

Anlage 2 zur Vorlage

V/0034/2023

Übergeordnete Zielstellungen

(siehe dazu auch: Anlage 3 „Entwurf Zielkonzept
MMM2035+“)

Übergeordnete Zielstellungen: Klimaneutralitätsstudie

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.3

Strategische Leitziele Klimaneutral 2030		
1.		Bestand: Emissionen aus der Wärmenutzung müssen um 9,2% pro Jahr sinken. Die Sanierungsrate muss auf 8% pro Jahr bei einer mittleren Energieeinsparung von 80% steigen. Klimaneutralität muss als Ziel der Stadtentwicklung gedacht und geplant werden.
2.		Neubau: CO2-Budget darf durch Neubau nicht weiter belastet werden. Als wachsende Stadt muss Neubau im Plus-Energie Standard erfolgen. Der mittlere Wohnflächenbedarf pro Einwohner darf nicht weiter steigen.
3.		Münsteraner Unternehmen arbeiten und produzieren klimaneutral. Der Energieverbrauch für Raumwärme, Licht und Kraft sowie Prozesswärme muss jedes Jahr um 9,3% sinken. Klimaneutralität muss Ziel und Erfolgsmerkmal der Münsteraner Wirtschaftspolitik werden.
4.		Stromverbrauch muss bilanziell zu 100% aus erneuerbaren Energien gedeckt werden (lokale Produktion 2.200 GWh und lokaler Stromimport)
5.		Wärmeversorgung muss zu 100% auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Ölheizungen müssen zu 100% durch effiziente System mit erneuerbaren Energien ersetzt werden. Fossiles Erdgas muss bis 2030 durch synthetisches Erdgas aus erneuerbaren Energien (Power to Gas) ersetzt werden.
6.		Fernwärme muss als Infrastruktur zur Verteilung von Wärme aus erneuerbaren Energien gestärkt und ausgebaut werden. Der Anteil am Wärmemix muss auch bei steigenden Verbindlichkeiten zu 22% konstant gehalten werden. Die Fernwärme muss bis 2030 zu 100% dekarbonisiert sein.
7.		Die Transformation der Stadtgesellschaft muss als eine systemische Aufgabe von Stadt, Bürgern und Unternehmen begriffen werden. Ziele sind Aktivierung, Qualifizierung und Multiplikation klimaschonenden Verhaltens in der Gesamtgesellschaft. Bis 2030 müssen mindestens 25% der Münsteraner Bürger zu klimaschonendem Verhalten aktiviert und qualifiziert werden.
8.		PKW-Verkehr muss bis 2030 um 50% sinken. ÖPNV und Radverkehr müssen als Mobilitätsalternative attraktiver werden und ausgebaut werden.
9.		Der MIV muss bis 2030 100% klimaneutral betrieben werden.
10.		Das Budget darf nicht über den Zielwert hinaus belastet werden. Ein Monitoring muss Einhaltung des Entwicklungspfad prüfen und flexibel reagieren. CO2-Einsparung muss als direkte Konsequenz des Handelns für alle transparent und sichtbar belohnt werden. Emissionen, die über dem Erhaltungsniveau liegen, müssen reduziert oder kompensiert werden.



MIV ist zu 100% klimaneutral



jedes Kfz fährt mit alternativen Antrieben

Abbildung 9: Die Leitziele zum Erreichen der Klimaneutralität 2030

Quelle: Konzeptstudie Münster Klimaneutralität 2030

- Klimaschutz im Verkehr weiter voran bringen:
 - Reduktion des Pkw-Verkehrs
 - Vermeidung von Parksuchverkehren
 - Attraktivierung und Ausbau des ÖPNV- und Radverkehrs als Mobilitätsalternative (Leitziel 8)
 - klimaneutraler MIV (Leitziel 9)
- Radverkehr fördern
- Mobilität für alle
 - „[...] Aktivierung, Qualifizierung und Multiplikation klimaschonenden Verhaltens in der Gesamtgesellschaft.“ (Leitziel 7)
 - Verbesserung der Gesamtsituation für den Fußverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen
 - Flächengerechtigkeit
 - Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit („Vision zero“)
- Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden sichern „autorarm, aber erreichbar“



*MIV ist zu 100 %
klimaneutral*

Abgeleitete Zielstellungen für das Parkraumkonzept

- Belange von Begegnungsverkehren, Rettungsdiensten, Abfalldiensten sichern
- Mindeststandards für Gehwege durch sortiertes Radparken und kein Kfz-Parken
- besondere Sicherung von Einmündungen/Wegebeziehungen / Querungen
- Verbindungsfunktion Radverkehr sichern
- „Grüne Lunge“
- Fahrbahn mit Mindestbreiten für Radverkehr, Radparken und Kfz-Parken sichern
- durchgängige Barrierefreiheit
- Straßenraum als Begegnungs- und Aufenthaltsbereich

