

INTEGRIERTES PARKRAUMKONZEPT DER STADT MÜNSTER

Auftraggeber: Stadt Münster
Amt für Mobilität und Tiefbau
48127 Münster

Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
Mail: Post@PGT-Hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heinz Mazur
Svea Coerdts, B.Sc.
Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein
Florian Makowski, B.A.

Grafik: Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen
Ralf Weber

Typographie: Kaori Colette Dreyer, B.A.

Hannover, 25.03.2024

P3587-T-240325 PRK.docx



Hinweis Genderklausel

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen und weiblichen Sprachform verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

Die männliche Form und die weibliche Form der in dem Bericht verwendeten Personenbezeichnungen sind miteinander gleichgestellt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
2	Vorgehen	2
2.1	Untersuchungsgebiet	2
2.2	Untersuchungsablauf	3
3	Analyse Münster 2022 / 2023	8
3.1	Angebot an Stellplätzen im Untersuchungsraum	8
3.1.1	Kraftfahrzeuge	8
3.1.2	Fahrräder	9
3.2	Kfz-Parkraumangebote in den Randbereichen	9
3.3	Verkehrsregelungen Beschilderung und Zonierung	10
3.4	Wegweisung und Parkleitsystem	12
3.5	Tarifierung von Parkplätzen	14
3.5.1	Kraftfahrzeuge	14
3.5.2	Fahrräder	17
3.6	Auslastung Stellplätze	18
3.6.1	Kraftfahrzeuge	18
3.6.2	Fahrräder	23
4	Profile der Stadtviertel	27
4.1	Bewertungskriterien	27
4.2	Parken in der Innenstadt	30
4.2.1	Lage, Kapazität, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung	30
4.2.2	Auslastung Kfz-Stellplätze	33
4.2.3	Auslastung Fahrradstellplätze	38
4.2.4	Zusammenfassung und Bewertung	40
4.3	Parken Wohnquartiere (innenstadtnahe Stadtviertel)	43
4.3.1	Lage, Kapazität, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung	43
4.3.2	Parkdisziplin	46
4.3.3	Bahnhofsviertel im Profil	49
4.3.4	Kreuzviertel im Profil	55
4.3.5	Erphoviertel im Profil	60
4.3.6	Hansaviertel im Profil	68

4.3.7	Südviertel im Profil.....	73
4.3.8	Pluggendorf im Profil	78
4.3.9	Schloss im Profil	84
4.3.10	Neutor im Profil.....	90
4.4	Zusammenfassende Bewertung.....	96
5	Handlungsfelder	98
5.1	Gestaltung lebenswerter Straßenräume	98
5.2	Parkraumsteuerung	106
5.2.1	Parkraumsteuerung Kfz.....	106
5.2.2	Parkraumsteuerung Fahrrad	110
5.3	Nachfragesteuerung und -lenkung	112
5.4	Öffentlichkeitsarbeit	113
6	Maßnahmen.....	115
6.1	Innenstadt.....	116
6.1.1	Abschätzung Maßnahmen des INSEK Münster-Innenstadt.....	116
6.1.2	Gestaltung lebenswerter Straßenräume	119
6.1.3	Steuerung Parkraumangebot	120
6.1.4	Nachfragesteuerung /-lenkung	123
6.2	Wohnquartiere	125
6.2.1	Gestaltung lebenswerter Straßenräume	126
6.2.2	Steuerung Parkraumangebot	128
6.2.3	Nachfragesteuerung /-lenkung	129
6.2.4	Regelungen Bewohnerparkzonen	130
6.2.5	Flächendeckende Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen	135
6.3	Öffentlichkeitsarbeit	135
6.4	Modellversuche vertiefen.....	136
7	Umsetzung	138
7.1	Schlüsselmaßnahmen	138
7.2	Maßnahmen in den Stadtvierteln.....	140
7.2.1	Parkraummanagement für E-Tretroller.....	144
7.2.2	Maßnahmensteckbriefe	146

Handlungsfeld 1: Gestaltung lebenswerter Straßenräume

- 1.1 Sicherung von Einmündungen und Querungen147
- 1.2 Barrierefreies Vorrangwegenetz.....148
- 1.3 Modellversuch „besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche150

Handlungsfeld 2: Parkraumsteuerung

- 2.1 Parkraumbewirtschaftung.....152
- 2.2 Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen154
- 2.3 Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren155
- 2.4 Lade-/ Lieferzonen in Geschäftsbereichen und Innenstadt156
- 2.5 Prüfung eines digitalen Vorbuchungssystems für Lade-/
Lieferzonen (Innenstadt)158
- 2.6 Verlagerung von Straßenparken in der Innenstadt159
- 2.7 Modellversuch: Abgrenzung von Bewohnerparkbereichen
(Innenstadt)160
- 2.8 Zufahrtsbeschränkung an der Königsstraße für das Parkhaus
Münster-Arkaden161
- 2.9 Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze162
- 2.10 Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort.....163
- 2.11 Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern165
- 2.12 Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an
besucherintensiven Einrichtungen166
- 2.13 Digitales Parkraummanagement: Voraussetzungen prüfen167
- 2.14 Fahrradparkverbot auf Gehwegen: Voraussetzungen prüfen169

Handlungsfeld 3: Nachfragesteuerung- und Lenkung

- 3.1 Förderung von P+R-Angeboten170
- 3.2 Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-)
Stellplätze für Anwohnerparken171
- 3.3 Digitales Mobilitätsleitsystem172
- 3.4 Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern174
- 3.5 Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte175

Handlungsfeld 4: Öffentlichkeitsarbeit

- 4.1 Kampagnen und Bürgerbeteiligung.....177

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1	Einordnung des Integrierten Parkraumkonzepts in den Planungsprozess Masterplan Mobilität Münster 2035+	1
Abb. 2.1	Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Münster	2
Abb. 2.2	Abgrenzung der Stadtviertel im Untersuchungsgebiet auf Basis der statistischen Bezirke.....	3
Abb. 2.3	Ablauf der Bearbeitung.....	4
Abb. 2.4	Ziele des Masterplan Mobilität Münster 2035+	6
Abb. 2.5	Handlungsfelder „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (2023)“.....	7
Abb. 3.1	Bewohnerparkzonen Bestand	11
Abb. 3.2	Uneinheitliche Beschilderung von Bewohnerparkzonen	12
Abb. 3.3	Im Parkleitsystem Münster enthaltene Parkplätze	13
Abb. 3.4	Parkzonen in Münster.....	15
Abb. 3.5	Gesamtauslastung Kfz tags	18
Abb. 3.6	Gesamtauslastung Kfz nachts.....	19
Abb. 3.7	Kapazität und Auslastung Fahrradabstellanlagen im Gesamttraum ...	24
Abb. 3.8	Räumliche Verteilung Gehwegparken Fahrrad im Gesamttraum	26
Abb. 4.1	Lage der Innenstadt im Untersuchungsgebiet	30
Abb. 4.2	Lage und Zugänglichkeit der Stellplätze in der Innenstadt	32
Abb. 4.3	Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt.....	33
Abb. 4.4	Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze am Werktag (tags).....	34
Abb. 4.5	Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt – nachts	35
Abb. 4.6	Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt – tags	36
Abb. 4.7	Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt.....	38
Abb. 4.8	Gehwegparken Fahrrad in der Innenstadt.....	39
Abb. 4.9	Bewertung Innenstadt.....	41
Abb. 4.10	Lage und Zugänglichkeit der Stellplätze im Untersuchungsraum.....	44
Abb. 4.11	Ladezone Wolbecker Straße	45
Abb. 4.12	Bewirtschaftung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet	46
Abb. 4.13	Zugestellte Gehwege in der Marientalstraße	47
Abb. 4.14	Gehwegparken Kfz im Untersuchungsraum	48
Abb. 4.15	Auslastung Kfz-Stellplätze im Bahnhofsviertel – nachts	50
Abb. 4.16	Auslastung Kfz-Stellplätze im Bahnhofsviertel – tags	51
Abb. 4.17	Gehwegparken im Bahnhofsviertel	53
Abb. 4.18	Bewertung Bahnhofsviertel	54
Abb. 4.19	Auslastung Kfz-Stellplätze im Kreuzviertel – nachts	56
Abb. 4.20	Auslastung Kfz-Stellplätze im Kreuzviertel – tags.....	57

Abb. 4.21	Gehwegparken im Kreuzviertel	58
Abb. 4.22	Bewertung Kreuzviertel	59
Abb. 4.23	Auslastung Kfz-Stellplätze im Erphoviertel – nachts	62
Abb. 4.24	Auslastung Kfz-Stellplätze im Erphoviertel – tags	63
Abb. 4.25	Gehwegparken im Erphoviertel	65
Abb. 4.26	Bewertung Erphoviertel	66
Abb. 4.27	Auslastung Kfz-Stellplätze im Hansaviertel – nachts	69
Abb. 4.28	Auslastung Kfz-Stellplätze im Hansaviertel – tags	70
Abb. 4.29	Gehwegparken im Hansaviertel	71
Abb. 4.30	Bewertung Hansaviertel	72
Abb. 4.31	Auslastung Kfz-Stellplätze im Südviertel – nachts	74
Abb. 4.32	Auslastung Kfz-Stellplätze im Südviertel – tags	75
Abb. 4.33	Gehwegparken im Südviertel	76
Abb. 4.34	Bewertung Südviertel	77
Abb. 4.35	Auslastung Kfz-Stellplätze in Pluggendorf – nachts	79
Abb. 4.36	Auslastung Kfz-Stellplätze in Pluggendorf – tags	80
Abb. 4.37	Gehwegparken in Pluggendorf	81
Abb. 4.38	Bewertung Pluggendorf	82
Abb. 4.39	Auslastung Kfz-Stellplätze Schloss – nachts	85
Abb. 4.40	Auslastung Kfz-Stellplätze Schloss – tags	86
Abb. 4.41	Gehwegparken im Schlossviertel	87
Abb. 4.42	Bewertung Schlossviertel	88
Abb. 4.43	Auslastung Kfz-Stellplätze Neutor – nachts	91
Abb. 4.44	Auslastung Kfz-Stellplätze Neutor – tags	92
Abb. 4.45	Gehwegparken Neutor	93
Abb. 4.46	Bewertung Neutor	94
Abb. 4.47	Alle Stadtviertel im Profil – Übersicht	96
Abb. 5.1	Parkraummanagement als Schlüssel zum Mobilitätswandel	98
Abb. 5.2	Unzureichend nutzbare Gehwegbreiten – Beispiel Kanalstraße	99
Abb. 5.3	Halbhohes Kfz- und Fahrradparken auf Gehwegen – Beispiel Marientalstraße	100
Abb. 5.4	Schwerpunktbereiche Handlungsfeld 1 Gestaltung lebenswerter Straßenräume	101
Abb. 5.5	Auswirkungen Umsetzung „Faires Parken“, Kreuzviertel	103
Abb. 5.6	Querschnitt „Faires Parken“ Melchersstraße – Konzeptskizze	105
Abb. 5.7	Dringlichkeit Bewohnerparken	109
Abb. 5.8	Dringlichkeiten Parkdruck Fahrrad	111
Abb. 5.9	Beispiel Mobilstation Roxel	114

Abb. 6.1	Untersuchungsbereiche Innenstadt und innenstadtnahe Stadtviertel.....	116
Abb. 6.2	Aufwertung und barrierefreie Erreichbarkeit der Innenstadt	120
Abb. 6.3	Erweiterungsvorschlag Parkzone I.....	121
Abb. 6.4	Verlagerung öffentliches Straßenparken / Kundenparken	122
Abb. 6.6	Verbesserung der Parkraumwegweisung	124
Abb. 6.7	Maßnahmen Innenstadt in ihrer zeitlichen Einordnung.....	125
Abb. 6.8	Querungsstellensicherung – Beispiel Lazarettstraße.....	126
Abb. 6.9	geordnetes Parken und Freisperren von Sichtbeziehungen durch Begrünung im Straßenraum – Beispiel Hansaviertel	127
Abb. 6.10	Mobilstationen Stadt Münster.....	129
Abb. 6.11	Maßnahmen Wohnquartiere in ihrer zeitlichen Einordnung	130
Abb. 6.12	Ausweitung Bewohnerparken prüfen	132
Abb. 6.13	Ausweisung Bewohnerparkzonen	133
Abb. 6.14	Modellversuch „Besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche	137
Abb. 7.1	Schlüsselmaßnahmen Integriertes Parkraumkonzept	140
Abb. 7.2	regelwidrig abgestellte E-Tretroller.....	145
Abb. 7.3	Park- und Parkverbotszonen E-Tretroller.....	146

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1	Kfz-Stellplätze und Zugänglichkeit im Untersuchungsraum (2022)	8
Tab. 3.2	Bewirtschaftung Kfz-Stellplätze im Untersuchungsraum (2022).....	8
Tab. 3.3	Zahl der Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsraum.....	9
Tab. 3.4	Parkgebühren für Kfz im Untersuchungsgebiet	14
Tab. 3.5	Öffnungszeiten und Tarife der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser (PH) und -plätze (PP)	16
Tab. 3.6	Gebühren Fahrradparken im Untersuchungsgebiet.....	17
Tab. 3.7	Auslastung Kfz-Parken tags und nachts	20
Tab. 3.8	Auslastung Straßenparken nach Stadtvierteln	21
Tab. 3.9	Auslastung aller erhobenen Stellplätze nach Stadtvierteln	21
Tab. 3.10	Kfz-Besitz der Wohnbevölkerung nach Stadtvierteln 2021	23
Tab. 3.11	Fahrradparken in den Wohnquartieren	25
Tab. 4.1	Bewertungskriterien.....	27
Tab. 4.2	Auslastung Kfz-Parken in der Innenstadt.....	31
Tab. 4.3	Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Normalwerktag im Jahr 2022 (tags)	37
Tab. 4.4	Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Normalsamstag im Jahr 2022 (tags)	37
Tab. 4.5	Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Adventssamstag im Jahr 2022 (tags).....	37
Tab. 4.6	Auslastung Kfz-Parken in den innenstadtnahen Stadtvierteln	43
Tab. 5.1	Bewertungsparameter „Faires Parken“ in Münster	102
Tab. 5.2	Maßnahmen „Faires Parken“ und ihre Auswirkungen im Kreuz- viertel	118
Tab. 6.1	Auslastung Innenstadt Bestand – werktags	118
Tab. 6.2	Auslastung bei Umsetzung aller INSEK-Münster-Innenstadt- Maßnahmen innerhalb des Promenadenrings – werktags.....	118
Tab. 6.3	Misch- und Trennprinzip im Vergleich	134
Tab. 7.1	Maßnahmen in den Stadtvierteln und ihre Priorität – Übersicht	141
Tab. 7.2	Maßnahmen mit hoher Priorität in der Innenstadt.....	142
Tab. 7.3	Maßnahmen mit hoher Priorität im Bahnhofsviertel	142
Tab. 7.4	Maßnahmen mit hoher Priorität im Kreuzviertel.....	143
Tab. 7.5	Maßnahmen mit hoher Priorität im Erphovierteil.....	143
Tab. 7.6	Maßnahmen mit hoher Priorität im Hansavierteil.....	143
Tab. 7.7	Maßnahmen mit hoher Priorität im Südvierteil.....	143
Tab. 7.8	Maßnahmen mit hoher Priorität in Pluggendorf	144
Tab. 7.9	Maßnahmen mit hoher Priorität im Schlossvierteil.....	144
Tab. 7.10	Maßnahmen mit hoher Priorität im Neutor	144

1 Einleitung

Die Stadt Münster besitzt aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion insbesondere als Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitstandort hohe Bedeutung für das Münsterland und darüber hinaus. Daraus resultieren ein hohes Verkehrsaufkommen sowie ein hoher Bedarf an Abstellmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies betrifft einerseits Menschen, die in Münster wohnen, andererseits auch Menschen, die sich temporär in der Stadt aufhalten, wie z. B. Pendler, Kunden und Besucher. Darüber hinaus erfordert der hohe Radverkehrsanteil eine entsprechend hohe Zahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Das Integrierte Parkraumkonzept ist ein Baustein des „Masterplan Mobilität Münster (MMM) 2035+“. Dieser wird separat erarbeitet und ist eigenständig. Im Rahmen des übergeordneten Prozesses MMM 2035+, übernimmt das integrierte Parkraumkonzept die Ordnung des ruhenden Verkehrs (vgl. MMM 2035+, Themenfeld C, Maßnahmensteckbrief C1). Hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen Masterplan und Parkraumkonzept erfolgte im Bearbeitungsprozess beider Konzepte der Abgleich von Inhalten und Strategie sowie eine Synchronisation der Ziele. Im Rahmen des übergeordneten Prozesses MMM 2035+, wurden und werden weitere Konzepte erarbeitet, für die in ähnlicher Art und Weise Wechselbeziehungen bestehen, bspw. das Fahrradnetz 2.0 (vgl. Abb. 1.1).



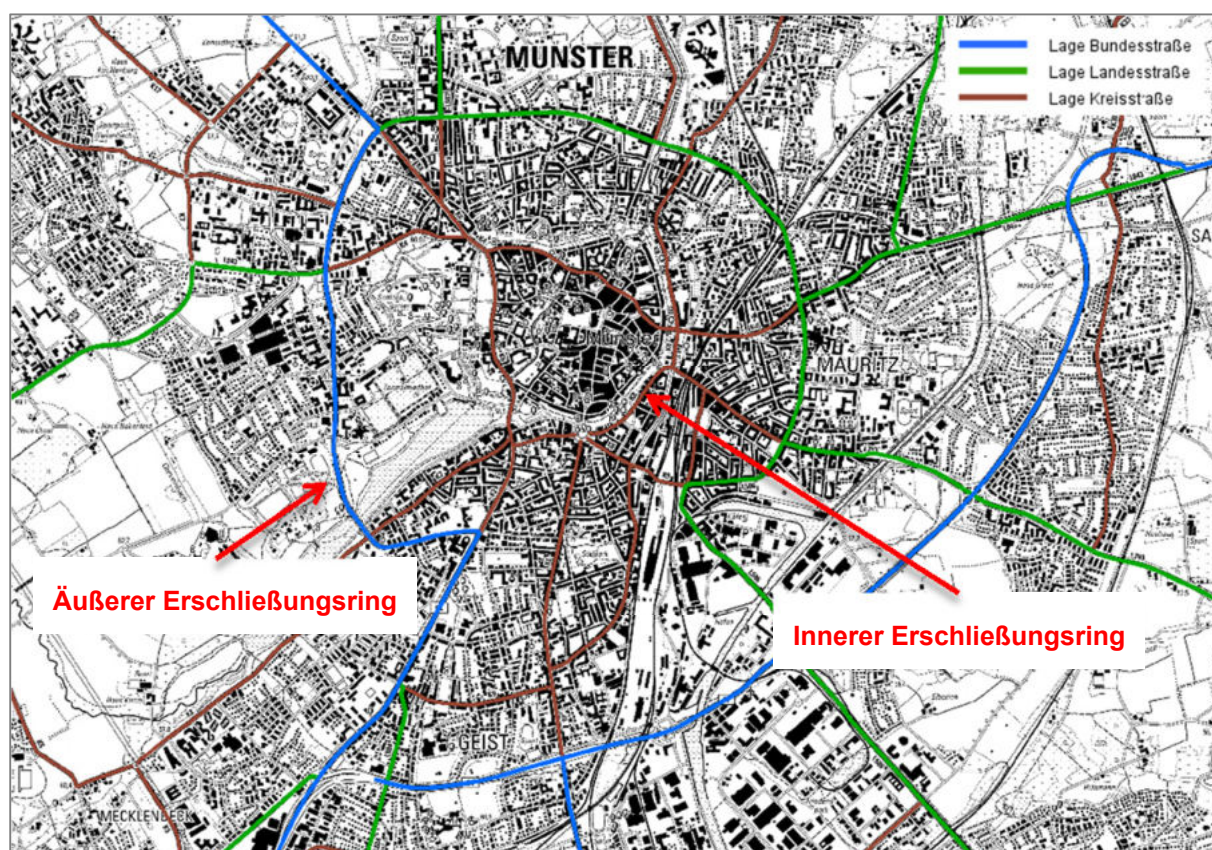
Quelle: Stadt Münster

Abb. 1.1 Einordnung des Integrierten Parkraumkonzepts in den Planungsprozess Masterplan Mobilität Münster 2035+

2 Vorgehen

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb des äußeren Erschließungsringes. Mehrere radial zulaufende Straßen führen auf den inneren Erschließungsring und erschließen die innenstadtnahen Stadtviertel (mit überwiegend Wohn- und Mischnutzung) sowie die Innenstadt. Die folgende Abbildung stellt das klassifizierte Straßennetz der Stadt Münster dar.



Quelle: NWSIB

Abb. 2.1 Klassifiziertes Straßennetz der Stadt Münster

Im Untersuchungsgebiet (vgl. Abb. 2.2) liegen die Münsteraner Innenstadt, der Bahnhofsbereich und die umliegenden Stadtviertel Kreuzviertel, Erphovierteil, Hansavierteil, Südvierteil, Pluggendorf, Schloss und Neutor.

Ergänzend wurde das Quartier Lambertstraße (Herz-Jesu-Viertel), östlich angrenzend an das Hansavierteil, untersucht.

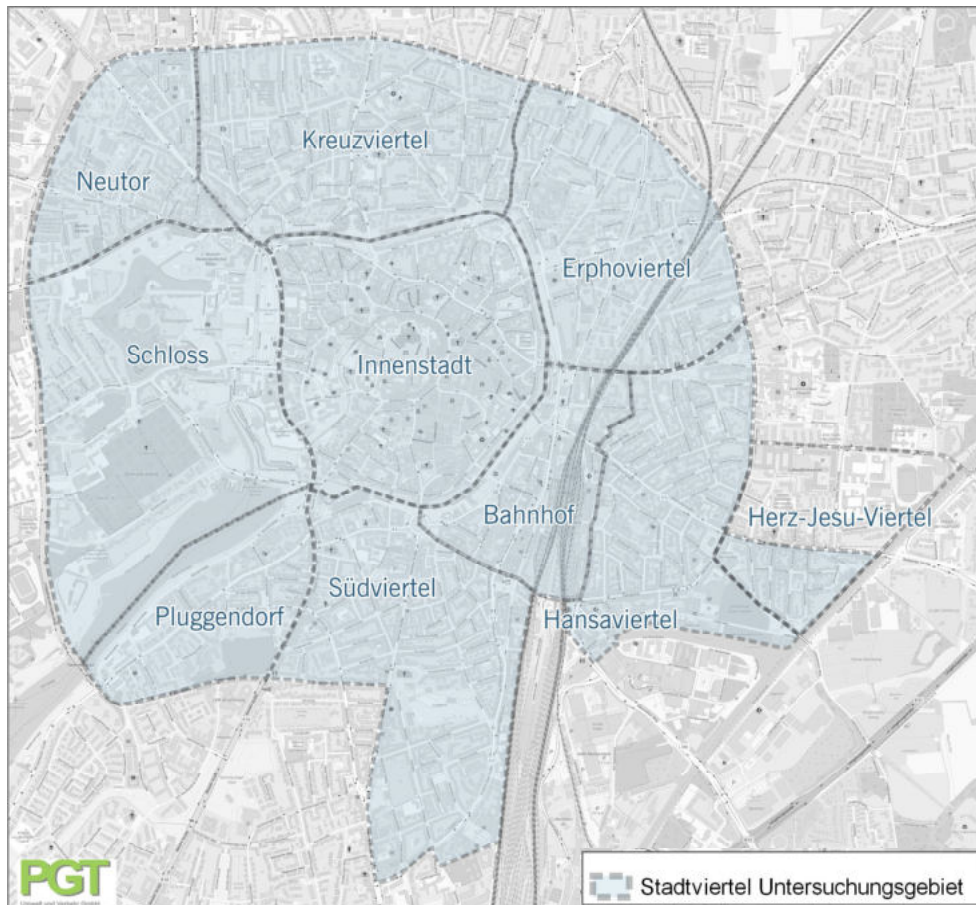


Abb. 2.2 Abgrenzung der Stadtviertel im Untersuchungsgebiet auf Basis der statistischen Bezirke

2.2 Untersuchungsablauf

Abb. 2.3 zeigt den Ablauf der Bearbeitung des Integrierten Parkraumkonzepts: Da die Parkraumsituation nicht zuletzt räumlich unterschiedlichen Nutzungsanforderungen unterliegt, sind eine ortsgenaue Analyse sowie eine Bewertung und Interpretation zur Entwicklung konkreter Handlungsfelder und Maßnahmen erforderlich, die in der Umsetzung zu einer Verbesserung der konkreten Problemlagen führen können.

Die Maßnahmen werden bezogen auf die Problemlagen in den untersuchten Vierteln mit Prioritäten versehen und in eine zeitliche Reihenfolge, angelehnt an den MMM 2035+, gebracht:

- kurzfristige Maßnahmen Realisierung innerhalb von zwei Jahren
- mittelfristige Maßnahmen Realisierung innerhalb von zehn Jahren
- langfristige Maßnahmen Realisierung dauert über 15 Jahre

Pilotprojekte, die eine Evaluierung der vorgeschlagenen Maßnahmen ermöglichen, ergänzen exemplarisch die Konkretisierung und Umsetzung, um die Wirkung von Maßnahmen weiter zu vertiefen:

- Das Pilotprojekt „Evaluierung Faires Parken“ in der Melchersstraße ist abgeschlossen.
- Das Pilotprojekt zum „Fairen Parken“ in der Lambertistraße ist derzeit in Vorbereitung und soll im Sommer 2024 in die Umsetzung gehen.

Begleitet wurde die Bearbeitung durch eine intensive Abstimmung mit der Verwaltung. Die Politik wurde im Rahmen eines interfraktionellen Gespräches eingebunden.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung ist angeraten und findet im Rahmen der Pilotprojekte statt, um Erfahrungen zu sammeln und Hemmnisse festzustellen und daraus für die zukünftige Umsetzung zu lernen.

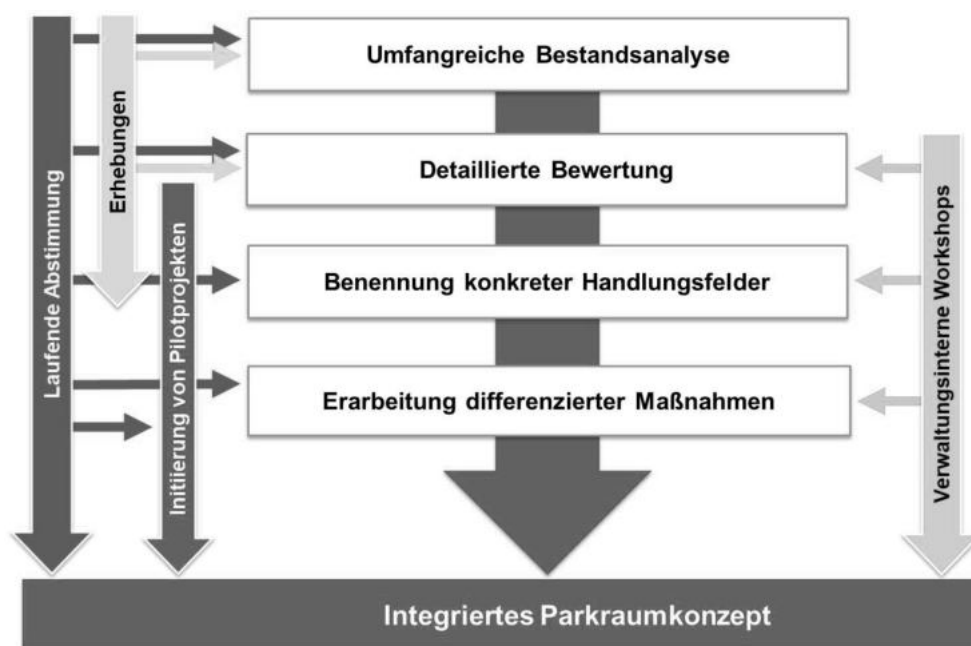


Abb. 2.3 Ablauf der Bearbeitung

Die aktuelle Stellplatzsituation im Untersuchungsgebiet wurde in den Jahren 2022 und 2023 erfasst. Erhoben und dokumentiert wurden:

- Zugänglichkeit
 - öffentliche Stellplätze (im Straßenraum und auf Parkplätzen)
 - öffentlich zugängliche (Kunden-) Stellplätze
- Lage und Kapazität der Kfz-Stellplätze
- Bewirtschaftung (Parkschein, Parkscheibe, Bewohnerparken etc.)

- Gehwegparken Kfz (geduldet und legal)
- Fahrradabstellplätze
 - Fahrräder an Anlehnbügel o.a. Abstellanlagen (Anzahl und Art der Abstellanlagen)
 - außerhalb von Abstellanlagen abgestellte Fahrräder

Die Erfassung der Auslastung der dokumentierten Stellplätze auf Basis der Luftbilddauswertung von Google Maps und dem Geoportal Münsterland (Datenbasis aus dem Jahr 2020) wurde durch vertiefende umfangreiche eigene örtliche Auslastungserhebungen ergänzt:

- Auslastungserhebung tags und nachts mittels Videoerhebung oder Begehung, inkl. geduldetem (halbhohen) Kfz-Parken auf Gehwegen und illegal abgestellten Kfz, sog. „Wildparkern“ (z. B. im absoluten Halteverbot)
- Aufbereitung der Auslastung der an das Parkleitsystem (PLS) angeschlossenen Stellplatzanlagen aus den Jahren 2019 bis 2023 für Normalwerkstage und Spitzentage (samstags, Adventssamstage) auf Basis der PLS-Daten der Stadt Münster
- Erhebung Fahrradabstellplätze (Anzahl und Art der Abstellanlagen und Auslastung) tags und nachts mittels Videokameras

Die Dokumentation der Untersuchung ist GIS-basiert, sodass in der weiterführenden Bearbeitung des Parkraumkonzeptes auf die Erhebungsdaten zurückgegriffen werden kann, um diese an veränderte Gegebenheiten anzupassen bzw. abgestimmt auf aktuelle Fragestellungen vertiefend auszuwerten. Die detaillierten Ergebnisse der Auslastungserhebung sind im Materialband in Tabellendatensätzen dargestellt.

Die umfangreiche Bestandsanalyse ermöglicht eine differenzierte Bewertung der Parkraumsituation in den untersuchten Stadtvierteln. Die daraus ableitbaren Handlungsfelder bilden die Grundlage und ermöglichen eine zeitliche und aufeinander folgende Umsetzung von konkreten Maßnahmen, die detailliert in Steckbriefen beschrieben werden.

Die Zielsetzungen des integrierten Parkraumkonzeptes stehen dabei stets im Einklang mit anderen Planungen, so auch mit den übergeordneten Zielen des „**Masterplan Mobilität Münster (MMM) 2035+**“ (vgl. Abb. 2.4) für die Gesamtstadt, beispielsweise im Rahmen der „gerechten und barrierefreien Stadt“ sowie der „erreichbaren Stadt“.



Quelle: Abschlussbericht MMM 2035+; S. 37

Abb. 2.4 Ziele des Masterplan Mobilität Münster 2035+

Das integrierte Parkraumkonzept konkretisiert im Rahmen des MMM 2035+ im Maßnahmenfeld „Ressourcen fair teilen“ die Schlüsselmaßnahme „Umsetzung und Ausweitung des Parkraumkonzeptes“ (Maßnahmensteckbrief C1), durch dessen Umsetzung die Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem Straßenraum ermöglicht werden soll. Darauf aufbauend, entwickeln sich unterschiedliche Anforderungen an potenziell umzusetzende Maßnahmen, die konkret auf die Ziele des MMM 2035+ einzahlen:

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

Als Rahmenbedingung für den Bereich der Innenstadt sind die Zielsetzungen des „**Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (2023)**“ (**INSEK Münster-Innenstadt**) bereits politisch beschlossen. Mit der Umsetzung der im INSEK Münster-Innenstadt enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen wird eine zukunftsgerechte Entwicklung der Innenstadt verfolgt. Hierbei ergeben sich Abstimmungserfordernisse, um die Maßnahmen des Parkraumkonzepts mit den dort aufgeführten Handlungsfeldern (vgl. Abb. 2.5), beispielsweise „Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar“ zu koordinieren.



Quelle: INSEK 2023, S. 81

Abb. 2.5 Handlungsfelder „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (2023)“

3 Analyse Münster 2022 / 2023

3.1 Angebot an Stellplätzen im Untersuchungsraum

Nachfolgend werden die erhobenen Stellplätze nach Art ihrer Zugänglichkeit bzw. Bewirtschaftung dargestellt. Eine detaillierte Aufstellung getrennt nach Innenstadt und Wohnquartieren erfolgt in den Kapiteln 4.2 und 4.3.

3.1.1 Kraftfahrzeuge

Im gesamten Untersuchungsraum gibt es ca. 23.000 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche (Kunden-) Stellplätze für Kfz. Die Anzahl der privaten Stellplätze konnte aufgrund des fehlenden Zugangs nicht erhoben werden. Die erhobenen Stellplätze unterscheiden sich in der Art ihrer Zugänglichkeit (vgl. Tab. 3.1) und ihrer Bewirtschaftung (vgl. Tab. 3.2).

Art der Zugänglichkeit	Kapazität	
	absolut	prozentual
Straßenparken	13.972	61%
<i>öffentliches Straßenparken</i>	<i>10.670</i>	<i>46%</i>
<i>Bewohnerparken</i>	<i>3.302</i>	<i>14%</i>
öffentlich zugängliche Parkplätze	7.196	31%
<i>Parkhäuser im PLS</i>	<i>3.684</i>	<i>16%</i>
<i>Parkplätze im PLS</i>	<i>1.447</i>	<i>6%</i>
<i>Sonstige</i>	<i>2.065</i>	<i>9%</i>
öffentlich zugängliche Kundenparkplätze des Einzelhandels	1.722	7%
Behinderten-Parken	120	1%
gesamt	23.010	100%

Tab. 3.1 Kfz-Stellplätze und Zugänglichkeit im Untersuchungsraum (2022)

Art der Bewirtschaftung	Kapazität	
	absolut	prozentual
unbewirtschaftet	11.739	51%
Parkschein	7.371	32%
Parkscheibe	323	1%
Bewohnerparken	3.302	14%
Sonderregelung / Mischformen	275	1%
gesamt	23.010	100%

Tab. 3.2 Bewirtschaftung Kfz-Stellplätze im Untersuchungsraum (2022)

Neben markierten bzw. im Rahmen der Regelungen der StVO legalen, unmarkierten Straßenparkplätzen, gibt es sowohl im Straßenraum als auch auf gesonderten Flächen, abgegrenzte Stellplätze, die öffentlich zugänglich, kostenpflichtig oder kostenfrei, teilweise mit zeitlicher Begrenzung, genutzt werden können. Des Weiteren gibt es öffentlich zugängliche gebührenpflichtige Parkhäuser und Tiefgaragen mit tlw. eingeschränkten Öffnungszeiten.

3.1.2 Fahrräder

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt ca. 24.500 Stellplätze für Fahrräder in 936 Abstellanlagen, die sich in ihrer Art unterscheiden (vgl. Tab. 3.3).

Art der Abstellanlage	Anzahl zusammenhängender Anlagen	Kapazität	
		absolut	prozentual
Anlehnbügel	342	6.039	25%
Reihenparker mit Vorderradhalter	178	2.857	12%
Reihenparker	10	296	1%
Vorderradhalter ohne Bügel	359	8.033	33%
Lastenrad	4	8	< 1%
Fahrradkäfig	11	571	2%
Fahrradstation	4	5.960	24%
sonstige	28	686	3%
gesamt	936	24.450	100%

Quelle: Erhebung Universität Münster Juni 2019 ergänzt um eigene Erhebung Juni 2022

Tab. 3.3 Zahl der Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsraum

Bewirtschaftete Fahrradabstellmöglichkeiten stehen mit insgesamt ca. 6.000 Stellplätzen in den vier Fahrradstationen am Bahnhof und in der Innenstadt zur Verfügung.

3.2 Kfz-Parkraumangebote in den Randbereichen

Neben den Parkangeboten im unmittelbaren Untersuchungsraum gibt es weitere Kfz-Parkmöglichkeiten, die Kunden / Besuchern und Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden können. Hierzu zählen u.a. das Parkhaus Coesfelder Kreuz, P+R-Angebote in den Wohnorten der Einkaufs- und Be-

rufspendler, P+R-Angebote am Stadtrand der Stadt Münster sowie Supermärkte und private Tiefgaragen mit der Möglichkeit zur Anmietung eines Stellplatzes. Exemplarisch sind hier die Parkplätze an den südlichen Zufahrtstraßen Weseler Straße, Nieberdingstraße und am Preußenstadion zu nennen. Öffentliche Quartiersgaragen – über das WBI-Angebot hinaus – sind im gesamten Stadtgebiet nicht vorhanden. Eine Ausnahme bildet die Quartiersgarage am Hafenmarkt, die im Februar 2024 eröffnet worden ist.

3.3 Verkehrsregelungen Beschilderung und Zonierung

Innerhalb des Untersuchungsraums ist eine Vielzahl an Beschilderungen und Markierungen im Straßenraum vorhanden, die auf Parkangebote, Parkzeiten und -regelungen sowie zonale Regelungen wie Bewohnerparken hinweisen. Diese sind „historisch gewachsen“ und auch deshalb teilweise nicht einheitlich und insbesondere für ortsfremde Verkehrsteilnehmer nicht selbsterklärend.

In Münster sind zum aktuellen Stand (Januar 2024) neun Bewohnerparkzonen (A bis K) ausgewiesen (vgl. Abb. 3.1). Innerhalb der in der Abbildung gekennzeichneten Parkzonen befinden sich Straßenräume, die für Bewohner mit Parkberechtigung freigegeben sind. Die Parkberechtigungsscheine werden auf Antrag ausgegeben.

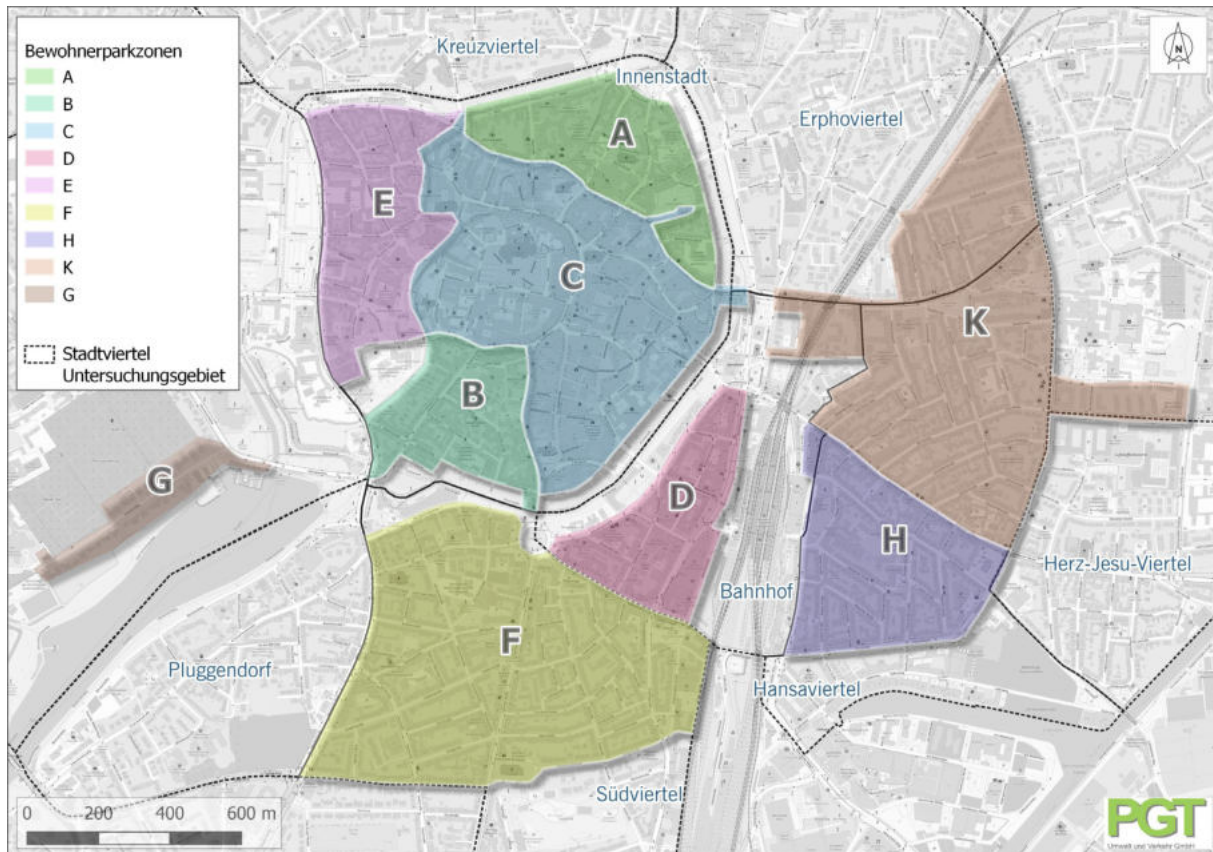


Abb. 3.1 Bewohnerparkzonen Bestand

Die Wahrnehmung der Abgrenzung der Bewohnerparkzonen ist häufig unklar. Es gibt in der Bewohnerparkzone C lediglich Einzelschilder an bestimmten Stellplätzen, die auf Parken nur für Anwohner hinweisen. Die zonale Abgrenzung der Innenstadt als Bewohnerparkzone ist demgegenüber im Straßenraum nicht erkennbar.

Ähnlich ist die Situation in Teilen des Südviertels (Parkzone F) und des Hansaviertels (Parkzone K), in denen die durchquerenden Hauptverkehrsstraßen wenig Bezug zu einer zonalen Begrenzung im Sinne einer Bewohnerparkzone erkennen lassen.

Unverständlich sind insbesondere:

- Abgrenzung von Bewohnerparkbereichen
- Aufteilung des „beparkbaren“ Straßenraums innerhalb von Wohnstraßen



Quelle: eigene Fotos

Abb. 3.2 Uneinheitliche Beschilderung von Bewohnerparkzonen

3.4 Wegweisung und Parkleitsystem

Münster verfügt über ein Parkleitsystem (PLS), welches die Parkhäuser der Innenstadt einschließlich des Bahnhofsbereichs, der Schlossparkplätze und des Hafengebietes (größtenteils außerhalb des Untersuchungsgebietes) einbezieht. Das PLS ist in vier Teilräume untergliedert, die mit den Farben entsprechend Abb. 3.3 gekennzeichnet werden. Diese Farben finden sich auch in der Parkplatzbeschilderung im Stadtgebiet wieder. Das PLS enthält den Schwerpunkt des Angebots an großen, zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Kunden und Besucher. Randständige Parkhäuser und P+R-Anlagen sind nicht einbezogen.

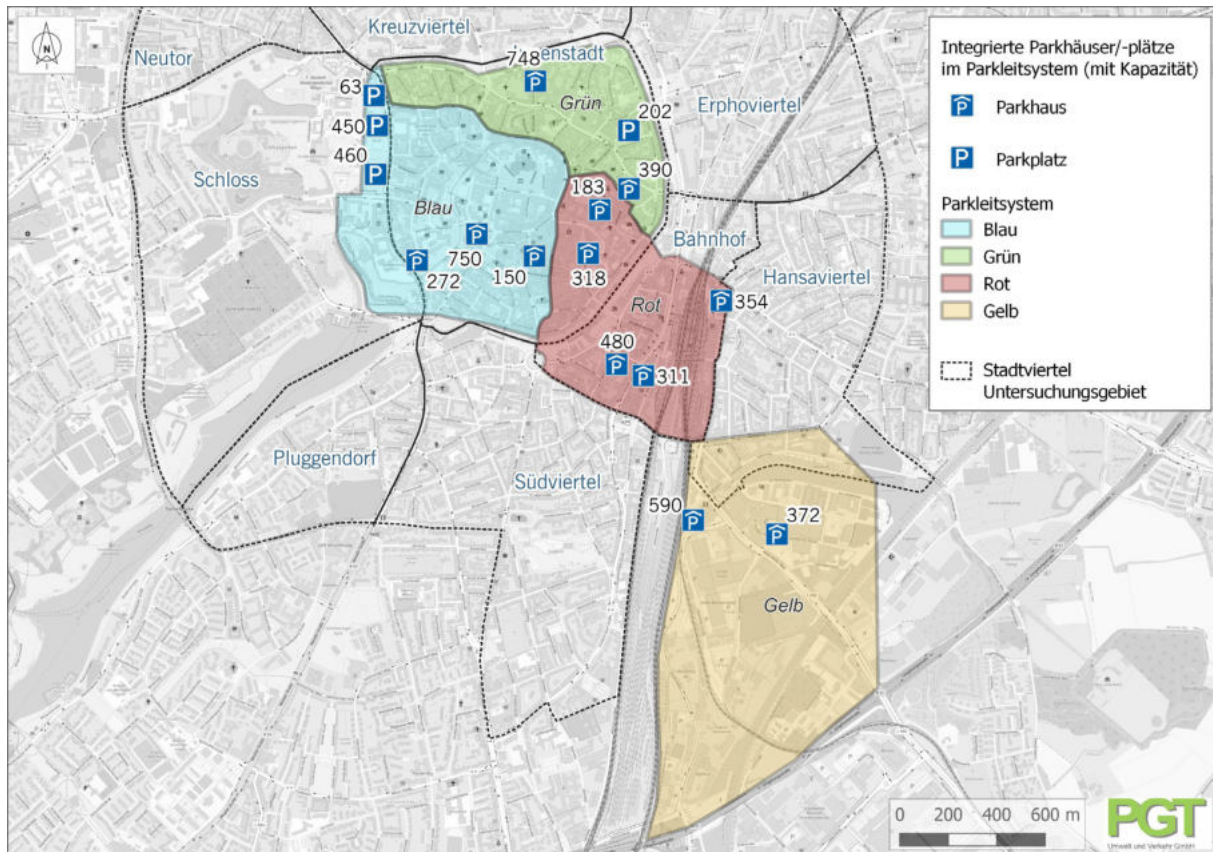


Abb. 3.3 Im Parkleitsystem Münster enthaltene Parkplätze

Eine durchgehende Zielwegweisung ist nicht immer vorhanden, sodass im Fall einer hohen Auslastung nicht zuverlässig auf das nächste erreichbare Parkhaus verwiesen wird. Darüber hinaus gibt es keine zusätzlichen Informationen zu den Parkstandorten, wie z.B.

- die Angabe der Entfernung vom Parkhaus /-platz ins Zentrum, zum Dom oder ähnlichen Zielen,
- eine Zeitangabe für den Fußweg (bspw. Parkplatz Schloss „in 5 min bis zum Dom“ o.ä.).

Frei beschreibbare Displays, die zur Bereitstellung von Sonderinformationen oder der kurzfristigen Lenkung bei Störungen dienen können, sind nicht vorhanden.

Am Beispiel der Parkhäuser, z.B. Münster-Arkaden und Aegidii, mit ihren häufigen Rückstaus bei der Einfahrt, zeigt sich, dass die vorhandene Wegweisung nicht ausreichend ist und alternative Parkhäuser mit freien Kapazitäten von Nutzern „übersehen“ oder nicht beachtet werden. Hier fehlen er-

gänzende Wegweisungsstandorte bzw. deutlichere Hinweise und angepasste Verkehrsregelungen.

3.5 Tarifierung von Parkplätzen

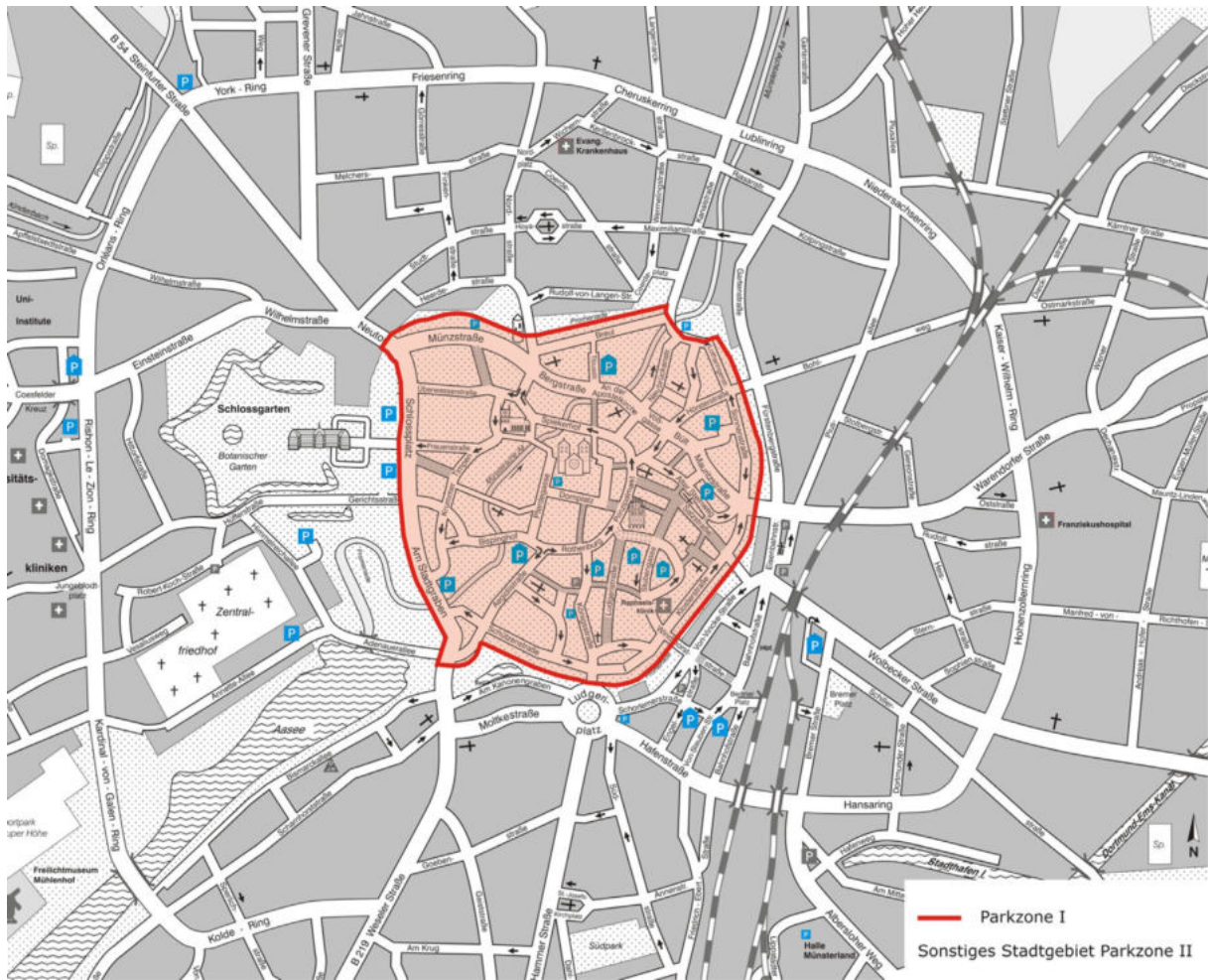
3.5.1 Kraftfahrzeuge

Erkennbar ist, dass eine Parkraumbewirtschaftung für den Kfz-Verkehr von innen (der Innenstadt) nach außen hin weniger restriktiv und kostenintensiv durchgeführt wird. Die Parkgebühren variieren zwischen den Tarifen vom Parken in Parkhäusern bis zum Parken mit Parkschein in den Innenstadtrandquartieren und Wohngebieten stark (vgl. Tab. 3.4)

Parken	Bestand	
	Zone I	Zone II
im Straßenraum mit Parkschein	2,50 € für die 1. Std., 1,00 € für jede weitere halbe Std.	0,80 € / halbe Std., max. 2 Std.
an Parkuhren	./.	0,60 € / halbe Std.
im Parkhaus (Tagestarif) ohne Stadthaus 3, Cine- plex, Coesfelder Kreuz	2,50 € für die 1. Std., 2,00 € für jede weitere Std.	1,50 € bis 30 Min., 2,50 € für die 1. Std., 2,00 € für jede weitere Std.
auf Parkplätzen	2,50 € für die 1. Std., 1,00 € für jede weitere halbe Std.	0,80 € / halbe Std.

Tab. 3.4 Parkgebühren für Kfz im Untersuchungsgebiet

Die Einteilung des Stadtgebietes in die Tarifzonen I und II kann der folgenden Abbildung entnommen werden.



Quelle: Stadt Münster

Abb. 3.4 Parkzonen in Münster

Die folgende Tabelle gibt einen detaillierten Überblick über die Öffnungszeiten und Parkgebühren der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser (PH) und -plätze (PP), sortiert nach Parkbereich (vgl. Abb. 3.3).

