

## Anlage 2: Aufgegriffene Anträge und Anregungen

Mit Beschluss des vorliegenden integrierten Parkraumkonzepts für die Stadt Münster sind nachfolgende Anträge und Anregungen aufgegriffen bzw. erledigt:

Antragsnummer	Antragsteller	Betreff
A-R/0066/2015	CDU-Fraktion	Zusätzlichen Parkraum aktivieren, um Münster als Einkaufsstadt attraktiv zu halten
A-R/0010/2021	CDU-Fraktion	Den Strukturwandel in der Innenstadt smart gestalten
A-R/0036/2022	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/ GAL, der SPD-Ratsfraktion und der Ratsgruppe Volt	Heute schon Fahrradparken bequem am Hauptbahnhof Münster ermöglichen und gleichzeitig Aufenthaltsqualität und Sicherheit für alle am Bremer Platz schaffen
A-R/0043/2022	CDU-Fraktion	Effizienz in Bauen und Mobilität steigern – Synergien zwischen WBI und Stadtwerken nutzen
A-R/0065/2022	CDU-Fraktion	Schrotträder entfernen, Radabstellplätze verfügbar machen
A-R/0014/2023	CDU-Fraktion	Quartiere aufwerten – Parkflächen, Quartiersparkhäuser und -garagen realisieren
A-R/0047/2023	CDU-Fraktion	Fahrradchaos auf der Ostseite des Hauptbahnhofes eindämmen
A-R/0064/2023	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/ GAL, der SPD-Ratsfraktion und der Ratsgruppe Volt	Parkraum gestalten – Bewohnerparken im Kreuzviertel und in Pluggendorf
A-M/0010/2011	Bündnis 90/Die Grünen	Öffentliche Parkplätze im Bereich Domplatz nur noch für Sondernutzung zulassen
A-M/0010/2021	Bündnis 90/Die Grünen	Autoarmes Südviertel
AnM/0006/2021	CDU-Fraktion	Parkplatz- und Verkehrssituation am Alten Fischmarkt
AnM/0001/2022	Anregung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/ GAL, der SPD-Ratsfraktion und der Ratsgruppe Volt	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende in der sog. Kleinen Bahnhofstraße
AnM/0002/2022	Anregung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/ GAL, der SPD-Ratsfraktion und der Ratsgruppe Volt	Steigendem Parkwunsch im Voraus begegnen
AKIB vom 19.01.2022	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderung	Parkplätze für Menschen mit Behinderungen

Darüber hinaus leistet das integrierte Parkraumkonzept einen Beitrag zu den nachfolgend aufgelisteten Anträgen, die im Rahmen der Vorlage zum Beschluss des Masterplan Mobilität Münster 2035+ (vgl. Vorlage V/0164/2024) zur Erledigung vorgelegt werden:

Antragsnummer	Antragsteller	Betreff
A-R/0003/2016	Ratsgruppe Piraten/ÖDP	Für mehr Lebensqualität: ÖPNV stärken und Attraktivität emissionsfreier Fortbewegung erhöhen
A-R/0001/2018	FDP-Fraktion	Ein City-Logistik-Center – Baustein in einem zukunftsfähigen Mobilitäts-Angebot in Münster
A-R/0084/2019	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL	Parken, umsteigen und losfahren – P+R in Münster ausbauen
A-R/0032/2020	CDU-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL	Transparenz erhöhen sowie Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität durchführen
A-R/0003/2021	CDU-Fraktion	Münster muss erreichbar sein - Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
A-R/0016/2021	FDP-Fraktion	Freiwillig und ohne Verbote: Autofahrer:innen ein Angebot zum Umstieg machen
A-R/0077/2021	CDU-Fraktion	Für eine Strategie Münstermobilität 2025



Münster, 31.10.2015

## Zusätzlichen Parkraum aktivieren, um Münster als Einkaufsstadt attraktiv zu halten

---

### Der Rat möge beschließen:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Rat einen Vorschlag zur Verbesserung der Parkplatzsituation zu den Spitzenzeiten (Samstage, Adventswochenenden) zu unterbreiten.
2. Das Konzept sollte dabei folgende Vorschläge auf ihre grundsätzliche Machbarkeit hin untersuchen, Vor- und Nachteile der jeweiligen Vorschläge sollten hierbei dargelegt werden.
  - a) Die Öffnung von innenstadtnahen Flächen der Universität, von Schulen, dem Gerichtsparkplatz an der Aegidiistraße, der NRW-Bank und ihrem Umfeld
  - b) Die Öffnung der Tiefgarage der Bezirksregierung an Samstag Vormittagen bis 10:00 Uhr,
  - c) Die Verbesserung des Parkleitsystems wie durch
    - das Aufstellen großer Informationstafeln an den Einfallstraßen mit den aktuell verfügbaren freien Kapazitäten der Parkhäuser und -plätze
    - die Einbindung weiterer Parkplätze öffentlicher (z.B. Münster Arkaden) und privater Betreiber (z.B. Tiefgarage am Aasee)
    - die verstärkte Einbindung und Bewerbung der App. „WBI mobil“ als QR-Code auf Parkschildern für den individuellen mobilen Nutzer
    - eine klarere Benennung von Parkzonen (der Begriff Altstadt wird sehr häufig verwendet)
  - d) Die Professionalisierung und Attraktivierung des P&R Systems

### Begründung:

In Normalzeiten funktioniert für den motorisierten Individualverkehr Münsters Park- und Leitsystem. Jedoch gerät das System in Stoßzeiten, wie z.B. an Samstagen und im Advent, an seine Leistungsgrenzen und der Stadt droht ein Verkehrsinfarkt. Aufgrund des dann nicht ausreichenden Parkplatzangebotes bilden sich oftmals lange Staus und die Aufenthaltsqualität in der City geht verloren.

Ein weiterer Aspekt sind die Folgen für den Einzelhandel in Münster. In einem erheblichen Maß ist der Einzelhandel auf zahlungskräftige Kunden aus dem Umland angewiesen. Diese nutzen zur Anreise

### CDU-Fraktion im Rat der Stadt Münster

Fraktionsgeschäftsstelle

Mauritzstraße 7-8 · 48143 Münster

Telefon (0251) 4 18 43-0 · Telefax (0251) 4 31 36

e-mail [fraktion@cdu-ms.de](mailto:fraktion@cdu-ms.de) · <http://www.cdu-ms.de>



überwiegend das eigene Auto, gerade am Wochenende. Aufgrund des dann begrenzten Parklatzangebotes ist die Erreichbarkeit von Münster für Auswärtige nicht mehr gegeben und dem Einzelhandel geht die benötigte Kaufkraft verloren. Die Erreichbarkeit für Auswärtige ist darüber hinaus auch ein wichtiger Standortfaktor für den stationären Einzelhandel im Wettbewerb gegenüber dem Online-Handel.

Die oben beschriebenen Vorschläge verringern die Problematik des fehlenden Parkraums in Stoßzeiten einerseits durch eine verbesserte Steuerung des Verkehrsflusses und andererseits durch eine temporäre Ausweitung der Parkraumkapazitäten. Begleitende Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern sind in diesem Zusammenhang hilfreich. Die CDU-Ratsfraktion weißt an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich auf ihre Anträge zur Reaktivierung von Bahnhöfen und der Verbesserung der Zuverlässigkeit im Busverkehr durch die Errichtung von Bussonderspuren hin.

gez.

Stefan Weber

Frank Baumann

Horst Beitelhoff

Georg Berding

Dieter von den Berg

Olaf Bloch

Peter Börgel

Heinz-G. Buddenbäumer

Olaf Dreßen

Dr. Dietmar Erber

Sven Gotthal

Walter von Göwels

Richard Halberstadt

Gilbert Hartmann

Jens Christian Heinemann

Bruno Kleine Borgmann

Jan Leiß

Stefan Leschniok

Christel Loschelder

Hans Neumann

Andreas Nicklas

Karin Reismann

Josef Schliemann

Angela Stähler

Manfred Wenzel

### **CDU-Fraktion im Rat der Stadt Münster**

Fraktionsgeschäftsstelle

Mauritzstraße 7-8 · 48143 Münster

Telefon (0251) 4 18 43-0 · Telefax (0251) 4 31 36

e-mail [fraktion@cdu-ms.de](mailto:fraktion@cdu-ms.de) · <http://www.cdu-ms.de>

## Antrag an den Rat

Münster, 2. Februar 2021

# Den Strukturwandel in der Innenstadt smart gestalten

### **Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Vorschläge für städtische Maßnahmen zu entwickeln, den Strukturwandel im Einzelhandel mitzugestalten, insbesondere die Digitalisierung der Innenstadt voranzutreiben, um den Einzelhandel bei seinem Bemühen zu unterstützen, intensiver mit Kunden zu kommunizieren (City Management).
2. Das Ziel ist, den Kunden bessere Möglichkeiten zu geben, gezielt Einzelhandelsgeschäfte aufzusuchen oder den Besuch in der Innenstadt zu planen, unter Nutzung von digitalen Medien die Anreise in Münsters Innenstadt sowie den Transport der erworbenen Produkte zurück zum Pkw oder nach Hause komfortabel zu gestalten (Smart City).
3. Das Maßnahmenkonzept umfasst auch die Einbeziehung der städtischen Gesellschaften Westfälische Bauindustrie GmbH (WBI) für ein smartes Parkraummanagement und Stadtwerke Münster GmbH für eine smarte Nutzung des ÖPNV.
4. Dem Gesamtkonzept entsprechend ist der Finanzierungsaufwand darzustellen. Fördermittel des Bundes und Landes werden dabei geprüft.

### **Begründung:**

Einzelhandel lebt von Kunden. Es stellt sich die Frage: Wie erleichtern und unterstützen wir, dass Kunden aus Münster und dem Umland – auch ökologisch sinnvoll – in die Stadt kommen? Wie unterstützen wir, dass Kunden ihr Produkt im münsteraner Einzelhandel finden bzw. ihr erworbenes Produkt bequem nach Hause bekommen?

Stadtwerke und Tarifverbände können die vorgenannten Maßnahmen unterstützen. Sie sollen aufgefordert werden zu prüfen, wie die Qualität und Tarifsituation im ÖPNV verbessert werden kann. Das könnte ggf. ähnlich günstig sein wie die Fahrpreise an den Adventssamstagen. Dies sollte auch werbemäßig begleitet werden. Solche ÖPNV-Lösungen sollten ökologischen Zielen entsprechen.

Für diejenigen Kunden, die nicht mit dem ÖPNV kommen möchten/können, müssen wir die Zufahrt zum Einzelhandel – vornehmlich in die Innenstadt – lenken. Mobilitätseingeschränkte Kunden müssen mit dem Pkw in die Stadt kommen und dort parken können, soweit im Rahmen der vorgesehenen Parkkapazitäten möglich. Hier unterstützen wir moderne Angebote der WBI, Parkraum gezielt anzufahren und so Parksuchverkehre zu reduzieren. Die WBI wird gleichermaßen aufgefordert, moderne digitale Lösungen zur Vereinfachung der Parkplatzsuche, Bezahlung von Parkgebühren und umweltverträglicher Parksituation in der Innenstadt und in den angrenzenden Wohnquartieren beizutragen. Darüber hinaus könnte man temporäre Mobilitätszentren an den Einfallstraßen schaffen. Prädestiniert für solche Maßnahme sind bestehende Park & Ride – Plätze am Coesfelder Kreuz, an der Steinfurter Straße, am Coesfelder Kreuz oder an der Kreuzung der Weseler Straße vor der Autobahn. Diese Stellen könnten zum Umstieg auf Busse dienen - aber auch

zum Umstieg auf das Fahrrad. Dazu müssen an verschiedenen Stellen im Außenbereich weitere Parkplätze geschaffen und Leihfahrräder (Bikesharing) bereitgestellt werden. Hier sollen die Stadtwerke Münster beteiligt werden.

Die Verwaltung aus dem Bereich der Planung soll Empfehlungen geben, ob es weitere geeignete Flächen an den Einfallstraßen gibt. Man könnte diese Orte kurzfristig identifizieren und durch probeweise praktische Umsetzung an Samstagen „im Reallabor“ austesten, ob diese Formen der Mobilität angenommen werden. Die Ergebnisse könnten genutzt werden, um in eine gezielte Planung solcher Mobilitätsknotenpunkte einzutreten.

Auch dafür sollten Mittel soweit erforderlich im Haushalt 2021 bereitgestellt werden. Sicherlich können hier Fördertöpfe auf Bundes- und Landesebene genutzt werden.

Einkaufslogistik (Smart City): Das ist ein Vorschlag, der bereits teilweise von den Kaufleuten als Projekt aufgegriffen wird und sich in der Umsetzung befindet. Es geht um die Schaffung eines Konzepts für eine moderne City-Logistik. Dies wird in eine übergreifende City-App eingebunden. Diese gibt den Kundinnen und Kunden übersichtlich Informationen zu verfügbaren Produkten und Dienstleistungen, zu gastronomischen Angeboten und verbindet den Onlinehandel mit dem stationären Einzelhandel. Die Attraktivität der Innenstadt wird gestärkt und das Service-Angebot für Kundinnen und Kunden verbessert.

Die Stadt Münster sollte nach Ansicht der CDU-Fraktion die Entstehung solcher digitalen Lösungen mit unseren Beteiligungen (WBI und Stadtwerke) voranbringen, damit die Mobilitätsfragen gleichermaßen mitgelöst werden. Das bedeutet, die WBI beteiligt sich an solchen digitalen Lösungen mit Informationen über die Parksituation in Echtzeit und die Stadtwerke mit Hinweisen zur Anreise mit ÖPNV bzw. mit Informationen zum Park and Ride oder Park and Bike.