- nutzergerechtes Bereitstellen von knappen Parkraum in den Straßen für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: Besucher, Kunden
 3. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten

(Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind je Nutzer:innengruppe integriert; entsprechende Parkstände im Straßenraum bleiben erhalten)
- Nutzung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für den Nachtzeitraum, z.B. Parkplätze Dritter (Einzelhandel, Universität)
- Staffelung der Gebühren nach Parkzonen (zu definieren) für Sondernutzung öffentliche Stellplätze bzw. öffentlich zugängliche Parkplätze

- nutzergerechtes Bereitstellen von knappen Parkraum in den Straßen für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: Besucher, Kunden
 3. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten

(Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind je Nutzer:innengruppe integriert; entsprechende Parkstände im Straßenraum bleiben erhalten)
- Nutzung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für den Nachtzeitraum, z.B. Parkplätze Dritter (Einzelhandel, Universität)
- nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für Räder, Radparkverbote auf Gehwegen bei vorhandenen Parkraum in der Fahrbahn

- nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für
 1. Priorität: Bewohner
 2. Priorität: Beschäftigte, Lieferanten, Handwerker
 3. Priorität: Besucher, Kunden

(Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind je Nutzer:innengruppe integriert; entsprechende Parkstände im Straßenraum bleiben erhalten)
- Gebühren in der Innenstadt und Bahnhofsviertel flächig erheben / einheitliche Bewirtschaftung
- Verkehrsinfo / smarte Verkehrslenkung zu P+R-Plätzen
- Tarifierung des Parkens nach Kriterien der Entfernung
- Beschäftigtenparken konzentrieren auf randständige Parkplätzen P+R
- Anregung zum Verzicht auf Kfz, Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs
- nutzergerechtes Bereitstellen von Parkraum für Räder

Handlungsstrategien

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT / KOMMUNIKATION

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

PARKRAUM-
STEUERUNG
KFZ-VERKEHR

PARKRAUM-
STEUERUNG
RADVERKEHR

PARKRAUMSTEUERUNG KFZ-VERKEHR

Bewohnerparken

- Ausweitung prüfen
- vereinheitlichte Tarifierung

Bewirtschaftung

- zeitlich / monetär erweitern

Verlagerung von Kfz-Parken

- freie Kapazitäten in Parkhäusern
- Nutzung randständiger Parkflächen
- Doppelnutzung: EZH-Parkplätzen / Parkplätze Dritter

Mobilitäts-/ Logistikpunkte

- im Straßenraum einrichten

PARKRAUMSTEUERUNG RADVERKEHR

Radparken

im Straßenraum ausweiten,
Wildparken verhindern

Radinfrastruktur

ausbauen von Fahrradstraßen,
Abstellanlagen

Begegnungsverkehr

Rad / Pkw, Rettungs-/Servicedienste
sicherstellen

Mobilitäts-/ Logistikpunkte

im Straßenraum einrichten

FLÄCHEN- GERECHTIGKEIT

Faires Parken

weiträumig prüfen und
stufenweise umsetzen

Stadtstraßenraum- gestaltung

als klimagerechter
Aufenthalts- und
Bewegungsraum

„autoarm, aber
erreichbar“

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT / KOMMUNIKATION

Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Wissen um Belange als Voraussetzung für Akzeptanz, Respekt und
Verständnis

Pkw-Verzicht durch politische Steuerung anregen

- **„Normalbetrieb“**

Sicherung

- Wohnen, Aufenthalt
- Kinderwege, Kinderspiel,
- Barrierefreiheit, sichere und komfortable Wege auch für Fußgänger insb. in Querungsbereichen, besitzbare Stadt
- sicheres und komfortables Radfahren (auch abseits der Fahrradstraßen), sichere und geordnete Radabstellanlagen,
- straßenräumliche Qualität
- Begrünung

- **Großveranstaltungen / Adventssamstage etc.**

- Nutzung P+R-Anlagen
- Shuttle-Service
- Frühzeitige, ggf. dynamische Wegweisung

Faires Parken

Faires Parken bedeutet...

