekts MobistaR** (Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen) entstandene Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen [IGES 2021] enthält lediglich eine Bewertungsmatrix für Ausstattungselemente verschiedener Mobilitätsstationstypen in Abhängigkeit von der Lage, aber keine Orientierungswerte zur räumlichen Verteilung.
- Das **Konzept Mobilitätsstationen für Kiel** der Landeshauptstadt Kiel [LH Kiel o. Datum] empfiehlt:
 - Flächendeckend ist ein Grundangebot für regelmäßige Bedarfe direkt am Ort der Nachfrage vorzuhalten.
 - Angebote, die seltener nachgefragt werden, sollten nur an ausgewählten Mobilitätsstationen ergänzend bereitstehen; diese müssen in angemessener Zeit auch aus größeren Distanzen mit dem Rad, dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erreichen sein.
 - Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen bestehen grundsätzlich überall dort, wo sich die Nachfrage mehrerer Mobilitätsangebote sinnvoll bündeln lässt.
 - Das Konzept enthält keine Orientierungswerte zur räumlichen Verteilung.

- ▶ Das **Mobilitätskonzept für den Landkreis Soest** [team red 2021] enthält je Stationsklasse Orientierungswerte für das Einwohnerpotenzial und Dimensionierungsempfehlungen für ausgewählte Mobilitätsangebote, die sich jedoch nur sehr eingeschränkt auf die Stadt Münster übertragen lassen:
 - ▶ Größenklasse 2 oder L: Große (städtische) Mobilitätsstationen an zentralen Orten (z.B. Bahnhöfen, Innenstadt)
 - ▶ in der Regel Verknüpfung von mehr als drei Verkehrsmitteln
 - ▶ Einzugsbereich im 5 Km-Radius: 5.000 Einwohner
 - ▶ Bestand: 5 - 10 Carsharing-Fahrzeuge
 - ▶ 10 Leihfahrräder und 5 Pedelecs, ggf. zwei Lastenräder
 - ▶ gesicherte Abstellanlage für mindestens 20 Fahrräder und 10 Pedelecs, alternativ Radstation/Fahrradgarage
 - ▶ Größenklasse 3 oder M: (Mittlere Mobilitätsstationen)
 - ▶ möglichst Verknüpfung von mindestens drei Verkehrsmitteln
 - ▶ Einzugsbereich im 5-km-Radius: 2.500 Einwohner
 - ▶ Bestand: 3 - 5 Carsharing-Fahrzeuge
 - ▶ 5 Leihfahrräder, 2 - 3 Pedelecs
 - ▶ gesicherte Abstellanlage für mindestens 10 Fahrräder und 5 Pedelecs
 - ▶ Größenklasse 5 oder XS: (Kleinste Mobilstationen, z. B. an Bundes- und Landesstraßen, aber auch in kleineren Siedlungsgebieten, ÖPNV-Anbindung)
 - ▶ Einzugsbereich 2,5 Km-Radius für: Einwohnerzahl unerheblich
 - ▶ zur Versorgung von Ortschaften ohne oder mit geringer ÖPNV-Anbindung
 - ▶ Fahrradboxen für bis zu 10 Fahrrädern inkl. Pedelecs
- ▶ Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat ein **NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen** [NWL 2022] erarbeiten lassen. Mittels eines dialogorientierten, partizipativen Mobilstationen-Standortauswahlverfahrens wurden potenzielle Mobilstationsstandorte identifiziert, darunter 22 Standortvorschläge für die Stadt Münster überwiegend an Bahnhöfen, und deren örtlicher Ausbaustandard sowie weitere Gegebenheiten, wie z. B. ÖPNV-Anbindung und Shared-Mobility-Angebote im Umfeld erfasst. Anschließend wurden die potenziellen Standorte einer Raumkategorie zugeordnet; maßgebliche Kriterien der Raumkategorisierung waren die räumliche Lage bzw. die Integration in Siedlungsstrukturen, der Schnellverkehrsanschluss sowie der Vernetzungsgrad mit benachbarten Mobilstationen im 2-km-Einzugsbereich. Die Raumkategorisierung diente jedoch nicht der Standortauswahl oder -eingrenzung, sondern war Grundlage für standortspezifische Ausstattungsempfehlungen in Abhängigkeit von der Raumkategorie.

Unabhängige Standortauswahlkriterien, Erreichbarkeitsstandards oder Einzugsradien für Mobilstationen wurden hierbei nicht formuliert. Auch eine überschlägige Quantifizierung der Nachfragepotenziale im Einzugsbereich der vorgeschlagenen Standorte erfolgte nicht.

- ▶ Im **Leitfaden Mobilitätsstationen der Stadt Wien** [Stadt Wien 2018] werden Empfehlungen für die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel des Zielgebiet Donauefelds abgeleitet. Neben qualitativen Anforderungen an den konkreten Standort von Mobilstationen enthält der Leitfaden auch Abstandsempfehlungen:
 - ▶ Abstand zwischen Mobilitätsstationen:
 - ▶ Mobilitätsstationen mit Grundausstattung (ÖPNV-Anbindung möglich): 300 bis 600 m (entspricht Einzugsradius von maximal 300 m)
 - ▶ Mobilitätsstationen Plus (ÖPNV-Anbindung zwingend): 600 bis 1.000 m (entspricht Einzugsradius von maximal 500 m)
 - ▶ Faustregel: Die Distanz zwischen Wohnort und Mobilitätsstation sollte 300 Meter nicht überschreiten.

Fazit:

Ein transparentes, auf die Stadt Münster übertragbares Bewertungsverfahren mit einheitlichen Bewertungskriterien zur Ermittlung von geeigneten Mobilstationsstandorten konnte nichtgefunden werden.

Mit Ausnahme des Leitfadens Mobilitätsstationen der Stadt Wien ergab die Recherche auch keine verwertbaren bzw. übertragbaren Orientierungswerte für das Mobilstationskonzept der Stadt Münster, wobei sich die Abstandsempfehlungen in Wien auch nur auf Stadtentwicklungsgebiete beziehen.

6.2 Überblick zum methodischen Vorgehen

Da bislang kein anerkanntes Verfahren zur Standortermittlung von Mobilstationen zur Verfügung steht, wurde entschieden, für die Aufgabenstellung in der Stadt Münster ein eigenes Verfahren zu entwickeln. Neben der Anpassung von etablierten Analysemethoden der Entscheidungstheorie wurden hierbei auch grundsätzliche Überlegungen zur Erreichbarkeit von Mobilstationen im Stadtraum (planerischer Ansatz) angestellt.

Die sieben Schritte des methodischen Vorgehens sind nachfolgend kurz skizziert:

- ▶ Schritt 1: Vorüberlegungen zum planerischen Ansatz
Die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Münster bestimmen die Funktion, die Mobilstationen im Verkehrssystem übernehmen sollen. Hieraus lassen sich Anforder-

rungen an deren Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad ableiten. Am Beispiel von zwei gegensätzlichen Ansätzen zur Verteilung von Mobilstationen im Stadtraum werden diese Erreichbarkeitsanforderungen den Wirtschaftlichkeitszwängen, denen die Anbieter von Mobilitäts- und Serviceangeboten an Mobilstationen unterliegen können, gegenübergestellt.

➤ Schritt 2: Ableitung von Erschließungsgrundsätzen

Ausgehend von den Vorüberlegungen zum planerischen Ansatz (Schritt 1) werden Erschließungsgrundsätze für die Verteilung von Mobilstationsstandorten im Stadtgebiet Münster formuliert. Diese betreffen einen Mindesterschließungsgrundsatz in Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial, Orientierungswerte für Einzugsbereiche von Mobilstationen in Abhängigkeit von der Stationsklasse sowie die räumliche Verknüpfung von Mobilstationen mit ÖPNV-Haltestellen.

➤ Schritt 3: Nutzwertanalyse der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet

Im Vergleich der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet zeigen sich deutliche Unterschiede im Hinblick auf das erschlossene Potenzial und bereits vorhandene bzw. geplante Mobilitätsangebote im Einzugsbereich der Haltestellen. Um diejenigen Haltestellen zu ermitteln, die im Vergleich mit benachbarten ÖPNV-Haltestellen die höheren Potenziale bzw. die bessere Ausstattung im Einzugsbereich aufweisen, wurde eine Nutzwertanalyse aller bestehenden und geplanten ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet mit Hilfe von gewichteten Bewertungskriterien durchgeführt.

➤ Schritt 4: Bevorzugte Mobilstationsstandorte

Konkrete Standortvorschläge für Mobilstationen aus der Kommunalpolitik, des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der zuständigen Fachbereiche der Stadtverwaltung wurden zusammengetragen. Sie wurden bei der Eingrenzung auf geeignete Mobilstationsstandorte bevorzugt berücksichtigt, sofern wichtige Aspekte nicht dagegensprachen.

➤ Schritt 5: Standortbewertungs- und -auswahlverfahren für Mobilstationen

Um aus der Vielzahl der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Münster diejenigen, zu ermitteln, die sich als Standorte für Mobilstationen am besten eignen, wurden in einem weiteren Arbeitsschritt Bedingungen definiert, die geeignete Mobilstationsstandorte erfüllen sollten. Die Bedingungen (Auswahlkriterien) verknüpfen die Erschließungsgrundsätze (Schritt 2) mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse (Schritt 3) in einem Auswahlverfahren. Die als bevorzugt gekennzeichneten Standorte für Mobilstationen (Schritt 4) erhielten Priorität. Die Eingrenzung und Auswahl der Standorte erfolgte nach einem „Top-Down-Ansatz“ (von Stationsklasse L über Stationsklasse M zu Stationsklasse S).

➤ Schritt 6: Qualitative Bewertung der ermittelten Mobilstationsstandorte

Die über die konsequente Anwendung des quantitativen Bewertungsverfahrens in Schritt 5 ermittelten Mobilstationsstandorte wurden einer weiteren qualitativen Bewertung durch die Stadtverwaltung Münster unterzogen. Hierbei spielte fachplanerische Expertise (u. a. Berücksichtigung von langfristigen Planungen) ebenso eine Rolle wie vertiefte Ortskenntnisse (u. a. Platzverhältnisse). Soweit

dies begründbar war, wurden die in Schritt 5 ermittelten Mobilstationsstandorte durch Standorte ersetzt, die in der Praxis geeigneter erscheinen.

► Schritt 7: Abschließende Standortvorschläge

In diesem Arbeitsschritt wurden die abschließende Standortvorschläge für die drei Stationsklassen von Mobilstationen zusammengetragen (s. Kapitel 7).

In den nachfolgenden Kapiteln 6.3 bis 6.6 werden die zentralen methodischen Schritte näher erläutert.

6.3 Vorüberlegungen zur räumlichen Verteilung von Mobilstationen

Die intermodale Mobilität ist eine intelligente Form von Mobilität, wenn für jede Wegetappe in Abhängigkeit vom Charakter der Wegetappe (Entfernung, Topografie, Sicherheit usw.), den äußeren Bedingungen (z. B. Wetter, Stellplatzverfügbarkeit am Ziel) sowie den Fähigkeiten und Präferenzen des Verkehrsteilnehmenden das jeweils optimale, umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt wird. Werden hierbei Fahrten mit dem privaten Pkw durch geteilte Fahrzeuge bzw. geteilte Fahrtangebote ersetzt, verringert dies die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch den motorisierten Individualverkehr und ermöglicht eine effizientere Verkehrsabwicklung. Allerdings ist der Organisationsaufwand für intermodale Wegen in den meisten Fällen höher als bei monomodalen Wegen mit dem Pkw.

Mobilstationen sind daher wichtige Bausteine bei der Verknüpfung der einzelnen Wegetappen zu intermodalen Wegen, da sie

- a) einen Systemzugang zum intermodalen Mobilitätsangebot bieten,
- b) die Verfügbarkeit von umweltfreundlichen privaten und öffentlich verfügbaren Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten sicherstellen und
- c) eine schnelle und physisch nahtlose Verknüpfung zwischen diesen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten ermöglichen.

Damit kommt den Mobilstationen eine wichtige Funktion bei der Verringerung des Organisationsaufwandes für intermodale Wege zu: Je geringer dieser für die Verkehrsteilnehmenden ist, umso höher wird deren Bereitschaft sein, den geplanten Weg als intermodale Wegekette zurückzulegen. Maßgebend ist hierbei insbesondere, wie aufwändig sich der Systemzugang gestaltet; konkret: **Wie und in welcher Zeit ist die nächste Mobilstation erreichbar?**

Hieran schließt sich die Frage von Erschließungsstandards für Mobilstationen an, d. h. **Radien für die Einzugsgebiete von Mobilstationen**, die für die **Potenzialermittlung im Rahmen der Standortbewertung** benötigt werden (analog zum Haltestellen-Erschließungsstandard im ÖPNV).

Für die Beantwortung dieser Frage ergeben sich zunächst einmal zwei mögliche Ansätze:

Ansatz 1: Begrenzung der maximalen Zugangszeit für eine niederschwellige Erreichbarkeit (→ Mobilstationen als Angebot der Daseinsvorsorge)

Dieser Ansatz zur Bemessung der räumlichen Verteilung von Mobilstationen bzw. zur Dichte des Stationsnetzes legt den Fokus auf die Sicherstellung eines **niederschweligen Systemzugangs** mit dem Ziel, durch die schnelle Erreichbarkeit der Mobilstationen eine größtmögliche modale Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erreichen (angebotsorientiert). Dies bedeutet, dass möglichst **kurze und barrierefreie Zu- und Abgangswege** zwischen den individuellen Start- und Zielpunkten der Verkehrsteilnehmenden und den Mobilstationen sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad oder E-Bike bestehen sollten. Hieraus lässt sich die Forderung nach einer **Begrenzung der maximalen Zugangszeiten im Fuß- und Radverkehr** (= maximale Luftlinien-Einzugsradien für Mobilstationen) in Verbindung mit einer **gleichmäßigen, flächendeckenden Verteilung von Mobilstationen mit Grundausstattung (Stationsklasse S) im Stadtgebiet** (gemäß der maximalen Luftlinien-Einzugsradien) ableiten.

Höherklassige Mobilstationen (Stationsklasse M und L) erfüllen dabei immer auch die Funktion der jeweils nachrangigen Größenklasse(n), d. h. Mobilstationen der Stationsklasse M erfüllen zugleich auch die Funktionen von „Basis“-Mobilstationen der Stationsklasse S und Mobilstationen der Stationsklasse L erfüllen auch die Funktionen der Stationsklassen S und M.

Dieser Ansatz findet seine Entsprechung in den (Mindest-) Erschließungsstandards für den ÖPNV, die im Nahverkehrsplan u. a. in Form von maximalen Radien für die Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen festgelegt sind [Stadt Münster 2015]. Die Bereitstellung von Mobilstationen und deren Erreichbarkeit käme damit einer kommunalen Aufgabe im Rahmen der Gewährleistung der Daseinsvorsorge gleich.

Ansatz 2: Mindest-Nachfragepotenzial für einen kostendeckenden Betrieb (→ Eigenwirtschaftlichkeit der Mobilitätsangebote)

Bei diesem Ansatz orientiert sich die Verortung von Mobilstationen allein an der räumlichen Verteilung der Nachfragepotenziale im Stadtgebiet (bedarfsorientiert) und der für einen kostendeckenden Betrieb - d. h. ohne Kofinanzierung durch die öffentliche Hand - erforderlichen Potenzialausschöpfung. Die räumliche Verteilung der kommerziell betriebenen Mobilitätsangebote und deren Ausstattung (Stationsklassen der Mobilstationen) werden in diesem Fall von den wirtschaftlichen Kriterien der gewinnorientiert agierenden Mobilitätsdienstleister bestimmt (Ziel der Kostendeckung und entsprechender Geschäftsmodelle) und wären - ähnlich wie heute bei Carsharing-Stationen - vor allem an die Verteilung der Bevölkerungsdichte sowie an sozioökonomischen Strukturen gekoppelt.

Im Ergebnis entsteht eine **ungleichmäßige, nicht flächendeckende Verteilung von Mobilstationen mit Grundausstattung** (Stationsklasse S) im Stadtgebiet; je nach Mobilitätsangebot ergeben sich unterschiedliche, an Mindestpotenzialen orientierte Einzugsradien. Dies wäre zumindest dann der Fall, wenn zur kleinsten Stationsklasse S

immer auch ein kommerziell orientiertes Mobilitätsangebot wie Carsharing oder Bikesharing gehören. Die besondere Bedeutung von flächendeckend verfügbaren und unkompliziert nutzbaren Carsharing-Fahrzeugen besteht jedoch darin, dass diese den Umstieg vom eigenen Pkw auf ein multimodales Mobilitätsangebot in allen Stadtbereichen erleichtern können, was wiederum förderlich auf das angestrebte Ziel der Klimaneutralität im Verkehr wirkt.

Unter dem Gebot der Kostendeckung bei diesem gewinnorientierten eigenwirtschaftlichen Ansatz ließe sich eine gleichmäßige, flächendeckende Verteilung von Basis-Mobilstationen allerdings nur dann erreichen, wenn die Stationsklasse S auf die Verknüpfung von privater Mobilität (Fahrrad, privater Pkw) mit dem ÖPNV beschränkt bliebe, weil nur dann die kommerziellen Interessen von Mobilitätsanbietern (für geteilte Fahrten oder Fahrzeuge) keine Rolle spielen. Dies entspräche funktional den heutigen B+R- und P+R-Stationen.

Spätestens wenn man die räumliche Verteilung und Ausstattung von Mobilstationen der Stationsklassen M und L betrachtet, stellt sich die Frage der Kostendeckung für Carsharing-Stationen u. ä. und damit für deren Verfügbarkeit aber erneut, wenn gleich dann auch größere Einzugsbereiche angesetzt werden können. Da die Frage der Kostendeckung je nach Anbietenden unterschiedlich beantwortet wird, lassen sich bei diesem Ansatz keine Mindesterschließungsstandards in Form von maximal zulässigen Stationsabständen (= maximaler Einzugsradius) vorgeben. Vielmehr **variieren die Mindestpotenziale und damit die Einzugsradien** je nach Mobilitätsangebot und Anbieter bzw. deren Geschäftsmodell.

6.4 Grundsätze und Orientierungswerte für die Ausstattung mit Mobilstationen

6.4.1 Erschließungsgrundsätze für Mobilstationen

Nachfragepotenzialabhängiger Mindesterschließungsgrundsatz

Für eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets von Münster mit Mobilstationen spricht die Bedeutung, die sie als Zugangspunkte zum multimodalen Mobilitätsangebot haben. Damit verbindet sich die Chance, dass Mobilstationen einen **wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität des Verkehrs in Münster** leisten können. Um jedoch im Wettbewerb mit dem „eigenen Auto vor der Haustür“ bestehen zu können und zum Umsteigen zu animieren, müssen Mobilstationen schnell erreichbar sein.

Grundsätzlich lassen sich Mobilstationen mit ihren Mobilitäts- und Serviceangebote auch unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge aber nur dann rechtfertigen, wenn ein Mindestnachfragepotenzial absehbar ist. Für Einrichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet von Münster wird daher ein Mindesterschließungsgrundsatz empfohlen, der sich an dem im Nahverkehrsplan festgelegten Erschließungsgrundsatz im

ÖPNV orientiert⁵, jedoch einen etwas geringeren Schwellenwert vorsieht und der sich nicht nur auf die Einwohner bezieht, sondern auch die Beschäftigten und regelmäßige Besucher der Siedlungsfläche einschließt; entsprechende Daten lagen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Münster vor.

Erschließungsgrundsatz 1: Eine Erschließung mit Mobilstationen erfolgt für zusammenhängende Siedlungsflächen im Stadtgebiet mit einem **Gesamtpotenzial von mindestens 200 Personen** (Einwohner, Beschäftigte, regelmäßige Besucher).

Stadtweit einheitliche Erreichbarkeitsstandards

Sofern Mobilstationen nicht von Park+Ride-Nutzenden im Stadt-Umland-Verkehr genutzt werden, sind der Fuß- und Radverkehr (einschließlich E-Bike) die maßgeblichen Verkehrsarten beim Zu- und Abgang von Mobilstationen mit Erschließungsfunktion (Stationsklassen S und M). Allerdings sind die Nachfragepotenziale im Stadtgebiet sehr unterschiedlich verteilt und wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten und beim Betrieb von Mobilstationen sollten nicht außer Acht gelassen werden. Andererseits unterscheiden sich die Mobilitätsbedürfnisse der in der Innenstadt lebenden Bürgerinnen und Bürger sowie deren akzeptierte Zeiten für Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad kaum von denen der Bürgerinnen und Bürger, die in den äußeren Stadtteilen leben. Aus diesem Grund wird empfohlen, die beiden in den Vorüberlegungen skizzierten und grundsätzlich unterschiedlichen Ansätze (s. Kapitel 6.3) miteinander zu verbinden.

