



Amt für Mobilität und Tiefbau

22.02.2023

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Hendricks

Telefon: 492-6509

Hendricks@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Integriertes Parkraumkonzept Münster: Bestandsanalyse, Ziele und zweites Pilotprojekt

Beratungsfolge

|            |                                     |              |
|------------|-------------------------------------|--------------|
| 28.02.2023 | Bezirksvertretung Münster-Mitte     | Anhörung     |
| 15.03.2023 | Ausschuss für Verkehr und Mobilität | Entscheidung |

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt den Zwischenbericht zum integrierten Parkraumkonzept zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beauftragt auf Basis der abgeleiteten Ziele des Parkraumkonzeptes die Entwicklung der konkreten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen.
3. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschließt, das zweite Pilotprojekt des integrierten Parkraumkonzeptes in der Lambertistraße (Herz-Jesu-Viertel) durchzuführen.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Beschlüsse zum integrierten Parkraumkonzept entstehen zum jetzigen Zeitpunkt keine Kosten. Erst mit der Umsetzung des Konzeptes werden Kosten für Maßnahmen fällig. Die Maßnahmen werden separat in nachfolgenden Vorlagen vorgestellt und beschlossen.

### **Begründung:**

Angesichts zunehmender Ziel- und Nutzungskonflikte bei der Inanspruchnahme des begrenzten öffentlichen Raumes hat der Hauptausschuss der Stadt Münster die Verwaltung beauftragt, ein integriertes Parkraumkonzept erstellen zu lassen (vgl. Ratsvorlage V/0728/2020/1).

Der Begriff "Integriertes Parkraumkonzept" verweist demnach auf die Notwendigkeit, die anstehenden Planungsprozesse zum Auto- und Fahrradparken nicht sektoral, sondern ganzheitlich zu entwickeln.

Darüber hinaus soll das Thema Parken im Zusammenhang mit anderen Themenfeldern der nachhaltigen Stadtentwicklung insbesondere in der Innenstadt und im erweiterten Innenstadtbereich betrachtet werden. Damit soll in der Fahrradstadt Münster zudem ein besonderes Augenmerk auf die Aus- sowie Wechselwirkungen zwischen Kfz- und Fahrradparken und die damit verbundenen Nutzungskonflikte sowie Veränderungen und Aufwertungen bzgl. der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren gelegt werden.

Die strategische Ausrichtung mitsamt den einzelnen Zielstellungen des zu erstellenden Parkraumkonzepts stehen dabei in enger Wechselwirkung mit den Inhalten des Masterplan-Prozesses (vgl. Ratsvorlage V/0802/2017). Um zentrale Fragestellung der Münsteraner Innenstadt zu bearbeiten und konkrete Lösungsansätze und Maßnahmen für die Bewältigung der vielfältigen themenfeldübergreifenden Zukunftsherausforderungen für die Innenstadt zu entwickeln, wird zeitlich parallel ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt „Lebendiges Zentrum“ (INSEK Münster-Innenstadt) erarbeitet. Hierbei werden alle in der Innenstadt relevanten Themenfelder wie bspw. Handel, Gastronomie, Kultur, Bildung, Soziales, Wohnen, Mobilität und Verkehr, Klima und Stadtgrün, Wasser, städtebauliche Aspekte, Denkmalaspekte usw. betrachtet und einbezogen.

Zur Erreichung des Ziels der Stadt Münster eine nachhaltige, stadtverträgliche und innovative Verkehrsentwicklung herbeizuführen, muss auch ein Umdenkprozess beim Thema Parken stattfinden. Um die Mobilitätswende und den Klimaschutz in Münster zu fördern sowie Platz für neue, attraktive Mobilitätsangebote, vorrangig zu Gunsten des Umweltverbundes, zu schaffen, ist es notwendig, die begrenzt zur Verfügung stehende öffentliche Fläche – insbesondere in (erweiterten) Innenstadtbereichen – effizient, nachhaltig und qualitativ zu nutzen.

