

**Nachuntersuchung zur
Bestandserhebung, Bestands-
und Nutzeranalyse**

**des ruhenden
Radverkehrs am Hauptbahnhof
der Stadt Münster**

Erstellt von der Universität Osnabrück

im Auftrag der Stadt Münster

1. Einführung in die Untersuchung

Zielstellung

In der Stadt Münster kommt dem Fahrradverkehr mit einem Anteil von 30 bis 35 % am Modal-Split ein sehr hoher Stellenwert zu. Die Westfalenmetropole besitzt hauptsächlich im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs eine bundesweite Vorbildfunktion. Der Fahrradverkehr hat insbesondere für die Berufs- und Ausbildungspendler eine zentrale Bedeutung, die mit der Bundesbahn die Solitärstadt Münster erreichen oder verlassen: Viele dieser Pendler fahren von ihrer Wohnung bzw. ihrem Arbeitsplatz oder ihrer Ausbildungsstätte zum Bahnhof, um dort in Züge der Bundesbahn umzusteigen. Dabei ergibt sich zwangsläufig das Problem, das Fahrrad abstellen zu müssen.

Das Bild des Hauptbahnhof in Münster wurde lange Zeit durch die zahlreichen, oftmals ungeordnet abgestellten Fahrräder geprägt. Gerade die Menge der dort geparkten Fahrräder ist für neue Besucher stets beeindruckend. Dies betraf vor allem den Bahnhofsvorplatz und die Windthorststraße. Eine Bestandserhebung und -analyse des ruhenden Radverkehrs am Hauptbahnhof von Münster im Frühsommer 1995 verdeutlicht diese Situation eindrucksvoll.

Erste Überlegungen zur Neuordnung der Verkehre am Hauptbahnhof und insbesondere zur Lösung des Parkraumproblems von Fahrrädern gehen auf das Jahr 1985 zurück. Bereits in den achtziger Jahren konkretisierte sich die Idee einer unterirdischen Fahrrad-Abstellanlage. Die Umsetzung konnte allerdings erst Ende der neunziger Jahre konkretisiert werden. Im November 1997 wurde mit dem Bau begonnen. Die Radstation wurde am 13.6.1999 eröffnet.

Die Akzeptanz der Radstation hat die Erwartung übertroffen. Die Radstation ist bereits nach einem Jahr bis zu 70 % ausgelastet. Allerdings hat sich das Gesamtbild des ruhenden Radverkehrs im Umfeld des Bahnhofs nur geringfügig verändert. Zwar sind die Fahrradständer auf dem Berliner Platz verschwunden, das Umfeld der Radstation ist geordnet. In vielen anderen Bereichen zeigt sich jedoch eine ähnliche Situation wie vor dem Bau der Radstation.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Notwendigkeit einer neuen fundierten und umfassenden Bestandserhebung und -analyse des ruhenden Radverkehrs am Hauptbahnhof von Münster nach Errichtung der Radstation. Die vorliegende Untersuchung setzt sich daher zum Ziel, für diesen Bereich detaillierte Daten zur Menge der abgestellten Fahrräder an ausgewählten Zeiten innerhalb der Woche und umfassende Informationen über die Fahrradparker (u.a. Häufigkeit der Radnutzung und Verweildauer der Fahrräder) zu erheben. Dabei sollen die Ergebnisse dieser Erhebungen der entsprechenden Untersuchung aus dem Jahre 1995 gegenübergestellt werden.

2. Methodischer Ansatz der Untersuchung und Rahmenbedingungen

2.1 Abgrenzung und Differenzierung des Untersuchungsgebietes

Die Untersuchung bezieht sich auf sechs Teilräume, die in ihrer räumlichen Abgrenzung in der Abbildung dargestellt sind. Die Nummerierung der Teilräume wurde gegenüber der vorausgegangenen Untersuchung nicht verändert, obschon der Teilraum 3 durch die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes weggefallen ist. Hierdurch soll eine rasche Vergleichbarkeit mit den früheren Untersuchungsergebnissen möglich werden. Ein weiterer Teilraum ist hinzugekommen.

Teilraum 1 (a/b):

”Umfeld Windthorststraße”

Windthorststraße von der Kreuzung Engelschanze, Von-Vincke-Straße bis zur Bahnhofstraße, Berliner Platz, Achtermannstraße, Westseite der nördlichen Bahnhofstraße von Höhe der Urbanstraße bis zur Höhe der Herwarthstraße. Der Raum wurde für die Zählung noch in den Teilraum 1a, der aus der Windthorststraße gebildet wird, und den Teilraum 1b, der das verbleibende Gebiet beschreibt, unterteilt.

Teilraum 2:

”Ostseite nördliche Bahnhofstraße”

Ostseite der nördlichen Bahnhofstraße von Höhe der Urbanstraße bis zum Haupteingang des Bahnhofs

Teilraum 3:

”Berliner Platz” - In dieser Untersuchung entfallen -

ehemals:

Berliner Platz von der Höhe der ehemaligen Fußgängerunterführung Bahnhofstraße-Windthorststraße bis zur Bahnhofstraße bzw. bis zum Hamburger Tunnel

heute:

Bereich der Radstation und der Taxistände sowie der An- und Ablieferung zum Bahnhof

Teilraum 4:

”Umfeld Hauptpost”

vom Hamburger Tunnel an der Nordseite des Postgebäudes entlang bis zur Bahnhofstraße, südliche Bahnhofstraße zu beiden Seiten bis zur Paketausgabe der Post

Teilraum 5:

”Ostseite Bahnhof”

von der Zufahrt des Autoparkplatzes für Bahnreisende und der Zufahrt des Parkhauses Wolbecker Straße / Bremer Platz bis zum Bremer Platz und bis zum Parkplatz an der ehemaligen Expressgutabfertigung.

Teilraum 6:

"Ehemalige Expressgutabfertigung"

am Güterschuppen an der Ostseite des Bahnhofs vom Zugang zum südlichen Fußgängertunnel bis zum Hamburger Tunnel.



Das Untersuchungsgebiet

1 = Umfeld Windthorststraße

2 = Ostseite nördliche Bahnhofstraße

3 = Berliner Platz

4 = Umfeld Hauptpost

5 = Ostseite Bahnhof

6 = Ehemalige Expressgutabfertigung

2.2 Erhebungszeiten

In Absprache mit dem Auftraggeber wurden die Erhebungen an folgenden Tagen zu nachstehend aufgeführten Zeiten durchgeführt:

Samstag, 20. Mai 2000 11-14 Uhr

Montag, 22. Mai 2000 6-10 Uhr und 16-20 Uhr

Donnerstag, 25. Mai 2000 6-10 Uhr und 16-20 Uhr

Freitag, 26. Mai 2000 12-20 Uhr

Demgegenüber bestanden in der ersten Untersuchung leicht abweichende Erhebungstermine:

Samstag,	24. Juni 1995	11-14 Uhr
Montag,	26. Juni 1995	6-10 Uhr und 16-20 Uhr
Dienstag,	27. Juni 1995	6-10 Uhr
Donnerstag,	29. Juni 1995	6-10 Uhr und 16-20 Uhr
Freitag,	30. Juni 1995	12-15 Uhr

Die Zählungen fanden jeweils zur vollen Stunde statt, jeder Termin begann und endete mit einer Zählung. Befragt wurde in den angegebenen Zeiträumen.