Die Beteiligungen könnten sich in diesem Rahmen auch an der Entstehung finanziell beteiligen. Darüber hinaus sollte die Bereitstellung von Fördermitteln auf Landes- und Bundesebene aktiv begleitet werden.

Aufgrund der pandemiebedingten erneuten Schließung des Einzelhandels in Münster schlägt die CDU-Fraktion eine Reihe von Maßnahmen vor, die eine erfolgreiche Wiedereröffnung des Einzelhandels nach Ende des Lockdowns erleichtern. Es sind kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen erforderlich, die die geschäftliche Tätigkeit des Einzelhandels fördern, damit Einzelhandelsunternehmen nicht aufgrund der Umsatzeinbußen schließen müssen und damit der im Einzelhandel unabhängig der Corona-Pandemie stattfindende Strukturwandel gelingt. Wir knüpfen damit an die beschlossenen Vorlage V/0672/2020 an.

gez. Stefan Weber  
und Fraktion



Münster, 11.07.2022

### **Ratsantrag**

**Heute schon Fahrradparken bequem am Hauptbahnhof Münster ermöglichen und gleichzeitig Aufenthaltsqualität und Sicherheit für alle am Bremer Platz schaffen**

***Die Zeit bis zur Eröffnung des Mobility Hubs jetzt tatkräftig nutzen***

Der Rat möge beschließen:

- 1.) Bis zum Herbst dieses Jahres werden verschiedene Maßnahmen (im Folgenden aufgeführt) ergriffen, um kurzfristig Lösungen für das Fahrradparken auf der Ostseite des Hauptbahnhofs zu finden. Damit wird der städtische Raum massiv aufgewertet und ein wichtiger Beitrag zur kriminellen Prävention geleistet:
- 2.) Der Rat bekräftigt, dass die Fläche des „Parks Bremer Platz“ gemäß Beschluss der BV Mitte vom 24.05.22 (geänderter Beschlussvorlage V/0276/2022) frei von Fahrrädern verbleibt und u.a. Quartiersaktivitäten zur Verfügung steht.
- 3.) Um das massenhafte Abstellen von Fahrrädern und E-Rollern im öffentlichen Raum – besonders auf der Grünfläche des Bremer Platz Parks oder auf den Gehwegen – zu verhindern, soll nach der Öffnung und einer Einführungsphase der Radstation „Hansator“ zudem das Erdgeschoss des Parkhaus Bremer Platz – heutiges „Radlager“ – für Fahrradparken (möglichst 24-Stunden-kostenlos) bis zum Baubeginn des Mobility Hubs (max. bis 2025) geöffnet werden.  
Dies muss vor dem Abschluss der Neugestaltung des Parks am Bremer Platz realisiert sein.
- 4.) Für die Organisation des vorübergehenden Fahrradparkens auf der Fläche des heutigen Radlagers erarbeitet die Verwaltung mit der WBI gemeinsam ein rechtssicheres Betreiber- und Finanzierungskonstrukt, dass Versicherungs- und Haftungsfragen beantwortet.
- 5.) Der Rat begrüßt ausdrücklich eine mögliche Zusammenarbeit mit einem sozialen Träger, um mit entsprechendem Personal das Fahrradparken auf der Fläche des heutigen Radlagers zu organisieren und zu überwachen und Arbeitsstellen für Menschen zu schaffen, die in den ersten Arbeitsmarkt integriert werden können.

Somit soll auch weiterhin der Zweckentfremdung als „Stilles Örtchen“ und einer Vermüllung präventiv entgegengewirkt werden.

Dabei soll ein Wimpel- bzw. Markenkonzept zeitnah umgesetzt werden, ähnlich wie es viele Menschen im Alltag von Garderoben o.ä. kennen. Durch ein niedrigschwelliges „Valet Parking System“ wird die Fläche ideal ausgenutzt und es werden keine Fahrradständer oder andere Vorrichtungen benötigt.

- 6.) Es wird geprüft, inwieweit ein Beleuchtungskonzept und ein (teilweiser) Rückbau der „Umzäunung“ zur Attraktivität und Sicherheit des heutigen Radlagers beitragen kann.
- 7.) Um zudem der massiv zunehmenden Anhäufung sogenannter „Schrottfahräder“ Herr zu werden, wird ein Konzept entwickelt und zeitnah durch das Ordnungsamt umgesetzt. Ziel dieses Konzeptes muss es sein, rechtssicher Fahrräder, die als Schrotträder erkennbar sind, aus dem öffentlichen Bereich zu entsorgen. Ein mögliches Vorbild könnte hierbei das Konzept der Stadt München sein.
- 8.) Im Zuge der Umgestaltung der Schillerstraße und an der Bremer Straße sollen weitere kostenfreie Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.
- 9.) Der Rat bekräftigt, dass das Büro des Quartiersmanagements direkt vor Ort in unmittelbarer Nähe des Bremer Platz Parks erhalten werden muss.

### **Begründung:**

#### Ziel:

Die Ostseite des Hauptbahnhofs muss als Tor zu Stadt ein ansprechender Raum sein und für Anwohnende, Bürger\*innen und Reisende eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleisten, wo sich alle Gruppen sicher fühlen und in dem die vorhandenen Szenen nicht verdrängt werden.

#### Situation / Ausgangslage:

In den letzten Monaten hat jedoch im Umfeld des Hauptbahnhofs in Münster die Aufenthaltsqualität massiv gelitten und es ist eine Zunahme an kriminellen Vorfällen durch die Polizei festgestellt worden.

Ein wichtiger Grund hierfür ist u.a. das häufig als stark chaotisch wahrgenommene Straßenbild: Wild abgestellte Fahrräder, Vermüllung und Vandalismus bedingen sich wechselseitig und tragen zu einer schleichenden Verwahrlosung bei. Dadurch sinkt zum einen das subjektiv wahrgenommene Sicherheitsgefühl vieler Anwohnenden, Bürger\*innen und Reisenden als auch die objektiv zu beurteilende Sicherheitslage.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> vgl. Gutachten zur städtebaulichen Kriminalprävention am „Bremer Platz“, Universität Tübingen, Kapitel 7.1 Was Aufenthaltsqualität mit Prävention zu tun hat: „Belebung, Durchmischung und Verantwortung für den öffentlichen Raum sind zentrale Begriffe, die Aufenthaltsqualität mit subjektiver Sicherheit, subjektiv unerwünschten Verhaltensweisen und Kriminalität verbinden.“, S. 21.

Auch besonders schutzbedürftige Mitglieder unserer münsterschen Gesellschaft, wie Wohnungslose und Suchtabhängige, werden so schnell zu Opfern.<sup>2</sup> Hier sind zunehmend Übergriffe auch auf diese Personengruppen zu beklagen. Deshalb brauchen wir auch Schutzkonzepte für Menschen aus der Szene vor Gewalt. Dies macht auch der aktuelle Bericht der Drogenhilfe INDRO hierzu deutlich.

Diese Entwicklungen können nicht rein ordnungsrechtlich aufgefangen werden. Vielmehr muss ein Raum geschaffen werden, wo sich alle Gruppierungen wohlfühlen und gerne Zeit verbringen. So werden sozialer Zusammenhalt und gegenseitiges Achten gestärkt. Zudem erhält auch die soziale Arbeit und das Quartiersmanagement im Quartier eine große Bedeutung.

#### Maßnahmen:

Der kleine Park Bremer Platz muss frei von Fahrrädern bleiben, um Quartiersaktivitäten, wie bspw. ein gemeinsam organisierter Flohmarkt oder ein Nachbarschaftsfest zu ermöglichen. Dies trägt zur besseren Vernetzung und Atmosphäre bei. So wird der Bremer Platz zu einem willkommenen Begegnungsort. Damit werden nachbarschaftliche Strukturen gestärkt und kriminogenen Strukturen entgegengewirkt.

Im Anschluss an die Bautätigkeiten rund um das Hansator müssen zeitnah Strukturen und Angebote geschaffen werden, um die Fahrradparkverkehre sinnvoll zu lenken: Das Aufkommen eines sich einschleichenden Gewohnheitsrechts, Fahrräder „wild“ abzustellen, muss von Anfang an verhindert werden.<sup>3</sup>

Für das noch zu erstellende Gesamtkonzept Fahrradparken am Hauptbahnhof müssen die entsprechenden Maßnahmen daher vorgezogen werden.

Die ca. 2.000 Stellplätze im neuen Fahrradparkhaus Hansator werden bei weitem nicht ausreichen, um den Bedarf an insgesamt 10.000 Fahrradstellplätzen am Hauptbahnhof zu bedienen. Daher muss nach neuen Möglichkeiten gesucht werden, die aber nicht zulasten von Freiflächen und Wegebeziehungen gehen dürfen.

Das Fahrradparkhaus Hansator soll im Sommer eröffnet werden. Damit sich die Nutzer\*innen zunächst mit diesem neuen digitalen Angebot vertraut machen können und nicht direkt Konkurrenzen aufgebaut werden, soll sich dies zunächst über einen gewissen Zeitraum etablieren.

---

<sup>2</sup> vgl. hierzu entsprechender Bericht von INDRO-Drogenhilfe Münster, 2022.

<sup>3</sup> vgl. Gutachten zur städtebaulichen Kriminalprävention am „Bremer Platz“, Universität Tübingen, Kapitel Perspektivische Entwicklungen, Maßnahmen „Fahrradparkplätze schaffen, z.B. in bestehenden Parkhäusern“, S. 25.

Aufgrund des hohen Parkdrucks müssen nach einer Einführungsphase von drei Monaten dann weitere Flächen zur Verfügung gestellt werden. Im öffentlichen Raum sind diese in Nähe des Osteingangs des Bahnhofs nicht vorhanden.

Das nicht voll genutzte Radlager im EG des Parkhauses Bremer Platz kann unkompliziert als kostenfreie Abstellfläche für das Fahrradparken angeboten werden. Um Vermüllung und Vandalismus vorzubeugen, sollte dieses in geringem Umfang bewirtschaftet und entsprechend bewacht werden.

Sinnvoll erscheint hier die Schaffung von Arbeitsplätzen im Rahmen öffentlich geförderter Beschäftigung oder die Beauftragung eines sozialen Trägers wie bspw. Westfalenfleiß, der bereits Erfahrung mit dem Management von (Pkw-)Parkraum hat oder der auch ein Inklusionsunternehmen betreibt.

Ein niedrighschwelliges „Valet Parking System“ garantiert ein bequemes Verwahren von Rädern, ohne dass sich Radfahrende mit komplizierten technischen Vorrichtungen oder Automaten auseinandersetzen müssen. Dass die Fahrräder so extrem eng gestellt werden können, garantiert eine ideale Nutzung der vorhandenen Fläche. Fahrradständer oder ähnliche Vorrichtungen sind nicht nötig. Durch den kurzen persönlichen Kontakt wird Anonymität und damit auch unerwünschtem Verhalten (Wegwerfen von Müll) entgegengewirkt.

Schrottfahrräder tragen maßgeblich zu einem herunter gekommenen Straßenbild bei. Zudem blockieren sie dringend benötigte Räume und Freiflächen (bspw. für den Fußverkehr) und versperren nicht selten wichtige Wegebeziehungen; insbesondere auch für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (z.B. Rollstuhlfahrer, Rollator-Nutzer) oder für die es ein Unfallrisiko darstellt (wie für blinde und sehbehinderte Menschen), ein großes Problem.

Nach §5 (6) des Landesabfallgesetzes NRW ist es Aufgabe von Städten und Gemeinden, Schrottfahrräder zu entfernen: *„Die Pflicht zur Einsammlung umfasst auch das Einsammeln der im Gemeindegebiet fortgeworfenen und verbotswidrig abgelagerten Abfälle einschließlich der Auto-, Motorrad- und anderer Zweiradwracks von den der Allgemeinheit zugänglichen Grundstücken, wenn Maßnahmen gegen den Verursacher nicht möglich oder nicht vertretbar sind und kein anderer verpflichtet ist.“*

gez.  
Anne Herbermann  
Harald Wölter  
Andrea Blome  
Sylvia Rietenberg  
Christoph Kattentidt  
und Fraktion

gez.  
Marius Herwig  
Sandra Beer  
Maria Winkel  
Ludger Steinmann  
und Fraktion

gez.  
Helene Goldbeck  
Tim Pasch



Münster, 29. August 2022

## **RATSANTRAG**

# **Effizienz in Bauen und Mobilität steigern – Synergien zwischen WBI und Stadtwerken nutzen**

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. kurzfristig ein Konzept zu erarbeiten, mittels dessen die Betriebsbereiche der Westfälischen Bauindustrie GmbH (im folgenden WBI) eng an / in die betriebliche Tätigkeit der Stadtwerke Münster GmbH (im folgenden SWMS) und deren Tochter Bauwerke Münster GmbH integriert werden können.
2. sich darüber eng mit der Geschäftsleitung der WBI und der SWMS abzustimmen.
3. ggf. dafür externe Beratung einzuholen, sofern Fragen aus dem Bereich der Unternehmensberatung, Steuer- und Rechtsberatung zu lösen und Prozesse zu begleiten sind. Die erforderlichen Mittel sind im Haushalt bereitzustellen.
4. sicherzustellen, dass dadurch keine Arbeitskräfte freigesetzt werden.
5. zu unterstützen, dass im Zuge dieses Prozesses die betriebliche Tätigkeit der WBI und der Bauwerke Münster GmbH im Bereich der Immobilien und die Tätigkeit der WBI und der SWMS im Bereich Mobilität effizienter gestaltet werden und so auf beiden Gebieten, die für die Stadt Münster zukünftig größte Herausforderungen bergen, weitere Projekte in Angriff genommen werden können.
6. eine Struktur zu erarbeiten, dass im Zuge dieses Prozesses die demnächst freiwerdende Stelle des Geschäftsführers der WBI nicht mehr gesondert besetzt werden muss, sondern Geschäftsführungsfunktionen durch die Geschäftsleitung der SWMS abgebildet werden.