Name	Art	Kapazität	Öffnungszeiten	Tarif Dauerparken (monatliche Preise)	Tarif Kurzzeitparken
Coesfelder Kreuz	PH	869	k.A.	-	Tagsticket, pauschal: 5,00 €
Alter Steinweg	PH	390	täglich 0-24h	Mo.-Fr., 7-21h: 200,00 € zeitl. unbegrenzt: 220,00 €	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 €
Theater	PH	748	Mo.-Sa. 7-24h, Sonn-/ Feiertage 9-24h	19-9h: 75,00 € Mo.-Sa., 7-14:30h: 75,00 € Mo.-Sa., 12-21h: 75,00 € Mo.-Fr., 7-21h: 120,00 € zeitl. unbegrenzt: 150,00 €	20-8h je Std.: 1,00 € 20-8h max.: 5,00 €
Hörster Platz	PP	202	Mo.-Sa. 7-22h	-	1. Std.: 2,50 € je weitere 30 Min.: 1,00 € Tageshöchstsatz: 20,00 €
Bahnhof- straße	PH	311	Mo.-So. 6-24h	19-9h: 60,00 € Mo.-Sa., 6-14:30h: 60,00 € Mo.-Sa., 12-21h: 60,00 € Mo.-Fr., 6-21h: 100,00 € zeitl. unbegrenzt: 120,00 €	bis 30 Min.: 1,50 € 1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 €
Bremer Platz	PH	354	täglich 0-24h	19-9h: 60,00 € Mo.-Sa., 5:30-14:30h: 60,00 € Mo.-Sa., 12-21h: 60,00 € Mo.-Fr., 5:30-21h: 100,00 € zeitl. unbegrenzt: 120,00 €	20-8h je Std.: 0,50 € 20-8h max.: 3,00 €
Engelenschanze	PH	480	Mo.-Sa. 7-24h, Sonn-/ Feiertage 7-24h	19-9h: 75,00 € Mo.-Sa., 7-14:30h: 75,00 € Mo.-Sa., 12-21h: 75,00 € Mo.-Fr., 7-21h: 120,00 € zeitl. unbegrenzt: 150,00 €	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 € 20-8h je Std.: 1,00 € 20-8h max.: 5,00 €
Stubengasse	PH	318	Mo.-Sa. 7-24h, Sonn-/ Feiertage 9-24h	-	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 €
Karstadt	PH	183	Mo.-Sa. 07:30-20:30h, Sonderöffnungs- zeiten möglich	-	je Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 20,00 €
Schloss- platz Nord	PP	450	Mo.-Sa. 7-21h, Sonn-/ Feiertage bei Bedarf 9-21h, Adventssamstage 7-21h, Adventssonntage 9-21h, Sonderöffnungs- zeiten möglich	--	je 30 Min.: 0,80 € Tageshöchstsatz: Sonn-/ Feiertage pauschal: 5,00 €
Schloss- platz Süd	PP	460	Mo.-Sa. 7-21h, Sonn-/ Feiertage bei Bedarf 9-21h, Adventssamstage 7-21h, Adventssonntage 9-21h, Sonderöffnungs- zeiten möglich	--	je 30 Min.: 0,80 € Tageshöchstsatz: Sonn-/ Feiertage pauschal: 5,00 €
Georgs- kommende	PP	272	Mo.-Sa. 7-21h	-	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 1,00 € Tageshöchstsatz: 20,00 €
Aegidii- markt	PH	750	Mo.-Sa. 7-24h, Sonn-/ Feiertage 9-24h	19-9h: 75,00 € Mo.-Fr., 7-21h: 120,00 € zeitl. unbegrenzt: 150,00 €	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 € 20-8h je Std.: 1,00 € 20-8h max.: 5,00 €
Münster Arkaden	PH	150	Mo.-Sa. 8-23h, Sonn-/ Feiertage 10-23h	zeitl. unbegrenzt: 200,00 €	1. Std.: 2,50 € je weitere Std.: 2,00 € Tageshöchstsatz: 18,00 €
Cineplex	PH	590	täglich 0-24h	-	je Std.: 1,00 € Tageshöchstsatz: 6,00 €
Stadthaus 3	PH	372	täglich 0-24h	-	1. Std.: 0,00 € je weitere Std.: 1,00 € Tageshöchstsatz: 5,00 €

Tab. 3.5 Öffnungszeiten und Tarife der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser (PH) und -plätze (PP)

Ein Bewohnerparkausweis, der – ohne Stellplatzgarantie – zum Parken in Bewohnerparkzonen berechtigt, wird gegen eine Bearbeitungsgebühr ausgegeben. Die Jahresgebühr wurde zum 01.02.2024 von zur vor 17 € auf 260 € pro Jahr angehoben (vgl. Gebührenverordnung – Stand 12/2023).

3.5.2 Fahrräder

Die Gebühren für das Fahrradparken in Münster, die nur in den bewirtschafteten Fahrradstationen erhoben werden, betragen weniger als 1,00 € pro Tag bzw. bis zu 90,00 € pro Jahr.

Gebühren	Radlager Stubengasse	Fahrrad- station Münster Hbf.	Fahrrad- station Hansator	Arkaden Fahrrad- station
pro Tag	0,90 €	0,90 €	0,90 €	0,80 €
7-Tage-Karte	5,00 €	5,00 €	-	-
pro Monat	9,00 €	9,00 €	9,00 €	20,00 €
pro Jahr	90,00 €	90,00 €	-	80,00 €

enthält keine Aussagen zu Sonderrädern (Lastenräder etc.)

Tab. 3.6 Gebühren Fahrradparken im Untersuchungsgebiet

3.6 Auslastung Stellplätze

3.6.1 Kraftfahrzeuge

Die Auslastung der Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet ist für den Tag- und den Nachtzeitraum in den Abb. 3.5 und Abb. 3.6 dargestellt.

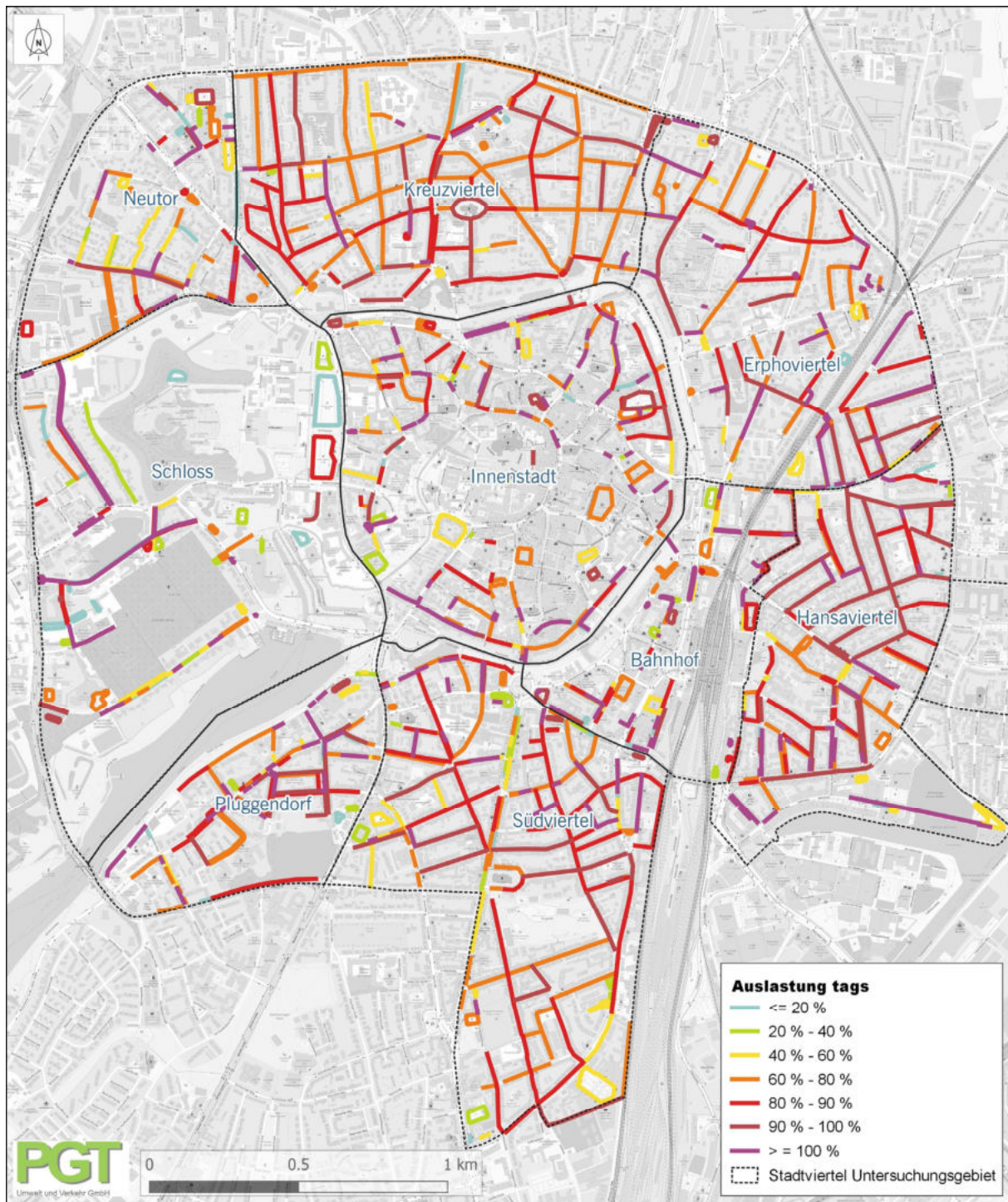


Abb. 3.5 Gesamtauslastung Kfz tags

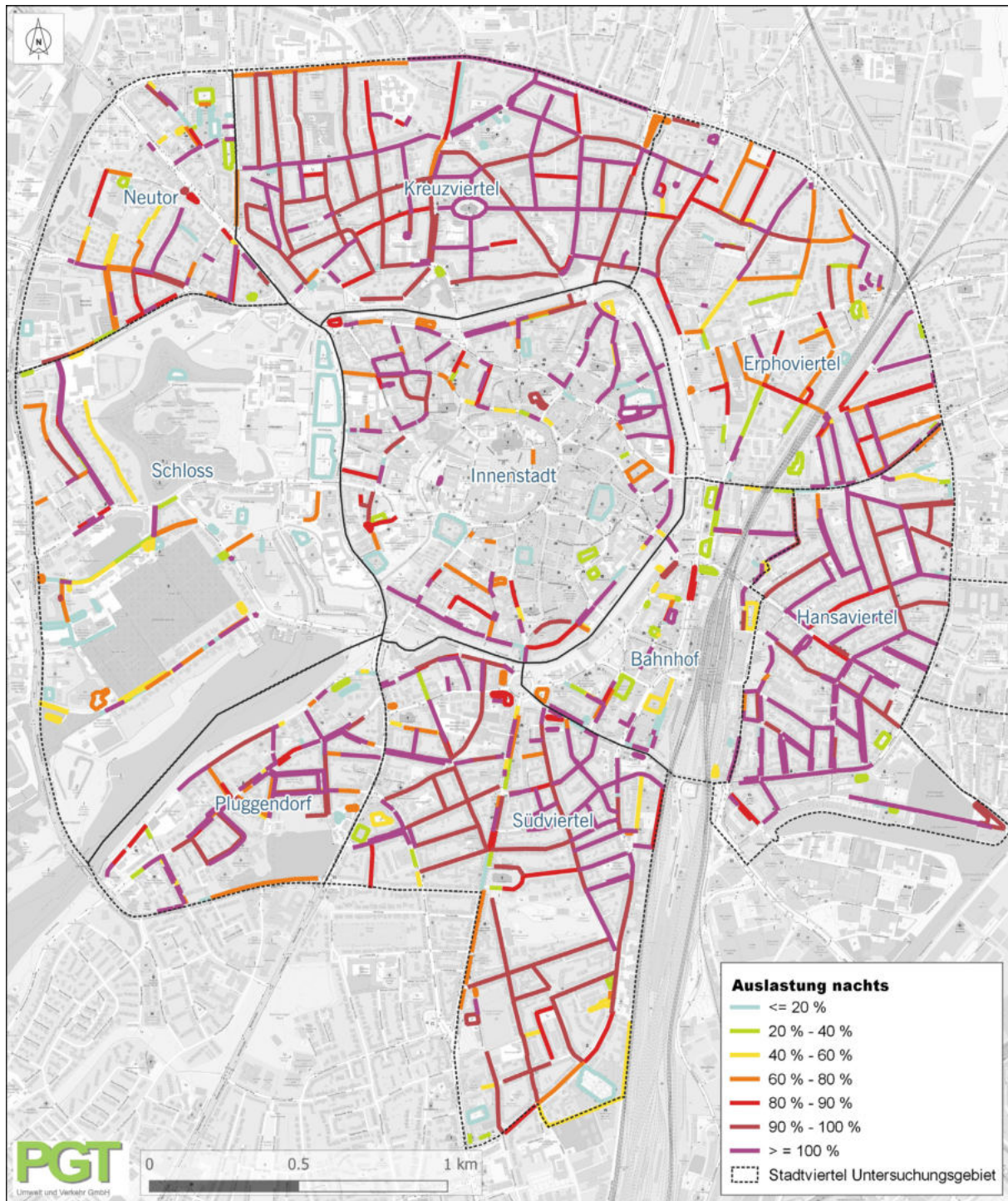


Abb. 3.6 Gesamtauslastung Kfz nachts

Nachts ist im Untersuchungsgebiet die Auslastung der Kfz-Stellplätze höher als tagsüber. Dabei zeigen sich strukturelle Unterschiede zwischen der Auslastung der Stellplätze im Straßenraum und den öffentlich zugänglichen Parkflächen (vgl. Tab. 3.7).

Art der Zugänglichkeit	Kapazität	Auslastung	
		tags	nachts
Straßenparken	13.972	81%	88%
<i>öffentliches Straßenparken</i>	<i>10.670</i>	<i>80%</i>	<i>87%</i>
<i>Bewohnerparken</i>	<i>3.302</i>	<i>84%</i>	<i>93%</i>
öffentlich zugängliche Parkplätze	7.196	58%	25%
<i>Parkhäuser</i>	<i>3.684</i>	<i>61%</i>	<i>18%</i>
<i>Parkplätze</i>	<i>1.447</i>	<i>53%</i>	<i>0%</i>
<i>sonstige</i>	<i>2.065</i>	<i>58%</i>	<i>56%</i>
öffentlich zugängliche Kundenparkplätze des Einzelhandels	1.722	49%	24%
Behinderten-Parken	120	38%	38%
gesamt	23.010	71%	63%

Tab. 3.7 Auslastung Kfz-Parken tags und nachts

Das öffentliche Straßenparken ist nachts mit 88% höher ausgelastet als tagsüber mit 81%. Die Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkflächen abseits der Straßenräume ist insgesamt geringer und verhält sich im Tagesgang gegenläufig zur Auslastung des Straßenparkens: Tagsüber sind 58% der Stellplätze belegt, nachts fällt die Auslastung auf 25% ab.

Die Auslastungen nach Stadtvierteln werden für den Tag- und Nachtzeitraum zum einen nur für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (vgl. Tab. 3.8) und zum anderen für alle erhobenen Stellplätze (vgl. Tab. 3.9) tabellarisch dargestellt.

Die hohe Auslastung vieler Straßenräume (vgl. Tab. 3.8) außerhalb der Innenstadt bis hin zur Vollausslastung in einzelnen Quartieren mit überwiegend beidseitiger Parknutzung der Straßen hat Folgewirkungen für das Parken. So wird vielerorts halbhoch auf Gehwegen geparkt, in den Abendstunden wird das Parken zunehmend regelwidrig.

Berücksichtigt man, dass die Fahrzeuge auf Gehwegen tlw. nur „geduldet“ sind, erhöhen sich die Auslastungszahlen weiter. Zum Vergleich herangezogene Zahlen zu den in den Vierteln zugelassenen Kfz, verdeutlichen diese Überlastung ebenfalls. Im Quartier Schloss, im Neutor oder der Innenstadt ist diese besonders evident.

Stadtviertel	Kapazität	Auslastung absolut		Auslastung prozentual	
		tags	nachts	tags	nachts
Innenstadt	1.423	1.135	1.243	80%	87%
Bahnhof	388	319	283	82%	73%
Kreuzviertel	3.345	2.653	3.180	79%	95%
Erphoviertel	1.800	1.523	1.512	85%	84%
Hansaviertel	2.040	1.728	1.904	85%	93%
Südviertel	3.005	2.449	2.683	81%	89%
Pluggendorf	825	656	720	80%	87%
Schloss	633	460	388	73%	61%
Neutor	513	363	394	71%	77%
gesamt	13.972	11.286	12.307	81%	88%

Tab. 3.8 Auslastung Straßenparken nach Stadtvierteln

Stadtviertel	Kapazität	Auslastung absolut		Auslastung prozentual	
		tags	nachts	tags	nachts
Innenstadt	4.852	3.158	1.911	65%	39%
Bahnhof	1.925	1.356	937	70%	49%
Kreuzviertel	3.504	2.762	3.244	79%	93%
Erphoviertel	2.074	1.666	1.582	80%	76%
Hansaviertel	2.221	1.829	2.026	82%	91%
Südviertel	3.697	2.737	2.887	74%	78%
Pluggendorf	1.271	869	852	68%	67%
Schloss	2.411	1.305	620	54%	26%
Neutor	1.055	697	503	66%	48%
gesamt	23.010	16.379	14.562	71%	63%

Tab. 3.9 Auslastung aller erhobenen Stellplätze nach Stadtvierteln

Die Auslastung der Straßenparkplätze nachts (vgl. Tab. 3.8) untermauert die hohe Nachfrage der Bewohner besonders im Kreuzviertel, Hansaviertel, Südviertel und Erphoviertel hin. Dort zeigt sich eine sehr hohe Auslastung der Straßenparkplätze nachts von bis zu 95%.

Unter Berücksichtigung einer Nutzungsoption öffentlich zugänglicher Stellplätze verschiebt sich die Situation etwas. Zugriff auf diese Parkplätze besteht in der Regel nachts jedoch nicht.

An einem normalen Werktag bestehen tags freie Stellplatzangebote im Umfang von 30% der jeweiligen Kapazität in den Wohnvierteln (vgl. Tab. 3.9). Kritischer ist die Situation im Kreuz-, Erpho- und im Hansaviertel. Demgegenüber entspannt stellt sich die Situation im Bereich Schloss dar, hier sind ca. 45% an Stellplätzen verfügbar. Die Innenstadt weist ca. 35% freie Stellplätze auf.

Vergleicht man die Zahlen mit der nächtlichen Auslastung (vgl. Tab. 3.9), ist die Situation in Hansaviertel unverändert angespannt, ähnlich stellt sich die Stellplatzsituation im Kreuzviertel dar, weniger als 10% der Stellplätze sind hier nachts frei. In den Bereichen Schloss und Bahnhof sowie im Neutor ist der Anteil an freien Stellplätzen nachts hingegen höher als tagsüber und zeigt damit ein Nutzungsprofil, das auf hohe Tagesbesucherzahlen durch Beschäftigte und Kunden hindeutet.

Die erhobenen Kundenparkplätze sind in der Summe tags zu 45% und nachts zu 22% ausgelastet. Dies zeigt, dass hier deutliche Potentiale für nächtliches Bewohnerparken bestehen.

Auf die Bewohner im Untersuchungsraum sind insgesamt ca. 25.000 Kfz (inkl. Dienstwagen) zugelassen. Rechnerisch teilen sich somit annähernd drei Bewohner ein Kfz. Durch eine theoretische Gegenüberstellung von Angebot (Verfügbarkeit der öffentlichen Stellplätze) und Nachfrage (zugelassene Kfz) wird eine Unterversorgung (Parkdruck) offensichtlich.

Innerhalb der um die Innenstadt liegenden Stadtviertel gibt es eine unterschiedlich hohe Diskrepanz der in den Quartieren zugelassenen Kfz und der in den Straßen rechnerisch möglichen, maximalen Stellplatzkapazität.

Im Erphoviertel gibt es bspw. trotz einer vglw. geringen Kfz-Dichte von ca. 30% bei 1.600 öffentlich zugänglichen Parkplätzen 2.600 zugelassene Kfz – also ein rechnerisches Saldo von mindestens minus 1.000 Stellplätzen, wenn man die Stellplätze auf Privatgrundstücken nicht berücksichtigt. Die nächtliche Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkplätze liegt nachts jedoch bei unter 75%, sodass davon ausgegangen werden kann, dass ein wesentlicher Teil der auf die Bewohner zugelassenen Kfz im privaten Raum abgestellt werden kann und wird (vgl. Tab. 3.10).

Stadtviertel	Einwohner	zugelassene Kfz	Kfz-Dichte (Kfz je 1.000 Einwohner)	Anzahl öffentlich zugänglicher Stellplätze*	Auslastung nachts*
Innenstadt	8.952	4.339	485	3.691	39%
Bahnhof	2.249	1.247	554	1.712	49%
Kreuzviertel	13.152	5.015	381	3.415	93%
Erphoviertel	8.275	2.619	316	1.614	76%
Hansaviertel	11.159	4.693	421	1.149	91%
Südviertel	15.256	3.222	211	2.287	78%
Pluggendorf	4.515	1.529	339	1.183	67%
Schloss	2.519	1.177	467	2.055	26%
Neutor	5.183	1.546	298	760	48%
gesamt	71.260	25.387	356	17.866	63%

* ohne Kunden- und Behindertenparken Erhebung

Tab. 3.10 Kfz-Besitz der Wohnbevölkerung nach Stadtvierteln 2021

enthält keine Aussagen zur Anzahl von privaten Stellplätzen, Dienstwagen und Kfz, die nicht in Münster zugelassen sind

Eine detaillierte Auswertung nach Stadtvierteln ist in Kapitel 4 „Profile der Stadtviertel“ dargestellt.

3.6.2 Fahrräder

Im gesamten Untersuchungsraum stehen ca. 24.000 Stellplätze in Fahrradabstellanlagen oder an einzelnen Anlehnbügeln zur Verfügung. Für Spezialräder, bspw. Lastenräder, gibt es nur sehr wenige Abstellplätze. Die Situation des Fahrradparkens verbessert sich insgesamt jedoch stetig, bspw. durch das „3.000-Fahrradstellplätze-Programm“. Die räumliche Verteilung der Fahrradabstellanlagen und deren Kapazität sind nachfolgend dargestellt.

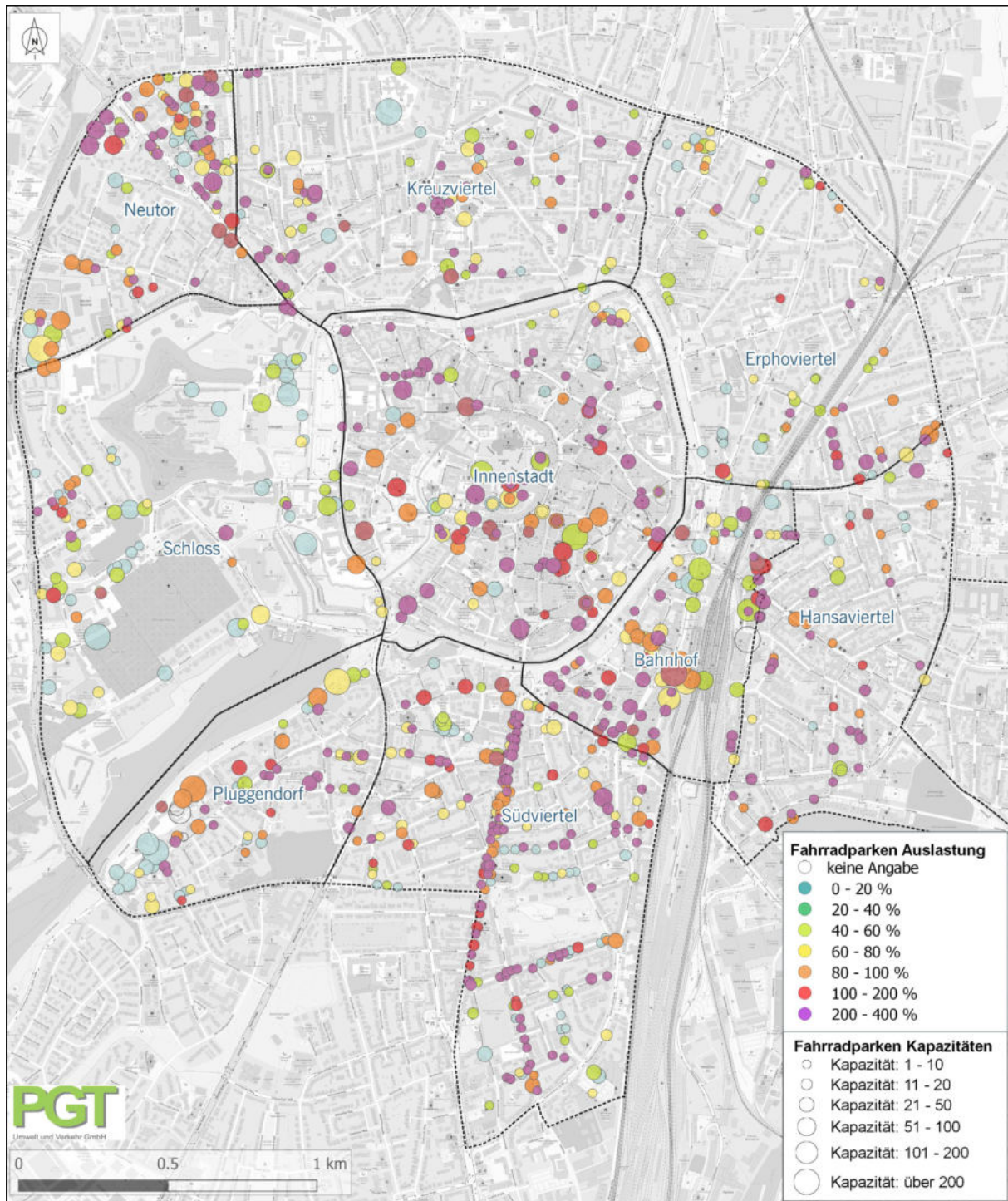


Abb. 3.7 Kapazität und Auslastung Fahrradabstellanlagen im Gesamttraum

Die 12.100 Stellplätze in Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren – zugeordnet zu einzelnen nutzungsintensiven Gebäuden bzw. Einrichtungen, bspw. Universität (Bereich Pluggendorf), Geschäftsbereich Hammer Straße aber auch in Straßenräumen – sind mit ca. 7.000 Rädern nur zu ca. 60% ausgelastet.

Die Auswertung der Fahrradabstellanlagen nach Größenklassen zeigt, dass die kleineren, eher wohnstandortnahen Fahrradabstellanlagen mit 10 bis 20 Stellplätzen zu ca. 80% deutlich höher ausgelastet sind.

Rund 9.900 Fahrräder werden außerhalb der Fahrradabstellanlagen abgestellt, überwiegend legal auf den Gehwegen. Insbesondere im Kreuzviertel, Erphovierteil und Hansavierteil werden deutlich mehr Fahrräder auf Gehwegen als in Fahrradabstellanlagen abgestellt. Folge davon sind häufig zugestellte Gehwege mit verbleibenden Restbreiten, die für Fußgänger nicht mehr geeignet sind.

Stadtviertel	Fahrradstellplätze			auf Gehwegen abgestellte Fahrräder	Auslastung Fahrradparken (inkl. Gehwegparken)
	Anzahl	abgestellte Fahrräder	Auslastung		
Kreuzviertel	1.386	977	70%	3.351	312%
Erphovierteil	777	434	56%	1.313	225%
Hansavierteil	888	671	76%	3.207	437%
Südvierteil	2.167	1.450	67%	921	109%
Pluggendorf	2.144	1.019	48%	540	73%
Schloss	2.532	726	29%	168	35%
Neutor	2.272	1.650	73%	371	89%
gesamt	12.166	6.927	47%	9.871	138%

Tab. 3.11 Fahrradparken in den Wohnquartieren

Bei insgesamt ca. 5.000 freien Fahrradstellplätzen in der Summe aller erhobenen Wohnviertel verbleibt dennoch rechnerisch ein Bedarf an ca. 5.000 zusätzlichen Stellplätzen in den innenstadtnahen Wohnquartieren, um für alle Fahrräder auf Gehwegen einen Stellplatz in Abstellanlagen bereitzustellen. Insbesondere im Kreuzvierteil und im Hansavierteil gibt es mit jeweils über 3.000 auf dem Gehweg abgestellten Fahrrädern (vgl. Abb. 3.8) eine hohe Nachfrage, die durch das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen bei Weitem nicht abgedeckt wird. Im Erphovierteil und im Südvierteil sind ca. 1.300 bzw. 900 auf dem Gehweg parkende Fahrräder gezählt worden. Im Südvierteil gab es gleichzeitig noch ca. 700 freie Stellplätze in öffentlichen Fahrradabstellanlagen, was auf eine nicht bedarfsgerechte Platzierung hindeutet (vgl. Tab. 3.11).

Die wohnstandortnahe Anordnung der Abstellanlagen ist somit von erheblicher Bedeutung für die Akzeptanz.

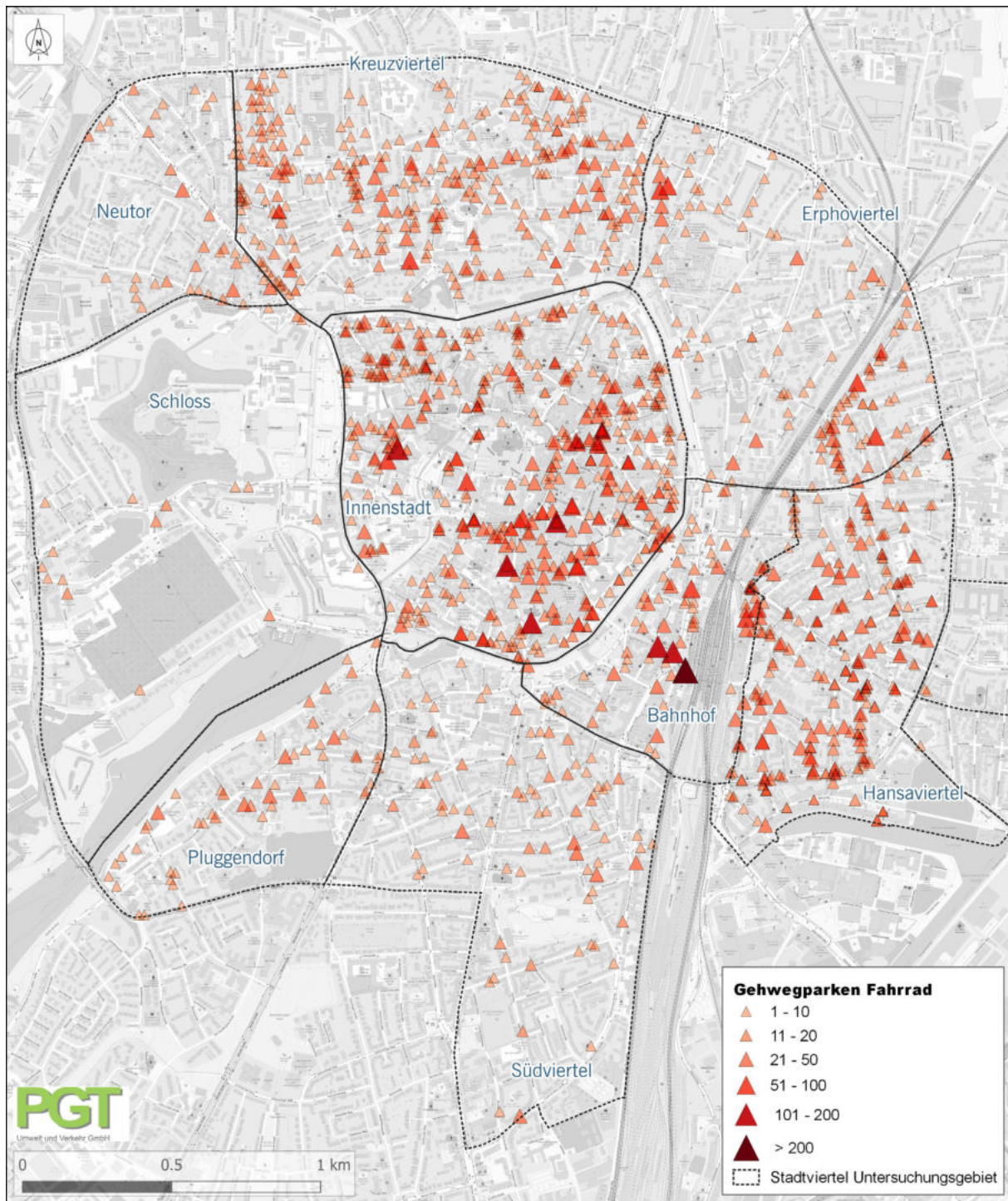


Abb. 3.8 Räumliche Verteilung Gehwegparken Fahrrad im Gesamttraum

4 Profile der Stadtviertel

4.1 Bewertungskriterien

Auf Basis der Betrachtung des gesamten Untersuchungsraums wurde eine differenzierte Beschreibung für die Innenstadt und innenstadtnahen Stadtviertel durchgeführt, um die Besonderheiten der Viertel im Profil darzustellen.

Für die Bewertung der Viertel wurden einheitliche Kriterien entwickelt, welche neben bestehenden Nutzungskonflikten auch Potentiale aufzeigen. Anhand einer Bewertungsskala von null (positiv) bis fünf (negativ) wird so das Profil des Viertels geschärft. Die gewählten Kriterien umfassen den Parkdruck durch Kfz, die Verteilung der Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen auf die relevanten Nutzergruppen, das Parken von Kfz und Fahrrädern auf Gehwegen sowie die Verlagerungspotentiale für das Kfz-Parken innerhalb des jeweiligen Viertels (Tab. 4.1). Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Analyseergebnisse.

Kriterium	Variable	Bewertungsmaßstab					
		0	1	2	3	4	5
Parkdruck Kfz Tag	Auslastung tags	bis 80% + nahezu keine Über- lastung	bis 80% + Überlas- tung in wenigen Abschnit- ten	bis 90% + Überlas- tung in wenigen Abschnit- ten	bis 80% + Überlas- tung in vielen Abschnit- ten	bis 90% + Überlas- tung in vielen Abschnit- ten	> 90%
Parkdruck Kfz Nacht	Auslastung nachts						
Nachfrage Bewohner	Wohnnutzung	keine Wohnnutzung ----->				fast ausschließlich Wohnnutzung	
Nachfrage Kunden	kundenaffine Einrichtungen	keine Geschäftsnutzung ----->				fast ausschließlich Geschäftsnutzung	
Nachfrage Beschäftigte	Arbeitsstätten	keine Unternehmen, Büros, Behörden etc. ----->				fast ausschließlich Unternehmen, Büros, Behörden etc.	
Gehwegparken Kfz	Anteil Kfz-Straßenparken auf Gehwegen	bis 10%	bis 20%	bis 30%	bis 40%	bis 50%	> 50%
Gehwegparken Fahrrad	Anteil Fahrradparken auf Gehwegen	bis 10%	bis 20%	bis 30%	bis 40%	bis 50%	> 50%
Verlagerungspotentiale (innerhalb des Viertels)	Anteil freie Kapazitäten an allen Stellplätzen (inkl. EZH)	keine Verlagerung notwendig	> 40%	bis 40%	bis 30%	bis 20%	bis 10%

Tab. 4.1 Bewertungskriterien

Parkdruck

Die Höhe des Parkdrucks wird anhand der Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bewertet. Je höher der Parkdruck in einem Stadtviertel, desto stärker prägt die Kfz-Nutzung den öffentlichen Raum. Ab einer Auslastung von 90% ist zudem mit einem überproportionalen Anstieg des Parksuchverkehrs zu rechnen. Neben der prozentualen Auslastung des Straßenparkens über das gesamte Viertel, fließt auch ob und in welchem Ausmaß einzelne Straßenabschnitte überlastet sind in die Bewertung ein. Dies spricht für eine nicht bedarfsgerechte Verteilung der Stellplätze im Viertel bzw. eine erhöhte Nachfrage zu bestimmten Tageszeiten. Die Überlastung einzelner Straßenzüge erzeugt häufig kritische Zustände, die punktuelle besonders störend für andere Verkehrsteilnehmer sind.

Nachfrage

Die Parkraumnachfrage von Bewohnern, Kunden und Beschäftigten differiert tlw. deutlich. Eine Abweichung zwischen dem Parkdruck tagsüber und nachts bzw. einer Überauslastung in bestimmten Straßenabschnitten kann mit der Nachfrage dieser Gruppen häufig erklärt werden. Die Wohnernachfrage ist nachts in Wohnstraßen grundsätzlich sehr hoch, da die meisten Bewohner zu Hause sind. Tagsüber nimmt die Wohnernachfrage ab, die Kunden- und Beschäftigtennachfrage hingegen nimmt zu, sofern entsprechende Nutzungen in der Nähe vorhanden sind. Auch Wohnstraßen sind betroffen, wenn Kunden- und Beschäftigte aufgrund des hohen Parkdrucks zum Parken in umliegende Straßen ausweichen. Anhand der zeitlichen Verteilung der Parkraumauslastung kann eine Überlagerung der Nachfrage dieser Nutzergruppen abgeleitet werden.

Gehwegparken

Das Ausmaß an Gehwegparken durch Kfz in den Stadtvierteln wird anhand des Anteils der erhobenen Gehwegparker an der Kapazität der Straßenparkplätze je Stadtviertel bewertet. Ein hoher Anteil von über 40% wird als problematisch angesehen, da diese Form der Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen, die eigentlich dem Fußverkehr zugeordnet sind, in der öffentlichen Wahrnehmung einer Umwidmung gleichkommt. Auf Gehwegen geduldet abgestellte Kfz stehen dem Schutz der Barrierefreiheit, der Wegequalität und der Idee von klimagerechter Mobilität entgegen.

Sonstige Nutzungen der Gehwege, wie das Abstellen von Mülltonnen und Fahrrädern schränken die Barrierefreiheit zusätzlich ein, sodass die Auf-

enthalts- und Wegequalität zugunsten von Parknutzungen geschmälert wird, was den Fußverkehr strukturell abwertet.

Die negativen Folgen des Gehwegparkens durch Kfz sind grundsätzlich auf das Gehwegparken von Fahrrädern übertragbar. Die Tatsache, dass die Fahrräder im Gegensatz zu den Kfz oftmals regelkonform auf den Gehwegen parken, ändert an den Beeinträchtigungen für den Fußverkehr nichts. Daher erfolgt die Bewertung des Gehwegparkens durch Fahrräder anhand derselben Maßstäbe wie die Bewertung des Kfz-Gehwegparkens. Das Ausmaß des Fahrrad-Gehwegparkens wird als Anteil der auf Gehwegen abgestellten Fahrräder an allen (in und außerhalb von Abstellanlagen) geparkten Fahrrädern in einem Viertel operationalisiert.

Verlagerungspotentiale

Neben den beschriebenen Nutzungskonflikten bestehen unterschiedliche Potentiale zur Verbesserung der Situation in den Vierteln. Die Kompensation von Parkflächen – d.h. Verlagerungspotentiale – bestehen einerseits auf öffentlichen Parkflächen, andererseits auf Kundenstellplätzen des Einzelhandels, die für nächtliches Bewohnerparken aktiviert werden könnten. Wenn über 40% aller Stellplätze inklusive der Kundenparkplätze des Einzelhandels im Quartier frei sind, besteht ein hohes Verlagerungspotential.

Die Bewertung auf Basis der Kriterien wird um eine Profilbeschreibung ergänzt. Die Straßenabschnitte bzw. Bereiche auf die ein besonderes Augenmerk innerhalb des Viertels gelegt wird („Betrachtungsbereich“) sind in den nachfolgenden Abbildungen jeweils rot hervorgehoben.

4.2 Parken in der Innenstadt

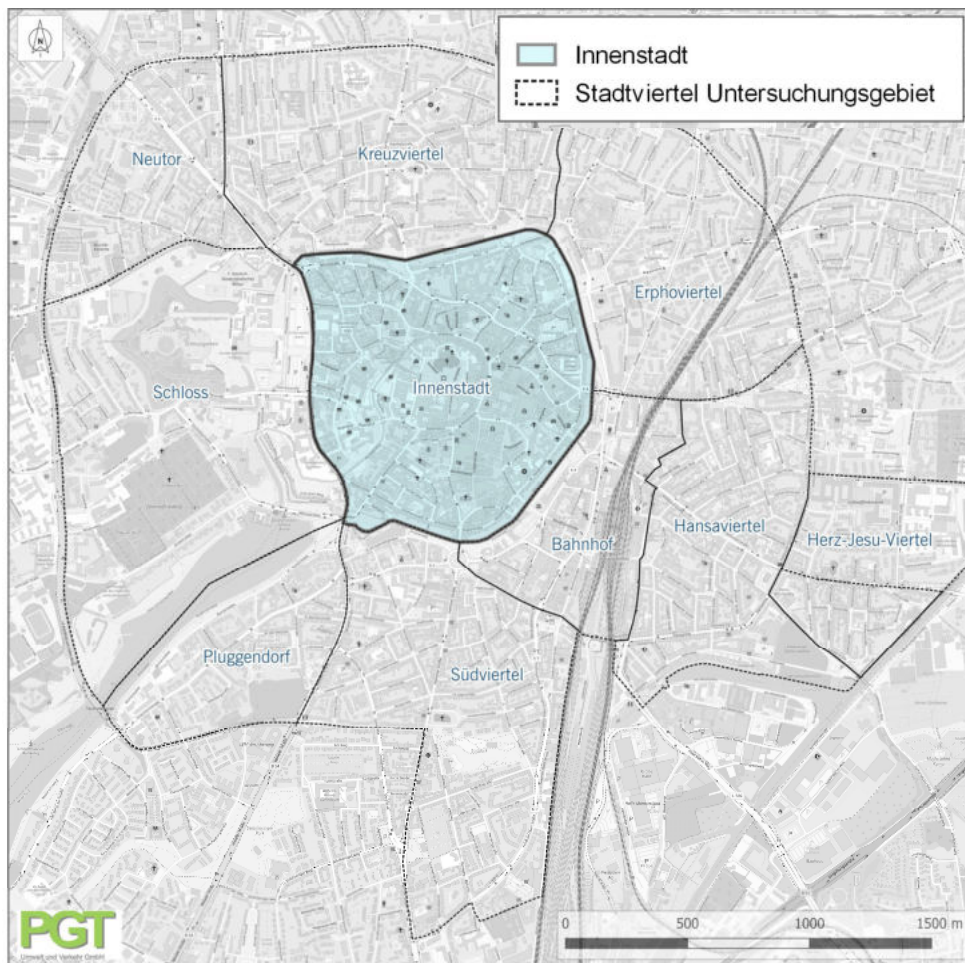


Abb. 4.1 Lage der Innenstadt im Untersuchungsgebiet

4.2.1 Lage, Kapazität, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung

Das Parken in der Innenstadt (definiert als Bereich innerhalb des inneren Erschließungsringes) findet zum einen in Parkhäusern und auf Parkplätzen statt. Zum anderen stehen Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung, die zum Teil für Bewohner reserviert sind. In der Summe befinden sich dort ca. 4.900 Stellplätze. Der folgenden Tabelle sind die Kapazitäten und Auslastungen für den Tag- und Nachtzeitraum nach Art der Zugänglichkeit zu entnehmen:

Art der Zugänglichkeit	Kapazität	Auslastung	
		tags	nachts
Straßenparken	1.423	80%	87%
<i>öffentliches Straßenparken</i>	<i>409</i>	<i>75%</i>	<i>75%</i>
<i>Bewohnerparken</i>	<i>1.014</i>	<i>82%</i>	<i>92%</i>
öffentlich zugängliche Parkplätze	3.282	59%	19%
<i>Parkhäuser</i>	<i>2.539</i>	<i>58%</i>	<i>11%</i>
<i>Parkplätze</i>	<i>474</i>	<i>62%</i>	<i>51%</i>
<i>sonstige</i>	<i>269</i>	<i>65%</i>	<i>0%</i>
öffentlich zugängliche Kundenparkplätze des Einzelhandels	87	91%	28%
Behinderten-Parken	60	27%	32%
gesamt	4.852	65%	39%

Tab. 4.2 Auslastung Kfz-Parken in der Innenstadt

Zusätzlich können der Innenstadt in unmittelbar angrenzenden Bereichen weitere öffentlich zugängliche Parkflächen mit rund 3.900 Stellplätzen für Kunden-, Besucher und Beschäftigtenparken, davon 2.100 Stellplätze in an das innenstadtbezogene Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäusern und -plätzen, insbesondere auf dem Schlossplatz zugeordnet werden. Ca. 1.500 Straßenparkplätze sind zu etwa einem Drittel als Bewohnerstellplätze gekennzeichnet.

Darüber hinaus stehen unmittelbar außerhalb des Untersuchungsraumes weitere ca. 1.900 Stellplätze in den Parkhäusern Cineplex, Stadthaus 3 und am Coesfelder Kreuz zur Verfügung, die ebenfalls ans Parkleitsystem angeschlossen sind.

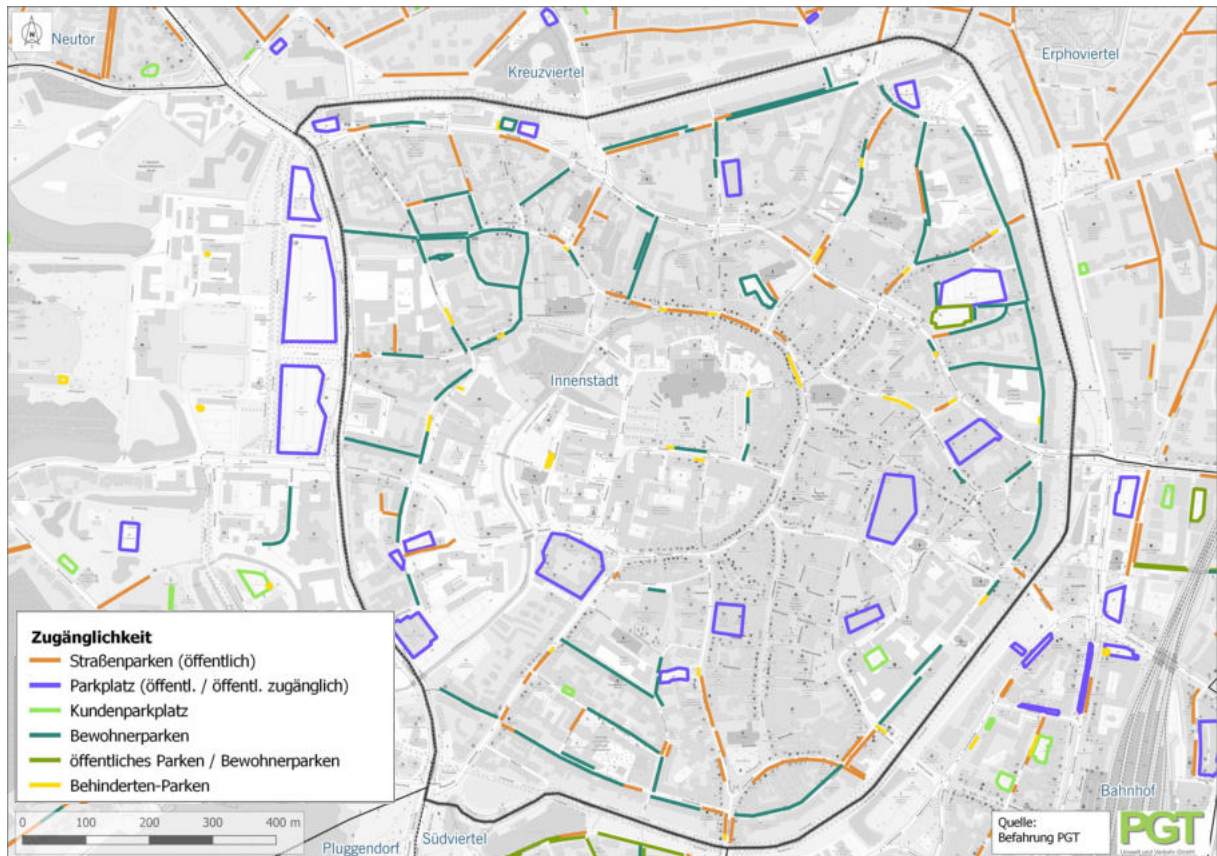


Abb. 4.2 Lage und Zugänglichkeit der Stellplätze in der Innenstadt

Sonderregelungen für das Parken von Lieferdiensten, Pflegediensten oder weiteren Dienstleistern wie Handwerker sind abseits der geltenden Regelungen für die Belieferung der Fußgängerzone nur in wenigen Ausnahmefällen vorhanden bspw. in der Königsstraße.

Die Stellplätze in der Innenstadt werden wie folgt bewirtschaftet:

- Zweidrittel der Stellplätze in der Innenstadt sind mit Parkscheinregelung bewirtschaftet (ca. 3.300 Stellplätze).
- Parkscheibenregelungen gibt es nur in wenigen Ausnahmefällen.
- 8% der Stellplätze sind unbewirtschaftet.
- Die Parkhäuser im Untersuchungsraum sind gebührenpflichtig und ohne Parkzeitbeschränkung nutzbar.
- Die gebührenpflichtigen Stellplätze im Straßenraum haben eine Parkdauerbegrenzung auf max. zwei Stunden, in wenigen Ausnahmen eine auf max. vier Stunden beschränkte Parkzeit.
- Darüber hinaus gibt es Bewohnerparkbereiche (Bewohnerparkzonen A, B, C und E) bspw. im Kuh- und im Martiniviertel.

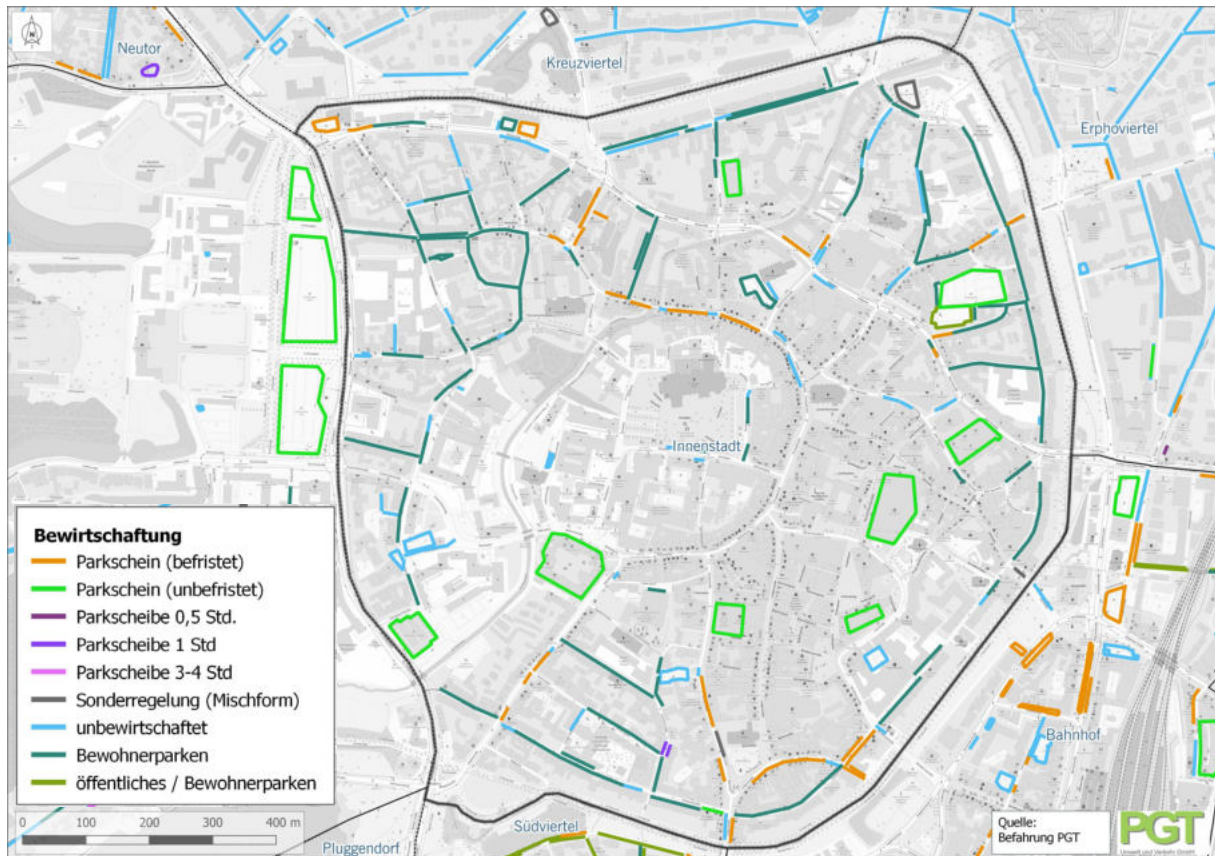


Abb. 4.3 Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt

4.2.2 Auslastung Kfz-Stellplätze

Die öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Parkplätze in der Innenstadt sind an Normalwerktagen tagsüber zu ca. 60% ausgelastet. Ihre nächtliche Auslastung liegt sogar bei nur ca. 40%.

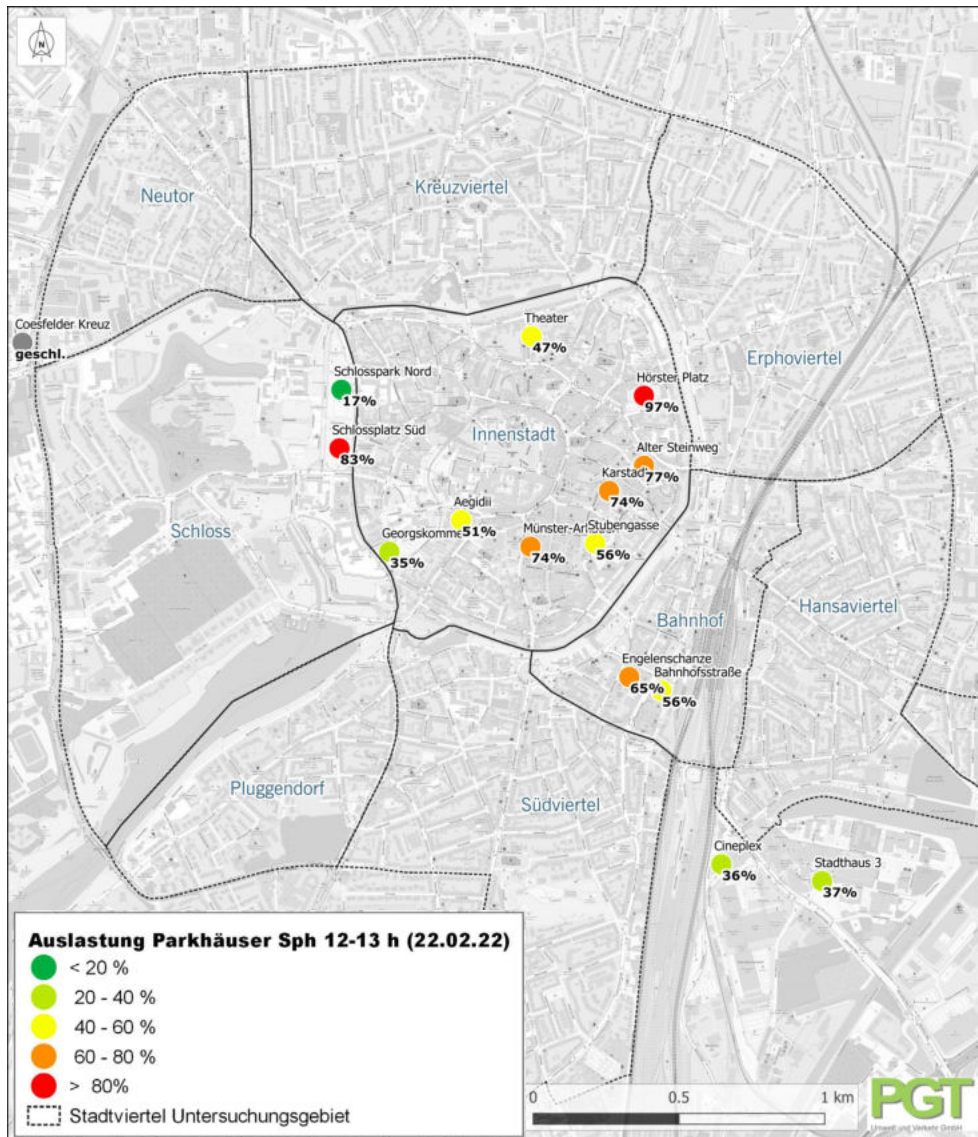


Abb. 4.4 Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze am Werktag (tags)

Die Stellplätze im Straßenraum hingegen sind in vielen Wohnstraßen insbesondere nachts vollständig ausgelastet (vgl. Abb. 4.5). Damit erreicht die Auslastung der Wohnstraßen in der Innenstadt vergleichbare Werte wie in den Vierteln mit geringem Stellplatzangebot, z.B. im Kreuzviertel.