Aufgrund des enormen Erhebungsaufwandes konnten zeitlich lückenlose Zählungen über eine ganze Woche nicht durchgeführt werden. Der Auswahl der Erhebungszeiten lagen dabei mehrere Annahmen zugrunde:

Es sollten möglichst sämtliche Situationen des ruhenden Fahrradverkehrs erfasst werden. Hierzu zählen die Hauptzeiten des Berufsverkehrs am Vor- und am Nachmittag. Dabei sind die Sondersituationen am Donnerstagabend (sog. Dienstleistungsabend mit längeren Öffnungszeiten der Geschäfte) und am Freitagnachmittag (früherer Dienstschluss) zu berücksichtigen. Der Samstag sollte die Situation außerhalb der eigentlichen Zeiten des Berufs- und Ausbildungspendelns verdeutlichen und Hinweise zur Menge der Wochenendpendler geben. Insbesondere sollte die Situation des (ruhenden) Radverkehrs an einem normalen Samstag analysiert werden. So begannen die Zählungen und Befragungen bereits am Samstag, 20. Mai 2000, vor der eigentlichen Erhebungswoche.

Aufgrund der Erfahrungen der ersten Untersuchung wurden die Erhebungszeiten modifiziert. So entfiel jetzt die Zählung am Dienstagmorgen. Die Ergebnisse aus dem Jahre 1995 zeigten, dass keine großen Unterschiede zum Donnerstag- und Montagmorgen bestanden. Die Daten für den Dienstagmorgen brachten damals keine wesentlichen neuen Erkenntnisse. Statt dessen wurde die Zählung am Freitag bis 20 Uhr ausgeweitet. Hierdurch wurde der Pendelverkehr am Abend vollständig erfasst. Die Zählung im Jahre 1995 endete bereits um 15 Uhr. Entgegen der damaligen Annahme war der Pendelverkehr noch nicht abgeschlossen. Insbesondere der Wochenendverkehr der Studierenden (d.h. Heimfahrten) dauerte noch über 15 Uhr hinaus.

Der Untersuchungszeitraum wurde bewusst außerhalb der vorlesungsfreien Zeit der Studenten und außerhalb der Schulferien in NRW gesetzt, um Verzerrungen durch Ferien und Urlaub auszuschließen. Ebenso gab es keine Großveranstaltungen im Bereich von Innenstadt und Bahnhof, die das Verkehrsverhalten der Fahrradparker hätten beeinflussen können. In der Untersuchungswoche lagen keine Feiertage, die zu einem früheren Einsetzen des Wochenendverkehrs hätten führen können.

Es ist deutlich herauszustellen, dass das Ziel, Aufschluss über die Mengen der abgestellten Fahrräder während der charakteristischen Zeiten innerhalb der Woche zu erhalten, die Zählzeiten bestimmten! Durch Anlehnung der Befragungszeiten an diese Zählzeiten konnte in den Befragungen kein Abbild sämtlicher Fahrradparker am Hauptbahnhof erreicht werden. Statt

dessen wurden aufgrund der Beschränkung auf wenige, aber bedeutende Befragungszeiten einzelne, jedoch charakteristische Gruppen an Fahrradparkern erfasst.

3. Auswertung der Zählungen

Grundlegende Anmerkungen zur Bewertung der Untersuchungsergebnisse

Die vorliegenden Daten liefern einen ersten, grundlegenden Einblick in den zahlenmäßigen Bestand und in Veränderungen im Wochenverlauf der am Hauptbahnhof abgestellten Fahrräder. So verdeutlicht insbesondere die Tabelle das Mengengerüst des ruhenden Radverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten. Aufgrund des vorliegenden Zahlenmaterials können eindeutige Trends abgeleitet und interpretiert bzw. erklärt werden.

Aufgrund der für den Fahrradverkehr nicht ganz optimalen Rahmenbedingungen in der Erhebungswoche (vgl. Wetterlage) ist davon auszugehen, dass nicht die maximalen Fahrradmengen im Jahresverlauf erfasst wurden, die an einem günstigen Tag maximal möglich sind. Hier besteht bereits ein wichtiger Unterschied zur Vergleichsuntersuchung von 1995, als aufgrund des besseren Wetters insgesamt mehr Fahrradfahrer unterwegs waren und entsprechend mehr Fahrradparker im Umfeld des Hauptbahnhofs erfasst werden konnten. Leider kann diese tendenzielle Aussage nicht quantifiziert werden.

Die Allgemeingültigkeit bzw. Übertragbarkeit der Zählergebnisse ist nicht endgültig einzuschätzen. Eine Kontrollerhebung in einer weiteren Woche wäre hierzu wünschenswert gewesen. Aus Kostengründen konnte keine zeitlich lückenlose Erhebung stattfinden. So können sich die folgenden Aussagen lediglich auf die jeweiligen Erhebungszeiten beziehen. Es ist nicht auszuschließen, aber aufgrund der Kenntnisse zur Parksituation am Hauptbahnhof wenig wahrscheinlich, dass in der Erhebungswoche die Zahl der abgestellten Fahrräder außerhalb der Erhebungsstunden größer war.

Die Tabelle gibt die Zahlen der abgestellten Fahrräder differenziert nach den Erhebungszeiten und den gewählten Teilräumen wieder. Diese Werte stellen ein zentrales Ergebnis der vorliegenden Untersuchung dar. Sie verdeutlichen insbesondere den (maximalen) Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Hauptbahnhof in Münster.

In der nachfolgenden Tabelle sind neben den Ergebnissen der aktuellen Zählung auch die Ergebnisse der 1995 stattgefundenen Zählung vertreten, sowie deren prozentuale Entwicklung.