- Gehwegparken unterbinden bzw. ordnen
- Kreuzungen / Einmündungen freisperren
- Parken nur auf markierten Stellplätzen
- Radabstellanlagen an den Fahrbahnrand
- Dämpfung Kfz-Suchverkehr
- Barrierefreiheit
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Knotenpunkten

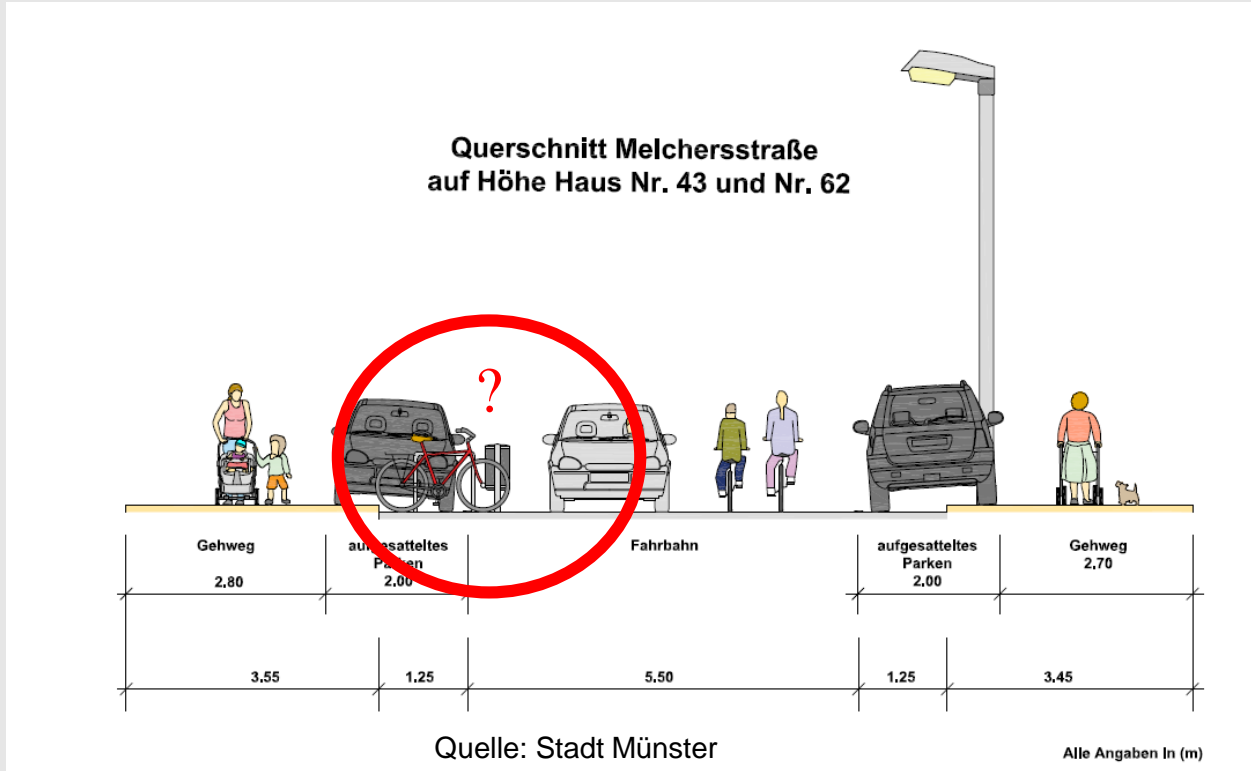


„Eine bedarfsangepasste behinderungsfreie **Restgehwegbreite** für den **Fußgängerverkehr von 1,80 m bis 3,00 m** insbesondere auch für Schulwege und Zuwegungen zu Kindergärten ist **freizuhalten**.
Wenn die Sondernutzungsfläche an die Fahrbahn oder einen Radweg grenzt, ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m notwendig.“

<https://www.stadt-muenster.de/ordnungsamt/sondernutzung-an-oeffentlichen-strassen/aussengastronomie>

Beispiel „Faires Parken“ Melchersstraße

Aufgesatteltes Parken Bsp. Melchersstraße



Maßnahme zeigt Teilerfolge: Kfz-Parken zumeist in Markierungen, Räder weiterhin oftmals auf Gehwegen

Kriterien	Modell Karlsruhe	Modell Münster - mittelfristig
Gehwegbreiten	mind. 1,60 m	mind. 2,5 m gem. RASt
Fahrbahnbreiten	mind. 3,10 m	4,75 m zur Sicherstellung Begegnungsfall Rad / Pkw bei Einhaltung Sicherheitsabstand zu Parkstreifen ...
Radien / Einmündungs- bereiche	für ein-/abbliegende Rettungsfahrzeuge sichern	Grundsätzliches Freisperren von Einmündungen und Querungsbereichen
Radparken	/	Bei Nichteinhaltung o.g. Breiten Parken am Fahrbahnrand einrichten und vor Autos sichern!
Parkplätze Kfz	Markierung	Markierung