Eine Doppelnutzung von Kundenparkplätzen bspw. Parkplätzen des Einzelhandels in den Abend- und Nachtzeiträumen für Bewohner / Bewohnerinnen, die außerhalb der Geschäftszeiten als öffentlicher Parkraum freigegeben sind, gibt es derzeit in Untersuchungsgebiet nicht. Damit bleibt ein großes Potential an Stellflächen im Abend- und Nachtzeitraum ungenutzt.

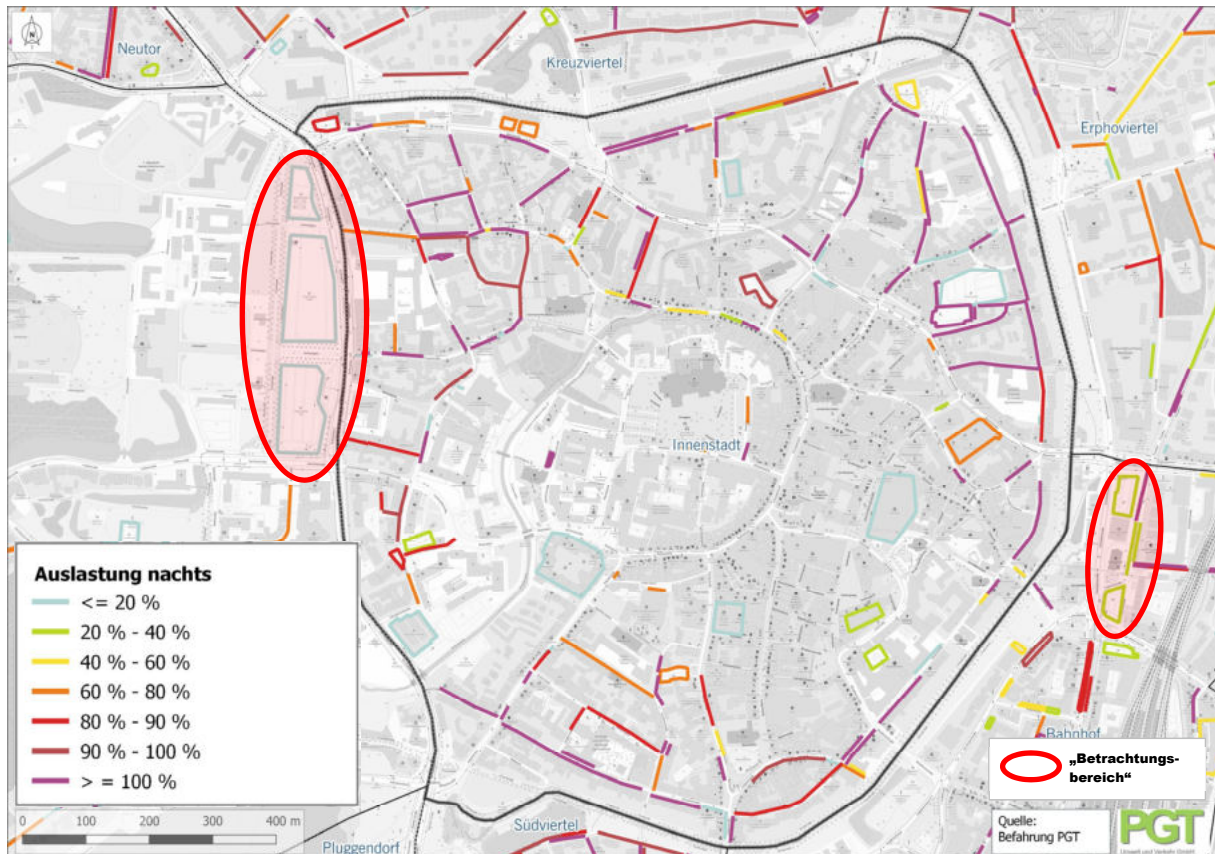


Abb. 4.5 Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt – nachts

Die Situation der Stellplatzauslastung in der Innenstadt kann nicht ohne Berücksichtigung der unmittelbar angrenzenden Parkflächen beurteilt werden (vgl. Betrachtungsbereiche in Abb. 4.5).

Die Darstellung der nächtlichen Auslastung (vgl. Abb. 4.5) zeigt, dass es viele Bereiche im westlichen Stadtquartier gibt (insbesondere im Bereich Schloss, aber auch im Bereich des östlichen Bahnhofs bzw. des an die Innenstadt angrenzenden Bahnhofs), in denen nachts die Stellplatzauslastung wesentlich geringer ist als tags. Dies betrifft, neben den öffentlichen Straßenparkplätzen, vor allen Dingen die öffentlich zugänglichen Parkhäuser, in denen nachts Kapazitäten frei sind, die tagsüber nicht nur von Kunden, sondern auch von Beschäftigten in unterschiedlicher Art und Weise genutzt werden.

Diese Stellplätze, die zu einkaufstarken Zeiten an Wochenenden besonders von Kunden nachgefragt werden und zu einer Auslastung der an das PLS angeschlossenen Stellplätze von bis zu 100% führen, sind bei der Bewertung der Situation der Innenstadt mit einzubeziehen.

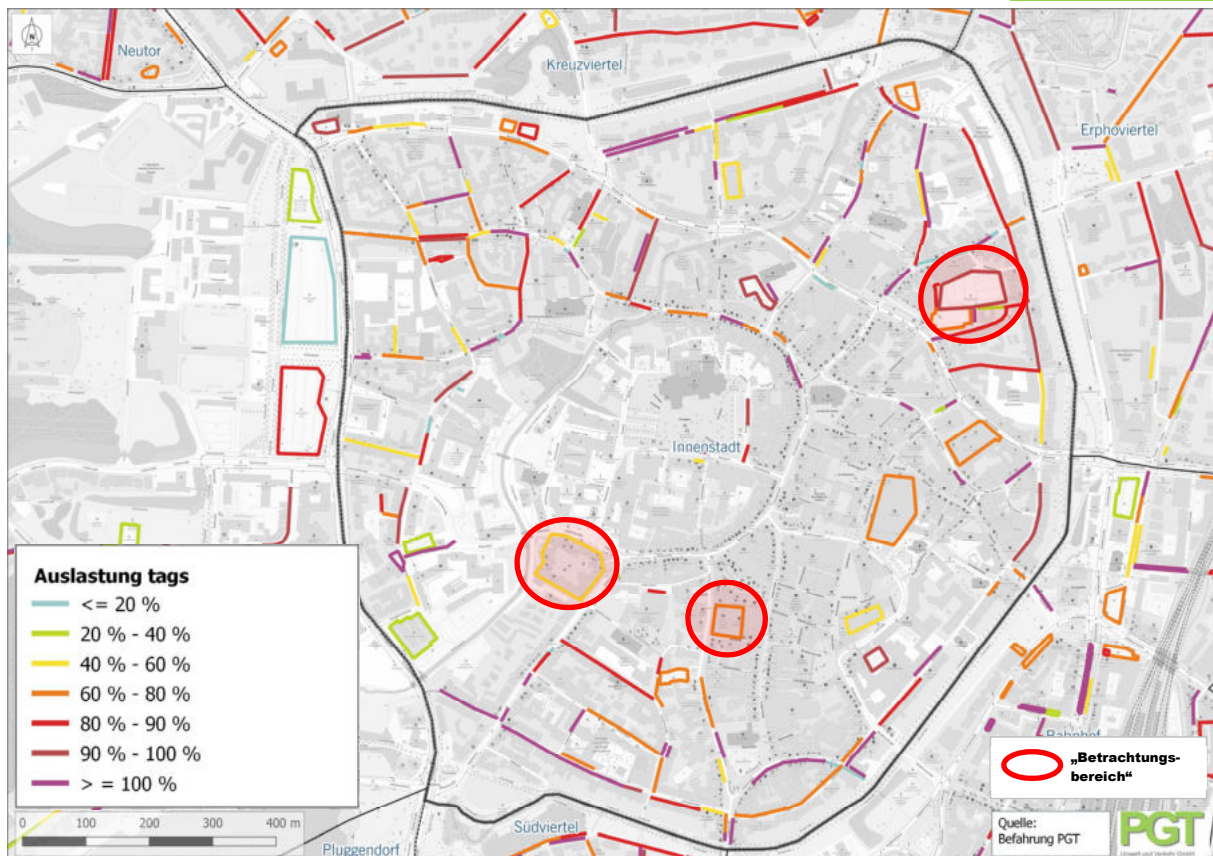


Abb. 4.6 Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt – tags

Aufgrund der großen Bedeutung der Innenstadt für die Kunden und der deutlich erhöhten Nachfrage an Samstagen, Spitzentagen im Advent sowie veranstaltungsbezogenen Tagen wird nachfolgend die Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser (PH) und Parkplätze (PP) angeführt (vgl. Tab. 4.3 bis Tab. 4.5). Diese sind in besonderem Maß relevant für Innenstadtbesuche von für Kunden, aber auch für Beschäftigte und den Wirtschaftsverkehr. An Adventssamstagen ist zudem das Parkhaus Coesfelder Kreuz geöffnet. Dieses ist nachrichtlich ebenso wie die Parkhäuser Cineplex und Stadthaus 3 der Kategorie „sonstige“ zugeordnet, da sie außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen.

Parkhäuser und -plätze nach Vierteln	Kapazität	Normalwerktag 12 Uhr		
		frei (absolut)	belegt (absolut)	belegt (prozentual)
Innenstadt	3.013	1.260	1.753	58%
Bahnhof	791	303	488	62%
Schloss	910	448	462	51%
sonstige (Cineplex, Stadthaus 3)	962	612	350	36%
gesamt	5.676	2.623	3.053	54%

Tab. 4.3 Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Normalwerktag im Jahr 2022 (tags)

Parkhäuser und -plätze nach Vierteln	Kapazität	Normalsamstag 14 Uhr		
		frei (absolut)	belegt (absolut)	belegt (prozentual)
Innenstadt	3.013	344	2.669	89%
Bahnhof	791	338	453	57%
Schloss	910	47	863	95%
sonstige (Cineplex, Stadthaus 3)	962	718	244	25%
gesamt	5.676	1.447	4.229	75%

Tab. 4.4 Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Normalsamstag im Jahr 2022 (tags)

Parkhäuser und -plätze nach Vierteln	Kapazität	Adventssamstag 16 Uhr		
		frei (absolut)	belegt (absolut)	belegt (prozentual)
Innenstadt	3.013	62	2.951	98%
Bahnhof	791	3	788	100%
Schloss	910	2	908	100%
sonstige (Cineplex, Stadthaus 3, Coesfelder Kreuz)	1.831	1.580	251	14%
gesamt	6.545	1.647	4.898	75%

Tab. 4.5 Auslastung der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und Parkplätze an einem Adventssamstag im Jahr 2022 (tags)

Zusammenfassend zeigt die Analyse der an das PLS angeschlossenen Parkhäuser und -plätze folgende Ergebnisse:

- Werktags „moderate“ Auslastung (< 60%)
- Samstags nahezu Vollaustung in der Innenstadt, freie Kapazitäten in randständigen Parkhäusern
- Freie Kapazitäten im Parkhaus Coesfelder Kreuz an Wochenenden (ungenutzt)
- An Spizentagen (Adventssamstage) Vollaustung in der Innenstadt und am Bahnhof, freie Kapazitäten nur in randständigen Parkhäusern
- Freie Kapazitäten nachts

4.2.3 Auslastung Fahrradstellplätze

In der Innenstadt gibt es ca. 3.500 Radstellplätze, die werktags zu ca. 75% ausgelastet sind. Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Verteilung der Abstellanlagen mit Hinweisen zur Auslastung.

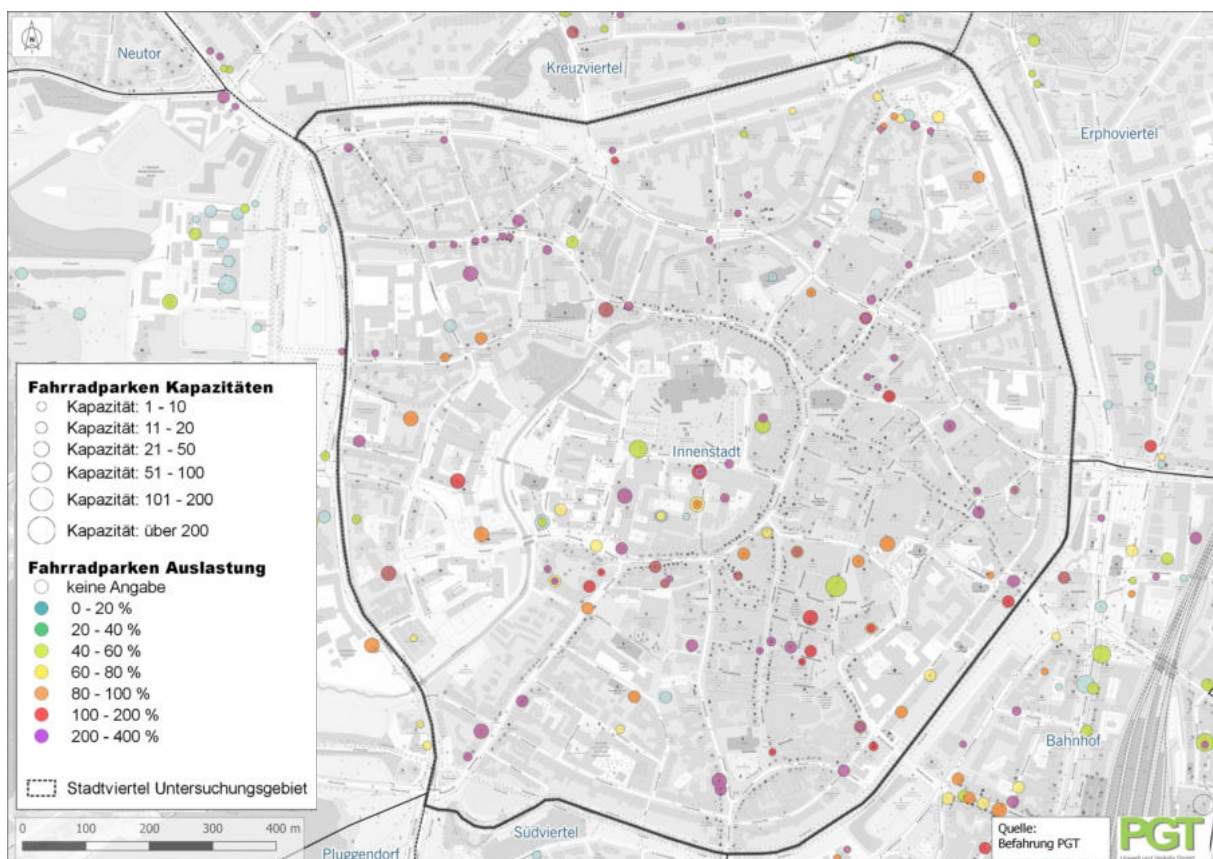


Abb. 4.7 Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Die vorhandenen Abstellanlagen variieren stark in ihrer Beschaffenheit und Größe. Neben einzelnen kleineren Abstellanlagen im Straßenraum gibt es

vor universitären Einrichtungen und anderen Institutionen größere Abstellanlagen mit teils über einhundert Stellplätzen. Nur das „Fahrradlager Stubbengasse“ mit 360 Stellplätzen und die „Arkaden Fahrradstation“ mit 300 Stellplätzen sind bewirtschaftete Fahrradabstellanlagen (Fahrradstationen). Im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms sind in der Innenstadt 884 neue Stellplätze für Fahrräder entstanden (Stand: Februar 2024) und weitere geplant.

Die Auslastung der Fahrradstellplätze in Abstellanlagen stellt nur einen Bruchteil des Fahrradparkens in der Innenstadt dar. Von insgesamt ca. 9.600 geparkten Fahrrädern in der Innenstadt werden ca. 7.000 (legal) auf Gehwegen abgestellt (vgl. Abb. 4.8). Im Gegensatz zu den Wohnvierteln rund um die Innenstadt und das Bahnhofsviertel schränken diese Fahrräder die Nutzbarkeit der Gehwege jedoch nur vereinzelt stark ein, bspw. in der Windhorststraße, der Westseite der Arkaden oder an Markttagen am Domplatz.

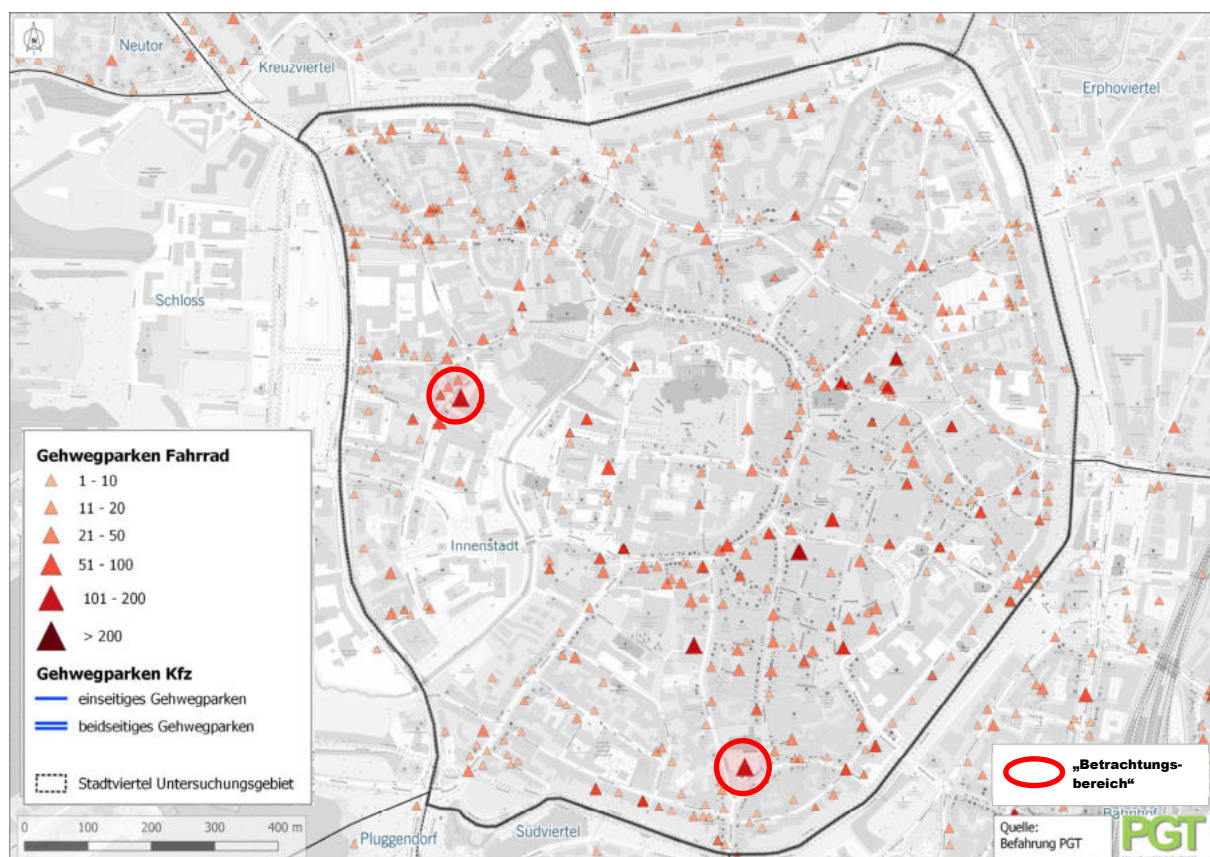


Abb. 4.8 Gehwegparken Fahrrad in der Innenstadt

4.2.4 Zusammenfassung und Bewertung

Die Innenstadt nimmt als zentrales Ziel zahlreicher Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehre eine Schlüsselrolle für das Parken ein. Gleichzeitig ist die Innenstadt auch ein Wohnviertel mit entsprechender Wohnernachfrage nach wohnungsnahen Stellplätzen im Straßenraum. Diese konkurrierenden Nutzungsansprüche führen dazu, dass die ca. 400 öffentlichen Stellplätze im innerstädtischen Straßenraum und Teile der nutzbaren Stellplätze in den Bewohnerparkzonen besonders tagsüber stark ausgelastet sind. Die über 1.000 in Bewohnerparkzonen vorhandenen Stellplätze sind nicht ausreichend die Bewohnerparkraumnachfrage zu bedienen.

Beeinträchtigungen durch geduldetes Kfz-Gehwegparken sind in der Innenstadt selten. Dies ist auf die fast flächendeckende Bewirtschaftung des Parkraums zurückzuführen. Auf Gehwegen geparkte Fahrräder hingegen finden sich in der gesamten Innenstadt, wo sie die Barrierefreiheit unter Umständen einschränken. Im Umfeld zentraler, besucherintensiver Einrichtungen wie bspw. der Universitäts- und Landesbibliothek, dem Marienplatz, dem Einkaufszentrum Münster-Arkaden (insbesondere am westlichen Eingang) sowie dem Domplatz und in der Windhorststraße sind während des Geschäftsbetriebs mehrere Hundert Fahrräder außerhalb von Abstellanlagen teilweise behindernd abgestellt. Die hohe Anzahl der Fahrräder täuscht darüber hinweg, dass das Abstellen vielerorts keinerlei Probleme verursacht. Ein großes Problem im Zusammenhang mit Fahrradparken sind hingegen „aufgegebene“ sog Schrotträder, die dringend benötigte Stellplatzkapazitäten blockieren.

In den an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäusern und -plätzen, die zum Großteil in der Innenstadt gelegen sind, bestehen die größten Verlagerungspotentiale des gesamten Untersuchungsraumes. An Werktagen gibt es tagsüber bis zu 1.200, nachts sogar 2.700 freie Stellplätze. Diese sind für die Umstrukturierung des Parkens in Münster im Sinne der Ziele des INSEK ein bislang ungenutztes Potential.

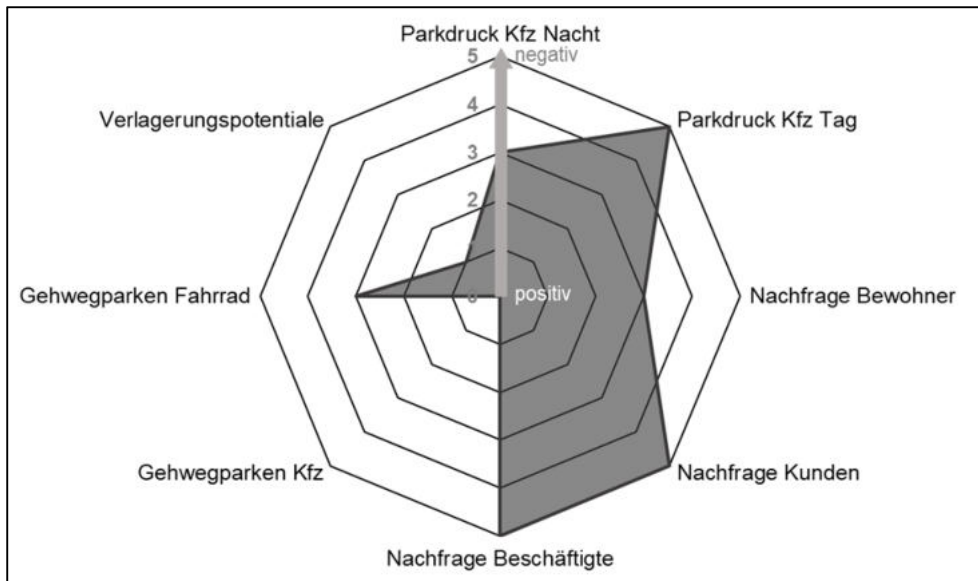


Abb. 4.9 Bewertung Innenstadt

Parkdruck Kfz Nacht

Nachts beträgt die Auslastung des Straßenparkens 87%. Dies ist als sehr hoch anzusehen. Die in der Innenstadt liegenden Parkhäuser sind im Nachtzeitraum gar nicht oder nur gering ausgelastet.

Parkdruck Kfz Tag

Trotz einer Auslastung von „nur“ 80% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck sehr hoch, da einzelne Straßen, wie die Mühlen- oder Schützenstraße, an denen Wohnnutzung vorherrscht, überlastet sind.

Nachfrage Bewohner

Wohnnutzungen sind moderat ausgeprägt, sie befinden sich vor allen Dingen in den Randbereichen der Innenstadt.

Nachfrage Kunden

Die Innenstadt ist der zentrale Einkaufsstandort Münsters. Darüber hinaus gibt es in der Innenstadt überregional relevante Sehenswürdigkeiten wie bspw. den Dom, die Lambertikirche sowie den Prinzipalmarkt mit dem historischen Rathaus des Westfälischen Friedens, die zahlreiche Besucher anziehen. Dementsprechend ist die Kundennachfrage nach Stellplätzen sehr hoch.

Nachfrage Beschäftigte

Neben den Geschäften des Einzelhandels gibt es in der Innenstadt zahlreiche Arbeitsstätten, z. B. in der Gastronomie, Verwaltung, in kulturellen und universitären Einrichtungen und (weiteren) privaten Unternehmen. Folglich pendeln viele Beschäftigte zum Arbeiten in die Innenstadt. Die Nachfrage nach Stellplätzen für die Beschäftigten ist dementsprechend sehr hoch.

Gehwegparken Kfz

Das geduldeten Parken von Kfz auf Gehwegen ist in der Innenstadt nicht zu beobachten.

Gehwegparken Fahrrad

Auf Gehwegen abgestellte Fahrräder finden sich in der gesamten Innenstadt. In großer Zahl treten sie vor besucherintensiven Einrichtungen, wie bspw. der Universitäts- und Landesbibliothek, dem Marienplatz sowie dem Einkaufszentrum an der Klemensstraße bzw. vor den Münster Arkaden auf, verursachen dort aber nur vereinzelt Probleme für die Begehbarkeit von Gehwegen.

Verlagerungspotentiale

In der Innenstadt bestehen erhebliche Potentiale zur Verlagerung von Stellplätzen aus dem Straßenraum in die Parkhäuser, insbesondere nachts.

4.3 Parken Wohnquartiere (innenstadtnahe Stadtviertel)

4.3.1 Lage, Kapazität, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung

In den die Innenstadt umgebenden Stadtvierteln befinden sich ca. 18.200 Stellplätze. Der folgenden Tabelle sind die Kapazitäten und Auslastungen für den Tag- und Nachtzeitraum nach Art der Zugänglichkeit zu entnehmen:

Art der Zugänglichkeit	Kapazität	Auslastung	
		tags	nachts
Straßenparken	12.549	81%	88%
<i>öffentliches Straßenparken</i>	<i>10.261</i>	<i>80%</i>	<i>87%</i>
<i>Bewohnerparken</i>	<i>2.288</i>	<i>85%</i>	<i>93%</i>
öffentlich zugängliche Parkplätze	3.914	58%	30%
<i>Parkhäuser</i>	<i>1.145</i>	<i>67%</i>	<i>33%</i>
<i>Parkplätze</i>	<i>973</i>	<i>49%</i>	<i>0%</i>
<i>sonstige</i>	<i>1.796</i>	<i>57%</i>	<i>44%</i>
öffentlich zugängliche Kundenparkplätze des Einzelhandels	1.635	46%	23%
Behinderten-Parken	60	48%	45%
gesamt	18.158	73%	70%

Tab. 4.6 Auslastung Kfz-Parken in den innenstadtnahen Stadtvierteln

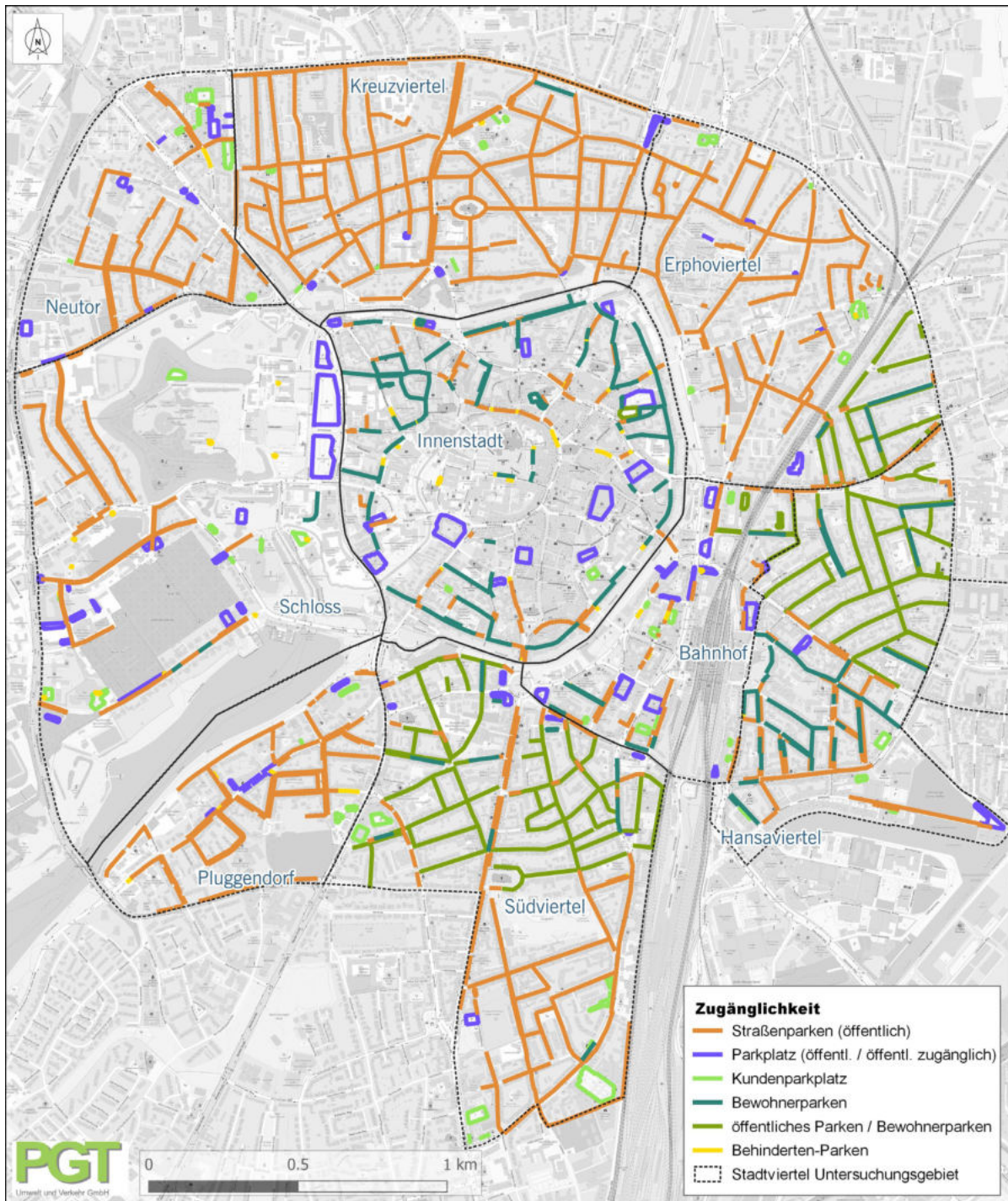


Abb. 4.10 Lage und Zugänglichkeit der Stellplätze im Untersuchungsraum

Neben durch Beschilderung und Markierung zugelassenem Parken auf Gehwegen gibt es in zahlreichen Straßen „geduldetes“ Gehwegparken durch Kfz. Dies betrifft ca. 2.600 Stellplätze, insbesondere in den Straßenräumen des Kreuzviertels, Hansaviertels, Südviertels, Pluggendorf und tlw. Erphoviertel.



Quelle: eigenes Foto

Abb. 4.11 Ladezone Wolbecker Straße

Sonderregelungen für das Parken von Servicedienstleistern o.a. sind nicht vorhanden.

In der Wolbecker Straße sind seit Herbst 2023 erste Ladezonen eingerichtet.

In den innenstadtnahen Stadtvierteln befinden sich ca. 2.200 Stellplätze für Bewohner in Bewohnerparkzonen mit Trennprinzip, d.h. reservierte Stellplätze, die ausschließlich von Bewohnern genutzt werden dürfen. Die übrigen Stellplätze (ca. 10.200) können von allen Verkehrsteilnehmern unter Beachtung der Bewirtschaftungsregeln genutzt werden. Die überwiegende Anzahl (ca. 9.900) dieser Stellplätze ist ohne zeitliche oder monetäre Einschränkung nutzbar. Mit Parkscheinregelungen bewirtschaftete Stellplätze befinden sich insbesondere im Bereich der Geschäftsnutzungen an der Hammer Straße, Warendorfer Straße und Wolbecker Straße. Ca. 300 der Stellplätze in den innenstadtnahen Stadtvierteln sind ausschließlich zeitlich bewirtschaftet.

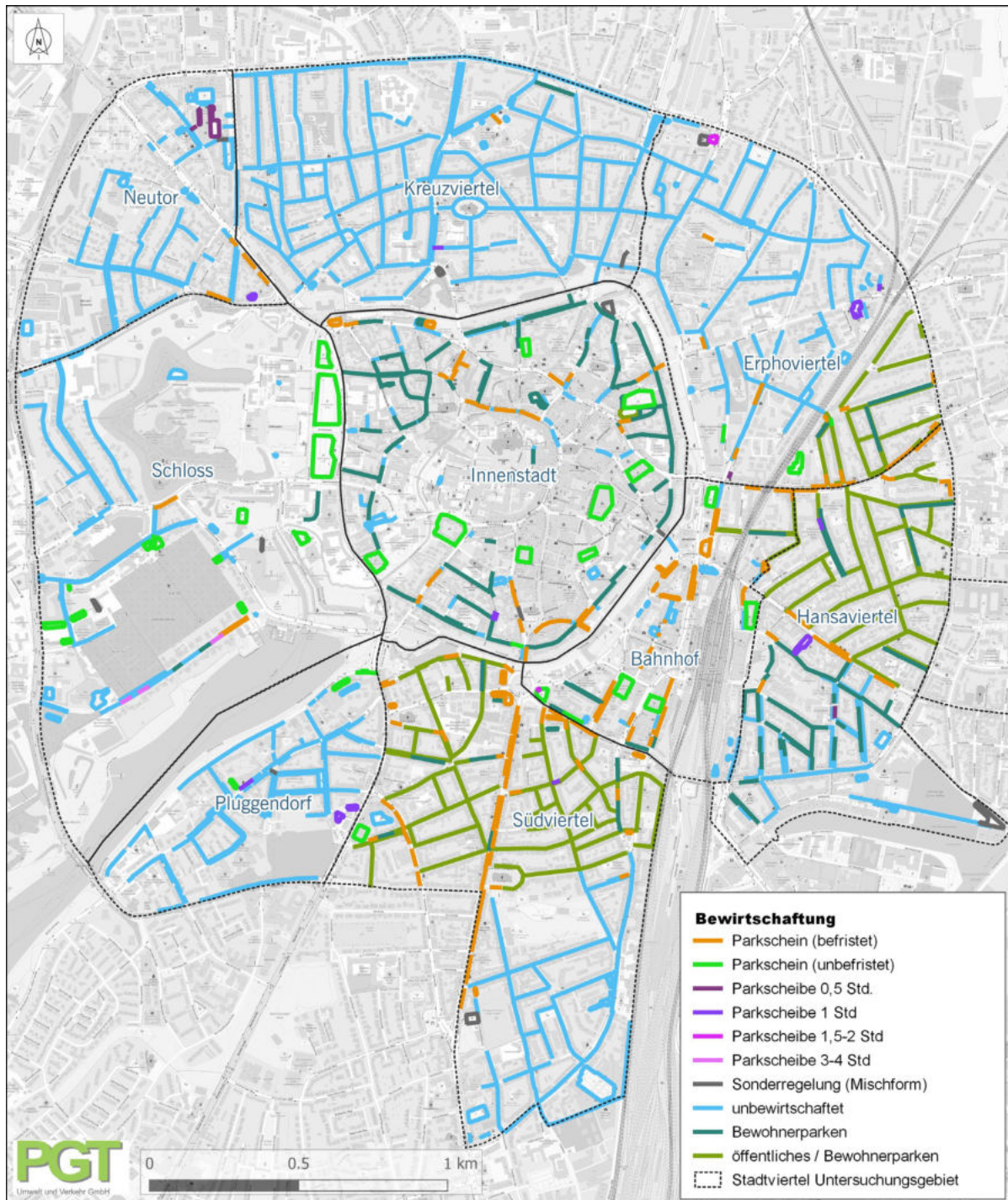


Abb. 4.12 Bewirtschaftung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet

4.3.2 Parkdisziplin

Die Parkraumsituation in den innenstadtnahen Stadtvierteln lässt sich übergreifend wie folgt beschreiben:

- Sehr hohe Auslastung der Stellplätze im Straßenraum
- Geduldetes Gehwegparken in vielen Wohnstraßen

- Regelungen zur Einhaltung von Mindestabständen an Einmündungen und Kreuzungen werden häufig nicht eingehalten
- Abgestellte Fahrräder belegen häufig Restplätze oder -flächen zwischen parkenden Autos und Häuserwänden (vgl. Abb. 4.13)



Quelle: Stadt Münster

Abb. 4.13 Zugestellte Gehwege in der Marientalstraße

Daraus ergeben sich häufig unübersichtliche Querungs- und Einmündungssituationen und eine erhebliche Beeinträchtigung der Nutzung der Gehwege. Diese wird durch das Abstellen von Mülltonnen auf den Gehwegen weiter verstärkt. Eine verlässliche durchgehende, störungsfreie Nutzung der Gehwege mit Kinderwagen, Rollstuhl und Rollator häufig ist dann nicht mehr möglich. Vielfach weichen Fußgänger auf die weniger befahrenen Fahrbahnen aus. Auch Durchfahrt und Zufahrt für die Rettungsdienste sind teils stark eingeschränkt.

Die Anzahl, der in den innenstadtnahen Stadtvierteln unzulässig, aber „geduldet“ abgestellten Kfz auf Gehwegen, beträgt anhand der Straßenlängen überschlägig ermittelt etwa 2.600 Kfz. Hinzu kommen regelwidrig im Bereich von Einmündungen, Querungen etc. oder trotz unzureichenden Straßenbreiten abgestellte Kfz in ähnlicher Zahl.

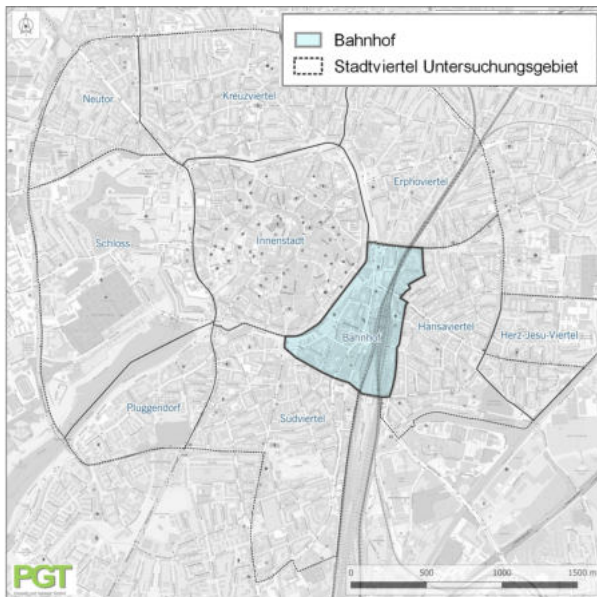
In Einzelfällen gibt es eine legale Nutzung der Gehwege zum Parken, die durch entsprechende Beschilderung gekennzeichnet ist bspw. in der Goldstraße (Fahrradstraße) oder der im Rahmen des 1. Pilotprojektes neu geordneten Melchersstraße.



Abb. 4.14 Gehwegparken Kfz im Untersuchungsraum

Um die Situation in den innenstadtnahen Stadtvierteln genauer zu beschreiben, sind deren Auslastung und besondere Merkmale in den nachfolgenden Kapiteln einzeln aufgeführt.

4.3.3 Bahnhofsviertel im Profil



Das Bahnhofsviertel nimmt unter den innenstadtnahen Stadtvierteln eine Sonderstellung ein. Es gehört nicht zum Altstadtbereich, verfügt jedoch über eine intensive Geschäftsnutzung und ist mit dem Bahnhof zentraler Zubringer, Anlauf- und Umsteigepunkt für Bewohner, Beschäftigte und Besucher der (Innen-)Stadt, die mit

der Bahn anreisen. Zugleich sind dort die zentralen P+R- und Bike+Ride(B+R)-Standorte angesiedelt.

Kfz-Parken

Von den ca. 1.950 Stellplätzen im Bahnhofsviertel befinden sich ca. 1.450 auf öffentlich zugänglichen Parkflächen (inkl. Parkhäusern). Im Straßenraum gibt es ca. 300 öffentliche und ca. 100 für Bewohner reservierte Stellplätze. Die verbleibenden 100 Stellplätze sind Kunden- oder Behinderten-Stellplätze.

Die Straßenparkplätze sind überwiegend mit Kurzzeitparkregelung bewirtschaftet. Die maximale Parkdauer beträgt in der Regel eine Stunde.

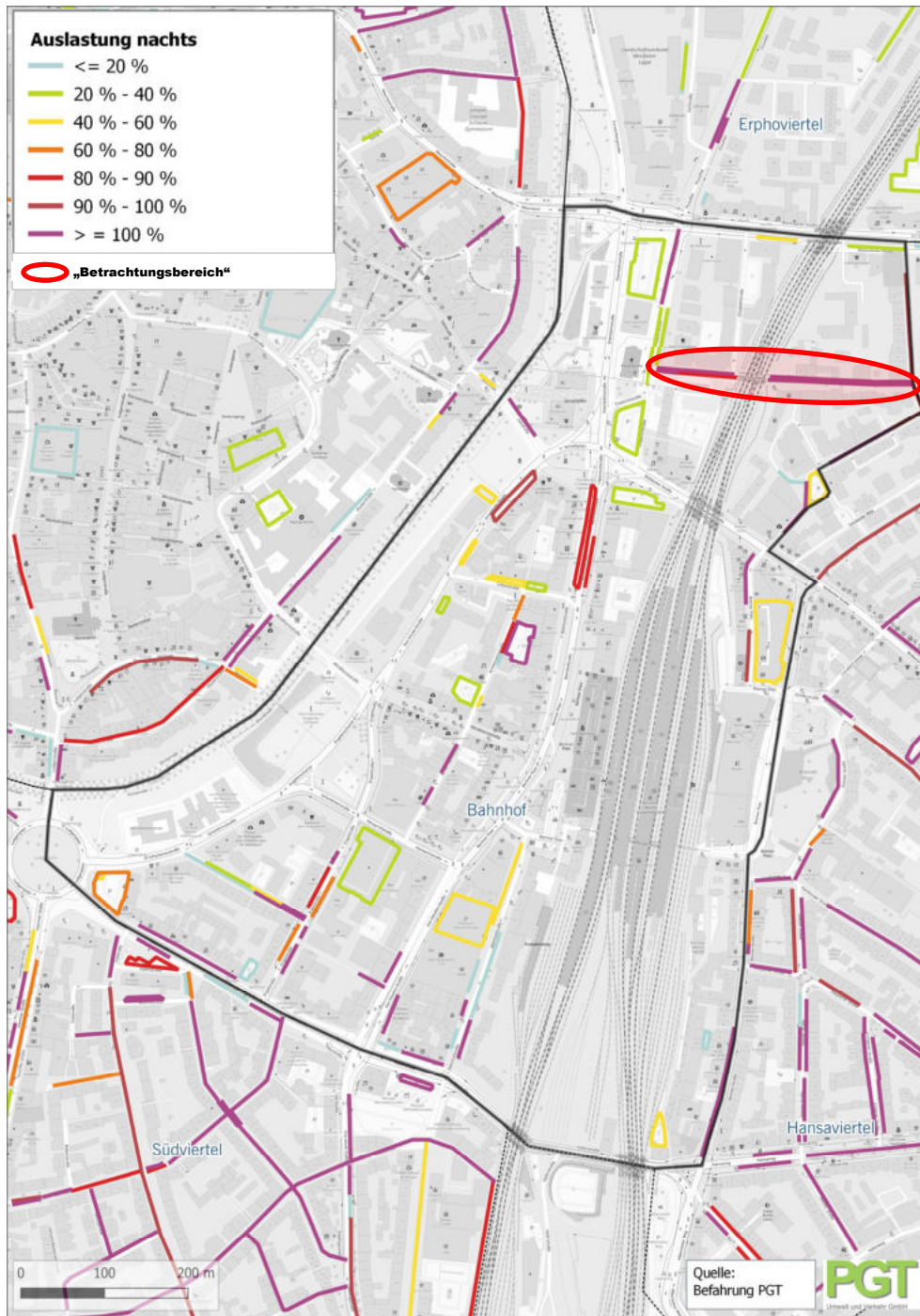


Abb. 4.15 Auslastung Kfz-Stellplätze im Bahnhofsviertel – nachts

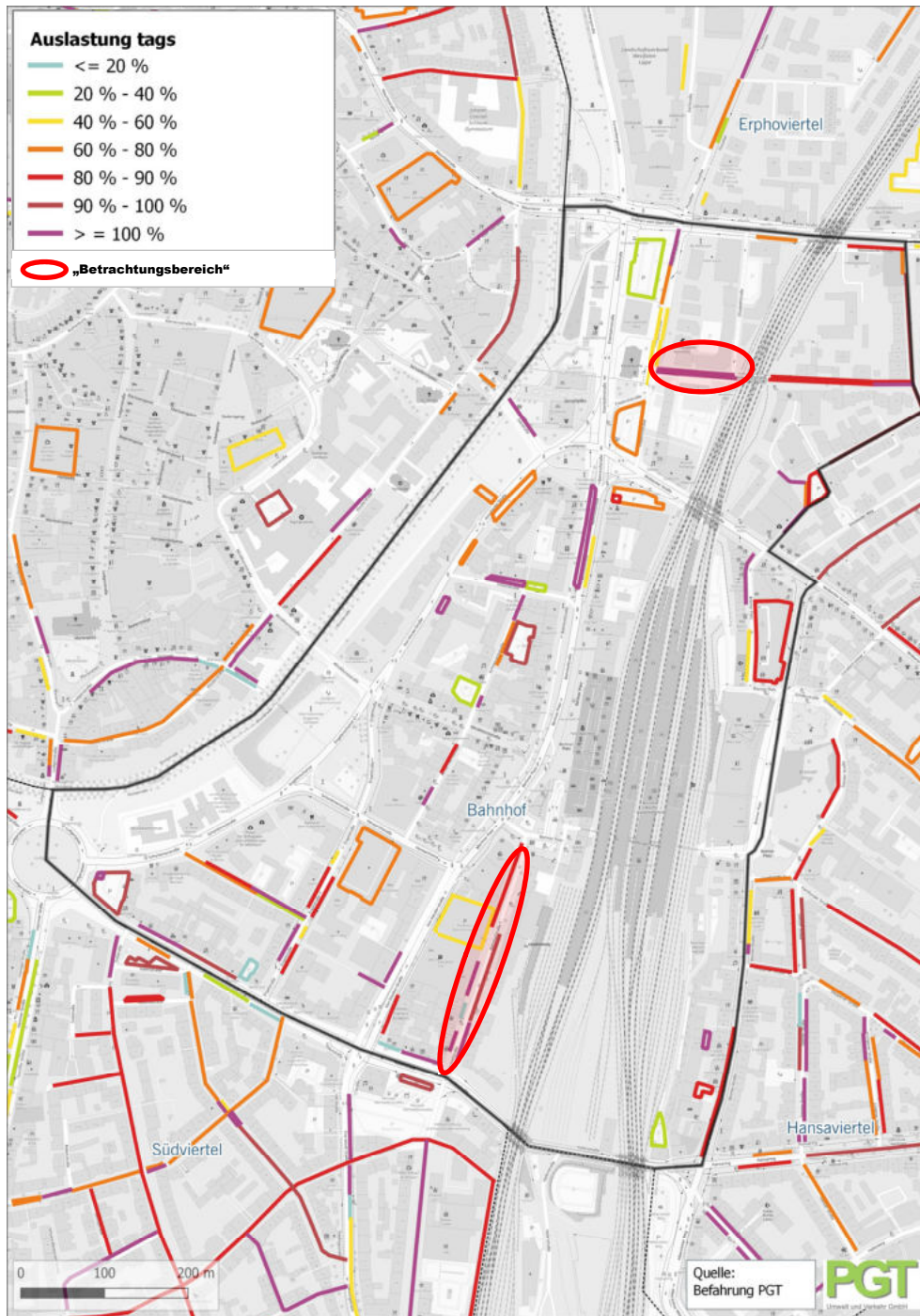


Abb. 4.16 Auslastung Kfz-Stellplätze im Bahnhofsviertel – tags

Im Bahnhofsviertel besteht tagsüber ein hoher Parkdruck z.B. in der Bahnhofstraße und Johannerstraße. In der Summe liegt die Auslastung im Straßenraum tags bei 82%. Nachts ist die Auslastung im Straßenraum mit 73% geringer. Der hohe Parkdruck tags entsteht durch Mitarbeiter, Kunden und Besucher. Der Parkdruck durch Bewohner ist demgegenüber geringer.

Die Parkhäuser/-plätze im Bahnhofsviertel sind an Normalwerktagen tagsüber zu 62% ausgelastet.

Fahrradparken

Im Bahnhofsviertel stehen ca. 8.500 Stellplätze für Fahrräder in Abstellanlagen zur Verfügung, ca. 5.300 davon befinden sich in der Fahrradstation westlich des Bahnhofs (3.500 Stellplätze) und in der Fahrradstation im Hansator, östlich des Bahnhofs (1.800 Stellplätze). Alle Fahrradstellplätze außerhalb dieser Fahrradstationen sind unbewirtschaftet.

Im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs befinden sich Abstellmöglichkeiten in Doppelstockparkern, wie z.B. auf dem Berliner Platz. Im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms sind im Bahnhofsviertel 260 neue Fahrradstellplätze hergestellt worden (Stand Februar 2024).

Die Abstellanlagen im Bahnhofsbereich sind zum Teil über ein vielfaches ihrer eigentlichen Kapazität hinaus ausgelastet (z.B. in der Brockhoffstraße und Bahnhofstraße). Darüber hinaus sind ca. 1.600 Fahrräder im näheren Bahnhofsbereich auf Gehwegen abgestellt. Besonders betroffen und störend sind Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz und in der Windthorststraße, die als Hauptfußwegeverbindung vom Bahnhof in die Innenstadt von zentraler Bedeutung ist.

Das Abstellen der Fahrräder auf den Gehwegen schränkt die Barrierefreiheit sowie die Aufenthaltsqualität tlw. stark ein. Es bleibt abzuwarten, ob die Akzeptanz des östlichen Fahrradparkhauses am Hansator in Zukunft steigt. Hier bestehen im Bahnhofsviertel die größten Potentiale zur Entlastung der Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und zur Entlastung der Gehwege vom Fahrradparken.

Die Auslastung der Radstellplätze in den Randbereichen des Viertels ist gering (vgl. Abb. 3.7).

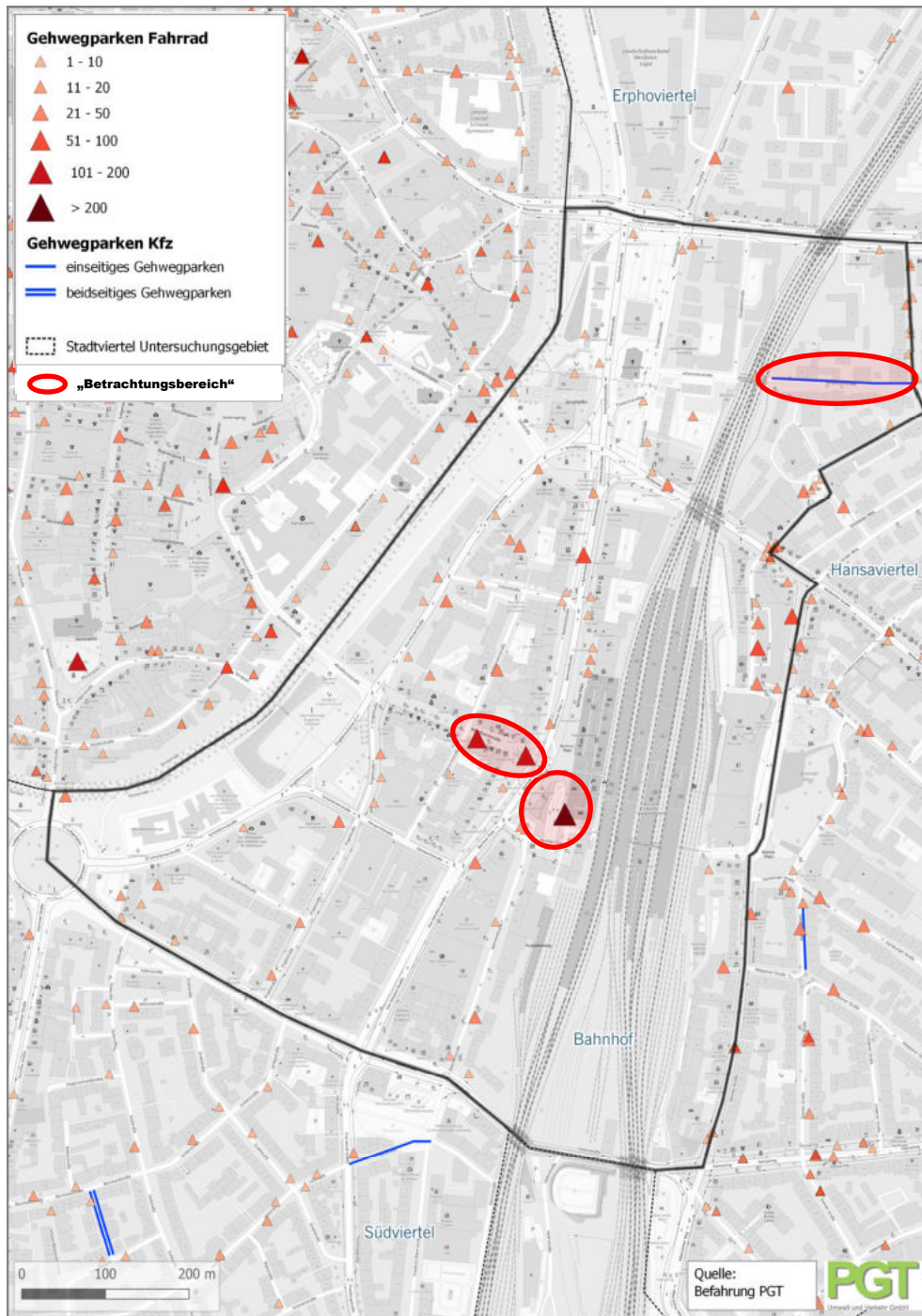


Abb. 4.17 Gehwegparken im Bahnhofsviertel

Bewertung

Das dringendste Problem im Bahnhofsviertel bezogen auf die Parksituation besteht im Fahrradparken. Trotz eines großen Angebots an Fahrradstellplätzen im Straßenraum und in den Fahrradparkhäusern wird fast jedes zweite Fahrrad außerhalb von Abstellanlagen geparkt. Die Annahme, dass die kostenfreien Stellplätze im Straßenraum den kostenpflichtigen in den

Fahrradparkhäusern vorgezogen werden, greift insofern zu kurz, als dass erstere zu 40% nicht ausgelastet sind. Der größte Handlungsbedarf besteht auf dem Bahnhofsvorplatz und in der Windthorststraße.