Ergebnisse der Zählungen von 1995 und 2000

Wochentag	Zeit	Umfeld Windthorststraße			Umfeld nördl. Bahnhofstraße			Umfeld Hauptpost			Ostseite Bahnhof			Ehem. Express- gutabfertigung			Gesamt		
		1995	2000	in %	1995	2000	in %	1995	2000	in %	1995	2000	in %	1995	2000	in %	1995	2000	in %
Samstag	11	1313	618	-53%	636	751	18%	261	431	65%	755	880	17%	-	57	-	3730	2741	-27%
Samstag	12	1318	595	-55%	680	745	10%	269	366	36%	762	859	13%	-	53	-	3822	2622	-31%
Samstag	13	1343	604	-55%	645	796	23%	272	330	21%	754	868	15%	-	54	-	3843	2659	-31%
Samstag	14	1307	611	-53%	732	797	9%	274	395	44%	750	861	15%	-	54	-	3886	2721	-30%
Montag	06	1047	441	-58%	497	682	37%	201	339	69%	630	750	19%	-	43	-	2961	2262	-24%
Montag	07	1080	473	-56%	519	665	28%	205	357	74%	690	829	20%	-	43	-	3114	2373	-24%
Montag	08	1046	480	-54%	491	674	37%	214	383	79%	669	839	25%	-	41	-	3099	2423	-22%
Montag	09	1054	509	-52%	478	673	41%	226	420	86%	681	833	22%	-	40	-	3136	2480	-21%
Montag	10	995	529	-47%	494	675	37%	227	420	85%	664	847	28%	-	38	-	3074	2513	-18%
Montag	16	1053	561	-47%	503	694	38%	216	397	84%	740	890	20%	-	45	-	3139	2592	-17%
Montag	17	1140	586	-49%	508	681	34%	221	371	68%	739	905	22%	-	52	-	3241	2601	-20%
Montag	18	1132	571	-50%	500	693	39%	216	352	63%	690	835	21%	-	51	-	3144	2510	-20%
Montag	19	1118	558	-50%	499	657	32%	215	329	53%	638	815	28%	-	49	-	3062	2411	-21%
Montag	20	1132	553	-51%	513	679	32%	219	314	43%	626	775	24%	-	49	-	3032	2373	-22%
Dienstag	06	1001	-	-	443	-	-	193	-	-	578	-	-	-	-	-	2705	-	-
Dienstag	07	1051	-	-	455	-	-	197	-	-	630	-	-	-	-	-	2877	-	-
Dienstag	08	985	-	-	461	-	-	206	-	-	638	-	-	-	-	-	2875	-	-
Dienstag	09	911	-	-	472	-	-	214	-	-	654	-	-	-	-	-	2876	-	-
Dienstag	10	935	-	-	485	-	-	225	-	-	692	-	-	-	-	-	2934	-	-
Donnerstag	06	1041	449	-57%	444	663	49%	202	307	52%	603	732	21%	-	50	-	2790	2204	-21%
Donnerstag	07	1081	477	-56%	462	690	49%	207	320	55%	620	768	24%	-	39	-	2943	2294	-22%
Donnerstag	08	1051	486	-54%	455	675	48%	229	357	56%	640	774	21%	-	24	-	2954	2318	-22%
Donnerstag	09	1041	525	-50%	454	667	47%	253	372	47%	668	794	19%	-	28	-	3012	2387	-21%
Donnerstag	10	1020	509	-50%	462	669	45%	263	337	28%	653	830	27%	-	31	-	2993	2376	-21%
Donnerstag	16	1090	563	-48%	503	658	31%	270	391	45%	724	906	25%	-	36	-	3208	2556	-20%
Donnerstag	17	1158	606	-48%	517	693	34%	271	393	45%	731	908	24%	-	36	-	3326	2637	-21%
Donnerstag	18	1172	610	-48%	529	713	35%	268	379	41%	732	857	17%	-	38	-	3348	2600	-22%
Donnerstag	19	1198	589	-51%	508	726	43%	248	372	50%	680	820	21%	-	36	-	3258	2543	-22%
Donnerstag	20	1250	672	-46%	511	751	47%	248	372	50%	652	698	7%	-	39	-	3261	2532	-22%
Freitag	12	996	518	-48%	504	755	50%	246	381	55%	676	830	23%	-	36	-	3043	2525	-17%
Freitag	13	1066	523	-51%	510	693	36%	249	411	65%	717	868	21%	-	32	-	3199	2534	-21%
Freitag	14	1114	538	-52%	539	826	53%	247	399	62%	752	880	17%	-	44	-	3244	2697	-17%
Freitag	15	1133	547	-52%	549	807	47%	248	424	71%	755	887	17%	-	41	-	3382	2711	-20%
Freitag	16	-	575	-	-	809	-	-	424	-	-	896	-	-	41	-	-	2753	-
Freitag	17	-	597	-	-	785	-	-	419	-	-	885	-	-	48	-	-	2745	-
Freitag	18	-	557	-	-	847	-	-	445	-	-	854	-	-	49	-	-	2757	-
Freitag	19	-	579	-	-	847	-	-	413	-	-	854	-	-	46	-	-	2743	-
Freitag	20	-	658	-	-	826	-	-	419	-	-	818	-	-	41	-	-	2766	-

- zu diesen Termin fanden keine Zählungen statt

4. Situation der abgestellten Fahrräder im Überblick und im Vergleich zu 1995

Die Zahl der oberirdisch abgestellten Fahrräder schwankte in der Erhebungswoche im Jahre 2000 zu den Erhebungszeitpunkten für das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen 2204 (Donnerstag 6 Uhr) und 2766 (Freitag 20 Uhr) bzw. im Jahre 1995 zwischen 2705 (Dienstag 6 Uhr) und 3886 (Samstag 14 Uhr). In diesen Zahlen sind die abgestellten Fahrräder in der Fahrradabstellanlage auf der Ostseite des Bahnhofs nicht enthalten.

Die höchste Zahl der abgestellten Fahrräder am Freitagabend erklärt sich vor allem mit den Besuchern der Kinos im Bahnhofsumfeld. Abgesehen von dieser Besonderheit, die auch nur einen kurzen Zeitraum am Freitagabend betrifft, ist wie 1995 davon auszugehen, dass an einem Samstag die maximale Belegung erreicht wird. An dem Samstag in der Erhebungswoche im Jahre 2000 wurden 2741 bzw. 2721 um 11 bzw. 14 Uhr gezählt, dies sind bis zu 1200 Fahrräder weniger als im Jahre 1995 (d.h. Abnahme um 32 %). Tendenziell sind am Samstag ca. 30 % weniger Fahrräder im Bahnhofsumfeld abgestellt worden.

An den übrigen Wochentagen bestanden zur Vergleichsuntersuchung Abnahmen zwischen 518 (Freitag 12 Uhr) bzw. 547 (Montag 16 und Freitag 14 Uhr) und 741 (Montag 7 Uhr) bzw. 748 (Donnerstag 18 Uhr). Im Durchschnitt sind an den vergleichbaren Wochentagen (außer Samstag) ca. 650 Fahrräder weniger abgestellt worden.