Daher wird empfohlen, im gesamten Stadtgebiet, einheitliche Erreichbarkeitsstandards anzusetzen, die die **verkehrsmittelabhängige Entfernungsakzeptanz der Bevölkerung** ebenso berücksichtigen wie **wirtschaftliche Gesichtspunkte** beim Betrieb von Mobilstationen mit unterschiedlicher Ausstattung bei den Mobilitätsangeboten (s. Kapitel 5).

Erschließungsgrundsatz 2: Entsprechend ihrer unterschiedlichen Ausstattung gelten **unterschiedliche maximale Zugangszeiten für die Stationsklassen S und M**. Diese Erreichbarkeitsstandards **gelten einheitlich im gesamten Stadtgebiet** unabhängig von der Lage der Mobilstation.

Die genannten Erschließungsgrundsätze wurden vom Wissenschaftlichen Beirat für den Masterplan Mobilität Münster 2035+ bestätigt.

⁵ [Stadt Münster 2015]: 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (2015), S. 87: „Zusammenhängende Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern sollen in einem 300 bis 500 m Haltestelleneinzugsradius erschlossen werden.“

6.4.2 Orientierungswerte für Einzugsbereiche von Mobilstationen

In Anlehnung an die im Nahverkehrsplan festgelegten Einzugsradien für ÖPNV-Haltestellen⁵ und unter Berücksichtigung der in der Stadt Wien geltenden Abstandsempfehlungen für Mobilstationen (s. Kapitel 6.1) werden folgende Orientierungswerte als maximalen Zugangszeiten empfohlen:

Mobilstation der Stationsklasse S (Basis-Mobilstation):

Die S-Mobilstation ist von jedem Punkt der erschlossenen Siedlungsflächen **fußläufig in höchstens acht Minuten⁶ (500 m Luftlinie)** erreichbar.

Mobilstation der Stationsklasse M:

Die M-Mobilstation ist von jedem Punkt dieser Siedlungsflächen **fußläufig in höchstens fünfzehn Minuten⁶ (1.000 m Luftlinie)** und **mit dem Fahrrad in höchstens sieben Minuten⁷ (1.000 m Luftlinie)** erreichbar.

Mobilstationen der Stationsklasse L übernehmen vor allem Vernetzungsaufgaben im Verkehrssystem, die Erschließungsfunktion und damit die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist nachrangig. Daher werden für die Stationsklasse L keine maximalen Zugangszeiten empfohlen. Sie erfüllen die Funktion von übergeordneten Knoten im Mobilstationsnetz; ihre Anzahl und Lage ergibt sich aus der Netzgestaltung und der örtlichen Situation. Für die von L-Mobilstationen obligatorisch ebenfalls übernommenen Funktionen der Stationsklassen M und S gelten jedoch weiterhin die o. g. Orientierungswerte für die maximalen Zugangszeiten.

6.4.3 Verknüpfung von Mobilstationen mit ÖPNV-Haltestellen

Der ÖPNV ist das „Rückgrat“ der multimodalen Mobilität. Ein grundlegender Ansatz bei der Ermittlung von geeigneten Mobilstationsstandorten war daher die Überlegung, Mobilstationen nach Möglichkeit immer mit dem ÖPNV zu verknüpfen und daher an oder im unmittelbaren Umfeld von bestehenden oder geplanten ÖPNV-Haltestellen – darunter sind auch Bahnhöfe im Stadtgebiet zu verstehen – zu errichten.

Entsprechend der Ausstattungsmerkmale der zukünftigen Mobilstationen gilt daher:

Mobilstation der Stationsklasse S (Basis-Mobilstation):

Die Ausstattung mit einer **ÖPNV-Haltestellen** ist der **Regelfall**.

Ausnahmen sind im Einzelfall möglich, z. B. in städtebaulichen Entwicklungsquartieren ohne existierende ÖV-Haltestelle.

⁶ mittlere Gehgeschwindigkeit: 5 km/h, Umwegefaktor: 1,3

⁷ mittlere Fahrradgeschwindigkeit: 12 km/h, Umwegefaktor: 1,3

Mobilstation der Stationsklassen L und M:

Die Ausstattung mit einer **ÖPNV-Haltestellen** ist **obligatorisch**.

Im Rahmen der Nutzwertanalyse (Schritt 3) und des Bewertungsverfahrens (Schritt 5) wurden daher ausschließlich bestehende oder geplante ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet als potenzielle Standorte für Mobilstationen betrachtet (s. Kapitel 6.5).

6.5 Nutzwertanalyse der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Münster

6.5.1 Ansatz und Funktion der Nutzwertanalyse

Die Nutzwertanalyse ist ein Verfahren zur Eingrenzung bzw. zur Auswahl von Alternativen bei mehreren Zielgrößen und zur systematischen Entscheidungsfindung. Hierbei werden geeignete, voneinander unabhängige quantitative und gegebenenfalls auch qualitative Bewertungskriterien verwendet, die den Nutzen und den Aufwand der betrachteten Alternativen beschreiben. Im vorliegenden Konzept ist die Nutzwertanalyse aller vorhandenen ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet ein maßgeblicher Indikator bei der Standortermittlung von Mobilstationen.

Die Nutzwertanalyse fokussiert hierbei auf den **„Nutzen“ der ÖPNV-Haltestellen**, der sich aus den **zukünftigen Nachfragepotenzialen** und aus den **vorhandenen bzw. geplanten Mobilitätsangeboten im Einzugsbereich** der Haltestellen ergibt.

Mittels definierter Bewertungskriterien für die Standortbewertung (s. Kapitel 6.5.2) erfolgt eine einheitliche und transparente Erfassung des „Nutzens“. Gewichtet sind die einzelnen Bewertungskriterien entsprechend ihres geschätzten Beitrags zum Nutzen.

Allen Bewertungskriterien ist eine eigene Intervallskala mit Werteintervallen zugeordnet, wobei jedes Werteintervall einer bestimmten Nutzwertpunktzahl entspricht, die zugleich das Gewicht des Bewertungskriteriums widerspiegelt. Die ermittelten Werte für die Nachfragepotenziale und Mobilitätsangebote im Einzugsbereich einer betrachteten ÖPNV-Haltestelle lassen sich den Werteintervallen zuordnen und die jeweiligen Nutzwertpunkte ermitteln. Die Summe der Nutzwertpunkte über alle Bewertungskriterien ergibt die Gesamtnutzwertpunkte einer ÖPNV-Haltestelle. Anhand dieser Werte lassen sich benachbarte ÖPNV-Haltestellen im Hinblick auf die Erschließungswirkung, auf Potenziale und Mobilitätsangebote in ihrem Einzugsbereich miteinander vergleichen und die Ergebnisse bei der Standortermittlung für Mobilstationen berücksichtigen.

6.5.2 Bewertungskriterien für die Standortbewertung

Für die Nutzwertanalyse von ÖPNV-Haltestellen wurden insgesamt 16 Bewertungskriterien definiert (s. Tabelle 4), darunter alle verkehrsrelevanten Raumstrukturgrößen. Die entsprechenden Daten zu den Bewertungskriterien wurden stadtweit erfasst und in ei-

nem Verkehrsmodell entweder Flächenobjekten (z. B. Verkehrszellen bei Daten zu Einwohnern oder Beschäftigten) oder Punktobjekten (z. B. Schulstandorten bei Schülerdaten oder Standorte von Mobilitätsangeboten) zugeordnet. Mittels Verschneidung von definierten Einzugsbereichen um die ÖPNV-Haltestellen mit den Flächenobjekten (ggf. anteilig über Hilfsgrößen⁸) oder den Punktobjekten (standortscharf) wurden die Werte bzw. die Nutzwertpunkte je Bewertungskriterium ermittelt. Der Radius der Einzugsbereiche für die Verschneidung orientiert sich dabei an den empfohlenen Einzugsradien für Mobilstationen der Stationsklassen M und S (d. h. 1.000 m oder 500 m).

Die Abschätzung der Nachfragepotenziale erfolgte soweit wie möglich auf Basis von Prognosedaten für das Jahr 2035 aus dem für den „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ entwickelten Trendszenario (betrifft: Einwohner, Beschäftigte am Arbeitsplatz, Schüler an weiterführenden Schulen, Studierende am Studienplatz und intermodale Schnittpunkte). Wo dies nicht möglich war, wurden Daten für den Status quo genutzt (z. B. Anzahl der Ein-/ Aussteiger an Haltestellen).

Bezüglich der Daten zu Mobilitätsangeboten wurden sowohl bestehende als auch zukünftig geplante Angebote und Standorte berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle 4 gibt einen Überblick zu den Bewertungskriterien der Nutzwertanalyse, dem Datenstand bzw. Zeithorizont der Daten, der Relevanz für die Einzugsbereiche von Mobilstationen der Stationsklassen M und S sowie zu den jeweiligen Gewichtsanteilen bei der Nutzwertberechnung. Die ausgewiesene Gewichtung entspricht dabei der jeweils maximal erreichbaren Punktzahl für das betreffende Bewertungskriterium.

⁸ z. B. näherungsweise gewichtete, kleinräumige Verteilung von Einwohner und Beschäftigten innerhalb von Verkehrszellen über Hektarpixeldaten

Bewertungskriterium	Datenstand / Prognosehorizont	Radius des Einzugsbereichs und Gewichtung			
		1.000 m ¹		500 m ²	
Bewertungskriterien der Nachfragepotenziale (60 %)					
Einwohner	2035	x	10 %	x	15 %
Beschäftigte	2035	x	5 %	x	10 %
Schüler an weiterführenden Schulen	2035	x	5 %	x	5 %
Studierende in Hochschuleinrichtungen	2035	x	5 %	x	5 %
Kunden/Tag im großflächigen Einzelhandel	2035	x	5 %	x	5 %
ÖPNV-Ein- und Aussteiger/Tag	2017	x	10 %	x	10 %
Personenwege/Tag an intermodalen Schnittpunkten ³	2035	x	10 %	–	–
Städtische Nahversorgungszentren ⁴	2022	x	10 %	x	10 %
Bewertungskriterien für Mobilitätsangebote (40 %)					
Anzahl Abfahrten/Tag - Bus	2022	x	6 %	x	6 %
Anzahl Abfahrten/Tag - Bahn	2022	x	6 %	x	6 %
Anbindung an das MIV-Straßennetz ⁵	2022	x	6 %	x	6 %
Anbindung an das Radwegenetz ⁶	2022+	x	6 %	x	6 %
Anzahl der P+R-Anlagen	2022	x	4 %	x	4 %
Anzahl der B+R-Anlagen	2022	x	4 %	x	4 %
Anzahl der Carsharing-Stationen ⁷	2021+	x	4 %	x	4 %
Anzahl der E-Ladestationen ⁸	2021+	x	4 %	x	4 %

¹ Einzugsbereich von M-Mobilstationen

² Einzugsbereich von S-Mobilstationen

³ Summe der Personenwege/Tag an intermodalen Schnittpunkten (MIV/ÖPNV bzw. Fahrrad/ÖPNV) in maximal 100 m Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle

⁴ gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster - Fortschreibung 2018

⁵ nach Straßenkategorie

⁶ nach Netzkategorien gemäß Fahrradnetz 2.0

⁷ Durchführung eines Interessenbekundungsverfahrens zur Vergabe von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen (V/0341/2021 - Anlage 1)

⁸ Elektro-Ladesäulenkonzept Münster 2021 zur Förderung der Elektromobilität (V/0312/2021)

Tabelle 4: Bewertungskriterien bei der Nutzwertanalyse von ÖPNV-Haltestellen

6.6 Bevorzugte Mobilstationsstandorte

Seitens der Kommunalpolitik und sonstiger Institutionen in Münster, z. B. des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der zuständigen Fachbereiche in der Stadtverwaltung, wurden folgende konkrete Standortvorschläge für Mobilstationen gemacht, die nach Möglichkeit und bevorzugt bei der Standortauswahl zu berücksichtigen waren, sofern keine wichtigen Gründe dagegensprachen (s. Tabelle 5). Sofern es

sich nicht bereits um ÖPNV-Haltestellen (auch Bahnhöfe) handelte, wurden den Standortvorschlägen geeignete ÖPNV-Haltestellen zugeordnet (Schritt 4).

Standortvorschlag	Kommunalpolitik & sonstige Institutionen	NWL	Stadtverwaltung Münster
Albachten Bahnhof (P+R)	x	x	
Albachten (weiterer Standort neben Bf.)	x		
Albersloher Weg (zw. Albersloh + Angelmodde)	x		
Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg / York-Quartier	x		
Altstadt / Bült		x	x
Amelsbüren Bahnhof	x	x	x
Amelsbürener Str. / Meesenstiege	x		
Angelmodde Bahnhof WLE	x	x	x
Egbert-Snoek-Str. / Marktkauf Gremmendorf	x		
Eisenbahnstraße			x
Feuerwache III / Merkureck	x		
Freckendorfer Str. / Telgter Str.	x		
Gremmendorf Bahnhof WLE	x	x	x
Grever Str. / Kanalstraße	x		
Häger Bahnhof	x	x	x
Halle Münsterland Bahnhof WLE	x	x	x
Hallenbad Ost	x		
Hammer Straße (zw. F.-Ebert-Straße + Metzger Straße)	x		
Handorf Mitte		x	
Hauptbahnhof	x	x	x
Hiltrup Bahnhof	x	x	x
Plangebiet Hiltrup-Osttor: 3 Mobilstationsstandorte			x
Junker-Jörg-Platz / Am Schütthook	x		
Kanonierplatz (Dreieck)		x	
Landgericht			x
Loddenheide Bahnhof WLE	x	x	x
Ludgeriplatz			x
Plangebiet Münster Modell Quartier 1: 3 Mobilstationsstandorte			x
Plangebiet Münster Modell Quartier 2: 2 Mobilstationsstandorte			x
Münster-Mecklenbeck Bahnhof		x	x
Neutor	x		x
Nördl. Münsterstraße, Höhe Bäckerei Frede	x		
Osttor / Albersloher Weg	x		
Plangebiet/Konversionsfläche Oxford-Quartier: 3 Mobilstationsstandorte	x		x
P+R Albersloher Weg / Nieberdingstraße	x	x	x
P+R Coesfelder Kreuz	x	x	x

Standortvorschlag	Kommunalpolitik & sonstige Institutionen	NWL	Stadtverwaltung Münster
P+R Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	x		x
P+R Preußenstadion	x	x	x
P+R Weseler Straße	x	x	x
Pommernstr. / Ostpreußenstr. / Otto-Hersing-Weg	x		
Roxel Bahnhof	x	x	
Schlossplatz			x
Sprakel Bahnhof		x	x
Sprakel, Neue Feuerwehr	x		
Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege	x	x	x
Steinfurter Straße, Bereich Leoland	x		
Warendorfer Str. / Mondstraße	x		
Wolbeck Bahnhof WLE	x	x	x
Wolbecker Str. / Münsterstraße	x		
Plangebiet/Konversionsfläche York-Quartier: 4 Mobilstationsstandorte			x
Zentrum Nord Bahnhof		x	x

Tabelle 5: Vorschläge zu bevorzugten Mobilstationsstandorten

Neben den o. g. Vorschlägen zu bevorzugten Mobilstationsstandorten sind auch alle bisherigen Mobilstationen weiterhin im Standortkonzept zu berücksichtigen.

6.7 Standortbewertungs- und -auswahlverfahren für Mobilstationen

6.7.1 Ansatz und Funktion des Bewertungsverfahrens

Für die Auswahl von geeigneten Mobilstationsstandorten wurde ein Bewertungsverfahren entwickelt, das die Erschließungsgrundsätze (Schritt 2, s. Kapitel 6.4) mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse (Schritt 3, s. Kapitel 6.5) in einer Abfolge von Bedingungen (Auswahlkriterien), die ÖPNV-Haltestellen erfüllen müssen, um als Standort für eine Mobilstation in Betracht zu kommen, miteinander verknüpft. Die als bevorzugt gekennzeichneten Standorte für Mobilstationen (Schritt 4, s. Kapitel 6.6) erhalten hierbei nach Möglichkeit Priorität.

Es wird unterschieden nach **notwendigen Bedingungen** (= zwingend zu erfüllen → „und“-Verknüpfung) und **hinreichenden Bedingungen** (= alternativ zu anderen Bedingungen zu erfüllen → „oder“-Verknüpfung) für die Standortauswahl.

Ziel des Bewertungsverfahrens ist es, aus der Vielzahl der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Münster diejenigen zu ermitteln, die sich am besten als Standorte für Mobilstationen eignen. Kommen zwei oder mehr ÖPNV-Haltestellen in einem Stadtquartier als Standorte in Betracht, wurde der Standort ausgewählt, der die meisten Bedingungen am besten erfüllt.

Die schrittweise Eingrenzung und Auswahl der Standorte erfolgte nach einem „Top-Down-Ansatz“, weil höherrangige Mobilstationen immer auch Funktionen der nachrangigen Mobilstationen übernehmen, d. h. eine L-Mobilstation ist zugleich auch eine M- und eine S-Mobilstation, eine M-Mobilstation ist immer auch eine S-Mobilstation. Daher wurden zunächst die Standorte für Mobilstationen der Stationsklasse L ermittelt, gefolgt von den Standorten für Mobilstationen der Stationsklasse M und für die verbleibenden Lücken schließlich die Standorte für Basis-Mobilstationen der Stationsklasse S.

6.7.2 Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse L

Kennzeichen von Mobilstationen der Stationsklasse L:

- ▶ übernehmen Vernetzungsfunktion im multimodalen Verkehrssystem
- ▶ wenige ausgewählte Standorte
- ▶ wichtig für die Stadt-Umland-Mobilität

Notwendige und hinreichende Bedingungen für die Auswahl:

- ▶ Erschließung von aufkommenstarken intermodalen Schnittpunkten (Merkmalsausprägung entspricht mindestens dem Intervall 2 = 20.000 Personenwege/Tag)

UND

- ▶ ÖPNV-Erschließung: mindestens zwei Buslinien mit unterschiedlichen Linienzielen und mindestens 6 Abfahrten/h und Richtung

ODER

- ▶ Bahnhof/SPNV-Haltepunkt im Stadtgebiet

ODER

- ▶ Standort einer P+R-Anlage im Stadtgebiet

6.7.3 Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse M

Kennzeichen von Mobilstationen der Stationsklasse M:

- ▶ übernehmen Vernetzungs- und Erschließungsfunktionen
- ▶ ergänzen das Netz aus Mobilstationen der Stationsklasse L
- ▶ bieten gegenüber Mobilstationen der Stationsklasse S ein erweitertes Mobilitäts- und Serviceangebot (ggf. P+R-Anlage, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge)
- ▶ benötigen für das erweiterte Mobilitäts- und Serviceangebot ein Mindestnachfragepotenzial im Einzugsbereich der Station

Notwendige und hinreichende Bedingungen für die Auswahl:

- ▶ Bahnhof/SPNV-Haltepunkt im Stadtgebiet

ODER

- ▶ Mindestnachfragepotenzial in Anlehnung an den Erschließungsgrundsatz 1 (s. Kapitel 6.4.1): Gesamtpotenzial von mindestens 800 Personen im Einzugsbereich (Einwohner, Beschäftigte, regelmäßige Besucher) auf einer zusammenhängenden Siedlungsflächen

UND

- ▶ maximale Nutzwertpunktzahl (einschl. Personenwege an intermodalen Schnittpunkten) bei mehreren in Frage kommenden Standorten

UND

- ▶ Gewährleistung der Erreichbarkeit (s. Kapitel 6.4.2), d. h. maximaler Luftlinienabstand zwischen zwei M-Mobilstationen = ca. 2.000 m als Orientierungswert (bei Einzugsradius = 1.000 m bzw. 15 min Gehzeit)

6.7.4 Auswahlkriterien für Mobilstationsstandorte der Stationsklasse S

Kennzeichen von Mobilstationen der Stationsklasse S:

- ▶ *bieten ein Basis-Mobilitätsangebot*
- ▶ *ergänzen das Netz aus Mobilstationen der Stationsklasse L und M mit dem Ziel einer möglichst flächendeckenden Erschließung des Stadtgebiets*
- ▶ *berücksichtigen das Mindestnachfragepotenzial gemäß Erschließungsgrundsatz 1*

Notwendige und hinreichende Bedingungen für die Auswahl:

- ▶ Mindestnachfragepotenzial in Anlehnung an den Erschließungsgrundsatz 1 (s. Kapitel 6.4.1): Gesamtpotenzial von mindestens 200 Personen im Einzugsbereich (Einwohner, Beschäftigte, regelmäßige Besucher) auf einer zusammenhängenden Siedlungsflächen

UND

- ▶ Gewährleistung der Erreichbarkeit (s. Kapitel 6.4.2), d. h. maximaler Luftlinienabstand zwischen zwei S-Mobilstationen = ca. 1.000 m als Orientierungswert (bei Einzugsradius = 500 m bzw. 8 min Gehzeit)

UND

- ▶ in der Regel in Verbindung mit ÖPNV-Haltestelle

ODER

- ▶ bevorzugter Mobilstationsstandort (gem. Kapitel 6.6, soweit nicht bereits über L- und M-Mobilstationen abgedeckt)

ODER

- ▶ ÖPNV-Haltestelle mit optimaler Flächenerschließung (Minimierung der überlappenden Einzugsbereiche mit benachbarten S-Mobilstationen)

ODER

- ▶ möglichst hohe Nutzwertpunktzahl

6.8 Qualitative Bewertung

Im Rahmen der qualitativen Bewertung (Schritt 6) prüfte die Stadtverwaltung Münster die aus dem Bewertungsverfahren hervorgegangenen Standortvorschläge für Mobilstationen (Schritt 5, s. Kapitel 6.7) mit ihrer fachplanerischen Expertise und Ortskenntnis.