## **Begründung**

Zur Begründung verweisen wir zunächst auf den Antrag der CDU-Ratsfraktion an den Rat vom 2. November 2021, A-R/0080/2021, in dem dies bereits vorgeschlagen wird.

Beide Themen, Immobilienbewirtschaftung und Mobilität sind essentielle Themen, in denen beide Gesellschaften tätig sind. Eine engere Zusammenführung zur Effizienzsteigerung ist dringend geboten, um den enormen Herausforderungen auf beiden Gebieten zu begegnen.

Da in absehbarer Zeit die Stelle des Geschäftsführers der WBI vakant wird, sollte kurzfristig in diesen strukturellen Prozess eingestiegen werden, da ein solcher Prozess einige Zeit in Anspruch nimmt und viele Fragen – je nach Intensität der Integration – zu klären sind.

Gez.  
Stefan Weber und Fraktion

## RATSANTRAG

Münster; 29. November 2022

# Schrotträder entfernen, Radabstellplätze verfügbar machen

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Entfernen von sog. Schrotträder zu intensivieren und gemeinsam mit den zuständigen Ämtern und der Polizei hierfür ein Konzept zu entwickeln.
2. Nach dem Vorbild anderer Städte wird darüber hinaus eine digitale Möglichkeit geschaffen, Schrotträder sowie falsch geparkte Räder, E-Räder und E-Scooter, die den Verkehr behindern oder gefährden, Online melden zu können („Mängelmelder-App“).
3. Als Depot für die entfernten Räder sollen Kapazitäten der WBI im Bereich der Parkhäuser geprüft werden.
4. Die Verwaltung berichtet innerhalb eines Jahres nach Umsetzung zum Sachstand.

### Begründung:

Trotz aller bisherigen Bemühungen der Stadtverwaltung sind insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofes bzw. der Windhorststraße aber auch anderen Stellen im Stadtgebiet zahlreiche Schrottfahrräder abgestellt, die notwendigen Parkraum für aktive Fahrräder blockieren und das Stadtbild negativ prägen. Durch eine regelmäßige Entfernung von den nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern sollen mehr Fahrradabstellplätze zur Verfügung gestellt und die Stadt sauberer gemacht werden. Die Schwerpunkte sollen gezielt angesteuert und durch regelmäßige Kontrollen und Beseitigungen der Alträder genügend Freiraum an den Fahrradbügeln geschaffen werden.

Für das Entfernen nicht mehr fahrbereiter, zeitlich unbegrenzt abgestellter Fahrräder können sich die Ordnungsbehörden derzeit auf das Straßenrecht (Gefährdung, Behinderung des Verkehrs) oder auf das Abfallrecht stützen. Zahlreiche Städte gehen verstärkt gegen Fahrräder im schrottreifen Zustand vor und nutzen dafür den vorhandenen rechtlichen Rahmen. Um das Beseitigen von Schrottfahrrädern zu beschleunigen, setzen manche Kommunen zudem verstärkt auf die Arbeit der Abfallfahndung, die sowohl in Eigeninitiative als auch mithilfe der Bürgerinnen und Bürger erfolgt. Die Städte wie Köln (über die App „Sag´s uns“), Düsseldorf oder die Region Hannover (Müllmelde-App) bieten ihren Bürgerinnen und Bürgern eine digitale Möglichkeit, ein Fahrrad im öffentlichen Raum, das nicht mehr fahrtüchtig bzw. beschädigt ist und andere Passanten gefährdet, bzw. den Verkehr behindert, online zu melden.

Gez. Stefan Weber und Fraktion

## **RATSANTRAG**

Münster, 13. März 2023

# Quartiere aufwerten – Parkflächen, Quartiersparkhäuser und -garagen realisieren

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. In dem Umfang, wie öffentliche Stellplätze im öffentlichen Straßenraum abgebaut werden, sind für diese Stellplätze Alternativen zu schaffen. Die Verwaltung wird dazu beauftragt, Standorte für Quartiersparkhäuser und -garagen bzw. Sammelparkflächen für Anwohner/Beschäftigte in den Stadtquartieren zu prüfen.
2. Um den Platzbedarf zu erheben, wird eine Markterkundung durchgeführt. Dabei werden auch flexible Standortpotentiale in bestehenden Parkhäusern (auch zeitanteilig nur zur Nachtzeit) sowie auf bestehenden Parkflächen ermittelt, um diese planerisch weiterzuentwickeln und die Investition bzw. den Betrieb auszuschreiben.
3. Es wird untersucht, wie das quartiersbezogene Parkraummanagement mittels innovativer Lösungen wie Smart Parking realisiert werden kann.

## **Begründung:**

Ziel der Grundkonzeption eines Quartiersparkhauses oder einer Quartiersgarage ist es, den ruhenden Verkehr zu bündeln. Geteiltes und konzentriertes Sammelparken in einem städtebaulichen Raum mit Abstellmöglichkeiten für verschiedene Verkehrsmittel bietet dabei eine Option und ermöglicht eine Aufwertung des Stadtraums.

In den meisten Wohngebieten existieren keine öffentlichen Parkhäuser, die eine Parkmöglichkeit für Bewohner bereithält. Viele Menschen brauchen auf der anderen Seite noch Parkraum, z.B., weil sie zur Arbeit pendeln und die Alternativen zum Auto dafür derzeit nicht ausreichend ausgebaut sind. Die kleinräumigen alternativen Lösungen sind immer individuell, da sie im jeweiligen Quartier funktionieren und jedes Mal neu erarbeitet werden müssen.

Weniger parkende Autos im Quartier bedeuten mehr Platz für umweltfreundliche Mobilität, für den Fußverkehr, für qualitätsvolle Radverkehrsinfrastruktur und für den öffentlichen Personenverkehr. Mobilitätseingeschränkten und Lieferdiensten soll ein Parken bzw. Halten im öffentlichen Straßenraum weiterhin ermöglicht werden.

Der öffentliche Raum soll bewusst anderen Nutzungen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität dienen. Der Ausbau von Grün- und Aufenthaltsflächen sowie das Ausweiten der Außengastronomie erhöhen den Druck auf die nutzbaren Flächen, vor allem auf die umfangreichen für das Parken im Straßenraum genutzten Flächen.

Potential bieten auch private Parkplätze und Firmenparkplätze, die tagsüber unbesetzt bleiben. In vielen Parkhäusern oder auf Parkflächen stehen wiederum in den Nachtstunden ungenutzte Kapazitäten für Autos zur Verfügung. Dort, wo keine Parkhäuser vorhanden sind,

finden sich oft große private Parkplätze etwa von Unternehmen. Ein attraktives Bewohnerparken zu Rand- und Nachtzeiten in Parkhäusern oder auf privaten Parkplätzen kann dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu verringern und das Straßenrandparken sukzessive zurückzufahren. So kann der öffentliche Raum einer Nutzung zugeführt werden, von der alle Menschen profitieren.

Es sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, in welchem Rahmen die Idee des Konzepts „Quartiersparkhaus plus+“, entwickelt von „Die Stadtgestalter“, in passenden Quartieren in Münster umsetzbar ist. Einer dieser Ansätze verfolgt eine Nutzung eines multifunktionalen Parkhauses in Bochum, in dem Anwohner, Marktbesucher und die Kunden eines Discounters zukünftig parken können.

In München wird ein Projekt Park circa eingesetzt, das ursprünglich aus dem Großraum San Francisco stammt. Die Grundidee dessen ist, gegen Bezahlung Flächen zugänglich zu machen, wenn die eigentlichen Besitzer sie nicht benötigen. Ziel des internetbasierten Peer-to-Peer-Service ist es, die Parkplatzzahl zu erhöhen und so die Parkplatzsuche zu erleichtern.

In mehreren Städten werden smarte Lösungen erprobt, um den Parksuchverkehr zu reduzieren und den vorhandenen Raum besser zu nutzen. Als Beispiel wird hier das SFpark System genannt, das unter anderem in Köln zum Einsatz kommt und Informationen über freie Parkplätze ermittelt. Somit wird der Parksuchverkehr deutlich reduziert. Ein ähnliches digitales System lässt sich quartiersbezogen in Münster testen.

Gez.  
Stefan Weber und Fraktion



Münster, 26. Oktober 2023

## **Ratsantrag**

### **Fahrradchaos auf der Ostseite des Hauptbahnhofs eindämmen**

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- a) auf der Ostseite des Bahnhofs verstärkt gegen wild parkende Fahrräder, die ein Verkehrshindernis darstellen, vorzugehen;
- b) hierzu eine Kooperation mit den Stadtwerken Münster anzustreben, die vorsieht, das Erdgeschoß des Parkhauses Bremer Platz als Umsetz- und Abstellfläche für solche Fahrräder auszuweisen.

#### **Begründung:**

Auch auf der Ostseite des Hauptbahnhofs gibt es erhebliche Probleme mit wild parkenden Fahrrädern, die Fußgänger und Radfahrende ein Verkehrshindernis darstellen. Während Schrotträder entfernt werden können, ist bei den wild parkenden Fahrrädern oftmals nur ein Umsetzen möglich. Hierfür bietet sich das Erdgeschoß des von den Stadtwerken Münster betriebenen Parkhauses Bremer Platz an. Die Stadtwerke Münster haben bereits ihre grundsätzliche Bereitschaft für eine solche Vorgehensweise signalisiert.

Gez. Stefan Weber und Fraktion



04.12.2023

## Ratsantrag

# Parkraum gestalten – Bewohnerparken im Kreuzviertel und in Pluggendorf

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Bewohnerparken im Kreuzviertel und in Pluggendorf vorzubereiten. Die Anwohnenden sollen an diesem Prozess beteiligt werden.
2. Für die Detailplanung sind die Erkenntnisse des Integrierten Parkraumkonzeptes, das Anfang 2024 vorliegen soll, zu berücksichtigen. Im Vorgriff auf die Ergebnisse des Integrierten Parkraumkonzeptes ist es bereits jetzt erforderlich und möglich, Parkflächen am Fahrbahnrand rechtssicher auszuweisen und entsprechend zu markieren. Bis spätestens Ende des Kalenderjahres 2024 sollen die vorbereitenden Arbeiten zur Ausweisung von Bewohner-Parkzonen im Kreuzviertel abgeschlossen sein.
3. Die Arbeiten zur Vorbereitung von entsprechenden Parkzonen in Pluggendorf und weiteren Quartieren erfolgen im Anschluss.
4. Der befristete personelle Mehrbedarf für die vorbereitenden Aufgaben in den beteiligten Ämtern soll stellenplanneutral sichergestellt werden. Die notwendigen Stellen zur Überwachung der neuen Parkzonen sind im Stellenplan für die Jahre 2025 ff. berücksichtigt.

## Begründung:

In Münster gibt es derzeit neun Bewohnerparkzonen in der Innenstadt oder im erweiterten Innenstadtbereich. Seit 2016 wurde dieser Zustand nicht nennenswert verändert. Gleichwohl signalisieren Bewohnende in weiteren Quartieren (wie Kreuzviertel, Pluggendorf, Aaseestadt, Klein Muffi u.a.), dass aufgrund des hohen Parkdrucks eine Neuorganisation des Parkens am Fahrbahnrand gewünscht und erforderlich ist.

Im Rahmen der Neufassung der Gebührenverordnung für Bewohnerparkausweise wird festgehalten, dass eine Ausweitung des Bewohnerparkens in den erweiterten Bereichen der Innenstadt sinnvoll erscheine. Genauere Hinweise soll das Integrierte Parkraumkonzept (Anfang 2021 gemäß V/0728/2020/1 beschlossen) liefern; endgültige Entscheidungen zur

Ausgestaltung von Parkzonen sollen vorgenommen werden, wenn das Konzept, wie von der Verwaltung angekündigt, im 1. Quartal 2024 vorliegt.

Gleichwohl soll mit den vorbereitenden Arbeiten nicht gewartet werden, bis das Konzept und sich daran anschließende Beschlüsse vorliegen. Vielmehr soll mit vorbereitenden Arbeiten im Kreuzviertel bereits jetzt begonnen werden. Dies umfasst insbesondere die rechtssichere Markierung von Parkflächen als wesentliche Voraussetzung für das einzurichtende Bewohnerparken.

gez.

Christoph Kattentidt  
Sylvia Rietenberg  
Andrea Blome  
Carsten Peters  
und Fraktion

Lia Kirsch  
Matthias Glomb  
und Fraktion

Helene Goldbeck  
Martin Grewer  
und Ratsgruppe

Antrag

13. November 2011

**„Öffentliche Parkplätze im Bereich  
Domplatz nur noch für Sondernutzungen  
zulassen“**



**Bündnis 90/Die Grünen/GAL**  
Fraktion in der BV Mitte

Windthorststr. 7  
48143 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10  
Fax: 0251 / 8 99 58 15  
fraktion.bv-mitte@gruene-  
muenster.de  
www.gruene-muenster.de

Die BV Mitte möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, um alle öffentlichen Parkplätze im Bereich des Domplatzes in Behindertenparkplätze, Fahrradparkplätze oder ggf. Anwohnerparkplätze umzuwandeln.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Westfalenfleiß GmbH Verhandlungen über Aufgabe des Parkplatzes auf dem südlichen Domplatz aufzunehmen.