Das integrierte Parkraumkonzept hat daher zum Ziel, das Thema Parken nach einheitlichen Maßstäben und mit einem einheitlichen Maßnahmenrepertoire zu behandeln – welche wiederum anpassbar und anwendbar auf die jeweiligen Gegebenheiten in den Quartieren sind. Mit dem Konzept soll ein aktuelles bzw. in absehbarer Zeit anwendbares praxisbezogenes Kompendium im Bereich Parkraum bzw. Parkraummanagement für Münster geschaffen sowie erste zielorientierte Maßnahmen initiiert werden. Diese Maßnahmen werden vorrangig für den vorliegenden Untersuchungsraum (vgl. Abb. 1) und somit für den (erweiterten) Innenstadtbereich erarbeitet. Jedoch werden im Rahmen der Aufstellung des Maßnahmenkataloges auch grundsätzliche Aussagen zu potenziellen Maßnahmen für die Außenstadtteile getroffen.

Insbesondere sollen die Nutzungskonflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und Radfahrer\*innen sowie Fußgänger\*innen reduziert und dem Kfz- und Fahrradparken in Münster klare, nachvollziehbare Regeln gegeben werden.

## **Zwischenbericht**

Mit dieser Vorlage legt die Verwaltung einen Zwischenbericht zum „Integrierten Parkraumkonzept Münster“ vor.

### **1. Aktueller Bearbeitungsstand**

Der komplexe Prozess der Konzepterstellung ist seit Ende März 2022 in Bearbeitung durch das Planungsbüro PGT Umwelt und Verkehr GmbH aus Hannover.

Die umfassende Erhebung innerhalb des Betrachtungsraumes samt Analyse und Bewertung der Ergebnisse ist abgeschlossen. Darüber hinaus wird das Pilotprojekt „Melchersstraße“ (V/0225/2022), in dem das „Faire Parken“ von der Stadt Münster erstmalig umgesetzt wird, begleitet bzw. ausgewertet. Der Abschlussbericht zum integrierten Parkraumkonzept samt Maßnahmenkonzept soll im Herbst durch den Rat der Stadt Münster beschlossen werden.

## 2. Vorgehensweise (Anlage 1, Folien 3 bis 9)

Münsters Innenstadt und der erweiterte Innenstadtbereich weisen eine kompakte Struktur mit kurzen Wegen auf. Die zentrale Innenstadt ist für Kunden aus dem Umland grundsätzlich gut erreichbar. Münsteraner\*innen und Pendler werden mittels eines Park-Leitsystems zu den Parkhäusern der Innenstadt geführt. Auf der B51 ist eine Vorwegweisung zum P+R Niederdingstraße installiert, die auch bei Veranstaltungen des „Messe und Congress Centrum Halle Münsterland“ Pendler frühzeitig über die Parkmöglichkeiten rund um die Halle informiert.

Offensichtliche Probleme bestehen in den mit parkenden Autos, überlasteten Wohnquartieren in der Innenstadt und im innenstadtnahen Bereich sowie den damit verbundenen Folgen des teilweise geduldeten Gehwegparkens. Mangels Alternativen auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder und Mülltonnen sind zusätzliche Barrieren für Fußgänger. Diese und ähnliche Konflikte führen bei engen Straßenquerschnitten folglich zu Problemen für Fußgänger\*innen und vor allem mobilitätseingeschränkten Personen sowie bei Not- und Rettungsdiensten, der Müllentsorgung und Lieferanten.

Um die Situation zu analysieren, wurden im Untersuchungsgebiet u.a. vergleichende Luftbildauswertungen sowie Tag- und Nachterhebungen und -befahrungen durchgeführt. Diese wurden quartiersbezogen für die innenstadtnahen Wohngebiete und die Innenstadt durchgeführt (vgl. Abbildung 1). Zudem fand eine Erfassung der örtlich unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen statt. Zur Analyse des Fahrradparkens wurden Kapazitäten und Auslastungen von Fahrradabstellanlagen durch örtliche Begehungen erhoben sowie „wild“ abgestellte Fahrräder erfasst. Alle Daten wurden GIS-basiert dokumentiert.



Abbildung 1: Untersuchungsraum

Auf Basis dieser Daten wurden unterschiedliche Kartierungen zu Lage, Kapazitäten und Bewirtschaftungsformen von Stellplätzen sowie deren Zugänglichkeit und Auslastung erstellt. Die Ergebnisse

liegen in einer GIS-basierten Dokumentation vor und werden der Stadt Münster übergeben. Nicht erhoben wurden private Stellplatzangebote auf den Grundstücken und Radabstellplätze auf nicht öffentlich zugänglichen Flächen.