Das Kfz-Parken am Bahnhof ist tagsüber hochausgelastet. Allerdings stehen in den Parkhäusern ausreichend weitere Stellplatzangebote bereit, um die bestehende Überlastung im Straßenraum zu übernehmen.

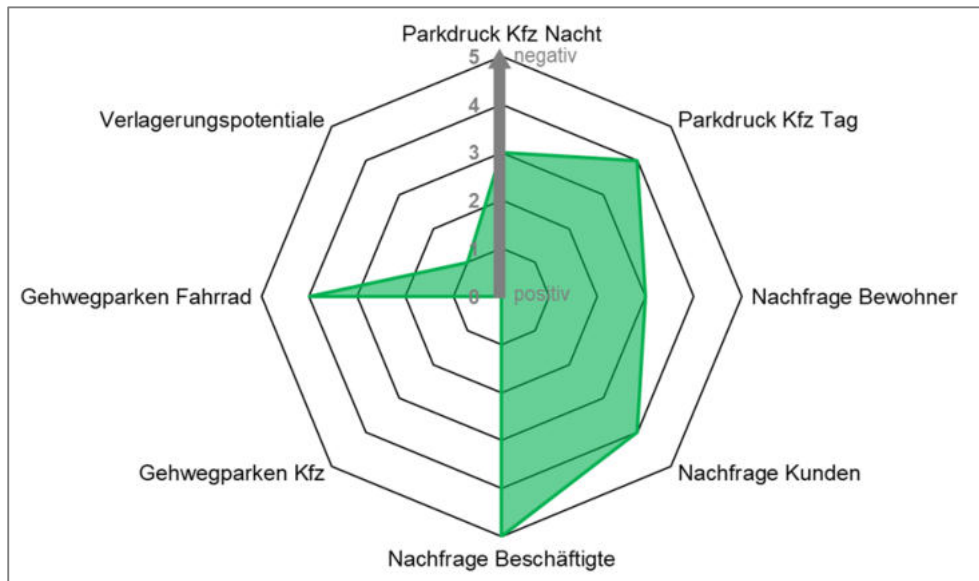


Abb. 4.18 Bewertung Bahnhofsviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 73% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts moderat. In einzelnen Straßenabschnitten kommt es dennoch zu Überlastungen, z.B. in der Johanniterstraße.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 82% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch. In einzelnen Straßenabschnitten kommt es dennoch zu Überlastungen, z.B. in der Bahnhofstraße oder der Johanniterstraße.

Nachfrage Bewohner

Die Nachfrage durch Wohnnutzungen im Bahnhofsviertel ist nicht so hoch wie in Nachbarquartieren.

Nachfrage Kunden

Geschäftsnutzung im Bahnhof und Bahnhofsumfeld sowie in der Windthorststraße und die P+R Bedarfe bestimmen die Nachfrage.

Nachfrage Beschäftigte

Geschäftsnutzung im Bahnhof und Bahnhofsumfeld sowie in der Windthorststraße und die P+R Bedarfe bestimmen die Nachfrage.

Gehwegparken Kfz

Das geduldete Parken von Kfz auf Gehwegen ist nur in der Johanniterstraße im Bereich östlich der Bahntrasse zu beobachten und stellt somit kein Problem dar.

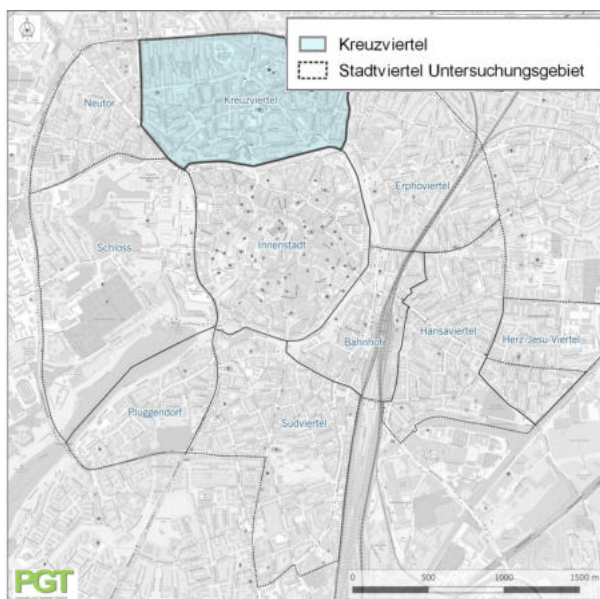
Gehwegparken Rad

Auf Gehwegen abgestellte Fahrräder stellen im Bahnhofsumfeld ein großes Problem dar, wie in der Windthorststraße, die als direkte Zuwegung zum Bahnhof aus Richtung Innenstadt dient.

Verlagerungspotentiale

In den Parkhäusern Engelschanze, Bahnhofsstraße und Bremer Platz bestehen Verlagerungspotentiale zur Entlastung des Straßenparkens.

4.3.4 Kreuzviertel im Profil



Das Kreuzviertel befindet sich im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets und wird durch die Promenade im Süden und den äußeren Erschließungsring im Norden abgegrenzt. Das Viertel ist ein hochverdichtetes Wohnquartier, mit eher geringer Geschäftsnutzung (Restaurants, Cafés) sowie einem Krankenhaus. Die Geschäftsnutzungen befinden sich insbesondere in Abschnitten der Nordstraße und der Kanalstraße sowie im Bereich der westlichen Hoyastraße.

Kfz-Parken

Die Gesamtkapazität der im Kreuzviertel befindlichen Stellplätze beläuft sich auf ca. 3.500. Davon befinden sich ca. 3.350 Stellplätze im Straßenraum, nur ca. 20 sind als Bewohnerstellplätze ausgewiesen. Weitere ca. 20 Stellplätze im Kreuzviertel sind zeitlich oder monetär bewirtschaftet. Kunden-Parkplätze gibt es mit einer Zahl von ca. 150 Stellplätzen, nur sehr wenige.

Die nächtliche Auslastung des Straßenraums ist mit ca. 95% sehr hoch. Eine Voll- bzw. Überauslastung gibt es in mehreren Straßenzügen, z.B. in der Hoyastraße, Melchersstraße, Maximilianstraße und Kapstraße, sodass hier kaum Entlastungspotentiale vorhanden sind.

Tags liegt die Auslastung im Kreuzviertel bei 79%, sodass von einer hohen Nachfrage an Stellplätzen durch Bewohner ausgegangen werden kann. Dennoch gibt es auch tagsüber in Teilbereichen eine hohe bis vollständige Auslastung bspw. im Bereich des Krankenhauses und den geschäftlich genutzten Bereichen, wie an der Heilig-Kreuz-Kirche.

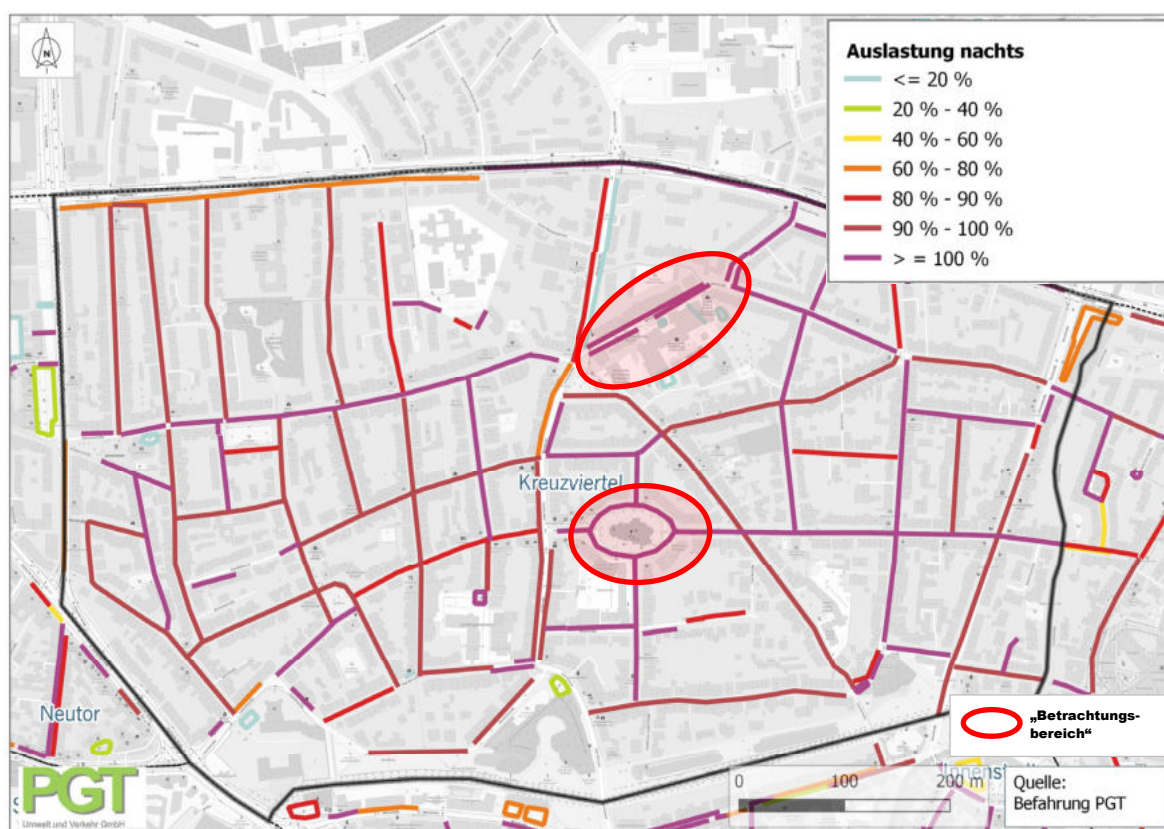


Abb. 4.19 Auslastung Kfz-Stellplätze im Kreuzviertel – nachts

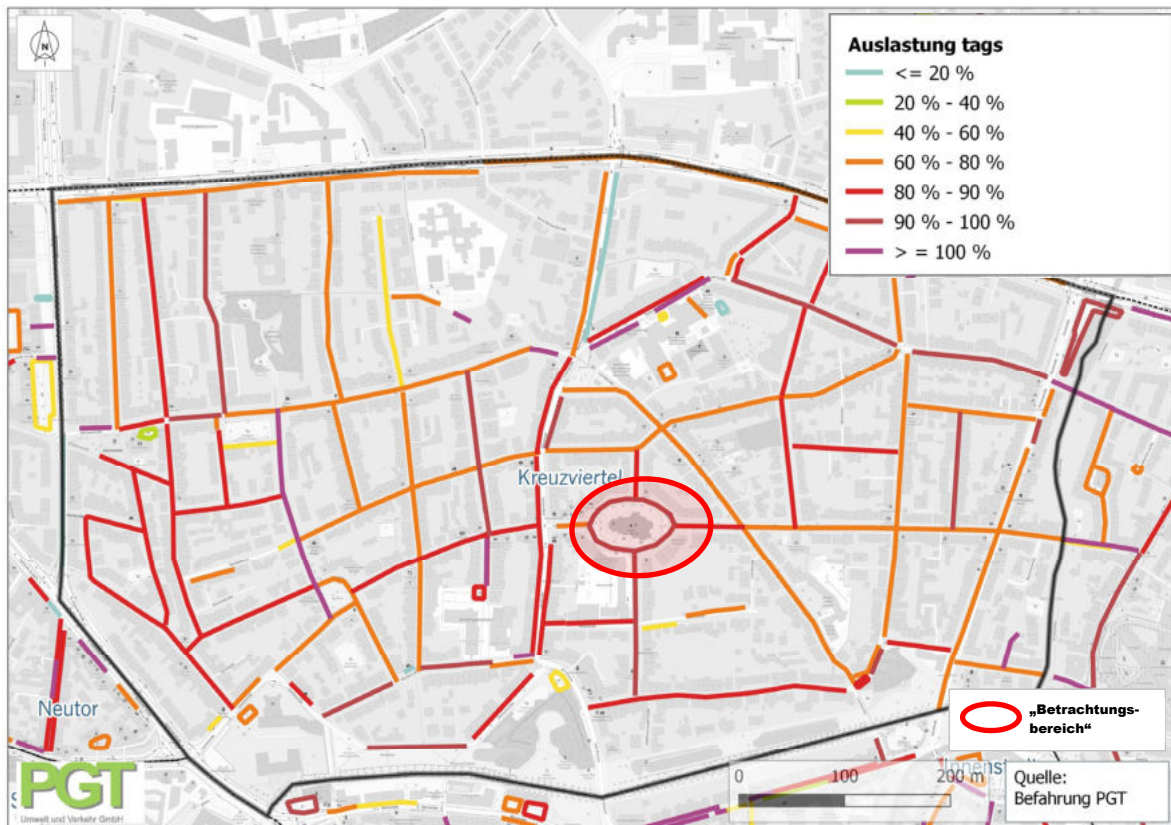


Abb. 4.20 Auslastung Kfz-Stellplätze im Kreuzviertel – tags

Halbhohes Gehwegparken durch Kfz gibt es in weiten Bereichen des Kreuzviertels (vgl. Abb. 4.21). Darüber hinaus sind die Einmündungs- und Kreuzungsbereiche sowie weitere Querungsbereiche häufig durch parkende Autos zugestellt, z.B. im Umfeld der Heilig-Kreuz-Kirche. In der Kanalstraße werden Parkstreifen zum Längsparken mitunter quer beparkt, was mit Einschränkungen auf angrenzenden Gehwegen einhergeht.

Die tags im „überfüllten“ Straßenraum abgestellten Kfz behindern den Fuß- und den Fahrradverkehr. Straßenparken mit Kurzzeitregelung für Kunden gibt es im Kreuzviertel kaum, sodass die Stellplatzsituation für die geschäftlichen Nutzer / Kunden und Bewohner gleichermaßen unbefriedigend ist.

Fahrradparken

Im Kreuzviertel befinden sich ca. 1.400 Stellplätze in Fahrradabstellanlagen, diese sind jedoch nur zu ca. 70% ausgelastet, d.h. es verbleiben rund 400 freie Stellplätze.

Trotz dieser freien Stellplätze gibt es auf den Gehwegen des Kreuzviertels durch ca. 3.400 dort abgestellte Fahrräder sehr viele Störungen. Diese schränken besonders dort die Bewegungsfreiheit auf Gehwegen ein, wo diese bereits beidseitig durch halbhohe Kfz-Parken beansprucht werden, z.B. in der Kinderhauser Straße, Marientalstraße, Kellermannstraße und Coerdestraße.

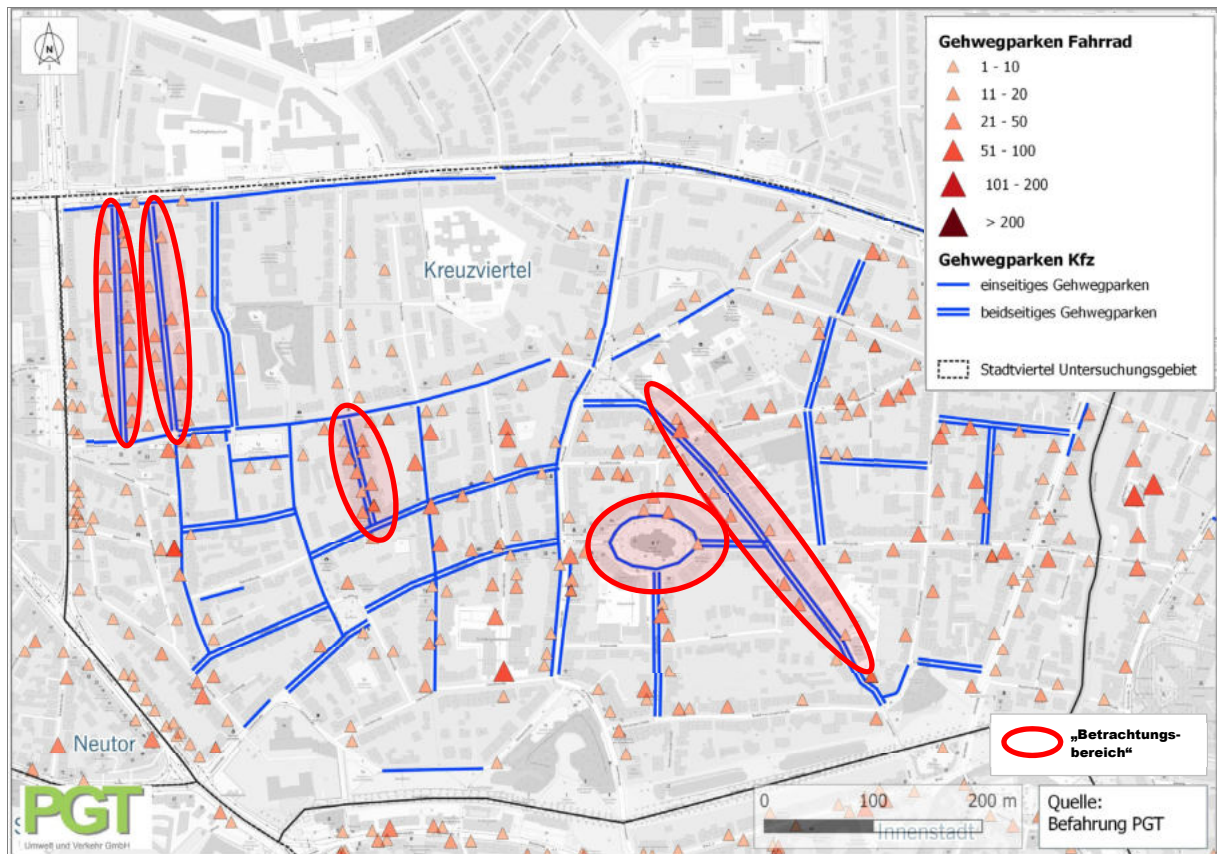


Abb. 4.21 Gehwegparken im Kreuzviertel

Unter Berücksichtigung der ca. 400 freien Stellplätze besteht ein rechnerischer Bedarf an rund 3.000 Radstellplätzen im Straßenraum. Um diese im Straßenraum aufzustellen, müssten insgesamt ca. 300 Kfz-Stellplätze (ca. 9% aller Stellplätze im Straßenraum) entfallen. Im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms sind im Kreuzviertel bislang 224 Fahrradstellplätze geschaffen worden, u.a. in der Gertrudenstraße und Kettelerstraße (Stand: Februar 2024).

Bewertung

Die Parkraumsituation im Kreuzviertel stellt sich in vielerlei Hinsicht als problematisch dar. Die Stellplatznachfrage der Bewohner übersteigt die bestehenden Stellplatzangebote drastisch, sodass der Parkdruck insbesondere im Nachtzeitraum immens ist. In der Folge hat sich das (halbhohe) Parken auf dem Gehweg in vielen Straßenabschnitten etabliert, was die nutzbaren Gehwegbreiten einschränkt. Hinzu kommen die vielfach auf Gehwegen abgestellten Fahrräder und Mülltonnen. Nicht alle Fremdnutzungen der Gehwege durch Kfz und Fahrräder beeinträchtigen den Fußverkehr, da teils ausreichende Gehwegbreiten vorliegen. Nichtsdestotrotz zeigen sich in der Gesamtbewertung nahezu flächenhaft Konfliktpunkte durch Gehwegparken.

Für eine Verlagerung von Kfz-Parken auf öffentliche Parkplätze oder Einzelhandelsparkplätze fehlen im Kreuzviertel geeignete Flächen. Zur Entlastung des Parkdrucks bedarf es folglich anderer Lösungsansätze. Insbesondere die Einrichtung von Bewohnerparkzonen sollte geprüft werden.

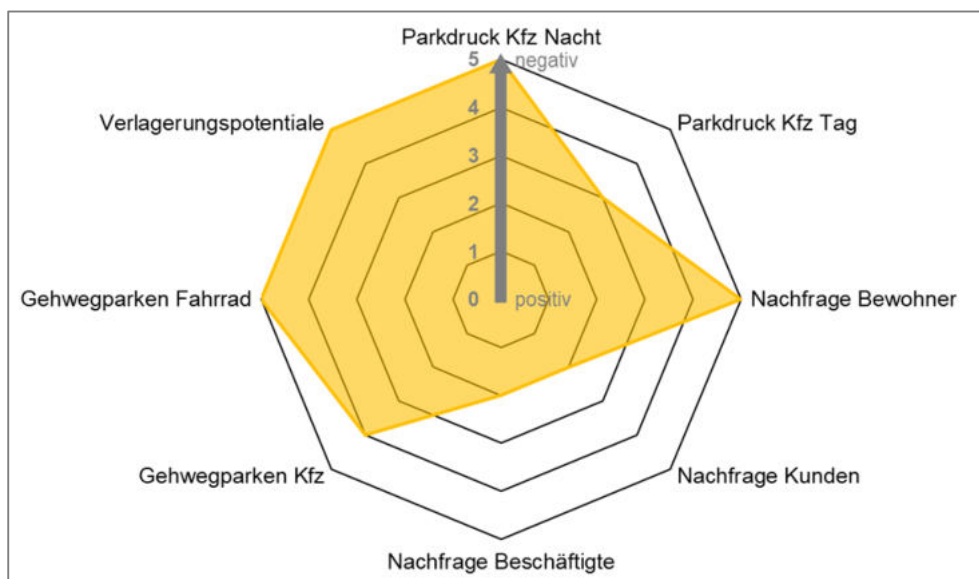


Abb. 4.22 Bewertung Kreuzviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 95% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts sehr hoch. Die meisten Wohnstraßen sind nachts vollausgelastet bzw. überlastet. Die daraus folgenden Parksuchverkehre sind immens.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 79% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch.

Nachfrage Bewohner

Das Viertel ist geprägt durch Wohnnutzung.

Nachfrage Kunden

Es gibt Straßenabschnitte mit Geschäftsnutzung, z.B. in der Nordstraße, Kanalstraße und Hoyastraße.

Nachfrage Beschäftigte

Es gibt wenige Geschäfte und andere Unternehmen im Kreuzviertel.

Gehwegparken Kfz

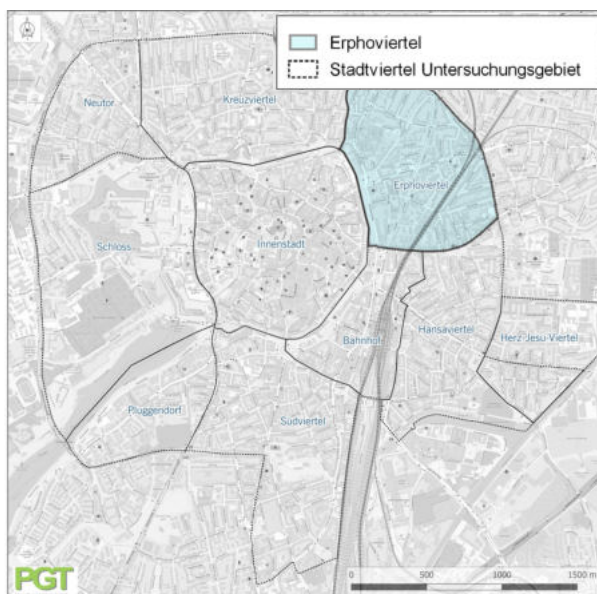
Das geduldete Parken von Kfz auf Gehwegen ist in vielen Straßen zu beobachten.

Gehwegparken Fahrrad

Auf Gehwegen abgestellte Fahrräder finden sich im gesamten Viertel.

Verlagerungspotentiale

Es gibt keine nennenswerten Verlagerungspotentiale innerhalb des Kreuzviertels.

4.3.5 Erphoviertel im Profil

Das Erphoviertel ist ein städtebaulich heterogenes Viertel: Nordwestlich der Bahntrasse befinden sich neben der JVA, Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzung. Die Goldstraße und der Bohlweg sind als Fahrradstraße ausgewiesen. Südöstlich der Bahn befindet sich nahezu ausschließlich Wohnnutzung.

Kfz-Parken

Im Erphoviertel befinden sich ca. 2.100 Stellplätze, davon ca. 1.800 Stellplätze im Straßenraum. Zeitlich bzw. monetär bewirtschaftet sind nur ca. 80 Stellplätze. Der Bereich südöstlich der Bahntrasse ist als Bewohnerparkzone ausgewiesen. Hier befinden sich ca. 280 Bewohnerstellplätze. Im gesamten Viertel gibt es nur wenig öffentlich zugängliches Kundenparken.

Die Auslastung der Parkplätze im Straßenraum liegt tags und nachts mit ca. 85% etwa gleich hoch. Tags wird der Parkdruck in erster Linie durch Beschäftigte, Kunden und Bewohner, nachts allein durch Bewohner verursacht. Nächtlicher Parkdruck besteht v.a. südöstlich der Bahntrasse, aber bspw. auch in der Goldstraße.

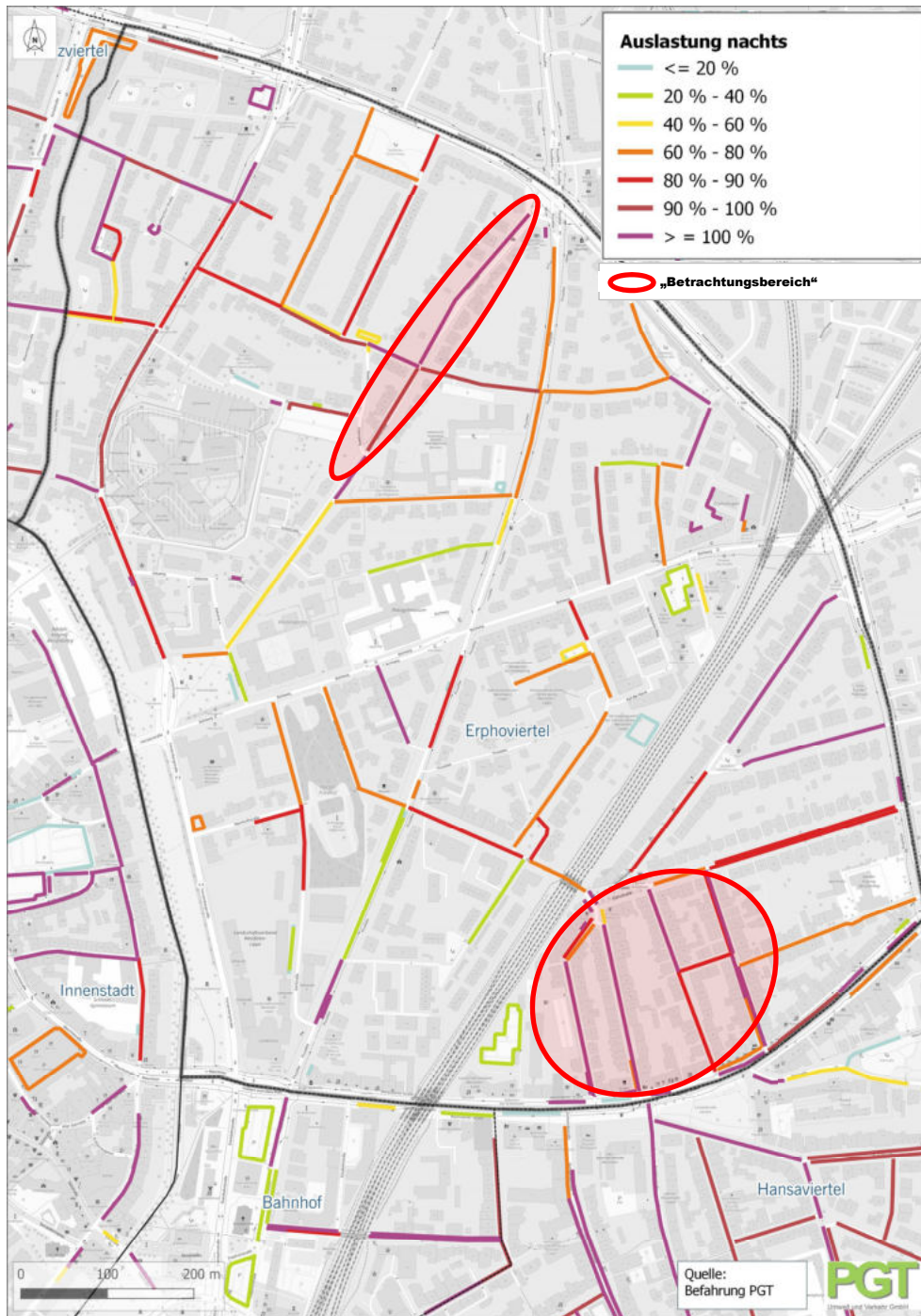


Abb. 4.23 Auslastung Kfz-Stellplätze im Erphoviertel – nachts

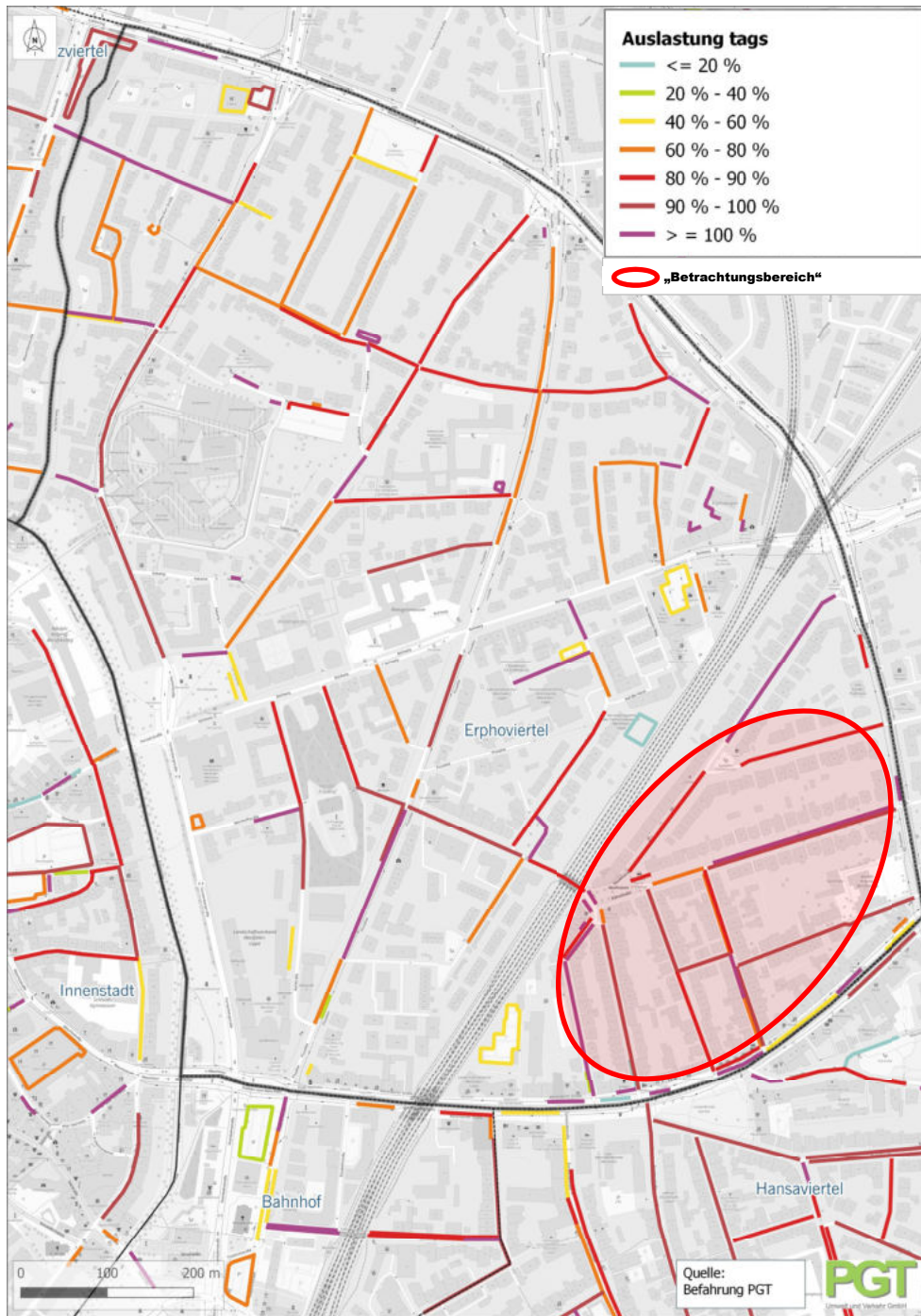


Abb. 4.24 Auslastung Kfz-Stellplätze im Erphoviertel – tags

Insbesondere die ausgewiesenen Bewohnerparkplätze sind nachts sehr hoch ausgelastet. Da die öffentlichen Parkplätze außerhalb des Straßenraums und die öffentlich zugänglichen (Kunden-) Parkplätze nachts nur zu ca. 30% ausgelastet sind, gibt es nachts in der Summe freie Kapazitäten.

Neben dem legalen (markierten und beschilderten) halbhohen Gehwegparken in der Goldstraße (Fahrradstraße), findet „geduldetes“ Gehwegparken in weiteren Straßen bspw. Kolpingstraße, Enkingweg und Overbergstraße, statt.

Fahrradparken

Insgesamt gibt es ca. 1.300 auf Gehwegen abgestellte Fahrräder. Die im Viertel vorhandenen Fahrradabstellanlagen mit ca. 800 Stellplätzen sind jedoch nur zu ca. 50% ausgelastet. Zusätzlich zu den Störungen durch das geduldete Gehwegparken gibt es weitere Störungen durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder, insbesondere im Bereich Staufenstraße und Overbergstraße östlich der Bahn bzw. in der Eckenerstraße nördlich der Bahn. Eine Doppelbelastung der Gehwege durch halbhohes Kfz-Parken und abgestellte Fahrräder kommt vereinzelt in Auf der Horst und im Enkingweg vor.

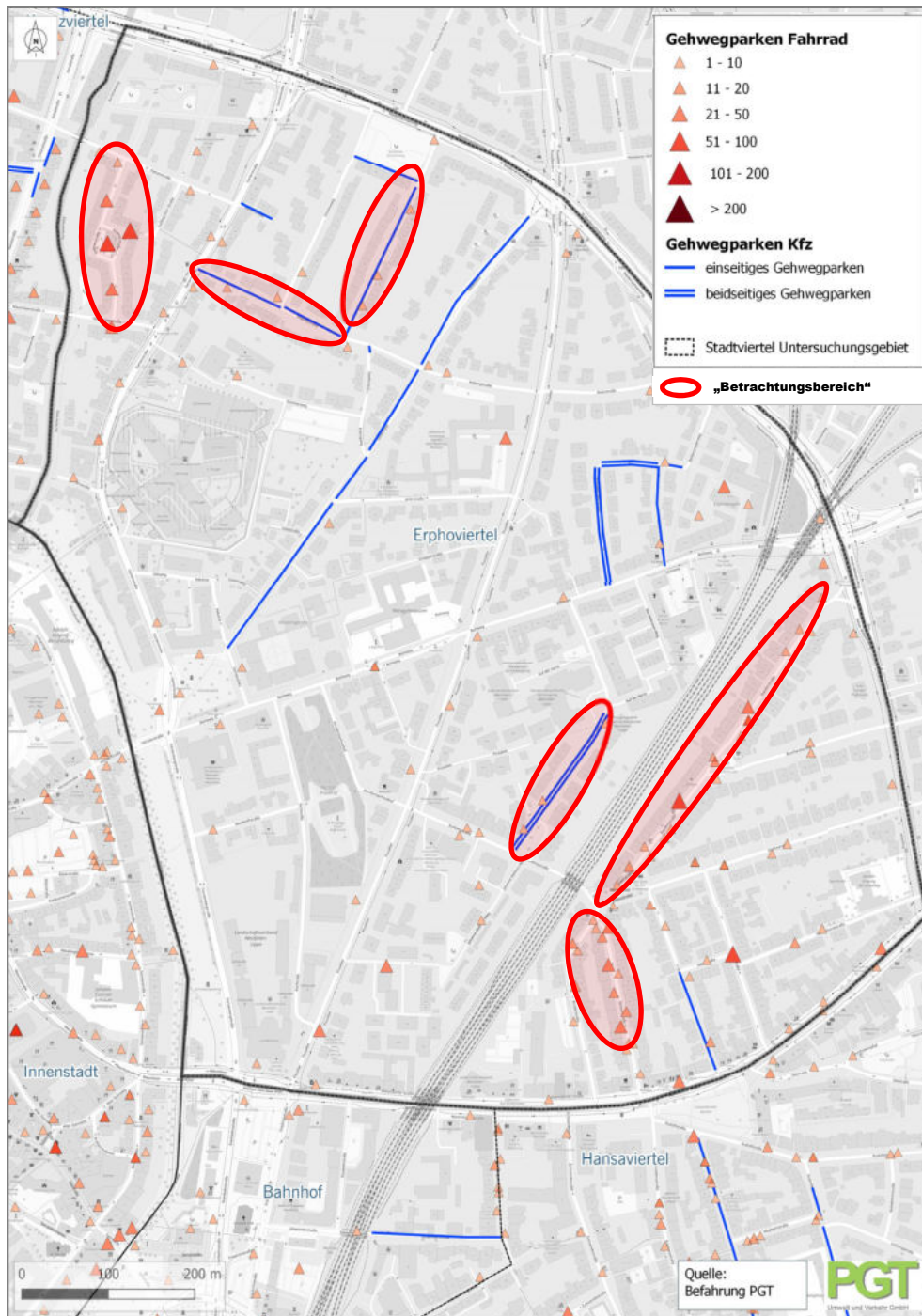


Abb. 4.25 Gehwegparken im Erphoviertel

Im Erphoviertel besteht ein rechnerischer Fehlbedarf von ca. 900 Radstellplätzen, entsprechend einem Umwandlungsbedarf von ca. 90 Kfz-Stellplätzen (5% der Kfz-Straßenparkplätze). Bislang sind im Erphoviertel im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms 86 neue Stellplätze für Fahrräder entstanden, u.a. in der Stufenstraße (Stand: Februar 2024).

Bewertung

Im Erphoviertel herrscht tagsüber wie nachts ein hoher Parkdruck, der auf die Überlagerung vielfältiger Nutzungen im Viertel zurückzuführen ist. Insbesondere tagsüber konkurrieren Bewohner mit Kunden und Beschäftigten um die Stellplätze im Straßenraum. Im südwestlichen Teil des Erphoviertels ist der Parkdruck nachts gering, da hier vorwiegend Beschäftigte und Kunden die Stellplätze im Umfeld der ansässigen Behörden nachfragen, ohne nennenswerte Überlagerung durch Wohnernachfrage. Dies schafft Verlagerungspotentiale für Bewohner.

Nordwestlich der Bahntrassen sind die Stellplätze mit wenigen Ausnahmen nicht bewirtschaftet. Mit der Ausweisung von Bewohnerparkzonen und Kundenparkplätzen als Kurzzeitparken bestehen Möglichkeiten, die konkurrierenden Nutzungsansprüche zu harmonisieren. Da die Auslastung des Parkraums im Gebiet nordwestlich der Bahntrasse insbesondere in den durch Wohnnutzung geprägten Straßen auftritt, wird die von der Stadt Münster bereits in Auftrag gegebene Parkraumuntersuchung für das Erphoviertel begrüßt.

Die erfassten Störungen durch Fahrräder, die auf Gehwegen abgestellt werden, sind nur im Teilraum südöstlich der Bahntrasse angesichts schmaler Gehwege problematisch, z.B. in der Staufenstrasse.

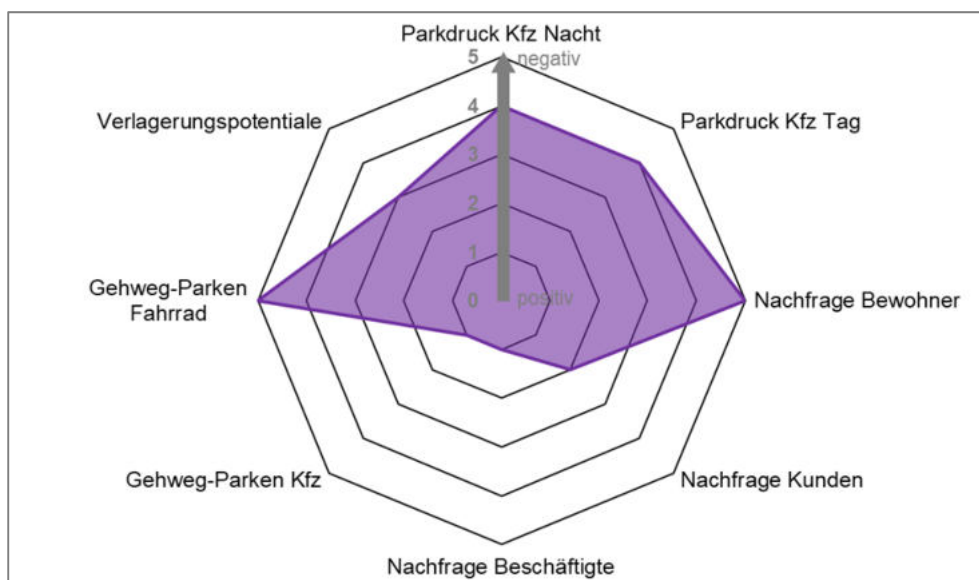


Abb. 4.26 Bewertung Erphoviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 84% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts hoch. Die hohe Stellplatznachfrage geht ausschließlich von Bewohnern aus. In den Straßen ohne Wohnnutzung ist die Auslastung der Kfz-Stellplätze gering.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 85% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch. Die hohe Stellplatznachfrage geht von Bewohnern, Kunden und Besuchern aus.

Nachfrage Bewohner

Es gibt ausgeprägte Wohnnutzungen im Erphoviertel, insbesondere südöstlich der Bahntrasse.

Nachfrage Kunden

Im Viertel gibt es Geschäftsnutzungen und mehrere Verwaltungsbehörden.

Nachfrage Beschäftigte

Im Viertel gibt es Geschäftsnutzungen und mehrere Verwaltungsbehörden.

Gehwegparken Kfz

In wenigen Straßen nutzen Kfz teilweise die Gehwege als Parkfläche, was die nutzbare Gehwegbreite einschränkt. In der Goldstraße ist halbhohe Gehwegparken erlaubt und aufgrund ausreichender Breiten unproblematisch.

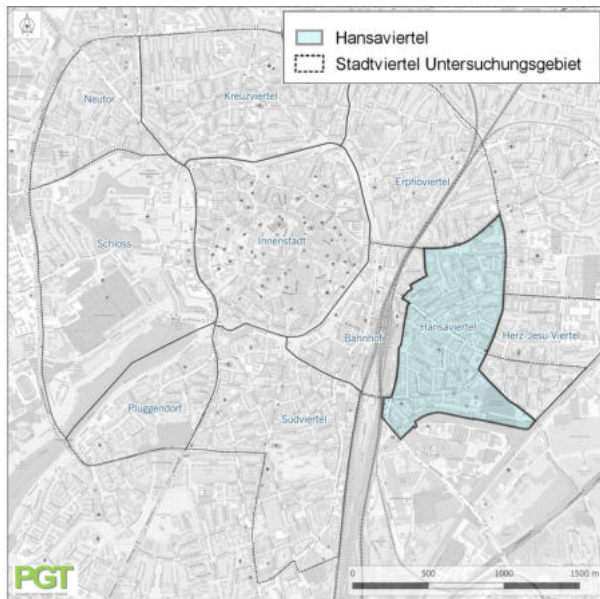
Gehwegparken Fahrrad

Vor allem in den Wohnstraßen südöstlich der Bahntrasse stellen die auf Gehwegen abgestellten Fahrräder ein Problem für die Begehbarkeit der Gehwege dar.

Verlagerungspotentiale

Insbesondere nachts bestehen in den Straßen mit Behörden- und Geschäftsnutzung Verlagerungspotentiale zur Entlastung der Wohnstraßen vom Kfz-Parken, indem die dortigen Beschäftigtenparkplätze für die nächtliche Nutzung durch Bewohner freigegeben werden.

4.3.6 Hansaviertel im Profil



Das Hansaviertel ist ein hochverdichtetes Wohnquartier mit ausgeprägten Geschäftsnutzungen, u.a. an den radialen Zufahrten zur Innenstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße), im angrenzenden östlichen Bahnhofsbereich und am Stadthafen. Im Bereich des Stadthafens befindet sich zudem eine große Industriebrache, die

zu einem Quartier mit Wohn- und Geschäftsnutzungen sowie einem zusätzlichem Parkhaus umgestaltet wird. Zwischen Hafengeweg und Hansaring entsteht im sogenannten Hafenmarkt unter anderem eine Quartiersgarage. Die parallel zur Wolbecker Straße verlaufende Schillerstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen.

Kfz-Parken

Die Gesamtkapazität der im Hansaviertel befindlichen Stellplätze beträgt ca. 2.200, je ca. 1.000 öffentliche Stellplätze und Bewohnerstellplätze davon befinden sich im Straßenraum. Abseits des Straßenraums gibt es weitere ca. 100 öffentlich zugängliche Stellplätze. Die im Februar 2024 neueröffnete Quartiersgarage am Hafenmarkt umfasst weitere 220 Stellplätze-

Es gibt ca. 125 bewirtschaftete Stellplätze, vorrangig in den Geschäftsstraßen Warendorfer Straße und Wolbecker Straße, die als Kurzzeitparkplätze für Kunden ausgewiesen sind.

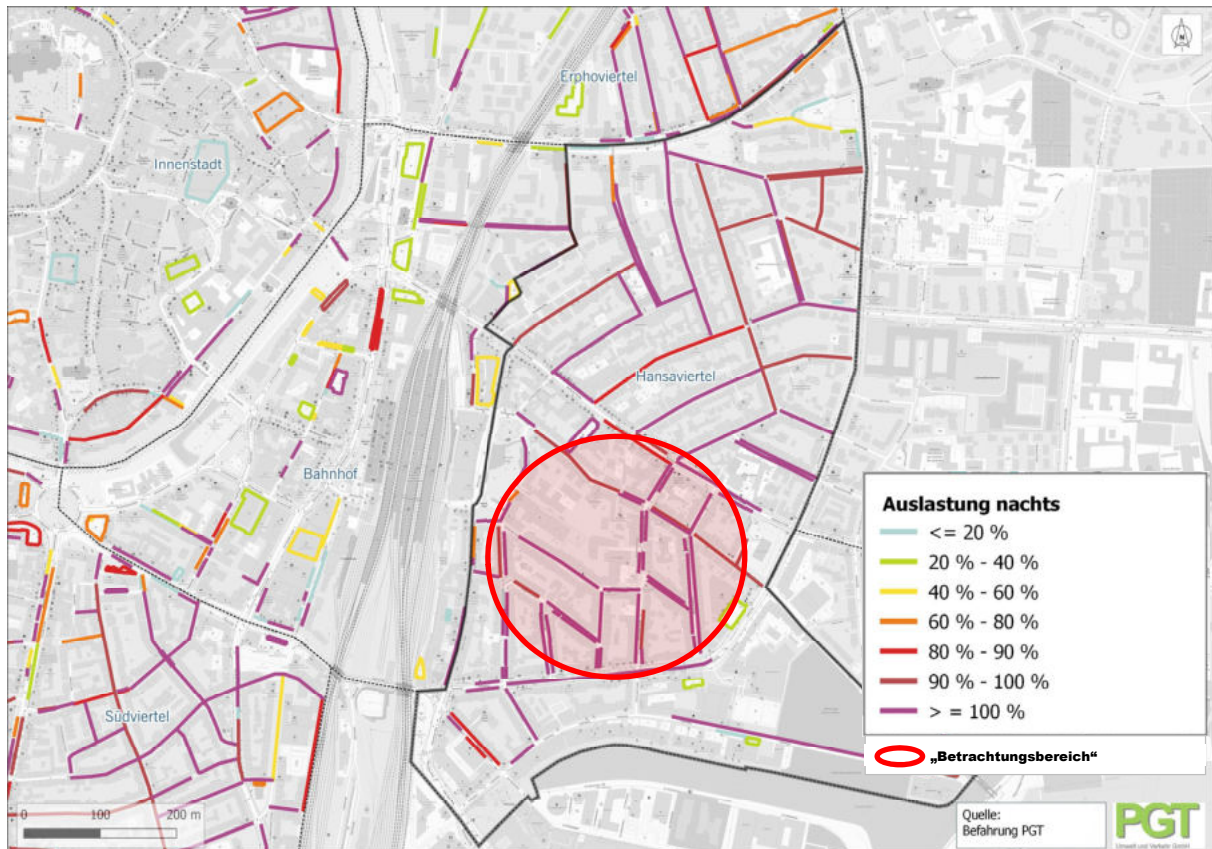


Abb. 4.27 Auslastung Kfz-Stellplätze im Hansaviertel – nachts

Mit Ausnahme des Gebiets um den Hafen sind alle Quartiere im Hansaviertel als Bewohnerparkzonen ausgewiesen. Im nördlichen Teil (Bewohnerparkzone K) gilt das Mischprinzip mit wenigen Ausnahmen, im südlichen Teil (Bewohnerparkzone H) hingegen Trennprinzip.

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind tagsüber zu ca. 85% ausgelastet. Freie Kapazitäten sind nur in einzelnen Straßenabschnitten zu finden. Nachts stellt sich die Parkraumsituation mit einer Auslastung von ca. 93% noch prekärer dar, insbesondere durch die hohe Parkraumnachfrage durch Bewohner.

Auch unter Berücksichtigung aller Stellplätze (öffentliche und Bewohnerstellplätze im Straßenraum sowie öffentlich zugängliche Stellplätze) liegt die Auslastung nachts noch bei ca. 91%.

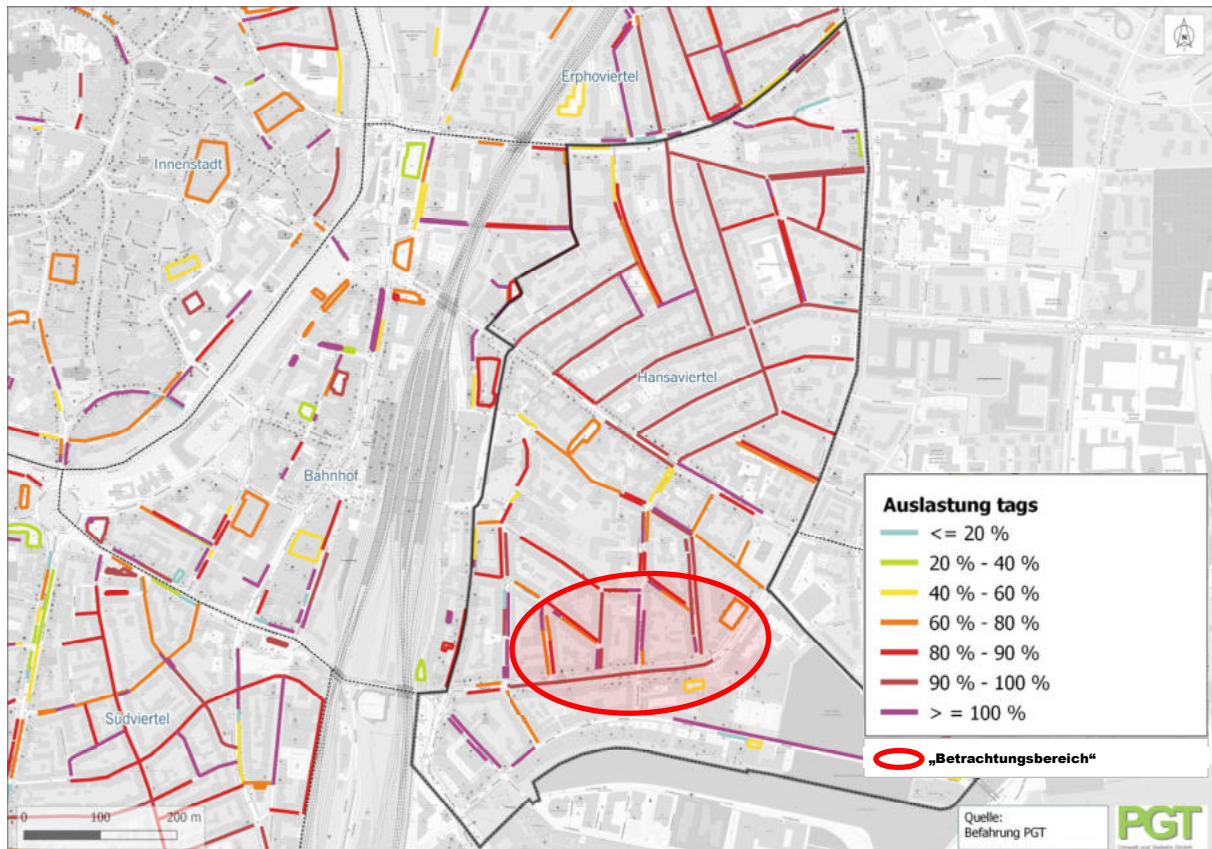


Abb. 4.28 Auslastung Kfz-Stellplätze im Hansaviertel – tags

In einigen Straßenabschnitten ist „geduldetes“ halbhohe Gehwegparken zu beobachten, z.B. in der Emdener Straße, Dortmunder Straße, Heisstraße, Gutenbergstraße und Sophienstraße. Am Hansaring besteht die Besonderheit, dass die vorhandenen Längsparkstreifen zum Teil auf beiden Seiten senkrecht beparkt werden, was die Nutzbarkeit der Fahrradwege erheblich einschränkt.

Fahrradparken

Im Hansaviertel stehen ca. 900 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen zur Verfügung, die zu 76% ausgelastet sind. Demgegenüber stehen ca. 3.200 auf Gehwegen abgestellte Fahrräder. Dort führen sie zu teils massiven Beeinträchtigungen. In einigen Straßen verengen diese Fahrräder die bereits durch halbhohe Kfz-Parken reduzierten nutzbaren Gehwegbreiten zusätzlich, z.B. in der Dortmunder Straße und Emdener Straße.