Begründung:

Gleich drei der bestplatzierten Bürgervorschläge (Vorlage V/0532/2011) beschäftigen sich mit der Park- und Verkehrssituation auf dem Domplatz:

162 Domplatz nicht zum Parkplatz verkommen lassen.  
235 Sperrung der Pferdegasse an Markttagen  
285 Kein Parkplatz am Domplatz

Durch diese Anträge wird deutlich, dass die Verkehrssituation im Bereich des Domplatzes von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Ärgernis empfunden wird. Entsprechend werden Veränderungen eingefordert. Auch von Seiten der Politik sind in den vergangenen Jahren mehrfach Vorschläge für durchgreifende Maßnahmen gemacht worden. Zudem wird allgemein ein Mangel an Fahrradabstellplätzen beklagt.

Aktuell wird durch den Einbau von Pollern versucht, das wilde Parken auf dem Domplatz zu unterbinden. Gleichwohl ändert sich dadurch wenig an der grundsätzlichen Problematik von langen Staus an der Pferdegasse vor allen Dingen an Markttagen. So lange es allgemein zugängliche öffentliche Parkplätze im Bereich des Domplatzes gibt, wird sich an dieser Situation nichts ändern. In der Hoffnung auf einen dieser raren Parkplätze direkt am Markt, werden sich immer wieder lange Autoschlangen bilden, die den Liefer- und Linienverkehr, den Radverkehr und den Anwohnerverkehr sowie die Fußgänger behindern.

Durch Umwandlung aller vorhandenen öffentlichen Parkplätze ließe sich das Problem weitgehend beheben. Autofahrer mit dem Ziel Domplatz würden von vorneherein die Parkhäuser der Umgebung aufsuchen. Menschen mit Behinderungen stünde ein ausgeweitetes zentrales Parkangebot zur Verfügung. Es wären Flächen frei für die Schaffung von

weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten. Es ist außerdem zu prüfen, ob sich die Zahl der Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner vergrößern lässt. Darüber hinaus würde die Erreichbarkeit der bestehenden privaten Parkplätze verbessert.

Eine solche Lösung lässt sich nur im Einvernehmen mit der Westfalenfleiß GmbH erzielen. Daher soll die Verwaltung beauftragt werden, mit Westfalenfleiß über die Aufgabe des Parkplatzes auf dem Domplatz und ggf. Ausgleichsmöglichkeiten zu verhandeln.

Silke Rommel  
und Fraktion

gez. Silke Rommel  
gez. Peter Fischer-Baumeister

gez. Gerwin Karafiol  
gez. Thomas Marczinkowski

gez. Dr. Stephan Nonhoff  
gez. Ortwin Scheffler



**Fraktion in der BV-Mitte**

Windthorststr. 7

48147 Münster

Fon: 0251 / 8 99 58 10

[bv-mitte@gruene-muenster.de](mailto:bv-mitte@gruene-muenster.de)

[www.gruene-muenster.de](http://www.gruene-muenster.de)

Münster, 16.08.2021

**Autoarmes Südviertel**

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. Um die Lebensqualität der Bewohner:innen in den Innenstadt-Quartieren der Stadt Münster zu erhöhen, wird der ruhende Verkehr so weit wie möglich in Quartiersgaragen verlagert. Als erste Maßnahmen werden als Pilot im Südviertel folgende Quartiersgaragen bis Ende 2022 entwickelt werden. Hierzu sollen mögliche Standorte für Quartiersgaragen geprüft werden.
  - a. Das im städtischen Eigentum befindliche Parkdeck hinter dem Stadthaus II wird zur Quartiersgarage ausgebaut und erweitert.
  - b. Der Kreuzungspunkt Geiststrasse/Hammerstrasse wird in einen Kreisverkehr umgewandelt und mit einer Quartiersgarage (Tiefgarage, die sich u.a. bis unter den Geistmarkt erstrecken kann) versehen.
  - c. Die Dammstraße wird mit einer Fußgängerbrücke mit dem ehemaligen Stückgutbahnhof verbunden. Auf dem Gelände des ehemaligen Stückgutbahnhof entsteht eine Quartiersgarage.
  - d. Großflächige Parkflächen z. B. an der Friedrich-Ebertstraße-Straße (Einkaufszentrum) werden für den Bau von Quartiersgaragen genutzt. Hierzu soll die Stadt Münster mit privaten Eigentümern Gespräche aufnehmen.
  - e. Weitere Flächen (z. B. am Dahlweg) sind von der Stadt Münster zu ermitteln

Ziel der Stadt Münster ist es, den ruhenden Verkehr im Südviertel soweit wie möglich in Quartiersgaragen zu verlagern bzw. die Bürger:innen zu motivieren auf alternative Mobilitätsangebote zurück zu greifen.

2. Zur Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs werden in allen Quartiersgaragen vielfältige Car-Sharing-Angebote, Lastenfahrräder etc. vorgehalten.
3. Um die Sicherheit zu erhöhen, wird mit der Inbetriebnahme der Quartiersgaragen das ganze Südviertel in eine Fahrradzone umgewandelt.



#### Zu 1 a) Parkdeck Stadthaus 2

Die hinter dem Stadthaus 2 gelegene Parkgarage wird zu einer Quartiersgarage für den Bereich zwischen Hafestraße, Friedrich-Ebert-Straße und Hammer Straße, sowie Moltke, Weseler und Hammer Straße bis zum Sentmaringer Weg erweitert. Dabei sollen flächendeckende Lademöglichkeiten für Elektroautos vorbereitet werden, die sobald der Bedarf vorhanden ist, in Betrieb genommen werden können.

Die dort entstehenden Parkmöglichkeiten werden ausschließlich den Bewohnern des oben genannten Quartiers zur Verfügung gestellt. Außerdem soll die Quartiersgarage einem Umladeplatz/Mikrodepot enthalten. Hier sollen Waren vom motorisierten Transport auf Fahrradtransport o. ä. umgeladen werden können.

Außerdem wird ein kleiner Bereich geschaffen, in dem Bewohner des genannten Quartieres mittels eines Mobilzugriffes Parkplätze für Besuch mieten können.

Alle oberirdischen Abschnitte der Quartiersgarage sollen mit einer Fassadenbegrünung versehen werden und können diesbezüglich auch als Versuchsobjekt dienen. Das Dach dient als Fläche, um die Stromversorgung des Gebäudes sicherzustellen und bei freien Kapazitäten natürlich der Begrünung.

#### Zu 1 b) Kreuzungspunkt Geiststraße / Hammerstraße

Die Hammerstraße ist seit gut einem Jahr keine Bundesstraße mehr. Bürger:innen haben sich mit den vor Ort ansässigen Unternehmen getroffen und Konzepte zur Neugestaltung der Hammerstraße entwickelt. Ein wesentlicher Aspekt ist es, die Hammerstraße zukünftig als Einbahnstraße bis zur Geiststraße zu nutzen und als Share Space Raum umzuwandeln.

Im Zuge dieser Maßnahmen kann der Kreuzungspunkt Geiststraße/Hammerstraße in einen Kreisverkehr umgewandelt und mit einer Tiefgarage versehen werden, die sich bis unter den Geistmarkt erstreckt. Diese dient sowohl als Quartiersgarage für den unter 1 genannten Bereich, erweitert bis zum Inselbogen/Metzer Straße, als auch als Umladeplatz/Mikrodepot von motorisiertem auf Fahrradtransport. Außerdem wird ein kleiner Bereich geschaffen, in dem Bewohner des genannten Quartieres mittels eines Mobilzugriffes Parkplätze für Besucher mieten können.

Zu 1 c) Wenn die Dammstraße mit einer Fußgängerbrücke mit dem ehemaligen Stückgutbahnhof verbunden wird, ergeben sich mehrere Vorteile. Das Gelände des ehemaligen Stückgutbahnhof liegt seit Jahrzehnten brach. Schon mehrfach gab es in der Vergangenheit den Vorstoß die Fläche für die Entwicklung von bezahlbarem Wohnraum zu nutzen. Die



Fußgängerbrücke würde die Fläche des Stückgutbahnhofs an die bestehende Infrastruktur des Südviertels anbinden. Eine Quartiersgarage könnte von den neuen als auch von aktuellen Bewohner:innen genutzt werden.

Zu 2) Anzahl der Fahrzeuge reduzieren.

Zur Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs werden in allen Quartiersgaragen vielfältige Car-Sharing-Angebote, Lastenfahrräder etc. vorgehalten. Mit der Ausweitung des Car-Sharing-Angebote durch ggf. auch noch weitere Anbieter in der Stdt Münster lässt sich bestenfalls 20 % bis 30 % des ruhenden Verkehrs reduzieren. Gegenwärtig stehen einige Fahrzeuge unbenutzt wochenlang im öffentlichen Raum.

Zu 3) Fahrradzone

Mit Inbetriebnahme der Quartiersgarage wird die Tempo 30 Zone des Südviertels in eine Fahrradzone umgewandelt. Parken ist nur auf einer Straßenseite erlaubt. Hierbei werden Flächen frei gehalten für: Anlieferverkehr, Handwerker etc, Pflegedienste, 24 Std. Besucher von außerhalb und temporär nutzbare Ladezonen für Bewohner. Die Kronprinzenstraße, der Sankt-Josefs-Kirchplatz, die Wykstraße, Zimmerstraße, Travelmannstraße, Timmerscheidtstraße, Dahlgweg zwischen Augustastraße und Friedrich-Ebert-Straße werden in verkehrsberuhigte Zonen umgewandelt.

Die Planungen sind im Jahre 2022 durchzuführen und die Realisierung der Maßnahmen sollte bis spätestens Januar 2023 starten.

**Begründung:**

Die Verkehrswende ist ein wesentlicher Baustein um das Klimaziel 2030 einzuhalten und außerdem die Lebensqualität in der Stadt Münster weiter zu steigern. Für beiden Ziele ist das vorliegende Konzept ein wesentlicher Schritt. Wie in fast allen Wohnquartieren Münsters wird der Straßenraum mehrheitlich vom ruhenden Verkehr genutzt. Dies geht zu Lasten aller anderen, denkbaren Nutzungsarten des Straßenraumes. Diverse Versuche und Aktionen wie z. B. der Parking Day haben eindrucksvoll gezeigt, wie der Straßenraum zum Vorteil aller Anlieger/Bewohner und alternativer Fortbewegungsmittel genutzt werden kann. Mit dem vorliegenden Konzept soll dem aktuellen Zustand entgegengesteuert werden, um die Verkehrswende zügig voranbringen zu können.



## CDU-Fraktion in der BV-Mitte

An den  
Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Münster – Mitte  
Herrn Dr. Stephan Nonhoff  
Amt für Bürger- und Ratsservice  
Klemensstr. 10  
48143 Münster

Münster, 05.09.2021

### Parkplatz- und Verkehrssituation am Alten Fischmarkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die CDU- Fraktion der Bezirksvertretung Mitte in Münster bittet die Stadtverwaltung der Stadt Münster darum, die Parkplatz- und Verkehrssituation am Alten Fischmarkt zu prüfen und nach Möglichkeit zu optimieren.

Auf der rechten Seite der Fahrbahn besteht ein zeitlich nicht begrenztes eingeschränktes Halteverbot.

Dies führt zu folgender Problematik:

- Das eingeschränkte Halteverbot wird von vielen Autofahrern stark ausgenutzt, die Autos werden langfristig abgestellt und nicht nur be- und entladen.
- Größeren Fahrzeugen wie Transportern oder LKWs ist es somit oft nicht möglich die Straße zu passieren
- Dies führt dazu, dass es den Passanten bzw. den Besuchern der Geschäfte am Alten Fischmarkt nicht möglich ist den Gehweg barrierefrei zu nutzen. (insb. Rollstuhlfahrern und Kinderwagen)
- Auch die schlechte Einsicht auf die Straße, aufgrund der parkenden Autos ist für Passanten gefährlich.

Dem Ordnungsamt ist die Problematik wohl bekannt, jedoch ist es verständlicherweise nicht möglich den ganzen Tag dort Mitarbeiter des Ordnungsamtes abzustellen, um sicherzustellen, dass das Halteverbot eingehalten wird.

### CDU-Kreisverband Münster e.V.

Mauritzstraße 4-6 • 48143 Münster

Telefon (02 51) 4 18 42-0 • Telefax (02 51) 4 18 42-44

post@cdu-muenster.de • www.cdu-muenster.de

CDU-SPENDENKONTO: IBAN DE96 4005 0150 0000 1313 18 • BIC: WELADED1MST • Sparkasse Münsterland Ost

Kreisvorsitzender: Hendrik Grau

Wir sehen die einzige Möglichkeit darin, dass zukünftig ein absolutes Halteverbot zwischen 11.00 Uhr und 19.00 Uhr bestehen sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Carsten Fuest

Lea Knezevic

Hans-Christoph Vogelberg

Svenja Kuzniarek

Keyvan Dalili



SPD Fraktion  
In der  
Bezirksvertretung  
Münster-Mitte



in der  
Bezirksvertretung  
Münster-Mitte

Münster, 31.01.2022

### **Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende in der sog. Kleinen Bahnhofsstraße**

Auf Grundlage der Stellungnahme 1.2.2 aus Anlage 1 der Vorlage V/0855/2021 regen wir an, die jeweils letzten beiden Parkplätze vor der Ampel Bahnhofstraße / Einmündung Hafenstraße auf beiden Seiten aufzuheben, um die Sicherheit von Fahrradfahrenden in diesem Bereich zu verbessern. Außerdem sollte geprüft werden, welche Maßnahmen ein unerlaubtes Parken und Halten nach Rücknahme der Parkplatzflächen sowohl auf den frei werden Flächen als auch auf dem stadtauswärtsführenden Schutzstreifen für Radfahrende wirksam verhindern könnten.

#### **Begründung**

Auf beiden Seiten sind Radfahrende Gefährdungen ausgesetzt. Die Radwege können nicht sicher und störungsfrei genutzt werden.