### 3. Ergebnisse

#### 3.1 Ergebnisse Kfz-Parken (Anlage 1, Folien 10 bis 27)

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich ca. 23.000 Kfz-Stellplätze, ca. 9.200 davon im öffentlichen Straßenraum sowie ca. 6.500 auf öffentlichen Parkplätzen. Hinzu kommen rund 2.400 öffentlich zugängliche Kundenparkplätze, 1.900 Bewohnerstellplätze im Trennprinzip und 2.900 Bewohnerstellplätze im Mischprinzip mit öffentlichen Stellplätzen. An Fahrradabstellanlagen (inkl. Fahrradparkhäuser) besteht derzeit ein Angebot von ca. 24.000 Fahrrad-Abstellplätzen. Insgesamt wurden 30.000 abgestellte Fahrräder im Straßenraum gezählt, davon ca. 18.000 waren sogenannte „Wildparker“, insb. auf Gehwegen.

Hinsichtlich der Zugänglichkeit der öffentlichen Stellplätze fällt auf, dass es in den Quartieren unterschiedliche Ansätze der Bewirtschaftung gibt. So ist im Kreuzviertel fast durchgängig öffentliches Straßenparken ohne Bewirtschaftung vorzufinden, während beispielsweise im Erphovierteil sowie im Südviertel große Teilbereiche als Bewohnerparkzonen im Mischprinzip, jedoch mit uneinheitlicher Beschilderung, ausgewiesen sind. In der Innenstadt finden sich kaum öffentliche Stellplätze an Straßen, dafür umso mehr bewirtschaftete Parkplätze bzw. Parkhäuser. Innerhalb der Stadtviertel gibt es kaum Angebote mit Kurzzeitparkregelungen für Kunden (bspw. von Praxen, Geschäften des Einzelhandels etc.). Vorhandene Kurzzeitparkregelungen sind nicht einheitlich.

Die insgesamt acht städtischen Parkhäuser im innenstadtnahen Bereich weisen eine Gesamtkapazität von ca. 6.000 Stellplätzen auf, rund 1.500 dieser Plätze sind dauervermietet. Die jeweiligen Auslastungszahlen zeigen, dass die Tagesspitzenauslastung lediglich bei durchschnittlich 3.350 Kfz und somit rund 56 % liegt. Selbst an Jahresspitzentagen bleiben ca. 900 Stellplätze in den Parkhäusern frei, insbesondere an den Standorten am Hafen (Cineplex und Kiesekamps Mühle). Auch auf dem Großparkplatz „Schlossplatz“ bleiben in der täglichen Spitze regelmäßig große Kapazitäten frei. Nachts weisen alle Parkhäuser und der Parkplatz am Schloss eine sehr geringe Auslastung auf. Mit 33% ist die Auslastung der Parkhäuser rund um den Hauptbahnhof (Bremer Platz, Engelenschanze, Bahnhofstraße) noch am höchsten.

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Untersuchungsgebietes sind tagsüber nahezu flächendeckend hoch ausgelastet. Mit Ausnahme der Quartiere Schloss, nördliches Erphovierteil und Neutor ist der Parkdruck in allen Quartieren enorm hoch. Nachts verschärft sich diese Situation in besonderem Maße im Kreuzviertel, Hansaviertel, Südviertel sowie in Pluggendorf. In den angesprochenen Teilbereichen liegt die Auslastung in den Straßenzügen teilweise über 100 Prozent, sodass Autofahrer zum Parken aufgrund des enormen Parkdrucks ihre Fahrzeuge illegal, insb. auf Gehwege, abstellen. Erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Auslastung ergeben sich durch die unterschiedlichen Nutzungen in den einzelnen Quartieren. Ein Mix aus Kunden, Besuchern, Beschäftigten teilen sich in den Quartieren Neutor, Innenstadt und einzelnen Geschäftsstraßen die vorhandenen Parkmöglichkeiten, während im Kreuz-, Hansa- und Südviertel sowie in Teilen des Erphovierteil (östl. der Bahn) und Pluggendorf das Parken von Anwohnern maßgeblich ist.

Zusammengefasst bleibt hinsichtlich der Auslastung im Bereich des Kfz-Parkens festzuhalten, dass die Nachfrage nach Abstellplätzen im öffentlichen Straßenraum das Angebot teilweise deutlich übersteigt. Einzelne Straßenzüge sind vollständig aus- bzw. überlastet, auch wenn es in anderen Teilbereichen der Quartiere noch freie Kapazitäten gibt. Parkhäuser, P+R-Anlagen und weitere stadtteilbezogene Parkflächen zeigen deutliche Kapazitätsreserven.