Bewertungsaspekte hierbei waren:

- ▶ langfristige Planungen zu neuen oder veränderten ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen
- ▶ Integration der Mobilstationsstandorte in das bestehende und zukünftige (soweit bereits bekannt) ÖPNV-Liniennetz
- ▶ Platzverhältnisse mittels Luftbildanalyse zu vorhandenen Freiflächen
- ▶ Kenntnisse zu sonstige geplante Maßnahmen mit Bezug zu Mobilstationen

Die physische und rechtliche Flächenverfügbarkeit für die vorgeschlagenen Stationsstandorte war nicht Gegenstand der qualitativen Prüfung und Bewertung und ist daher zunächst noch kein Ausschlusskriterium für die Ermittlung optimaler Standorte auf konzeptioneller Ebene. Gleichwohl ist die Flächenverfügbarkeit eine wichtige Voraussetzung für die spätere Umsetzung der Standorte.

Im Ergebnis der qualitativen Bewertung erwiesen sich teilweise andere ÖPNV-Haltestellen als Standorte für Mobilstationen der Stationsklassen L und M geeigneter als jene Standorte, die sich aus der strikten Anwendung der Auswahlkriterien ergeben hatten. Die betroffenen Standorte bzw. ÖPNV-Haltestellen sowie die Begründung für die jeweilige Anpassung sind in den finalen Standortvorschlägen in Kapitel 7 dokumentiert.

7 Standortvorschläge für Mobilstationen

7.1 Übersicht

Zur flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets von Münster mit Mobilstationen unter Berücksichtigung der Erschließungsgrundsätze (s. Kapitel 6.4) werden insgesamt 146 Mobilstationsstandorte vorgeschlagen. Die Standorte verteilen sich auf drei Stationsklassen (L, M, S). Zu berücksichtigen ist, dass L-Mobilstationen für ihren Standort auch Funktionen von M- und S-Mobilstationen übernehmen. Es wird daher nur eine Mobilstation benötigt, die die Funktionalität und Ausstattung von L-, M- und S-Stationen integriert. Gleiches gilt für M-Stationen, die an ihrem Standort immer auch die Funktion von S-Stationen übernehmen.

Darüber hinaus erfolgte für Mobilstationen der Stationsklasse M eine Differenzierung nach M1 und M2 und für Mobilstationen der Stationsklasse S nach S1 und S2:

- Die Standorte von **M1- bzw. S1-Mobilstationen** sind mindestens erforderlich, um die Erschließungsgrundsätze 1 (Mindesterschließungspotenzial) und 2 (maximale Zugangszeiten zu Mobilstationen der Stationsklassen S und M) erfüllen zu können.
- Die Einzugsbereiche von **M2- bzw. S2-Mobilstationen** erschließen Siedlungsflächen, die nicht mehr durch die Einzugsbereiche der benachbarten M1- bzw. S1-Mobilstationen abgedeckt sind, z. B. Zwischenbereiche zwischen Einzugsbereichen oder Stadtrandbereichen. Das durch die M2- bzw. S2-Mobilstation zusätzlich erschlossene Nachfragepotenzial ist zwar immer größer als die erforderlichen Mindestwerte (≥ 800 Personen bei M-Mobilstationen, ≥ 200 Personen bei S-Mobilstationen). Allerdings überlappen sich die Einzugsbereiche von M2- bzw. S2-Mobilstationen stark mit denen von benachbarten M1- bzw. S1-Mobilstationen und die Standorte der M2- bzw. S2-Mobilstationen liegen jeweils bereits im 1.000-m- bzw. im 500-m-Einzugsbereich einer benachbarten M1- bzw. S1-Mobilstation.

Die Differenzierung nach M1/M2 bzw. S1/S2 kann daher auch zur Priorisierung im Rahmen der Umsetzung des Mobilstationskonzepts verwendet werden (s. Kapitel 7.5).

Tabelle 6 zeigt die Anzahl der vorgeschlagenen Mobilstationsstandorte je Stationsklasse.

Stationsklasse maßgebende Funktion	ergänzende Funktion	Anzahl der Standorte
L	M1, S1	11
M1 (zusätzl. zu L)	S1	26
M2	S1	14
S1 (zusätzl. zu M1/2 und L)		71
S2		24
Summe		146

Tabelle 6: Übersicht zur Anzahl der Mobilstationsstandorte nach Stationsklassen

7.2 Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L

Für das Stadtgebiet Münster werden elf Mobilstationen der Stationsklasse L vorgeschlagen (s. Tabelle 7 und Abbildung 5).

Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)	Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)
101	Hauptbahnhof	107	P+R Niederdingstraße
102	Institut der Feuerwehr	108	P+R Preußenstadion
103	Kanalstraße/Lublinring (NEU)*	109	P+R Weseler Straße
104	Neutor	110	Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege (Plangebiet MMQ1-Mobilstation 1)
105	Niedersachsenring/Bohlweg (NEU)*	111	Hiltrup Bahnhof (SPNV)
106	P+R Coesfelder Kreuz		

* vorbehaltlich einer Realisierung

Tabelle 7: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L

Zwei der Standorte für L-Mobilstationen liegen innenstadtnah innerhalb des sogenannten „Tangenten-Rings“ (Hauptbahnhof und Neutor), die anderen Standorte befinden sich entweder unmittelbar am „Tangenten-Ring“, wie an der bestehenden Haltestelle P+R Coesfelder Kreuz und den geplanten Haltestellen Niedersachsenring/Bohlweg (NEU) und Kanalstraße/Lublinring (NEU), oder sie liegen an den äußeren Abschnitten der großen, radial auf das Zentrum zulaufenden Straßenachsen. Die Standorte sind deckungsgleich mit wichtigen P+R-Anlagen im Stadtgebiet.

Unter den Standorten für L-Mobilstationen befindet sich mit dem Hauptbahnhof aktuell nur ein Bahnhof im Stadtgebiet. Perspektivisch könnte am Standort Niedersachsenring/Bohlweg sowie im Umfeld des Preußenstadions SPNV-Haltestellen entstehen, weshalb dort ebenfalls L-Mobilstationen vorgesehen wurden. Alle übrigen bestehenden oder geplanten SPNV-Haltestellen erfüllen nach derzeitigem Stand nicht die an L-Stationen gestellten Auswahlkriterien (s. Kapitel 6.7.2); an diesen Standorten ist jedoch in jedem Fall eine Mobilstation der Klasse M vorgesehen. Sofern sich die jeweiligen Bedingungen an bzw. im Umfeld der SPNV-Haltestellen ändern, ist eine Höherstufung in die nächsthöhere Mobilstationsklasse aber jederzeit möglich.

Die folgende Gegenüberstellung zeigt für die zukünftigen Standorte von L-Mobilstationen die ursprüngliche Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie die Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6).

Ergebnis des Bewertungsverfahrens (Schritt 5): ÖPNV-Haltestelle als potenzielle L-Mobilstation	Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6): ersetzt durch L-Mobilstation an ÖPNV-Haltestelle
Hansa-Berufskolleg → S1-Mobilstation statt L-Mobilstation	Institut der Feuerwehr Grund: günstigere Platzverhältnisse
Hohenzollernring → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Niedersachsenring/ Bohlweg (NEU) Grund: eventuell perspektivisch auch SPNV-Halt mit Bushaltestelle, günstigere Platzverhältnisse (vorbehaltlich der Realisierung)
Hohenzollernring, Pumpenhaus / Lublinring → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Kanalstraße/Lublinring (NEU) Grund: mögliche neue Bushaltestelle, günstigere Platzverhältnisse (vorbehaltlich der Realisierung)
Kolde-Ring / LVM → M1-Mobilstation statt L-Mobilstation	entfällt ersatzlos als L-Mobilstation Grund: Platzverhältnisse schwierig
Loddenheide Bahnhof WLE → M1-Mobilstation statt L-Mobilstation	P+R Nieberdingstraße (Albersloher Weg) Grund: bessere Platzverhältnisse
Ludgeriplatz → M1-Mobilstation statt L-Mobilstation	P+R Weseler Straße Grund: günstigere Platzverhältnisse, wichtiger intermodaler Schnittpunkt
Metzer Straße → keine Berücksichtigung als Mobilstation	P+R Preußenstadion Grund: eventuell perspektivisch auch SPNV-Halt mit Bushaltestelle, günstigere Platzverhältnisse (vorbehaltlich der Realisierung)
Orléans-Ring → S1-Mobilstation statt L-Mobilstation	Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege Grund: günstigere Platzverhältnisse, Wohnbauentwicklung geplant

Tabelle 8: Standortvorschläge für L-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6)

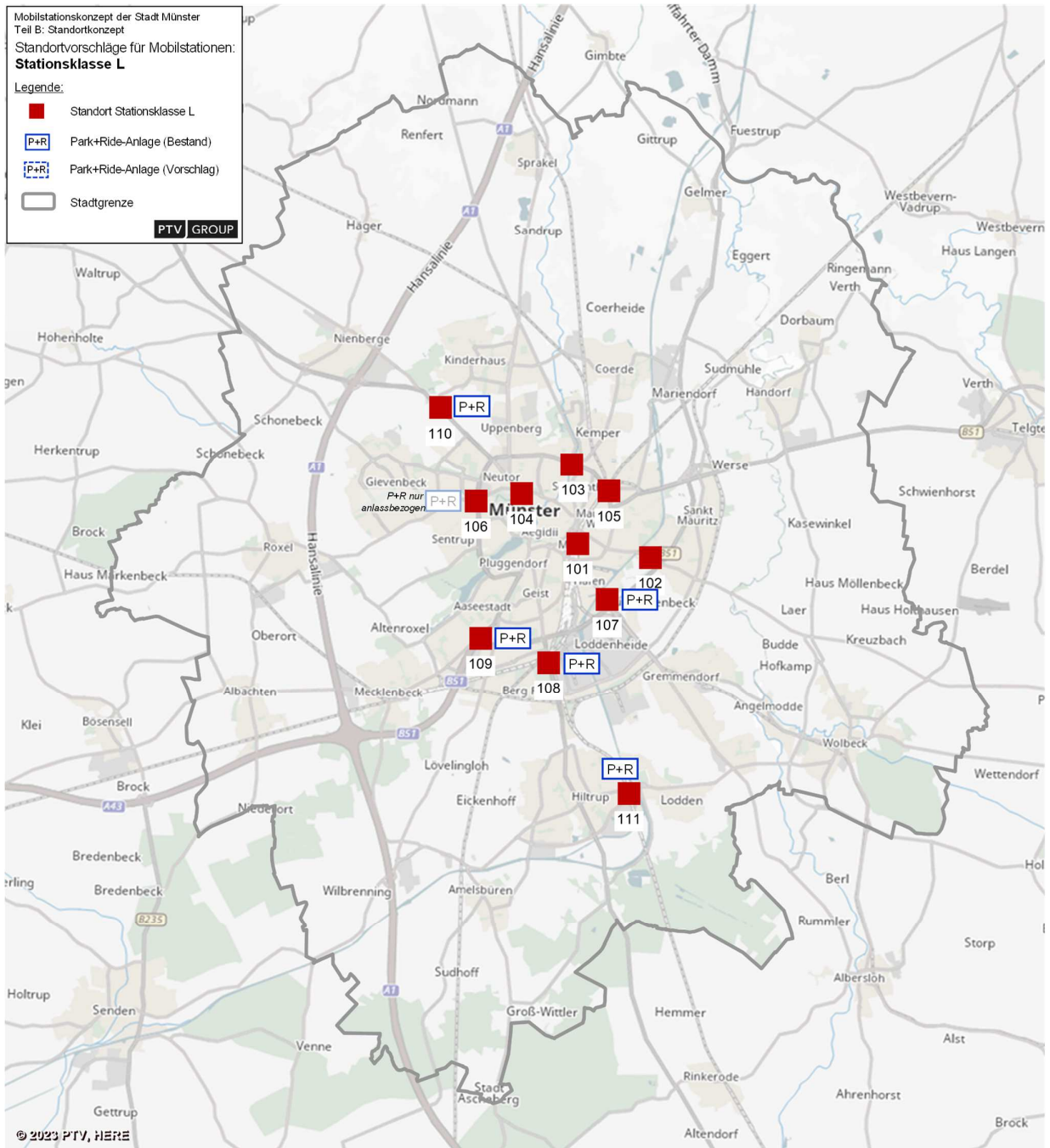


Abbildung 5: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse L

7.3 Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M

Für das Stadtgebiet Münster werden insgesamt 51 Mobilstationen mit Funktion und Ausstattung der Stationsklasse M vorgeschlagen, wovon 11 Standorte bereits über L-Mobilstationen abgedeckt sind. Von den verbleibenden 40 Standorten für M-Mobilstation sind 26 Standorte als M1-Mobilstationen (mindestens erforderlich) und 14 Standorte als M2-Mobilstationen (ergänzend) ausgewiesen (s. Tabelle 9).

Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)	Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)
M1-Mobilstationen		M1-Mobilstationen (Fortsetzung)	
201	Abzweig Angelmodde	231	Münster Mecklenbeck Bahnhof (SPNV)
202	Abzweig Hilstrup	233	Roxel Bahnhof (SPNV)
203	Albachten Bahnhof (SPNV)	237	Sprakel Bahnhof (SPNV)
205	Amelsbüren Bahnhof (SPNV)	238	St.-Michael-Kirche
208	Bahnhof Angelmodde WLE	240	Zentrum-Nord Bahnhof (SPNV)
209	Bahnhof Gremmendorf WLE	M2-Mobilstationen	
210	Bahnhof Halle Münsterland WLE	204	Altenroxel Friedhof
211	Bahnhof Loddenheide WLE	206	An den Loddenbüschen
212	Bahnhof Wolbeck WLE	207	An der Hansalinie
216	Erikaweg / WDR	213	Davertstraße
217	Häger Bahnhof (SPNV)	214	Dorbaum
218	Hermann-Hesse-Straße	215	Dülmener Straße
219	Idenbrockplatz	224	Kriegerweg
220	Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	228	Merkureck
221	Kirschgarten	230	Mühlenhof
222	Königsberger Straße	232	Oxford-Mobilstation 1 / Gievenbeck Kaserne
223	Kolde-Ring / LVM	234	Roxel Mitte
225	Langestraße	235	Salzmannstraße
226	Loddenweg / Plangebiet Hilstrup-Osttor-Mobilstation 1	236	Schornheide
227	Ludgeriplatz	239	St. Mauritz
229	Meßkamp		

Tabelle 9: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M (ohne Standorte der L-Mobilstationen)

Die folgenden Gegenüberstellungen zeigt für die zukünftigen Standorte von M1- bzw. M2-Mobilstationen die ursprüngliche Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie die Anpassungen im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6).

Ergebnis des Bewertungsverfahrens (Schritt 5): ÖPNV-Haltestelle als potenzielle M1-Mobilstation	Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6): ersetzt durch M1-Mobilstation an ÖPNV-Haltestelle
Am Blaukreuzwäldchen → S1-Mobilstation statt M1-Mobilstation	Abzweig Hiltrup Grund: günstigere Platzverhältnisse, zentrale Lage → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Am Blaukreuzwäldchen aber deutlich geringere Nutzwertpunktzahl und Personenzahl im Einzugsbereich sowie Verschlechterung der Flächenabdeckung, daher Am Blaukreuzwäldchen als S1 beibehalten
Krögerweg → keine Berücksichtigung als Mobilstation	entfällt ersatzlos Grund: Siedlungsflächenabdeckung infolge großer Überlappungen mit den Einzugsbereichen benachbarter M1-Mobilstationen gewährleistet, weitere lokale Mobilstationen im York-Quartier geplant
Ahausweg → keine Berücksichtigung als Mobilstation	St.-Michael-Kirche Grund: günstigere Platzverhältnisse, zentrale Lage → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Ahausweg etwas geringere Nutzwertpunktzahl bei deutlich höherer Personenzahl im EZB, keine wesentliche Verschlechterung der Flächenabdeckung
Lerschmeh → S1-Mobilstation statt M1-Mobilstation	Abzweig Angelmodde (bei Verlegung der Haltestelle zum Straßenknoten Münsterstraße (L 585) / Freckenhorster Straße (L 793)) Grund: günstigere Platzverhältnisse und geplante P+R-Anlage → im Vergleich zu den ÖPNV-Haltestellen Lerschmeh und Wolbecker Windmühle deutlich geringere Nutzwertpunktzahl und Personenzahl im Einzugsbereich, keine wesentliche Verschlechterung der Flächenabdeckung
Wolbecker Windmühle (ohne Stationsklasse)	
Kanonierplatz → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Neutor (L-Mobilstation), Meßkamp (M-Mobilstation), Orléans-Ring (S1-Mobilstation) Grund: optimalere Flächenerschließung → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Kanonierplatz höhere Nutzwertpunktzahlen und (in der Kombination) optimalere Flächenerschließung

Tabelle 10: Standortvorschläge für M1-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6)

Ergebnis des Bewertungsverfahrens (Schritt 5): ÖPNV-Haltestelle als potenzielle M2-Mobilstation	Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6): ersetzt durch M2-Mobilstation an ÖPNV-Haltestelle
Drei Eichen → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Dorbaum Grund: günstigere Platzverhältnisse → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Drei Eichen etwa gleich hohe Nutzwertpunktzahl bei geringerer Personenzahl im Einzugsbereich, keine wesentliche Verschlechterung der Flächenabdeckung
Werneweg → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Kriegerweg Grund: günstigere Platzverhältnisse → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Werneweg deutlich geringere Nutzwertpunktzahl bei geringerer Personenzahl im Einzugsbereich, keine Verschlechterung der Flächenabdeckung

Ergebnis des Bewertungsverfahrens (Schritt 5): ÖPNV-Haltestelle als potenzielle M2-Mobilstation	Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6): ersetzt durch M2-Mobilstation an ÖPNV-Haltestelle
Zoo / Naturkundemuseum → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Mühlenhof Grund: im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Zoo / Naturkundemuseum deutlich höhere Nutzwertpunktzahl bei höherer Personenzahl im Einzugsbereich, aber Platzverhältnisse vsl. eingeschränkter, sowie Verschlechterung der Flächenabdeckung
Dieckmannstraße → keine Berücksichtigung als Mobilstation	Gievenbeck Kaserne Grund: günstigere Platzverhältnisse → im Vergleich zur ÖPNV-Haltestelle Dieckmannstraße etwas höhere Nutzwertpunktzahl und deutlich größere Personenzahl im Einzugsbereich, keine wesentliche Verschlechterung der Flächenabdeckung

Tabelle 11: Standortvorschläge für M2-Mobilstationen - Einstufung von Mobilstationsstandorten im Standortbewertungs- und -auswahlverfahren (Schritt 5) sowie Anpassung im Ergebnis der qualitativen Bewertung (Schritt 6)

Abbildung 6 zeigt die Verteilung der Standorte für Mobilstationen der Stationsklasse M zuzüglich der Standorte für Mobilstationen der Stationsklasse L mit integrierter Funktionalität und Ausstattung der Stationsklasse M sowie deren räumliche Erschließungswirkung über die 1.000-m-Einzugsbereiche.

