



Amt für Mobilität und Tiefbau

02.11.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Kraehnke

Telefon: 492-6505

Kraehnke@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Mobilstationskonzept der Stadt Münster - Teil B: Standortkonzept

Beratungsfolge

09.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
15.11.2023	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Vorberatung
16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
27.11.2023	Kommunale Seniorenvertretung	Vorberatung
28.11.2023	Ausschuss für Personal, Digitalisierung, Organisation, Sicherheit und Ordnung	Vorberatung
29.11.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
13.12.2023	Hauptausschuss	Vorberatung
13.12.2023	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Das „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept“ (vgl. Anlage 1) wird beschlossen.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung, zunächst folgende Mobilstationen planerisch und baulich umsetzt:
 - Bahnhof Angelmodde WLE
 - Bahnhof Gremmendorf WLE
 - Bahnhof Wolbeck WLE
 - Bahnhof Loddenheide WLE

- Bahnhof Lippstädter Straße WLE
- York-Quartier: Wiltshireweg
- York-Quartier: Boulevard
- York-Quartier: Südring Ost
- York-Quartier: Südring West
- Oxford-Quartier: Roxeler Straße
- Oxford-Quartier: Simonsplatz
- Oxford-Quartier: Sonja-Kutner-Weg

Die Mobilstationen an den WLE-Haltestellen werden bis zur Eröffnung der WLE fertiggestellt. Die Standorte in den Konversionsquartieren werden entsprechend dem Baufortschritt in den jeweiligen Teilquartieren baulich umgesetzt.

3. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sowie im Zuge des Austausches der Buswartehallen die dort vorgesehenen Mobilstationsstandorte und deren Standards, soweit die räumlichen Gegebenheiten es zulassen, umzusetzen. Haltestellen und bestehende Mobilstationen, die heute schon die Vorgaben des Mobilstationskonzepts erfüllen bzw. durch einfache Maßnahmen ertüchtigt werden können, werden kurzfristig entsprechend der neuen Gestaltungsstandards beschildert. Dies betrifft die folgenden Standorte:
 - Albachten Bahnhof
 - Amelsbüren Bahnhof
 - Mecklenbeck Bahnhof
 - Roxel Bahnhof
 - Sprakel Bahnhof
 - Zumsandestraße
 - Meckmannweg
 - Roxel Hallenbad
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren vorliegenden Standortvorschläge auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und sukzessive umzusetzen bzw. die Voraussetzungen für eine Umsetzung zu schaffen. Das daraus zu entwickelnde Umsetzungsprogramm wird alle zwei Jahre fortgeschrieben und der Politik zur Kenntnis gegeben.
5. Für die Umsetzung des Mobilstationskonzepts werden im Amt für Mobilität und Tiefbau zunächst 2,0 Vollzeitstellen der Entgeltgruppe 11 befristet auf 5 Jahre neu geschaffen. Diese sind in den Stellenplan 2024 aufzunehmen. Auf der Grundlage der durchschnittlichen Personalkosten sind dafür 158.780 € p.A. zu kalkulieren.
6. Durch die Vorlage werden die folgenden Anträge erledigt:
 - Prüfauftrag der SPD-Ratsfraktion zu V/1052/2020 „Multi- und intermodale Mobilität stärken – Neue Mobilstationen für Münster“
 - Prüfauftrag der CDU-Ratsfraktion zu V/1052/2020 „Multi- und intermodale Mobilität stärken – Neue Mobilstationen für Münster“
 - A-N/0015/2021 der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Nord „Mobilstation Sprakel“
 - AnS/0009/2022 der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost „Verkehrsfluss verbessern – Park and Ride Parkplätze für Wolbeck“

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung der Baukosten für die einzelnen Mobilstationsstandorte erfolgt jeweils über gesonderte Beschlüsse, soweit nach der Zuständigkeitsordnung erforderlich. Die für die Jahre 2024 ff. anfallenden Personalkosten sind im Haushaltsplan zu berücksichtigen.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	11	Personalaufwendungen	2024 ff.	158.780	2 Stellen EG 11

Begründung:

Mit der Vorlage V/1052/2020 wurde im Jahr 2021 das „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil A: Qualitätsstandards“ beschlossen. Damit wurde verbindlich festgelegt, welche Standards zukünftig bei allen Planungen zur Weiterentwicklung bestehender oder Einrichtung neuer Mobilstationen gelten sollen.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der o.g. Vorlage der Beschluss gefasst, das Potenzial für weitere Mobilstationsstandorte in einem gesonderten „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept“ zu ermitteln. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Erarbeitung dieses Standortkonzepts durch ein externes Planungsbüro vornehmen zu lassen.