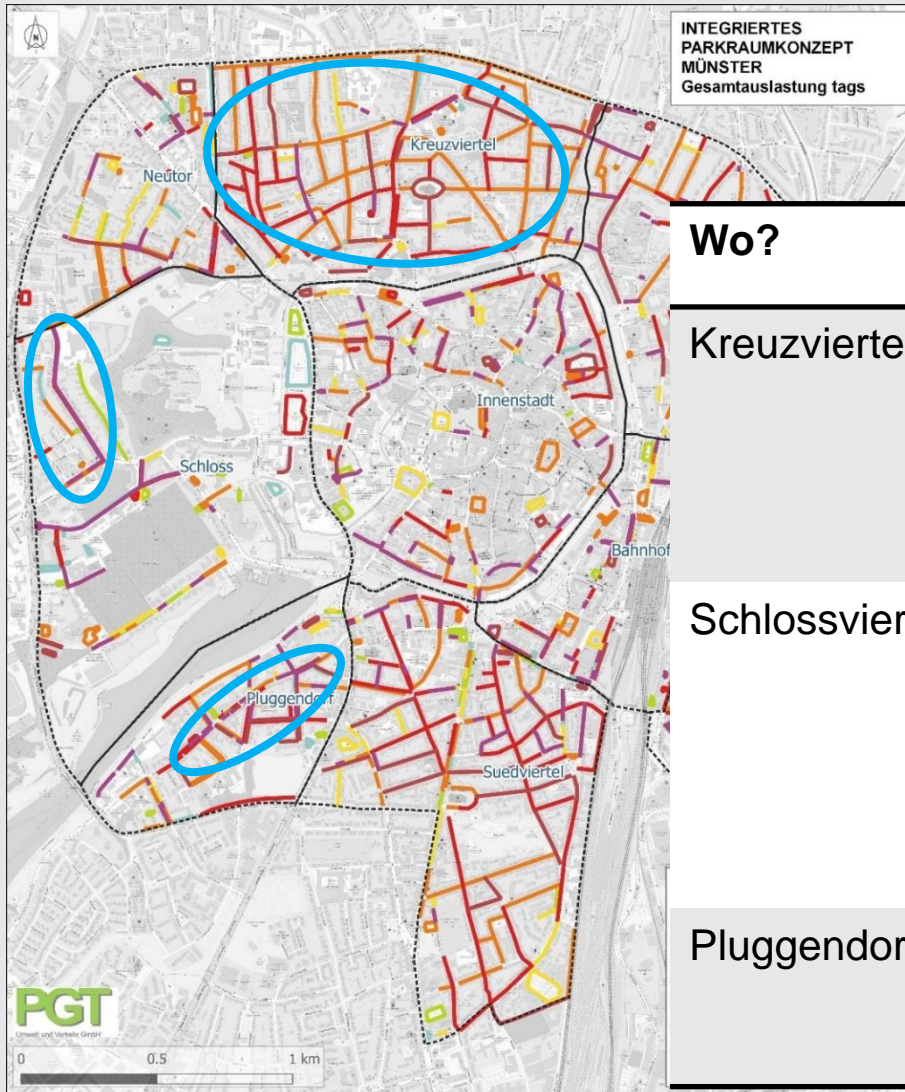
- störungsfreies und direktes Queren
- kurze Querungswege
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an Knotenpunkten
- Barrierefreiheit
- Nutzung von Kfz-Stellplätzen für Radstellplätze
- Dämpfung Kfz-Suchverkehr

Bewohnerparken und sonstige Bewirtschaftung

Bewohnerparken bedeutet...

- Vereinheitlichung der bestehenden Regelungen
- Prüfung der Ausweitung von Bewohnerparkzonen
- Prüfung der Einrichtung von Bewohnerparkzonen nach dem
 - Trennprinzip oder
 - Mischprinzip
 - ggf. auch Wechselprinzip
- Einbettung in eine Gesamtstrategie „Parkraummanagement / Mobilitätskonzept“

Bewohnerparken prüfen für ...



Wo?	Handlungsbedarf
Kreuzviertel	hoher Parkdruck, Vertiefende Prüfung: Verlagerungseffekte andere Nutzergruppen (Praxen, Kanzlei uvm.)
Schlossviertel	Vertiefend Prüfung derzeit in Bearbeitung, hoher Parkdruck Vertiefende Prüfung: Verlagerungseffekte andere Nutzergruppen?
Pluggendorf	teilw. hoher Parkdruck, Verlagerungseffekte andere Nutzergruppen

- Kostengerechtigkeit
- Steuerungsinstrument (Sicherung Bewohner, Verlagerung „Gebietsfremde“, Verlagerung in Parkhäuser etc.)
- Festlegung Gebührenhöhe nach verschiedenen grundlegenden Ansätzen möglich:
 - Kostenansatz
 - Marktpreisansatz
 - Bodenrichtwerte
 - Erweiterung nach Lage, Fahrzeuggröße etc.