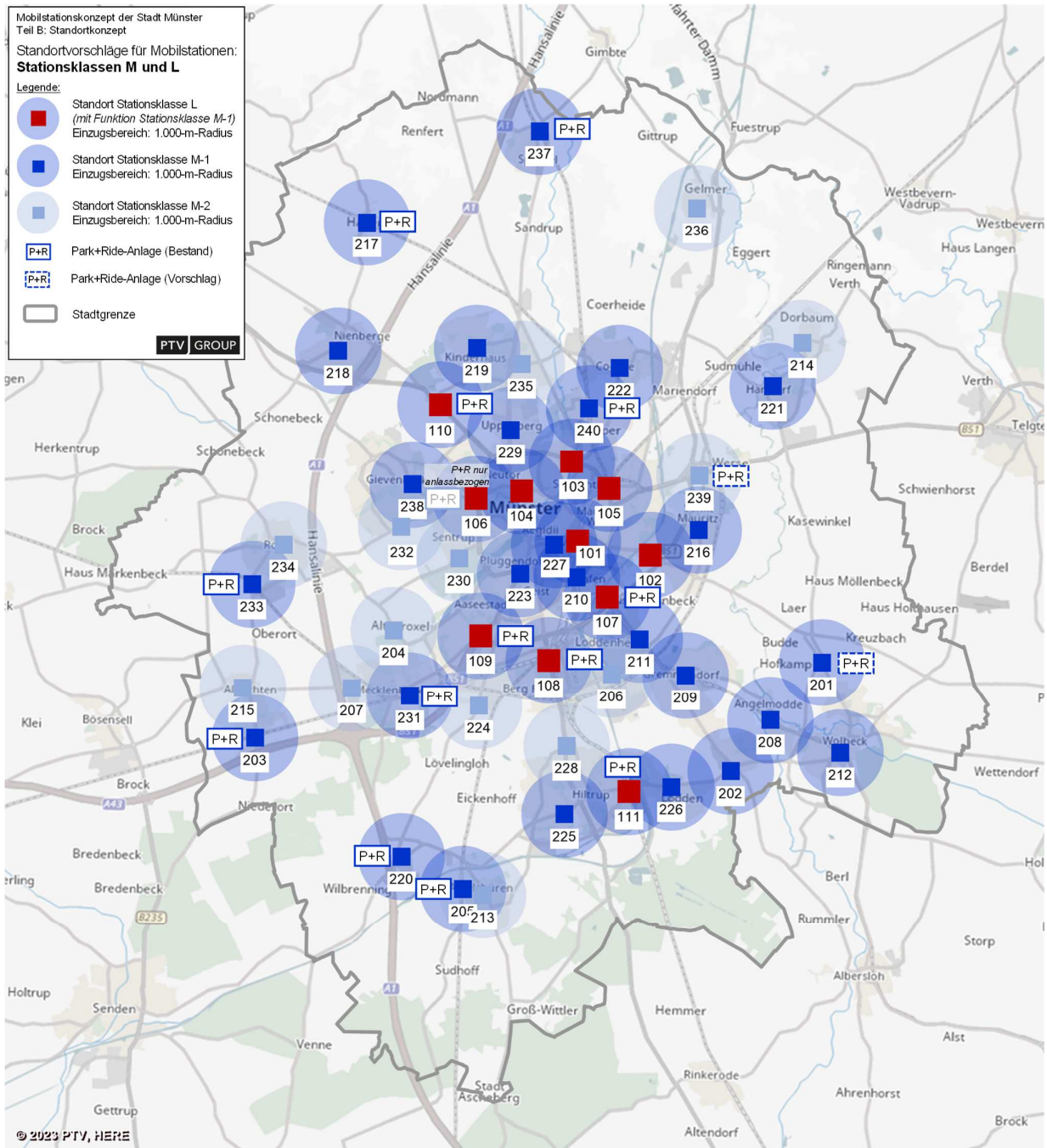


Abbildung 6: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse M (einschließlich Stationsklasse L mit integrierter M-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung

7.4 Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S

Für das Stadtgebiet Münster werden insgesamt 146 Mobilstationen mit Funktion und Ausstattung der Stationsklasse S vorgeschlagen, wovon 51 Standorte bereits über L- und M1/2-Mobilstationen abgedeckt sind. Die verbleibenden 95 Standorten für S-Mobilstation verteilen sich auf 71 Standorte für S1-Mobilstationen (mindestens erforderlich) und 24 Standorte für S2-Mobilstationen (ergänzend). Die Standorte für diese zusätzlichen S1-/S2-Mobilstationen sind Anhang 1 zu entnehmen.

Abbildung 7 zeigt die Verteilung der Standorte für Mobilstationen der Stationsklasse S zuzüglich der Standorte für Mobilstationen der Stationsklassen L und M mit integrierter Funktionalität und Ausstattung der Stationsklasse S sowie deren räumliche Erschließungswirkung über die 500-m-Einzugbereiche.

Als einzigem Standort für eine Mobilstation der Stationsklasse S ordnet das vorliegende Standortkonzept der Haltestelle Pastoresch (Grevener Straße) die bestehende B+R/P+R-Anlage Grevener Straße / Kanalstraße (Am Kinderbach) zu. Diese liegt derzeit zwischen den Haltestellen Pastoresch und der stadtauswärts liegenden Haltestelle Am Max-Klemens-Kanal, was mit längeren Zugangswegen (> 300 m) zu den genannten Haltestellen verbunden ist. Da es sich anbietet, die zukünftige Mobilstation auf dem Areal der B+R/P+R-Anlage zu errichten, sollte bei deren Realisierung nach Möglichkeit ein der beiden o. g. Haltestellen auf Höhe der B+R/P+R-Anlage verlegt werden, um kürzere Übergangszeiten vom bzw. zum ÖPNV zu gewährleisten.

Detailkarten zur Abbildung 7 mit Darstellung der Stationsnummern enthält Anhang 2.

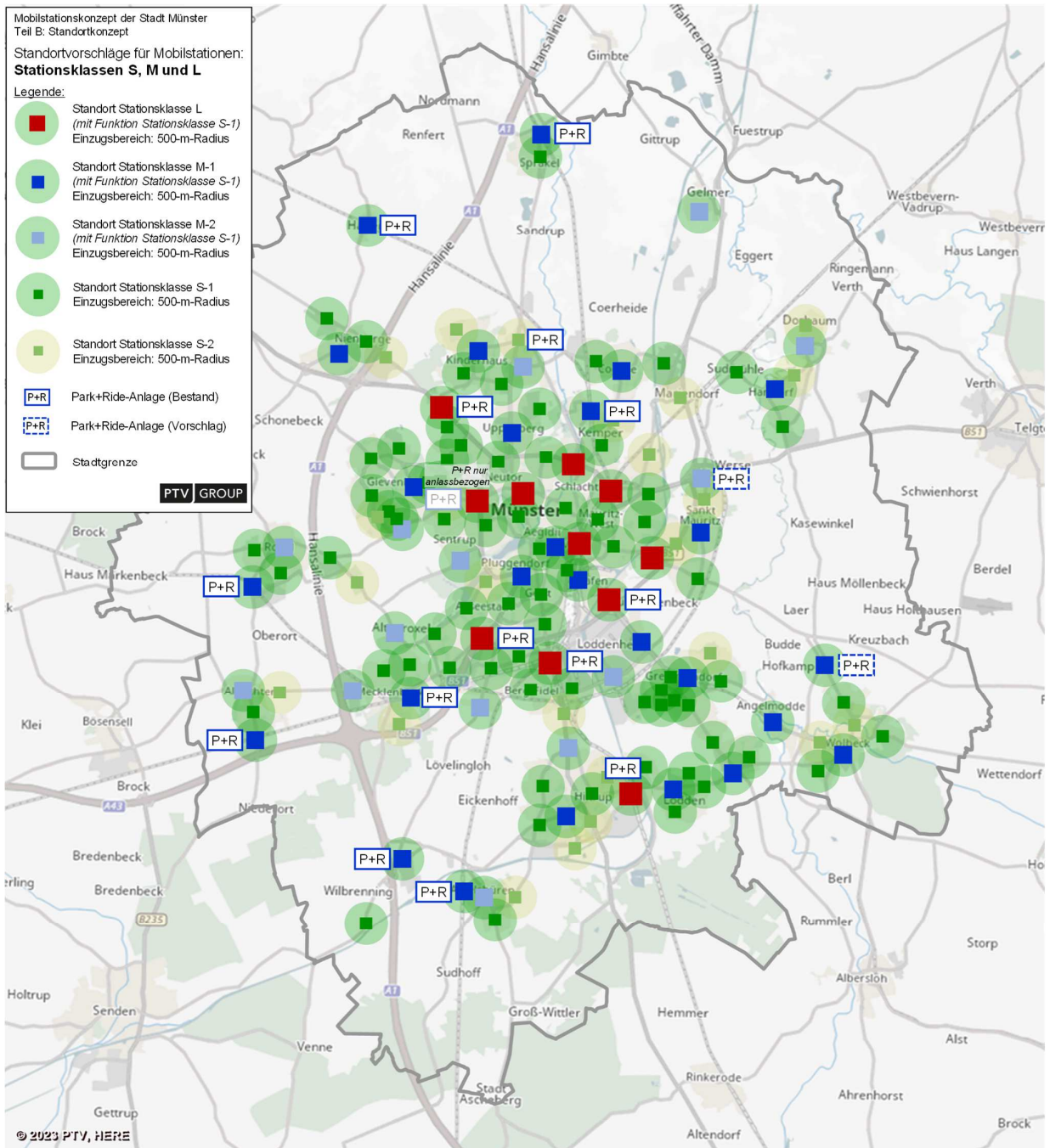


Abbildung 7: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (einschließlich Stationsklassen L und M mit integrierter S-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung

7.5 Kriterien für eine zeitliche Priorisierung der Umsetzung

Aufgrund der großen Zahl der Standorte, der erforderlichen Partner und der Abhängigkeit zu anderen städtischen Planungen wird die Umsetzung des Mobilstationskonzepts nur schrittweise möglich sein. An einigen Standorten werden sich Mobilstationen zudem erst schrittweise zu ihrer abschließenden Größenklasse entwickeln. Bereits jetzt eine Vorgabe zur zeitlichen Reihenfolge der Umsetzung oder zu konkreten Zeithorizonten für alle Mobilstationsstandorte vorzunehmen, erscheint daher nicht sinnvoll. Vielmehr muss im nächsten Schritt ein konkretes Arbeitsprogramm entwickelt und jährlich fortgeschrieben werden.

Das vorliegende Standortkonzept bietet jedoch eine sehr gute Datengrundlage, um die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen effizient einzusetzen:

- ▶ Die Differenzierung der Stationsklassen M und S in M1/S1 (für das Erreichen der Erschließungsgrundsätze mindestens erforderlich) und M2/S2 (für das Erreichen der Erschließungsgrundsätze ergänzend möglich) gibt bereits eine erste Orientierung für eine Priorisierung.
- ▶ Mit den Nutzwertpunkten, die für jeden vorgeschlagenen Mobilstationsstandort ermittelt wurden (s. Anhang 4), lässt sich schnell erkennen, welche Wirkung sich an den vorgeschlagenen Standorten mit der Errichtung von Mobilstationen jeweils erreichen lässt. Vorrangig umsetzen ließen sich beispielweise solche Standorte, die ein besonders großes Nachfragepotenzial erreichen. Auch Hinweise auf sogenannte „Quick-Wins“ lassen sich mit Hilfe der Auswertungen für die Nutzwertanalyse gut erkennen: als Mobilstation vorgeschlagene ÖPNV-Haltestellen, die vor Ort oder in ihrem Einzugsbereich bereits eine relativ gute Ausstattung mit Mobilitäts-, Informations- und Serviceangeboten haben und die sich mit geringem Aufwand zu einer Mobilstation aufwerten lassen.

Weitere Kriterien für eine zeitliche Priorisierung der Umsetzung können sein:

- ▶ effiziente Koordinierung der Umsetzung mit anderen Maßnahmen im Straßenraum (z. B. Umbau von Straßen oder Haltestellen) oder im Kontext der Reaktivierung der WLE-Bahnstrecke Münster - Wendenhorst
- ▶ Verknüpfung mit Pilotprojekten für die geplanten ÖPNV-Hochleistungsachsen (z. B. entlang der Weseler oder Steinfurter Straße)
- ▶ konkret aus der Bürgerschaft vor Ort geäußerter Bedarf

8 Bewertung des Standortkonzepts und Ausblick

Erschließung der Nachfragepotenziale

Im Rahmen des Standortkonzepts wurden Erschließungsgrundsätze für die Ausstattung der Stadt Münster mit Mobilstationen formuliert, die bei der Standortauswahl konsequent angewendet wurden (s. Kapitel 6.4). Dahinter steht die Idee, Mobilstationen als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge und als Angebot der gesellschaftlichen Teilhabe zu betrachten, in dem der Bevölkerung, den Beschäftigten sowie Gästen und Besuchern in Münster der Zugang zum multimodalen Mobilitätsangebot so leicht wie möglich gemacht wird.

Inwieweit dieses Ziel bei einer vollständigen Umsetzung des vorliegenden Standortkonzept (Anzahl und räumliche Verteilung der Mobilstationen) erreicht wird, zeigt eine Auswertung zu den erschlossenen Nachfragepotenzialen im fußläufigen Einzugsbereich mit **maximal acht Minuten Zu- bzw. Abgangszeit** (= ca. 500 m Luftlinie) in Tabelle 12.

	zukünftig	Status quo
Anzahl Mobilstationen	146	10
Anteil der erschlossene Nachfragepotenziale ¹ im Einzugsbereich (max. 8 min Fußweg / 500 m Luftlinie)		
Einwohner	89 %	4 %
Beschäftigte am Arbeitsort	89 %	7 %
Schüler an weiterführenden Schulen	82 %	4 %
Studierende am Studienort	92 %	1 %

¹ Nachfragepotenziale „zukünftig“ = Prognose 2035 / Nachfragepotenziale „Status quo“ = Jahr 2020

Tabelle 12: Vergleich der zukünftig erschlossenen Nachfragepotenziale bei einem vollständig umgesetzten Standortkonzept mit der Status-quo-Situation

Die mit dem Standortkonzept erschlossene Stadtfläche zeigt Abbildung 8.

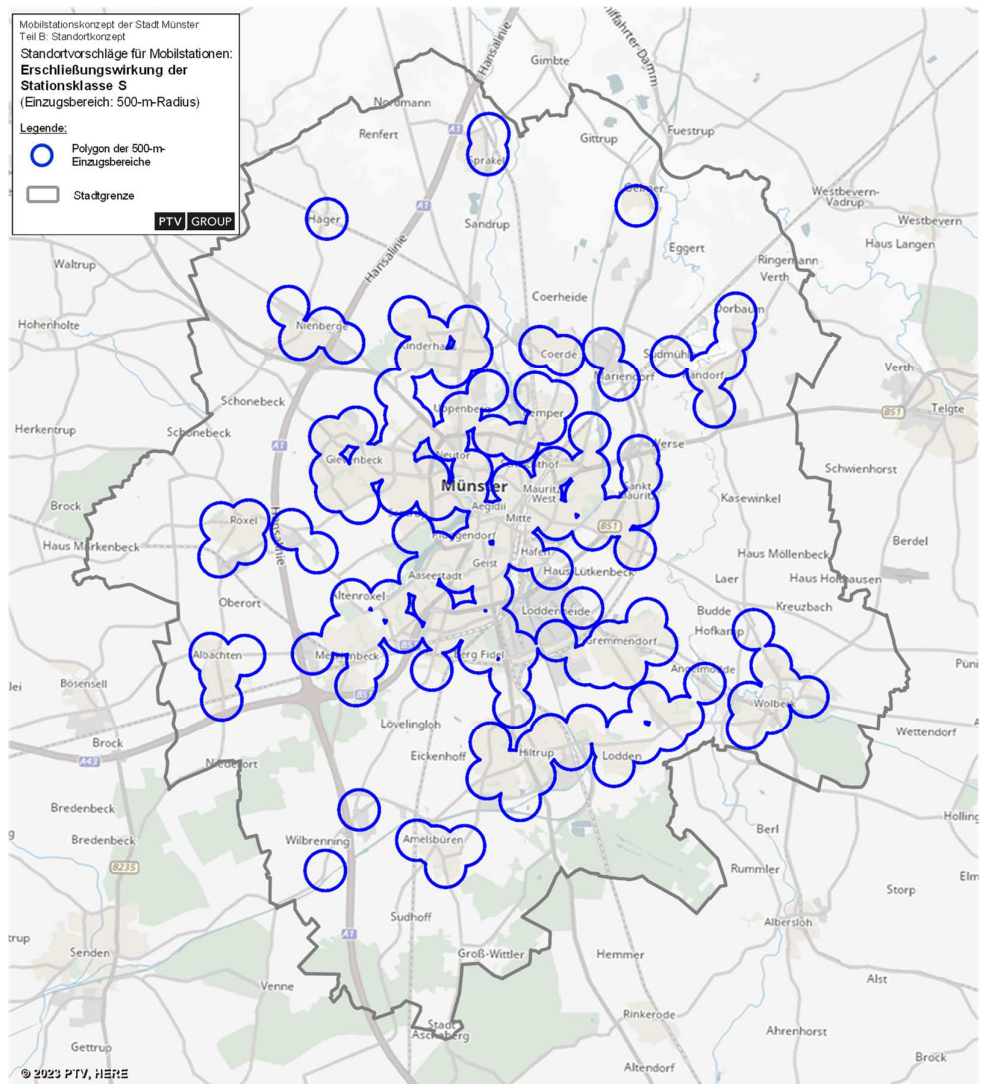


Abbildung 8: Erschließungswirkung des Mobilstationskonzepts bei 500-m-Einzugsradius

Berücksichtigung von Standortvorschlägen

Von den 47 im Vorfeld eingereichten Standortvorschlägen für Mobilstationen, die bei der Standortauswahl bevorzugt beachtet werden sollten (s. Kapitel 6.6), sind 43 Vorschläge im vorliegenden Standortkonzept direkt oder durch einen Standort in unmittelbarer Nähe berücksichtigt. Darunter sind alle Standortvorschläge aus der Kommunalpolitik und von sonstigen Institutionen.

Nicht berücksichtigt sind die Standortvorschläge Eisenbahnstraße, Handorf Mitte und Kanonierplatz (Grund: Standorte liegen im Einzugsbereich von benachbarten Mobilstationsstandorten mit (in Kombination) günstigerer Lage, besseren Platzverhältnissen, höheren Nutzwertpunktzahlen oder einer optimaleren Flächenerschließung).

Ausblick: Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung

Das Standortkonzept für Mobilstationen in der Stadt Münster basiert auf der für den Masterplan Mobilität Münster 2035+ durchgeführten Prognose zur Raumstrukturentwicklung in der Stadt Münster sowie dem Stand der vorhandenen und geplanten Mobilitätsangebote zum Zeitpunkt seiner Erarbeitung (03/2022 - 05/2023). Damit bietet das Standortkonzept die Möglichkeit, erste zeitgemäß ausgestattete Mobilstationen bereits zeitnah zu realisieren. Aufgrund der großen Zahl an vorgeschlagenen Mobilstationen wird die Umsetzung jedoch nur schrittweise erfolgen können. Hinsichtlich der Umsetzungsperspektive ist das Standortkonzept somit ein strategisches Planwerk mit einer mittel- bis langfristigen Umsetzungsperspektive.

Mit Blick auf den mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont ist jedoch zu erwarten, dass sich Vorgaben und Rahmenbedingungen, die für die Standortauswahl maßgeblich waren, im Laufe der Zeit verändern. Betreffen kann dies die strukturellen Entwicklungen in der Stadt Münster (z. B. die räumliche Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen), die generelle Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber multimodaler Mobilität oder die Marktentwicklung bei Mobilitätsangeboten ebenso wie die Passfähigkeit der gewählten Standortauswahlkriterien oder Veränderungen bei den Finanzierungsmöglichkeiten. Zudem kann sich für einzelne präferierte Standorte herausstellen, dass die Flächenverfügbarkeit trotz des ersten Abprüfens im Zuge der qualitativen Bewertung (s. Kapitel 6.8) nicht gegeben ist, so dass alternative Standorte im näheren Umfeld gefunden werden müssen, was aufgrund des Abstandsgebots zwischen den Mobilstationen der Stationsklassen M und S wiederum Rückwirkungen auf benachbarte Mobilstationsstandorte haben kann.

Das vorliegende Standortkonzept für Mobilstationen in der Stadt Münster ist somit nicht als statisches Planwerk zu verstehen. Es bedarf vielmehr einer kontinuierlichen Überprüfung der angesetzten Erschließungs- und Bewertungskriterien, der Potenzialabschätzung sowie der dieser zugrundeliegenden Raumstrukturentwicklung, der verfügbaren Mobilitätsangebote und der Umsetzungsmöglichkeiten an den vorgesehenen Standorten. Bei Bedarf ist das Standortkonzept weiterzuentwickeln.