### **3.2 Ergebnisse Fahrradparken (Anlage 1, Folien 28 bis 32)**

Die 24.000 Fahrradabstellplätze (Radstationen, Anlehnbügel und Reihensparker) waren zum Zeitpunkt der Erhebung lediglich zu 47% ausgelastet. Die Mehrzahl der im Untersuchungsgebiet geparkten Fahrräder wurden von den Nutzern „wild“ abgestellt, insbesondere auf Gehwegen in den Quartieren oder anderweitigen Verkehrsflächen im Bereich der Innenstadt. Eine besonders hohe Nachfrage nach Abstellplätzen wurden in den Bereichen mit Einzelhandel (Neutor, Hammer Str., Kreuzviertel) sowie im Umfeld des Hauptbahnhofes erhoben. Wild abgestellte Räder wurden vor allem im Innenstadtbereich sowie im Kreuz- und Hansaviertel beobachtet.

Insgesamt betrachtet fehlen in Münster weiterhin Kapazitäten zum geordneten Abstellen von Fahrrädern. Das gilt im besonderen Maße für dicht besiedelte Wohnstraßen im Kreuz- und Hansaviertel sowie in der Nähe von Geschäftsbereichen. Nicht alle Radabstellanlagen sind an die jeweiligen Bedürfnisse der Nutzer angepasst, es fehlen vor allem geschlossene bzw. überdachte Abstellanlagen. Hinsichtlich des Nutzerverhaltens wurde festgestellt, dass Fahrradfahrer ihre Räder möglichst nah vor ihrem Ziel (Wohnung, Geschäft, Praxis etc.) abstellen. Nur wenn sich im unmittelbaren Umfeld dieses Ziels eine Fahrradabstellanlage befindet, wird diese auch genutzt. Anderenfalls wird zumeist „wild“ geparkt.

## **4. Ziele**

### **4.1 Übergeordnete Zielstellungen (Anlage 2, Folien 2 bis 4)**

Der Verkehrs- bzw. Mobilitätssektor in Münster muss einen größeren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Neben der Reduktion des Pkw-Verkehrs spielen die Vermeidung von Parksuchverkehren sowie eine Attraktivierung und der Ausbau des ÖPNV- und Radverkehrs als Mobilitätsalternative eine wichtige Rolle, auf die durch das integrierte Parkraumkonzept langfristig Einfluss genommen werden kann. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Gesamtsituation für den Fußverkehr sowie mobilitäts eingeschränkte Personen, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bis hin zur „Vision Zero“, eine bessere Klima-Resilienz und Flächengerechtigkeit sowie die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität auf öffentlichen (Straßen)-Flächen. Ein Leitziel, welches den Zielen des INSEK entspricht, soll die Münsteraner Innenstadt „autoarm – aber erreichbar“ machen.

Das Zielsystem (Entwurf) des Masterplan Mobilität Münster 2035+ (**Anlage 3**) sieht folgende sechs übergeordnete Ziele vor, zu denen das integrierte Parkraumkonzept mit seinen Maßnahmen einen Beitrag leisten soll:

- 1) Klimaneutrale Mobilität
- 2) Verkehrssichere Stadt
- 3) Gesunde und lebenswerte Stadt
- 4) Digitale und vernetzte Stadt
- 5) Gerechte und erreichbare Stadt
- 6) Barrierefreie Stadt

### **4.2 Abgeleitete Ziele des Parkraumkonzeptes (Anlage 2, Folien 5 bis 9)**

Für die Erstellung des integrierten Parkraumkonzeptes bedeuten diese übergeordneten, städtischen Ziele, dass mit den konkurrierenden Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum demensprechend verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Die Schaffung von lebenswerten Straßenräumen, inklusive deren Ansprüche an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, hat die höchste Priorität. Erst danach sollen die Bedürfnisse für das Abstellen von Kraftfahrzeugen (erstens Bewohner, zweitens Kunden) berücksichtigt werden. Für Münster werden daher verschiedene Zielstränge aufeinander abgestimmt.