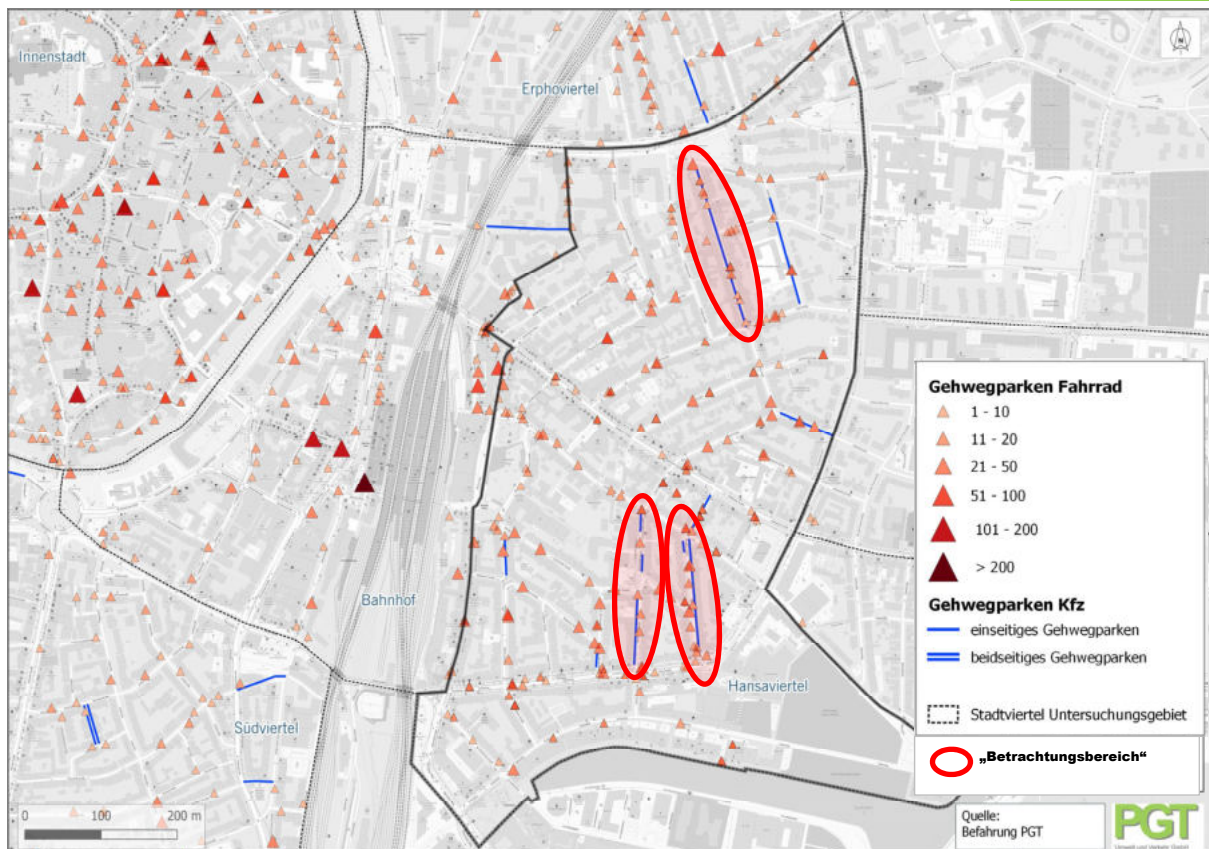


Abb. 4.29 Gehwegparken im Hansaviertel

Es besteht ein rechnerischer Fehlbedarf von ca. 3.000 Fahrradstellplätzen. Würden für diese Fahrräder Abstellanlagen auf Kfz-Stellflächen eingerichtet, müssten 300 Kfz-Stellplätze entfallen. Dies entspricht 15% der vorhandenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum. Im Rahmen des 3.000-Fahradstellplätze-Programms sind bislang 658 neue Fahrradstellplätze geschaffen worden, u.a. am Hansaring, in der Emdener Straße und Sophienstraße (Stand: Februar 2024).

Bewertung

Die Parkraumsituation im Hansaviertel ist insgesamt von einem sehr hohen Parkdruck geprägt. Aufgrund der vielfältigen Nutzungen überlagert sich die Stellplatznachfrage von Bewohnern einerseits und Kunden und Besuchern andererseits. Verlagerungspotentiale stehen im Gegensatz zum Erphoviertel auch in den gewerblich geprägten Bereichen des Viertels nachts nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung, um den Parkdruck zu verringern. Dasselbe gilt für Einzelhandelsstellplätze, die außerhalb der Geschäftszeiten für Bewohner freigegeben werden könnten.

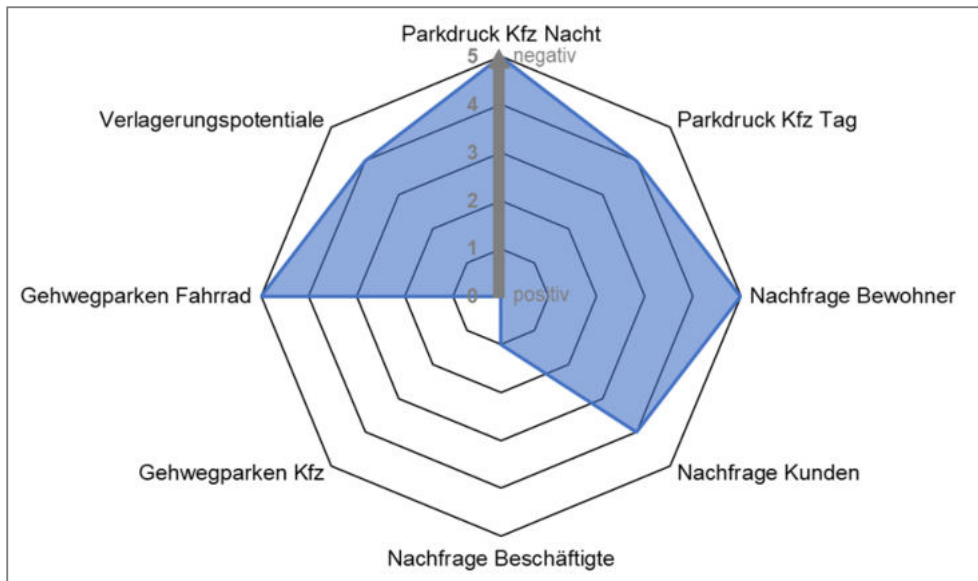


Abb. 4.30 Bewertung Hansaviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 93% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts sehr hoch. Das Viertel ist praktisch vollausgelastet und in vielen Straßen überlastet.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 85% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch. Die hohe Stellplatznachfrage geht von Bewohnern, Kunden und Besuchern aus.

Nachfrage Bewohner

Das Hansaviertel ist maßgeblich geprägt durch Wohnnutzungen.

Nachfrage Kunden

Die Wolbecker Straße, Warendorfer Straße, Hansaring und der Hafenweg sind belebte Geschäftsstraßen, die Stellplatznachfrage durch Kunden und Besucher generieren.

Nachfrage Beschäftigte

Im Viertel gibt es unterschiedliche Geschäftsnutzungen.

Gehwegparken Kfz

Auf Gehwegen geparkte Kfz sind im Hansaviertel vergleichsweise unproblematisch. Nichtsdestotrotz treten in wenigen Straßen Probleme auf, insbesondere durch Senkrechtparken auf Längsparkstreifen am Hansaring. Diese treten vor der Vielzahl unproblematischer Straßen rechnerisch jedoch in den Hintergrund.

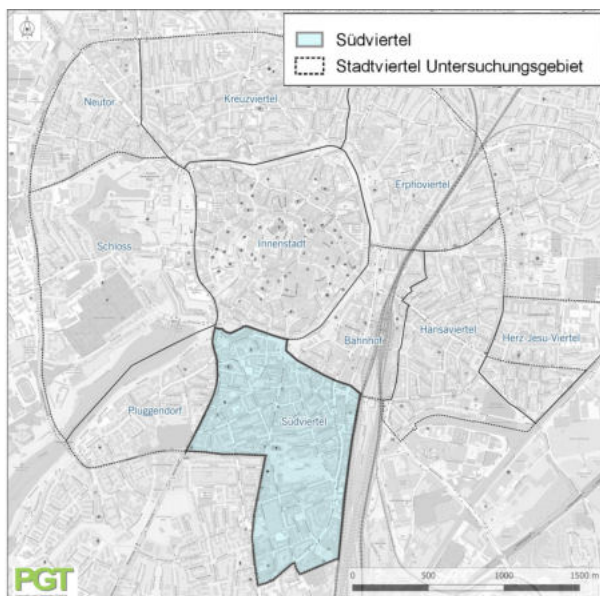
Gehwegparken Fahrrad

Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder sind im gesamten Viertel festzustellen.

Verlagerungspotentiale

Es sind kaum Verlagerungspotentiale innerhalb des Viertels vorhanden. In Zukunft dürften die zusätzlichen Stellplätze am Hafenmarkt jedoch für Entlastungspotentiale sorgen.

4.3.7 Südviertel im Profil



Das Südviertel ist im Wesentlichen durch Wohnnutzung im Geschosswohnungsbau gekennzeichnet. Im Bereich Friedrich-Ebert-Straße und Bahntrasse gibt es gewerbliche Nutzungen. Die, das Viertel in Nord-Süd-Richtung durchlaufende Hammer Straße ist durch Geschäfts- und Wohnnutzung geprägt. Geschäftsnutzungen und

Bürostandorte gibt es auch im Bereich des Innenstadtrings. Der Charakter des Quartiers um die Hammer Straße ist im Wesentlichen stark verkehrsberuhigt, Teilsperrungen für Kfz schaffen sichere Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer.

Kfz-Parken

Im Südviertel befinden sich ca. 3.700 Stellplätze. Davon befinden sich ca. 3.000 Stellplätze im Straßenraum, von denen ca. 900 Bewohnerstellplätze

sind. Darüber hinaus gibt es ca. 150 öffentliche Parkplätze abseits des öffentlichen Straßenraums und 550 Kundenstellplätze.

Mit 1.100 Stellplätzen ist der Großteil des Straßenparkens unbewirtschaftet. Es gibt ca. 280 Straßenparkplätze mit Kurzzeitparkregelung für Kunden, hauptsächlich in der Hammer Straße und der Hafensstraße. Im nördlichen, an die Innenstadt angrenzenden Bereich liegt die Bewohnerparkzone F, mit flächenbezogener Ausweisung (Parkverbotszone).

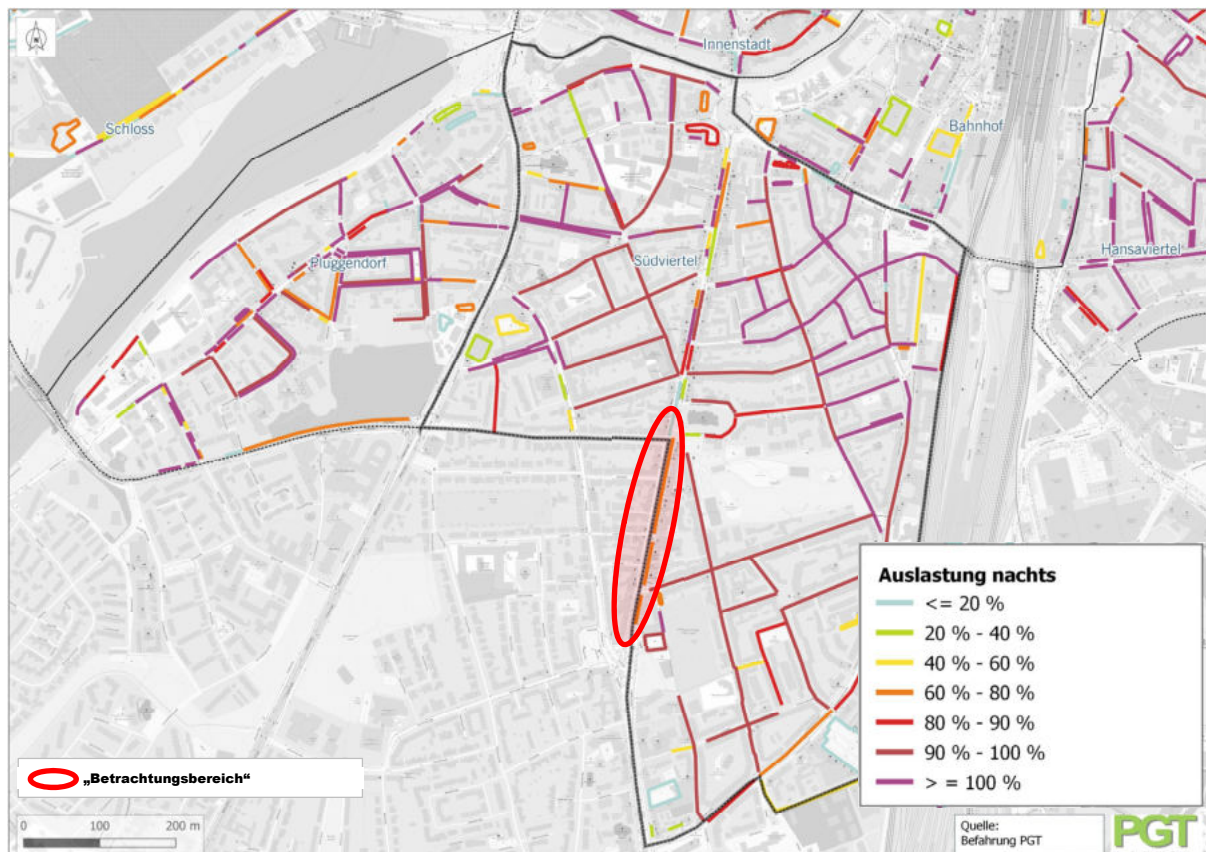


Abb. 4.31 Auslastung Kfz-Stellplätze im Südviertel – nachts

Nachts gibt es in vielen Straßenzügen des Südviertels eine nahezu Voll- bis Überauslastung, Parkdruck besteht somit insbesondere durch Bewohner. In der Summe liegt die Auslastung des Straßenparkens nachts bei ca. 89%. Unter Berücksichtigung aller Stellplätze (inkl. Kundenstellplätze) reduziert sich die nächtliche Auslastung auf 78%.

Tags gibt es eine Vollausslastung v.a. im nördlichen Bereich des Viertels. In der Summe liegt die Auslastung des Straßenparkens tags bei 81%. Auffäl-

lig ist, dass die bewirtschafteten Parkplätze entlang der Hammer Straße weder tags noch nachts ausgelastet sind.

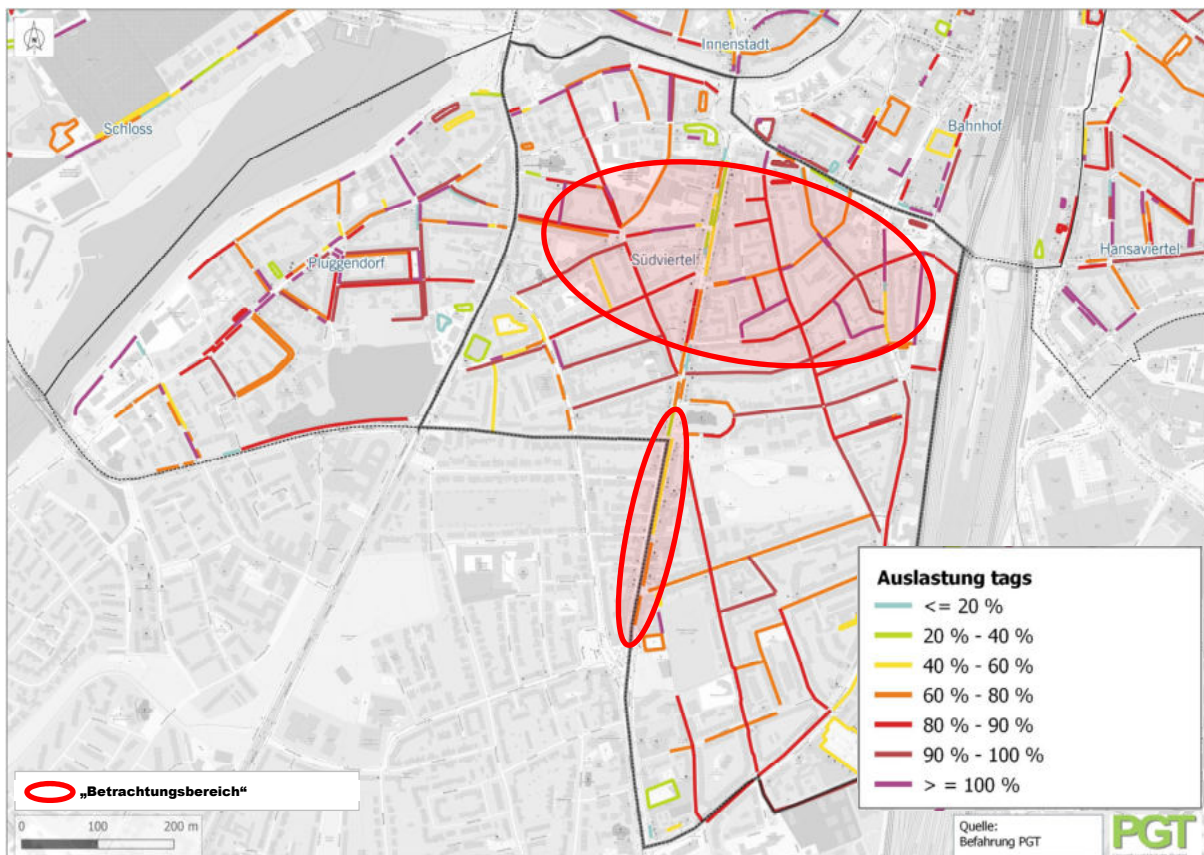


Abb. 4.32 Auslastung Kfz-Stellplätze im Südviertel – tags

In sehr wenigen Wohnstraßen ist „geduldetes“ Gehwegparken mit Störungen und Behinderungen auf den Gehwegen sowie teilweise Einschränkungen der Fahrbahnbreiten zu beobachten. In der Clevornstraße, Travellmannstraße und Von-Kluck-Straße tritt das Gehwegparken durch Kfz beidseitig auf. Insgesamt sind im Südviertel etwa 300 Kfz teilweise oder vollständig auf Gehwegen abgestellt.

Fahrradparken

Die Auslastung der ca. 2.200 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen liegt bei ca. 67%.

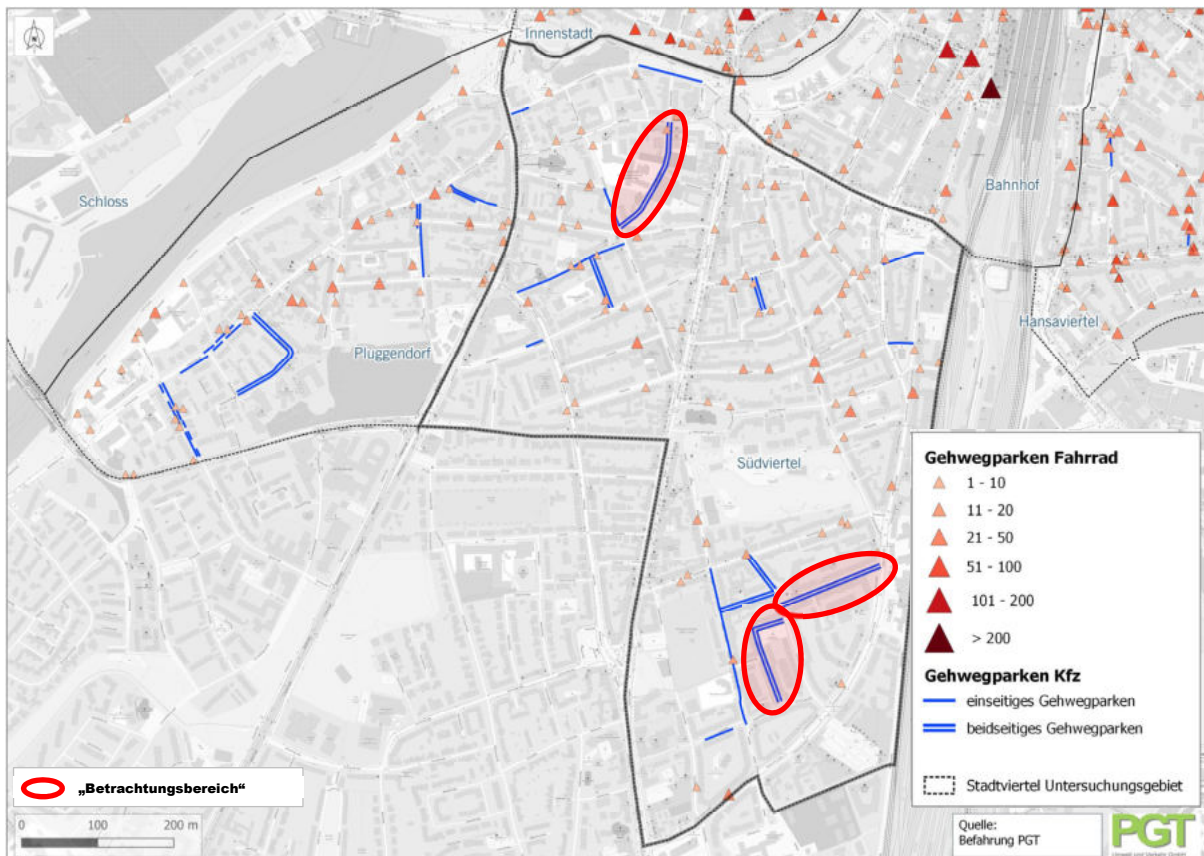


Abb. 4.33 Gehwegparken im Südviertel

Insgesamt gibt es ca. 900 auf Gehwegen abgestellte Fahrräder, die teilweise zu Störungen auf Gehwegen führen, z.B. in der Südstraße und Leostraße. Im Vergleich zu anderen Stadtvierteln ist die Situation vergleichsweise moderat, zumal eine Doppelbelastung der Gehwege durch Kfz- und Fahrradparken nur selten bzw. in geringem Ausmaß vorliegt.

Die Gegenüberstellung der freien Kapazität in den Fahrradabstellanlagen (ca. 700 Stellplätze) mit den auf Gehwegen abgestellten Fahrrädern ergibt einen zumindest rechnerisch geringen Handlungsbedarf. Dieser besteht z.B. in der Südstraße oder Annenstraße. Bislang sind im Rahmen des 3.000-Fahradstellplätze-Programms schon 186 neue Fahrradstellplätze im Südviertel entstanden (Stand: Februar 2024).

Bewertung

Der Parkdruck im Südviertel ist tagsüber größtenteils unproblematisch. Zwar ist die Auslastung mit 81% als hoch zu bewerten, jedoch kommt es nur vereinzelt bspw. in der nördlichen Friedrich-Ebert-Straße und Ludwig-

straße zu Überlastungen im Straßenraum, die durch freie Kapazitäten in umliegenden Straßen aufgefangen werden können.

Da das Südviertel in erster Linie ein Wohnviertel ist, ist die hohe Auslastung des Straßenparkens in der Nacht durch Bewohner plausibel. Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone sollte im südlichen Bereich des Südviertels geprüft werden. Das Südviertel weist von allen untersuchten Vierteln das höchste Potential zur Nutzung von Einzelhandelsstellplätzen durch Bewohnerparken außerhalb der Geschäftszeiten auf. Hier bestehen große Potentiale zur Verringerung des Parkdrucks.

Das Parken von Kfz und Fahrrädern auf Gehwegen ist im Südviertel verglichen mit anderen Stadtvierteln eher unproblematisch.

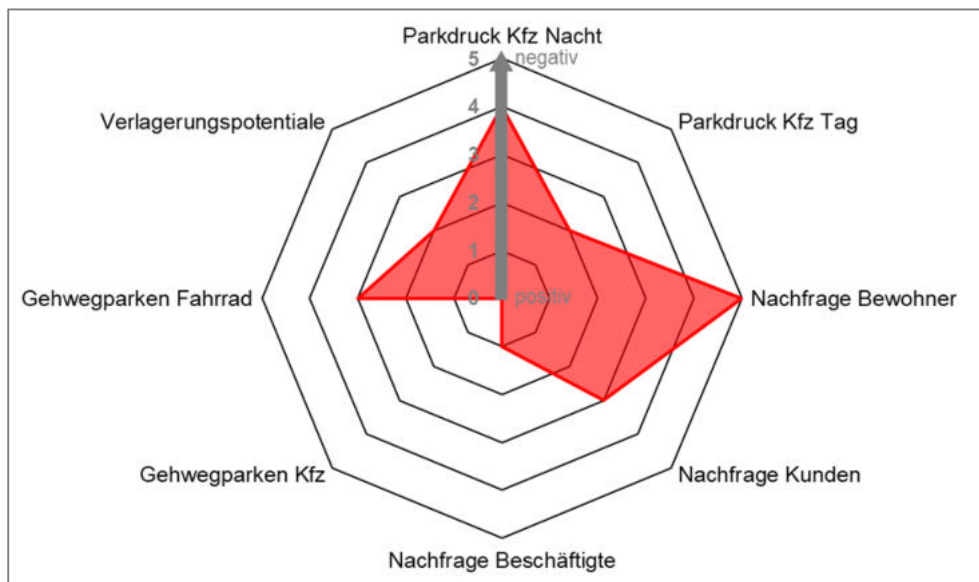


Abb. 4.34 Bewertung Südviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 89% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts sehr hoch. Die hohe Stellplatznachfrage geht von den Bewohnern aus.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 81% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch. Eine Überlastung der Straßenräume ist jedoch nur vereinzelt festzustellen.

Nachfrage Bewohner

Das Südviertel ist im Wesentlichen ein Wohnviertel.

Nachfrage Kunden

Im Viertel gibt es Geschäftsnutzungen an der Friedrich-Ebert-Straße, der Bahntrasse sowie an der Hammer Straße.

Nachfrage Beschäftigte

Im Viertel gibt es Geschäftsnutzungen an der Friedrich-Ebert-Straße, der Bahntrasse sowie an der Hammer Straße.

Gehwegparken Kfz

Durch Kfz in Anspruch genommene Gehwege gibt es kaum im Südviertel. Wo vorhanden, ist das Gehwegparken eher unproblematisch.

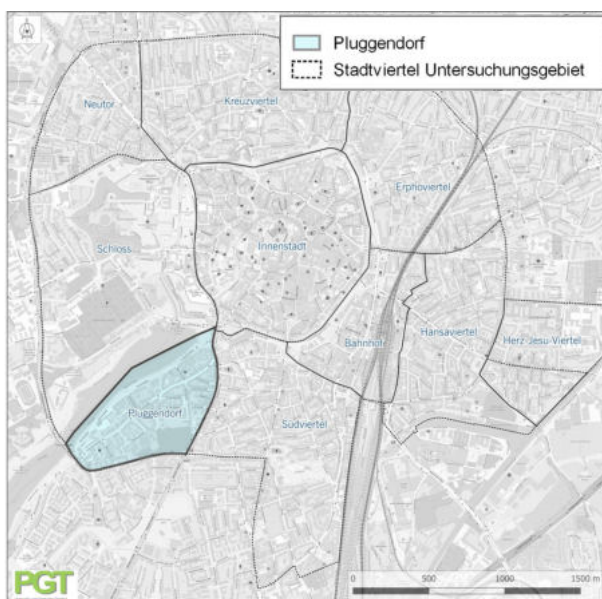
Gehwegparken Fahrrad

Im gesamten Viertel werden vereinzelt Fahrräder auf Gehwegen abgestellt. In der Regel schränken sie den Fußverkehr nicht ein.

Verlagerungspotentiale

Im Südviertel bestehen große Potentiale zur Entlastung der Wohnstraßen durch die Mehrfachnutzung von Kundenstellplätzen.

4.3.8 Pluggendorf im Profil



Pluggendorf liegt südwestlich im Untersuchungsgebiet und wird durch den Aasee im Nordwesten, die Weseler Straße im Osten und den äußeren Erschließungsring im Süden abgegrenzt. Das Stadtviertel ist durch Wohnnutzung, universitäre Einrichtungen und die Nähe zum Aasee und somit Freizeitnutzungen gekennzeichnet. Die

Bismarckallee ist eine Fahrradstraße zur Anbindung der südwestlichen Stadtviertel sowie des Aasees und der Universität an die Innenstadt.

Kfz-Parken

Die Gesamtkapazität der Kfz-Stellplätze in Pluggendorf liegt bei ca. 1.250. Etwa 850 Stellplätze befinden sich im Straßenraum. Hinzu kommen ca. 350 öffentliche Stellplätze. Im Untersuchungsraum gibt es nur etwa 50 einzelhandelsbezogene Kundenparkplätze. Bewirtschaftetes Parken findet nahezu ausschließlich auf den größeren Parkplätzen statt. Bewohnerparkzonen sind in Pluggendorf nicht ausgewiesen. Jedoch läuft aktuell eine Untersuchung zur Einführung einer Bewohnerparkzone im gesamten Stadtviertel.

Nachts sind nahezu alle Wohnstraßen in Pluggendorf vollausgelastet, so dass die nächtliche Auslastung der Straßenparkplätze bei ca. 87% liegt (vgl. Abb. 4.35).

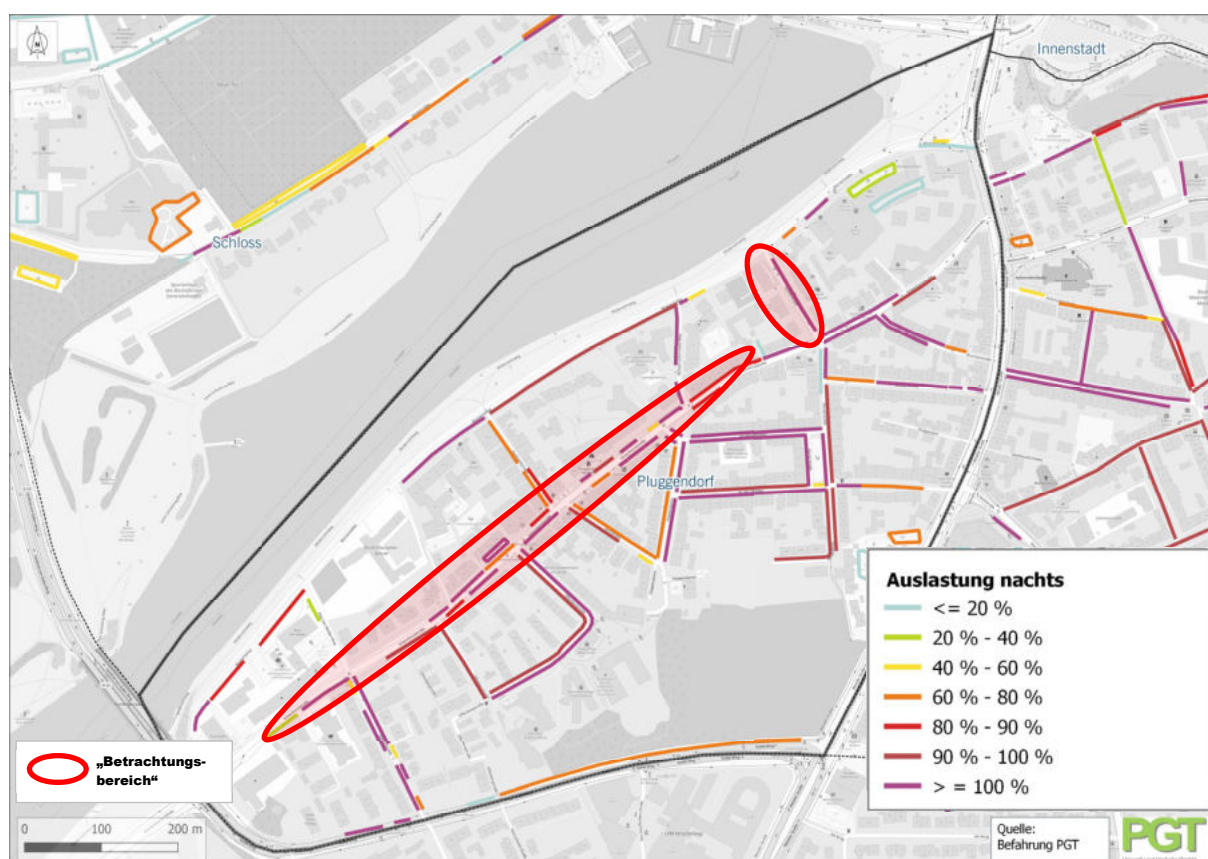


Abb. 4.35 Auslastung Kfz-Stellplätze in Pluggendorf – nachts

Tags liegt die durchschnittliche Auslastung der Straßenparkplätze mit rund 80% etwas niedriger. Insbesondere die Straßenparkplätze entlang der Scharnhorststraße und Körnerstraße sind auch tags voll ausgelastet. Verfügbarkeiten bestehen tagsüber bspw. in der Offenbergstraße und auf den

öffentlichen Parkplätzen an der Bismarckallee in Teilbereichen (vgl. Abb. 4.36).

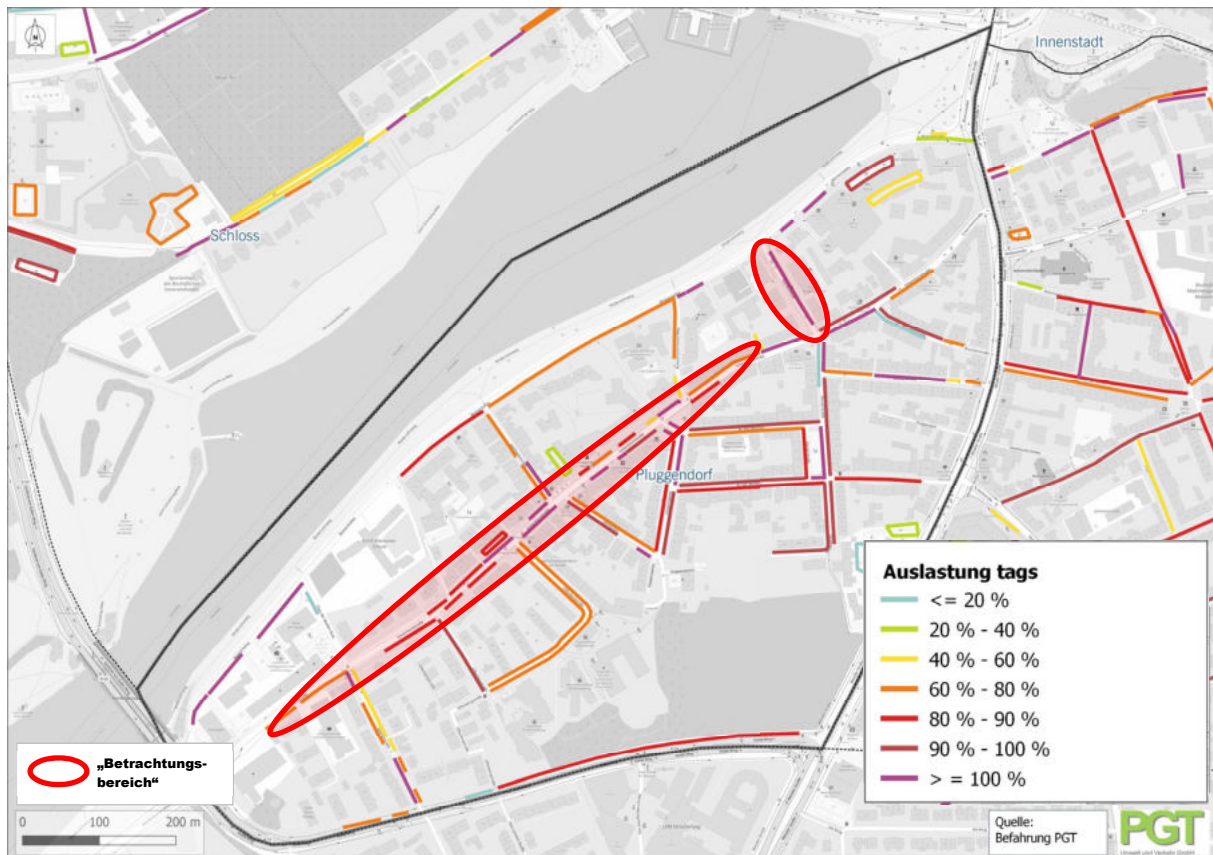


Abb. 4.36 Auslastung Kfz-Stellplätze in Pluggendorf – tags

Der hohe Parkdruck entsteht in Pluggendorf nachts insbesondere durch die Nachfrage von Bewohnern bzw. tags straßenbezogen durch die Nachfrage von Bewohnern, Beschäftigten und Kunden. Die ca. 350 Stellplätze auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind tags zu ca. 50% und nachts nur zu ca. 25% ausgelastet, d.h. es bestehen freie Kapazitäten auf den öffentlich zugänglichen Parkplätzen im Viertel. Folglich sind in Pluggendorf Verlagerungspotentiale für das Kfz-Parken gegeben, die zur Entlastung des öffentlichen Straßenparkens genutzt werden können.

Im Stadtviertel gibt es etwa 250 auf Gehwegen parkende Kfz, die sich v. a. in der Brunnenstraße, Offenbergstraße und Sperlichstraße befinden (vgl. Abb. 4.37), wo sie Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigen. Im Vergleich zum Kreuzviertel ist das Ausmaß des geduldeten Gehwegparkens durch Kfz jedoch als eher gering einzuschätzen.

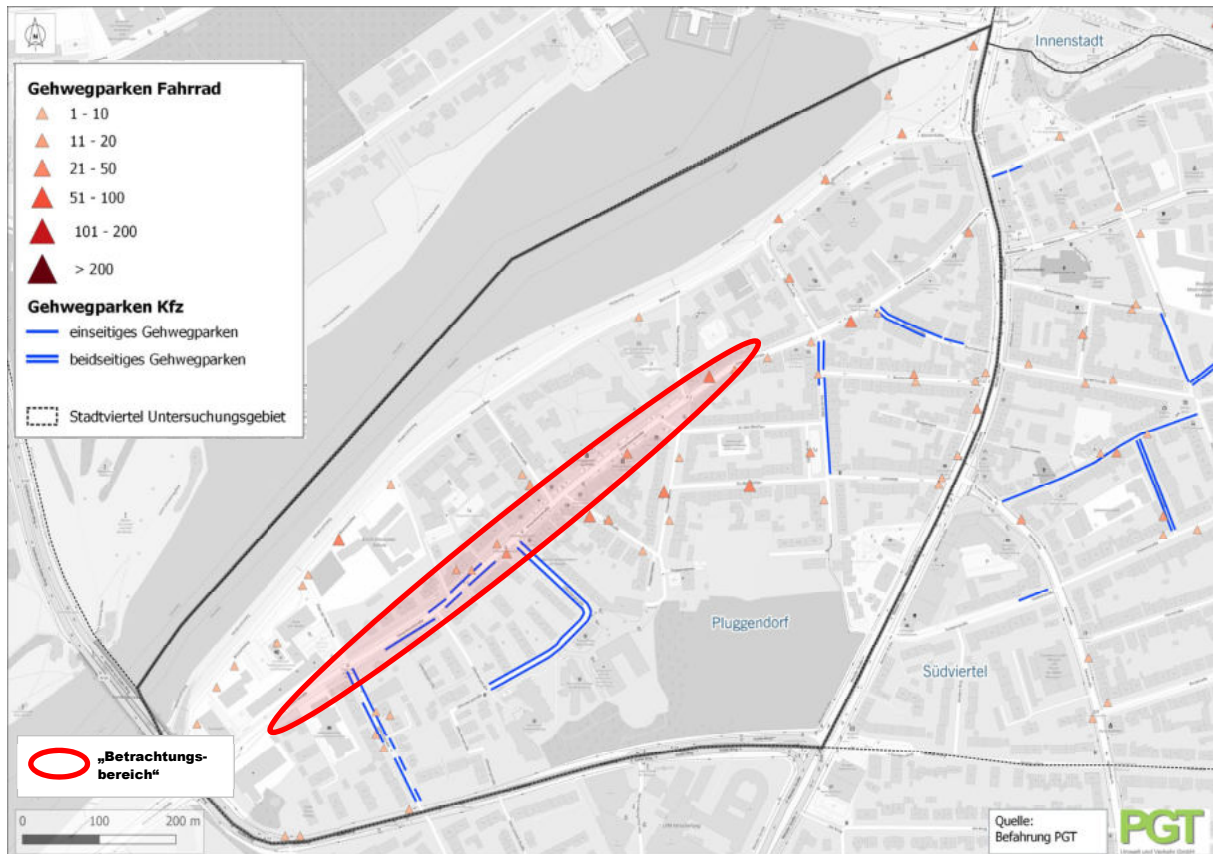


Abb. 4.37 Gehwegparken in Pluggendorf

Fahrradparken

In Pluggendorf gibt es ca. 2.100 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen, die zu 48% ausgelastet sind. Diese sind überwiegend den universitären Einrichtungen zugeordnet. Die Auslastung dieser Abstellanlagen variiert abhängig von den Öffnungszeiten dieser Einrichtungen, insbesondere im Bereich der Mensa am Aasee (Bismarckallee).

Bei ca. 500 Fahrrädern, die auf Gehwegen abgestellt werden, ist die Störung des Fußverkehrs durch Fahrradparken weniger spürbar als z.B. im Kreuz- oder Hansaviertel. Betroffen sind beispielsweise die Scharnhorststraße, Teichstraße und Bismarckallee (Abb. 4.37). Eine Überlagerung von „Fremdnutzungen“ der Gehwege durch Kfz und Fahrräder findet jedoch nur selten statt.

Im Vergleich zu den anderen innenstadtnahen Wohnvierteln besteht in Pluggendorf ein eher geringer, straßenbezogener Handlungsbedarf, Fahrradstellplätze im Straßenraum herzustellen. Hier insbesondere in den Straßen, die durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder beeinträchtigt werden,

wie in der Scharnhorststraße, Teichstraße oder der Bismarckallee. In der Scharnhorststraße sind im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms schon 10 neue Anlehnbügel, also 20 Fahrradstellplätze, entstanden (Stand: Februar 2024).

Bewertung

In der Gesamtbewertung stellt sich die Parkraumsituation in Pluggendorf als vergleichsweise unproblematisch dar. Trotz hoher Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum mit Überlastungssituationen im Nachtzeitraum in einzelnen Wohnstraßen und teils beengter Straßenbreiten ist nur vereinzelt zu beobachten, dass Gehwege durch Kfz als Parkflächen in Anspruch genommen werden. Dies liegt insbesondere daran, dass das Straßenparken z.B. in der Scharnhorststraße und Bismarckallee bereits in abgegrenzten Buchten und Markierungen erfolgt.

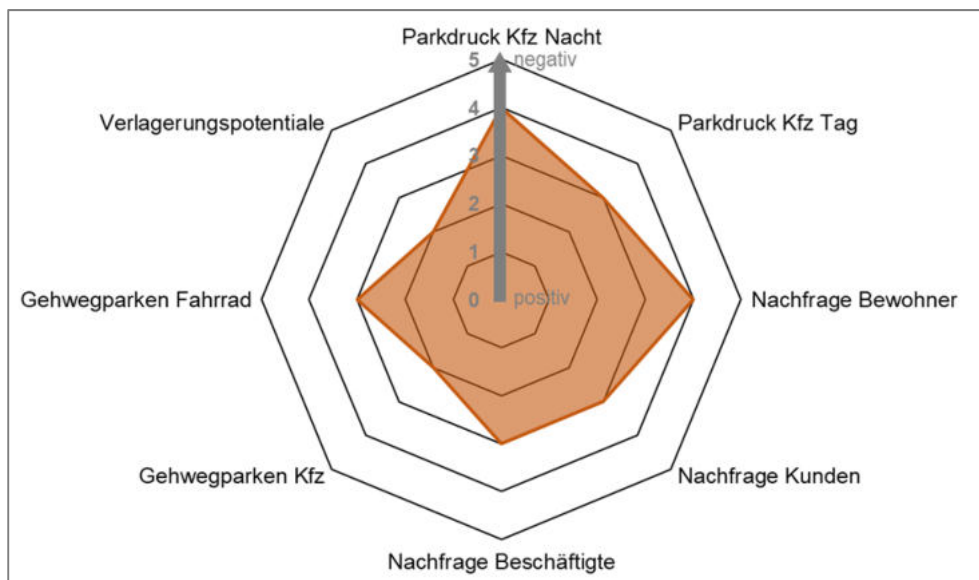


Abb. 4.38 Bewertung Pluggendorf

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 87% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts sehr hoch. Die meisten Wohnstraßen sind nachts vollausgelastet bzw. überlastet.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 80% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber hoch.

Nachfrage Bewohner

Das Viertel ist geprägt durch Wohnnutzung.

Nachfrage Kunden

Es gibt Straßenabschnitte mit ausgeprägter Geschäftsnutzung, z.B. in der Scharnhorststraße.

Nachfrage Beschäftigte

Es gibt universitäre Einrichtungen, Geschäfte und andere Unternehmen in Pluggendorf.

Gehwegparken Kfz

Das geduldete Parken von Kfz auf Gehwegen ist in wenigen Straßen zu beobachten.

Gehwegparken Fahrrad

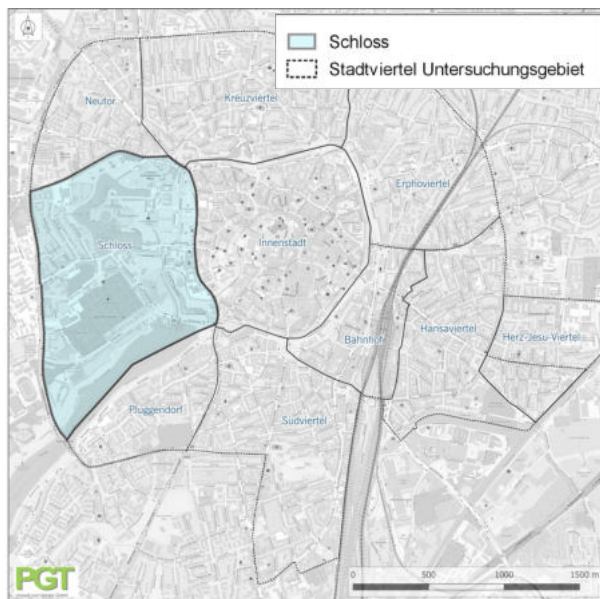
Vereinzelte werden Fahrräder auf Gehwegen abgestellt.

Verlagerungspotentiale

Die öffentlichen Parkplätze sind nachts kaum ausgelastet, sodass aus Sicht der Auslastung keine Verlagerung von Stellplätzen notwendig ist.

Die Prüfung einer Bewohnerparkzone in der Scharnhorststraße ist grundsätzlich zu befürworten, um das Bewohnerparken angesichts einer hohen Auslastung nachts zu stärken. Aufgrund der überwiegenden Wohnnutzung dürfte sich grundsätzlich eine Bewohnerparkzonenregelung nach dem Mischprinzip anbieten, um den Parkraum tags und nachts effizient zu nutzen. Lediglich in Straßenabschnitten mit ausgeprägter Geschäftsnutzung, z.B. im Bereich Scharnhorststraße, Bismarckallee, Kolde Ring und Weseler Straße sollte eine Einrichtung nach dem Trennprinzip geprüft werden, um Kunden und Besuchern tagsüber bedarfsgerechte Parkmöglichkeiten im Straßenraum anbieten zu können.

4.3.9 Schloss im Profil



Das Schlossviertel ist im Wesentlichen durch den Bereich des Schlosses mit seinen universitären Einrichtungen, gehobenen Wohnquartieren im westlichen Bereich und gewerblicher Nutzung im südwestlichen Bereich gekennzeichnet. Am Rande des Innenstadtrings liegen die beiden großen, öffentlich zugänglichen Parkplätze

Schlossplatz Nord und Süd. In der Hittorfstraße wurde 2020 eine Fahrradstraße eingerichtet.

Parallel zum Parkraumkonzept lässt die Stadt Münster die Einrichtung einer Bewohnerparkzone in Teilen des Quartiers Schloss untersuchen.

Kfz-Parken

Die Gesamtkapazität der Kfz-Stellplätze im Schlossviertel beläuft sich auf ca. 2.400. Es gibt ca. 650 öffentliche Straßenparkplätze, die im westlichen Bereich des Quartiers liegen. Nur ein geringer Teil der Stellplätze ist zeitlich bzw. monetär bewirtschaftet.

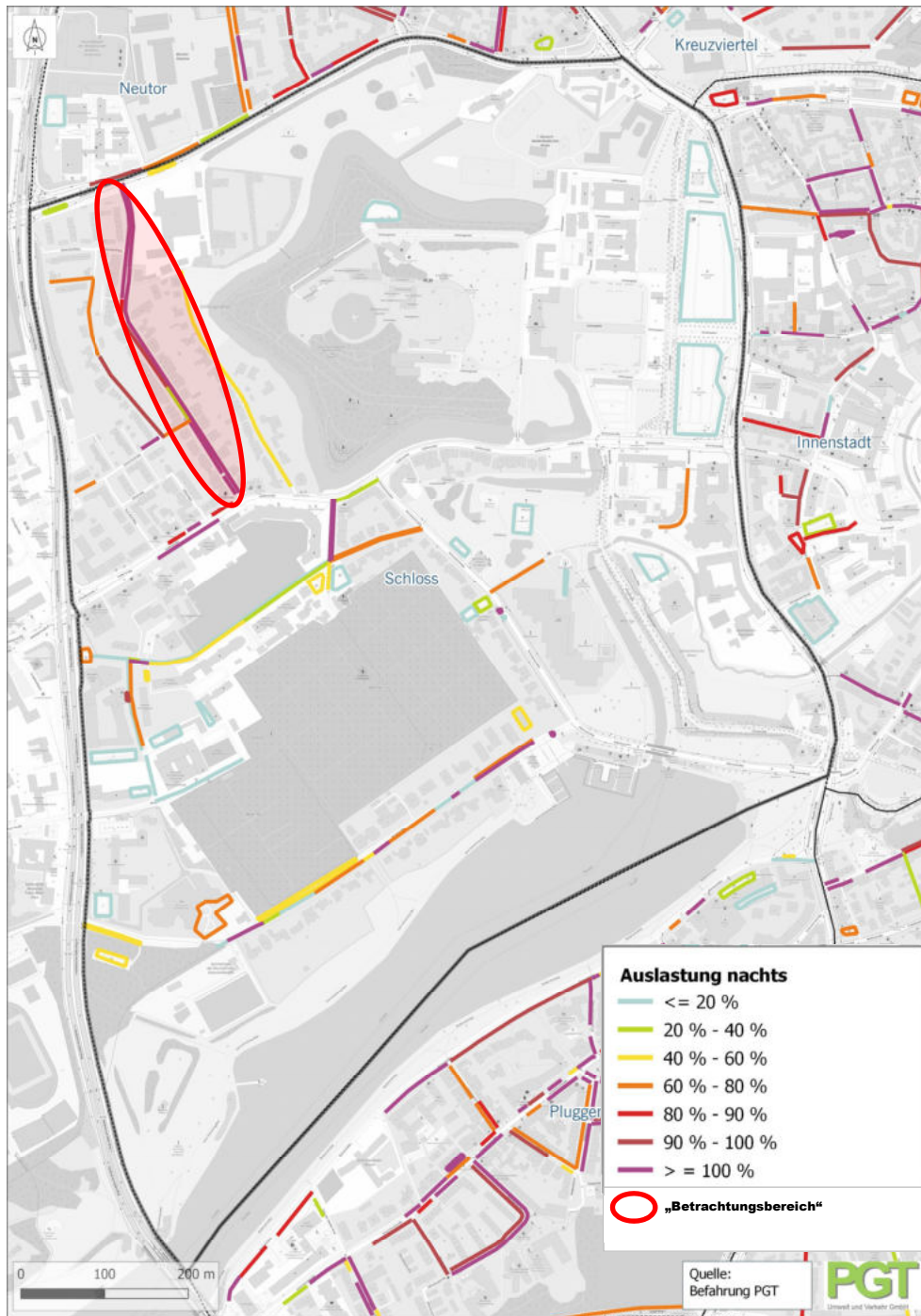


Abb. 4.39 Auslastung Kfz-Stellplätze Schloss – nachts

Insbesondere die neue Fahrradstraße Hittorfstraße und die Hüfferstraße in unmittelbarer Nähe zu großen universitären Einrichtungen sind tagsüber durch Bewohner hoch ausgelastet bzw. überlastet. Mit Blick auf das gesamte Stadtviertel gibt es allerdings sowohl tagsüber als auch nachts freie Kapazitäten im Straßenraum.

Die beiden Schlossparkplätze mit über 900 Stellplätzen sind tagsüber an Werktagen nur zu ca. 50% ausgelastet und nachts nahezu vollständig frei. Allerdings entfallen diese Stellplätze temporär bei Durchführung von Großveranstaltungen wie dem Send oder dem internationalen Reitturnier "Turnier der Sieger".

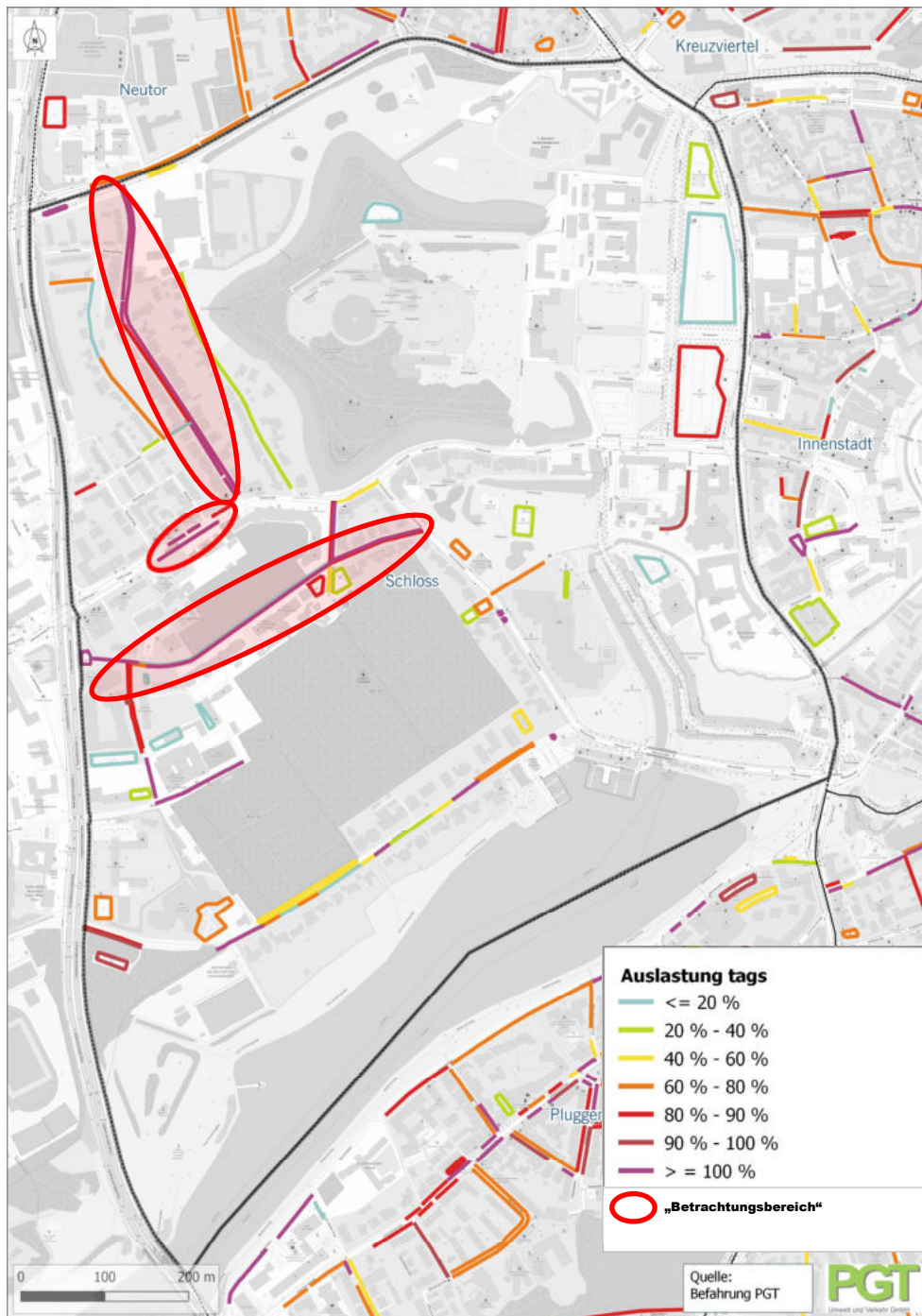


Abb. 4.40 Auslastung Kfz-Stellplätze Schloss – tags

Geduldetes Gehwegparken gibt es im Schlossviertel nur in Ausnahmefällen.