9 Literaturverzeichnis

BBSR 2015	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.): Leitfaden Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn, März 2015.
FGSV 2020	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr – Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte, Ausgabe 2020.
IGES 2021	IGES Institut GmbH: MobistaR – Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen – Abschlussbericht. Berlin, 03/2021.
LH Kiel o. Datum	Landeshauptstadt Kiel (Hg.) : Konzept „Mobilstationen für Kiel“. Kiel, ohne Datum.
NWL 2022	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (Hg.): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Unna, 2022.
Stadt Münster 2015	Stadt Münster (Hg.): 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster. Münster, 09/2015.
Stadt Wien 2018	Stadt Wien (Hg.): Leitfaden Mobilitätsstationen der Stadt Wien. Wien, 2018.
team red 2021	team red Deutschland GmbH: Mobilitätskonzept für den Landkreis Soest – Abschlusspräsentation am 17.02.2021
Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022	Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (3. aktualisierte und überarbeitete Auflage). Köln, 02/2022.

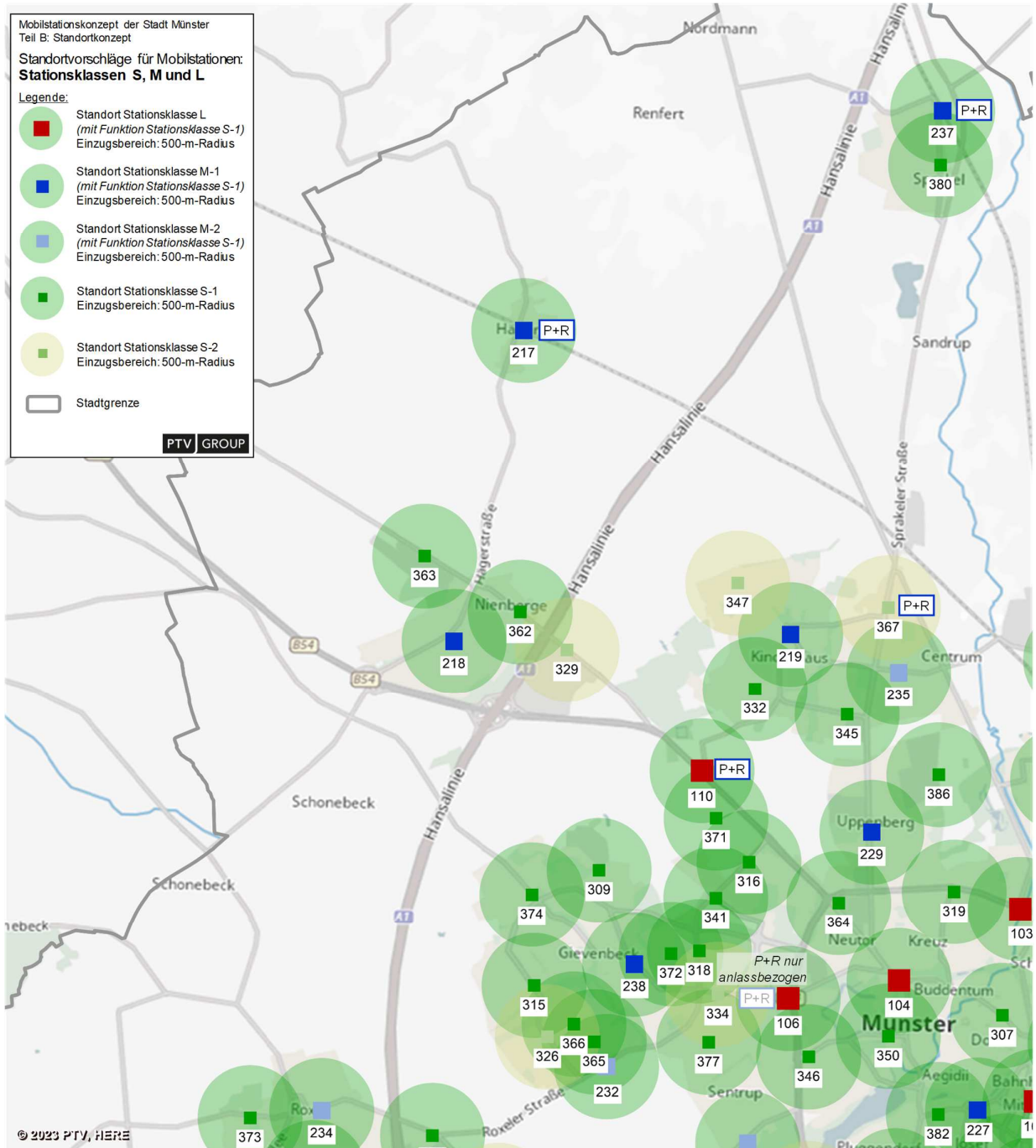
Anhang

**A-1: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (S1/S2)
in Ergänzung zu den Standorten der Stationsklassen L und M**

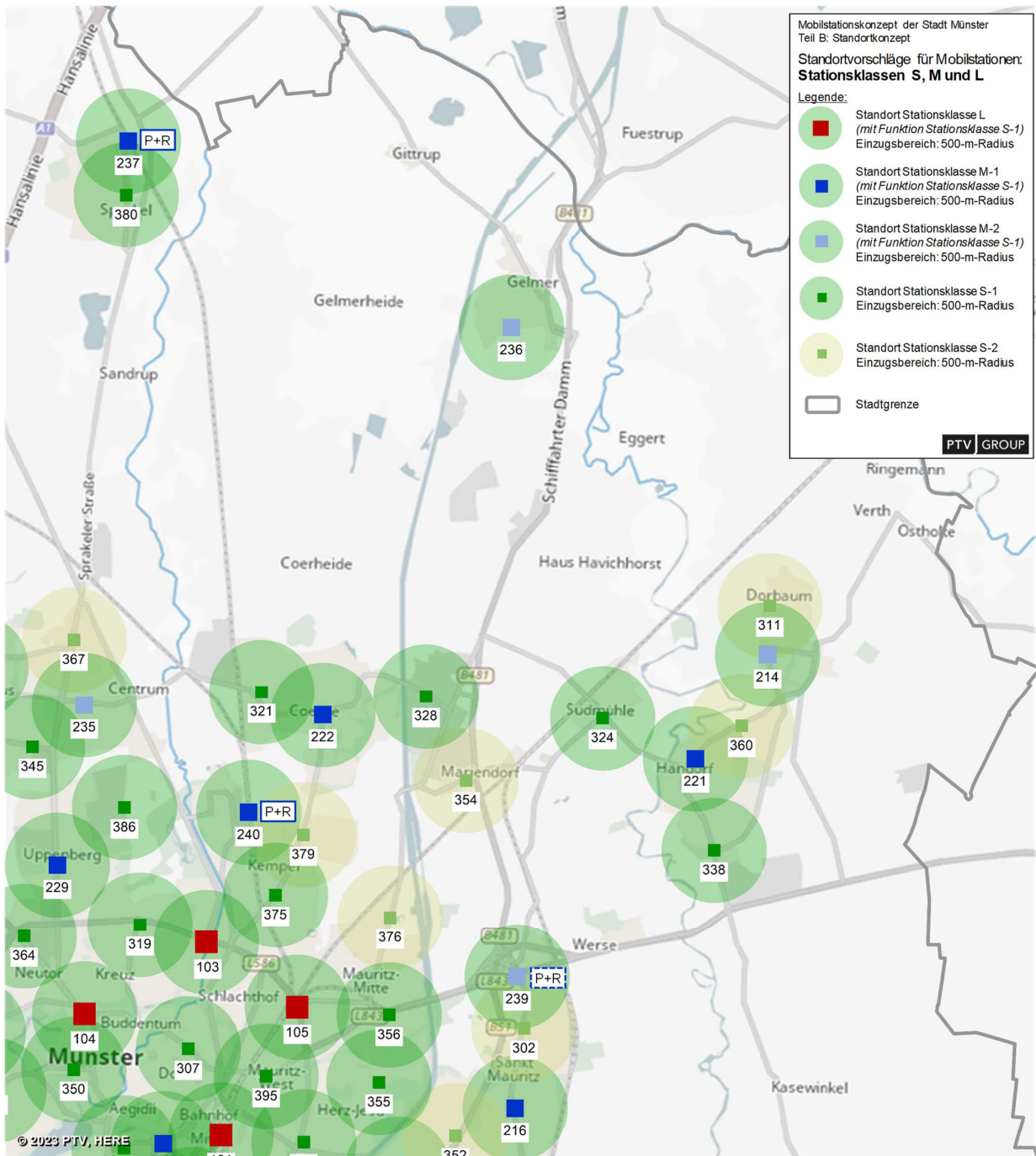
Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)	Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)
S1-Mobilstationen		S1-Mobilstationen (Fortsetzung)	
301	Ackermann	336	Heidestraße
303	Adolf-Wentrup-Weg	337	Heinrich-v.-Stephan-Ring
304	Alexianer-Campus	338	Hobbeltstraße
305	Altehof	339	Hohe Geest
306	Alter Schützenhof	341	Horstmarer Landweg
307	Altstadt / Bült	343	Hülsenbusch
308	Am Blaukreuzwäldchen	344	Im Bilskamp
309	Am Breilbusch	345	Im Moorhock
310	Am Herzkamp / Plangebiet Hilstrup-Osttor-Mobilstation 3	346	Jungeblodtplatz
312	Am Kämpken	348	Königsweg
313	Amelsbüren Süd	349	Krögerweg
314	Amelsbürener Straße	350	Landgericht
315	Auenviertel	351	Lerschmehrl
316	Austermannstraße / Plangebiet MMQ1-Mobilstation 3	355	Mauritz Friedhof
317	Bischopinkstraße	356	Mauritz Mitte (Danziger Freiheit)
318	Busso-Peus-Str. (NEU) / Plangebiet MMQ2-Mobilstation 1	357	Meckmannweg
319	Cheruskerring	359	Mersmannsstiege
320	Clemenshospital	361	Mondstraße
321	Coerde	362	Nienberge Friedhof
323	Düesbergpark	363	Nienberge Gewerbegebiet
324	Dyckburgstraße	364	Orleans-Ring
325	DZ HYP / IHK	365	Oxford-Mobilstation 2
327	Friedrich-Ebert-Platz	366	Oxford-Mobilstation 3
328	Gewerbegebiet Kleimannbrücke	369	Paul-Gerhardt-Straße
330	Handwerkskammer Bildungszentrum	370	Plangebiet Hilstrup-Osttor-Mobilstation 2
331	Hansa-Berufskolleg	371	Plangebiet MMQ1-Mobilstation 2
332	Hasenbusch	372	Plangebiet MMQ2-Mobilstation 2
333	Haus Herding	373	Roxel Hallenbad
335	Heckenweg	374	Rüschhausweg

Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)	Nr.	Bezeichnung (ÖPNV-Haltestelle)
S1-Mobilstationen (Fortsetzung)		S2-Mobilstationen (Fortsetzung)	
375	Rumphorstweg	334	Hautklinik
377	Schmeddingstraße	340	Hohenfeld
378	Schuckertstraße	342	Huberstraße
380	Sprakel Mitte	347	Killingstraße
381	St.-Anna-Kirche	352	Maikottenweg
382	St.-Antonius-Kirche	353	Malteserstraße
386	Wienburgstraße	354	Mariendorf West
388	Wolbeck Nogatstraße	358	Meerhook
390	Gremmendorfer Weg / York-Mobilstation 1	360	Middelfeld
391	York-Mobilstation 2	367	Pastorsesch
392	York-Mobilstation 3	368	Pater-Kolbe-Straße
393	York-Mobilstation 4	376	Schleuse
395	Zumsandestraße	379	Sibeliusstraße
S2-Mobilstationen		383	Vennheideweg
302	Adlerhorst	384	Von-Flotow-Straße
311	Am Hornbach	385	Waldweg
322	Delstrup	387	Wolbeck Ehrenmal
326	F.-v.-Stein-Gymnasium	389	Wolbeck Schulzentrum
329	Gewerbegebiet Uhlenkotten	394	Zum Roten Berge

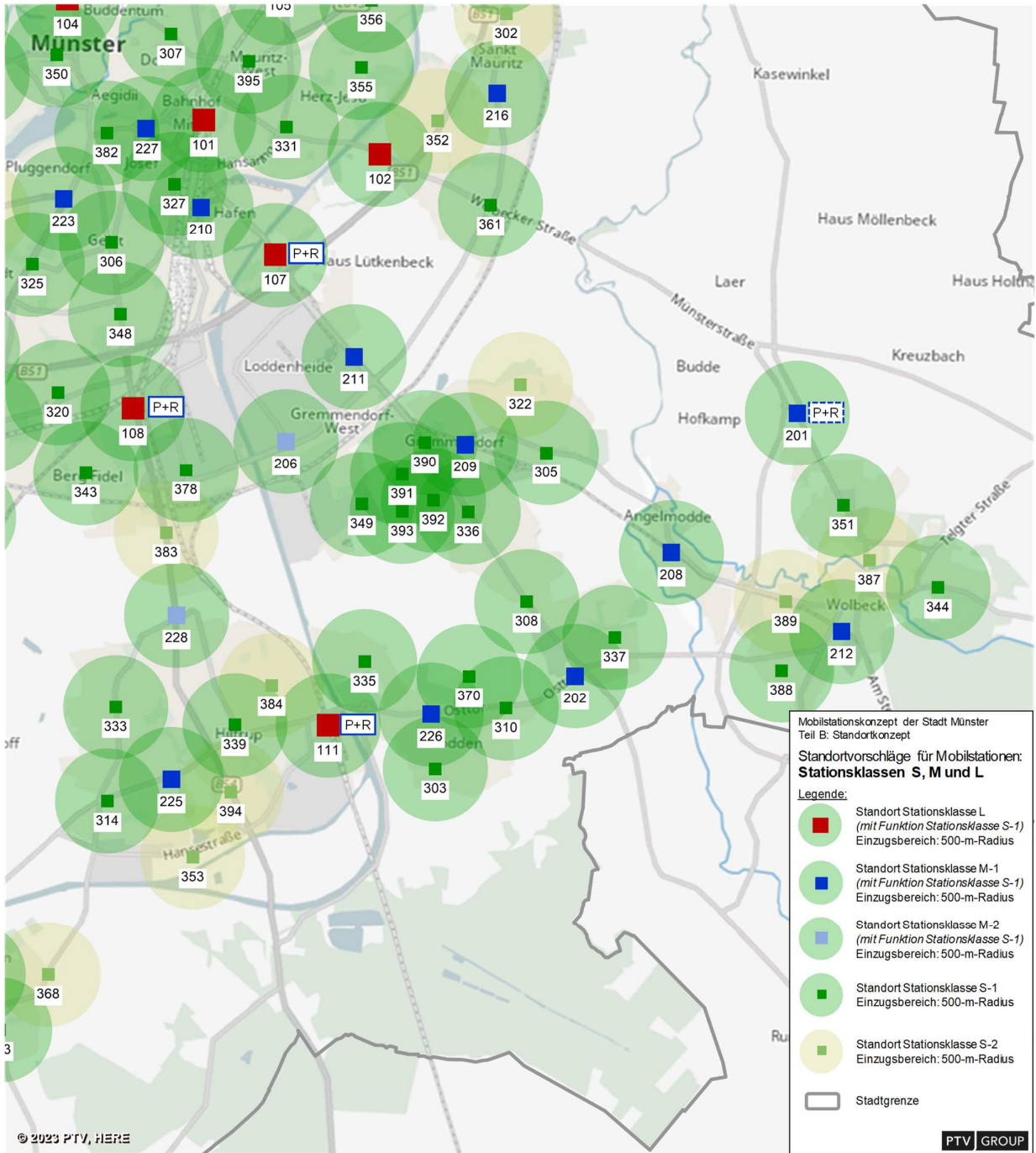
A-2: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S und räumliche Erschließungswirkung - Detailkarten



Stadtgebiet Münster-Nordwest - Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (einschließlich Stationsklassen L und M mit integrierter S-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung



Stadtgebiet Münster-Nordost - Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (einschließlich Stationsklassen L und M mit integrierter S-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung



Stadtgebiet Münster-Südost – Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklasse S (einschließlich Stationsklassen L und M mit integrierter S-Funktionalität bzw. -Ausstattung) und räumliche Erschließungswirkung

A-3: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklassen L, M und S mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse - Ermittelte Absolutwerte für 500- und 1.000-m-Einzugsbereich

Mobilisations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R	Stationsklasse			Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 500-m-Einzugsbereiche															
								Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kundenpotenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/Aussteiger	Städtische Nahversorgungszentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV-Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0	Anzahl B-R-Anlage	Anzahl P+R-Anlage	Anzahl Carsharing-Stationen	Anzahl E-Ladestationen	
																							2035
101	Münster Hauptbahnhof (SPNV)				L	M1	S1	47.550	7.980	21.300	180	77	18.010	52.678	1	111	17	Gemeindestr.	Hauptroute	3	2	7	4
102	Institut der Feuerwehr				L	M1	S1	3.590	1.510	640	1.250	0	190	191	0	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	2	0
103	Kanalstraße/Lublinring (NEU)				L	M1	S1	17.200	6.640	3.460	690	220	6.190	0	3	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	5	1
104	Neutor				L	M1	S1	20.240	6.060	3.990	1.748	5.052	3.390	677	2	13	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	2	1
105	Niedersachsenring/Bohlweg (NEU)				L	M1	S1	16.740	7.410	3.370	1.480	330	4.150	0	2	18	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	3	2
106	P+R Coesfelder Kreuz (P+R nur bei Bedarf)		(X)	(X)	L	M1	S1	10.550	1.890	4.070	0	4.403	190	5.101	2	46	0	Bundesstraße	Hauptroute	0	1	3	1
107	P+R Nieberdingstraße	X	X	X	L	M1	S1	4.030	720	3.110	0	0	200	447	0	13	0	Landesstraße	Veloroute	1	1	2	0
108	P+R Preußenstadion		X	X	L	M1	S1	8.770	2.040	2.410	494	0	3.830	865	1	18	0	Bundesstraße	Basisroute	1	1	1	0
109	P+R Weseler Straße	X	X	X	L	M1	S1	11.970	3.320	2.930	0	0	5.720	287	0	22	0	Bundesstraße	Hauptroute	1	1	4	1
110	Steinfürter Straße / Abzweig Wilkinghege (Plangebiet MMO1-Mobilstation 1)	X	X	X	L	M1	S1	600	300	180	0	0	120	47	0	11	0	Bundesstraße	Hauptroute	1	1	0	1
111	Hiltrup Bahnhof (SPNV)	X	X	X	L	M1	S1	7.780	1.900	1.570	0	0	4.310	2.978	0	6	6	Gemeindestr.	Hauptroute	1	1	3	4
201	Abzweig Angelmodde			X		M1	S1	260	120	50	0	0	90	67	0	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0
202	Abzweig Hiltrup					M1	S1	3.850	2.110	490	0	0	1.260	64	1	7	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	1
203	Albachten Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	3.010	2.060	420	0	0	530	741	0	4	3	Gemeindestr.	-	1	1	1	0
204	Altenroxel Friedhof					M2	S1	780	220	110	0	0	450	8	0	3	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0
205	Amelsbüren Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	2.200	1.390	190	0	0	620	432	1	5	2	Gemeindestr.	Basisroute	1	1	0	0
206	An den Lodenbüschen					M2	S1	8.900	360	4.480	0	0	4.060	86	0	5	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	1
207	An der Hansalinie					M2	S1	1.890	560	1.030	0	0	300	285	0	7	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0
208	Bahnhof Angelmodde WLE					M1	S1	2.330	1.940	220	0	0	170	0	0	0	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	1
209	Bahnhof Gremmendorf WLE					M1	S1	5.940	3.650	710	0	0	1.580	0	1	0	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	4	1
210	Bahnhof Halle Münsterland WLE					M1	S1	19.990	5.320	8.790	0	0	5.880	0	1	0	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	5	5
211	Bahnhof Loddenheide WLE					M1	S1	14.140	2.560	7.420	0	1	4.160	183	0	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	1
212	Bahnhof Wolbeck WLE					M1	S1	8.940	2.740	670	2.122	0	3.410	0	1	0	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	1	1
213	Davertstraße					M2	S1	6.040	3.820	520	0	0	1.700	272	2	8	0	Kreisstraße	Veloroute	1	1	1	2
214	Dorbaum					M2	S1	2.670	1.920	100	0	0	650	408	0	10	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	1	0
215	Dülmener Straße					M2	S1	7.360	3.560	600	0	0	3.200	358	1	7	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	2	1
216	Erikaweg / WDR					M1	S1	4.850	2.820	510	0	0	1.520	312	1	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	1
217	Häger Bahnhof (SPNV)		X	X		M1	S1	970	470	50	0	0	450	251	0	1	3	Landesstraße	Basisroute	1	1	0	0
218	Hermann-Hesse-Straße					M1	S1	9.370	3.940	1.260	0	0	4.170	277	2	6	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	1	0
219	Idenbrockplatz					M1	S1	10.020	4.920	840	572	0	3.690	1.725	3	17	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	2	1
220	Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	X	X	X		M1	S1	630	130	500	0	0	0	102	0	4	0	Landesstraße	Basisroute	1	1	0	3
221	Kirschgarten					M1	S1	7.730	2.420	1.240	0	0	4.070	299	3	11	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	2
222	Königsberger Straße					M1	S1	10.610	5.050	820	254	0	4.490	1.103	1	17	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	1	1
223	Kolde-Ping / LVM					M1	S1	16.910	7.720	3.590	1.012	0	4.590	1.505	2	33	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	5	2
224	Kriegerweg					M2	S1	1.330	950	320	0	0	60	102	0	3	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0
225	Langestraße					M1	S1	16.120	5.320	2.230	0	0	8.570	327	0	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	0
226	Loddenweg / Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 1					M1	S1	5.900	3.500	530	0	0	1.870	370	2	13	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	1
227	Ludgeriplatz					M1	S1	53.380	7.170	18.470	2.348	77	25.310	4.830	1	69	0	Kreisstraße	Basisroute	1	0	4	5
228	Merkureck					M2	S1	5.230	1.080	520	0	0	3.630	217	0	11	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	0	0
229	Meßkamp					M1	S1	11.260	3.740	3.710	0	0	3.810	890	0	11	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	1	2
230	Mühlenhof					M2	S1	2.600	1.270	200	710	0	420	52	1	6	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	1	0
231	Münster Mecklenbeck Bahnhof (SPNV)		X	X		M1	S1	3.690	1.490	480	0	0	1.720	0	2	0	3	Gemeindestr.	Basisroute	1	1	1	2
232	Oxford-Mobilstation 1 / Gievenbeck Kaserne					M2	S1	2.470	1.210	340	0	0	920	267	1	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	2
233	Roxel Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	2.690	670	520	0	0	1.500	317	0	8	3	Landesstraße	Basisroute	1	1	1	0
234	Roxel Mitte					M2	S1	8.390	3.840	1.420	485	0	2.640	899	1	13	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	3	1
235	Salzmannstraße					M2	S1	5.990	1.540	2.860	575	0	1.010	265	0	9	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	2	0
236	Schornheide					M2	S1	5.510	1.470	3.050	0	0	990	53	0	2	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	1	1