Vor einer Bewertung der Daten und einer Interpretation der Tabelle 4.1 ist darauf hinzuweisen, dass die Abstellmöglichkeiten am Berliner Platz fortgefallen sind. Dadurch können bis zu ca. 830 Fahrräder (maximaler Wert am Samstagvormittag während der Erhebung 1995) nicht mehr abgestellt werden. In der Vergleichsuntersuchung 1995 wurden im Durchschnitt 610 Fahrräder im Teilraum 3 geparkt. Allein aufgrund dieser Tatsache müsste die Belegung mit Fahrrädern in den Untersuchungsräumen im Jahre 2000 schon um ca. 600 bis 800 Fahrrädern geringer sein. Darüber hinaus sind weitere Abnahmen allein aufgrund der im Vergleich zur Untersuchung von 1995 schlechteren Wetterlage zu erwarten gewesen.

Die Fahrradparkanlage hat ein Fassungsvermögen von 3.000 Fahrrädern. Leider fehlen genaue Belegungsdaten für die Erhebungstage. Es ist davon auszugehen, dass dort an den Zähltagen zwischen 1.600 und 2.000 Fahrräder abgestellt waren.

Diese Rahmendaten gestatten zwei zentrale Thesen:

1. Die neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten in der Fahrradparkanlage sowie die oberirdisch frei gewordenen Abstellflächen, deren Fahrradparker in die Fahrradparkanlage gewandert sind, haben neue Fahrradparker angezogen, die bislang nicht mit dem Fahrrad den Bahnhof angefahren haben.

Außer samstags wurden während der Erhebung im Jahr 2000 zwischen 2200 und 2700 Fahrräder gezählt, zu denen jeweils zwischen 1.600 und 2.000 in der Fahrradparkanlage ab-

gestellte Fahrräder hinzugerechnet werden müssen. Somit waren im Bahnhofsbereich insgesamt zwischen 3.800 und 4.700 Fahrräder abgestellt. In der Vergleichsuntersuchung im Jahre 1995 waren es außer samstags zwischen 2700 und 3380. Die Daten belegen deutlich den Erfolg der Radstation.

2. Der Rückgang der oberirdisch abgestellten Fahrräder im Bahnhofsumfeld (außerhalb der Fahrradparkanlage) ist allein aufgrund des Fortfalls der Abstellmöglichkeiten am Berliner Platz und der schlechteren Witterungslage zu erklären.

Durch den Fortfall der Abstellmöglichkeiten am Berliner-Platz ist die Menge der dortigen ehemaligen Fahrradparker zwangsläufig verdrängt worden. Bei einem reinen Vergleich der Größenordnungen sämtlicher oberirdisch abgestellten Fahrräder in beiden Untersuchungen fehlt in der Zählung im Jahre 2000 genau diese Menge an der Gesamtmenge der oberirdisch abgestellten Fahrräder. Hierbei ist anzunehmen, dass relativ komplexe Umschichtungs Vorgänge vorliegen. So sind nicht allein die ehemaligen Fahrradparker am Berliner Platz jetzt im Fahrradparkhaus zu finden. Einige werden sich andere Abstellmöglichkeiten gesucht haben, weitere Fahrradparker aus den anderen Abstellbereichen werden in die Fahrradparkanlage gegangen sein. Die Fahrradparkanlage hat somit nicht dazu geführt, dass sich über diesen komplexen Verdrängungsprozess hinaus die Größenordnung der oberirdisch abgestellten Fahrräder im Bahnhofsumfeld weiter verringert hat.

Die nachfolgende Interpretation der Daten stellt differenziert Einzelergebnisse vor. Dabei wird nur auf die oberirdisch außerhalb der Fahrradparkanlage abgestellten Fahrräder Bezug genommen. Die zu beobachtenden Prozesse waren zu beiden Untersuchungszeiträumen weitgehend identisch:

Als zwei wichtige Eckgrößen können die Zahlen an geparkten Fahrrädern am frühen Morgen angesehen werden: Montag bzw. Donnerstag 6 Uhr: 2262 bzw. 2204 (1995: 2961 bzw. 2790) geparkte Fahrräder. Die Werte können dazu dienen, die Zahl der innerhalb der Woche über Nacht abgestellten Fahrräder abzuschätzen, die zwischen 2200 und 2300 (1995: 2700 und 2800) liegen dürfte. Es ist davon auszugehen, dass vor 6 Uhr kaum Einpendler den Bahnhofsbereich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichten und mit dem dort abgestellten Fahrrad weiterfuhren. So entspricht die Zahl der um 6 Uhr erfassten Fahrräder in etwa dem Bestand über Nacht.

An den Vormittagen fand jeweils eine generelle Auffüllung statt, wobei aber stets ein reger Austausch zu verzeichnen war. Einpendler, die vor allem mit der Bundesbahn Münster erreichten, holten ihr Fahrrad ab. Auspendler stellten gleichermaßen ihr Fahrzeug ab, um z.B. mit dem Zug ihren Weg fortzusetzen. Beide Prozesse überlagerten sich im Erhebungszeitraum zwischen 6 und 10 Uhr. Sie vollzogen sich aber zeitversetzt. Zunächst haben die Auspendler überwogen, was sich in einer Auffüllung an abgestellten Fahrrädern bis etwa 9 Uhr niederschlug. Aus den Zahlen ist nicht deutlich abzuleiten, wann die Einpendler dominierten, die ihr über Nacht abgestelltes Fahrrad abholten und den Bahnhofsbereich verließen. Der Wechsel wird ab 9 Uhr eingetreten sein. Dieser Wechsel von abgestellten und abgeholten Fahrrädern ist

aber für den Gesamtbestand an abgestellten Fahrrädern fast unerheblich, da deren Zahl am Morgen zwar schwankte, insgesamt aber recht stabil war.

Die Zählungen, die jeweils um 10 Uhr endeten, können keine Auskunft über den weiteren Tagesverlauf bis zum Nachmittag geben. Der Montag- und der Donnerstagmorgen deuten in etwa ein Gleichbleiben der zwischen 8 und 10 Uhr erreichten Zahl von geparkten Fahrrädern an. Zu berücksichtigen ist bei einer Bewertung insbesondere, dass der Bereich am Hauptbahnhof selbst auch Ziel von Berufstätigen und Kunden ist (vgl. vor allem den Dienstleistungsbesatz zwischen Bahnhof- und Windthorststraße), die direkt mit dem Fahrrad anreisen und es auch dort abstellen müssen. Dieser Zustrom setzte ebenfalls zwischen 8 und 9 Uhr ein und überlagerte die Pendlerströme.