Bei der Benutzung des Radweges stadteinwärts werden Radfahrende beim Verlassen des Hochbordfahrradweges durch auf die Straße hineinragende Fahrzeuge gezwungen in die Mitte der Straße auszuweichen und damit automatisch in den Gegenverkehr geleitet. Des Weiteren wird der Hochbordradweg und sein Übergang auf die Straße in regelmäßigen Abständen durch Sperrmüll teilweise oder vollständig blockiert.

Die Benutzung des Radweges stadtauswärts wird erschwert, da sowohl der Hochbordradweg als auch der Schutzstreifen häufig durch Kfz, E-Scooter oder an die Straßenschilder angeschlossene Fahrräder blockiert werden.

gez.

Gina Auer  
Kai Meyer vor dem Esche  
und Fraktion

Martin Honderboom  
und Fraktion

Martin Grewer



SPD Fraktion  
In der  
Bezirksvertretung  
Münster-Mitte



**Prüfauftrag:**

**Steigendem Parkwunsch im Voraus begegnen**

Die Stadt möge die Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 575 und angrenzender Straßen, so wie im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Pluggendorf im Bereich Weseler Straße / Kolde-Ring prüfen. Die Ergebnisse der Prüfung sollen zeitnah der Bezirksvertretung Mitte vorgestellt werden.

**Begründung:**

Durch die Änderungen, die sich aus den Vorlage V/0571/2022 und V/0570/2022 ergeben, werden sich in den betroffenen Gebieten die Bedarfe an KFZ-Stellflächen verstärken oder absehbar verstärken. Der Demografische Wandel, die Klimakatastrophe, der dramatische Artenschwund und der steigende Wohnungsbedarf verschärfen die Konkurrenz um die Flächennutzung in Münster. Um so wenig wie möglich und so viel wie nötig Fläche zur Lagerung von privat PKW zu versiegeln soll die Nutzung der Stellflächen denen zugute kommen die unmittelbar in diesen Gebiet beheimatet sind.

gez.

Gina Auer  
Kai Meyer vor dem Esche  
und Fraktion

Martin Honderboom  
und Fraktion

Martin Grewer

**KOMMISSION ZUR FÖRDERUNG DER INKLUSION  
VON MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN (KIB)**

Vorsitzender: Ratsherr Harald Wölter

**Beschluss der KIB vom 19.01.2022**

**Antrag der KIB an den Ausschuss für Verkehr und Mobilität**

**Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität möge beschließen:**

**Die Verwaltung wird beauftragt,**

**1.**

**bei der Durchführung von Verkehrsversuchen und bei der Umsetzung neuer Verkehrsplanungen zu berücksichtigen, dass die Innenstadt für Menschen mit Behinderung mit ihren Fahrzeugen erreichbar bleibt. In diesem Zusammenhang wird die Verwaltung zudem beauftragt, ein Modell zu entwickeln, um den aktuellen Bedarf an Stellplätzen in der Innenstadt zu ermitteln.**

**2.**

**in der Heinrich-Brüning-Straße vor dem Stadthaus 1 mindestens 8 Parkplätze für Menschen mit Behinderung einzurichten, wovon ein Stellplatz für einen Kleintransporter bemessen und ausgeschildert werden soll.**

**3.**

**das vorhandene Angebot an Parkplätzen für Menschen mit Behinderung in der Innenstadt zu erweitern und insbesondere an folgenden Standorten weitere Parkplätze für Menschen mit Behinderung einzurichten:**

**Domplatz, Salzstraße (vom Servatiiplatz kommend), Ludgeristraße (vom Marienplatz kommend), Königsstraße (vor der AOK), Spiekerhof, Harsewinkelplatz, Servatii Kirchplatz, Annette-Allee, Bahnhof (West- und Ostseite), Bereich Hafen (Kreativkai), (Aufzählung ist nicht abschließend)**

**Im Bereich Domplatz, Königsstraße und Bahnhof (West- und Ostseite) soll je ein Stellplatz für einen Kleintransporter bemessen werden.**

**4.**

**sicherzustellen, dass vorhandene Parkplätze für Menschen mit Behinderung nur abgebaut oder gesperrt werden, wenn ein gleichwertiger Ersatz geschaffen wird. Dabei sind auch Parkplätze auf privaten Flächen, die nach der Stellplatzordnung ausgewiesen sind (z. B. bei Supermärkten, Freibädern, Mensen, etc.) zu berücksichtigen.**

**Hierzu zählen auch die entfallenen 2 Parkplätze am Aegidiitor / Ecke Stadtgraben.**

**5.**

**neue Parkplätze für Menschen mit Behinderung entsprechend der DIN 18040-3 für öffentlichen Verkehrs- und Freiraum und unter Berücksichtigung weiterer Anforderungen zu gestalten und vorhandene Parkplätze entsprechend anzupassen. Dazu sind mit der AG Stadtplanung und Verkehr der KIB Kriterien**

**für die Gestaltung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung zu entwickeln,**

**6. bei der Verlegung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung im Rahmen von Baustellen oder Veranstaltungen gleichwertige Ersatzparkplätze einzurichten und darüber rechtzeitig die AG 5 zu informieren und in der Presse zu berichten.**

**7. durch eine engmaschige Überwachung und Öffentlichkeitsarbeit, darauf hinzuwirken, dass Parkplätze für Menschen mit Behinderung nicht fehlbelegt werden.**

**8. bei der Ausweisung neuer Parkplätze für Menschen mit Behinderung, der Verbesserung bestehender Parkplätze und der Schaffung von Ersatzparkplätzen die AG Stadtplanung und Verkehr der KIB intensiver zu beteiligen und die Zustimmung einzuholen.**

**9. zu prüfen, ob die neue bzw. die alte Stellplatzordnung der Stadt Münster bei der Einrichtung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung im privaten und öffentlichen Bereich angewandt werden muss.**

**Begründung:**

**Zu 1.**

Die moderne Gesellschaft basiert auf der Möglichkeit hoher Mobilität. Das Risiko einer Benachteiligung oder Ausgrenzung bestimmter Gruppen durch Senkung des Mobilitätsniveaus ist dann besonders groß. Aktuell werden viele unterschiedliche Modelle mit dem Ziel diskutiert, die Innenstadt Münsters Auto-frei zu gestalten. Es besteht die Sorge, dass im Rahmen der Beschlüsse und Entscheidungen die Innenstadt von Menschen mit Behinderung nicht mehr angemessen erreicht werden kann. Die gesellschaftliche Teilhabe am öffentlichen, sozialem und wirtschaftlichem Leben in einer Stadt ist für Alle ein Grundbedürfnis. Bei allen zukünftigen Überlegungen ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die (Innen-) Stadt Münsters für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere für Menschen mit Behinderung, erreichbar bleibt. Die Entwicklung eines Bedarfsmodells anhand von Parkausweiszahlen sowie von Nutzungsdauern der Nutzer/- innen könnte hier hilfreich sein. Auch der Bedarf von externen Besuchern (z.B. Weihnachtsmarkt) sollte bei der Untersuchung einfließen, um ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen für Menschen mit Behinderung ev. auch temporär zur Verfügung zu stellen.

**Zu 2.**

In der Heinrich-Brüning-Straße stehen nach der Sanierung des Stadthauses 1 nur noch 4 Parkplätze für Menschen mit Behinderung zur Verfügung. Dieses Angebot ist nicht ausreichend. Daher sind mindestens 4 weitere Parkplätze für Menschen mit

Behinderung an dieser zentralen Stelle einzurichten. Die Parkplätze sind gut sichtbar zu markieren und von Fahrrädern und Rollern freizuhalten.

### **Zu 3.**

Die AG Stadtplanung und Verkehr der KIB hat festgestellt, dass an einigen zentralen Stellen in der Innenstadt Parkplätze für Menschen mit Behinderung fehlen. Für einige Standorte wurden auch bereits Vorschläge entwickelt, so z.B., an der Königsstraße vor der AOK 2 zusätzliche, hintereinanderliegende Parkplätze für Menschen mit Behinderung einzurichten. Ergänzend zur Prüfung der genannten Standorte sollte grundsätzlich geprüft werden, wie das vorhandene Parkplatzangebot für Menschen mit Behinderung bedarfsgerecht erweitert werden kann. Dabei ist es wichtig, dass an zentralen Stellen möglichst immer mehrere Parkplätze für Menschen mit Behinderung eingerichtet werden.

Immer mehr Menschen mit Behinderungen, insbesondere Rollstuhlfahrende, können dank der weiterentwickelten Technik selbständig Autofahren. Diese Gruppe benutzt häufig neben einem PKW Kleintransporter, die an die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung umgebaut und nachgerüstet wurden. Bei der Planung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung sollten neben den PKW Stellplätzen immer auch Stellplätze für Kleintransporter (Sprinter) eingeplant werden oder die PKW Stellplätze müssen so angeordnet werden, dass ein Transporter gefahrlos einparken kann.

### **Zu 4.**

Ein Abbau vorhandener Parkplätze für Menschen mit Behinderung ohne Schaffung von gleichwertigen Ersatzparkplätzen ist nicht hinnehmbar. Die Erreichbarkeit und die gesellschaftliche Teilhabe am Leben in der Innenstadt wird für Menschen mit Behinderung verhindert.

### **Zu 5.**

Es gibt in der Innenstadt einige Parkplätze für Menschen mit Behinderung, die nicht den Anforderungen der Richtlinien und Empfehlungen entsprechen (z.B. Parkplätze am Domplatz, direkt am Markt, gegenüber von der Post). Diese sind anzupassen. Wichtig ist auch, Aspekte zu berücksichtigen, die aktuell noch nicht in den DIN-Normen enthalten sind.

Unter anderem ist zu beachten, dass Rollstuhlfahrende genügend Platz zum Öffnen der Fahrertür bzw. für das Verlassen des Fahrzeugs über eine Rampe benötigen. Parkplätze für Menschen mit Behinderung sind vor möglichen Schrankenanlagen anzulegen, so dass sie für alle Menschen anfahrbar und benutzbar sind.

Parkplätze für Menschen mit Behinderung müssen gut gekennzeichnet sein, mit ausreichend großen Schildern und ggf. je nach Standort ergänzend mit Bodenmarkierungen und Piktogrammen (z.B. Einfärbung der Parkplätze in blau, wie bei der Fläche für Stadtteilautos am Albersloher Weg Höhe Haus Nr. 451, gegenüber der Sparkasse). Das Beispiel der roten Fahrradwege zeigt, dass farbige Flächen mit Piktogrammen besser wahrgenommen werden. Die Beschilderung ist so anzubringen, dass keine Fahrräder angekettet werden können, die Menschen mit Behinderung das Ein- und Aussteigen unmöglich machen.

Kriterien für die Gestaltung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung in Münster sollten gemeinsam mit der AG Stadtplanung und Verkehr der KIB entwickelt und gestaltet werden.

**Zu 6.**

Kommt es durch Baustellen oder Veranstaltungen zu Verlegungen von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung, so müssen gleichwertige Ersatzparkplätze eingerichtet werden. Teilweise fehlt eine rechtzeitige Information über die Verlegung und manchmal sind die Ersatzparkplätze auch vor Ort nicht gut erkennbar. Daher müssen auch Ersatzparkplätze gut ausgeschildert und gekennzeichnet sein (siehe Punkt 5).

**Zu 7.**

Parkplätze für Menschen mit Behinderung sind häufig fehlbelegt (z.B. Parkplätze vor der Post am Domplatz). Um dies zu verhindern, ist eine engmaschigere Überwachung erforderlich. Zudem muss die Bevölkerung für dieses Thema sensibilisiert werden und über die Folgen von falsch geparkten PKW informiert werden. Hier werden hohe Abschleppkosten und Bußgelder verhängt. Räder und Roller auf und neben Parkplätzen für Menschen mit Behinderung müssen zeitnah entfernt werden.

**Zu 8.**

Die AG Stadtplanung und Verkehr möchte sich zukünftig stärker in die Planung und Veränderung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung einbringen. Dazu wird die AG 5 Ansprechpersonen benennen, so dass die Beteiligung bei einzelnen Planungen auch unabhängig von Sitzungen auf „kurzem Wege“ erfolgen kann.

**Zu 9.**

Konkret geht es hier zum Beispiel um die Frage, ob der Wegfall von zwei Schwerbehindertenparkplätzen auf dem Grundstück des Studentenwerks der Mensa am Aasee an der Bismarckallee durch den nachträglichen Einbau eines Schrankensystems oder auch bei privat betriebenen Parkhäusern, wo sich die Schwerbehindertenparkplätze hinter der Schranke befinden, rechtmäßig ist. Ebenso wurden auf dem Schlossplatz durch den Betreiber 18 und auf dem Parkplatz Aegiditor 2 Behindertenparkplätze entfernt. Der Rat der Stadt Münster hat im Jahr 2019 eine eigene Stellplatzordnung verabschiedet. Daher ist zu prüfen, ob es gegenüber der alten Stellplatzordnung des Landes NRW Modifikationen bzgl. der Frage der Bereitstellung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung gibt.



Weseler Str. 19-21

48151 Münster

Tel. 0251 76026743

Fax 0251 76023830

gruppe@orange-ratms.de

---

## Ratsantrag

Münster, den 28.01.2016

### Für mehr Lebensqualität:

### ÖPNV stärken und Attraktivität emissionsfreier Fortbewegung erhöhen!

#### Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Stadtwerken Münster Maßnahmen zu entwickeln, welche geeignet sind, den stark zunehmenden motorisierten individuellen Verkehr (MIV) in die Münsteraner Innenstadt (Pendler) zum Umstieg auf den ÖPNV oder emissionsfreie Fortbewegungsmittel zu bewegen.