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation			Stationsklasse			Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 500-m-Einzugsbereiche															
		Ist	P+R		L	M1/M2	S1/S2		Einwohner 2035	Beschäftigte am Arbeitsort 2035	Schüler an weiterf. Schulen 2035	Studierende am Studienort 2035	Kundenpotenzial Einzelhandel 2035	ÖPNV Ein-/Aussteiger 2017	Städtische Nahversorgungszentren 2022	Anzahl Abfahrten Bus/h 2022	Anzahl Abfahrten Bahn/h 2022	Anbindung an MIV-Netz 2022	Anbindung an Fahrradnetz 2.0 2022+	Anzahl B+R-Anlage 2022	Anzahl P+R-Anlage 2022	Anzahl Carsharing-Stationen 2022+	Anzahl E-Ladestationen 2022+	
			Ist	Ziel																				M1
237	Sprakel Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	1.740	1.060	210	0	0	470	382	0	3	3	Gemeindestr.	-	1	1	0	1	
238	St.-Michael-Kirche					M1	S1	10.330	3.730	1.180	292	0	5.130	1.926	1	15	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	3	1	
239	St. Maurit			X		M2	S1	1.050	850	190	0	0	10	179	0	11	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0	
240	Zentrum-Nord Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	10.080	840	5.250	0	359	3.630	2.342	1	5	7	Gemeindestr.	Veloroute	1	1	3	0	
301	Ackermann					S1		1.290	570	410	0	0	310	208	0	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	1	
302	Adlerhorst					S2		1.570	1.310	240	0	0	20	61	0	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	
303	Adolf-Wentrup-Weg					S1		4.710	2.390	200	0	0	2.120	160	1	6	0	Gemeindestr.	-	0	0	1	1	
304	Alexianer-Campus					S1		1.290	260	1.020	0	0	10	293	0	4	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	0	1	
305	Altehof					S1		2.760	2.120	200	0	0	440	180	0	6	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	0	0	
306	Alter Schützenhof					S1		21.760	7.840	3.170	1.012	0	9.740	1.182	2	16	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	8	4	
307	Altstadt / Bült					S1		46.340	4.390	14.070	2.609	213	25.060	7.403	2	51	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	4	4	
308	Am Blaukreuzwäldchen					S1		5.160	2.700	480	0	0	1.980	287	1	7	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	4	0	
309	Am Breilbusch					S1		9.420	5.290	1.380	0	22	2.730	154	0	1	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	2	0	
310	Am Herzkamp / Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 3					S1		2.380	1.230	110	0	0	1.040	58	0	7	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	0	
311	Am Hornbach					S2		3.360	2.280	350	0	0	730	380	0	6	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	1	0	
312	Am Kämpken					S1		6.820	4.630	930	0	0	1.260	273	0	9	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	1	0	
313	Amelsbüren Süd					S1		3.640	2.500	450	0	0	690	702	0	6	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	0	1	
314	Amelsbürener Straße					S1		5.920	2.670	900	0	0	2.350	268	0	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	2	2	
315	Auenwerfel					S1		11.880	4.520	790	0	0	6.570	827	1	11	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	2	0	
316	Austermannstraße / Plangebiet MMQ1-Mobilstation 3					S1		19.730	7.410	6.370	0	2.790	3.160	43	1	5	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	3	
317	Bischopinkstraße					S1		2.680	1.340	690	15	0	630	87	0	6	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	0	
318	Busso-Peus-Str. (NEU) / Plangebiet MMQ2-Mobilstation 1					S1		2.640	760	1.410	0	0	470	0	0	0	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	1	0	
319	Cheruskerring					S1		11.650	5.960	2.280	1.661	10	1.740	741	2	18	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	4	0	
320	Clemenshospital					S1		7.890	2.150	1.250	143	0	4.350	330	0	3	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	3	0	
321	Coerde					S1		7.080	4.710	930	127	0	1.310	1.315	1	10	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	0	1	
322	Delstrup					S2		2.350	2.030	170	0	0	150	0	0	3	0	Gemeindestr.	-	0	0	2	0	
323	Düesbergpark					S1		17.590	2.500	3.240	0	0	11.850	280	0	11	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	2	1	
324	Dyckburgstraße					S1		1.930	750	440	0	0	740	72	0	5	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	
325	DZ HYP / IHK					S1		13.040	4.240	5.790	0	238	2.770	773	1	27	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	3	1	
326	F.-v.-Stein-Gymnasium					S2		6.850	5.410	1.200	0	0	240	480	1	11	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	2	
327	Friedrich-Ebert-Platz					S1		32.760	8.780	14.180	0	0	9.800	247	3	8	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	4	2	
328	Gewerbegebiet Kleimannbrücke					S1		4.380	1.120	990	0	0	2.270	128	1	8	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	1	
329	Gewerbegebiet Uhlenkotten					S2		390	190	40	0	0	160	10	1	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0	
330	Handwerkskammer Bildungszentrum					S1		10.280	1.040	4.180	2.752	0	2.310	274	0	6	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	0	
331	Hansa-Berufskolleg					S1		27.960	9.200	6.520	4.821	0	7.420	1.675	3	28	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	6	1	
332	Hasenbusch					S1		4.890	3.080	450	0	0	1.360	139	1	5	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	
333	Haus Herding					S1		8.600	4.140	550	0	0	3.910	264	1	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	
334	Hautklinik					S2		14.780	1.490	4.770	0	7.940	580	433	1	15	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	1	0	
335	Heckenweg					S1		4.930	3.890	980	0	0	60	0	0	2	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	0	
336	Heidestraße					S1		10.620	6.500	1.690	0	0	2.430	546	1	7	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	1	
337	Heinrich-v.-Stephan-Ring					S1		7.100	3.890	900	0	0	2.310	407	0	7	0	Gemeindestr.	-	0	0	2	0	
338	Hobbeltstraße					S1		5.980	1.830	960	0	0	3.190	250	0	8	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	1	
339	Hohe Geest					S1		21.800	4.230	3.050	2.112	0	12.410	317	1	8	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	3	0	
340	Hohenfeld					S2		340	100	130	0	0	110	5	0	3	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	1	
341	Horstmarer Landweg					S1		19.470	8.360	7.710	0	0	3.400	386	1	11	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	0	
342	Huberstraße					S2		7.520	2.540	3.950	0	0	1.030	144	1	6	0	Gemeindestr.	Veloroute	0	0	2	0	

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R	Stationsklasse	Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 500-m-Einzugsbereiche																
						Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kundenpotenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/Aussteiger	Städtische Nahversorgungszentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MiV-Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0	Anzahl B+R-Anlage	Anzahl P+R-Anlage	Anzahl Carsharing-Stationen	Anzahl E-Ladestationen		
																					2035	2035
343	Hülsenbusch			S1	10.190	3.720	1.040	179	0	5.250	920	1	6	0	Gemeindestr.	Veloroute	0	0	0	2	1	
344	Im Bilskamp			S1	2.210	1.130	330	0	0	750	64	0	4	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	0	0	0	
345	Im Moorhock			S1	8.180	3.200	1.490	0	0	3.490	518	1	5	0	Gemeindestr.	Veloroute	0	0	0	0	0	
346	Jungeblodtplatz			S1	11.920	1.980	5.470	0	4.139	330	940	1	26	0	Bundesstraße	Veloroute	0	1	3	1	1	
347	Killingstraße			S2	8.140	4.640	590	0	0	2.910	505	1	11	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	0	0	
348	Königsweg			S1	20.760	5.160	5.360	1.126	11	9.100	1.640	2	18	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	2	2	2	
349	Krögerweg			S1	5.670	680	3.780	0	0	1.210	137	0	2	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	0	0	
350	Landgericht			S1	23.450	1.630	6.200	1.813	12.894	910	1.481	1	20	0	Gemeindestr.	Veloroute	0	0	0	0	2	
351	Lerschmeh			S1	8.500	3.040	1.160	163	0	4.140	230	1	7	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	0	
352	Maikottenweg			S2	4.550	3.790	720	0	0	40	35	0	6	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	1	
353	Malteserstraße			S2	1.620	750	380	0	0	490	15	0	2	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	0	
354	Mariendorf West			S2	4.590	250	1.080	0	0	3.260	5	0	5	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	0	
355	Mauritz Friedhof			S1	7.000	2.380	2.920	1.564	0	140	114	0	4	0	Gemeindestr.	-	0	0	1	0	0	
356	Mauritz Mitte (Danziger Freiheit)			S1	16.420	5.660	2.260	0	0	8.500	776	1	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	3	1	1	
357	Meckmannweg			S1	8.770	2.540	3.520	0	0	2.710	566	0	6	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	3	0	0	
358	Meerhook			S2	910	540	100	0	0	270	37	0	7	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	0	0	
359	Mersmannsstiege			S1	4.210	650	1.990	0	0	1.570	375	0	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	0	4	4	
360	Middelfeld			S2	2.520	1.290	360	0	0	870	228	0	11	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	0	0	
361	Mondstraße			S1	7.700	3.140	710	0	0	3.850	711	0	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	3	0	0	
362	Nienberge Friedhof			S1	3.790	1.630	390	0	0	1.770	0	1	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	2	1	1	
363	Nienberge Gewerbegebiet			S1	1.040	330	180	0	0	530	24	0	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0	0	
364	Orleans-Ring			S1	24.130	6.020	3.590	0	1.883	12.640	866	2	18	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	6	2	2	
365	Oxford-Mobilstation 2			S1	4.260	2.090	510	0	0	1.660	0	1	0	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	0	
366	Oxford-Mobilstation 3			S1	6.430	3.530	870	0	0	2.030	0	0	0	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	0	
367	Pastoresch		X	X	S2	6.310	1.720	3.320	521	0	750	116	0	7	0	Landesstraße	Hauptroute	1	1	2	0	0
368	Pater-Kolbe-Straße			S2	3.010	1.910	260	0	0	840	217	0	7	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0	0	
369	Paul-Gerhard-Straße			S1	9.340	3.210	1.730	0	0	4.400	151	0	6	0	Gemeindestr.	-	0	0	2	0	0	
370	Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 2			S1	1.440	650	80	292	0	420	0	0	0	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	0	0	
371	Plangebiet MMQ1-Mobilstation 2			S1	13.520	5.650	4.790	0	0	3.080	0	1	0	0	Gemeindestr.	-	1	1	0	0	0	
372	Plangebiet MMQ2-Mobilstation 2			S1	6.510	2.060	2.110	146	0	2.190	0	0	0	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	2	0	0	
373	Roxel Hallenbad			S1	6.800	1.940	1.210	485	0	3.160	390	1	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	2	1	1	
375	Rumphorstweg			S1	7.960	3.540	2.250	0	0	2.170	701	1	14	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	3	0	0	
374	Rüschhausweg			S1	16.780	5.580	1.440	0	0	9.760	1.826	1	21	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	3	0	0	
376	Schleuse			S2	5.190	1.340	370	0	0	3.480	70	0	6	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	1	1	
377	Schmeddingstraße			S1	8.340	1.950	5.110	398	0	880	166	0	12	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	1	1	
378	Schuckertstraße			S1	8.450	580	2.940	0	0	4.930	124	1	4	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	0	0	0	
379	Sibeliusstraße			S2	3.920	2.710	230	0	0	980	354	1	14	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	0	0	0	
380	Sprakei Mitte			S1	4.270	2.600	510	0	0	1.160	235	1	5	0	Gemeindestr.	Veloroute	0	0	2	1	1	
381	St.-Anna-Kirche			S1	9.020	2.480	1.430	0	0	5.110	474	1	8	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	1	0	0	
382	St.-Antonius-Kirche			S1	33.480	8.470	7.470	2.348	77	15.110	1.473	2	38	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	2	2	
383	Vennheideweg			S2	5.180	810	590	0	0	3.780	513	1	16	0	Bundesstraße	Basisroute	0	0	0	1	1	
384	Von-Flotow-Straße			S2	10.710	3.020	1.590	0	0	6.100	18	0	2	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	2	2	2	
385	Waldweg			S2	2.330	1.950	360	0	0	20	82	0	1	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	0	
386	Wienburgstraße			S1	3.330	1.060	1.840	0	0	430	250	0	5	0	Gemeindestr.	-	0	0	2	0	0	
387	Wolbeck Ehrenmal			S2	7.020	2.990	910	0	0	3.120	204	2	7	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	2	1	1	
388	Wolbeck Nogatstraße			S1	8.430	2.070	530	2.122	0	3.710	317	0	3	0	Gemeindestr.	-	0	0	0	0	0	
389	Wolbeck Schulzentrum			S2	5.540	1.270	320	2.122	0	1.830	866	0	7	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	0	1	1	
390	Gremmdorfer Weg / York-Mobilstation 1			S1	5.040	3.140	740	0	0	1.160	1.465	1	15	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	4	1	1	

Mobil- stations- Nr.	Haltestellenname	Mobil- station			P+R			Stationsklasse			Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/ Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 500-m-Einzugsbereiche												
		Ist	Ist	Ziel	L	M1/M2	S1/S2	Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen		Studierende am Studienort	Kunden- potenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/ Aussteiger	Städtische Nah- versorgungs- zentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV-Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0	Anzahl B+R- Anlage	Anzahl P+R- Anlage	Anzahl Carsharing- Stationen	Anzahl E-Lade- stationen	
		2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035		2035	2035	2017	2022	2022	2022	2022	2022+	2022	2022	2022+	2022+	
391	York-Mobilstation 2						S1	4.770	2.130	1.610	0	0	1.030	0	1	0	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	4	1	
392	York-Mobilstation 3						S1	5.610	3.490	870	0	0	1.250	0	2	0	0	Gemeindestr.	-	0	0	4	1	
393	York-Mobilstation 4						S1	3.890	1.870	1.370	0	0	650	0	0	0	0	Gemeindestr.	-	0	0	1	0	
394	Zum Roten Berge						S2	12.790	2.070	2.700	2.165	4	5.850	12	1	2	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	0	0	
395	Zumsandstraße						S1	23.360	7.550	7.470	121	0	8.220	384	2	11	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	6	5	