Zum Ende der morgendlichen Pendlerbewegungen an Werktagen außer Samstag kann ein Bestand an 2400 (1995: 3000) abgestellten Fahrrädern angenommen werden. Diese Fahrräder sind vor allem Auspendlern zuzuordnen, die tagsüber ihr Fahrrad am Hauptbahnhof abstellen. Hierunter befinden sich aber auch Fahrräder von Berufstätigen im Bereich des Hauptbahnhofs und bereits schon Fahrräder von Kunden der dortigen Einrichtungen. Die Zahl dieser Personengruppe zuzurechnenden Fahrräder nahm im Laufe des Tages zu. So wurden an den beiden Tagen mit den Zählungen um 16 Uhr - also vor dem eigentlichen Einsetzen der Pendeltätigkeit am Nachmittag - am Montag 2592 bzw. am Donnerstag 2556 (1995: 3139 bzw. 3208) abgestellte Fahrräder erfasst. Dies war im Jahre 2000 gegenüber der Zählung im Jahre 1995 eine Abnahme um 547 bzw. 652 Fahrrädern. Allerdings waren allein am Berliner Platz am Montag und am Donnerstag um 16 Uhr der damaligen Erhebungswoche 627 bzw. 621 Fahrräder abgestellt. Somit ist im Vergleich beider Untersuchungen der Bestand an Fahrrädern, die außerhalb des Berliner Platzes abgestellt wurden, beinahe konstant geblieben!

Während der Zählzeiten an den jeweiligen Nachmittagen überlagerten sich ähnlich zum Vormittag Aus- und Einpendlerströme. Aufgrund der Zählergebnisse am Montagnachmittag kann zunächst von einem Anstieg der abgestellten Fahrräder nach 16 Uhr ausgegangen werden. Diese Fahrräder sind auswärts wohnenden, aber in Münster arbeitenden Personen zuzuordnen, die auf ihrem Heimweg ihre Fahrräder im Hauptbahnhofsgebiet abstellten und dann ihre Fahrt vor allem mit der Bundesbahn fortsetzten. Der Rückstrom der nach Münster heimkehrenden auswärtigen Berufstätigen traf zeitverschoben erst später ein. Zeitversetzt holten die nach Münster zurückkehrenden Pendler ihre Fahrräder wieder ab, so dass sich die Zahl der am Hauptbahnhof abgestellten Fahrräder verringerte (vgl. Rückgang der Bestandszahlen am Montagnachmittag ab 17 Uhr). Diese Abnahme wurde durch den Geschäftsschluss beschleunigt. Nach 18 Uhr kam es zu einem deutlichen Rückgang. Kunden und Berufstätige am Hauptbahnhof, die mit dem Fahrrad angereist waren, haben das Untersuchungsgebiet verlassen.

Erwartungsgemäß war am späten Donnerstagabend ein höherer Besatz an abgestellten Fahrrädern als zu den Vergleichszeiten am Montag zu verzeichnen. Der höhere Bestand, der zeitweise mehr als 200 Fahrräder betrug, ist auf die späteren Ladenschlusszeiten an diesem Dienstleistungsabend zurückzuführen. Noch mehr Fahrräder waren am Freitagabend abgestellt. Zum

einen haben die Wochenendpendler und der frühere Dienstschluss am Freitagnachmittag, zum anderen haben die Kinobesucher der Abendvorstellungen zu diesem Anstieg geführt.

Aufgrund der vorliegenden Zählungen und der Bestandszahlen am Donnerstagmorgen werden in der Woche etwa 2200 (1995: 2700 bis 2800) Fahrräder über Nacht abgestellt. Diese Zahl ist am Wochenende größer, wenn die Fahrräder der Studenten hinzugerechnet werden, die am Wochenende mit der Bundesbahn ihren Heimatort besuchen und das Fahrrad am Bahnhof abstellen.

Die am Montagmorgen im Untersuchungsgebiet gezählten Fahrräder können herangezogen werden, um den Bestand an Fahrrädern während der Sonntagnacht zu bewerten. Gegenüber dieser geschätzten Zahl von 2300 (1995: 3000) in der Sonntagnacht stehen die gezählten, knapp 2800 (1995: knapp 4000) Fahrräder am Samstagnachmittag.

Für diesen Unterschied kann eine ähnliche Erklärung wie in der vorausgegangenen Untersuchung angeführt werden. Vermutlich wurden wie 1995 am frühen Samstagnachmittag auch die Fahrräder der Studenten erfasst, die bereits am Sonntag wieder zurück nach Münster kamen! Gerade diese Nutzergruppe ist von besonderem Interesse, da sie die Zahl der in der Samstagnacht abgestellten Fahrräder wesentlich erhöht. Aufgrund fehlender Zählungen ist es aber schwierig, den Bestand an geparkten Fahrrädern in der Samstagnacht abzuschätzen. In den Zahlen vom Samstagmittag sind über die Heimfahrer unter den Studenten hinaus verschiedene Nutzergruppen enthalten, die jeweils am Hauptbahnhof ihr Fahrrad geparkt haben (u.a. Bahntouristen, Citytouristen).

Die höchsten Zahlen wurden am Samstag erfasst. Zu den jeweiligen Erhebungsblöcken ergaben sich wie bereits in der Vergleichsuntersuchung in den einzelnen Teilräumen häufig sehr stabile Besatzziffern.

1. Fazit

Gegenüber der Erhebung von 1995 haben sich in zwei Teilräumen die abgestellten Fahrräder verringert. Im Bereich Windthorststraße waren im Durchschnitt etwa 500 Fahrräder und im Bereich Berliner Platz waren etwa 610 Fahrräder weniger erfasst worden. Demgegenüber haben in allen anderen Bereichen die abgestellten Fahrräder zugenommen: im Bereich nördliche Bahnhofstraße um etwa 250, im Umfeld Hauptpost um etwa 150 und im Bereich Ostseite Bahnhof um etwa 120 Fahrräder.

Abschließend ist festzustellen, dass durch die Neuordnung des Bahnhofsvorfeldes und die Eröffnung der Radstation eine komplexe Umstrukturierung ausgelöst wurde. Die Umschichtungen wurden nicht einzeln erfasst. So konnte nicht analysiert werden, wie viele ehemalige Fahrradparker z.B. aus der Windthorststraße jetzt ihr Fahrrad am Bahnhof oder in der Radstation abstellen. Ebenso konnte nicht analysiert werden, wohin sich die ehemaligen Fahrradparker des Berliner-Platzes jetzt orientieren. Das Ergebnis dieser Umstrukturierungen konnte nur in der

Summe der abgestellten Fahrräder erfasst werden. Hier zeigte sich, dass zwar die Abstellmöglichkeiten am Berliner-Platz weggefallen sind und sich somit die dortige Situation zwangsläufig gänzlich anders darstellt, dass sich darüber hinaus das Erscheinungsbild des Radparkens in den anderen Bereichen nur geringfügig verändert hat. So ist in der Windthorststraße eine deutliche Entlastung eingetreten, während in den übrigen Teilräume eine Zunahme der abgestellten Fahrräder zu verzeichnen ist.