Darauf aufbauend, entwickeln sich unterschiedliche Anforderungen an potenziell umzusetzende Maßnahmen, die konkret auf die Ziele des Masterplan Mobilität Münster 2035+ „einzahlen“:

- die Einhaltung von Mindeststandards für Gehwege (Barrierefreie Stadt; Klimaneutrale Stadt)
- eine besondere Sicherung von Querungen, Einmündungsbereichen und Wegebeziehungen (Verkehrssichere Stadt)
- die Sicherstellung der Verbindungsfunktionen für den Fahrrad- und Fußverkehr (Gerechte und erreichbare Stadt; Digitale und vernetzte Stadt)
- Bereitstellung, Aufwertung und Ausstattung des öffentlichen Straßenraums als Begegnungs- und Aufenthaltsbereich (Gesunde und lebenswerte Stadt)
- Grünelemente als Beitrag zur Klima-Resilienz (Gesunde und lebenswerte Stadt)
- Sicherstellung der Mindestfahrbahnbreiten für die Belange von Busverkehr, Kfz- und Fahrrad-Begegnungsverkehren, Rettungsdiensten sowie Abfalldiensten (Barrierefreie Stadt; Klimaneutrale Stadt)

Erst wenn diese Anforderungen im Rahmen der öffentlich zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen unter Berücksichtigung des Zielkonzeptes des Masterplan Mobilität Münster 2035+ erfüllt sind, kann mit nachrangiger Priorität das Abstellen von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen auf den übrigen Flächen ermöglicht werden.

Der verbleibende begrenzte öffentliche Parkraum muss demensprechend nutzergerecht für die nachstehenden Zielgruppen zur Verfügung gestellt werden. Instrumente für eine Steuerung sind die Zonierung entsprechender nutzungshomogener Quartiere (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten) sowie deren angepasste Bewirtschaftung. Diese sind im Einzelfall zu bestimmen. Prioritär ist der Parkraum für folgende Nutzergruppen wie folgt sicherzustellen:

1. der Andienung (Kurier-, Express- und Paket-Dienste) und mobilitätseingeschränkten Personen
2. Bewohnern
3. Besuchern und Kunden
4. Beschäftigten

### **Handlungsstrategien (Anlage 2, Folien 10 bis 13)**

Um darüber hinaus zu gewährleisten, dass die Stellplätze ordnungsgemäß genutzt werden und die Maßnahmen greifen, werden Bausteine zur Umsetzung der jeweiligen, sich bedingenden Handlungsstrategien, untergliedert nach Kfz- und Radverkehr, vorgeschlagen:

Kfz-Verkehr:

- Parkraumsteuerung
- Parkraumreduzierung
- Flächengerechtigkeit / „Faires Parken“
- Angebote / Parkraumverlagerung
- Anreize schaffen / Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Radverkehr:

- Parkraumsteuerung Radverkehr
- Angebote / Parkraumverlagerung
- Anreize schaffen / Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Des Weiteren gilt es in der Innenstadt, die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Vordergrund zu rücken und somit die positiven Effekte und Wirkungen eines insgesamt reduzierten Parkraumangebotes den Bewohnern und Kunden zu vermitteln. Das bedeutet, eine möglichst durchgängige Barrierefreiheit auf den Gehwegen zu schaffen. Über Begrünung und das Aufstellen von Mobiliar (Sitzbänke etc.)

verbessern sich die straßenräumlichen Qualitäten in Bezug auf die Aufenthalts- sowie Begegnungsfunktion und leisten einen Beitrag zur Klimaresilienz.

Für Großveranstaltungen und die Haupteinkaufstage, insb. an den Adventssamstagen, sollte eine frühzeitige dynamische Wegweisung in Verbindung mit der Einrichtung von Shuttle-Services und der intensiven Nutzung von P&R-Anlagen und Aktivierung bislang ungenutzter Parkkapazitäten, wie es in den vergangenen Jahren schon erfolgreich mit dem Angebot vom Parkhaus am Coesfelder Kreuz durchgeführt wurde, forciert werden.

## **5. Maßnahmenansätze, Umsetzungsbeispiele und Projektideen**

### Neuregelung des Gehwegparkens (Faires Parken) (Anlage 2, Folien 14 bis 18)

Um das Faire Parken zur Steigerung von Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität in den jeweiligen Wohnquartieren umzusetzen, wären mehrschichtige Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählen in erster Linie das Unterbinden des Gehwegparkens sowie die Sicherung von Querungs- bzw. Kreuzungsbereichen und die allgemeine Sicherstellung einer ausreichenden Fahrbahnbreite. Darüber hinaus sollten Ausweichflächen für Service-Fahrzeuge (Rettungsdienste, Müllfahrzeuge, Lieferdienste) ebenso geschaffen werden wie zusätzliche Flächen für Logistik- und Mobilpunkte.