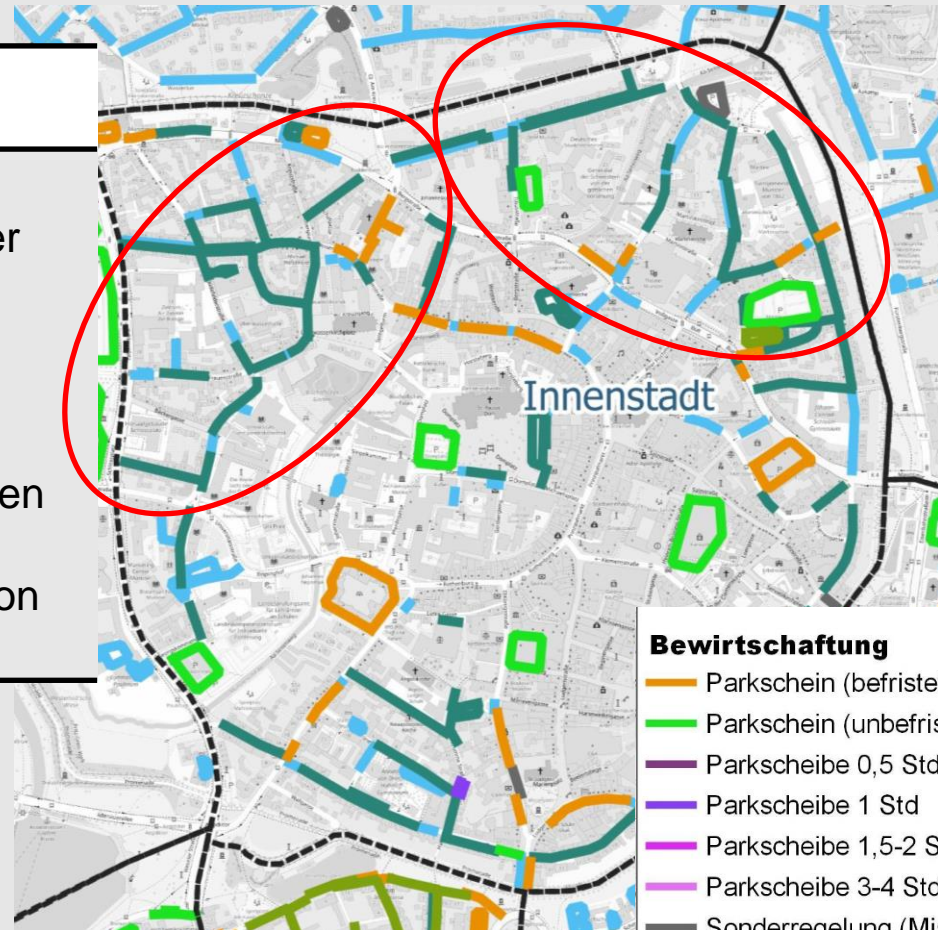
Wo?

Innenstadt
(Martiniviertel,
Kuhviertel)

Handlungsbedarf

Kurzzeitparken
(monetär) auf bisher
unbewirtschafteten
Stellplätzen im
Straßenraum zur
Stärkung
Kundenparken prüfen

Vereinheitlichung von
Kurzzeitparken



*Gebühren im
Straßenraum sind
grundsätzlich höher als in
Parkbauten anzusetzen*

Parkraumverlagerung

Parkraumverlagerung

- Verlagerung von öffentlichen Straßenparken in Parkbauten zur Entlastung der Straßen von ruhendem Verkehr
- Umgestaltung der Straßenräume für den Fuß- und den Radverkehr
- Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen bleiben im Straßenraum erhalten
- Umwandlung von Parkständen zu Ladezonen, Taxiständen, Fahrradparkplätzen