Trotz der wetterbedingten Einflüsse belegen die Daten doch zwei Verdrängungsbewegungen: zum einen vom Berliner Platz in andere Teilgebiete und in die Radstation und zum anderen aus der Windthorststraße in andere Teilgebiete und in die Radstation. Da sich alle Wanderungen überlagern, sind sie im einzelnen nicht zu quantifizieren. Insgesamt hat die Radstation nicht zu einer Verringerung der abgestellten Fahrradmenge in der nördlichen Bahnhofstraße, an der Hauptpost oder an der Ostseite des Bahnhofs geführt.

Die Zahl der abgestellten Fahrräder in der Radstation und den Teilräumen zeigt, dass es zu einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrs gekommen ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Angebot der Radstation vor allem neue Personengruppen dazu bewegt hat, auf das Rad als innerstädtisches Verkehrsmittel umzusteigen.

Reisezweck

Erwartungsgemäß bestehen hinsichtlich des Reisezwecks deutliche Unterschiede zwischen den Befragungstagen:

Die befragten Fahrradparker am Montag und Donnerstag gaben zum Reisezweck mit einem Anteil von 53 % überwiegend an, auf dem Weg von oder zur Arbeit zu sein. Am zweitstärksten waren die Ausbildungspendler vertreten, die entweder auf dem Weg von oder zum Studium bzw. von oder zur Schule waren (zusammen 17 %). Diese Fahrradparker bestimmten hauptsächlich den Personenkreis, die ihr Fahrrad über einen längeren Zeitraum abstellten. Diejenigen Fahrradparker, die als Reisezweck "Private Dienstleistungen" angaben, machten mit 11 % der Befragten den drittgrößten Anteil aus. Anzumerken ist aber, dass diese Befragten nur während des Berufsverkehrs bzw. während der Hauptverkehrszeiten am Montag und Donnerstag erfasst wurden. In der Tendenz sind die Reismotive in beiden Untersuchungen identisch.

Über die vorgegebenen Antwortkategorien hinaus gaben die Befragten unter "sonstige Reisezwecke" recht individuelle Gründe für die Fahrradbenutzung an: Abholen bzw. Hinbringen zum Bahnhof, Fahrkartenkauf, Fahrplanauskunft einholen. Auch hier ergaben sich keine Veränderungen gegenüber 1995.

Die Auswertung dieser Frage nach dem Reisezweck belegt, dass der werktägliche Berufs- und Ausbildungsverkehr mit dem Fahrrad (und gfs. mit weiteren Verkehrsmitteln) am Hauptbahnhof in Münster dominiert. Die gewählten Befragungszeiten bestimmten deutlich die Struktur der jeweils erfassten Fahrradparker. Demgegenüber waren zwangsläufig am Freitagnachmittag

und am Samstagmittag die Reisezwecke "von oder zur Arbeit" geringer vertreten. Erwartungsgemäß dominierte unter den am Samstag befragten Fahrradparkern der Reisezweck "Einkaufen". Dies lässt auch einen Schluß auf die generelle Bedeutung der Fahrradparkplätze zu, die während des Einkaufens benutzt werden, die also für den Einzelhandel relevant sind. Es ist zu erwarten, dass auch an den übrigen Tagen während der Einkaufszeiten ein vergleichbarer absoluter Zustrom stattfindet.

Reisezweck der befragten Fahrradfahrer

Reisezweck	Tag	Standort			Gesamt	
		Umfeld Windthorststr.	Ostseite nördl. Bahnhofstr.	Umfeld Hauptpost		Ostseite Bahnhof
Von oder zur Arbeit	Sa	*	*	*	31%	12%
	Mo+Do	47%	45%	38%	79%	53%
	Fr	13%	19%	29%	52%	27%
Von oder zum Studium	Sa	*	11%	*	*	4%
	Mo+Do	15%	19%	11%	5%	12%
	Fr	13%	15%	6%	9%	11%
Von oder zur Schule	Sa	*	*	*	*	*
	Mo+Do	3%	8%	1%	7%	5%
	Fr	*	*	*	13%	4%
Einkaufen	Sa	69%	31%	42%	27%	46%
	Mo+Do	10%	5%	5%	1%	5%
	Fr	20%	19%	9%	3%	14%
Behördengang	Sa	*	*	*	*	*
	Mo+Do	3%	*	*	*	1%
	Fr	*	*	*	*	*
Private Dienstleistungen	Sa	6%	15%	39%	*	14%
	Mo+Do	7%	4%	38%	1%	11%
	Fr	12%	9%	26%	*	12%
Besuch von Freizeitanlagen ...	Sa	*	*	*	*	3%
	Mo+Do	4%	10%	2%	1%	4%
	Fr	16%	11%	6%	4%	10%
Privater Besuch	Sa	13%	24%	*	22%	15%
	Mo+Do	10%	5%	3%	4%	6%
	Fr	18%	20%	18%	13%	17%
Sonstige Nennungen	Sa	*	*	*	*	4%
	Mo+Do	3%	3%	2%	1%	2%
	Fr	8%	5%	*	4%	5%
Befragte	Sa	84	57	38	45	224
	Mo+Do	468	345	301	382	1496
	Fr	244	172	140	164	720

* keine ausreichende Fallzahl

Wie auch schon 1995 variiert in den Teilräumen am Hauptbahnhof die Zusammensetzung der Fahrradparker nach dem Reisezweck. Die Fahrradparker auf dem Weg von oder zur Arbeit besaßen auch im Jahr 2000 auf der Ostseite einen deutlich höheren Anteil. Demgegenüber bewirkten die höheren Anteile der Studierenden, die ihr Fahrrad im Umfeld der Windthorststraße

und im Bereich der nördlichen Bahnhofstraße abstellten, dass dort der Anteil der Berufspendler prozentual geringer ausfiel (bzgl. Montag und Donnerstag). Vor der Hauptpost dominierten erwartungsgemäß Fahrradparker mit dem Reisezweck "Private Dienstleistungen". Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Kunden der Hauptpost oder der dort ansässigen Bankfiliale.