Durch die Umsetzung der genannten Maßnahmen würden derzeit genutzte (legale und illegale) Stellplätze entfallen. Je nachdem, ob alle genannten Teilmaßnahmen – oder lediglich einzelne – umgesetzt werden, entfielen eine gewisse Anzahl an Stellplätzen. Diese ist, je nach Begebenheit im jeweiligen Quartier, unterschiedlich groß. Derzeit wird geprüft, welche quantitativen Auswirkungen die angesprochenen Maßnahmen auf die Anzahl der Stellplätze im gesamten Kreuzviertel haben könnten. Nach aktuellen Schätzungen könnten bei Umsetzung aller Teilmaßnahmen bis zu 40 % aller aktuell genutzten Abstellplätze, die tagsüber zu 85% und nachts sogar zu 95% ausgelastet sind, entfallen. Eine detaillierte Untersuchung, wie viele Stellplätze durch die Maßnahmen der Einführung des Fairen Parkens im gesamten Kreuzviertel tatsächlich entfallen könnten, wird aktuell durch das Büro PGT erstellt.

Neben dem Kreuzviertel sieht das Planungsbüro auch im Hansaviertel, in Pluggendorf sowie im Erphovierteil (östlich der Bahn) einen „sehr hohen“ Bedarf, Maßnahmen zur Neuregelung des Gehwegparkens umzusetzen. Ein „hoher“ Bedarf besteht darüber hinaus im nördlichen Bereich des Südviertels.

Für den Wegfall der Parkmöglichkeiten müssen, neben der Nutzung von angrenzenden Parkhäusern und sonstigen privaten Flächen mit Verlagerungspotenzial, zusätzliche Mobilitätsalternativen geschaffen werden. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen bzw. Mobilstationen in den angesprochenen Gebieten soll Bewohner\*innen dazu anregen, den privaten Pkw abzuschaffen.

### Bewohnerparken und Bewirtschaftung (Anlage 2, Folien 19 bis 23)

Mit Beschluss des Rates vom 15.02.2023 (vgl. V/0800/2022) zur „Erstellung einer Bewohnerparkausweis-Gebührenordnung in Münster“ ist eine Anpassung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken in den Bewohnerparkzonen A – H und K erfolgt. Die Neuregelung der Bewohnerparkgebühren leistet einen Beitrag zur (teilweisen) Kostendeckung des Bewohnerparkens durch die Nutzer\*innen selbst, anstatt – wie bisher – durch den allgemeinen städtischen Haushalt. Die bisher sehr niedrigen Gebühren für einen Bewohnerparkausweis stellen für die Bewohner\*innen keinen Anreiz dar, Alternativen zum Kfz bzw. zum Parken im öffentlichen Straßenraum zu prüfen. Durch die Anhebung der Gebühren wird, mit Blick auf die gesteckten Klimaschutzziele, das Ziel verfolgt, den privaten Kfz-Verkehr insgesamt und vorrangig im innerstädtischen Bereich zu reduzieren. Gleichzeitig soll der Umweltverbund, d. h. Fuß-, Rad- sowie Busverkehr, weiterhin nachhaltig gefördert werden, um somit den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund zu erleichtern.

Darüber hinaus sollte das Bewohnerparken, derzeit durch missverständliche, uneinheitliche Regelungen charakterisiert, zugunsten der Verständlichkeit vereinheitlicht werden. Weiter sollte geprüft werden, inwieweit das Bewohnerparken in Münster auf zusätzliche Gebiete ausgeweitet werden kann. Für diese Prüfung werden das Kreuz- und Schlossviertel sowie Pluggendorf vorgeschlagen. Die Prüfung zur Einrichtung von (neuen) Bewohnerparkzonen sollte berücksichtigen, dass zeitweise auch andere Nutzergruppen im sogenannten Misch- bzw. Wechselprinzip auf die jeweiligen Stellplätze zurückgreifen können.

Für den Bereich Innenstadt (Martiniviertel, Kuhviertel) wird empfohlen, auf bisher unbewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum eine Bewirtschaftung des Kurzzeitparkens zu prüfen. Zudem wird eine Vereinheitlichung von Kurzzeitparkregelungen und Parktarifen empfohlen.