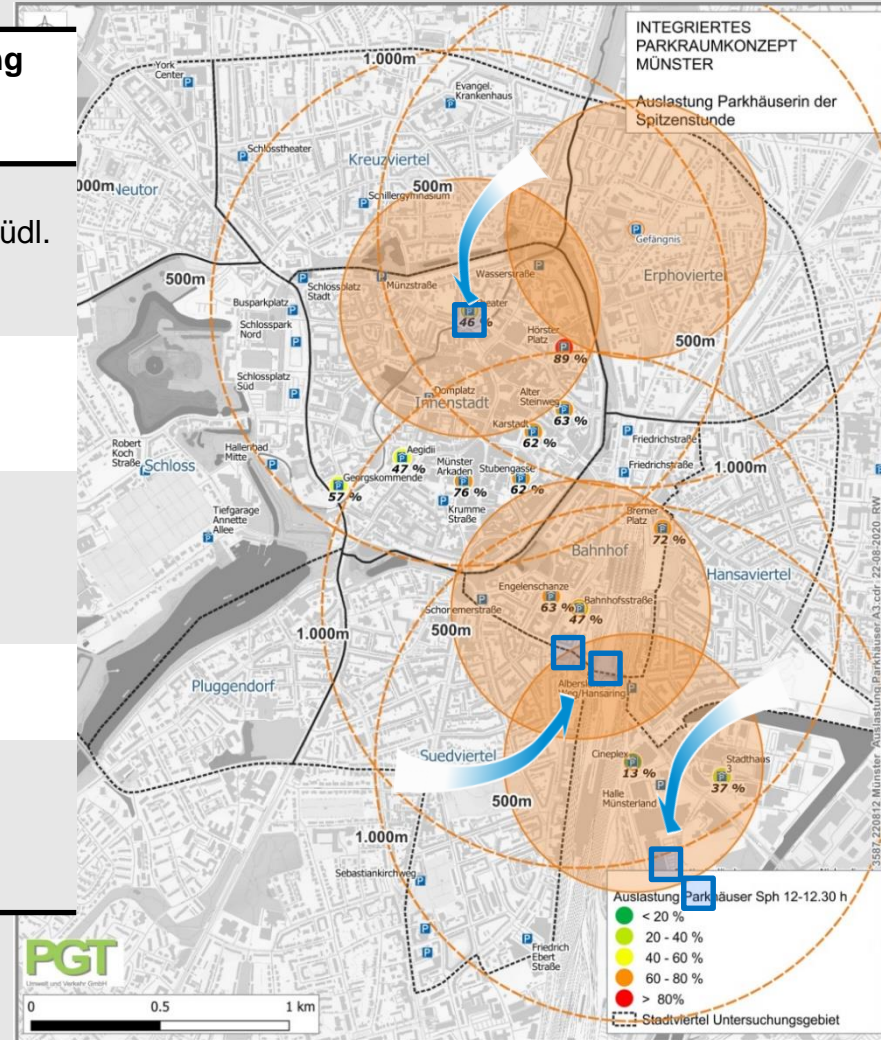
Parkraumverlagerung

- Zielgruppen: Bewohner, Beschäftigte
- Attraktive Gestaltung der Bewirtschaftung
- Parkhäuser / Tiefgaragen weisen freie Kapazitäten auf, die für Dauerparker geeignet sind
→ Kapazitäten von insgesamt bis zu 1.500 Stellplätzen der Parkhäuser im Parkleitsystem
- Lokalisierung freier Kapazitäten auf (privaten) Flächen und Öffnung dieser für Drittnutzer (z.B. Einzelhandel, Universität, Unternehmen)



„Viele Autos werden nur selten bewegt...d.h. auch etwas weitere Wege sind bei kostengünstigen und sicheren Abstellmöglichkeiten zumutbar!“

Wo?	Anz. Stpl. (bis zu)	mögl. Entlastung
Theater-Parkhaus	ca. 150	nörtl Bereiche Innenstadt und südl. Bereiche Kreuzviertel
Parkhäuser Cineplex und Stadthaus 3	ca. 500	südl. Bereiche Hansaviertel
Parkhäuser Engelsen- chanze und Bahnhofsstr.	ca. 200	Nörtl. Bereiche Südviertel
Parkhäuser südl. Innenstadt	ca. 550	südl. Bereiche Innenstadt
Freifläche Erphoviertel	ca. 50, ggf. Parkpalette prüfen	Erphoviertel, westl. Bereiche Kreuzviertel