Der Reisezweck spiegelte sich erwartungsgemäß auch deutlich in der Länge der Abstellzeiten wider. So befanden sich die Langzeitparker unter den Fahrradfahrern primär auf dem Weg von bzw. zur Arbeit oder vom bzw. zum Studium, während die Kurzparker ihr Fahrrad vor allem während des Einkaufens oder der Nachfrage nach Dienstleistungen im Bereich des Hauptbahnhofs abstellten. Auch hier stellte sich kein nennenswerter Unterschied zur Befragung aus dem Jahre 1995 ein.

In der abschließenden Bewertung der Angaben nach dem Reisezweck der Befragten soll noch einmal deutlich darauf hingewiesen werden, dass die vorliegende Untersuchung aufgrund der Wahl der Erhebungszeiten und der Stichprobengrößen nur zuverlässige Aussagen für die Fahrradparker in der werktäglichen Hauptverkehrszeit bzw. im werktäglichen Berufs- und Ausbildungsverkehr zulässt. Weitere Gruppen von Fahrradnutzern wurden in zu kleinen Mengen in der Befragung erfasst wie z.B. die Wochenendpendler unter den Studierenden und die Kunden des Einzelhandels im Bereich des Hauptbahnhofs, die jeweils als Verkehrsmittel das Fahrrad benutzten.

2. Zusammenfassung

Untersuchungsanlass und Untersuchungsrahmen

In der Stadt Münster kommt dem Fahrradverkehr mit einem Anteil von 30 - 35 % am Modal-Split ein sehr hoher Stellenwert zu. Der Fahrradverkehr hat insbesondere für die Berufs- und Ausbildungspendler eine zentrale Bedeutung, die mit der Bahn die Solitärstadt Münster erreichen oder verlassen. Dabei ergibt sich zwangsläufig das Problem, das Fahrrad abstellen zu müssen.

Erste Überlegungen zur Neuordnung der Verkehre am Hauptbahnhof und insbesondere zur Lösung des Parkraumproblems von Fahrrädern gehen auf das Jahr 1985 zurück. Bereits in den achtziger Jahren konkretisierte sich die Idee einer unterirdischen Fahrrad-Abstellanlage. Die Umsetzung konnte allerdings erst Ende der neunziger Jahre konkretisiert werden. Im November 1997 wurde mit dem Bau begonnen. Die Radstation wurde am 13.6.1999 eröffnet. Derzeit wird das Bild am Hauptbahnhof in Münster durch die zahlreichen abgestellten Fahrräder geprägt.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Notwendigkeit einer neuen fundierten und umfassenden Bestandserhebung und -analyse des ruhenden Radverkehrs am Hauptbahnhof von Münster nach Errichtung der Radstation. Die vorliegende Untersuchung setzt sich daher zum Ziel, für diesen Bereich detaillierte Daten zur Menge der abgestellten Fahrräder an ausgewählten Zeiten

innerhalb der Woche und umfassende Informationen über die Fahrradparker (u.a. Häufigkeit der Radnutzung und Verweildauer der Fahrräder) zu erheben. Dabei sollen die Ergebnisse dieser Erhebungen der entsprechenden Untersuchung aus dem Jahre 1995 gegenübergestellt werden.

Die Zählungen des Fahrradbestands und die Befragungen der Fahrradparker wurden zwischen dem 20.05.2000 und dem 26.05.2000 durchgeführt, wobei aus Kostengründen nicht über sämtliche Stunden und Tage einer Woche erhoben werden konnte. Die Auswahl der Untersuchungszeiten wurde von dem Grundsatz geleitet, möglichst viele Eckdaten zum Mengengerüst der am Bahnhof abgestellten Fahrräder zu erhalten.

Die Untersuchung bezieht sich auf den Bereich am Hauptbahnhof der Stadt Münster, wobei dieser Untersuchungsbereich in sechs Teilräume aufgegliedert wurde.

Ergebnisse der Bestandszählungen

Bei der Zählung wurden sämtliche geordnet oder wahllos abgestellten Fahrräder im Untersuchungsgebiet erfasst. Die Zählungen erfolgten jeweils zur vollen Stunde. Aufgrund der unterschiedlichen Wetterbedingungen zwischen der Untersuchung von 1995 und der vorliegenden Untersuchung sind die exakten absoluten Zahlen beider Analysen nur bedingt vergleichbar. Die herausgearbeiteten Trends können allerdings direkt einander gegenübergestellt werden.

Die Zahl der oberirdisch abgestellten Fahrräder schwankte zu den Erhebungszeitpunkten für das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen etwa 2.200 und 2.800. Die Fahrräder der Radstation wurden nicht erhoben. Es ist aber damit zu rechnen, dass zwischen 1.600 und 2.000 Fahrräder hier abgestellt waren.

Im gesamtem Erhebungsgebiet sank die Zahl der oberirdisch abgestellten Fahrräder um 20% bis 30% (abhängig vom Erhebungstag und der Erhebungszeit). Werden hierzu allerdings die Zahlen der in der Radstation abgestellten Fahrräder addiert, so ergibt sich jedoch eine deutliche Steigerung der Fahrradparker im Bahnhofsumfeld.

Zwei Thesen

Die Zählungen gestatten zwei zentrale Thesen:

1. Die neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten in der Fahrradparkanlage sowie die oberirdisch frei gewordenen Abstellflächen, deren Fahrradparker in die Fahrradparkanlage gewandert sind, haben neue Fahrradparker angezogen, die bislang nicht mit dem Fahrrad den Bahnhof angefahren haben.

Außer samstags wurden während der Erhebung im Jahr 2000 zwischen 2200 und 2700 Fahrräder gezählt, zu denen jeweils zwischen 1.600 und 2.000 in der Fahrradparkanlage abgestellte Fahrräder hinzugerechnet werden müssen. Somit waren im Bahnhofsbereich insge-

samt zwischen 3.800 und 4.700 Fahrräder abgestellt. In der Vergleichsuntersuchung im Jahre 1995 waren es außer samstags zwischen 2700 und 3380. Die Daten belegen deutlich den Erfolg der Radstation.

2. Der Rückgang der oberirdisch abgestellten Fahrräder im Bahnhofsumfeld (außerhalb der Fahrradparkanlage) ist allein aufgrund des Fortfalls der Abstellmöglichkeiten am Berliner Platz und der schlechteren Witterungslage zu erklären.

Durch den Fortfall der Abstellmöglichkeiten am Berliner-Platz ist die Menge der dortigen ehemaligen Fahrradparker zwangsläufig verdrängt worden. Bei einem reinen Vergleich der Größenordnungen sämtlicher oberirdisch abgestellten Fahrräder in beiden Untersuchungen fehlt in der Zählung im Jahre 2000 genau diese Menge an der Gesamtmenge der oberirdisch abgestellten Fahrräder. Hierbei ist anzunehmen, dass relativ komplexe Umschichtungs Vorgänge vorliegen. So sind nicht allein die ehemaligen Fahrradparker am Berliner Platz jetzt im Fahrradparkhaus zu finden. Einige werden sich andere Abstellmöglichkeiten gesucht haben, weitere Fahrradparker aus anderen Abstellbereichen werden in die Fahrradparkanlage gegangen sein. Die Fahrradparkanlage hat somit nicht dazu geführt, dass sich über diesen komplexen Verdrängungsprozess hinaus die Größenordnung der oberirdisch abgestellten Fahrräder im Bahnhofsumfeld weiter verringert hat.