### Parkraumverlagerung (Anlage 2, Folien 24 bis 29)

Der Entfall von Stellplätzen im Straßenraum, z.B. durch die Einführung des „Fairen Parken“, kann durch eine Verlagerung von Parkraum zum Teil durch die Potenziale der Parkhäuser oder auch weiterer öffentlicher wie privater Flächen abgefangen werden. Die dort freiliegenden Kapazitäten sollten den betroffenen Nutzer\*innen als Alternative zum Parken im öffentlichen Straßenraum, z.B. als Quartiersstellplatz, angeboten werden. So könnten beispielsweise im Parkhaus Theater Stellplätze von Nutzer\*innen aus dem (südlichen) Kreuzviertel angemietet werden. Gleiches gilt für Anwohner des (südlichen) Hansaviertels und die Parkhäuser Cineplex bzw. Kieseckamps Mühle. Durch die gute ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt sind auch die Potenziale der P&R-Parkplätze ein denkbarer Teil der Lösung, insbesondere für dauerhaft abgestellte Kfz. Dies gilt speziell auch für das Parkhaus am Coesfelder Kreuz.

Mit Blick auf die gesteckten Klimaschutzziele ist es, wie bereits dargestellt, ein wichtiges Ziel, den privaten Kfz-Verkehr insgesamt und vorrangig im innerstädtischen Bereich zu reduzieren und gleichzeitig den Fuß-, Rad- sowie Busverkehr zu stärken. Insofern sollen entfallende öffentliche Stellplätze nicht in gleichem Umfang kompensiert werden. Vielmehr geht es darum, den grundsätzlichen Bedarf an Parkraum zu reduzieren und die vorhandenen Potenziale stadtverträglicher zu nutzen.

## **6. Initiierung von zwei Pilotprojekten (Anlage 2, Folien 30 bis 32)**

Im Rahmen des integrierten Parkraumkonzepts sollen, basierend auf den vorgeschlagenen Handlungsansätzen, zwei Pilotprojekte initiiert werden (Baustein 5). Das erste Projekt zum „Fairen Parken“ wurde im September 2022 in der Melchersstraße im Kreuzviertel umgesetzt. Die durchgeführten Maßnahmen zeigen in der Umsetzung vor Ort Teilerfolge: Das Kfz-Parken fand nach der Neuordnung (zumeist) in den dafür vorgesehenen, markierten Flächen statt, sodass straßenräumliche Konflikte gemindert werden konnten. Fahrräder werden jedoch weiterhin häufig auf Gehwegen abgestellt und führen dort dementsprechend zu Einschränkungen hinsichtlich der Barriere- und Bewegungsfreiheit.

Zur Durchführung des zweiten Pilotprojekts schlägt das Büro PGT in Abstimmung mit der Verwaltung die Lambertistraße im Herz-Jesu-Viertel vor. Dort wird das Parken auf Gehwegen aktuell geduldet. Der Straßenzug weist einen hohen Parkdruck auf, ausgelöst sowohl durch Bewohner als auch durch Beschäftigte, Auszubildende/Schüler\*innen und Kunden. Die geringen Fahrbahnbreiten führen zu straßenräumlichen Konflikten, insb. im Begegnungsverkehr, mit Not-, Rettungs- und Lieferdiensten sowie Fahrzeugen der Müllentsorgung.

Durch gezielte Maßnahmen, wie das Unterbinden bzw. Ordnen des Gehwegparkens und das Freisperren von Einmündungsbereichen, wird in dem Projekt – neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit – vorrangig eine straßenräumliche Aufwertung hinsichtlich der Aufenthalts- und Begegnungsfunktion angestrebt. Eruiert werden soll, inwiefern die sichtbare Verbesserung der straßenräumlichen Situation (inkl. Begrünung, Aufstellen von Mobiliar etc.) sowie weitere positive Effekte und Wirkungen eines insgesamt reduzierten Parkraumangebots zu einer erhöhten Akzeptanz gegenüber dem durch die Umsetzung der Maßnahmen reduzierten Stellplatzangebot führen kann.