Fahrradparken

Es stehen ca. 2.500 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen zur Verfügung, überwiegend in Zuordnung zu den universitären Einrichtungen bzw. zu Geschäftsnutzungen. Die Auslastung liegt bei ca. 30%.

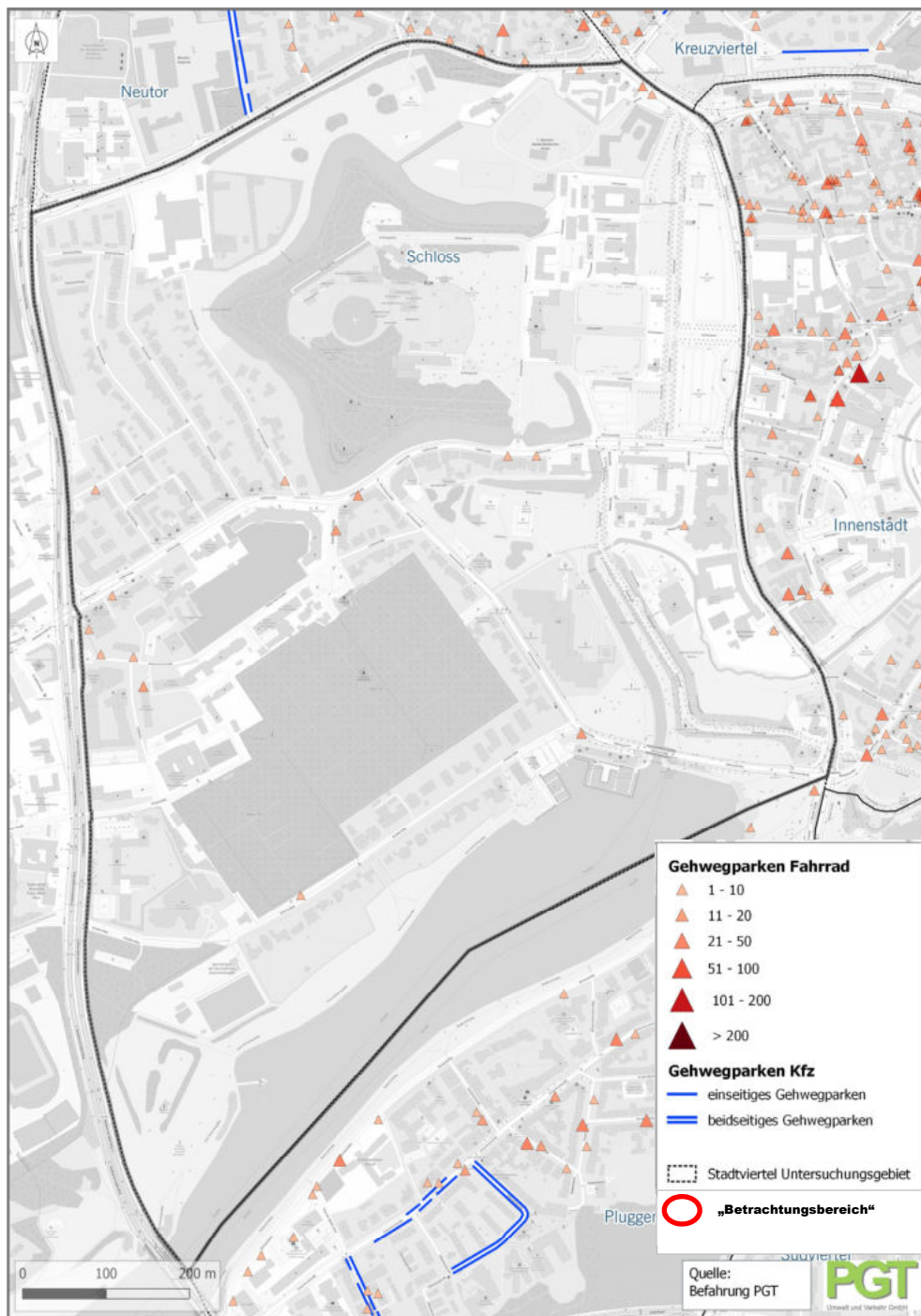


Abb. 4.41 Gehwegparken im Schlossviertel

Das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen findet im Schlossviertel nur vereinzelt entlang bspw. der Hüfferstraße statt. Es besteht kaum Bedarf für neue Fahrradstellplätze im Straßenraum. Folgerichtig sind im Rahmen des 3.000-Fahradstellplätze-Programms bislang kaum neue Fahrradstellplätze im Schlossviertel entstanden.

Bewertung

Das Schlossviertel ist aus Sicht der Parksituation insgesamt sehr positiv zu bewerten, da der Parkdruck tags wie nachts unproblematisch ist. Die konkurrierenden Nutzungsansprüche von Bewohnern und Kunden führen nur selten zu Überlastungssituationen bspw. tagsüber im Umfeld der Bildungseinrichtungen an der Robert-Koch-Straße oder nachts in der durch Wohnnutzung geprägten Hittorfstraße. Die Gehwege sind praktisch durchgängig ohne Einschränkungen durch halbhohes Kfz-Parken oder abgestellte Fahrräder nutzbar.

Die beiden Parkplätze auf dem Schlossplatz bieten mit über 900 Stellplätzen große Verlagerungspotentiale, die den Parkdruck im Schlossviertel, aber v.a. in den angrenzenden, deutlich stärker belasteten Vierteln entlasten können.

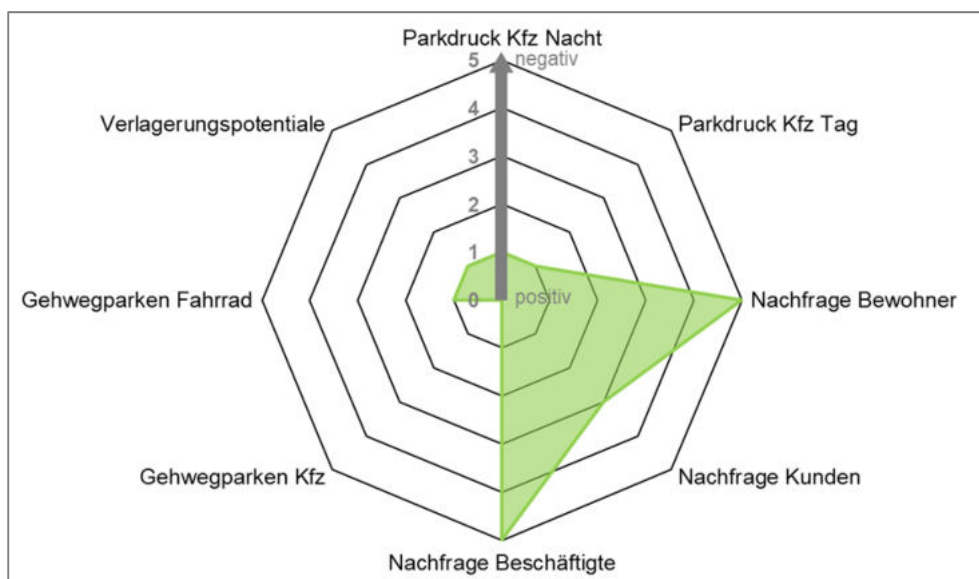


Abb. 4.42 Bewertung Schlossviertel

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 61% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts eher gering. Dennoch kommt es vereinzelt zu Überlastungssituationen in Wohnstraßen.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 73% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber moderat. Überlastungen treten vereinzelt auf, z.B. in der Robert-Koch-Straße und der Hittorfstraße.

Nachfrage Bewohner

Das Viertel ist im nördlichen Bereich geprägt durch Wohnnutzung.

Nachfrage Kunden

Die Kundennachfrage nach Stellplätzen reduziert sich auf wenige Straßen mit Geschäftsnutzung, z.B. in der Hüfferstraße.

Nachfrage Beschäftigte

Es gibt Bildungseinrichtungen, Geschäfte und andere Unternehmen im Schlossviertel.

Gehwegparken Kfz

Es gibt kein geduldetes Kfz-Parken auf Gehwegen im Schlossviertel.

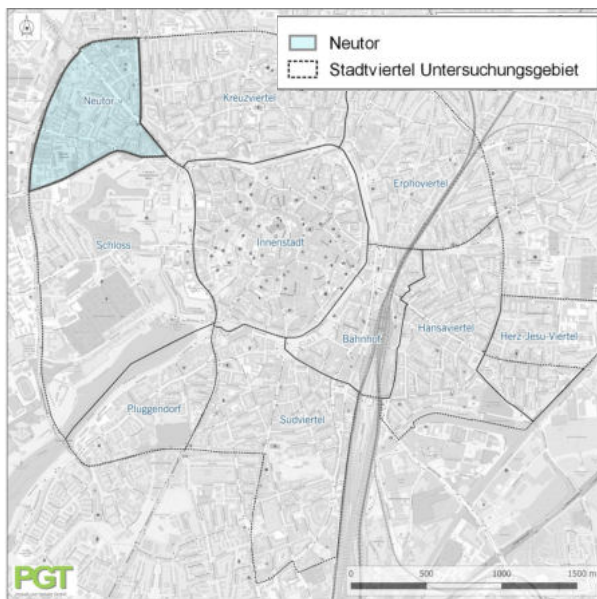
Gehwegparken Fahrrad

Vereinzelt werden Fahrräder auf Gehwegen abgestellt, z.B. entlang der Hüfferstraße.

Verlagerungspotentiale

Die ans Parkleitsystem angeschlossenen Parkplätze Schlossplatz Nord und Schlossplatz Süd bieten über 900 Stellplätze, die für Verlagerungen genutzt werden könnten. Dies übersteigt die Verlagerungsbedarfe im Schlossviertel um ein Vielfaches. Darüber hinaus gibt es über 300 Stellplätze auf Kundenparkplätzen, die zur Mehrfachnutzung durch Bewohner im Nachtzeitraum aktiviert werden könnten.

4.3.10 Neutor im Profil



Das Neutorviertel ist im Wesentlichen ein Wohnviertel, das südlich der Steinfurter Straße aus einem Einfamilienhausgebiet und dem Kloster sowie nördlich aus einem verdichteten Neubauquartier besteht. Am Rand des Neubauquartier gibt es eine Büro- und Dienstleistungsnutzung und im nördlichen Bereich ein Einkaufscenter.

Die Steinfurter Straße selbst ist durch Geschosswohnungsbau und vereinzelte Geschäftsnutzung gekennzeichnet. Im Bereich Wilhelmstraße und im südlich angrenzenden Bereich ist die Bebauung wieder verdichteter.

Kfz-Parken

Im Viertel Neutor befinden sich ca. 1.000 Stellplätze, davon ca. 500 im Straßenraum. Weitere ca. 200 Stellplätze befinden sich auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen, von denen weniger als 100 bewirtschaftet sind. Bewohner-Stellplätze gibt es in Neutor nicht.

Die Parkraumsituation ist in weiten Bereichen entspannt: Die Auslastung liegt nachts auf den Straßenparkplätzen bei ca. 77%. Hohen Parkdruck gibt es nur in einzelnen Straßenzügen, z.B. in der Grevener Straße, Wilhelmstraße, Veghestraße, Catharina-Müller-Straße und Gasselstiege.

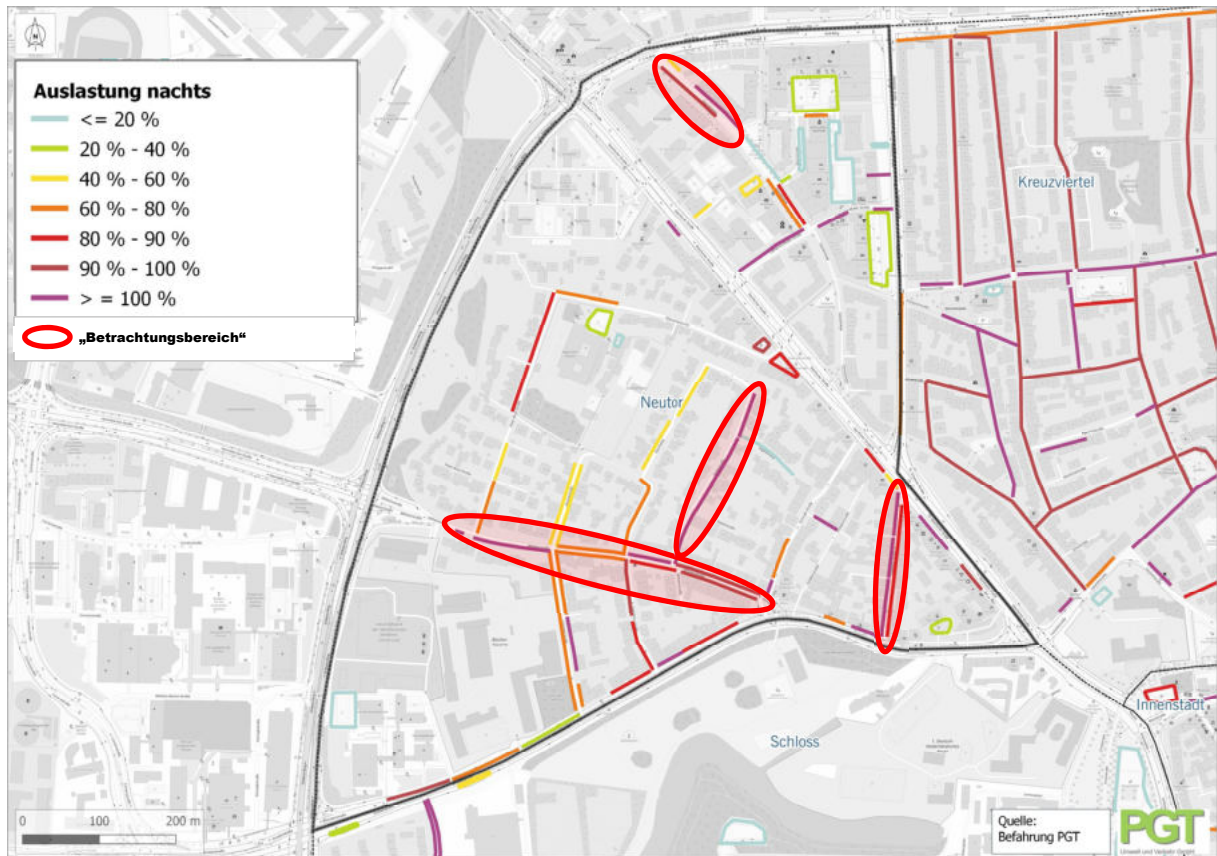


Abb. 4.43 Auslastung Kfz-Stellplätze Neutor – nachts

Tagsüber sind einzelne Straßenzüge in Geschäfts- / Einzelhandelsbereichen durch Kunden und Beschäftigte höher ausgelastet, u.a. in der Catharina-Müller-Straße und Grevener Straße. Die Auslastungen im Bereich der Universität sind tags und nachts mit etwa 60% ähnlich hoch. Die öffentlich zugänglichen Stellplätze abseits des Straßenraums sind tags zu 70%, nachts zu 25% ausgelastet. Insgesamt sind somit ausreichende Kapazitäten vorhanden.

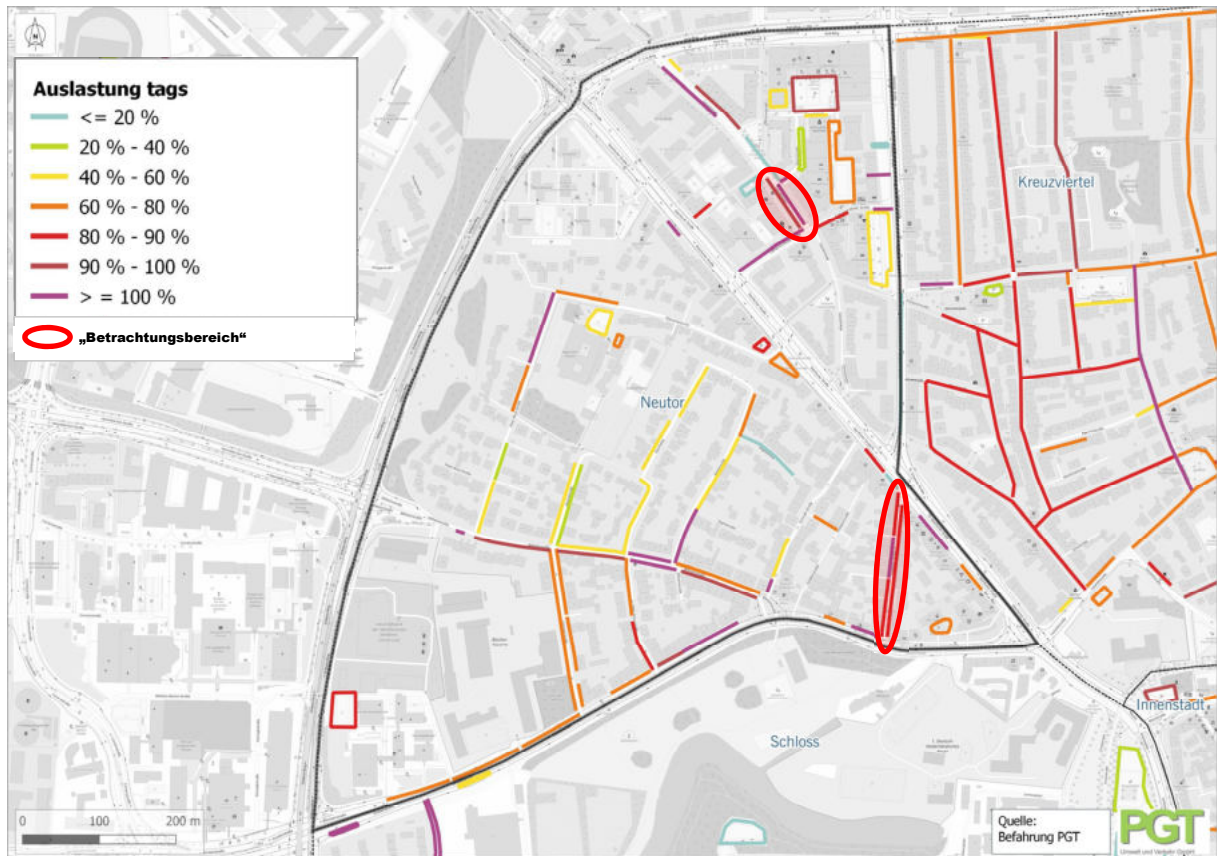


Abb. 4.44 Auslastung Kfz-Stellplätze Neutor – tags

Halbhohes, beidseitiges Gehwegparken ist im Neutorviertel ausschließlich in der Försterstraße und Jessingstraße zu beobachten.

Fahrradparken

Es stehen ca. 2.300 Fahrradstellplätze in Abstellanlagen zur Verfügung, die zu 73% ausgelastet sind. Vereinzelt führen die ca. 400 auf Gehwegen geparkte Fahrräder zu Störungen. Eine Doppelbelastung der Gehwege durch Kfz- und Fahrradparken liegt praktisch nicht vor.

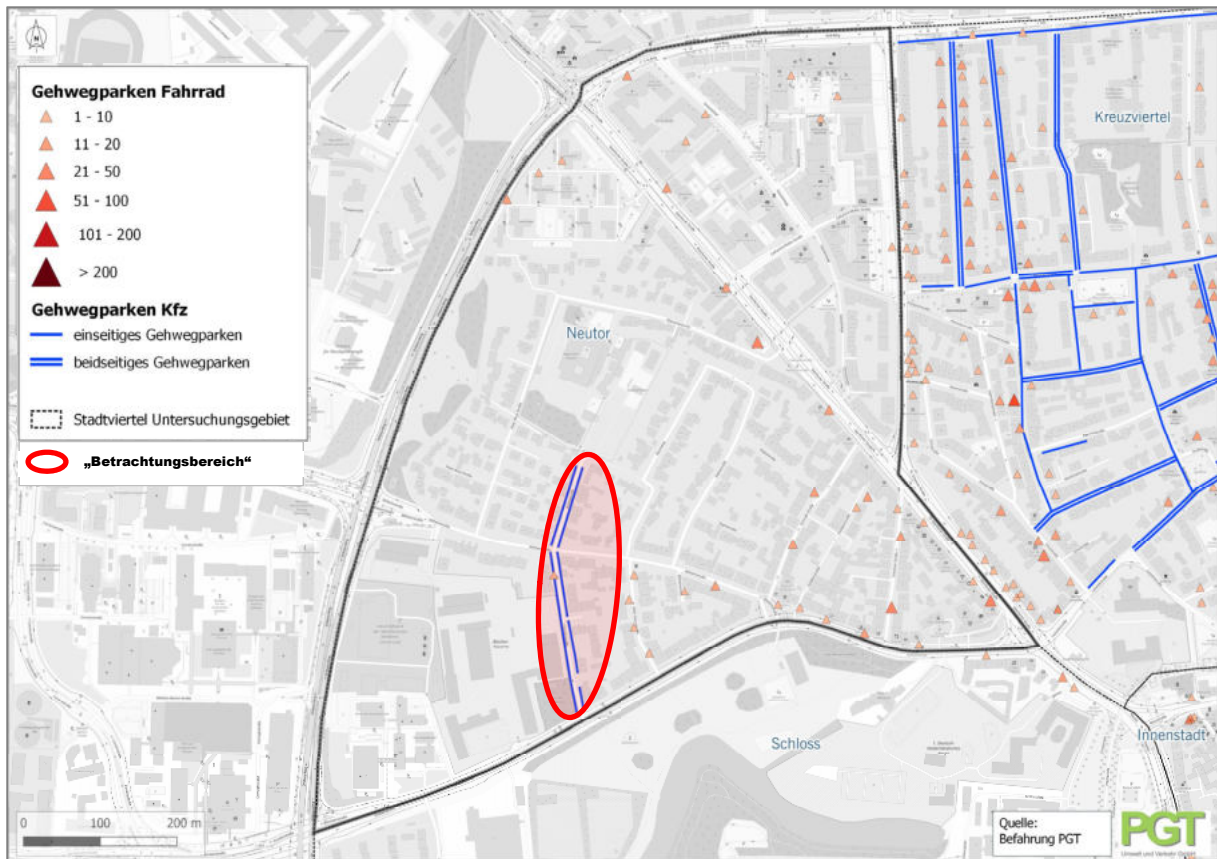


Abb. 4.45 Gehwegparken Neutor

Das Angebot an Fahrradstellplätzen übersteigt die Stellplatznachfrage in Neutor. Nichtsdestotrotz sind im Rahmen des 3.000-Fahradstellplätze-Programms 68 neue Fahrradstellplätze an der Steinfurter Straße und Wilhelmstraße entstanden (Stand: Februar 2024).

Bewertung

Aufgrund des moderaten Parkdrucks tagsüber und nachts stellt sich das Neutor als vergleichsweise unproblematisch dar. Nur in wenigen Straßenabschnitten kommt es zu Überlastungen im Straßenparken, die auf die Überlagerung der Nachfrage mehrerer Nutzergruppen zurückzuführen sind. Ein Beispiel dafür ist die Gasselstiege, wo Wohnnutzung und das York-Center die Nachfrage seitens der Bewohner sowie der Kunden und Beschäftigten erzeugen.

Halbhohes Kfz-Gehwegparken kommt nur in zwei Straßen vor. Dort allerdings führt das geduldete Parken zu spürbaren Einschränkungen für den

Fußverkehr durch verringerte nutzbare Gehwegbreiten. Fahrradparken auf Gehwegen kommt nur vereinzelt vor und ist weitgehend unproblematisch.

In Neutor bestehen Verlagerungspotentiale durch die Mehrfachnutzung von Kundenparkplätzen im Umfang von etwa 300 Stellplätzen, was als positiv zu bewerten ist.

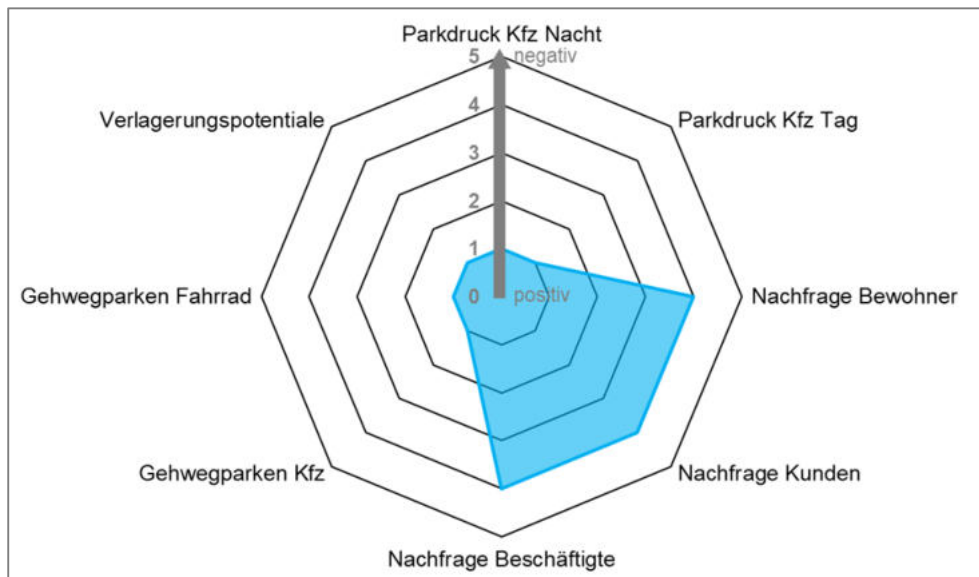


Abb. 4.46 Bewertung Neutor

Parkdruck Kfz Nacht

Mit einer Auslastung von 77% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck nachts ebenfalls eher gering. Überlastungen gibt es dennoch in Wohnstraßen.

Parkdruck Kfz Tag

Mit einer Auslastung von 71% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist der Parkdruck tagsüber moderat. Überlastungen treten nur vereinzelt auf, wo sich die Wohnernachfrage mit der Kunden- und Beschäftigtenachfrage überlagert.

Nachfrage Bewohner

Das Viertel ist in erster Linie ein Wohnviertel.

Nachfrage Kunden

Entlang der Steinfurter Straße liegen Geschäftsnutzungen sowie das York-Center.

Nachfrage Beschäftigte

Es gibt ein Einkaufszentrum und Geschäftsnutzungen entlang der Steinfurter Straße.

Gehwegparken Kfz

Das geduldete Kfz-Parken auf Gehwegen beschränkt sich auf wenige Straßenabschnitte, auf denen es zu Beeinträchtigungen führt.

Gehwegparken Fahrrad

Vereinzelt werden Fahrräder auf Gehwegen abgestellt.

Verlagerungspotentiale

Die Verlagerungspotentiale bestehen auf Kundenparkplätzen, die nachts von Bewohnern genutzt werden könnten.

4.4 Zusammenfassende Bewertung

Abb. 4.47 zeigt die Ausprägungen der Bewertungskriterien für alle Stadtviertel in der Überlagerung. Daraus wird klar ersichtlich, welche Viertel wo den größten Handlungsdruck aufweisen. Diese Viertel sind je Kriterium außerhalb des Netzdiagramms aufgeführt.

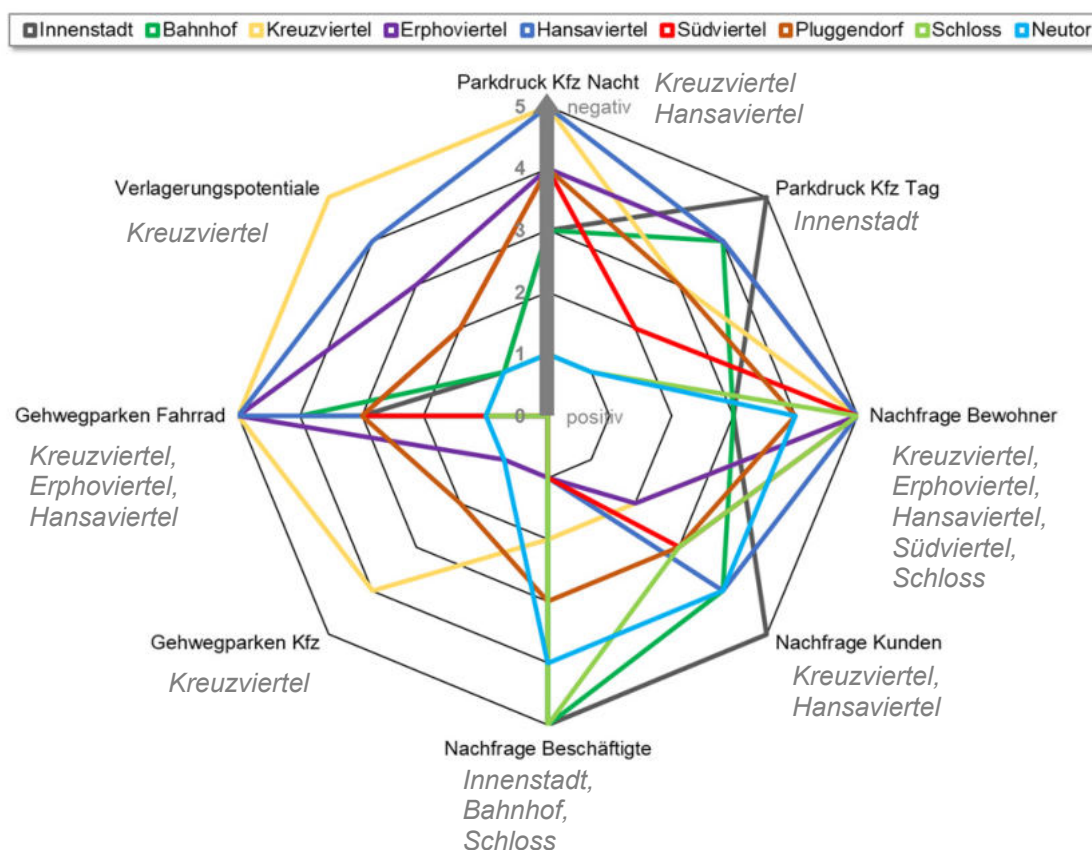


Abb. 4.47 Alle Stadtviertel im Profil – Übersicht

Die Viertel mit einer sehr hohen Stellplatznachfrage durch Bewohner („Wohnviertel“) – Kreuzviertel, Erphovierteil, Hansavierteil, Südvierteil und Schloss – weisen nachts einen sehr hohen Parkdruck und ein sehr problematisches Ausmaß an Fahrradparken auf Gehwegen auf. Auch die auf Gehwegen geparkten Kfz führen in den Wohnvierteln zu größeren Problemen als in der Innenstadt und am Bahnhof. Insbesondere im Kreuzviertel ist die Situation als prekär einzuschätzen. Eine Ausnahme bildet das Schlossviertel, wo ebenfalls freie Kapazitäten auf dem Schlossplatz bestehen, die zur Kompensation der das Stellplatzangebot übersteigenden Stellplatznachfrage herangezogen werden können.

Die Innenstadt und in abgeschwächter Form das Bahnhofsviertel hingegen zeichnen sich durch einen hohen Parkdruck tagsüber aus, der maßgeblich von Kunden und Beschäftigten verursacht wird. Im Gegensatz zu einigen Wohnvierteln, z.B. dem Kreuzviertel und Hansaviertel, gibt es in der Innenstadt und am Bahnhof genügend Verlagerungspotentiale in Parkhäusern und auf Parkplätzen, um das Straßenparken perspektivisch zu entlasten.

5 Handlungsfelder

Abgeleitet aus dem festgestellten Handlungsdruck zur Parkraumneuordnung gründet das Integrierte Parkraumkonzept auf vier wichtige Handlungsfelder. Diese vier Handlungsfelder bilden die Inhalte des Integrierten Parkraumkonzepts – als zentralen Schlüssel zum angestrebten Mobilitätswandel.

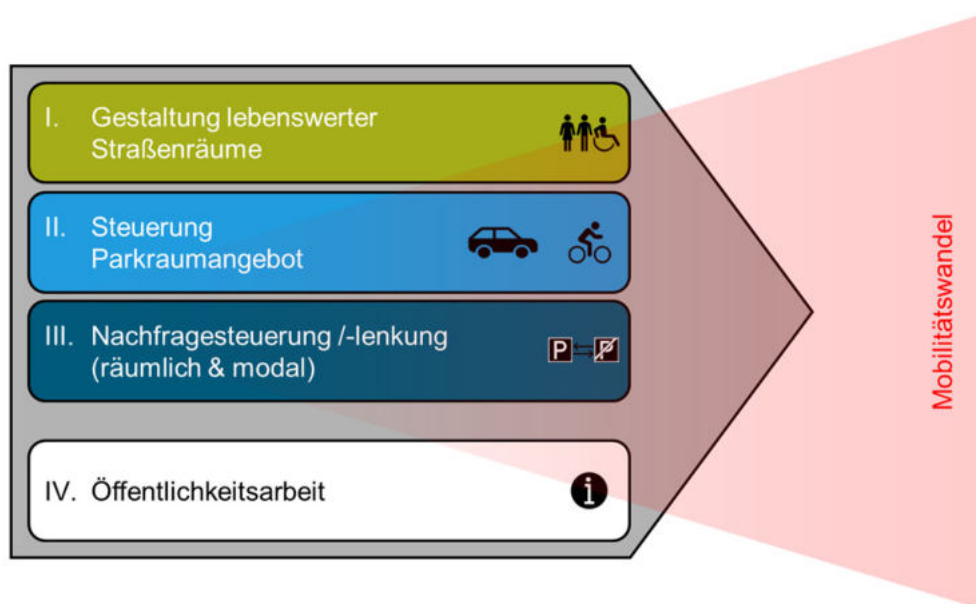


Abb. 5.1 Parkraummanagement als Schlüssel zum Mobilitätswandel

5.1 Gestaltung lebenswerter Straßenräume

Unter Maßnahmen zur Gestaltung lebenswerter Straßenräume fallen solche Maßnahmen, welche die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen erhöhen, die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen verbessern, den Radverkehr attraktiver machen sowie die Versorgung vereinfachen.

Im Untersuchungsgebiet ist der begrenzt verfügbare Straßenraum in vielen Fällen „ungerecht“ verteilt. Verlässlich durchgängig nutzbare, barrierefreie Gehwege und Straßenquerungen sowie ausreichende Fahrbahnbreiten für die Fahrzeuge des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und von Service-dienstleistern sind in vielen Straßen durch die Abstell-situation der Kfz und der Fahrräder nicht gegeben. In manchen Straßen kommen noch weitere Behinderungen durch auf den Gehwegen stehende Müllbehälter hinzu.



Quelle: Stadt Münster

Abb. 5.2 Unzureichend nutzbare Gehwegbreiten – Beispiel Kanalstraße

Es besteht besonderer Handlungsbedarf, wenn die Parksituation zu Einschränkungen der Befahrbarkeit für Rettungs-, Feuerwehr- und Versorgungsfahrzeuge führt, Hydranten verstellt sind oder beide Gehwege so stark in der Nutzung eingeschränkt sind, dass durchgehende Wege für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen sowie für Personen mit einem Kinderwagen nicht mehr gegeben sind.

Überall dort, wo Einschränkungen in der nutzbaren Gehwegbreite bestehen und Gehwegparken erlaubt ist, müssen Veränderungen der Parksituation geschaffen werden.



Quelle: Stadt Münster

Abb. 5.3 Halbhohe Kfz- und Fahrradparken auf Gehwegen – Beispiel Marientalstraße

Die folgende Abbildung zeigt die räumlichen Schwerpunkte für Maßnahmen in diesem Handlungsfeld durch auf Gehwegen parkende Fahrräder und Kfz innerhalb des Untersuchungsgebiets auf. Je intensiver die Farbgebung an den Orten, desto höher der Handlungsdruck.

Probleme des Fahrradparkens auf Gehwegen überlagern sich häufig mit auf Gehwegen geparkten Kfz, sodass in den zweifarbigen Bereichen besonderer Bedarf für Maßnahmen des Handlungsfeld „Gestaltung lebenswerter Straßenräume“ besteht.

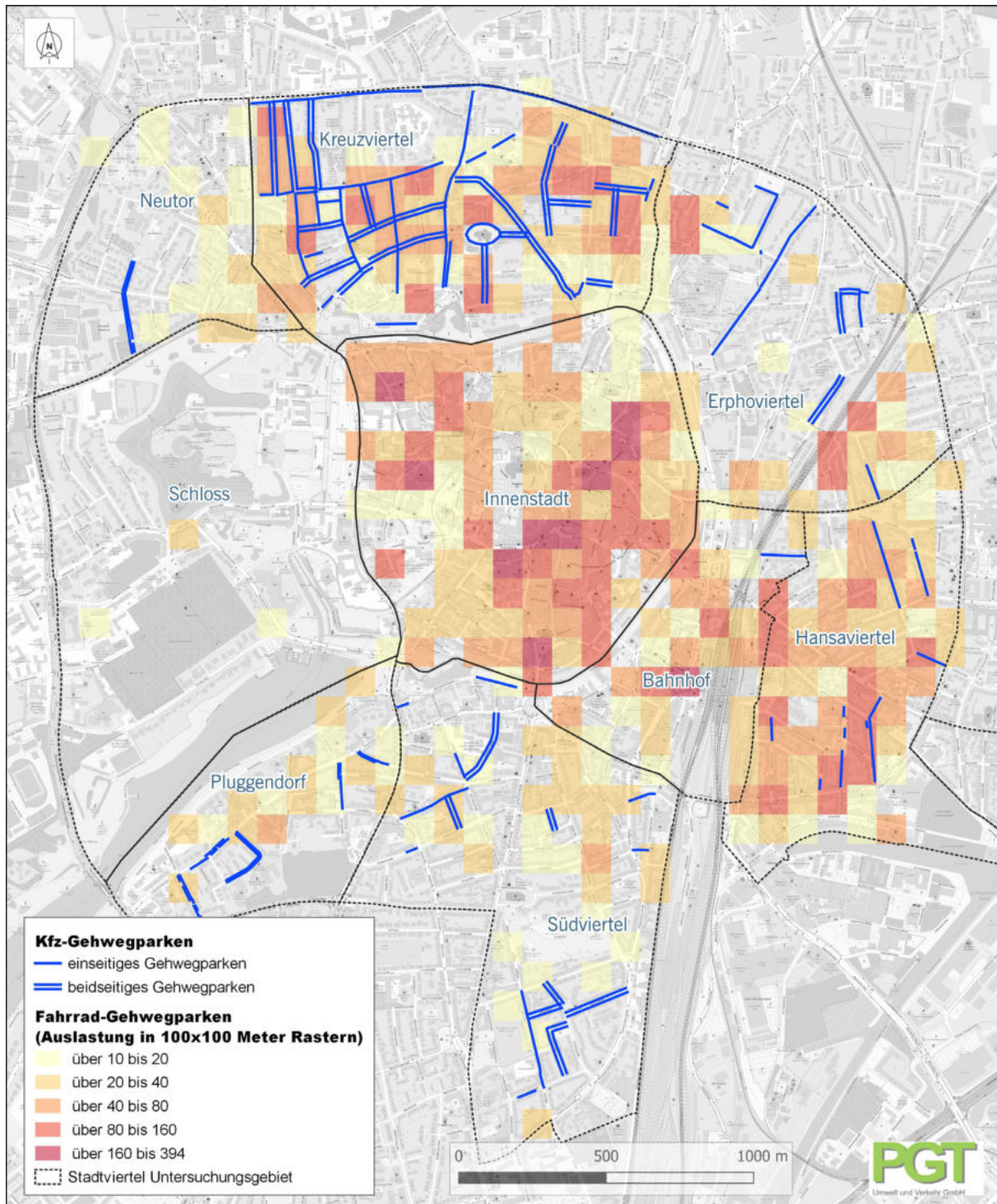


Abb. 5.4 Schwerpunktbereiche Handlungsfeld 1 Gestaltung lebenswerter Straßenräume

Maßnahmenswerpunkte im Handlungsfeld 1 konzentrieren sich auf:

- Kreuzviertel (z.B. Kinderhauser Straße, Marientalstraße, Kellermannstraße, Coerdestraße)
- Hansaviertel (z.B. Emdener Straße, Dortmunder Straße, Sophienstraße, Heisstraße)

- Pluggendorf (z.B. Sperlichstraße)
- Nördliche Bereiche des Erphoviertels (z.B. Kolpingstraße, Enkingweg)
- Nördliche Bereiche des Südviertels (z.B. Antoniusstraße)

Um „Faires Parken“ in Münster zu ermöglichen, ist ortsbezogen eine Neuverteilung von Flächen und die Prüfung von Gehweg- und Fahrbahnbreiten notwendig. Hilfestellung bei der Umsetzung geeigneter Maßnahmen gibt nachfolgende Tabelle, in der geforderte Mindestbreiten enthalten sind, die bei den Veränderungen als Maßstab anzusehen sind.

Kriterien	Mindestanforderungen
Gehwegbreiten	mind. 2,5m gem. RAS
Fahrbahnbreiten	– 4,75m zur Sicherstellung Begegnungsfall Fahrrad / Pkw bei Einhaltung Sicherheitsabstand zu Parkstreifen – mind. 3,50m im Einrichtungsverkehr (3,75m bei Einrichtungsverkehr mit Gegenrichtung Rad)
Radien / Einmündungsbereiche	grundsätzliches Freisperren von Einmündungen und Querungsbereichen
Fahrradparken	bei Nichteinhaltung o.g. Breiten: Parken am Fahrbahnrand einrichten und vor Kfz sichern
Parkplätze Kfz	Markierung

Tab. 5.1 *Bewertungsparameter „Faires Parken“ in Münster*

Geeignete Maßnahmen sind bspw.:

- Freisperren von Sichtbeziehungen und Querungen
- Flächen für wohnungsnah Mobilpunkte schaffen, insbesondere Car-sharing
- Ausweichflächen für Servicefahrzeuge anbieten
- Ordnen bzw. Unterbinden des Gehwegparken von Kfz, zur Sicherung ausreichender Gehwegbreiten
- Sicherung durchgehender Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall Fahrrad / Pkw
- Verlagerung von Fahrrädern weg von den Gehwegen auf die Fahrbahn am Fahrbahnrand
- Begrünung, Sitzgelegenheiten im Straßenraum

Da diese Maßnahmen teils mit einer großen Reduzierung an Kfz-Stellplätzen einhergehen, wurden die Auswirkungen der Maßnahmen zum „Fairen Parken“ beispielhaft für das Kreuzviertel untersucht (vgl. Tab. 5.2).

Maßnahme	Reduzierung Stellplätze
Freisperren von Sichtbeziehungen an Querungen	~2%
Flächen für Mobilpunkte (insb. Carsharing)	~2%
Ausweichflächen für Servicefahrzeuge (Rettungs-, Müll-, und Lieferdienste)	~5%
Gehwegparken ordnen bzw. unterbinden	~33%
Sicherung durchgehender Fahrbahnbreiten für den Fahrradverkehr	~6%
Verlagerung: Fahrräder weg von den Gehwegen	8-10 Fahrräder je Stellplatz

Tab. 5.2 Maßnahmen „Faires Parken“ und ihre Auswirkungen im Kreuzviertel

Dabei zeigt sich, dass durch die ersten notwendigen Schritte (insbesondere das Freisperren von Sichtbeziehungen) nur ca. 2% bis 5% der vorhandenen legalen Stellplätze entfallen. Die Größenordnung des Stellplatzverlustes ist verträglich – die „Verkehre verlagern sich“ vglw. problemlos. Kompensatorische Maßnahmen sind im Regelfall nicht erforderlich.

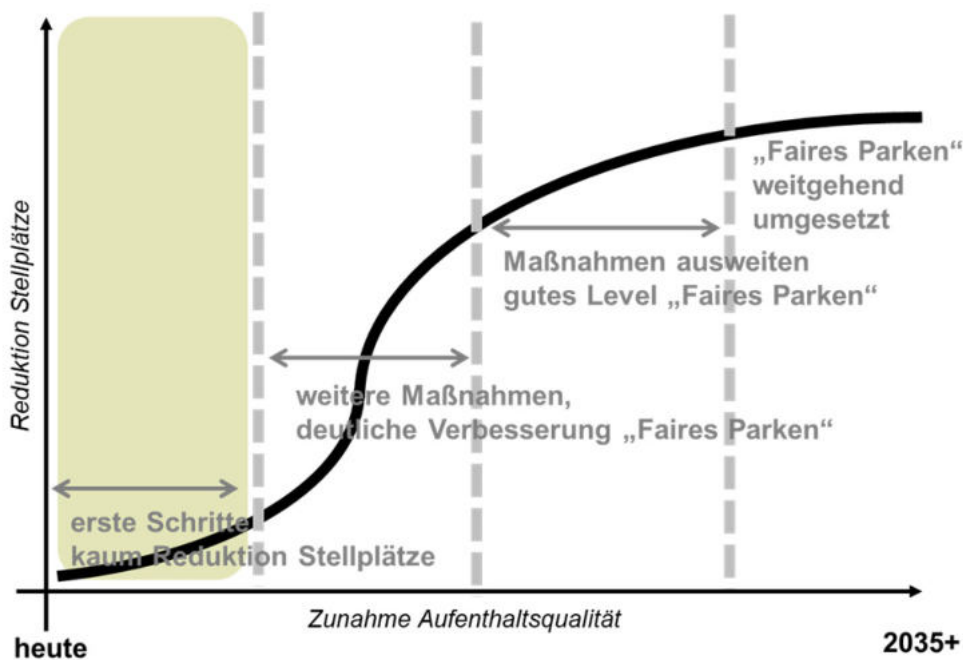


Abb. 5.5 Auswirkungen Umsetzung „Faires Parken“, Kreuzviertel

Im weiteren Verlauf der Umsetzung bzw. der Ausweitung von Maßnahmen wird auch nachfrageseitig eine Kompensation von entfallenen Stellplätzen erforderlich, um negative Auswirkungen auf einem verträglichen Maß zu

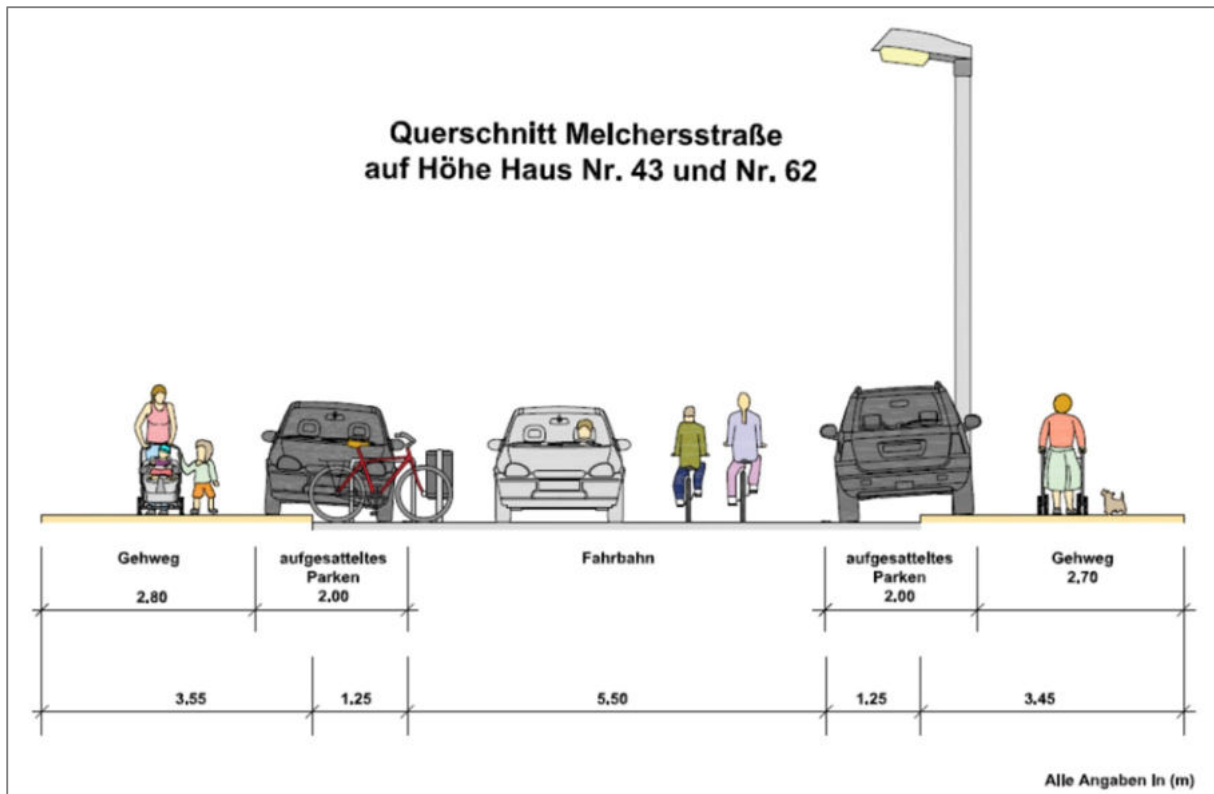
halten. Ein Verhaltenswandel durch alternative Mobilitätsangebote kann zudem den Verzicht auf das eigene Auto erleichtern und die Zahl der Stellplatzbedarfe, die kompensiert werden müssen, verringern.

Um die theoretischen Annahmen für das „Faire Parken“ im Kreuzviertel mit der Realität abzugleichen, werden im Folgenden einzelne Erfahrungen zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Pilotprojekt zum „Fairen Parken“ in der Melchersstraße herangezogen.

In der Melchersstraße, die im nordwestlichen Bereich des Kreuzviertels liegt, wurden im Sommer 2022 von Seiten der Stadtverwaltung Münster verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der straßenräumlichen Situation und Aufwertung der Wohnqualität durchgeführt.

Vorrangige Zielsetzungen waren:

- Ordnen des Gehwegparkens von Kfz (halbhohes Gehwegparken Kfz nur durch Markierungen) zur Sicherung ausreichender Gehwegbreiten (tatsächlich nutzbare Gehwegbreite > 2,50m)
- Sicherung der tatsächlich nutzbaren Fahrbahnbreiten für Rettungsfahrzeuge etc. (tatsächlich nutzbare Fahrbahnbreite 5,50m),
- Freisperren von Sichtbeziehungen und Querungen durch den Einbau von Anlehnbügel für Fahrräder
- Verbesserung der Abstellituation für Fahrräder, insbesondere auch für Lastenräder (Markierung von Flächen für Lastenräder an einzelnen Stellen – in diesem Fall ist auch eine geringfügige Unterschreitung der Fahrbahnbreiten von 5,50 m vorgesehen)



Quelle: Stadt Münster

Abb. 5.6 Querschnitt „Faires Parken“ Melchersstraße – Konzeptskizze

Im Rahmen der Umgestaltung Melchersstraße wurde die Situation im Bereich der Gehwege und der Fahrbahn optimiert. Durch die genannten Maßnahmen hat sich die Kapazität der Kfz Stellplätze um ca. 15%, von ca. 150 auf ca. 130 Stellplätze, verringert.

Im Vergleich zu den theoretischen Auswirkungen von Maßnahmen zum „Fairen Parken“ im Kreuzviertel ergeben sich damit deutlich geringere Reduzierungen der Stellplatzzahlen als angenommen. Da das Gehwegparken in der Melchersstraße – aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts – nur geordnet, jedoch nicht entfallen ist und nicht alle Einmündungsbereiche freigesperrt worden sind, muss davon ausgegangen werden, dass ein konsequentes, durchgehendes Freisperrn und der notwendige vollständige Verzicht auf Gehwegparken in engeren Straßenquerschnitten zu einer deutlich größeren Reduzierung von Stellplätzen führen würden. Die Annahmen, die auf Basis des Modells „Faires Parken Kreuzviertel“ getroffen worden sind, können somit aus gutachterlicher Sicht zur Bewertung der Auswirkungen von „Faires Parken“ herangezogen werden.

Zur Evaluierung der Maßnahmen wurde eine im Juni 2022 – also vor der Umsetzung der Maßnahmen – durchgeführte Verkehrserhebung – herangezogen und zwei Erhebungen im Oktober und Dezember 2022 im Nachher-Zeitraum durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen:

- Die Tagauslastung Kfz-Parken ist in den betrachteten Zeiträumen vorher und nachher in etwa konstant geblieben. Die nächtliche Auslastung hat sich um 25 bis 30 Fahrzeuge reduziert. Bezogen auf die Kapazität gibt es nachts in der Vorher- und Nachher-Situation eine Vollauslastung. Trotz des geringeren Stellplatzangebotes ist die Zahl der regelwidrig abgestellten Kfz nahezu konstant geblieben (tags 6 bis 9 Kfz, nachts 12 bis 14 Kfz). Die aufgebrauchten Markierungen zur Ordnung des aufgesattelten Gehwegparkens werden eingehalten.
- Ein Nachweis, ob die Kfz in andere Straßenzüge verlagert werden, ist aufgrund des Untersuchungsdesigns nicht möglich. Dazu ist die Grundmenge von etwa 25 Fahrzeugen, die verlagert wurden, zu gering und eine Veränderung von wenigen Fahrzeugen pro Straßenzug kaum nachzuweisen.
- Die nun im Straßenraum angebotenen 54 Fahrradstellplätze sind in beiden Nachher-Erhebungen nur etwa zur Hälfte ausgelastet, bei weiterhin 70 Fahrrädern, die auf den Gehwegen abgestellt wurden (Dezember 2022). Dies gibt einen Hinweis darauf, dass Fahrradbügel im Straßenraum wohnstandortnah angeordnet werden müssen, um tatsächlich akzeptiert zu werden.