Dieses Bild muss aber noch nach den Teilgebieten differenziert werden. Der Bereich "Umfeld Windthorststraße" wies im Vergleich zur Untersuchung im Jahre 1995 in etwa eine Halbierung der Besatzzahlen auf. In diesem Gebiet hat der Bestand an abgestellten Fahrrädern um etwa 500 abgenommen. Als eine Ursachen kann vor allem die rigorose Umsetzregelung angeführt werden. Ferner bildet die Bahnhofstraße keine Barriere mehr für eine Anfahrt aus der Windthorststraße. Möglicherweise haben einige Fahrradfahrer, die ehemals ihr Fahrrad in der Windthorststraße abstellten, jetzt einen Stellplatz näher zum Bahnhof oder in der Radstation gefunden.

Der Teilraum "Ostseite nördliche Bahnhofstraße" hat einen erheblichen Anstieg der abgestellten Fahrräder zu verzeichnen. Die Zunahme beträgt bis zu 290 Fahrrädern am Freitagnachmittag. Im Durchschnitt sind ca. 250 Fahrräder mehr als in der Vergleichsuntersuchung 1995 abgestellt worden. Es ist anzunehmen, dass Fahrradparker aus der Windthorststraße und vom Berliner-Platz in dieses Gebiet abgewandert sind.

Im Unterschied zum Gesamttrend hat auch im Teilgebiet "Umfeld Hauptpost" die Zahl der abgestellten Fahrräder gegenüber der Untersuchung von 1995 zugenommen (bis zu 176 am Freitag um 15 Uhr, letztverfügbare Vergleichszahl am Freitagnachmittag). Die durchschnittliche Zunahme betrug 120 Fahrräder. Hier ist mit einem wechselseitigen Austausch zwischen Radstation, den ehemaligen Abstellplätzen des Berliner Platzes und dem Teilgebiet "Umfeld Hauptpost" zu rechnen.

Auch in diesem Teilraum wurden während der Erhebung im Jahre 2000 mehr abgestellte Fahrräder erfasst als während der Vergleichsuntersuchung. Die Zunahme beträgt durchschnittlich

120, in Spitzenzeiten aber bis zu 180 abgestellte Fahrräder (177 Donnerstag 10 Uhr u. Montag 19 Uhr, 183 Montag 10 Uhr). Dies deutet darauf hin, dass trotz schlechterem Wetter mehr Fahrradfahrer unterwegs waren als während der Untersuchung von 1995 und dass der Fahrradverkehr insgesamt zugenommen hat.

Insgesamt deuten die Ergebnisse der Zählung auf drei Umschichtungsbewegungen hin. Zum einen hat der Bau der Radstation zu Verlagerungen vom Berliner-Platz in die Radstation und in andere Teilräume geführt. Zweitens kann damit gerechnet werden, dass Radfahrer aus dem Teilgebiet "Ostseite nördliche Bahnhofsstraße" in die Radstation abwanderten. Drittens trat eine Umverteilung von der Windthorststraße in Richtung "Ostseite nördliche Bahnhofsstraße" auf. Als Gründe können hier die Parkregelungen in der Windthorststraße und die neue Quermöglichkeit der Bahnhofsstraße genannt werden, die es nun ermöglicht, näher an den Bahnhof heranzufahren. Letztere Bewegung überlagert die Umverteilung vom Berliner-Platz und zur Radstation.

Von besonderer Bedeutung ist die Auswertung der Frage, die auf die Verkehrsmittelwahl abzielte. Es zeigte sich, dass 82 % der befragten Langzeitparker die Verkehrsmittelkoppelung Fahrrad - Zug benutzten. In der prozentualen Verteilung der Verkehrsmittelkombinationen sind die beiden Untersuchungen von 1995 und 2000 weitgehend identisch.

Die Fahrradfahrer wurden nach den Gründen der Akzeptanz der Radstation befragt, da es sich bei ihnen zwangsläufig um Nichtnutzer handelt. Für 32 % aller Befragten, die eine Antwort gaben, war die Radstation zu teuer. 27% der Antworten entfielen auf "zu umständlich/zu zeittintensiv". Mit etwas Abstand folgten die Kategorien "Die Radstation ist zu weit / auf der falsche Seite" und "Das Fahrrad ist es nicht wert". Hierbei ergab sich ein klar differenzierbares Muster für die West- und Ostseite des Bahnhofs.

In einer weiteren Frage wurde der Bekanntheitsgrad der Dienstleistungen der Radstation ermittelt. Die Dienstleistungen der Radstation waren knapp zwei Drittel aller Befragten bekannt. Die mittleren Altersjahrgänge sind mit ca. 70 % am besten informiert.

Abschließend wurden die Radfahrer nach ihrer Meinung zur Abschlepppraxis im Umfeld des Bahnhofes befragt. Danach sind ca. zwei Drittel aller Radfahrer mit der Abschlepppraxis einverstanden, wobei es keine Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Befragten gibt. Auch gleichen sich die Teilgebiete der Westseite untereinander. Die Ostseite hingegen zeigt eine leicht überdurchschnittliche Akzeptanz.

Die vorliegende Untersuchung stellt eine fundierte und umfassende Bestandserhebung und -analyse des ruhenden Radverkehrs am Hauptbahnhof von Münster nach Errichtung der Radstation dar. Die Arbeit zeigt, dass weiterhin das Bild am Hauptbahnhof in Münster durch die zahlreichen, oberirdisch abgestellten Fahrräder geprägt wird. Die Untersuchung belegt, dass dies nicht auf eine fehlende Akzeptanz der Radstation zurückzuführen ist. Im Gegenteil: Die Errichtung der Radstation hat zu komplexen Umschichtungsvorgängen geführt, welche die Abstellvorgänge im oberirdischen Bahnhofsbereich betreffen, und insgesamt bewirkt, dass die Zahl der ober- und unterirdisch abgestellten Fahrräder im gesamten Bahnhofsbereich zuge-

nommen hat. Der Bahnhofsbereich wird im Gegensatz zu der Untersuchung aus dem Jahre 1995 inzwischen von deutlich mehr Fahrradfahrern angesteuert, die dort ihr Fahrrad abstellen.