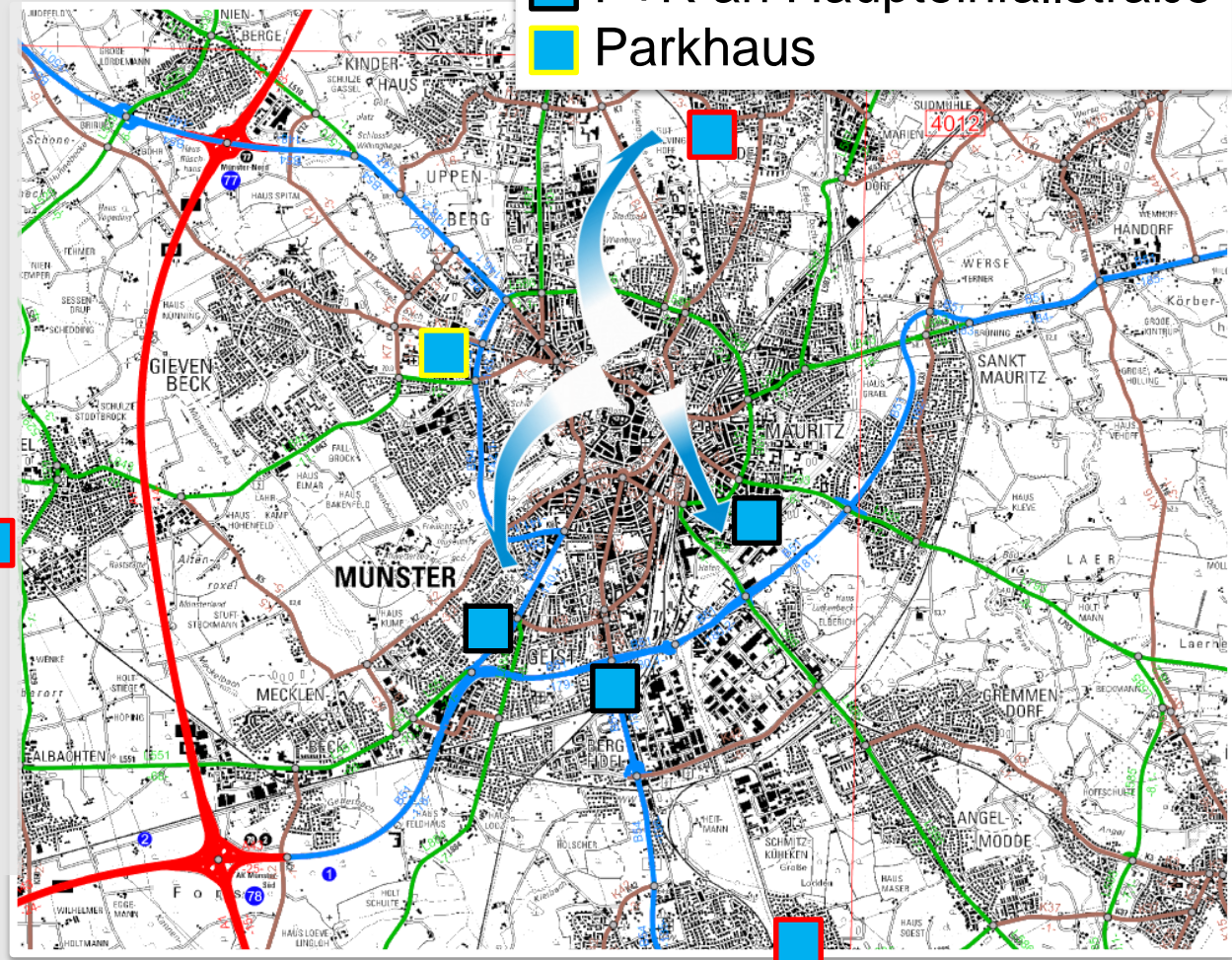


**Beschäftigte /
Bewohner im Bereich
Innenstadt:**

Verlagerung auf
randständige
Parkhäuser / Parkplätze

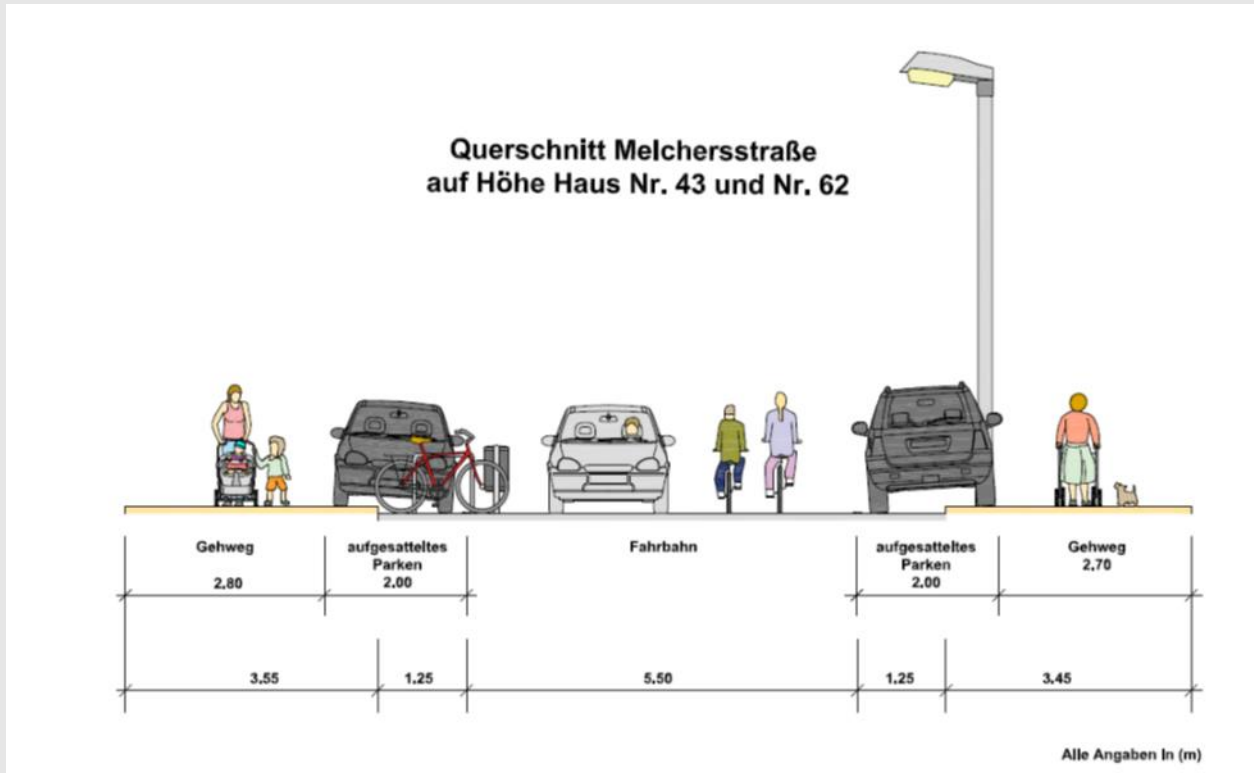
- *Aufstockung als
Parkpaletten*
- *erg. Nutzung als
Bewohner-P*
- *Anbindung ÖV und
Rad*

- P+R an Bahnhöfen
- P+R an Haupteinfallstraße
- Parkhaus



Pilotprojekte

Aufgesatteltes Parken Bsp. Melchersstraße



Maßnahme zeigt Teilerfolge: Kfz-Parken zumeist in Markierungen, Räder weiterhin oftmals auf Gehwegen

Herz-Jesu-Viertel: Lambertistraße

- Hoher Kfz-Druck durch Bewohner, Beschäftigte und Kunden
 - Starke straßenräumliche Konflikte (u.a. Gehwegparken)
 - Teilweiser Parkdruck durch Radfahrende
-
- Straßenräumliche Aufwertung in differenzierten Straßen
 - Akzeptanz von einzelnen Umsetzungsschritten

Forschungsfragen:

Inwiefern führt die Verbesserung der straßenräumlichen Qualitäten zu einer erhöhten Akzeptanz gegenüber dem reduzierten Stellplatzangebot?

Inwiefern führt eine Reduzierung der Stellplätze zu vermehrten illegalen Parkvorgängen bzw. erhöhtem Parkdruck in den umliegenden Straßenzügen?