Der Auftrag hierzu wurde im März 2022 an das Büro PTV Transport Consult GmbH vergeben. Im April 2022 hat das Büro mit der Erarbeitung des Standortkonzepts begonnen. Das Ergebnis dieser Arbeit hat das Büro nunmehr in Form eines Schlussberichts (vgl. Anlage 1) vorgelegt.

Zu 1.:

Aktuell sind auf dem Gebiet der Stadt Münster 10 Standorte als Mobilstationen ausgewiesen. Diese sind ursprünglich als „Umsteigegürtel“ für den einpendelnden Stadt-Umland-Verkehr konzipiert worden. Für die intermodale Mobilität der Münsteraner Bevölkerung und die intermodale Fortbewegung innerhalb des Stadtgebietes leisten sie jedoch nur einen geringen Beitrag. Die Erschließungswirkung ist bislang gering (4% aller Einwohnerinnen und Einwohner, 7% aller Beschäftigten, 4% aller Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen, 1% aller Studierenden am Studienort). Die Ausstattung mit Mobilitäts-, Informations- und Serviceangeboten entspricht nicht mehr den Standards, die an moderne Mobilstationen im Sinne der mit V/1052/2020 beschlossenen Qualitätsstandards zu stellen sind.

Hinzu kommt, dass es durch die geplanten strukturellen Veränderungen im Mobilitätsgeschehen der Stadt Münster (S-Bahn Münsterland, Hochleistungsnetz im ÖPNV, Car- und Bike-Sharing statt privatem Pkw-Besitz etc.) einen erhöhten Bedarf an Mobilitätsangeboten und deren Verknüpfung untereinander geben wird. Mit dem „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept“ wird ein transparentes, von objektiven Kriterien geleitetes Verfahren aufgezeigt, welches zu insgesamt 146 fachlich-inhaltlich begründeten Standortvorschlägen in drei hierarchisch abgestuften Stationsklassen führt.

Alle Standortvorschläge stellen Suchräume dar, die im Hinblick auf ihre räumliche Verfügbarkeit teilweise noch abschließend geprüft werden müssen. Die genauen Mikrostandorte werden daher im Zuge der weiteren Planung identifiziert und ggfs. liegenschaftlich gesichert. Sofern alle 146 Standortvorschläge realisiert werden können, erhöht sich die Erschließungswirkung signifikant auf 89% aller Einwohnerinnen und Einwohner, 89% aller Beschäftigten am Arbeitsort, 82% aller Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen sowie 92% aller Studierenden am Studienort.

Den drei Stationsklassen wurden die folgenden Funktionen und Ausstattungsziele zugewiesen (vgl. Anlage 1 sowie V/1052/2020):

Größenklasse (Stationsklasse)	Funktion	Ausstattungsziel
S	Erschließung (Zugangs- und 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

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

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 <u>im Innenstadtbereich</u> : Vorrang von Verleihrad- vor Carsharing-Angebot prüfen; Begründung: begrenzte Flächenverfügbarkeit und umweltfreundliches „Letzte-Meile“-Verleihrad-Angebot für Berufspendelnden und Besuchenden der Innenstadt. S- und M-Mobilstationen <u>außerhalb der Innenstadt</u> : 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			

Für die Ausstattung der Mobilstationen mit Mobilitätsangeboten spielt die Dynamik des Mobilitätsmarkts eine wesentliche Rolle. Der Vorschlag für eine Zuordnung von Modulen zu den drei Stationsklassen von Mobilstationen spiegelt daher die aktuelle Situation des Mobilitätsmarkts wider. Berücksichtigt wurden die in Münster bereits heute vorhandenen sowie mittelfristig absehbaren Mobilitäts-, Service- und Infor-

mationsangebote. 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.

Zu 2. bis 4.:

Mit dem vorliegenden „Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept“ werden insgesamt 146 potentielle Mobilstationsstandorte identifiziert. Diese gilt es bei erfolgreicher Prüfung der Flächenverfügbarkeit kontinuierlich in die konkrete Entwurfs- und Ausführungsplanung und anschließend in die bauliche Umsetzung zu überführen.