5.2 Parkraumsteuerung

Durch die Steuerung des Parkraumangebotes kann der begrenzt verfügbare Parkraum den unterschiedlichen Nachfragegruppen angemessen und geordnet verteilt angeboten werden.

Demzufolge sind differenzierte Maßnahmen für die Parkraumsteuerung von Kfz und Fahrrädern in der Innenstadt und den Wohnvierteln erforderlich.

5.2.1 Parkraumsteuerung Kfz

Die Auslastung, der zur Verfügung stehenden Flächen im Straßenraum oder in öffentlich zugänglichen Parkanlagen, variiert je nach Nachfrage von

Bewohnern, Kunden, Besuchern und Wirtschaftsverkehr. Diese unterscheidet sich je nach Stadtviertel teilweise erheblich. Während die Innenstadt stark von Besuchern und Kunden nachgefragt wird und auch im Wirtschaftsverkehr eine hohe Bedeutung hat, erstreckt sich in vielen Wohnvierteln die Nachfrage nach Stellplätzen im Wesentlichen auf Bewohner bzw. deren Besucher. Die nachfragebezogene Steuerung zur Auslastung geeigneter Parkräume kann zu Verbesserungen in überlasteten Bereichen führen.

Bedarf zur Steuerung des Parkraums für den Kfz-Verkehr besteht vorrangig in der Innenstadt bei der Steuerung und Bereitstellung von Parkraum zu Spitzenzeiten bzw. bei der Lenkung und Steuerung des Dauerparkens der Tagesbesucher.

In den Wohnbereichen gibt es Bedarfe in den innenstadtnahen Wohnvierteln, wo vielfach Tag- und Nachtauslastung identisch sind. Die Nachfrage von Beschäftigten und sonstigen Nutzern, die tagsüber über einen längeren Zeitraum Parkplätze blockieren, sind dort prägend.

Nicht betroffen von der oben beschriebenen Steuerung sind die Parkmöglichkeiten von mobilitätseingeschränkten Personen. Diese sind in jedem Fall zu sichern bzw. zu verbessern.

Ziele von Maßnahmen dieses Handlungsfeldes sind:

- Bedarfsorientiertes Bereitstellen von Parkplätzen in Bereichen mit hohem Kunden- und Besucherverkehrsaufkommen
- Straßen von Überlastungssituationen tagsüber entlasten, um Platz für andere Straßennutzungen zu ermöglichen
- Straßen von Überlastungssituationen nachts entlasten, um Belastungen der Bewohner zu reduzieren

Geeignete Maßnahmen dafür sind u.a.:

- Lenkung zur Nutzung geeigneter Parkplätze
- Reduzierung von Parksuchverkehren durch eine Beschränkung der in der Innenstadt vorhandenen, unbewirtschafteten und im Straßenraum liegenden Parkplätze, die zu einer Nutzung durch Kunden- und auch Mitarbeiterverkehren verleiten
- Zeitliche Bewirtschaftung ausgewählter Straßenräume in lastabhängigen Zeitfenstern durch Parkdauerbegrenzung, Bewohnerregelungen, etc.: Dem Besucher / Kunden sollen Parkmöglichkeiten für eine kürzere Nutzungszeit zur Verfügung stehen

Dort, wo der Parkdruck durch Bewohner und andere Nutzungen besonders hoch ist, kann die Einführung bzw. die Ausweitung von Bewohnerparkzonen das Bewohnerparken sichern. Bereiche, in denen die Einführung von Bewohnerparkzonen erfolgen sollte, sind z.B. Kreuzviertel, Hansaviertel, Südviertel und in Bereichen des Erphoviertels sowie in großen Teilen von Pluggendorf. Die sind in der folgenden Grafik gekennzeichnet. Aktuell prüft die Stadt bereits die Einrichtung von Bewohnerparkzonen in der Hittorfstraße (Schlossviertel), im Erphoviertel (nordwestlich der Bahn), in Pluggendorf sowie im Quartier Waldeyer Straße / Schmeddingstraße (außerhalb des Untersuchungsgebietes).

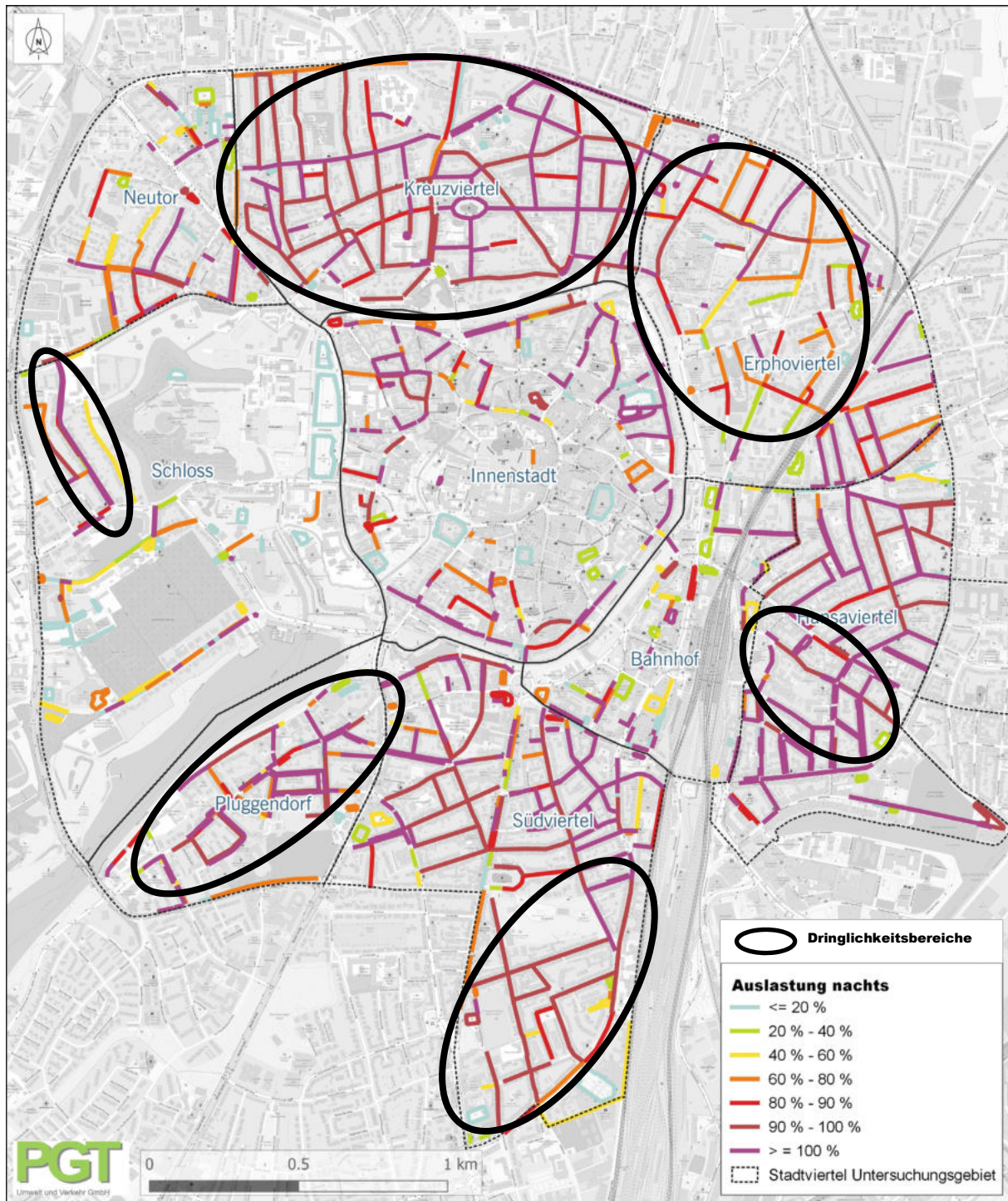


Abb. 5.7 Dringlichkeit Bewohnerparken

Um die Steuerung des Parkraums durchzusetzen, ist eine Überwachung des ruhenden Verkehrs zwingend zu intensivieren und ein wesentlicher Bestandteil des Handlungsfelds. Nur die konsequente Ahndung von Verstößen garantiert die Wirksamkeit umzusetzender Maßnahmen und führt so

zu einem Verhaltenswandel. In Münster ist besonders die Überwachung in Wohnquartieren zu intensivieren.

Möglichkeiten der digitalen Parkraumüberwachung werden derzeit in verschiedenen Orten Deutschlands geprüft. Hindernisse sind Datenschutzgesetze und Regularien der Länder sowie die technische Methodik, die sehr unterschiedliche Einsatzbereiche hat. Von Drohnenbefliegung über Kameraüberwachung einzelner Straßenräume bis hin zu Transponderkarten sind die Möglichkeiten vielfältig und werden im Weiteren als zu untersuchen angedeutet.

In ausgewählten Bereichen Münsters sollten Versuche durchgeführt werden, die Bewohnerparkausweise mit Transponder auszustatten, um die automatisierte Kontrolle zu ermöglichen. Zudem sind Erfahrungen aus anderen Kommunen sowohl rechtlich als auch durchführungstechnisch in ihren Einsatzmöglichkeiten für Münster zu bewerten.

5.2.2 Parkraumsteuerung Fahrrad

Auf Gehwegen abgestellte Fahrräder verursachen teils erhebliche Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, insbesondere bei ohnehin schmaler Gehwegbreite und anderer Fremdnutzungen, z.B. Kfz-Gehwegparken. Dort, wo das Missverhältnis von zur Verfügung stehenden Fahrradstellplätzen zu abgestellten Fahrrädern zum Abstellen auf den Gehwegen führt, ist die Notwendigkeit zur Steuerung des Parkraums für den Fahrradverkehr besonders groß.

Nachfolgende Abbildung zeigt die gravierenden Handlungsbedarfe für das Ordnen bzw. Ergänzen von Stellplatzanlagen für Fahrräder zur Entspannung der Situation. Dargestellt sind die Bereiche, in denen das Parken von Fahrrädern auf Gehwegen besonders problematisch ist. Überall dort, wo neben der Wohnnutzung weitere Nutzungen zum Einkaufen, für das Gesundheitswesen, die Bildung oder Freizeit dazukommen, ist starker Handlungsdruck zur Steuerung des Parkraums für den Fahrradverkehr vorhanden.

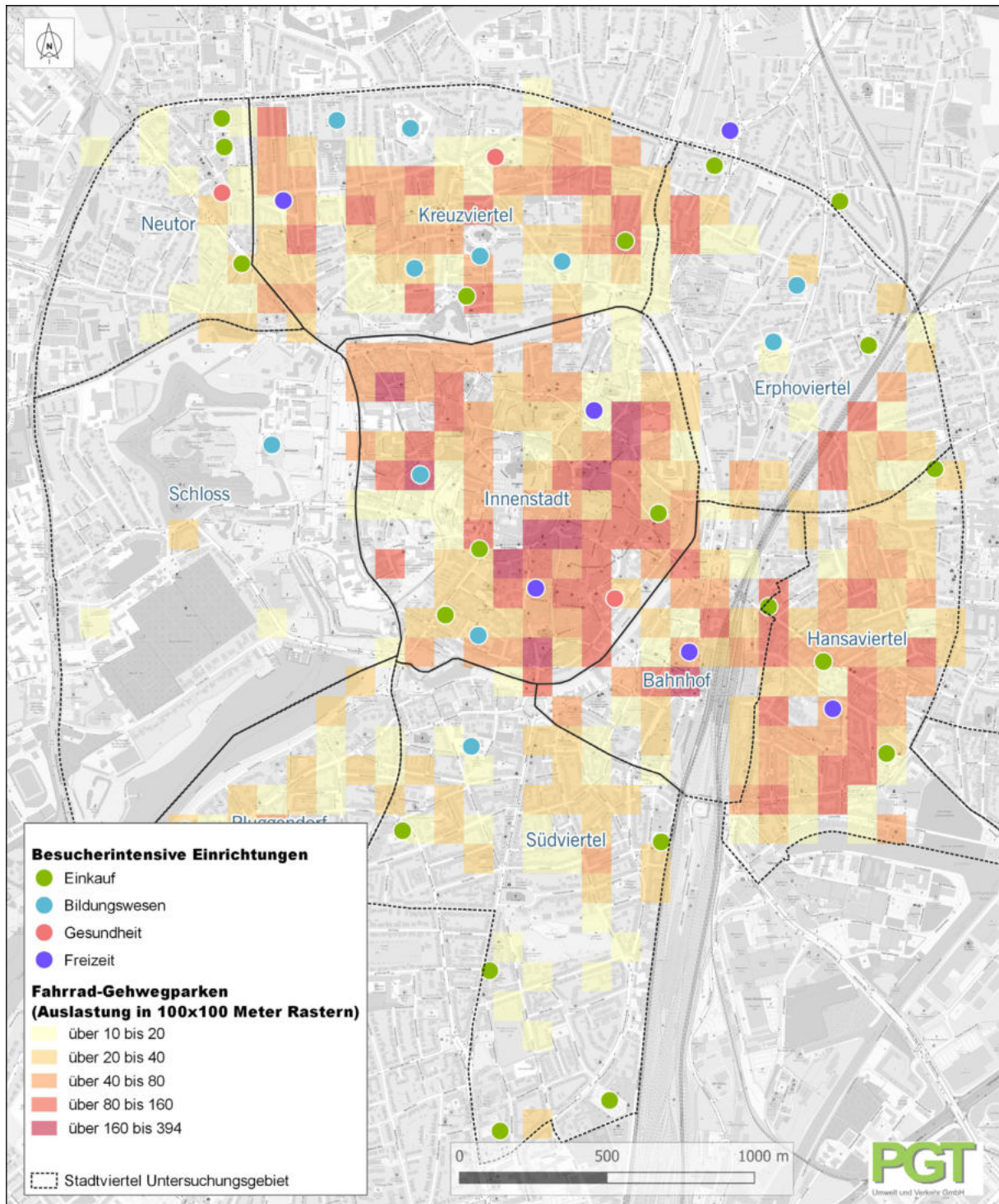


Abb. 5.8 Dringlichkeiten Parkdruck Fahrrad

Handlungsschwerpunkte zur Parkraumsteuerung Fahrrad in der Innenstadt beziehen sich insbesondere auf die Ordnung und Bündelung des Fahrradparkens. Die Handlungsschwerpunkte in den Wohnquartiere finden sich insbesondere im gesamten Kreuzviertel, in Teilen des Hansa- und des Erphoviertels sowie im Bereich Bahnhofsviertel und in Pluggendorf, wo eine

Reduzierung bzw. Vermeidung des Gehwegparkens Fahrrad, durch Schaffung von ergänzenden Angeboten für das Fahrradparken im Straßenraum notwendig ist.

Da Fahrräder in den meisten Fällen legitim – wenn auch tlw. störend – auf dem Gehweg abgestellt werden, ist – neben der Schaffung von Alternativangeboten – eine mögliche Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen langfristig zu fokussieren.

Zur Sensibilisierung für die Einschränkungen, die durch Gehwegparken entstehen, ist aktiv auf die bestehenden Probleme hinzuweisen, z.B.: „Wusstest du, dass Rollstuhlfahrer wegen deines dort abgestellten Fahrrades den Gehweg nicht benutzen können?“.

5.3 Nachfragesteuerung und -lenkung

Durch die Steuerung und die Lenkung der Nachfrage nach Parkraum soll neben der Vermeidung von kritischen Situationen durch Überlastung auch die Auslastung der Stellplätze verbessert werden (räumliche Lenkung). Die modale Steuerung versucht, die Stellplatznachfrage bereits am Entstehungsort – durch den Umstieg auf andere Verkehrsmittel – zu beeinflussen.

Vor dem Hintergrund der hohen Nutzung des Kfz im Einkaufsverkehr empfehlen sich hier spezielle Angebote wie Mobilstationen oder Lieferservices (z.B. Leezen Heroes), um die hohe Stellplatznachfrage zu Spitzenzeiten (insbes. am Wochenende) in Innenstadt befriedigenden zu können.

Die Auslastung von Kundenparkplätzen, d.h. den Parkplätzen, deren Nutzung mit einer zeitlichen Bewirtschaftungsregelung tagsüber versehen ist, ist ein wesentlicher Indikator für Möglichkeiten, Parkplatzauslastungen durch Verkehrslenkung und Steuerung zu betreiben. Diese Möglichkeiten sind in der Innenstadt in Parkhäusern und abgegrenzten Parkplatzanlagen, die mit dem Parkleitsystem verbunden sind, sowie auf bewirtschafteten Straßenraumparkplätzen vorhanden. Die Parkraumlenkung durch das Parkleitsystem setzt jedoch erst spät am Rand der Innenstadt ein und führt die Weiterleitung zu nächsten Stellplätzen nur inkonsequent durch. Sie ist überwiegend als Stellplatzauslastungsanzeige konzipiert. Auch die konsequente, frühzeitige Lenkung von stadteinwärts gerichteten Kfz-Verkehren

auf geeignete P+R-Standorte bei Überlastung der Innenstadtparkhäuser fehlt. Zur Nutzung außenliegender P+R-Standorte wie dem Coesfelder Kreuz, welches nicht nur an Adventswochenenden geöffnet werden sollte, ist ein frühzeitiges „Abfangen“ der von außen kommenden Kunden- und Besucherverkehre unerlässlich.

Handlungsschwerpunkte zur Parkraumverlagerung liegen, aufgrund der hohen Nachfrage des Kunden-, Besucher und Beschäftigtenparkens, insbesondere in der Innenstadt.

Die Parkraumverlagerung in den Wohnvierteln kann wohnortnah nur dort erfolgen, wo Potentiale z.B. durch nachts nicht genutzte Kundenparkplätze, vorhanden sind. Dies betrifft z.B. Pluggendorf, Neutor, das Südviertel und das Quartier Schloss.

Hier sollte durch Abstimmung mit der Stadt eine Nutzung ermöglicht werden.

5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Eine gute Bürgerinformation und ein schrittweises Vorgehen mit Lernen aus jeweils Best- oder auch Bad-Practices vor Ort, zeigt an Beispielen aus anderen Orten, die Vielfalt und Kontroversität der Diskussion. Daher kommt einer guten Öffentlichkeitsarbeit, eine Schlüsselrolle im Rahmen des integrierten Parkraumkonzepts zu.

Anreize und Awareness in Bezug auf rücksichtsvolles Parken bzw. Inanspruchnahme von Alternativangeboten gibt es derzeit wenig. Sie umfassen:

- Aufrufe zur Nutzung von P+R-Angeboten zu bestimmten Spitzentagen
- Öffnung des Parkhauses Coesfelder Kreuz für das Einkaufen und den P+R an Adventsamstagen
- Allgemeine Aufforderungen, den ÖPNV bzw. das Fahrrad zu benutzen und die P+R-Parkplätze im Umland anzusteuern

Mit Beschluss des Mobilstationskonzepts Münster werden vorhandene P+R-Standorte ausgebaut und neue integriert, sodass die Nutzung von P+R-Angeboten – insbesondere für Besucher – zukünftig steigen soll.



Quelle: Stadt Münster

Abb. 5.9 Beispiel Mobilstation Roxel

Um einen Verhaltenswandel in Bezug auf die Nutzung des eigenen Pkw zu erreichen und damit den Erfolg des Parkraumkonzepts zu unterstützen, ist bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen darüber hinaus, eine breite Information der Öffentlichkeit unerlässlich, da Konflikte mit Parkraum und Auswirkungen von Änderungen in der Parkraumsituation zumeist sehr kontrovers diskutiert werden.

6 Maßnahmen

Die Parkraumanalyse hat sehr deutlich gezeigt, dass eine räumliche Differenzierung aufgrund der unterschiedlichen Problemlagen zwischen Innenstadt und den umliegenden Wohnvierteln angemessen ist. Sie zeigt auch, dass es Übergangsbereiche zwischen Innenstadt und Wohnvierteln gibt, die einer besonderen Problematik der Stellplatzverlagerung bzw. des Stellplatzwechsels durch Beschäftigtenparken unterliegen und die gegebenenfalls und mit anderen Strategien zu betrachten sind. Zum Beispiel

- Das, einer speziellen Nachfrage unterliegende Angebot im Bereich Bahnhof (P+R, Büro, Innenstadt affin)
- Das nördliche Hansaviertel und Neutor mit tlw. deutlich als Bürostandort geprägten Quartieren

Mit Ausnahme des Handlungsfeldes „Gestaltung lebenswerter Straßenräume“, das Maßnahmen in allen Straßen des Untersuchungsgebiets betrifft und zu verbesserten städtebaulichen und straßenräumlichen Situationen in Innenstadt und Wohnvierteln beiträgt, sind die Maßnahmen in der Innenstadt aufgrund der zusätzlich hohen Ansprüche von Besuchern und Einzelhandel differenziert von den Umsetzungsschwerpunkten in den Wohnquartieren zu sehen.

Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen und Zielsetzungen für die Innenstadt und innenstadtnahen Stadtviertel, werden die aus der Bewertung ableitbaren Maßnahmen für die Bereiche differenziert dargestellt.

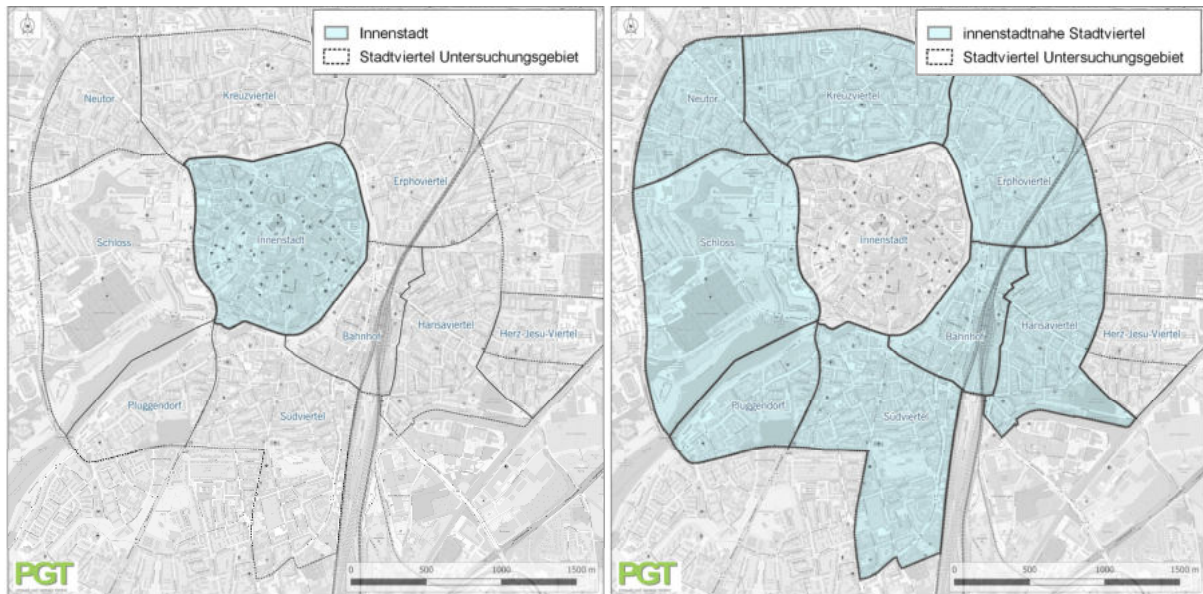


Abb. 6.1 Untersuchungsbereiche Innenstadt und innenstadtnahe Stadtviertel

Für die **Innenstadt Münster** steht die gesamtheitlich zukunftsgerechte (Um-)Gestaltung von Plätzen und Straßenräumen zu attraktiven klimaanangepassten Orten bei gleichzeitiger Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit für Kunden und Besucher im Fokus, sodass Münster weiterhin für (Tages-)Besucher aus dem Umland auch mit dem Auto erreichbar bleibt.

In den **innenstadtnahen Wohnvierteln** liegt der Schwerpunkt auf der Schaffung eines lebenswerten Wohnumfelds mit einem Ausgleich der verschiedenen Nutzungsanforderungen, vom Bewohner, Radfahrer, Fußgänger bis zum parkenden Kfz und haltenden Lieferfahrzeugen.

6.1 Innenstadt

Die Schwerpunkte der Maßnahmen für die Innenstadt bilden das nutzergerechte Bereitstellen bzw. Sichern von Parkraum und die weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität. In der Folge ist die Abgrenzung der Wohnbereiche vom Kundenverkehr bedeutsam.

6.1.1 Abschätzung Maßnahmen des INSEK Münster-Innenstadt

Maßgeblichen Einfluss auf die Gesamtsituation des Parkens hat das INSEK Münster-Innenstadt mit seiner Vielzahl an Maßnahmen zur zu-

kunftsgerechten Entwicklung des Münsteraner Zentrums. Die mit verschiedenen Maßnahmen angedachte Umgestaltung und -nutzung von Plätzen und Straßen greift u.a. den für das vorliegende Parkraumkonzept entwickelten Gedanken der „besitzbaren Stadt“ auf. Sie verändern vielerorts die Parkraumsituation in der Innenstadt. Im Rahmen einer Neuaufteilung des Straßenraums und der Umgestaltung von derzeitigem (Park)-Raum zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität, von mehr Barrierefreiheit und Sicherheit, mehr Grün, von neuen Abstellplätzen für Fahrräder und mehr Raum für zu Fuß Gehende soll oberirdischer Parkraum zurückgenommen werden.

Auch wenn diese Veränderung ein langfristiger Prozess ist, dessen Auswirkungen sich erst mit einer konkreten Maßnahmenplanung räumlich und zahlenmäßig darstellen lassen, muss sich ein integriertes Parkraumkonzept mit möglichen Effekten und dem Umgang damit befassen. Grundsätzlich muss dabei zwischen Bewohnerstellplätzen und Stellplätzen für Kunden und Besucher der Innenstadt unterschieden werden.

Die nachfolgenden Darstellungen dienen der grundsätzlichen strategischen Betrachtung anhand von groben Annahmen. Erst mit der Umsetzung der einzelnen Maßnahme ist zu entscheiden, ob und in welcher Form eine Kompensation dieser Stellplätze notwendig ist. Dabei sind insbesondere Angebote für Bewohner sowie für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Geeignete Kompensationsmaßnahmen sind zum Beispiel quartiersbezogene Angebote in öffentlichen Parkhäusern, die Einführung weiterer Bewohnerparkzonen und Sharing-Angebote in den Quartieren. Da zudem Maßnahmen der Erreichbarkeitsverbesserung z.B. durch den ÖPNV Teil des Programms des Masterplan Mobilität Münster 2035+ sind, darf eine deutliche Verringerung der Parkraumnachfrage durch Verhaltensänderungen insbesondere bei Kunden und Beschäftigten erwartet werden.

Auf der Basis der Bestandssituation erfolgt nachfolgend die Betrachtung eines Szenarios, die von einer vollumfänglichen Umsetzung der INSEK-Maßnahmen im Innenstadtbereich innerhalb des Promenadenrings ausgeht sowie einer in quantitativer Hinsicht gleichartigen Nachfrage nach Parkraum.

Bestandssituation

Von rund 4.700 Stellplätzen in der Innenstadt entfallen 1.400 Stellplätze auf das Straßenparken und 3.300 auf öffentlich zugängliche Parkplätze. Die Auslastung unterscheidet sich grundsätzlich und ist beim Straßenparken deutlich höher. Insgesamt stehen an einem Werktag also ca. 1.600 freibleibende Stellplätze zur Verfügung, was freien Kapazitäten auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen von rund 35% entspricht.

	Kapazität	Auslastung		Freie Kapazitäten	
Straßenparken	1.423	1.135	80%	288	20%
öffentlich zugängliches Parken	3.282	1.928	59%	1.354	41%
Summe	4.705	3.063	65%	1.642	35%

Tab. 6.1 Auslastung Innenstadt Bestand – werktags

Szenario einer vollumfänglichen Umsetzung aller INSEK Münster-Innenstadt-Maßnahmen

Unter der Annahme einer vollständigen Umsetzung aller INSEK-Münster-Innenstadt-Maßnahmen innerhalb des Promenadenrings könnten in der Innenstadt überschlägig ca. 1.000 Stellplätze entfallen, davon jeweils in etwa die Hälfte beim Straßenparken bzw. auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

	Kapazität	Auslastung		Freie Kapazitäten	
Straßenparken	~ 900	1.135	126%	~-230	-26%
öffentlich zugängliches Parken	~ 2.600	1.928	74%	~ 670	26%
Summe	~ 3.700	3.063	83%	~ 440	17%

Tab. 6.2 Auslastung bei Umsetzung aller INSEK-Münster-Innenstadt-Maßnahmen innerhalb des Promenadenrings – werktags

Unter der Annahme der oben festgestellten Auslastung wären die Kapazitäten des Straßenparkens nicht ausreichend. Festzustellen ist bei dieser exemplarischen Betrachtung, dass werktags genügend freie Kapazitäten auf öffentlich zugänglichen Parkflächen, insbesondere in den innenstädtischen Parkhäusern, zur Verfügung stehen, um wegfallende Straßenparkplätze / Bewohnerstellplätze zu kompensieren.

Insgesamt stünden bei diesem Szenario noch ca. 17% freie Kapazitäten (ca. 440 Stellplätze) im Untersuchungsgebiet zur Verfügung. Wichtig ist es, diese Kapazitäten und ihre Nutzung zu lenken und zudem sicherzustellen, dass genügend Stellplatzmöglichkeiten bzw. alternative Mobilitätsangebote speziell für Menschen mit Behinderungen verfügbar sind.

Samstags, an Spitzeneinkaufstagen, können die ohnehin schon stark ausgelasteten Parkhäuser die zusätzliche Nachfrage nicht vollständig auffangen, zumal die in den Parkhäusern zu kompensierenden Bewohnerstellplätze der Allgemeinheit nicht mehr zur Verfügung stehen. Die überschüssige Parkraumnachfrage im Umfang von ca. 200 Stellplätzen kann durch Öffnung des Parkhauses Coesfelder Kreuz (mit ca. 900 verfügbaren Stellplätzen) abgewickelt werden.

Da insbesondere die Sicherung des Bewohnerparkens einen hohen Stellenwert besitzt, sollten die Auswirkungen auf das Bewohnerparken im Verlauf der Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt besonders berücksichtigt werden. Bei der straßenräumlichen Aufwertung der Überwasserstraße, Frauenstraße und Neubrückenstraße sowie im Bereich des Hörster Parkplatzes sollte das Bewohnerparken mit abgewogen werden.

Als Folgerungen bleiben daher:

- Prüfen des Erhalts der Bewohnerparkplätze ggf. durch Verlagerung eines Teils des Angebots auf den Schlossplatz und den Hörster Parkplatz oder in das Parkhaus am Theater
- Umsichtige Prüfung der Stellplatzbilanzierung bei allen stellplatzreduzierenden Maßnahmen des INSEK Münster-Innenstadt
- Verstärkte Aktivierung von P+R auch im Alltagsbetrieb
- Vorrangige Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum für Menschen mit Behinderungen, Bewohnern und Kurzzeitparkern gegenüber den Beschäftigten

6.1.2 Gestaltung lebenswerter Straßenräume

Der Straßenraum in der Innenstadt soll zu Aufenthalts- und Begegnungsräumen aufgewertet werden. Dazu sollte ein Ausbau der barrierefreien Vorrangwege – vorrangig auf Wegen, die innenstadtnahe Parkplätze mit der Innenstadt verbinden (bspw. Frauenstraße) – erfolgen. Die Straßenparkplätze sind dabei schrittweise durch andere Nutzungen zu ersetzen.

In der Königsstraße sind erste erfolgversprechende Ansätze angewandt worden.



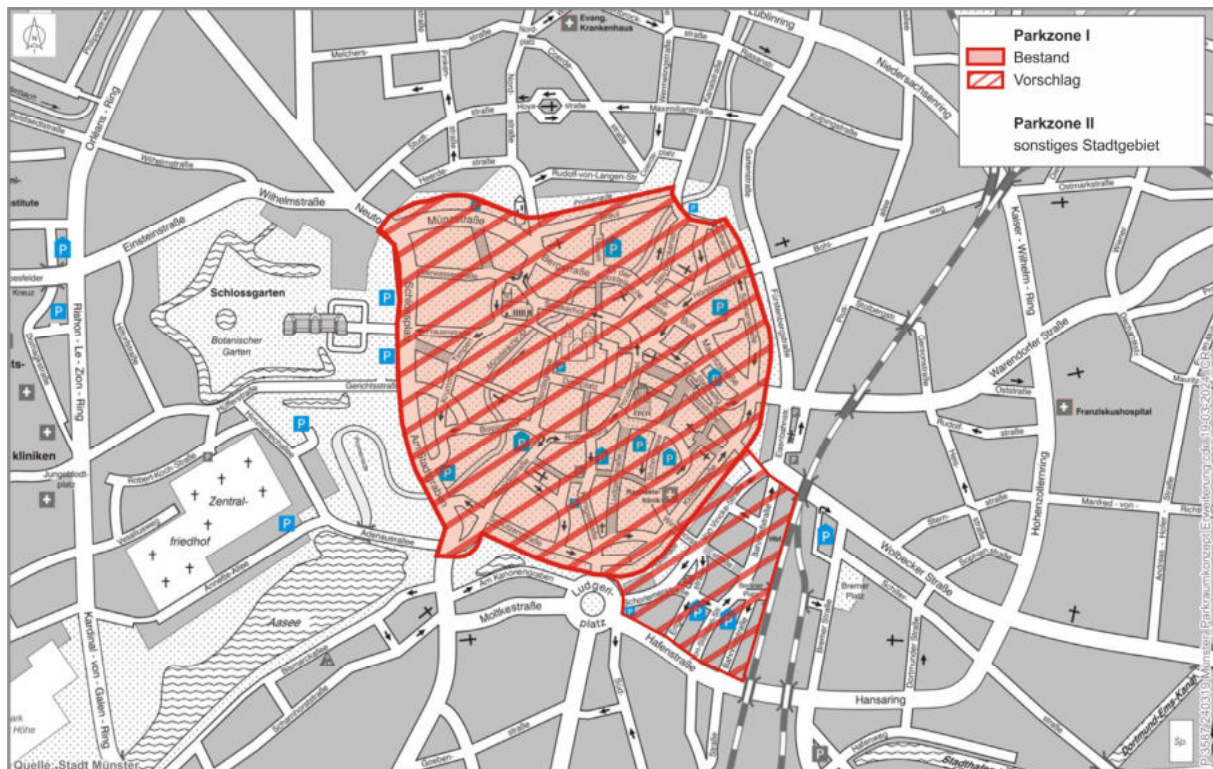
Abb. 6.2 Aufwertung und barrierefreie Erreichbarkeit der Innenstadt

6.1.3 Steuerung Parkraumangebot

Schwerpunkte der Parkraumsteuerung in der Innenstadt liegen in der Reduzierung der öffentlichen Straßenparkplätze. Dazu soll das Straßenparken von Kunden reduziert werden, diese sollen zukünftig schwerpunktmäßig in Parkhäusern parken. Der P+R-Standort Coesfelder Kreuz ist zu stärken und an den Wochenenden für Kunden zu öffnen. Die gleichzeitige Sicherung des Bewohnerparkens ist zwingend.

Darüber hinaus ist ein zeitlich begrenztes / gebührenpflichtiges Parken auf allen öffentlichen Straßenparkplätzen einzurichten und die Tarifierung anzupassen. Das Parken im Straßenraum sollte teurer als im Parkhaus sein, und auf innenstadtnahen Parkplätzen teurer als auf den randständigen Parkmöglichkeiten.

Es wird empfohlen, die Abgrenzung der Parkzone I, die bislang auf den Innenstadtbereich begrenzt ist, auf die Schlossparkplätze und den Bereich westlich des Bahnhofs zu erweitern. Die Parkgebühren in dieser erweiterten Zone sollten im Straßenraum auf 3,00 € / Stunde bei zeitlicher Begrenzung des Parkens auf maximal zwei Stunden erhöht werden. In den Parkhäusern und auf den Parkplätzen wird eine Gebühr von 2,50 € / Stunde vorgeschlagen, um einen Anreiz zum Parken gegenüber dem Straßenparken zu schaffen.



Quelle: Stadt Münster, ergänzt durch PGT

Abb. 6.3 Erweiterungsvorschlag Parkzone I

Die Umwandlung von Stellplätzen innerhalb der vorhandenen Parkhäuser in Bewohnerstellplätze schränkt deren Nutzung dauerhaft auch für den Tageszeitraum ein, sodass hier iterative Erfahrungen durch ein schrittweises Vorgehen gesammelt werden sollten. Die dauerhafte Schaffung von P+R-Angeboten für Kunden und Besucher in verschiedenen Bereichen der Stadt ist zwingend erforderlich, um eine Belastung der radial auf die Innenstadt zuführenden Straßen und eine Überlastung der Parkhäuser und Parkplätze ebenso werktags wie an Spitzenwochenenden zu vermeiden. Darüber hinaus, wird im Rahmen vom Stadtstraßenumbau in der Innenstadt, das Kun-

denparken im Straßenraum deutlich reduziert und in die Parkhäuser verlagert und zugunsten von Lade-/ Lieferzonen und Handwerkerbereichen verändert. In Bezug auf die Nutzung von Halte- und Ladezonen sind dabei modellhafte Regelungen zu entwerfen oder zu entwickeln, die unter bestimmten Voraussetzungen auch ein kurzzeitiges Holen und Bringen von Gütern durch Kunden, aber auch Bewohnern in diesen Zonen erlauben. Die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sind bei derartigen Maßnahmen mitzudenken.

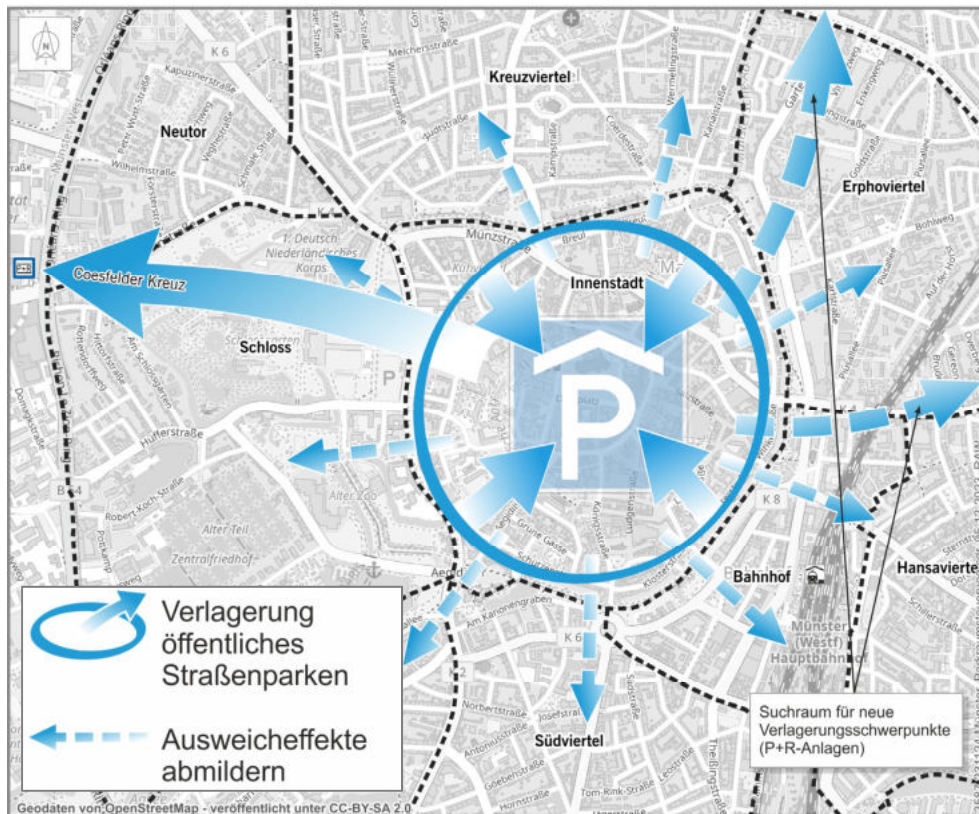


Abb. 6.4 Verlagerung öffentliches Straßenparken / Kundenparken

Für das Parken von Beschäftigten besteht zunächst ein ausreichendes Angebot. Perspektivisch sollte das Beschäftigtenparken in der Münsteraner Innenstadt reduziert werden, indem Kfz-Verkehr durch den Umweltverbund substituiert werden. Darüber hinaus sind attraktive Alternativangebote für Beschäftigte in innenstadtnahen Parkhäusern und -plätzen sowie an Mobilstationen zu schaffen.

Zur Umsetzung der Verlagerung ist auch die Sicherung einer guten Anbindung der P+R-Standorte an die Innenstadt erforderlich. Hier sind direkte In-

formationen an die Beschäftigten erforderlich, eine Ansprache über die Firmen ist zu prüfen. Gegebenenfalls sind auch Anreizsysteme zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder den ÖPNV denkbar.

Die Lösung akuter Probleme wie bspw. die Anfahrtssituation des Parkhauses in der Königsstraße und die Umwandlung von Kfz- in Fahrradstellplätze ist durch eine Förderung von P+R-Angeboten, die sukzessive entwickelt und gesucht werden müssen, eine laufende Beteiligung und eine Image-Kampagne zur Erreichbarkeit der Innenstadt zu begleiten. Die Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen kann kurzfristig ein Angebot für Handel und Gewerbetreibende liefern und sollte schrittweise in Verbindung mit einer Ausstellung digitaler Parkausweise nutzergebunden über die Ordnungsbehörde im Rahmen der weiterführenden Entwicklung umgesetzt werden.

Um weiterhin für die Bewohner ein Parkraumangebot sicher zu stellen, wird angeregt, entsprechende Angebote in den Parkhäusern oder sonstige Angeboten in den Quartieren (z.B. Stadtteil- oder Quartiersgaragen) vorzuhalten.

Darüber hinaus sind beim Rückbau der Straßen ein erhöhtes Stellplatzangebot für das Fahrradabstellen im Straßenraum vorzusehen und weitere Fahrradabstellangebote an stark frequentierten Orten in zentralen Abstellanlagen zu prüfen.

6.1.4 Nachfragesteuerung /-lenkung

Schwerpunkt der Nachfragesteuerung und -lenkung ist die Neuordnung und Optimierung des Parkleitsystems, um die Störungen und Belastungen, insbesondere durch den Parksuchverkehr an Wochenenden zu reduzieren. Vorgeschlagen wird zunächst, das vorhandene Parkleitsystem in seiner Lenkungsfunktion zu verbessern, um Warteschlangen vor Parkhäusern durch geschicktes Umleiten der Verkehre zu anderen freien Parkhäusern zu vermeiden. Verbesserungen sind insbesondere beim Parkhaus Münster-Arkaden in der Königsstraße erforderlich.

Darüber hinaus wird angeregt, ein digitales Mobilitätsleitsystem zu entwickeln, welches auf wichtigen zuführenden Straßen zur Innenstadt Informationen zur Verkehrslage und gegebenenfalls Hinweise zur Auslastung einzelner Parkhäuser bzw. zur Angabe freier Parkflächen für Kunden und Besucher gibt. Bei Vollaustattung des angesteuerten Parkhauses soll das

Mobilitätsleitsystem den Kfz-Nutzern frühzeitig Alternativen aufzeigen. Dies kann der Weg zum nächstgelegenen Parkhaus mit freien Kapazitäten oder bei Vollausslastung des gesamten Innenstadtgebietes, der Weg zum nächstgelegenen P+R-Standort sein. Auf diese Weise werden die Parkplatzsuchenden vom Stadtrand bis zu ihren jeweiligen Zielen in der Stadt an die Hand genommen.

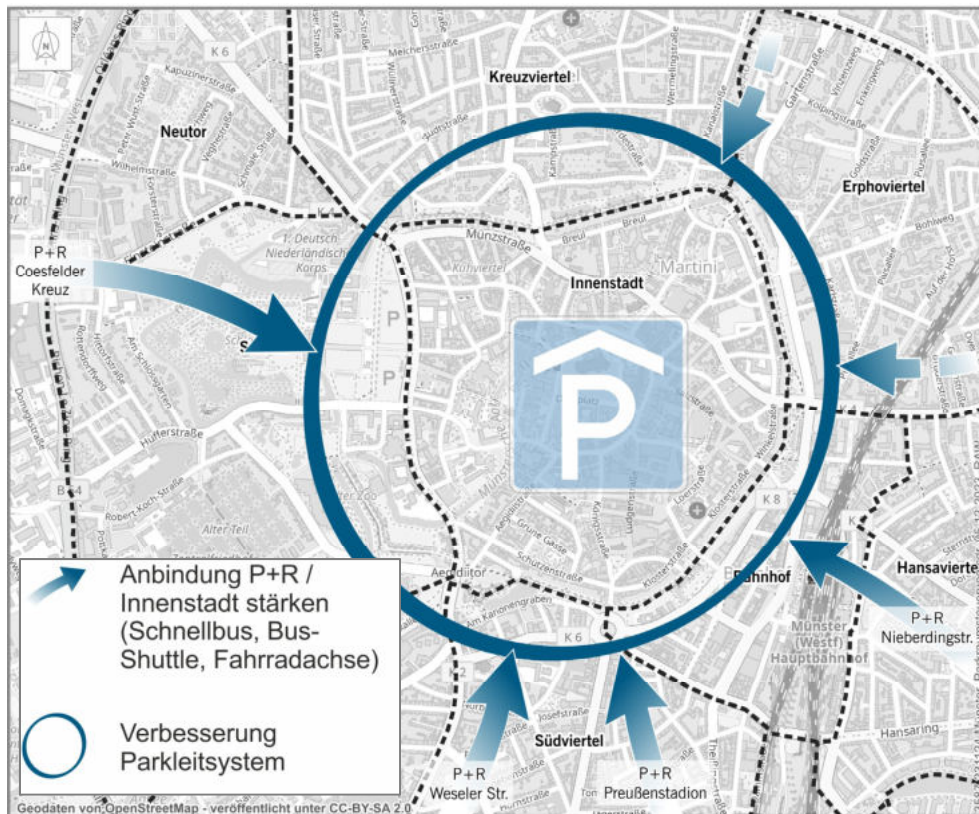


Abb. 6.5 Verbesserung der Parkraumwegweisung

Das Parkhaus Coesfelder Kreuz ist an den Wochenenden – mit Ausnahme der Adventswochenenden und bei Großveranstaltungen – nicht geöffnet. Die Öffnungszeiten sollten kurzfristig auf alle Samstage ausgedehnt und dem Kundenverkehr der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden. Der Regelbetrieb des P+R-Standortes am Coesfelder Kreuz am Wochenende kann sofort ohne wesentlichen Aufwand umgesetzt werden. Zwischen dem Coesfelder Kreuz und der Innenstadt besteht ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Einen attraktiven P+R-Tarif sowie die Bekanntmachung der Neuerung in Münster und darüber hinaus vorausgesetzt, dürfte unmittelbar nach der Umsetzung eine Entlastung der innenstädtischen Straßenräume und Parkhäuser spürbar werden.

Darüber hinaus gibt es weitere P+R-Anlagen und Parkplätze, die hinsichtlich einer verstärkten Nutzung auch für Kunden der Innenstadt geprüft und ins Parkleitsystem einbezogen werden sollten. Dies gilt insbesondere für die Parkplätze im Bereich der südlichen Stadtzufahrten Weseler Straße, Preußenstadion und Niederdingstraße.

Ein eng an den Umsetzungszielen des INSEK angepasster Zeitplan zeigt den Einsatz von Maßnahmen in der Innenstadt:

I. Gestaltung lebenswerter Straßenräume	kurzfristig: Querungssicherung (1.1), Barrierefreies Vorrangwegenetz (1.2) mittelfristig: Besitzbares Stadtquartier (1.3) langfristig: -
II. Steuerung Parkraum- angebot	kurzfristig: Abgrenzung Bewohnerparkbereiche (2.7), Anfahrtsszenario Königstraße (2.8), Umwandlung Kfz- in Fahrradstellplätze (2.9), Beseitigung Schrotträder (2.11) mittelfristig: Parkraumbewirtschaftung (2.1) langfristig: Verlagerung von Straßenparken (2.6)
III. Nachfrage- steuerung / -lenkung	kurzfristig: Lade- / Lieferzonen in Geschäftsbereichen (2.4), Förderung P+R-Angebote (3.1): Öffnung P+R Coesfelder Kreuz an Samstagen, Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern (3.4) mittelfristig: Digitales Vorbuchungssystem Lade- / Lieferzonen (2.5), Förderung weiterer P+R-Angebote (3.1) langfristig: Digitales Mobilitätsleitsystem (3.3)
IV. Öffentlichkeits- arbeit	kurzfristig: Kampagnen und Bürgerbeteiligung (4.1) mittelfristig: - langfristig: -

Abb. 6.6 Maßnahmen Innenstadt in ihrer zeitlichen Einordnung

Der Beschluss zum INSEK hat hier den Handlungsrahmen bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus vorbestimmt, sodass eine Verschneidung der im Integrierten Parkraumkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit den beschlossenen Maßnahmen des INSEK zwingend ist, um die Auswirkungen für die Innenstadt verträglich halten zu können.

6.2 Wohnquartiere

Aufgrund der besonderen Bedeutung und Schutzwürdigkeit von lebenswerten Straßenräumen in Wohngebieten werden diese innenstadtnahen Stadtviertel getrennt betrachtet. Wirkzusammenhänge zwischen der Innenstadt und den Wohnquartieren bspw. hinsichtlich Verlagerung von ruhenden Verkehren oder der Sicherung der Anbindung per Fuß und Fahrrad, müs-

sen mitgedacht werden. Zudem sind die einzelnen Stadtviertel teilweise sehr heterogen und weisen teilträumlich sehr unterschiedliche Schwerpunkte auf.

Aufgrund der in weiten Teilen überwiegenden Wohnfunktion in den innenstadtnahen Stadtvierteln liegt hier der Fokus auf dem Handlungsfeld „Gestaltung lebenswerter Straßenräume“.

6.2.1 Gestaltung lebenswerter Straßenräume

Ein wesentlicher Aspekt zur Gestaltung lebenswerter Straßenräume ist die Sicherung der Barrierefreiheit und der Sicherheit des Verkehrs.

Vorrangig geht es hierbei um die Sicherung von Sichtbeziehungen durch das Freisperren von Querungsstellen und Einmündungen. Da hier nicht alle Querungsbereiche und Gehwege gleichermaßen von Bedeutung sind, wird es darauf ankommen, ein barrierefreies Hauptfußwegenetz zu definieren. Hierzu zählen beispielsweise auch die wichtigen Schul- und Seniorenwege. Sicherzustellen ist, dass für die durchgängige Barrierefreiheit Mindeststandards definiert und hergestellt werden.

Ergänzend soll – und das nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer barrierefreien Gestaltung – eine resiliente, besitzbare Stadt mit entsprechender Straßenraummöblierung und Begrünung umgesetzt werden.



Quelle: Stadt Münster

Abb. 6.7 Querungsstellensicherung – Beispiel Lazarettstraße



Quelle: Stadt Münster

Abb. 6.8 geordnetes Parken und Freisperren von Sichtbeziehungen durch Begrünung im Straßenraum – Beispiel Hansaviertel

Diese Maßnahmen erfordern einen Flächenbedarf mit Anforderungen an die Umorganisation des Parkens und einer Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum. Hierzu ist das Gehwegparken der Kfz zu überprüfen und auch die Situation der auf Gehwegen abgestellten Räder.

Vorgeschlagen wird ein schrittweises Vorgehen zum Ordnen und Aufräumen der in vielen Fällen überlasteten Straßenräume.

6.2.2 Steuerung Parkraumangebot

In den Wohnquartieren geht es vorrangig darum, das Fahrradparken durch die Bewohner neu zu ordnen. Es sollen verstärkt Abstellangebote im Straßenraum für Fahrräder geschaffen werden. Durch den Entfall eines Kfz-Stellplatzes entstehen bis zu zehn Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Diese Flächen sind dezentral in Wohnungsnähe. Nur so ist eine Entzerrung der teilweise prekären Abstellsituation auf den Gehwegen zu erreichen.

Die Stadt Münster ist hier bereits mit ihrem „3.000-Fahrradstellplätze-Programm“ auf dem richtigen Weg. Dieses Programm ist jedoch in den nächsten Jahren zu intensivieren. In den innenstadtnahen Wohnquartieren gibt es derzeit rund 10.000 Fahrräder, die auf Gehwegen oder Plätzen abgestellt werden, was einem Bedarf von ca. 1.000 Kfz-Stellplätzen entspricht. Zu prüfen ist – und das nicht zuletzt im Rahmen der vorgeschlagenen Kampagne zum fairen Fahrradparken –, ob im Einzelfall nicht auch eine intensivere Nutzung noch freier Kapazitäten an einzelnen Fahrradabstellanlagen erzielt werden kann. Ergänzend ist auch das Angebot für Lastenräder bzw. Fahrräder in Sondergrößen auszuweiten.

Darüber hinaus wird ein Pilotprojekt zum sicheren Abstellen von Fahrrädern am Wohnort vorgeschlagen. Hier ist die Einrichtung von personengebundenen Fahrradhäuschen, -käfigen oder -boxen im öffentlichen Raum, mit einem einfachen Zugang zu prüfen.

Unter der Voraussetzung eines ausreichenden Abstellangebotes ist langfristig in Einzelfällen auch ein Parkverbot von Fahrrädern auf Gehwegen zu prüfen. Hierzu sind jedoch auch die rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären.

Die, für das Gelingen eines Parkraummanagements, notwendige Parkraumüberwachung ist personalintensiv. Möglichkeiten der digitalen Parkraumüberwachung werden derzeit in verschiedenen anderen Kommunen geprüft. Hindernisse sind Datenschutzgesetze und Regularien der Länder sowie die technische Methodik, die sehr unterschiedliche Einsatzbereiche hat.

Weiterhin ist – aufbauend auf dem bereits bestehenden Fahrradkontrolldienst am Hauptbahnhof – ein Vorgehen zur turnusmäßigen Entfernung von sogenannten Schrottfahrrädern, in Anlehnung an das Projekt Radl-

Ramada aus München, zu entwickeln. Kontrollen in besonders belasteten Bereichen sind dabei für eine entsprechende Wirkung kontinuierlich notwendig. Der jeweilige Kontrollrhythmus sollte sich dabei an der Örtlichkeit orientieren. Stark frequentierte Anlagen sollten mind. einmal pro Jahr kontrolliert werden.

6.2.3 Nachfragesteuerung /-lenkung

Den Verhaltenswandel prägende Maßnahmen werden erst mittel- bis langfristig zur nachhaltigen Wirkung führen. Unabhängig davon, sind die Einrichtung von wohnquartiersbezogenen Mobilpunkten (in Anlehnung an die – jedoch i.d.R. ÖPNV-Haltestellen bezogenen – Mobilstationen) und ein auf die Bewohnerschaft der einzelnen Stadtviertel abgestelltes Angebot, welches sich langsam in Angebot und Nachfrage entwickeln kann, vorzusehen. Dabei sind auch Zugriffsrechte auf die Nutzung derartiger Anlagen nicht rein dem privaten Markt zu überlassen, sondern insbesondere die selbstaktiven bzw. stadtverträglichen Verkehrsmittel wie Fahrradangebote und Ähnliches, offensiv zu fördern.