Weiteres Vorgehen

- 08.02. Vortrag zum aktuellen Stand des integrierten Parkraumkonzepts (mündlicher Bericht der Verwaltung, AVM)
- 08.02. Vorlage „Erstellung einer Bewohnerparkausweis-Gebührenordnung“ (Vorberatung, AVM)
- 15.02. Vorlage „Erstellung einer Bewohnerparkausweis-Gebührenordnung“ (Beschluss, Rat der Stadt Münster)
- 28.02. BV Mitte (Anhörung):
Vorlage „Zwischenbericht: Integriertes Parkraumkonzept Münster“
Analyse, Festlegung 2. Pilotprojekt, Ziele
- 15.03. Ausschuss für Verkehr und Mobilität
Beschlussvorlage „Zwischenbericht: Integriertes Parkraumkonzept Münster“
Analyse, Festlegung 2. Pilotprojekt, Ziele

04 - 07 weitere inhaltliche Bearbeitung u.a.

- Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes auf Basis der Ziele
- Tarifierung
- Verortung
- Beteiligungsformate (Stakeholder und öffentlich)

- Nach der Sommerpause Befassung in der BV-Mitte und im AVM mit den Maßnahmenvorschlägen
- anschl. Schlussredaktion und verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse zur Erstellung der abschließenden Beschlussvorlage

Ziel: Beschluss des Parkraumkonzeptes im Herbst 2023