Hierbei sind insbesondere

- a) die Einführung einer Umweltabgabe für Unternehmen  
sowie
- b) die Einführung eines verpflichtenden Umweltbustickets für Pendler  
als auch
- c) die Einführung einer Umweltabgabe auf öffentliche und private Kunden- bzw. Mitarbeiter-Stellplätze

unter dem Aspekt der Kompensation von Schäden z.B. durch erhöhte Schadstoff- und Lärmemissionen auf ihre rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit hin zu prüfen.

Ziel ist es, zusätzliche finanzielle Mittel zu generieren, um die Umweltbelastung insgesamt z.B. durch Verbesserung des Regionalbusverkehrs, durch vermehrten Einsatz von Elektrobussen und durch die Steigerung der Attraktivität des Radwegenetzes zu senken.

## **Begründung:**

Derzeit nutzen die Münsteraner zu rund 71% die Angebote des Umweltverbundes, während die Pendler zu 81% mit ihren privaten Kfz die Innenstadt ansteuern.

Laut Aussage der Stadtwerke macht sich überdies der Preisverfall bei Benzin und Diesel bei der weiteren Zunahme der Pendlerströme im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Rückgang der Nutzer im ÖPNV deutlich bemerkbar. Dies geht einher mit einer weiteren Zunahme der Belastung der Innenstadt mit allen Risiken, die vom MIV ausgehen.

Dies erfordert im Sinne des Erhaltes der Lebensqualität in der Stadt ein Umsteuern und die stärkere Beteiligung der Pendler an den Kosten der Umstrukturierung. Die zusätzlich generierten Einnahmen sollen ausschließlich in eine Verbesserung der Infrastruktur des Umweltverbundes in Münster, aber auch in der Region fließen.

Auch in Münster gibt es Messstellen, an denen die Schadstoffbelastung der Luft hoch ist und Grenzwerte überschritten werden (Beispiele Weseler Str. & Bült).

Aber auch ohne Grenzwerte zu überschreiten, bedeutet jede zusätzliche Belastung eine Minderung der Lebensqualität der Einwohner dieser Stadt.

Angesichts leerer Kassen und der erheblichen Vorleistungen, welche unsere Gemeinde in den vergangenen Jahrzehnten erbracht hat, ist es an der Zeit für den Erhalt der Lebensqualität in Münster finanzielle Mittel nach dem Verursacherprinzip einzufordern.

Sollten, und das erwarten wir, geeignete Maßnahmen gefunden werden, den MIV zu mindern, dient das am Ende nicht nur den Münsteranern, sondern auch den verbleibenden Pendlern, die auf die Benutzung ihres Kfz nicht verzichten wollen, bzw. angewiesen sind: Auch bei ihnen steigt die Lebensqualität durch Zeitersparnis und Nervenschonung.

Gez.

Piraten – Ratsherr Johannes Schmanck

ÖDP – Ratsherr Franz Pohlmann



**FDP-Ratsfraktion**

Geringhoffstraße 48  
48163 Münster

Tel. 0251 - 987 30 60

Fax: 0251 - 987 30 61

Email: fraktion@fdp-ms.de

www.fdp-fraktion-ms.de

Münster, 16.01.2018

Antrag

## **Ein City-Logistic-Center – Baustein in einem zukunftsfähigen Mobilitäts-Angebot in Münster?**

### **Der Rat möge beschließen:**

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in Münster ein Konzept für ein "City Logistic Center Münster" (CLC-MS) entwickelt werden soll. Im Rahmen dieser Prüfung sind folgende Teilaspekte zu berücksichtigen:

- a) Es sollen Vorgespräche u.a. mit Logistik-Unternehmen, (Lebensmittel-) Konzernen, aber auch Vertretern der IHK, der Handwerkskammer und dem Einzelhandel geführt werden. Ebenso ist das Knowhow der Hochschulen einzubinden.
- b) Die Erfahrungen anderer Städte mit Transport-Verteilstellen – z. B. Berlin, Hamburg Frankfurt oder Göteborg – sollen ausgewertet werden.
- c) Vorschläge zu einem für möglichst viele Verkehrssysteme (Straße, Schiene, Wasserstraße) optimalen Standort sollen geprüft werden.
- d) Finanzielle Fördermöglichkeiten von EU, Land und Bund sind zu prüfen.

### **Begründung:**

In Münster ist in Sachen Verkehr derzeit vieles in Bewegung. Vieles aber steckt eben auch - wortwörtlich - in Stau und Stillstand. Das Straßennetz ist ebenso an seine Grenzen gelangt wie die CO<sub>2</sub>- Belastung, so dass bei den Lösungsansätzen vor allem Ideen unter dem Stichwort "Verkehrsvermeidung" gesucht werden.

Neben z.B. den Pendler-, Berufs- und Einkaufsverkehren bedeutet der auch durch den Online-Handel anwachsende Liefer- und Wirtschaftsverkehr eine nicht unbeträchtliche Belastung. Gerade die so genannte "letzte Meile" oder der "letzte Kilometer" zum Kunden trägt zu den Emissionen bei. Dabei komme, so sagt etwa Lars Purkartshofer von UPS , "Wirtschaftsverkehr in den Städten planerisch nicht vor".

Die Idee, Lieferverkehre an einem strategisch günstig gelegenen, zentralen Ort zu bündeln, umzuverteilen und dann möglichst emissionsfrei an die Empfänger zu liefern - etwa mit Lastenrädern, Elektro- oder Wasserstoff-getriebenen Fahrzeugen - wird vielerorts bereits erprobt. So ist gerade das schwedische Göteborg (rd. 580.000 Einwohner) für sein City-Logistik-Konzept, entwickelt von der städtischen Verkehrsbehörde, mit einem Innovationspreis ("Quality Innovation Award") ausgezeichnet worden. Hier werden kleinteilige Frachtlieferungen für Geschäfte und Büros in der Göteborger Innenstadt über einheitliche Touren mit Elektrotransportern oder Lastenrädern

zugestellt, die wenig Verkehrsraum beanspruchen und kaum Umweltbelastungen wie Lärm oder Abgase verursachen. Nach Einschätzung von Fachleuten könnten bis zum Jahr 2030 in Deutschland rund 70 Prozent der Nutzfahrzeuge im City-Verkehr elektrifiziert und digitalisiert unterwegs sein (Markus Schell vom Achsenhersteller BPW auf der Logistics Digital Conference in Frankfurt im Nov. 2017). Hierzu hat sich z.B. die Handwerkskammer in Hamburg mit interessanten Angeboten für ihre Mitglieder auf den Weg zum mehr E-Mobilität gemacht.

Etliche große wie kleinere deutsche Städte haben schon eigene Konzepte entwickelt, um die Warenströme räumlich zu verlagern und so unter anderem die vielen kleinteiligen Lieferungen, die die zahlreichen Fahrten und Stopps der Dienstleister verursachen, zu vermeiden.

Als besonders effizient erweisen sich City-Hub-Konzepte (innerstädtische Verteilstellen). Allerdings offenbar nur, wenn sie von allen Dienstleistern gemeinsam genutzt werden können, also anbieterneutral ist. In Berlin etwa zeigt das Projekt „BentoBox“ erfolgreich, dass man Kurierautofahrten um 85 Prozent reduzieren konnte. (<https://www.berlin-innovation.de/de/startseite/innovationsuebersicht/titel-der-innovation/innovation/2.html>)

Alle Dienstleister können die Container-Boxen nutzen, um ihre Sendungen für ein Zielgebiet zu sammeln und von dort weiter zu verteilen. Unkonventionelle Denkansätze sind also gefragt.

Die großen Städte müssten sich besser aufstellen, vor allem auch personell dem Thema Logistik mehr Aufmerksamkeit schenken, so hieß es im November 2017 auf der Logistics Digital Conference in Frankfurt, wo deshalb auch Beauftragte für Wirtschaftsverkehre gefordert wurden. Das Internet-Lexikon "Wikipedia" resümiert beim Thema City-Logistik: "Während bisher die Devise galt: gleiche Waren – verschiedene Empfangsorte, soll es in Zukunft mit Hilfe der City-Logistik heißen: verschiedene Waren – gleiche Empfangsorte".

Ob ein auf unsere Stadt zugeschnittenes Konzept zur City Logistic Chancen haben könnte, soll die beantragte Prüfung darstellen. Ein solches Konzept könnte dann ein Baustein sein im „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ und ebenfalls Teil des Konzeptes „Mobilität Münster 2035+“ werden.

gez.

Carola Möllemann-Appelhoff  
Jürgen Reuter  
Hans Varnhagen  
Jörg Berens  
FDP-Fraktion im Rat



Antrag

Münster, 03.12.2019

## Parken, umsteigen und losfahren – P+R in Münster ausbauen

Der Rat möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Ausbauprogramm für vorhandene Park&Ride-Plätze zu entwickeln, um ihre Kapazitäten zu vergrößern und die Attraktivität zu steigern.
2. Im Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, neue Flächen für die Schaffung zusätzlicher P+R-Plätze zu identifizieren und zur Entscheidung vorzulegen. Zu berücksichtigen sind dabei folgende Standorte: Kreuzung Albersloher Weg / Hiltruper Str., Wolbecker Str nahe Wolbeck, Kreuzung Warendorfer Str. / Mondstr. / Dyckburgstr., Schiffahrter Damm, Kreuzung Grevener Str. / Sprakeler Str., zwischen Nienberge und Abfahrt Wilkinghege, Gievenbeck Bereich Kaserne.
3. Die P+R-Anlagen werden als Mobilitätspunkte konzipiert. Zur ihrer Ausstattung gehören neben den Stellplätzen für die Pkws und Haltestellen für den ÖPNV auch Abstellanlagen für Fahrräder, Leezenboxen, Bike-Sharing-Stationen, sowie Flächen für Stadtteilautos.
4. In Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster schlägt die Verwaltung neue Preismodelle für ein P+R-Ticket bei gleichzeitiger Nutzung von P+R in Verbindung mit dem ÖPNV vor.
5. Zur verbesserten ÖPNV-Anbindung wird die Errichtung von Bussonderspuren von und zu den P+R-Plätzen geprüft.

6. Die Verwaltung legt einen jährlichen Bericht zum Ausbau der P+R-Plätze vor.

**Begründung:**

Münsters städtebauliche Entwicklung und die wachsende Attraktivität der Stadt haben in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen Anstieg der Gesamtverkehrsbelastungen geführt. Jüngste Untersuchungen ergaben, dass an einem Werktag etwa 380.000 Pendler auf den Hauptzufahrtsstraßen in das Stadtgebiet als Zielverkehr einfahren. Berufs- und Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr, Tourismusverkehr und Veranstaltungsverkehr brauchen daher eine attraktive Alternative, um auf verschiedenen Verkehrsmitteln umzusteigen. Dabei spielen P+R-Anlagen eine wichtige Rolle, denn gerade abseits der Städte wird der erste Teil des Wegs mangels Alternative oft mit dem Auto zurückgelegt. Diese Pendler möglichst früh „abzufangen“ und ihnen ausreichende, möglichst kostenlose P+R-Plätze anzubieten, ist ein wichtiger Beitrag zur spürbaren Entlastung Münsters vom motorisierten Individualverkehr.

Münster weist zu wenig P+R-Standorte aus. Beispielsweise steht gar kein P+R-Angebot im Nord-Osten zur Verfügung. Das Konzept des Park & Ride zielt darauf ab, zum einen die bestehenden P+R-Standorte für Berufspendler zu optimieren und zum anderen neue Standorte zu identifizieren und diese zu entwickeln. Daher müssen gleichzeitig neue Flächen ausgebaut werden. Dem innerstädtischen Zielverkehr bereits in mehreren Außenbereichen der Stadt zu begegnen, und einen Umstieg auf alternative Verkehrsmitteln zu ermöglichen soll gestärkt werden. Dies ist – gerade für regelmäßige Pendler – eine sinnvolle Alternative, vor allem wenn Stau, mangelnde Stellplätze am Ziel oder Bewirtschaftungsmaßnahmen wie Gebühren oder Parkdauerbeschränkungen die Nutzung eines Kraftfahrzeugs erschweren.

Der dauerhafte Umstieg zum ÖPNV wird noch attraktiver, wenn am P+R-Platz nicht nur ein Pkw abgestellt werden kann, sondern eben auch ein Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt wird. Entsprechend geht es darum, einheitliche Qualitätsstandard zu etablieren. Daher wird zusätzlich die Errichtung von »Bike and Ride«-Anlagen (B+R) in das Konzept einbezogen. Mit der Förderung von B+R wird angestrebt, das Einzugsgebiet einzelner ÖPNV-Haltestellen zu erweitern und somit möglichst wohnortnah eine attraktive Alternative zur Nutzung des Kfz zu bieten.

Besonders attraktiv wird dieses Konzept, wenn das ÖPNV-Netz eine nahtlose Ergänzung zum P+R-Angebot darstellt. Daher sollen neue Preismodelle für Kunden entwickelt werden, die ihr Fahrzeug am P+R-Platz stehen lassen und anschließend den ÖPNV nutzen.

Gez.

Stefan Weber  
und Fraktion

Otto Reiners  
und Fraktion



Ratsantrag

16.06.2020

**Transparenz erhöhen sowie Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität durchführen**

1. Die Verwaltung erstellt eine Liste mit allen in der Planung befindlichen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen.
2. Die Verwaltung erarbeitet einen Vorschlag, mit dem – unterhalb des in Aufstellung befindlichen „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ - die kurz- bzw. mittelfristigen anstehenden Maßnahmen priorisiert werden. Kriterien für eine fachliche Priorisierung sollen u. a. sein: Planungskontexte, Reduzierung von Pendlern im MIV, Stärkung des Umweltverbundes auf 80 Prozent, finanzielle Auswirkungen, Realisierungszeitpunkt etc.
3. Das Ergebnis soll auf einer Website, die alle lokalen und regionalen Planungen zum Thema Mobilität zusammenträgt, veröffentlicht und laufend aktualisiert werden.