Mobilisations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R	Stationsklasse	Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 1.000-m-Einzugsbereiche																															
						Einwohner		Beschäftigte am Arbeitsort		Schüler an weiterf. Schulen		Studierende am Studienort		Kundenpotenzial Einzelhandel		ÖPNV Ein-/Aussteiger		Personenwege/Tag (intermodale Schnittp.)		Städtische Nahversorgungszentren		Anzahl Abfahrten Bus/h		Anzahl Abfahrten Bahn/h		Anbindung an MIV-Netz		Anbindung an Fahrradnetz 2.0		Anzahl B+R-Anlage		Anzahl P+R-Anlage		Anzahl Carsharing-Stationen		Anzahl E-Ladestationen	
						2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2035	2017	2035	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022
101	Münster Hauptbahnhof (SPNV)			L M1	160.340	29.010	54.300	6.718	77	70.230	52.678	42.159	14	111	17	Gemeindestr.	Hauptroute	3	2	22	19																
102	Institut der Feuerwehr			L M1	27.660	10.430	6.880	7.514	0	2.840	191	0	4	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	7	1																
103	Kanalstraße/Lublinring (NEU)			L M1	63.790	22.980	13.470	3.000	770	23.570	0	56.660	16	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	20	7																
104	Neutor			L M1	94.400	21.620	25.070	4.072	15.255	28.380	677	239.171	11	13	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	16	5																
105	Niedersachsenring/Bohlweg (NEU)			L M1	30.580	12.290	7.640	3.960	160	6.530	0	84.313	9	18	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	18	4																
106	P+R Coesfelder Kreuz (P+R nur bei Bedarf)		(X)	(X)	L M1	52.860	10.340	19.970	398	17.142	5.010	5.101	112.183	2	46	0	Bundesstraße	Hauptroute	0	1	8	5															
107	P+R Nieberdingstraße	X	X	X	L M1	33.110	9.650	18.920	0	0	4.540	447	50.865	4	13	0	Landesstraße	Veloroute	1	1	6	7															
108	P+R Preußenstadion		X	X	L M1	36.310	9.180	8.310	1.763	0	17.060	865	49.417	2	18	0	Bundesstraße	Basisroute	1	1	5	1															
109	P+R Weseler Straße	X	X	X	L M1	51.340	10.510	15.460	4.036	0	21.330	287	84.260	0	22	0	Bundesstraße	Hauptroute	1	1	9	6															
110	Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege (Plangebiet MMQ1-Mobilstation 1)	X	X	X	L M1	9.720	4.660	2.770	0	0	2.290	47	60.588	0	11	0	Bundesstraße	Hauptroute	1	1	0	1															
111	Hiltrup Bahnhof (SPNV)	X	X	X	L M1	29.850	10.430	5.130	2.165	0	12.120	2.978	24.797	5	6	6	Gemeindestr.	Hauptroute	1	1	5	5															
201	Abzweig Angelmodde			X	M1	2.350	880	350	163	0	960	67	0	0	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	0															
202	Abzweig Hiltrup				M1	13.750	5.900	1.190	0	2.790	3.870	64	0	1	7	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	3	1															
203	Albachten Bahnhof (SPNV)	X	X	X	M1	8.240	5.610	1.120	0	0	1.510	741	0	0	4	3	Gemeindestr.	-	1	1	1	0															
204	Altenroxel Friedhof				M2	8.800	2.410	2.340	0	0	4.050	8	0	3	3	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	0															
205	Amelsbüren Bahnhof (SPNV)	X	X	X	M1	7.650	4.480	1.350	0	0	1.820	432	0	3	5	2	Gemeindestr.	Basisroute	1	1	1	2															
206	An den Loddenbüschen				M2	38.870	2.550	19.530	0	1	16.790	86	0	0	5	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	0	2															
207	An der Hansalinie				M2	7.870	2.620	3.860	0	0	1.390	285	16.404	0	7	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	3	3															
208	Bahnhof Angelmodde WLE				M1	5.730	4.030	640	0	0	1.060	0	0	1	0	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	1	1															
209	Bahnhof Gremmendorf WLE				M1	22.610	12.090	4.940	0	0	5.580	0	0	4	0	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	6	2															
210	Bahnhof Halle Münsterland WLE				M1	84.890	22.850	32.350	2.380	88	27.220	0	0	12	0	0	Gemeindestr.	Hauptroute	4	3	19	12															
211	Bahnhof Loddenheide WLE				M1	42.360	8.800	21.480	0	1	12.080	183	0	0	0	0	Landesstraße	Veloroute	1	1	3	3															
212	Bahnhof Wolbeck WLE				M1	18.800	6.440	1.730	2.122	0	8.510	0	0	3	0	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	1															
213	Davertstraße				M2	9.270	5.860	1.260	0	0	2.150	272	0	3	8	0	Kreisstraße	Veloroute	1	1	1	2															
214	Dorbaum				M2	6.120	4.100	760	0	0	1.260	408	0	0	10	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	0															
215	Dülmener Straße				M2	12.480	7.030	1.290	0	0	4.160	358	0	3	7	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	2	1															
216	Erikaweg / WDR				M1	11.890	7.710	1.520	0	0	2.660	312	0	2	6	0	Kreisstraße	Basisroute	0	0	2	2															
217	Häger Bahnhof (SPNV)		X	X	M1	1.250	600	70	0	0	580	251	0	0	1	3	Landesstraße	Basisroute	1	1	0	0															
218	Hermann-Hesse-Straße				M1	13.630	6.110	1.830	0	0	5.690	277	0	4	6	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	2	1															
219	Idenbrockplatz				M1	28.750	13.670	3.670	1.614	0	9.800	1.725	35.282	6	17	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	3	1															
220	Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	X	X	X	M1	1.570	320	1.240	0	0	10	102	0	0	4	0	Landesstraße	Basisroute	0	1	0	3															
221	Kirschgarten				M1	15.650	5.470	2.490	0	0	7.690	299	0	5	11	0	Kreisstraße	Veloroute	0	0	2	2															
222	Königsberger Straße				M1	21.850	11.080	2.640	254	0	7.880	1.103	20.371	4	17	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	3	1															
223	Kolde-Ring / LVM				M1	62.780	24.710	15.830	2.786	238	19.220	1.505	104.172	7	33	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	18	8															
224	Kriegerweg				M2	10.450	3.740	2.890	179	0	3.640	102	0	0	3	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	1															
225	Langstraße				M1	43.350	12.740	5.980	2.165	4	22.460	327	0	8	11	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	4	4															
226	Loddenweg / Plangebiet Hiltrup-Ost-Mobilstation 1				M1	13.460	8.160	1.330	0	0	3.970	370	0	2	13	0	Landesstraße	Hauptroute	0	0	1	1															
227	Ludgeriplatz				M1	161.630	27.720	53.200	4.107	7.401	69.200	4.830	90.594	14	69	0	Kreisstraße	Basisroute	3	2	17	11															
228	Merkureck				M2	17.220	5.690	2.010	0	0	9.520	217	25.017	0	11	0	Bundesstraße	Veloroute	0	0	0	3															
229	Meßkamp				M1	41.330	12.900	9.020	1.021	1.870	16.520	890	33.107	5	11	0	Landesstraße	Basisroute	0	0	14	5															
230	Mühlenhof				M2	18.920	4.230	9.260	1.830	2.288	1.310	52	0	1	6	0	Gemeindestr.	Hauptroute	0	0	4	2															
231	Münster Mecklenbeck Bahnhof (SPNV)		X	X	M1	16.730	6.090	3.630	0	0	7.010	0	0	7	0	3	Gemeindestr.	Basisroute	1	1	5	5															
232	Oxford-Mobilstation 1 / Gievenbeck Kaserne				M2	19.730	9.560	3.520	0	0	6.650	267	20.613	7	12	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	1	2															
233	Roxel Bahnhof (SPNV)	X	X	X	M1	12.690	3.440	2.380	242	0	6.630	317	0	0	8	3	Landesstraße	Basisroute	1	1	3	0															
234	Roxel Mitte				M2	19.220	8.230	3.420	485	0	7.080	899	18.730	3	13	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	3	1															

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R		Stationsklasse			Summe Personen (gerundet, ohne Ein-/Aussteiger)	ermittelte Absolutwerte für 1.000-m-Einzugsbereiche																
			Ist	Ist	Ziel	L	M1/M2		S1/S2	Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsplatz	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kundenpotenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/Aussteiger	Personenwege/Tag (intermodale Schnittp.)	Städtische Nahversorgungszentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV-Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0	Anzahl B+R-Anlage	Anzahl P+R-Anlage	Anzahl Carsharing-Stationen	Anzahl E-Ladestationen
										2035	2035	2035	2035	2035	2017	2035	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022
235	Salzmannstraße					M2		21.740	6.970	7.210	1.668	0	5.890	265	17.418	5	9	0	Kreisstraße	Hauptroute	0	0	5	1	
236	Schomheide					M2		6.340	1.690	3.510	0	0	1.140	53	0	0	2	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	1	1	
237	Sprakel Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1		5.420	3.300	640	0	0	1.480	382	0	2	3	3	Gemeindestr.	-	1	1	2	1	
238	St.-Michael-Kirche					M1		38.870	12.300	4.910	292	0	21.370	1.926	42.125	3	15	0	Gemeindestr.	Basisroute	0	0	5	1	
239	St. Maurit			X		M2		4.570	2.430	650	0	0	1.490	179	31.086	0	11	0	Landesstraße	Veloroute	0	0	0	0	
240	Zentrum-Nord Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1		24.490	6.350	9.400	0	359	8.380	2.342	0	3	5	7	Gemeindestr.	Veloroute	1	1	5	0	

A-4: Standortvorschläge für Mobilstationen der Stationsklassen L, M und S mit den Ergebnissen der Nutzwertanalyse - Verteilung der Nutzwertpunkte für 500- und 1.000-m-Einzugsbereich

Bewertungskriterien, Werte-Intervalle und Nutzwertpunkte-Verteilung

500-m-Einzugsbereich

Nachfragepotenzial (max. 60 Punkte)

Anzahl Einwohner			Anzahl Beschäftigte am Arbeitsort			Anzahl Schüler weiterf. Schulen			Anzahl Studierende am Studienort			Kundenpotenzial Einzelhandel			ÖPNV-Ein-/Aussteiger			Anzahl Städtische Nahversorgungszentren		
Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte
1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
2	500	3,75	2	250	2,50	2	10	1,25	2	10	1,25	2	250	1,25	2	40	2,50	2	1	5,00
3	1.500	7,50	3	500	5,00	3	40	2,50	3	40	2,50	3	1.000	2,50	3	100	5,00	3	2	10,00
4	3.000	11,25	4	2.500	7,50	4	80	3,75	4	80	3,75	4	3.000	3,75	4	250	7,50			
5	4.500	15,00	5	3.500	10,00	5	120	5,00	5	120	5,00	5	5.000	5,00	5	500	10,00			

Mobilitätsangebote (mac. 40 Punkte)

Anzahl Abfahrten Bus/h			Anzahl Abfahrten Bahn/h			Anbindung an MIV-Netz			Anbindung an Fahrradnetz 2.0			Anzahl der B+R-Anlagen			Anzahl der P+R-Anlagen			Anzahl Carsharing-Stationen			Anzahl E-Ladestationen		
Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte
1	0	0	1	0	0	1	Gemeindestr.	0	1	-	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
2	2	1,50	2	1	1,50	2	Kreisstraße	2,00	2	Basisroute	2,00	2	1	1,00	2	1	1,00	2	1	1,00	2	1	1,00
3	4	3,00	3	2	3,00	3	Landesstr.	4,00	3	Hauptroute	4,00	3	2	2,00	3	2	2,00	3	2	2,00	3	2	2,00
4	8	4,50	4	3	4,50	4	Bundesstr.	6,00	4	Veloroute	6,00	4	3	3,00	4	3	3,00	4	3	3,00	4	3	3,00
5	16	6,00	5	4	6,00				5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R			Stationsklasse			Summe Nutzwertpunkte	Nutzwertpunkte für 500-m-Einzugsbereiche														
			Is	Is	Zi	L	M1/	S1/		Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kundenpotenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/Aussteiger	Städtische Nahversorgungs-zentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV-Netz	Anbindung an Fahrradnet z 2.0	Anzahl B-R-Anlage	Anzahl P+R-Anlage	Anzahl Carsharing-Stationen	Anzahl E-Lade-Stationen
101	Münster Hauptbahnhof (SPNV)					L	M1	S1	87,50	15,00	10,00	5,00	2,50	5,00	10,00	5,00	6,00	6,00	6,00	4,00	3,00	2,00	4,00	4,00
102	Institut der Feuerwehr					L	M1	S1	37,00	7,50	5,00	5,00	0,00	0,00	5,00	0,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	2,00	0,00
103	Kanalstraße/Lubliner (NEU)					L	M1	S1	67,00	15,00	7,50	5,00	5,00	5,00	0,00	10,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	4,00	1,00
104	Neutor					L	M1	S1	74,25	15,00	10,00	5,00	5,00	3,75	10,00	10,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00
105	Niedersachsenring/Bohlweg (NEU)					L	M1	S1	65,25	15,00	7,50	5,00	5,00	3,75	0,00	10,00	6,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	3,00	2,00
106	P+R Coesfelder Kreuz (P+R nur bei Bedarf)		(X)	(X)		L	M1	S1	63,50	7,50	10,00	0,00	5,00	0,00	10,00	10,00	6,00	0,00	6,00	4,00	0,00	1,00	3,00	1,00
107	P+R Niederdingstraße	X	X	X		L	M1	S1	37,25	3,75	7,50	0,00	0,00	0,00	7,50	0,00	4,50	0,00	4,00	6,00	1,00	1,00	2,00	0,00
108	P+R Preußenstadion		X	X		L	M1	S1	53,25	7,50	5,00	5,00	0,00	3,75	10,00	5,00	6,00	0,00	6,00	2,00	1,00	1,00	1,00	0,00
109	P+R Weseler Straße	X	X	X		L	M1	S1	54,25	11,25	7,50	0,00	0,00	5,00	7,50	0,00	6,00	0,00	6,00	4,00	1,00	1,00	4,00	1,00
110	Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege (Plangebiet MMQ1-Mobilstation 1)	X	X	X		L	M1	S1	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	4,50	0,00	6,00	4,00	1,00	1,00	0,00	1,00
111	Hiltrup Bahnhof (SPNV)	X	X	X		L	M1	S1	54,25	7,50	5,00	0,00	0,00	3,75	10,00	0,00	3,00	6,00	6,00	4,00	1,00	1,00	3,00	4,00
201	Abzweig Angelmodde				X		M1	S1	9,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
202	Abzweig Hiltrup						M1	S1	32,00	7,50	2,50	0,00	0,00	2,50	2,50	5,00	3,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	1,00
203	Albachten Bahnhof (SPNV)	X	X	X			M1	S1	36,25	7,50	2,50	0,00	0,00	1,25	10,00	0,00	3,00	3,00	6,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00
204	Altenroxel Friedhof						M2	S1	6,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	1,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
205	Amelsbüren Bahnhof (SPNV)	X	X	X			M1	S1	33,50	3,75	0,00	0,00	0,00	1,25	7,50	5,00	3,00	3,00	6,00	2,00	1,00	1,00	0,00	0,00
206	An den Lodenbüschen						M2	S1	24,25	0,00	10,00	0,00	0,00	3,75	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00
207	An der Hansalinie						M2	S1	30,50	3,75	5,00	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
208	Bahnhof Angelmodde WLE						M1	S1	17,50	7,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	1,00
209	Bahnhof Gremmendorf WLE						M1	S1	36,75	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	0,00	5,00	0,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	4,00	1,00
210	Bahnhof Halle Münsterland WLE						M1	S1	53,00	15,00	10,00	0,00	0,00	5,00	0,00	5,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	4,00	4,00	
211	Bahnhof Lodenheide WLE						M1	S1	40,25	7,50	10,00	0,00	0,00	3,75	5,00	0,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00
212	Bahnhof Wolbeck WLE						M1	S1	32,25	7,50	5,00	5,00	0,00	3,75	0,00	5,00	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	1,00
213	Daverstraße						M2	S1	52,25	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	10,00	3,00	0,00	2,00	6,00	1,00	1,00	1,00	2,00
214	Dorbaum						M2	S1	25,75	7,50	0,00	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00
215	Dülmener Straße						M2	S1	44,50	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	7,50	5,00	3,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	2,00	1,00
216	Erikaweg / WDR						M1	S1	37,50	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	5,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	2,00	1,00
217	Häger Bahnhof (SPNV)		X	X			M1	S1	19,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	0,00	3,00	4,00	2,00	1,00	1,00	0,00	0,00
218	Hermann-Hesse-Straße						M1	S1	47,50	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	7,50	10,00	3,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00
219	Idenbrockplatz						M1	S1	63,75	15,00	5,00	5,00	0,00	3,75	10,00	10,00	6,00	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	2,00	1,00
220	Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	X	X	X			M1	S1	24,00	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	3,00	0,00	4,00	2,00	1,00	1,00	0,00	3,00
221	Kirschgarten						M1	S1	49,25	7,50	5,00	0,00	0,00	3,75	7,50	10,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	2,00
222	Königsberger Straße						M1	S1	57,75	15,00	5,00	5,00	0,00	3,75	10,00	5,00	6,00	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	1,00	1,00
223	Kolde-Ring / LVM						M1	S1	77,75	15,00	10,00	5,00	0,00	3,75	10,00	10,00	6,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	4,00	2,00
224	Kriegerweg						M2	S1	22,75	3,75	2,50	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	1,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
225	Langstraße						M1	S1	45,00	15,00	5,00	0,00	0,00	5,00	7,50	0,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00
226	Loddenweg / Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 1						M1	S1	49,75	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	10,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	1,00
227	Ludgerplatz						M1	S1	71,50	15,00	10,00	5,00	2,50	5,00	10,00	5,00	6,00	0,00	2,00	2,00	1,00	0,00	4,00	4,00
228	Merkureck						M2	S1	34,00	3,75	5,00	0,00	0,00	3,75	5,00	0,00	4,50	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
229	Meßkamp						M1	S1	48,50	11,25	10,00	0,00	0,00	3,75	10,00	0,00	4,50	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	1,00	2,00
230	Mühlenhof						M2	S1	31,50	3,75	0,00	5,00	0,00	1,25	2,50	5,00	3,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	1,00	0,00
231	Münster Mecklenbeck Bahnhof (SPNV)		X	X			M1	S1	36,25	3,75	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	10,00	0,00	4,50	6,00	2,00	1,00	1,00	2,00	0,00
232	Oxford-Mobilstation 1 / Gievenbeck Kaserne						M2	S1	36,50	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	7,50	5,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00
233	Roxel Bahnhof (SPNV)	X	X	X			M1	S1	35,25	3,75	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	3,00	4,50	4,00	2,00	1,00	1,00	1,00	0,00
234	Roxel Mitte						M2	S1	57,25	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	10,00	5,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	3,00	1,00
235	Salzmannstraße						M2	S1	42,50	7,50	7,50	5,00	0,00	2,50	7,50	0,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	2,00	0,00
236	Schornheide						M2	S1	26,50	3,75	7,50	0,00	0,00	1,25	2,50	0,00	1,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	1,00	1,00

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation			P+R			Stationsklasse			Summe Nutzwertpunkte	Nutzwertpunkte für 500-m-Einzugsbereiche											
		Ist	Ist	Ziel	L	M1/M2	S1/S2	Einwohner 2035	Beschäftigte am Arbeitsort 2035	Schüler an weiterf. Schulen 2035		Studierende am Studienort 2035	Kunden- potenzial Einzelhandel 2035	ÖPNV Ein-/ Aussteiger 2017	Städtische Nah- versorgungs- zentren 2022	Anzahl Abfahrten Bus/h 2022	Anzahl Abfahrten Bahn/h 2022	Anbindung an MIV- Netz 2022	Anbindung an Fahrradnet z 2.0 2022+	Anzahl B-R- Anlage 2022	Anzahl P+R- Anlage 2022	Anzahl Carsharing- Stationen 2022+	Anzahl E-Lade- stationen 2022+
237	Sprakel Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	27,50	3,75	0,00	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	1,50	4,50	6,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
238	St.-Michael-Kirche					M1	S1	57,75	11,25	5,00	5,00	0,00	5,00	10,00	5,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	3,00	1,00
239	St. Maurit			X		M2	S1	23,25	3,75	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
240	Zentrum-Nord Bahnhof (SPNV)	X	X	X		M1	S1	63,50	3,75	10,00	0,00	5,00	3,75	10,00	5,00	3,00	6,00	6,00	1,00	1,00	3,00	0,00	
301	Ackermann					S1	S1	28,00	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	5,00	0,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
302	Adlerhorst					S2	S1	13,25	3,75	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
303	Adolf-Wentrup-Weg					S1	S1	31,00	7,50	0,00	0,00	0,00	2,50	5,00	5,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	1,00	1,00	
304	Alexianer-Campus					S1	S1	22,50	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	7,50	0,00	3,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
305	Altehof					S1	S1	24,75	7,50	0,00	0,00	0,00	1,25	5,00	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
306	Alter Schützenhof					S1	S1	74,50	15,00	7,50	5,00	0,00	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	4,00	4,00
307	Altstadt / Büt					S1	S1	76,25	11,25	10,00	5,00	5,00	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	4,00	4,00
308	Am Blaukreuzwäldchen					S1	S1	42,00	7,50	2,50	0,00	0,00	2,50	7,50	5,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	4,00	0,00
309	Am Breilbusch					S1	S1	38,75	15,00	5,00	0,00	1,25	2,50	5,00	0,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	2,00	0,00
310	Am Herzkamp / Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 3					S1	S1	19,75	3,75	0,00	0,00	0,00	2,50	2,50	0,00	3,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00
311	Am Hombach					S2	S1	30,75	7,50	2,50	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	3,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00
312	Am Kämpken					S1	S1	39,50	15,00	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00
313	Amelsbüren Süd					S1	S1	33,25	7,50	2,50	0,00	0,00	1,25	10,00	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00
314	Amelsbürener Straße					S1	S1	39,00	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	2,00	2,00
315	Auenviertel					S1	S1	54,50	15,00	5,00	0,00	0,00	5,00	10,00	5,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	2,00	0,00
316	Austemannstraße / Plangebiet MMQ1-Mobilstation 3					S1	S1	53,25	15,00	10,00	0,00	5,00	3,75	2,50	5,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	2,00	3,00
317	Bischopinkstraße					S1	S1	25,75	3,75	5,00	1,25	0,00	1,25	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	0,00
318	Busso-Peus-Str. (NEU) / Plangebiet MMQ2-Mobilstation 1					S1	S1	15,00	3,75	5,00	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00
319	Cheruskerring					S1	S1	66,75	15,00	5,00	5,00	1,25	2,50	10,00	10,00	6,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	4,00	0,00
320	Clemenshospital					S1	S1	41,25	7,50	5,00	5,00	0,00	3,75	7,50	0,00	1,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	3,00	0,00
321	Coerde					S1	S1	54,00	15,00	5,00	5,00	0,00	2,50	10,00	5,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	0,00	1,00
322	Delstrup					S2	S1	17,00	7,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	
323	Düesbergpark					S1	S1	45,00	7,50	7,50	0,00	0,00	5,00	7,50	0,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00
324	Dyckburgstraße					S1	S1	17,00	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
325	DZ HYP / IHK					S1	S1	65,75	11,25	10,00	0,00	5,00	2,50	10,00	5,00	6,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	3,00	1,00
326	F.-v.-Stein-Gymnasium					S2	S1	47,00	15,00	5,00	0,00	0,00	0,00	7,50	5,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00
327	Friedrich-Ebert-Platz					S1	S1	61,50	15,00	10,00	0,00	0,00	5,00	5,00	10,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	4,00	2,00
328	Gewerbegebiet Kleimannbrücke					S1	S1	30,75	3,75	5,00	0,00	0,00	2,50	5,00	5,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00
329	Gewerbegebiet Uhlenkotten					S2	S1	18,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
330	Handwerkskammer Bildungszentrum					S1	S1	40,75	3,75	10,00	5,00	0,00	2,50	7,50	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	0,00
331	Hansa-Berufskolleg					S1	S1	74,00	15,00	10,00	5,00	0,00	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	4,00	1,00
332	Hasenbusch					S1	S1	35,25	11,25	2,50	0,00	0,00	2,50	5,00	5,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
333	Haus Herding					S1	S1	39,50	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	7,50	5,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
334	Hautklinik					S2	S1	46,00	3,75	10,00	0,00	5,00	1,25	7,50	5,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	1,00	0,00
335	Heckenweg					S1	S1	24,25	11,25	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
336	Heidestraße					S1	S1	51,50	15,00	5,00	0,00	0,00	2,50	10,00	5,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00
337	Heinrich-v.-Stephan-Ring					S1	S1	37,25	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00
338	Hobbeltstraße					S1	S1	33,25	7,50	5,00	0,00	0,00	3,75	7,50	0,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00
339	Hohe Geest					S1	S1	55,25	11,25	7,50	5,00	0,00	5,00	7,50	5,00	3,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	3,00	0,00
340	Hohenfeld					S2	S1	6,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
341	Horstmarer Landweg					S1	S1	54,75	15,00	10,00	0,00	0,00	3,75	7,50	5,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	0,00
342	Huberstraße					S2	S1	47,00	7,50	10,00	0,00	0,00	2,50	5,00	5,00	3,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	2,00	0,00