Hier sollen Akzeptanz und Auswirkung von einzelnen Umsetzungsschritten evaluiert und analysiert werden. Darüber hinaus erwartet das Büro PGT Erkenntnisse über die eventuelle Verlagerung des Parkdrucks in umliegende Straßenzüge. Ein konkreter Zeitplan zur Umsetzung der Pilot-Maßnahmen sowie einer kommunikativen Begleitung wird gesondert aufgestellt und befindet sich derzeit in der Erarbeitung durch PGT.

## **7. Weiteres Vorgehen (Anlage 2, Folien 33 bis 35)**

Bis Januar 2023 wurden die ersten drei Bausteine des integrierten Parkraumkonzeptes bezogen auf deren inhaltliche Bearbeitung abgeschlossen. Nach Abschluss der Erhebung planerischer Grundlagen (Baustein 1) sowie der Aufstellung geeigneter Maßnahmen (Baustein 2) fand am 19.10.2022 ein erster kurzer mündlicher Bericht durch die Verwaltung zum damaligen Stand des integrierten Parkraumkonzeptes im Ausschuss für Mobilität und Verkehr (AVM) statt. Anschließend wurde eine Beurteilung von potenziellen Maßnahmen getroffen und Kriterien zur Standortbeurteilung entwickelt (Baustein 3). Am 08.02.2023 erfolgte im AVM eine ausführliche Präsentation mit den bislang erarbeiteten Zwischenergebnissen (vgl. Anlage 1).

Nach Beschluss der vorliegenden Vorlage zum „Zwischenbericht: integriertes Parkraumkonzept Münster“ (V/0034/2023) inkl. der Festlegung des zweiten Pilotprojekts in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Mobilität am 15.03.2023 finden zwischen April und Juli 2023 unterschiedliche Formate zur öffentlichen Beteiligung (Baustein 6) statt. Diese Beteiligung wird crossmedial durchgeführt. Konkrete Inhalte, Produkte und Formate werden aktuell vom Büro PGT erarbeitet und der Verwaltung Anfang März vorgestellt sowie anschließend verwaltungsintern abgestimmt. Die öffentliche Beteiligung findet sowohl hinsichtlich der allgemeinen Inhalte des integrierten Parkraumkonzeptes als auch konkret auf die Umsetzung des zweiten Pilotprojektes in der Lambertistraße bezogen statt.

Neben der Erstellung einer Informationsbroschüre bzw. eines Flyers, mit der allgemeinen Aufforderung zur Beteiligung, sind Veröffentlichungen auf den städtischen Websites (u.a. [www.mobil-in-muenster.de](http://www.mobil-in-muenster.de)) und ausgewählten Social-Media-Kanälen sowie in den lokalen Pressemedien geplant. Darüber hinaus wird im Juni/Juli eine öffentliche Workshop-Veranstaltung unter dem Arbeitstitel „Zukunft Parken Münster“ durchgeführt. Über diese Veranstaltung sollen Medien, Politik und Öffentlichkeit für die Inhalte des integrierten Parkraumkonzeptes sensibilisiert.

Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus den öffentlichen Beteiligungsformaten wird bis August ein konkretes Handlungs- und Maßnahmenkonzept (Baustein 4) erstellt. Auf Basis der im Abschnitt „Abgeleitete Ziele des Parkraumkonzeptes“ aufgeführten Ziele als Grundlage sowie der Maßnahmenansätze, Umsetzungsbeispiele und Projektideen werden konkrete Vorschläge für das Untersuchungsgebiet erarbeitet und zu einer Umsetzungsstrategie zusammengeführt.

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet dann somit eine Zusammenstellung eines umfangreichen Maßnahmen- bzw. Handlungskatalogs sowie eine Einordnung der Maßnahmen nach zeitlicher Umsetzbarkeit sowie Vorschlägen zur Priorisierung. Darüber hinaus werden an dieser Stelle auch grundsätzliche Empfehlungen für die Außenstadtteile sowie Aussagen zum Umgang mit Kundenparken in der Innenstadt getroffen. Das Themenfeld „Maßnahmen Fahrradparken“ wird hier ausdrücklich gesondert betrachtet, um der umfangreichen Bedeutung des Themas in der Fahrradstadt Münster Rechnung zu tragen.

Die Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Münster ist für das 4. Quartal 2023 vorgesehen.

i.V.

gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

**Anlage A**

**Anlage 1: Präsentation Zwischenbericht**

**Anlage 2: Zwischenbericht Zusatzpräsentation**

**Anlage 3: Entwurf Zielsystem Masterplan Mobilität Münster 2035+**