**Begründung:**

Mit einer Gesamtmaßnahmenliste sowie einer Prioritätenliste soll Politik, Gremien und Öffentlichkeit eine größere Transparenz zu dem Umfang an Mobilitätsvorhaben verschafft werden und eine Perspektive vermittelt werden, wann welche Maßnahme umgesetzt werden kann.

gez.  
Stefan Weber  
und Fraktion

gez.  
Otto Reiners  
und Fraktion

## **RATSANTRAG**

### **Münster muss erreichbar sein - Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt**

#### **Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:**

Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Vorschläge zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt insbesondere durch Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt auszuarbeiten. Wesentliche Maßnahmen sind: Reduzierung des Parksuchverkehrs, Reduzierung des ruhenden Verkehrs, sowie Erhöhung der Parkraumüberwachung. Dazu soll

1. Mit den Kaufleuten und Marktbeschickern ein Konzept zu entwickeln, wie schwere Einkäufe als Service zu den Parkhäusern außerhalb der Altstadt gebracht werden können.
2. Des Weiteren Überlegungen anzustellen, wie der Prinzipalmarkt vom motorisierten Individualverkehr befreit, und nach Möglichkeit der Busverkehr weiter reduziert werden kann.
3. Geeignete Zufahrtsbeschränkungen bereits spätestens im Kreuzungsbereich Ludge-  
ristraße/Verspoel zur Steuerung des Parkhauses Münster-Arkaden zu entwerfen.
4. Kleinere Parkplatzflächen, wie z.B. an der Münzstraße, in der Königsstraße oder am  
Verspoel zurückzubauen.
5. Weitere Anwohnerparkflächen auf öffentlichen Stellplätzen im Außenraum ausweisen.
6. Passgenaue Park- und Ride-Lösungen zu entwickeln.
7. Einen Wechsel zu einem smarten Parkleitsystem zu vollziehen und eine App für die  
Parkplatzsuche zur Verfügung zu stellen.

#### **Begründung:**

Münsters Innenstadt ist ein Schmuckstück. Um ihre Attraktivität zu steigern und sie fit für die Zukunft zu machen, soll sie weiter an Aufenthalts- und Lebensqualität gewinnen. Gleichzeitig muss sie für alle Menschen gut erreichbar bleiben.

Der öffentliche Raum ist ein knapp verfügbares Gut. Parkende Fahrzeuge beanspruchen einen Großteil dieses knappen Gutes. Parkende Autos und der Parksuchverkehr belasten die Straßen und mindern stark die Attraktivität der Stadt. Auch kommt es zu Konfliktsituationen zwischen KFZ-Fahrern, Radfahrern und Fußgängern.

Um neuen innerstädtischen Lebensraum zu gewinnen, soll von daher die Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum reduziert werden. Um diesen Wandel stadtverträglich zu gestalten, müssen deshalb Alternativen aufgezeigt werden, um der aktuellen Situation im Stadtzentrum

Rechnung zu tragen. Hierzu gehört ein intelligentes Management der verfügbaren Parkplätze oder die Entwicklung von neuen Park- und Ride Angebote.

Es muss auch das Ziel sein, dass möglichst ohne größeren personellen Kontrollaufwand eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt erfolgt. Das bedingt die Überlegungen zu veränderten Verkehrsführungen und vorgeschlagene Maßnahmen. Der fließende Verkehr soll dabei in der Innenstadt zur Sicherung der Erschließung der Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit der öffentlichen und privaten Parkeinrichtungen in angemessenem Umfang zugelassen werden. Für Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Busse, Polizei, Feuerwehr und Anwohner müssen Ausnahmen geschaffen werden.

Der für den Verkehr zur Verfügung stehende Raum muss durch ein digital gesteuertes Verkehrsmanagement optimal genutzt werden. Als Beispiele dienen intelligente, am Verkehrsaufkommen orientierte Ampelschaltungen, ein modernes Verkehrsleit- und Parksysteem oder auf Apps basierende, mobil zu nutzende Verkehrsinformationen.

Münster, 07.12.2020

gez. Weber und Fraktion

**FDP-Ratsfraktion**

Rothenburg 20/21

48143 Münster

Tel. 0251 - 987 30 60

Fax: 0251 - 987 30 61

Email: [fraktion@fdp-ms.de](mailto:fraktion@fdp-ms.de)

[fdp-ms.de](http://fdp-ms.de)

Antrag nach § 3 Abs. 2 GO an den Rat der Stadt Münster

Münster, 22.02.2021

## **Freiwillig und ohne Verbote: Autofahrer:innen ein Angebot zum Umstieg machen**

**Der Rat möge beschließen:**

1. Die Verwaltung prüft an geeigneter zentraler Stelle im Kreuzviertel modellhaft ein Stadtteil-Mobilitätsbüro einzurichten, in dem Autofahrer:innen anbieterunabhängig zu den bestehenden und zukünftigen Möglichkeiten und Vorteilen des Car-Sharing beraten werden. Dieses Büro beinhaltet ausdrücklich auch eine Beratung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit einer Teilnahme am Car-Sharing vs. dem Vorhalten eines eigenen PKW mit geringer jährlicher Fahrleistung. Ökologische Kriterien sind ebenfalls einzubeziehen.
2. Daneben wird das Mobilitätsbüro Lastenfahrräder / Lasten-E-Bikes zur Vermietung anbieten. Um gerade Berufstätigen einen einfachen Zugang zum Mobilitätsbüro zu ermöglichen, orientieren sich die Öffnungszeiten hin zu den Feierabendstunden und werden durch ein entsprechendes Online-Angebot ergänzt. Die Angebote des Mobilitätsbüros sind entsprechend zu bewerben.
3. Das Mobilitätsbüro soll personell nicht von der Stadt alleine, sondern gemeinsam mit Vertreter:innen von Verbänden, Bürgerinitiativen und weiteren Akteuren betrieben werden. Die Verwaltung geht auf die betreffenden Gruppen, Initiativen und Verbände zu und lädt aktiv zur Mitarbeit ein.
4. Die Verwaltung wird beauftragt mit großen Carsharing-Anbietern Verhandlungen darüber aufzunehmen, unter welchen Voraussetzungen die Dienste auch in Münster nutzbar gemacht werden können.
5. Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Car-Sharing-Anbietern parallel ein beispielhaftes Konzept für die musterhafte Versorgung dieses Quartiers mit einem möglichst engmaschigen Car-Sharing Angebot zu erarbeiten.
6. Das Angebot ist nach einer Laufzeit von einem Jahr zu evaluieren.

**Begründung:**

Wie kaum ein anderer Stadtteil in Münster leidet das Kreuzviertel unter einem enormen Parkdruck, der schon am Tag eine Belegung von über 100 Prozent der regulär zur Verfügung stehenden Plätze zur Folge hat. Nachts steigt dieser Wert noch erheblich an. Das zieht dauerhaft negative Folgen nach sich. U.a. werden Gehwege zum Teil über das erträgliche Maß hinaus als Parkraum benutzt. Die

Verkehrsflächen auf der Straße werden dadurch an manchen Stellen sehr eng. Das hat gravierende negative Folgen für alle, die besonders auf die Benutzung der Gehwege angewiesen sind: Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Eltern mit Kinderwagen.

Da auf den Grundstücken und in den vorhandenen Garagen nicht ausreichend Raum zum Abstellen der PKWs der Anwohner:innen und Besucher:innen zur Verfügung steht, ist eine Verbesserung der Situation nur durch die Verringerung der Zahl geparkter PKW zu erreichen. Überzeugen statt verbieten! Eine Verringerung der Abstellmöglichkeiten und die Erhöhung des Drucks auf die PKW-Nutzer:innen ist dazu nicht zielführend und wird lediglich zu erheblicher Gegenwehr und großem Unmut, nicht jedoch zu einem erwünschten Verhalten führen. Die Lösung des Problems liegt allein in überzeugenden Angeboten, die ein freiwilliges Verhalten fördern.

Zu beobachten ist, dass eine nicht geringe Anzahl der PKW für lange Zeit abgestellt und selten genutzt werden. Gerade die Nutzer:innen dieser PKW gilt es von den wirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen des Car-Sharing zu überzeugen mit dem Ziel, auf einen eigenen PKW zu verzichten und stattdessen auf Alternativen zurückzugreifen. Dazu bedarf es einer passgenauen, gut erreichbaren und nachhaltigen Beratung. Nur die PKW-Nutzer:innen, die von einem alternativen Angebot und seiner Qualität wirklich überzeugt sind, werden ihr Verhalten tatsächlich ändern. Träger eines solchen Beratungsangebotes können zum einen die Car-Sharing-Anbieter selbst, zum anderen aber auch Umweltgruppen oder Quartiersvereine und -Initiativen sein

Um dieses Ziel zu erreichen, muss von entsprechenden Anbietern ein über das bestehende Maß weit hinausgehendes engmaschiges Netz von Car-Sharing-Möglichkeiten errichtet werden, das lange Hin- und Rückwege genauso vermeidet, wie Wartezeiten und Nichtverfügbarkeiten. Welche(s) der vielen dafür auf dem Markt befindlichen Car-Sharing-Systeme dafür am geeignetsten ist/sind, gilt es herauszufinden.

Die Ausweitung des Busangebotes der Stadtwerke Münster hat erfolgreich gezeigt, dass ein verbessertes Angebot eine stark vergrößerte Nachfrage nach sich zieht. Es ist davon auszugehen, dass es sich beim Car-Sharing genauso verhalten wird, wenn die potenziellen Nutzer:innen ausreichend darüber informiert werden.

Gerade im „Katzensprung-Bereich“ zur Innenstadt ist Car-Sharing aber nur ein Teil der Lösung: Aus dem Kreuzviertel mit dem PKW z.B. zum Markt-Einkauf in die Stadt zu fahren ist kein wirklich überzeugender Weg. Viele Menschen gehen (fahren) aber genau diesen, weil es ihnen an alternativen Transportmöglichkeiten fehlt. Die Anschaffung eines zusätzlichen eigenen Lastenrades ist für viele Bürger:innen wirtschaftlich nicht darstellbar oder es fehlen entsprechende Abstellmöglichkeiten. Entsprechend sollte das verbesserte Car-Sharing-Angebot durch einen quartiersgebundenen und somit sehr gut erreichbaren Verleih von Lastenrädern ergänzt werden. Dadurch wird der Verzicht auf das eigene Auto nochmals erheblich erleichtert.

Auch dieses Angebot der Stadt bedarf selbstverständlich einer Evaluation, um es zu optimieren und Fehlentwicklungen abzustellen. Dabei ist besonders die Anzahl der durchgeführten Beratungen, die Anzahl der abgeschlossenen Neuverträge und die Anzahl der vermieteten Lastenräder in den Blick zu nehmen.

gez.

Jörg Berens

Bernd Mayweg

Heinrich Götting

## RATSANTRAG

Antrag zur sofortigen Beschlussfassung nach §3 Abs. 1. der Geschäftsordnung des Rates zur Ratssitzung am 10. November 2021

# Für eine Strategie Münstermobilität 2025

1. Der Rat beschließt, die beabsichtigte Straßensperrung des Bülts und der Königsstraße sowie der Bahnhofsstraße und die Schließung des Parkhauses Münster-Arkaden nicht weiterzuverfolgen.
2. Der Rat bekennt sich dazu,
  - a. dass das Oberzentrum Münster für seine Stadtteile und die Region mit allen Verkehrsträgern erreichbar bleiben muss.
  - b. dass das Projekt Münsterland S-Bahn mit hoher Priorität vorangetrieben werden muss.
  - c. dass alternative Mobilitätsangebote zum Auto signifikant gestärkt und erst nach deren Stärkung restriktive Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr in Betracht gezogen werden.
3. Der Rat beauftragt die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung eines Maßnahmenbündels, das bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden soll. Elemente dieser Strategie „Münstermobilität 2025“ sollen sein:
  1. Stadtweite Einführung des im Süden Münsters bereits verfügbaren Kleinbussystems „LOOP“.
  2. Einführung eines innerstädtischen Metrobussystems bzw. innerstädtische Schnellbuslinien (die mit Loop erschlossen werden).
  3. Stärkung der Schnellbuslinien aus dem Münsterland in Abstimmung mit den Münsterland-Kreisen und Partnern in der Verkehrsgemeinschaft Münsterland sowie dem ZVM.
  4. Einführung einer Mobilitätsflatrate inkl. Bike- und Scooter, ÖPNV-Nutzung und Carsharing
  5. Preisliche Attraktivierung der Stadtwerke-Abos als 24/7-ÖPNV-Abo für das Stadtgebiet.
  6. Münster App „Mobil in Münster“ zur Vernetzung von ÖPNV-Angeboten, Carsharing, Loop, Parkraumangeboten, Mobilitätsflatrate.
  7. Realisierung eines Fahrradverleihsystems.
  8. Stärkung von Park- and Ride-Angeboten u. a. durch eine Nutzung des Parkhauses Coesfelder Kreuz mit kostenlosem Bustransfer in die Innenstadt.
  9. Ausbau von Park- and Ride-Angeboten an der Hammer Straße (Preußenstadion), am Bahnhof Hiltrup und Zentrum-Nord und Steinfurter Straße.

10. Zufahrtsteuerung zum Parkhaus Münster-Arkaden in Höhe des Marienplatzes an der Königsstraße.
  11. Vorantreiben des Umbaus der Spinne (A43/Umgehungsstraße) mit Bussonderspur.
  12. Verdoppelung der Umsetzungsgeschwindigkeit für einen beschleunigten Ausbau der Velorouten, damit der Ausbau bis 2025 abgeschlossen werden kann.
4. Zur allen Maßnahmen der Strategie Münstermobilität 2025 ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit, insbes. Anlieger und Unternehmen vorzusehen.