Mobilstations Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R		Stationsklasse			Summe Nutzwertpunkte	Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kundenpotenzial Einzelhandel	Nutzwertpunkte für 500-m-Einzugsbereiche										
			Is1	Is2	Zit	L	M1/							S1/	ÖPNV Ein-/Aussteiger	Städtische Nahversorgungszentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV-Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0	Anzahl B+R-Anlage	Anzahl P+R-Anlage	Anzahl Carsharing-Stationen	Anzahl E-Ladestationen
343	Hülisenbusch						S1	59,25	11,25	5,00	5,00	0,00	5,00	10,00	5,00	3,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00	
344	Im Biskamp						S1	21,00	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	2,50	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
345	Im Moorhock						S1	50,00	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	10,00	5,00	3,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
346	Jungeblodtplatz						S1	61,75	7,50	10,00	0,00	5,00	1,25	10,00	5,00	6,00	0,00	6,00	6,00	0,00	1,00	3,00	1,00	
347	Killingstraße						S2	50,00	15,00	5,00	0,00	0,00	2,50	10,00	5,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
348	Königsweg						S1	74,25	15,00	10,00	5,00	1,25	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	2,00	2,00	
349	Krögerweg						S1	29,25	3,75	10,00	0,00	0,00	2,50	5,00	0,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
350	Landgericht						S1	63,75	7,50	10,00	5,00	5,00	1,25	10,00	5,00	6,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	
351	Lerschmeh						S1	42,00	11,25	5,00	5,00	0,00	3,75	5,00	5,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
352	Maikottenweg						S2	26,25	11,25	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
353	Malteserstraße						S2	11,50	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
354	Mariendorf West						S2	15,75	0,00	5,00	0,00	0,00	3,75	0,00	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
355	Mauritz Friedhof						S1	35,00	7,50	7,50	5,00	0,00	0,00	5,00	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	
356	Mauritz Mitte (Danziger Freiheit)						S1	58,50	15,00	5,00	0,00	0,00	5,00	10,00	5,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	3,00	1,00	
357	Meckmannweg						S1	44,00	7,50	10,00	0,00	0,00	2,50	10,00	0,00	3,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	3,00	0,00	
358	Meerhook						S2	16,00	3,75	0,00	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	3,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
359	Mersmannsstiege						S1	35,25	3,75	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4,00	
360	Midelfeld						S2	26,00	3,75	2,50	0,00	0,00	1,25	5,00	0,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	0,00	
361	Mondstraße						S1	45,50	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	10,00	0,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	3,00	0,00	
362	Nienberge Friedhof						S1	33,50	7,50	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	5,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00	
363	Nienberge Gewerbegebiet						S1	14,25	0,00	0,00	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
364	Orleans-Ring						S1	75,00	15,00	10,00	0,00	5,00	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	4,00	2,00	
365	Oxford-Mobilstation 2						S1	26,00	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	0,00	5,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
366	Oxford-Mobilstation 3						S1	24,75	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
367	Pastoresch			X	X		S2	41,25	7,50	7,50	5,00	0,00	1,25	5,00	0,00	3,00	0,00	4,00	4,00	1,00	1,00	2,00	0,00	
368	Pater-Kolbe-Straße						S2	23,25	7,50	2,50	0,00	0,00	1,25	5,00	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
369	Paul-Gerhardt-Straße						S1	36,00	11,25	5,00	0,00	0,00	3,75	5,00	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	
370	Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 2						S1	18,00	3,75	0,00	5,00	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
371	Plangebiet MMQ1-Mobilstation 2						S1	41,75	15,00	10,00	0,00	0,00	3,75	0,00	5,00	0,00	0,00	6,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	
372	Plangebiet MMQ2-Mobilstation 2						S1	32,00	7,50	5,00	5,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	2,00	0,00	
373	Roxel Hallenbad						S1	49,75	7,50	5,00	5,00	0,00	3,75	7,50	5,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00	
375	Rumphorstweg						S1	47,25	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	10,00	5,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	3,00	0,00	
374	Rüschhausweg						S1	53,00	15,00	5,00	0,00	0,00	5,00	10,00	5,00	6,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	3,00	0,00	
376	Schleuse						S2	26,50	3,75	2,50	0,00	0,00	3,75	2,50	0,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
377	Schmeddingstraße						S1	42,25	7,50	10,00	5,00	0,00	1,25	5,00	0,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
378	Schuckertstraße						S1	34,50	3,75	7,50	0,00	0,00	3,75	5,00	5,00	1,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
379	Sibeliusstraße						S2	31,75	7,50	0,00	0,00	0,00	1,25	7,50	5,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
380	Sprakel Mitte						S1	43,00	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	5,00	5,00	3,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	2,00	1,00	
381	St.-Anna-Kirche						S1	39,50	7,50	5,00	0,00	0,00	5,00	7,50	5,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00	
382	St.-Antonius-Kirche						S1	71,50	15,00	10,00	5,00	2,50	5,00	10,00	10,00	6,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	2,00	2,00	
383	Vennheideweg						S2	41,00	3,75	5,00	0,00	0,00	3,75	10,00	5,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
384	Von-Flotow-Straße						S2	33,25	11,25	5,00	0,00	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	2,00	2,00	
385	Waldweg						S2	18,50	7,50	2,50	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
386	Wienburgstraße						S1	28,50	3,75	5,00	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	
387	Wolbeck Ehrenmal						S2	47,25	7,50	5,00	0,00	0,00	3,75	5,00	10,00	3,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	2,00	1,00	
388	Wolbeck Nogatstraße						S1	36,25	7,50	5,00	5,00	0,00	3,75	7,50	0,00	1,50	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
389	Wolbeck Schulzentrum						S2	35,75	3,75	2,50	5,00	0,00	2,50	10,00	0,00	3,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00	
390	Gremmendorfer Weg / York-Mobilstation 1						S1	53,25	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	10,00	5,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	4,00	1,00	

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R			Stationsklasse			Summe Nutzwertpunkte	Nutzwertpunkte für 500-m-Einzugsbereiche														
			Ist	Ist	Ziel	L	M1/M2	S1/S2		Einwohner 2035	Beschäftigte am Arbeitsplatz 2035	Schüler an weiterf. Schulen 2035	Studierende am Studienort 2035	Kundenpotenzial Einzelhandel 2035	ÖPNV Ein-/Aussteiger 2017	Städtische Nahversorgungszentren 2022	Anzahl Abfahrten Bus/h 2022	Anzahl Abfahrten Bahn/h 2022	Anbindung an MIV-Netz 2022	Anbindung an Fahrradnetz 2.0 2022+	Anzahl B+R-Anlage 2022	Anzahl P+R-Anlage 2022	Anzahl Carsharing-Stationen 2022+	Anzahl E-Ladestationen 2022+
391	York-Mobilstation 2							S1	33,00	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	0,00	5,00	0,00	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	4,00	1,00
392	York-Mobilstation 3							S1	39,75	11,25	5,00	0,00	0,00	2,50	0,00	10,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	4,00	1,00
393	York-Mobilstation 4							S1	20,75	7,50	5,00	0,00	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
394	Zum Roten Berge							S2	42,00	7,50	7,50	5,00	0,00	5,00	0,00	5,00	0,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00
395	Zumsandstraße							S1	73,00	15,00	10,00	5,00	0,00	5,00	7,50	10,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	4,00	4,00

Bewertungskriterien, Werte-Intervalle und Nutzertpunkte-Verteilung

1.000-m-Einzugsbereich (außer Personenwege/Tag (intermodale Schnittpunkte): 100-m-Einzugsbereich)

Nachfragepotenzial (max. 60 Punkte)

Anzahl Einwohner			Anzahl Beschäftigte am Arbeitsort			Anzahl Schüler weiterf. Schulen			Anzahl Studierende am Studienort			Kundenpotenzial Einzelhandel			ÖPNV-Ein-/Aussteiger			Personenwege/Tag (intermodale Schnittpunkte)			Anzahl Städtische Nahversorgungszentren		
Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte
1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	5.000	2,00	1	1	2,00
2	3.000	2,50	2	1.200	1,25	2	10	1,25	2	10	1,25	2	2.000	1,25	2	40	2,50	2	20.000	4,00	2	2	4,00
3	6.000	5,00	3	2.400	2,50	3	100	2,50	3	50	2,50	3	4.000	2,50	3	100	5,00	3	35.000	6,00	3	4	6,00
4	9.000	7,50	4	4.800	3,75	4	500	3,75	4	250	3,75	4	8.000	3,75	4	250	7,50	4	50.000	8,00	4	6	8,00
5	12.000	10,00	5	9.600	5,00	5	1.000	5,00	5	750	5,00	5	16.000	5,00	5	500	10,00	5	65.000	10,00	5	8	10,00

Mobilitätsangebote (mac. 40 Punkte)

Anzahl Abfahrten Bus/h			Anzahl Abfahrten Bahn/h			Anbindung an MIV-Netz			Anbindung an Fahrradnetz 2.0			Anzahl der B+R-Anlagen			Anzahl der P+R-Anlagen			Anzahl Carsharing-Stationen			Anzahl E-Ladestationen		
Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte	Intervall	Wert- untergrenze MINIMUM	gewichtete Punkte
1	0	0	1	0	0	1	Gemeindestr.	0	1	-	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
2	2	1,50	2	1	1,50	2	Kreisstraße	2,00	2	Basisroute	2,00	2	1	1,00	2	1	1,00	2	1	1,00	2	1	1,00
3	4	3,00	3	2	3,00	3	Landesstr.	4,00	3	Hauptroute	4,00	3	2	2,00	3	2	2,00	3	2	2,00	3	2	2,00
4	8	4,50	4	3	4,50	4	Bundesstr.	6,00	4	Veloroute	6,00	4	3	3,00	4	3	3,00	4	3	3,00	4	3	3,00
5	16	6,00	5	4	6,00				5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00	5	4	4,00

Mobilstations-Nr.	Haltestellenname	Mobilstation	P+R	Stationsklasse	Summe Nutzwertpunkte	Nutzwertpunkte für 1.000-m-Einzugsbereiche																	
						Einwohner 2035	Beschäftigte am Arbeitsort 2035	Schüler an weiterf. Schulen 2035	Studierende am Studienort 2035	Kundenpotenzial Einzelhandel 2035	ÖPNV Ein-/Aussteiger 2017	Personenwege/Tag (intermodale Schnittp.) 2035	Städtische Nahversorgungs-zentren 2022	Anzahl Abfahrten Bus/h 2022	Anzahl Abfahrten Bahn/h 2022	Anbindung an MIV-Netz 2022	Anbindung an Fahrradnetz 2.0 2022+	Anzahl B+R-Anlage 2022	Anzahl P+R-Anlage 2022	Anzahl Carsharing-Stationen 2022+	Anzahl E-Lade-stationen 2022+		
																						Is	Is
101	Münster Hauptbahnhof (SPNV)			M1	88,50	10,00	5,00	5,00	2,50	5,00	10,00	6,00	10,00	6,00	6,00	6,00	4,00	3,00	2,00	4,00	4,00		
102	Institut der Feuerwehr			M1	45,00	7,50	3,75	5,00	0,00	1,25	5,00	0,00	6,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	3,00	1,00		
103	Kanalstraße/Lubliner (NEU)			M1	70,50	10,00	5,00	5,00	5,00	5,00	0,00	8,00	10,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	4,00	4,00		
104	Neutor			M1	80,50	10,00	5,00	5,00	5,00	5,00	10,00	10,00	10,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	4,00	4,00		
105	Niedersachsenring/Bohlweg (NEU)			M1	67,75	10,00	3,75	5,00	2,50	2,50	0,00	10,00	10,00	6,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	4,00	4,00		
106	P+R Coesfelder Kreuz (P+R nur bei Bedarf)		(X)	(X)	M1	71,50	7,50	5,00	2,50	5,00	2,50	10,00	10,00	4,00	6,00	0,00	6,00	4,00	0,00	1,00	4,00	4,00	
107	P+R Niederdingstraße	X	X	X	X	M1	60,00	7,50	5,00	0,00	0,00	2,50	7,50	8,00	6,00	4,50	0,00	4,00	6,00	1,00	1,00	3,00	4,00
108	P+R Preußenstation		X	X	X	M1	60,25	7,50	3,75	5,00	0,00	5,00	10,00	6,00	4,00	6,00	0,00	6,00	2,00	1,00	1,00	2,00	1,00
109	P+R Weseler Straße	X	X	X	X	M1	66,00	7,50	5,00	5,00	0,00	5,00	7,50	10,00	0,00	6,00	0,00	6,00	4,00	1,00	1,00	4,00	4,00
110	Steinfurter Straße / Abzweig Wilkinghege (Plangebiet MMQ1-Mobilstation 1)	X	X	X	X	M1	34,25	2,50	2,50	0,00	0,00	1,25	2,50	8,00	0,00	4,50	0,00	6,00	4,00	1,00	1,00	0,00	1,00
111	Hiltrup Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X	M1	67,00	7,50	3,75	5,00	0,00	3,75	10,00	4,00	6,00	3,00	6,00	6,00	4,00	1,00	1,00	2,00	4,00
201	Abzweig Angelmodde			X	M1	12,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
202	Abzweig Hiltrup			M1	26,25	2,50	0,00	0,00	5,00	1,25	2,50	0,00	2,00	3,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
203	Albachten Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X	M1	26,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	3,00	3,00	6,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00
204	Altenroxel Friedhof			M2	14,25	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	4,00	1,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
205	Amelsbüren Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X	M1	33,25	2,50	1,25	0,00	0,00	0,00	7,50	0,00	4,00	3,00	3,00	6,00	2,00	1,00	1,00	0,00	2,00
206	An den Loddenbüschen			M2	21,50	0,00	5,00	0,00	0,00	5,00	2,50	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
207	An der Hansalinie			M2	29,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	7,50	2,00	0,00	3,00	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	1,00	3,00	0,00	0,00
208	Bahnhof Angelmodde WLE			M1	13,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
209	Bahnhof Gremmendorf WLE			M1	35,25	10,00	3,75	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00	2,00
210	Bahnhof Halle Münsterland WLE			M1	62,50	10,00	5,00	5,00	2,50	5,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	6,00	4,00	4,00	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00
211	Bahnhof Loddenheide WLE			M1	34,75	5,00	5,00	0,00	0,00	3,75	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	6,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,00	3,00
212	Bahnhof Wolbeck WLE			M1	25,00	5,00	1,25	5,00	0,00	3,75	0,00	0,00	4,00	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
213	Davertstraße			M2	31,50	2,50	1,25	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	4,00	3,00	0,00	2,00	6,00	1,00	1,00	0,00	2,00	0,00	2,00
214	Dorbaum			M2	19,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	0,00	0,00	4,50	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00
215	Dülmener Straße			M2	31,25	5,00	1,25	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	4,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
216	Erikaweg / WDR			M1	29,00	5,00	1,25	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	4,00	3,00	0,00	2,00	2,00	0,00	0,00	1,00	2,00	0,00	2,00
217	Häger Bahnhof (SPNV)		X	X	X	M1	18,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00	4,00	2,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00
218	Hermann-Hesse-Straße			M1	33,25	5,00	1,25	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	6,00	3,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
219	Idenbrockplatz			M1	59,25	10,00	2,50	5,00	0,00	3,75	10,00	6,00	8,00	6,00	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
220	Kappenberger Damm / Hansa-Business-Park	X	X	X	X	M1	19,25	0,00	1,25	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	0,00	3,00	0,00	4,00	2,00	0,00	1,00	0,00	3,00
221	Kirschgarten			M1	36,50	2,50	2,50	0,00	0,00	2,50	7,50	0,00	6,00	4,50	0,00	2,00	6,00	0,00	0,00	1,00	2,00	0,00	2,00
222	Königsberger Straße			M1	49,00	7,50	2,50	2,50	0,00	2,50	10,00	4,00	6,00	6,00	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
223	Kolde-Ring / LVM			M1	81,50	10,00	5,00	5,00	2,50	5,00	10,00	10,00	8,00	6,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	4,00	4,00	0,00	4,00
224	Kriegerweg			M2	26,25	2,50	2,50	2,50	0,00	1,25	5,00	0,00	0,00	1,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
225	Langestraße			M1	59,75	10,00	3,75	5,00	0,00	5,00	7,50	0,00	10,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	2,00	4,00	0,00	4,00
226	Loddenweg / Plangebiet Hiltrup-Osttor-Mobilstation 1			M1	32,50	5,00	1,25	0,00	0,00	1,25	7,50	0,00	4,00	4,50	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
227	Ludgeriplatz			M1	83,00	10,00	5,00	5,00	5,00	5,00	10,00	10,00	10,00	6,00	0,00	2,00	2,00	3,00	2,00	4,00	4,00	0,00	4,00
228	Merkureck			M2	36,00	2,50	1,25	0,00	0,00	3,75	5,00	4,00	0,00	4,50	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
229	Meßkamp			M1	67,25	10,00	3,75	5,00	5,00	5,00	10,00	4,00	6,00	4,50	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	4,00	4,00	0,00	4,00
230	Mühlenhof			M2	37,75	2,50	3,75	5,00	5,00	0,00	2,50	0,00	2,00	3,00	0,00	6,00	4,00	0,00	0,00	2,00	2,00	0,00	2,00
231	Münster Mecklenbeck Bahnhof (SPNV)		X	X	M1	38,50	5,00	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	8,00	0,00	4,50	6,00	2,00	1,00	1,00	2,00	4,00	0,00	4,00
232	Oxford-Mobilstation 1 / Gievenbeck Kaserne			M2	48,50	7,50	2,50	0,00	0,00	2,50	7,50	4,00	8,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
233	Roxel Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X	M1	32,75	2,50	1,25	2,50	0,00	2,50	7,50	0,00	0,00	4,50	4,00	2,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00
234	Roxel Mitte			M2	45,00	5,00	2,50	2,50	0,00	2,50	10,00	2,00	4,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00

Mobil- stations- Nr.	Haltestellenname	Mobil- station		P+R		Stationsklasse			Summe Nutzwert- punkte	Nutzwertpunkte für 1.000-m-Einzugsbereiche																
										Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort	Schüler an weiterf. Schulen	Studierende am Studienort	Kunden- potenzial Einzelhandel	ÖPNV Ein-/ Aussteiger	Personen- wege/Tag (intermodale Schnittp.)	Städtische Nah- versorgungs- zentren	Anzahl Abfahrten Bus/h	Anzahl Abfahrten Bahn/h	Anbindung an MIV- Netz	Anbindung an Fahrradnetz 2.0 2022+	Anzahl B+R- Anlage	Anzahl P+R- Anlage	Anzahl Carsharing- Stationen	Anzahl E-Lade- stationen	
																										2035
235	Salzmannstraße						M2	S1/S2	45,25	5,00	3,75	5,00	0,00	2,50	7,50	2,00	6,00	4,50	0,00	2,00	4,00	0,00	0,00	2,00	2,00	1,00
236	Schornheide						M2		15,50	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	1,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
237	Sprakel Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X		M1		30,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	0,00	4,00	1,50	4,50	6,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
238	St.-Michael-Kirche						M1		56,75	10,00	3,75	2,50	0,00	5,00	10,00	6,00	4,00	4,50	0,00	6,00	2,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00
239	St. Mauritiz					X	M2		23,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	4,00	0,00	4,50	0,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
240	Zentrum-Nord Bahnhof (SPNV)	X	X	X	X		M1		55,25	5,00	3,75	0,00	3,75	3,75	10,00	0,00	4,00	3,00	6,00	6,00	6,00	1,00	1,00	2,00	2,00	0,00