Aktuell wird bereits an den Entwurfs- und Ausführungsplanungen für zahlreiche Standorte gearbeitet. Teilweise befinden diese sich auch schon in der baulichen Umsetzung. Konkret sind folgende Standorte bereits in Planung:

- Bahnhof Angelmodde WLE
- Bahnhof Gremmendorf WLE
- Bahnhof Wolbeck WLE
- Bahnhof Loddenheide WLE
- Bahnhof Lippstädter Straße WLE
- York-Quartier: Wiltshireweg
- York-Quartier: Boulevard
- York-Quartier: Südring Ost
- York-Quartier: Südring West
- Oxford-Quartier: Roxeler Straße
- Oxford-Quartier: Simonsplatz
- Oxford-Quartier: Sonja-Kutner-Weg

Die Mobilstationen an den WLE-Haltestellen werden bis zur Eröffnung der WLE fertiggestellt. Die Standorte in den Konversionsquartieren werden entsprechend dem Baufortschritt in den jeweiligen Teilquartieren baulich umgesetzt. Der in V/1052/2020 angedachte Pilotstandort „Altstadt/Bült“ steht in unmittelbarer Abhängigkeit von weiteren Planungen zur ersten Nordtangente (Abschnitt zwischen „Mauritztor“ und „Neutor“) sowie zum Martiniviertel und muss daher im Zuge dieser Planungen mitbetrachtet werden. Anstelle des in V/1052/2020 vorgesehenen Pilotstandorts „Zentrum-Nord“ werden aus kapazitativen Gründen und aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit zunächst die Mobilstationsstandorte an den WLE-Haltestellen geplant und prioritär umgesetzt.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sowie im Zuge des Austausches der Buswartehallen die dort vorgesehenen Mobilstationsstandorte und deren Standards, soweit die räumlichen Gegebenheiten es zulassen, umzusetzen. Ein Beispiel für die Umsetzung der neuen Standards liefert Anlage 2.

An einigen Haltestellen und bestehenden Mobilstationen werden die Vorgaben des Mobilstationskonzepts bereits heute erfüllt oder können durch einfache Maßnahmen mit überschaubarem Aufwand erfüllt werden. Diese Standorte werden kurzfristig entsprechend der neuen Gestaltungsstandards beschildert. Konkret betrifft dies die folgenden Standorte:

- Albachten Bahnhof
- Amelsbüren Bahnhof
- Mecklenbeck Bahnhof
- Roxel Bahnhof
- Sprakel Bahnhof
- Zumsandestraße
- Meckmannweg
- Roxel Hallenbad

Das über die aufgeführten Standorte hinausreichende Umsetzungsprogramm wird alle zwei Jahre fortgeschrieben und legt dar, in welcher Reihenfolge und in welchen zeitlichen Abschnitten die Standorte in den kommenden Jahren umgesetzt werden können. Vorrangig sollen diejenigen Standorte entwickelt werden, die eine hohe Wirkung erzielen und/oder zu denen bereits (Vor-) Planungen bestehen bzw. absehbar sind. Eine Priorisierung erfolgt daher anhand folgender Kriterien:

- Nutzwertpunktzahl im Standortkonzept
- Flächenverfügbarkeit
- Einbettung in ohnehin anstehende Baumaßnahmen, z. B. barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Austausch der Buswartehallen, 3000-Fahrradbügel-Programm, Austausch der DFI-Stelen an Bushaltestellen
- Einbettung in anstehende Pilotprojekte oder Verkehrsversuche
- Einbettung in städtebauliche Entwicklungskonzepte

Zu 5.:

Die Umsetzung der neu hinzukommenden Mobilstationsstandorte ist in den bisherigen Arbeitsprogrammen des Amtes für Mobilität und Tiefbau noch nicht abgebildet. Um die bestehenden Arbeitsprogramme entsprechend erweitern zu können, bedarf es zunächst 2,0 zusätzlicher Vollzeitstellen der Entgeltgruppe 11 im Amt für Mobilität und Tiefbau. Die Stellen sind vorerst befristet auf einen Zeitraum von 5 Jahren. Inwieweit darüberhinausgehend weitere Personalkapazitäten erforderlich sind, kann erst nach Aufstellung des Arbeitsprogramms entschieden werden. Befristungszeitraum und Stellenumfang sind daher mit Vorliegen des Arbeitsprogramms zu überprüfen und ggfs. zu erweitern.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Mobilstationskonzept der Stadt Münster – Teil B: Standortkonzept (Schlussbericht) |
| Anlage 2 | Beispielhafte Visualisierungen einer zukünftigen Mobilstation in Münster |
| Anlage 3 | Durch die Vorlage erledigte Anträge und Anregungen |