## Begründung

### Zu 3.1)

Im Rahmen eines auf drei Jahre angelegten Pilotprojekts fahrten Kleinbusse heute bereits durch Hiltrup, Amelsbüren, Berg Fidel, Duesberg sowie anliegende Wohn- und Gewerbegebiete. Anders als die großen Busse sind sie ohne festen Fahrplan und Linienwege unterwegs. Innerhalb des Betriebsgebietes können Sie also jede Verbindung über eine Handy-App buchen. Das System soll stadtweit ausgebaut werden, um insbes. auch Zubringerverkehre zu den Schnellbuslinien zu organisieren.

### Zu 3.2)

Ein Metrobussystem ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Attraktivität des ÖPNV in Münster weiter zu steigern. Ein Metrobussystem soll künftig das leistungsfähige Grundgerüst für das ÖPNV-Gesamtsystem bilden. Großraumbusse verkehren mit hoher Kapazität und hoher Taktdichte (10 min in den verkehrsreichen Hauptzeiten) auf den Hauptachsen in Münster.

Metrobussysteme profitieren von exklusiven, möglichst durchgehend befahrbaren Trassen. Diese Trassen sind so zu ertüchtigen, dass der öffentliche Verkehr im besten Falle nur an den Haltestellen stoppt und darüber hinaus durchgehend bevorrechtigt und damit beschleunigt wird. Dies ist neben separaten Trassen auch durch technische Systeme wie z. B. intelligenten Ampelschaltungen möglich.

Die Einführung eines Metrobussystems, eines On-Demand-Shuttlesystems und multimodaler Services wie einem Fahrradverleihsystem, Fahrradabstellboxen oder E-Carsharing-Angeboten ergänzen einander, so dass es verschiedene Angebote an die Fahrgäste für den Weg von der Haltestelle zu dem jeweiligen Ziel gibt.

In Münster gibt es mehrere ÖPNV-Achsen, die durch die Anzahl der Linien und die Menge der Fahrgäste geeignet sind, um als Metroachsen ausgebaut zu werden. Für einige Achsen sind die infrastrukturellen Randbedingungen nach Auskunft der Stadtwerke Münster GmbH derzeit schon so gut, dass diese mit überschaubarem Aufwand zu Metroachsen ertüchtigt werden könnten.

### Zu 3.3)

Die Pendlerverflechtungen zwischen Münster und dem Münsterland werden immer stärker. Stadt und Stadtwerke gehen inzwischen von täglich 380.000 Pendlerfahrten zwischen den Gemeinden in den Kreisen Warendorf, Coesfeld, Steinfurt und Borken und der Stadt Münster aus. Neben dem Berufspendler sind dies in zunehmendem Maße auch Studien- und Ausbildungspendler.

Der Anteil des privaten Kfz als Verkehrsmittel liegt trotz verbesserter ÖV-Angebote im Pendlerverkehr nach wie vor bei über 80 %. Steigende Belastungen der AnwohnerInnen in den

Gemeinden und in der Stadt Münster durch Lärm, Abgase und Staus auf den Straßen sowie durch erhöhte Unfallgefahren auf der einen und der PendlerInnen durch immer längere Fahrzeiten auf der anderen Seite, sind die Folge.

Eine Verkehrswende durch stärkere Nutzung von Bus und Bahn und - im engeren Umfeld der Stadt - durch E-Fahrräder auf Velo-Routen ist aus Gründen des Klimaschutzes und aus volkswirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich. Ziel muss es sein, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel und der E-Fahrräder so schnell wie möglich zu erhöhen. Initiativen der Stadt und der direkt angrenzenden Gemeinden einerseits für die Einrichtung von Velo-Routen sowie andererseits der Stadt mit den vier Landkreisen des Münsterlandes für die Entwicklung einer Münsterland S-Bahn verdeutlichen, welche große Bedeutung dieser Aufgabe beigemessen wird.

Wo im Münsterland keine Schienenstrecken zur Verfügung stehen, kommt seit Jahren den Schnellbuslinien entscheidende Bedeutung zu. Zurzeit verbinden 7 S-Buslinien die Landkreise des Münsterlandes untereinander und mit der Stadt Münster. Hinzu kommen zwei weitere S-Buslinien, die Warendorf und Ahlen sowie Recke und Osnabrück verbinden.

Die verkehrliche Bedeutung dieser S-Buslinien ist erheblich. Die Linie S 90 von Lüdinghausen nach Münster zählt bspw. täglich mehr als 3.300 Fahrgäste, die S 70 von Vreden über Ahaus/Horstmar nach Münster mehr als 2.700 Fahrgäste. Sie werden damit stärker genutzt als manche regionale Schienenstrecke.

Zu 3.4)

Das zu entwickelnde Konzept einer Mobilitätsflatrate zielt darauf, mit seiner Attraktivität für das urbane Zentrum mehr Menschen zur Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Autos zu begeistern. Die Bürgerinnen und Bürger brauchen eine sinnvolle Alternative, um ihren privaten Wagen stehen zu lassen. Ein schneller und unkomplizierter Wechsel vom öffentlichen Nahverkehr auf das Carsharing-Auto oder das Zweirad kann somit ermöglicht werden.

Die Stadt Augsburg hat beispielgebend am 1. November 2019 eine neuartige Mobilitätsflatrate für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gestartet. Damit können Bewohner der bayerischen Großstadt für einen Fixpreis Bus, Tram, Carsharing-Autos und Leihräder aus einer Hand nutzen. Nach einer einjährigen Testphase wurden zwei Paketpreise entwickelt. Zu einem festen Preis im Monat können die Kundinnen und Kunden der Stadtwerke Augsburg sowohl beliebig oft mit Bus und Straßenbahn fahren als auch - je nach Modell - auf Leihräder und Carsharing zurückgreifen. Für 79 Euro im Monat kann der Kunde beispielsweise im Tarifgebiet Innenraum den ÖPNV so oft und viel nutzen, wie er will. Die Leihräder der SWA kann er jeweils bis zu 30 Minuten kostenlos fahren, auch mehrmals am Tag. Die Carsharing-Fahrzeuge darf er bis zu 15 Stunden oder bis zu 150 Kilometer weit nutzen. Im zweiten Paket für 109 Euro im Monat ist eine Carsharing-Nutzung bis zu 30 Stunden und ohne Kilometerbeschränkung enthalten. Alle in der Flatrate enthaltenen Verkehrsmittel bieten die Stadtwerke aus einer Hand an.

Zu 3.5)

Ungeachtet der Auswirkungen der Corona-Pandemie bleibt der ÖPNV der große Hoffnungsträger für eine zukunftsorientierte Mobilität. Nur durch einen zunehmenden Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel kann der Verkehrsinfarkt in den Städten gestoppt und die Umwelt- und Lebensqualität verbessert werden. Neben einem hochwertigen ÖPNV-Angebot braucht es hierfür preislich und inhaltlich attraktive Tarife für Viel- und Gelegenheitsfahrer.

Die Fahrpreise der Stadtwerke Münster sollen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität nicht weiter erhöht werden. Vielmehr sollen die Stadtwerke Münster prüfen, wie das heutige MünsterAbo deutlich vergünstigt werden und im gleichen Zug die aktuelle Tarif-Vielfalt reduziert werden können, um durch eine Vereinfachung und Preissenkung den Einstieg in den ÖPNV attraktiver zu

machen. Ein Preis von 365 Euro ist hierbei nicht maßgeblich. Vielmehr muss ein Preis gefunden werden, der zwar besonders attraktiv, aber auch auf lange Sicht haltbar ist. Nur eine gut durchdachte, nachhaltige Preispolitik ist auch aus wirtschaftlicher Perspektive langfristig tragbar. Ein solches Produkt würde es möglich machen, heute vorhandene Zeitgrenzen (8 oder 9 Uhr) abzuschaffen und die Produktvielfalt im Abo-Bereich deutlich zu reduzieren. So kann eine neue Einfachheit im ÖPNV-Tarif erreicht und Zugangshemmnisse abgebaut werden.

Zu 3.6)

Mit einer Mobilitäts-App sollen aktuelle Verkehrsparameter (Staus, Baustellen etc.) auf dem Smartphone zu einer Beratung führen, mit welchen Verkehrsträgern eine Relation am schnellsten zu verbinden ist. Ebenso soll über Mobilitätsangebote wie Fahrrad- und Scooterverleih, ÖPNV-Nutzung und Carsharing informiert und eine Buchung möglich werden.

Zu 3.7)

Die Verwaltung wurde mit der Prüfung und Einrichtung eines Bike-Sharing-Systems vom Rat am 12. Juli 2017 beauftragt. Die Ergebnisse der beauftragten Machbarkeitsstudie für ein Bike-Sharing-System in Münster liegen seit 2019 vor. Dem Rat soll nun zeitnah ein Betriebskonzept und Einführungskonzept vorgelegt werden.

Zu 3.8)

Das Parkhaus Coesfelder Kreuz steht kostenfrei als Parkplatz zur Verfügung. In zurückliegenden Jahren wurde in der Weihnachtszeit von dort ein kostenfreier Busshuttle in die Innenstadt angeboten. Dieses Angebot soll an allen Wochenenden verstetigt werden.

Zu 3.9)

Münster weist zu wenig P+R-Standorte aus. Beispielsweise steht gar kein P+R-Angebot im Nord-Osten zur Verfügung. Das Konzept des Park & Ride zielt darauf ab, zum einen die bestehenden P+R-Standorte für Berufspendler zu optimieren und zum anderen neue Standorte zu identifizieren und diese zu entwickeln. Daher müssen gleichzeitig neue Flächen ausgebaut werden. Dem innerstädtischen Zielverkehr bereits in mehreren Außenbereichen der Stadt zu begegnen, und einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu ermöglichen soll gestärkt werden. Dies ist - gerade für regelmäßige Pendler - eine sinnvolle Alternative, vor allem wenn Stau, mangelnde Stellplätze am Ziel oder Bewirtschaftungsmaßnahmen wie Gebühren oder Parkdauerbeschränkungen die Nutzung eines Kraftfahrzeugs erschweren.

Zu 3.10)

Münsters Innenstadt ist ein Schmuckstück. Um ihre Attraktivität zu steigern und sie fit für die Zukunft zu machen, soll sie weiter an Aufenthalts- und Lebensqualität gewinnen. Gleichzeitig muss sie für alle Menschen gut erreichbar bleiben.

Der öffentliche Raum ist ein knapp verfügbares Gut. Parkende Fahrzeuge beanspruchen einen Großteil dieses knappen Gutes. Parkende Autos und der Parksuchverkehr belasten die Straßen und mindern stark die Attraktivität der Stadt. Auch kommt es zu Konfliktsituationen zwischen KFZ-Fahrern, Radfahrern und Fußgängern.

Geeignete Zufahrtsbeschränkungen zum Parkhaus Münster-Arkaden können bereits in Höhe des Marienplatzes (im Kreuzungsbereich Ludgeristraße/Verspoel) zur Steuerung des Verkehrs entwickelt werden.

Zu 3.11)

Die Fahrbahn der Kreuzung ist stark beschädigt und muss erneuert werden. Die Dauerstaus in der Kreuzung müssen dringend beseitigt und dürfen nicht verlängert werden. Gleichzeitig muss der

öffentliche Nahverkehr an dieser Stelle deutlich beschleunigt werden: Es bringt nichts, wenn Busse zusammen mit Autos im Stau stehen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hilft dabei, die Stauprobleme am Knotenpunkt von Autobahn A 43, Bundesstraße B 51 und Weseler Straße zu lösen. Dabei geht es besonders darum, über eine Extrapspur den Linienbusverkehr zu beschleunigen. Dafür hat die Landesregierung ihre finanzielle Unterstützung zur Verlängerung und Beschleunigung der Busspur zugesichert.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung sind vorgesehen:

- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der Weseler Straße zur B51 in Fahrtrichtung Osten.
- Bau einer zweiten Geradeauspur von der Weseler Straße zur B51 in Fahrtrichtung Osten.
- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der B51 (Autobahnzubringer) zur Weseler Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts.
- Bau einer Bussonderspur von Autobahnzubringer in Fahrtrichtung Weseler Straße stadteinwärts.
- Bau einer Verkehrsinsel am Knotenpunkt Weseler Straße / Boeselagerstraße zur Verbesserung der Radfahrerführung
- Im Zuge des Straßenausbaus werden auch schadhafte Regenwasserkanäle, die ausschließlich der Straßenentwässerung dienen, erneuert.

Die Mittel für den Ausbau der Spinne mit Extrapusspur müssen demnach zügig entsperrt werden. Alle Kräfte müssen für einen zügigen Bau an der verkehrsreichen Kreuzung gebündelt werden, damit alle Verkehrsteilnehmer schneller und sicherer über die Kreuzung kommen. Somit werden nicht nur Emissionen durch die alltäglichen Staus verhindert, sondern vor allem der öffentliche Nahverkehr durch die Extrapusspur stark beschleunigt. Der Rat der Stadt muss für Planungs- und Finanzierungssicherheit an dieser Kreuzung sorgen.

Zu 3.12)

Die Velorouten sind ein Bekenntnis engagierter Kommunen für ein neues Radwegeformat: durchgängig komfortabel, sicher, zeitsparend, umweltfreundlich und vitalisierend. Sie stehen für ein Zusammendenken in Mobilitätsfragen und für ein gemeinsames Lebensgefühl in der Stadtregion. Die Velorouten sollen mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad motivieren, damit das Radeln im Alltag noch selbstverständlicher wird. Zwei Abschnitte der Veloroute sind umgesetzt, sechs sind noch in Planung. Das Projekt ist durch die Bereitstellung von größeren Ressourcen zu beschleunigen.

gez. Stefan Weber und Fraktion