Größenklasse S	Verknüpfung von mind. 3 Mobilitätsangeboten, ergänzt um begleitende Informationsangebote
Größenklasse M	Verknüpfung von mind. 4 Mobilitätsangeboten, ergänzt um begleitende Service- und Informationsangebote
Größenklasse L	Verknüpfung von mind. 6 Mobilitätsangeboten, ergänzt um begleitende Service- und Informationsangebote

Quelle: Stadt Münster, Mobilstationskonzept, 2021, Anlage 1, S. 8

Abb. 6.9 Mobilstationen Stadt Münster

Ein weiterer Punkt ist die Nutzbarkeit von privaten Einzelhandelsstellplätzen. Durch die quasi Doppelnutzung der Einzelhandelsstellplätze im Nachtzeitraum durch das Bewohnerparken lässt sich das nächtliche Stellplatzangebot erhöhen. Voraussetzung ist allerdings die Bereitschaft der Einzelhändler zu Zusammenarbeit und auch eine intensive Beteiligung der Bewohner. Die Stadt sollte das Verfahren moderieren und eine Internetplattform bereitstellen, auf der sich sowohl Einzelhändler als auch Bewohner melden und eintragen können.

Das Angebot an Einzelhandelsstellplätzen ist jedoch nach Stadtviertel unterschiedlich hoch. Im Kreuzviertel beispielsweise machen die vorhandenen Einzelhandelsstellplätze ca. 2% des gesamten Aufkommens an Straßenparkplätzen aus.

Größere Potentiale stehen demgegenüber im Südviertel zur Verfügung.

Die zeitliche Einordnung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen in den Wohnquartieren ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

I. Gestaltung lebenswerter Straßenräume	kurzfristig: Querungssicherung (1.1), Barrierefreies Vorrangwegenetz (1.2) mittelfristig: Besitzbares Stadtquartier (1.3) langfristig: -
II. Steuerung Parkraum- angebot	kurzfristig: Parkraumbewirtschaftung (2.1), Ausweisung und Kennzeichnung in Prüfung befindlicher Bewohnerparkzonen (2.2), Abgrenzung Bewohnerparkbereiche (2.7), Umwandlung Kfz- in Fahrradstellplätze (2.9) mittelfristig: Ausweisung und Kennzeichnung weiterer Bewohnerparkzonen (2.2) langfristig: Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort (2.10)
III. Nachfrage- steuerung / -lenkung	kurzfristig: Lade- / Lieferzonen in Wohnquartieren (2.3), Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte / E-Ladesäulen + Carsharing (3.5) mittelfristig: Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-)Stellplätze für Anwohnerparken (3.2) langfristig: -
IV. Öffentlichkeits- arbeit	kurzfristig: Kampagnen und Bürgerbeteiligung (4.1) mittelfristig: - langfristig: -

Abb. 6.10 Maßnahmen Wohnquartiere in ihrer zeitlichen Einordnung

Vorrangig ist das Freisperren von Querungsbereichen und Einmündungen, die Umwandlung von Kfz- in Fahrradstellplätze sowie die Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen sowie die Ergänzung wohnquartiersbezogener Mobilpunkte. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Erweiterung von Bewohnerparkzonen. Dies gilt vorrangig in den Bereichen Kreuzviertel, Erphoviertel und Südviertel.

6.2.4 Regelungen Bewohnerparkzonen

Das Bewohnerparken in den innenstadtnahen Stadtvierteln ist zu ordnen, auszuweiten, zu kontrollieren und zu digitalisieren. Da Bewohnerparkzonen als Sonderparkregelung gelten, gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung. Für das Einrichten von Bewohnerparkzonen müssen somit gem. VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e, bestimmte Voraussetzungen gegeben sein, die durch vertiefende Untersuchungen zu prüfen sind:

- Mangel an privaten Stellplätzen
- Erheblicher allgemeiner Parkdruck
- Bewohner finden in zumutbarer Entfernung zur ihrer Wohnung regelmäßig keinen Kfz-Stellplatz
- Max. Ausdehnung 1.000m
- Werktags von 9 bis 18 Uhr nicht mehr als 50% reservierte Parkflächen für Bewohner, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75%
- Max. 5 % der nicht-reservierten Flächen für Carsharing-Fahrzeuge

Bezüglich Ausweitung ist im Bereich Klein-Muffi bereits eine Bewohnerparkzone beschlossen worden. Weitere Bewohnerparkzonen in Pluggen-dorf, Sentruper Höhe, im Quartier Hittorfstraße und im Erphoviertel sind derzeit in der Prüfung. Darüber hinaus werden weitere Bewohnerparkzonen bspw. in Teilen des Kreuzviertels und im südlichen Südviertel zur Prüfung vorgeschlagen.

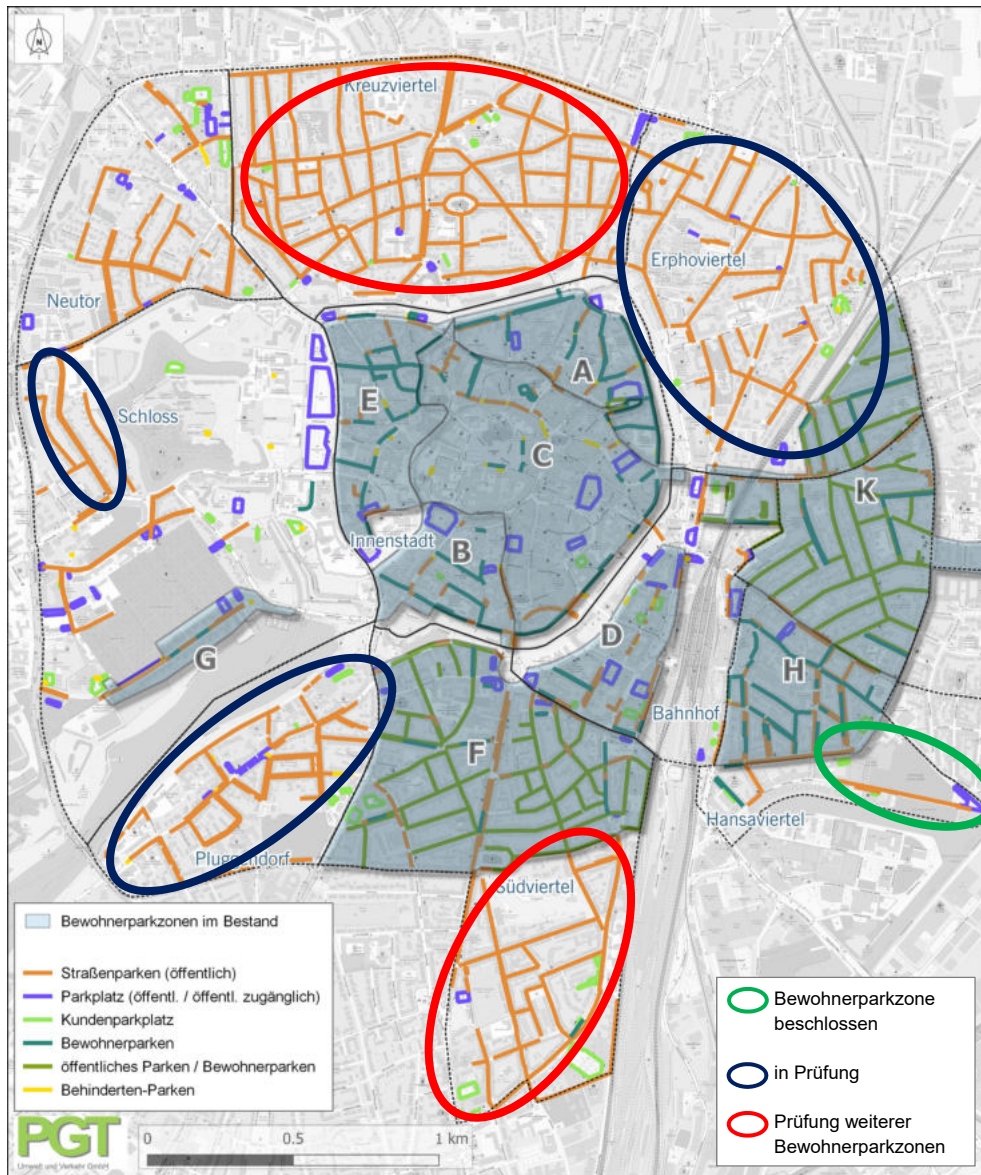


Abb. 6.11 Ausweitung Bewohnerparken prüfen



Die Einführung der Bewohnerparkzonen sollte nach klaren Regelungen erfolgen:

- Mit Ausweis: Parken in der gesamten Zone ohne Zusatzkosten
- Ohne Ausweis: Kostenpflichtiges Parken in gekennzeichneten Teilbereichen der Zone

Die Ausweisung sollte darüber hinaus mit einer einheitlichen Beschilderung gemäß StVO Verkehrszeichen (VZ) 314 „Parkzone“ und Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30) und „Bewohner mit Parkausweis frei“ (VZ 1020-32).

Abb. 6.12 Ausweisung Bewohnerparkzonen

In den bestehenden Bewohnerparkzonen ergibt sich für die Umsetzung abhängig von der derzeitigen Beschilderung ein unterschiedlich hoher Aufwand. In den Bewohnerparkzonen F und K dürfte die Umsetzung aufgrund der zonalen Regelung als Halteverbotszone geringer sein als in den übrigen Bewohnerparkzonen, wo die Bewohnerstellplätze einzeln beschildert sind. Etwaige Abweichungen von den dominierenden Regelungen in den Bewohnerparkzonen sind mit einem entsprechenden Mehraufwand zu berücksichtigen.

Für die Innenstadt und die Wohnquartiere werden unterschiedliche Regelungen zum Bewohnerparken bzw. zur Einrichtung der Bewohnerparkzonen vorgeschlagen. In der Innenstadt sollten Bewohnerparkzonen nach dem Trennprinzip ausgewiesen werden, d.h. Parken im Straßenraum nur für Bewohner. Ziel ist hier insbesondere eine Sicherung des Bewohnerparkens durch eine stärkere Abschottung. In den Wohnquartieren sollte eine Einführung im Misch- oder Trennprinzip nach Detailprüfung erfolgen. Vorteil des Mischprinzips ist eine effizientere Ausnutzung des begrenzten Parkraums, erfordert aber eine ergänzende zeitliche bzw. monetäre Bewirtschaftung. Der Vorteil des Trennprinzips ist die stärkere Privilegierung des Bewohnerparkens. Hier ist eine zeitliche bzw. monetäre Bewirtschaftung möglich. In jedem Fall sollten vor Einrichtungen von Dienstleistern, Arztpraxen, Cafés

Restaurants etc. Möglichkeiten zum Kurzzeitparken sichergestellt werden, um Angebote für Kunden, Besucher und Patienten zu machen.

	Mischprinzip	Trennprinzip
Regelung	<ul style="list-style-type: none"> • keine reservierten Stellplätze für Bewohner • Bewohnerparkausweis berechtigt zum kostenlosen oder zeitlich uneingeschränkten Parken • zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung der Stellplätze zwingend 	<ul style="list-style-type: none"> • reservierte Stellplätze im Straßenraum ausschließlich für Bewohner • zeitlich oder monetäre Bewirtschaftung der übrigen Stellplätze möglich, aber nicht zwingend
Vorteile	+ effiziente Parkraumausnutzung durch möglichen Wechsel von Nutzergruppen mit komplementärer Nachfrage im Tagesverlauf (z. B. Bewohner nachts, Beschäftigte tags)	+ stärkere Privilegierung des Bewohnerparkens + stärkere Abschottung der Stellplatznachfrage von außen
Nachteile	- ergänzende Parkraumbewirtschaftung notwendig, um Bewohnerparkgebühr zu rechtfertigen	- ineffiziente Parkraumausnutzung zu bestimmten Zeiten - auf Bewohnerstellplätzen kein Wechsel mit anderen Nutzergruppen möglich (z. B. Besucher, Beschäftigte)
Vorschlag zur Ausweisung	in Wohnquartieren	in der Innenstadt und in Wohnquartieren mit teilräumig ausgeprägter Geschäftsnutzung

Tab. 6.3 Misch- und Trennprinzip im Vergleich

Eine Parkraumbereitstellung für einzelne Nutzergruppen im öffentlichen Straßenraum (z.B. Bewohnerparkzonen) ist an enge gesetzliche Regelungen gebunden. Diese stehen planerischen Zielstellungen oft entgegen, so dass ein behutsames Vorgehen unter Berücksichtigung der rechtlichen Möglichkeiten zwingend ist. Eine sorgfältige Vorbereitung wie bspw. das

Durchführen von Untersuchungen, die notwendige Grundlagen für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen schaffen, sind vorzunehmen. Aufgrund der nicht immer eindeutigen Rechtslage müssen einzelne Maßnahmen teilweise auch juristisch geklärt werden, um weitgehend abgesicherte Vorgehensweisen herbeizuführen.

6.2.5 Flächendeckende Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen

In den Wohnquartieren sind flächendeckend Lade-/ Lieferzonen für Paketdienste und Parkzonen für ambulante soziale Dienste sowie Handwerker bereitzustellen. Diese sollten etwa straßenabschnittsbezogen alle 150 bis 200 m eingerichtet werden. Die Länge der Lade-/ Lieferzonen sollte mind. 10 m betragen. In Geschäftsbereichen sind auch Lade-/ Lieferzonen mit einer Länge von 12 bis 15 m in bedarfsgerechtem Abstand zueinander zu empfehlen.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit

Schwerpunkte der Öffentlichkeitsarbeit sind die Themen Information, Beteiligung, Umsetzung, Evaluierung und das Lernen für andere Quartiere und Vorhaben.

Auf gesamtstädtischer bzw. überörtlicher Ebene geht es darum, einen Verhaltenswandel zu erzielen, im Sinne der Änderung der Verkehrsmittelwahl. Dies kann einerseits den völligen Verzicht auf das Kfz bedeuten, andererseits die verstärkte Nutzung von P+R-Angeboten.

Neben der laufenden Bürgerbeteiligung im Rahmen der vorgesehenen Projekte und Maßnahmen werden Imagekampagnen für das zu Fuß Gehen oder Kampagnen zum „Fairen Fahrradparken“ auf Gehwegen vorgeschlagen.

Bezogen auf die konkrete Umsetzung von Maßnahmen wird ebenso auf eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung abgehoben. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die aktive Beteiligung zu einer deutlich höheren Akzeptanz der Maßnahmen führt.

Auch in der Stadt Münster gibt es hierzu bereits gute Beispiele. Darüber hinaus soll in dem „Pilotprojekt II: Lambertistraße“ der Verkehrsversuch zum „Fairen Parken“ durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet

werden. Diese soll aus einer Vorabinformation (Flyer und Online) bestehen, einer Online-Beteiligung per Fragebogen sowie ergänzenden Workshops oder Stadtteilspaziergängen.

6.4 Modellversuche vertiefen

Die Erfahrungen mit dem Pilotprojekt zum „Fairen Parken“ in der Melchersstraße zeigen, dass Veränderungsmöglichkeiten bestehen und zu sichtbaren Verbesserungen führen. Aufgrund der geringen Problemanforderungen (der zur Verfügung stehende Straßenraum ist hier deutlich breiter als in den restlichen Straßenzügen im Kreuzviertel) in der Melchersstraße sollte das „Faire Parken“ um vertiefende Aussagen aus angrenzenden Straßenzügen erweitert werden.

Das Pilotprojekt „Faires Parken“ in der Lambertistraße soll diese Aussagen liefern.

Für einen Teilbereich des Kreuzviertels, Höhe Heilig-Kreuz-Kirche wird die Durchführung eines Modellversuchs zu einem „besitzbaren Stadtquartier“ vorgeschlagen. In Ergänzung zu den Maßnahmen wie Freisperrern von Einmündungen und Querungen, dem barrierefreien Ausbau von Vorrangrouten und Umwandlung von Kfz- in Fahrradstellplätze, soll hier exemplarisch eine hochwertige Umgestaltung des Straßenraums mit Sitzgelegenheiten, ergänzender Begrünung, Mobilpunkt bzw. Carsharing-Angeboten, der Prüfung von Fahrradparkhäuschen bzw. -boxen im öffentlichen Straßenraum erfolgen, um einen Platz bzw. Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität und Begegnungsfunktion zu erzielen.

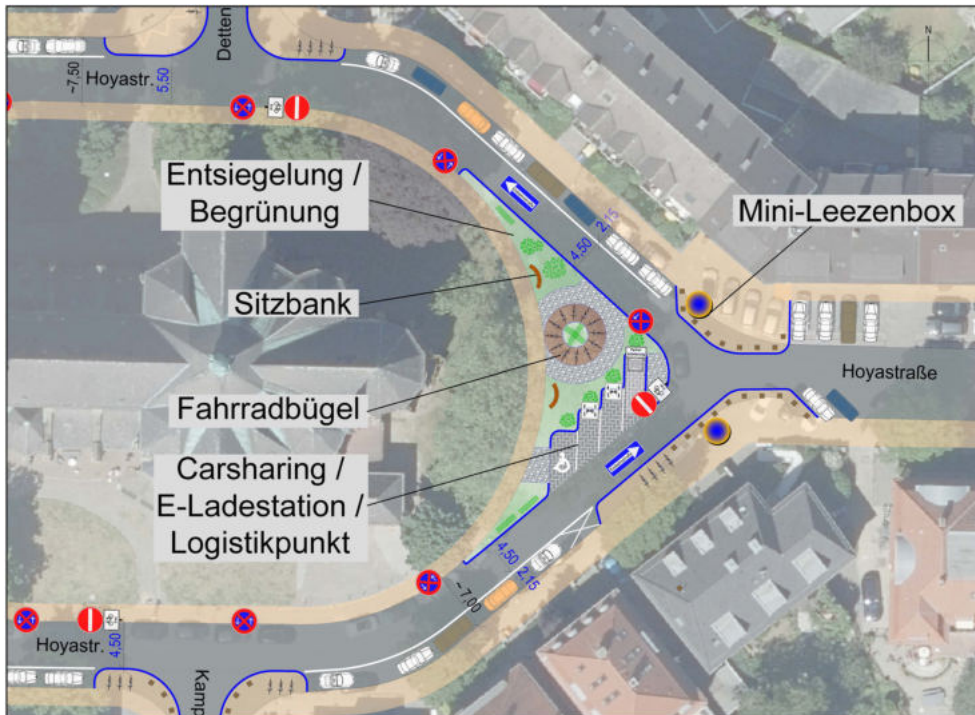


Abb. 6.13 Modellversuch „Besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche

7 Umsetzung

7.1 Schlüsselmaßnahmen

Die Parkraumsituation in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Wohnquartieren in Münster hat sich als sehr komplex herausgestellt. Eine Verbesserung der Situation hängt folglich von verschiedenen Faktoren ab. Maßgeblich sind zum einen die Faktoren, die auf einen Verhaltenswandel und eine Veränderung der Motorisierung abheben. Entsprechende Maßnahmen sind kontinuierlich umzusetzen, da ein Verhaltenswandel nur mittel- bis langfristig erreicht werden kann (vgl. Ziele des MMM 2035+ in Abb. 2.4).

Kurz- bis mittelfristig liegt daher der Vorrang darauf, die örtliche Situation zu verbessern. Die positiven Auswirkungen der straßenräumlichen Aufwertung sollen in der öffentlichen Wahrnehmung gegenüber den gefühlten Nachteilen durch Verringerung oder Verlagerung von Parkraum überwiegen. Dies ist durch eine Vielzahl von Maßnahmen zu unterstützen, die zu einer deutlichen Qualitätsaufwertung im Straßenraum, die sichtbar, spürbar und benutzbar ist, bei gleichzeitiger behutsamer Reduzierung von Parkraum führt. Im Rahmen der Programmkonzeption sind dabei im Abgleich mit dem MMM 2035+ und dem INSEK, zahlreiche Ideenansätze geprüft und zur Umsetzung in unterschiedlichen Zeiträumen vorgeschlagen worden.

Angesichts der hohen Abstimmungsbedarfe und des teilweise hohen finanziellen Aufwandes für einzelne Maßnahmen ist eine klare Prioritätensetzung erforderlich. Vorrangig ist die Verbesserung der Situation in den Straßenräumen. Dabei weisen die beiden betrachteten Teilräume unterschiedliche Anforderungen auf: Während in den Wohnquartieren die straßenräumliche Qualität und die Anforderungen der Bewohner, des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie die Aufenthaltsfunktion sicherzustellen sind, ist darüber hinaus, in der Innenstadt insbesondere die Erreichbarkeit für die Nutzergruppen wichtig, bei gleichzeitiger möglichst räumlicher Trennung der Parkflächen für Bewohner- und Kunden / Besucher.

Zunächst ist in den Wohnquartieren kurz- bis mittelfristig sicherzustellen, dass alle Einmündungen und Querungsstellen von (falsch) parkenden Kfz

befreit sind, zumindest eine Straßenseite barrierefrei, z.B. mit Rollatoren oder Kinderwagen begehbar ist und die bewohnerbezogenen Verhältnisse zwischen Stellplatznachfrage und -angebot nicht über Gebühr verschlechtert werden.

Darüber hinaus ist für die Wohnquartiere die Mehrfachnutzung von Kundenparkplätzen des Einzelhandels in bestimmten Zeitfenstern zu prüfen. Ebenso sollte exemplarisch das Angebot sogenannter wohnquartiersbezogener Mobilpunkte hinsichtlich des zu erwartenden Verhaltenswandels geprüft werden, um dann flächendeckend umgesetzt zu werden.

In der Innenstadt sind kurz- bis mittelfristig:

- Die Wegeverbindungen von Parkplätzen in randständiger Lage in die Innenstadt barrierefrei und sozial sicher auszubauen bzw. daraufhin zu prüfen.
- Die Parkraumlenkung in der Innenstadt zu optimieren durch eine Verbesserung der Anfahrt zu den Parkhäusern bspw. zum Parkhaus Münster-Arkaden in der Königsstraße und durch ein digitales Mobilitätsleitsystem auf den zentralen Einfallachsen mit einem daran angepassten Parkleitsystem, das die P+R-Standorte in der erweiterten Innenstadt integriert.
- Der Ausbau des P+R-Angebotes ist, basierend auf den guten veranstaltungsbezogenen Erfahrungen mit dem Coesfelder Kreuz, zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt zwingend.
- Im Bereich der Parkraumsteuerung, die derzeitigen Bewohnerparkbereiche durch eine eindeutige Beschilderung stärker abzugrenzen und zu erweitern. Die rechtlichen Voraussetzungen hierzu sind zu überprüfen.
- Lade-/ Lieferzonen für Lieferdienste etc. umzusetzen sowie Fragestellungen des Handwerkerparkens zu lösen. Für letzteres erscheint eine digitale Lösung mit Sondergenehmigungen sinnvoll, die per Handy bzw. QR-Code zu beantragen sind.

Die in der folgenden Abbildung dargestellten Schlüsselmaßnahmen decken den Planungshorizont der nächsten fünf Jahre ab und können sofort begonnen werden. Die laufende Beteiligung im Verfahren ist in den Pilotprojekten bereits in Vorbereitung, einzelne Pilotversuche sind abgeschlossen (Melchersstraße) und weitere beginnen (Lambertstraße).

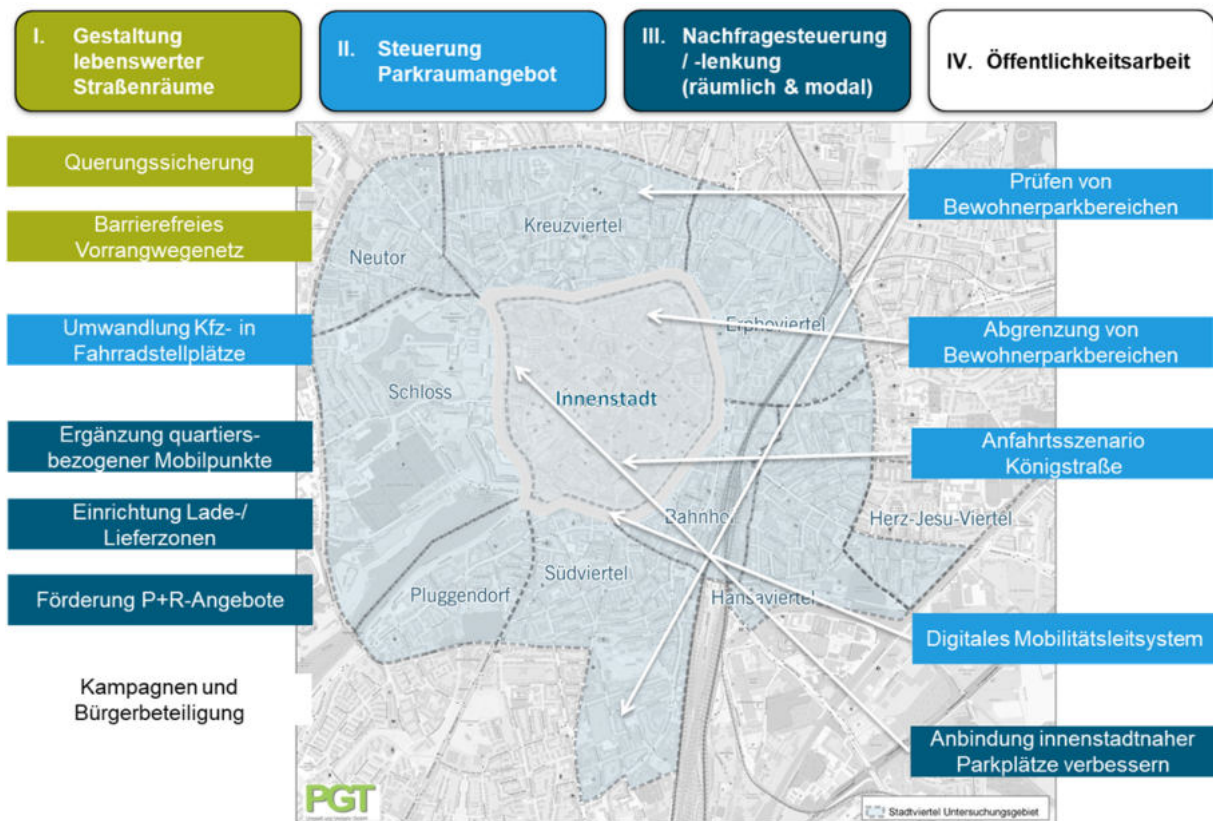


Abb. 7.1 Schlüsselmaßnahmen Integriertes Parkraumkonzept

7.2 Maßnahmen in den Stadtvierteln

Die aus der Parkraumanalyse abgeleiteten Maßnahmen weisen unterschiedliche Dringlichkeiten und örtliche Relevanz auf. Daraus ergeben sich für die Stadtviertel unterschiedliche Handlungsbedarfe.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Maßnahmen und deren Priorität vor Ort in den Stadtvierteln auf Basis einer fünfstufigen Skala:

1	sehr hohe Priorität	kurzfristige Umsetzung notwendig
2	hohe Priorität	Umsetzung notwendig
3	mittlere Priorität	Umsetzung mittelfristig notwendig
4	geringe Priorität	Umsetzung sinnvoll
5	sehr geringe Priorität	Umsetzung langfristig sinnvoll

Steckbrief	Innenstadt	Bahnhof	Kreuzviertel	Erphovierteil	Hansavierteil	Südvierteil	Pluggendorf	Schloss	Neutor
1.1 Sicherung von Einmündungen und Querungen	2	2	1	2	1	2	2	2	2
1.2 Barrierefreies Vorrangwegenetz	1	2	1	2	1	2	1	3	3
1.3 Modellversuch „besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche	2	2	1	2	2	2	2	2	2
2.1 Parkraumbewirtschaftung	1	1	2	3	2	2	2	3	3
2.2 Vereinheitlichung der Beschilderung und Neuausweisung von Bewohnerparkzonen	2	2	1	1	2	1	1	1	3
2.3 Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren	3	3	1	2	1	1	2	4	1
2.4 Lade-/ Lieferzonen in Geschäftsbereichen und Innenstadt	1	2	3	3	2	2	3	4	4
2.5 Prüfung eines digitalen Vorbuchungssystems für Lade-/ Lieferzonen (Innenstadt)	2	2	4	5	4	4	5	5	5
2.6 Verlagerung von Straßenparken in der Innenstadt	1	2	-	-	-	-	-	-	-
2.7 Modellversuch: Abgrenzung von Bewohnerparkbereichen (Innenstadt)	1	2	2	3	3	3	3	3	3
2.8 Zufahrtsbeschränkung an der Königsstraße für das Parkhaus Münster-Arkaden	1	-	-	-	-	-	-	-	-
2.9 Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze	2	3	2	2	1	3	3	4	3
2.10 Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort	2	3	2	2	1	3	3	4	3
2.11 Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern	1	1	1	2	1	2	2	3	3
2.12 Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an besucherintensiven Einrichtungen	1	1	3	3	3	3	3	3	3
2.13 Digitales Parkraummanagement: Voraussetzungen prüfen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.14 Fahrradparkverbot auf Gehwegen: Voraussetzungen prüfen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1 Förderung von P+R-Angeboten	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2 Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-)Stellplätze für Anwohnerparken	3	2	1	1	1	2	2	4	3
3.3 Digitales Mobilitätsleitsystem	1	2	-	-	-	-	-	-	-
3.4 Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern	1	1	2	2	2	3	2	1	3
3.5 Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte	3	2	1	2	1	1	2	3	3
4.1 Kampagnen und Bürgerbeteiligung	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Tab. 7.1 Maßnahmen in den Stadtvierteln und ihre Priorität – Übersicht

Im Folgenden werden die Maßnahmen mit sehr hoher Priorität in den Stadtvierteln um konkrete Verordnungen für die zeitnahe Umsetzung ergänzt.

Nr.	Innenstadt	Relevante Orte
1.2	Barrierefreies Vorrangwegenetz	Martiniviertel, Kuhviertel
2.1	Parkraumbewirtschaftung	gesamtes Quartier
2.4	Lade-/ Lieferzonen in Geschäftsbereichen und Innenstadt	Aegidiistraße
2.6	Verlagerung von Straßenparken in der Innenstadt	Spiekerhof
2.7	Modellversuch: Abgrenzung von Bewohnerparkbereichen (Innenstadt)	Bewohnerparkzone B
2.8	Zufahrtsbeschränkung an der Königstraße für das Parkhaus Münster-Arkaden	Königsstraße
2.11	Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern	gesamtes Quartier
2.12	Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an besucherintensiven Einrichtungen	Marienplatz, Ludgeristraße, Salzstraße, Windthorststraße, Überwasserkirchplatz; LWL-Museum für Kunst und Kultur, universitäre Einrichtungen, wichtige Einkaufsmöglichkeiten
3.3	Digitales Mobilitätsleitsystem	gesamtes Quartier
3.4	Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern	Frauenstraße

Tab. 7.2 Maßnahmen mit hoher Priorität in der Innenstadt

Nr.	Bahnhofsviertel	Relevante Orte
2.1	Parkraumbewirtschaftung	gesamtes Quartier
2.11	Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern	gesamtes Quartier
2.12	Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an besucherintensiven Einrichtungen	Windthorststraße
3.4	Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern	Wegeverbindung zwischen Hafen / Stadthaus 3 und Bahnhof / Innenstadt

Tab. 7.3 Maßnahmen mit hoher Priorität im Bahnhofsviertel

Nr.	Kreuzviertel	Relevante Orte
1.1	Sicherung von Einmündungen und Querungen	gesamtes Quartier
1.2	Barrierefreies Vorrangwegenetz	Hoyastraße, Studtstraße, Kanalstraße
1.3	Modellversuch „besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche	Heilig-Kreuz-Kirche
2.2	Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen	gesamtes Quartier
2.3	Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren	gesamtes Quartier
2.11	Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern	gesamtes Quartier
3.2	Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-) Stellplätze für Anwohnerparken	gesamtes Quartier
3.5	Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte	gesamtes Quartier

Tab. 7.4 Maßnahmen mit hoher Priorität im Kreuzviertel

Nr.	Erphoviertel	Relevante Orte
2.2	Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen	nordwestliche der Bahn
3.2	Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-) Stellplätze für Anwohnerparken	gesamtes Quartier

Tab. 7.5 Maßnahmen mit hoher Priorität im Erphoviertel

Nr.	Hansaviertel	Relevante Orte
1.1	Sicherung von Einmündungen und Querungen	gesamtes Quartier
1.2	Barrierefreies Vorrangwegenetz	Hansaring, Hafenweg
2.3	Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren	gesamtes Quartier
2.9	Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze	gesamtes Quartier
2.10	Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort	Emdener Str.
2.11	Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern	gesamtes Quartier
3.2	Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-) Stellplätze für Anwohnerparken	gesamtes Quartier
3.5	Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte	gesamtes Quartier

Tab. 7.6 Maßnahmen mit hoher Priorität im Hansaviertel

Nr.	Südviertel	Relevante Orte
2.2	Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen	gesamtes Quartier
2.3	Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren	gesamtes Quartier
3.5	Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte	gesamtes Quartier

Tab. 7.7 Maßnahmen mit hoher Priorität im Südviertel

Nr.	Pluggendorf	Relevante Orte
1.2	Barrierefreies Vorrangwegenetz	Scharnhorststraße
2.2	Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen	gesamtes Quartier

Tab. 7.8 Maßnahmen mit hoher Priorität in Pluggendorf

Nr.	Schlossviertel	Relevante Orte
2.2	Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen	gesamtes Quartier
3.4	Anbindung innenstadtnaher Parkplätze verbessern	gesamtes Quartier

Tab. 7.9 Maßnahmen mit hoher Priorität im Schlossviertel

Nr.	Neutor	Relevante Orte
2.3	Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren	gesamtes Quartier

Tab. 7.10 Maßnahmen mit hoher Priorität im Neutor

7.2.1 Parkraummanagement für E-Tretroller

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Parkraumkonzepts wurde das Parken von E-Tretrollern ausgeklammert. Da die Stadt Münster bereits eigene Ansätze zur Verbesserung der Parksituation von E-Tretrollern erarbeitet hat, werden diese nachrichtlich in das Maßnahmenkonzept übernommen.

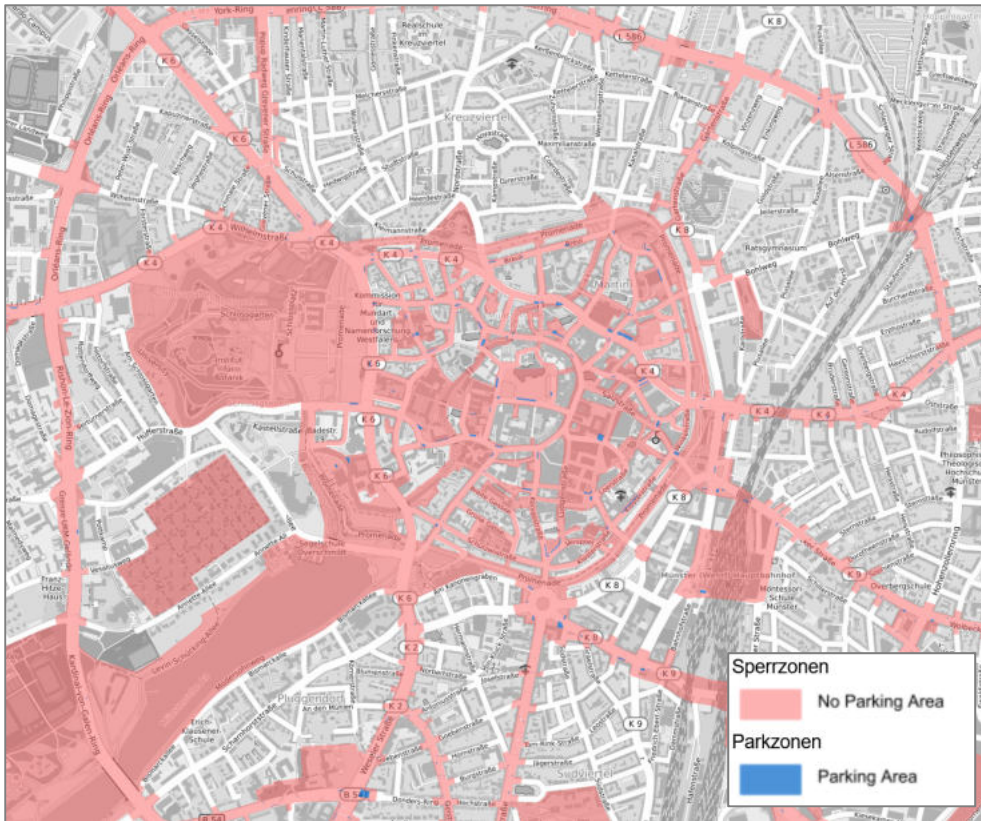
Seit der Zulassung von E-Tretrollern für den Straßenverkehr in Deutschland (2019) sind diese auch in Münster im Einsatz. Das – meist ungeordnete – Abstellen dieser sorgt häufig für zusätzliche Einschränkungen auf Geh- und Radwegen.



Quelle: eigenes Foto

Abb. 7.2 regelwidrig abgestellte E-Tretroller

Seit 2022 müssen die Anbieterfirmen quartalsweise eine Sondernutzungsgenehmigung einholen, in der wesentliche Punkte zum Betrieb und zum Halten / Parken sowie zur Gebührenpflicht verbindlich festgesetzt werden. Um das behindernde Abstellen der E-Tretroller in stark frequentierten Bereichen zu unterbinden, wurde 2023 das Konzept eines weiträumigen Parkverbots mit ausgewiesenen Parkzonen entwickelt (vgl. Abb. 7.3).



Quelle: Stadt Münster, Stand 02.02.2024

Abb. 7.3 Park- und Parkverbotszonen E-Tretroller

Zur weiteren Eindämmung von verkehrswidrigem und gefährdendem Parken durch E-Tretroller hat die Stadt Münster beschlossen in Zukunft Abstellflächen für diese E-Tretroller in der Regel und nach Möglichkeit nicht auf dem Gehweg auszuweisen. Die ausgewiesenen Flächen werden entsprechend klar abgegrenzt markiert und ggf. beschildert. Geprüft wird derzeit, inwieweit in Verbindung mit dem 3.000-Fahrradstellplätze-Programm sowie beim Ausbau von Bushaltestellen Abstellplätze für E-Tretroller ausgewiesen werden können, um die Behinderungen durch ungeordnet abgestellte E-Tretroller weiter einzudämmen.

7.2.2 Maßnahmensteckbriefe

Die den Stadtvierteln zugeordneten Maßnahmen werden im Rahmen von Steckbriefen konkretisiert.

Die Maßnahmensteckbriefe, kategorisiert nach Handlungsfeld, enthalten Hinweise zu relevanten Akteuren, Prioritäten und Kosten, um so eine zielgerichtete Umsetzung zu ermöglichen.

1.1 Sicherung von Einmündungen und Querungen

Maßnahme

Umgestaltung von Einmündungen und Querungsstellen in Bezug auf Barrierefreiheit, Einsehbarkeit und Vermeidung von Falschparken

Beschreibung

Das Freisperren soll durch dauerhafte, bauliche Maßnahmen wie Fahrradbügel o.a. (s. 2.9) erfolgen. Markierungen allein sind nicht ausreichend. Auch digitale Lösungen zur Überwachung mittels Sensoren sind zielführend (vgl. Projekt „Kreuzung frei“ in Lübeck), sofern die Verstöße geahndet werden. Die Barrierefreiheit ist ergänzend durch ortsübliche Bord-Absenker und taktile Elemente herzustellen.

Umsetzung

Die Umsetzung ist kontinuierlich erforderlich und für die Barrierefreiheit und Querungssicherheit zwingend. Vorrangig sind:

- die Sicherung von Schulwegen (gemäß eines zu aktualisierenden Schulwegplans),
- die Sicherung quartiersbezogener Wege (Einkaufswege, Wege zu Bushaltestellen, Seniorenwege, Grünwege etc.),
- Vorrangwegenetz (s. 1.2).

Es ist sicherzustellen, dass Poller und Fahrradbügel die Befahrbarkeit der Straßen für die Fahrzeuge des Rettungsdienstes und der Feuerwehr nicht beeinträchtigen.

Relevante Orte

gesamtstädtisch; vorrangig z.B. im Kreuz- und Hansaviertel

Akteure

Ordnungsamt, Amt für Mobilität und Tiefbau, Amt für Schule und Weiterbildung, Feuerwehr, Mitwirkung von Behindertenverbänden und Bürgern empfohlen



Quelle: Stadt Münster

Abb. 1: Positivbeispiel funktional sichere Querung Lazarettstraße

Wirkungen

- Verbesserung der Bewegungsfreiheit und Sicherheit
- Verhindern von Falschparken
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten um ca. 2% bis 4%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt			x
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Maßnahme, kontinuierliches jährliches Budget empfohlen

1.2 Barrierefreies Vorrangwegenetz

Maßnahme

Sicherstellung eines durchgehend störungsfrei nutzbaren, barrierefreien Fußwegenetzes (vgl. Fußverkehrs-Check NRW 2021)

Beschreibung

Die Wege müssen vollständig barrierefrei sein. Definierte Mindeststandards sind anzuwenden, z.B. eine Mindestgehwegbreite von 2,50m (vgl. Untersuchung „Faires Parken“ im Kreuzviertel,). Störungen durch Falschparker, Mülltonen, Fahrräder etc. müssen verlässlich ausgeschlossen werden. Teilweise ist eine Änderung der Parkordnung im Wegeverlauf erforderlich.

Umsetzung

Zunächst müssen quartiersbezogen Vorrangwegenetze definiert und baulich gesichert werden. Die Netze dienen als Grundlage für die Überprüfung der Mindeststandards, die sukzessiv, aber durchgehend barrierefrei hergestellt werden. Auf die „Besitzbarkeit“ der Wege zwischen wichtigen Orten ist zu achten. Es wird empfohlen, Pilotprojekte durchzuführen.

Relevante Orte

Martiniviertel, Kuhviertel (Innenstadt), Stadtteilzentren / Aktivitätsbereiche z.B. Hoyastraße, Studtstraße (Kreuzviertel), Kanalstraße (Abschnitt Coerdeplatz, Kettlerstraße) (Kreuzviertel), Hansaring (Hansaviertel), Hafengeweg (Hansaviertel), abschnittsweise Scharnhorststraße (Pluggendorf).

Akteure

Ordnungsamt, Amt für Mobilität und Tiefbau, Abfallwirtschaftsbetriebe Münster (AWM), Feuerwehr, Mitwirkung von Behindertenverbänden und Bürgern (bei Entwicklung der Wegenetze) empfohlen

Wirkungen

- Verbesserung der Bewegungsfreiheit und Sicherheit
- Verhindern von Falschparken
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten im Wegeverlauf bis 15%

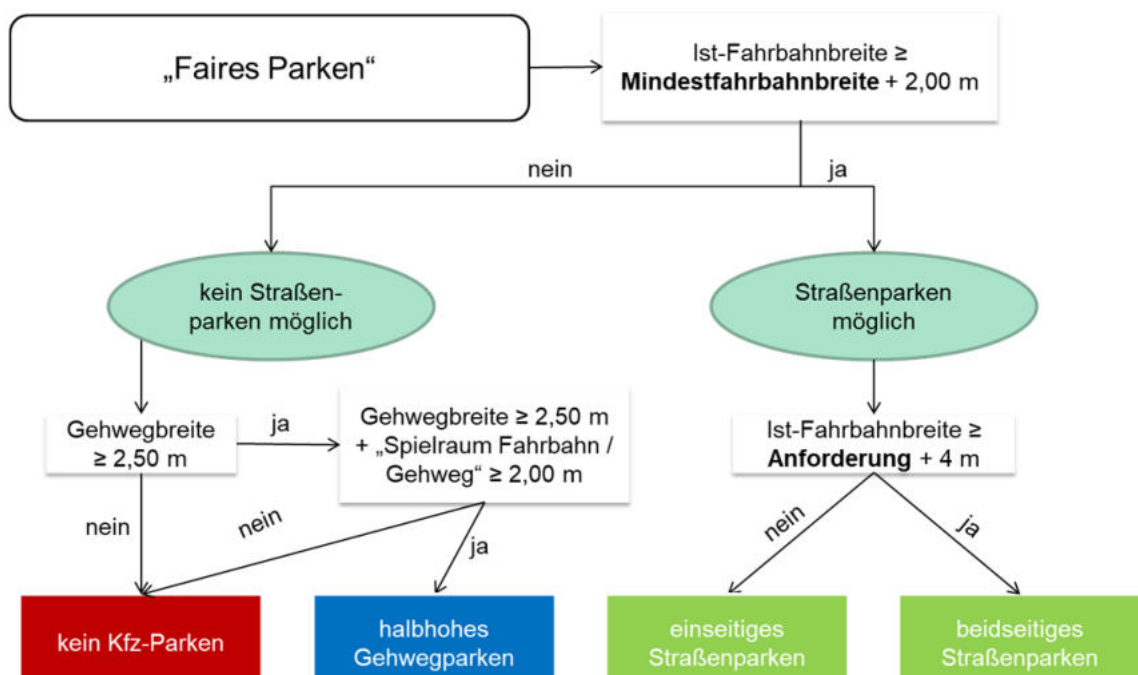


Abb. 2: Entscheidungsbaum für Mindeststandards „Faires Parken“

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt			x
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt			x
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				X

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
		x

1.3 Modellversuch „besitzbares Stadtquartier“ Heilig-Kreuz-Kirche

Maßnahme

Testweise Umsetzung von Maßnahmen zu Querungssicherung (vgl. 1.1), Barrierefreiheit auf Gehwegen (vgl. 1.2) und zusätzlichen Aufenthaltsräumen

Beschreibung

Die „Besitzbarkeit“ eines Stadtquartiers zeichnet sich durch die Aufenthaltsqualität sowie die Begrünung und Entsiegelung aus. Somit stellt die Barrierefreiheit einen Teilaspekt der „Besitzbarkeit“ dar. Darüber hinaus ist ein „besitzbares Stadtquartier“ dadurch definiert, inwieweit sich die Menschen den öffentlichen Raum aneignen. Dazu muss der verfügbare Raum umgenutzt werden, um Platz für Sitz- und Anlehnmöglichkeiten, Spielgeräte und die Stärkung örtlicher Geschäftsnutzung zu bieten und somit Funktionen für Menschen, bspw. als Aufenthalts-, Erholungs- und Einkaufsort statt zum Parken für ihre Kfz zu übernehmen.

Der Modellversuch soll verschiedene öffentliche (v.a. bauliche) Maßnahmen und private Maßnahmen (z.B. Außengastronomie) kombinieren. Aus dem Pilotprojekt Lambertstraße werden ebenfalls Anregungen für die Umsetzung des Versuchs erwartet.

Umsetzung

Es sind Flächen zu nutzen, die im Zuge anderer Maßnahmen frei werden, z.B. durch das Freisperren von Gehwegen (vgl. 1.2, 2.9) und verlagerte Kfz-Stellplätze (vgl. 2.6). Bei der Umsetzung sind die Zugänglichkeit von Hydranten und Aufstellflächen für die Feuerwehr sicherzustellen.

Relevante Orte

gesamtes Untersuchungsgebiet; vorrangig:

- auf Schul- und Seniorenwegen
- im Umfeld von Pflegeeinrichtungen
- auf Wegen zu Haltestellen / quartiersbezogenen Mobilpunkten und Parks

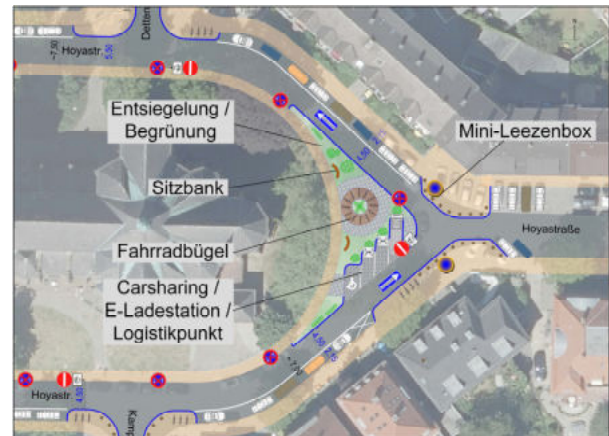


Abb. 3: Gestaltungsvorschlag für den Bereich Kreuzkirche / Hoyastrasse

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Amt für Schule und Weiterbildung, Mitwirkung von Seniorenbeirat und Bürgern; Rückkopplung mit INSEK (Maßnahme-Nr. 4.51, 4.52, 4.60), Dialog mit den Bewohnern / Betrieben in Form begleitender Beteiligungsformate

Wirkungen

- Verbesserung der Bewegungsfreiheit und Sicherheit
- Verhindern von Falschparken
- Schaffung neuer Bewegungs-, Aufenthalts- und Spielräume
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten im Wegeverlauf bis 30%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt			x
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.1 Parkraumbewirtschaftung

Maßnahme

Strategische flächendeckende zeitliche bzw. monetäre Bewirtschaftung des öffentlichen Raums, Änderung der städtischen Gebührenordnung bzw. Zonierung

Beschreibung

Alle Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet sollen künftig monetär und / oder zeitlich bewirtschaftet werden. Dazu muss die (Gebühren-) Ordnung (Bestand s. Abb. 5) angepasst werden und eine Vereinheitlichung der Parkregeln erfolgen. Das Straßenparken soll schrittweise vereinheitlicht, gegenüber dem Parken im Parkhaus verteuert und beschränkt werden.

Die Parkgebühren können in ausgewählten Parkhäusern weiter angehoben werden, bspw. bei verkehrlich problematischen Situationen im Umfeld (z.B. Parkhaus Münster-Arkaden, Königsstraße).

Parken	Bestand	
	Zone I	Zone II
im Straßenraum mit Parkschein	2,50 € für die 1. Std., 1,00 € für jede weitere halbe Std.	0,80 € / halbe Std., max. 2 Std.
an Parkuhren	./.	0,60 € / halbe Std.
im Parkhaus (Tagestarif) ohne Stadthaus 3, Cineplex, Coesfelder Kreuz	2,50 € für die 1. Std., 2,00 € für jede weitere Std.	1,50 € bis 30 Min., 2,50 € für die 1. Std., 2,00 € für jede weitere Std.
auf Parkplätzen	2,50 € für die 1. Std., 1,00 € für jede weitere halbe Std.	0,80 € / halbe Std.

Abb. 5: Parkgebühren für Kfz im Untersuchungsgebiet

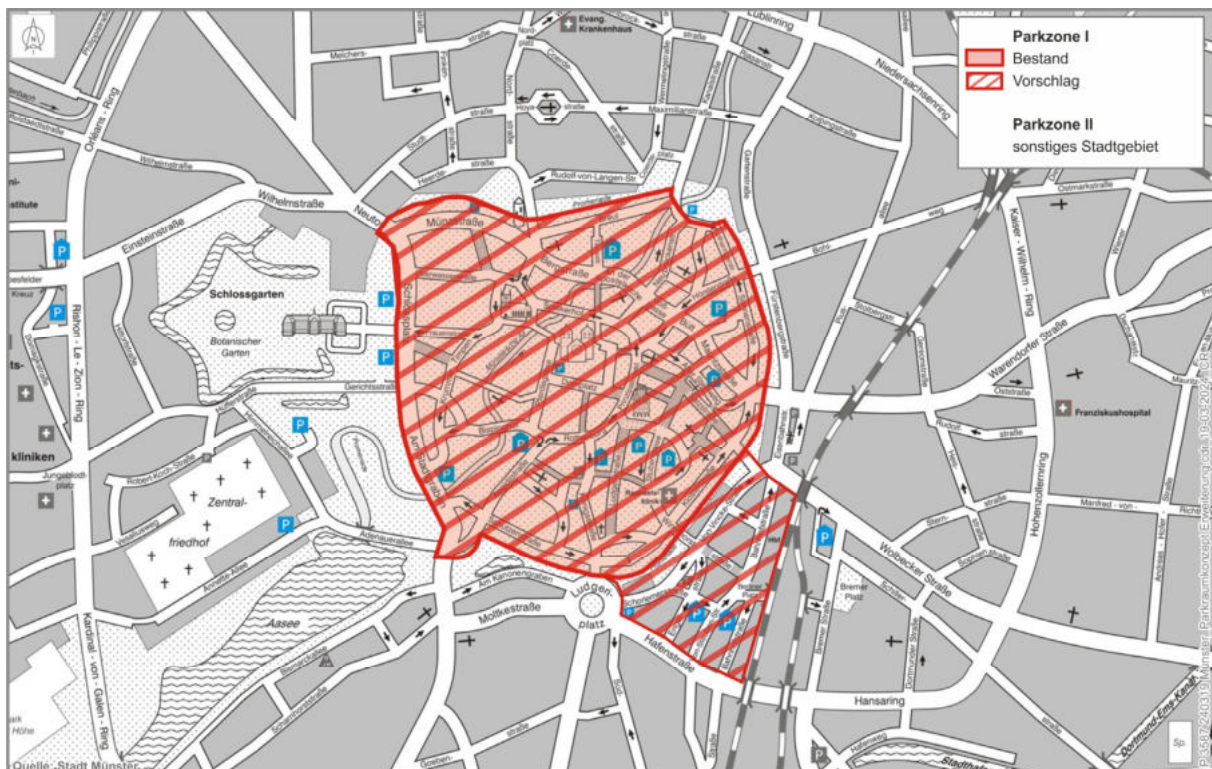


Abb. 4: Erweiterungsvorschlag Parkzone I

Umsetzung

Die vorgeschlagene Erweiterung der Parkzone I in Abb. 4 dargestellt.

Folgende Parkgebühren werden innerhalb der neu abgegrenzten Parkzone I vorgeschlagen:

- Parken im Straßenraum: max. 2 Std. und ca. 3,00€ / Std.
- Parken im Parkhaus: 2,50€ / Std.

Relevante Orte

gesamter Untersuchungsraum (sukzessiv), insbesondere Innenstadt

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Beteiligung des ansässigen Handels und Gewerbe

Wirkungen

- autoärmere Innenstadt
- Aktivieren und Ermöglichen anderer Straßenraumnutzungen
- Vermeidung Parksuchverkehr
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten um ca. 5% bis 10%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.2 Ausweisung und Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen

Maßnahme

Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen auf Basis einer vereinheitlichten Beschilderung; Anpassung der Beschilderung in bestehenden Bewohnerparkzonen

Beschreibung

Es soll eine einheitliche Parkregelung mit aktueller, einheitlicher und verständlicher Beschilderung auf Basis der Zeichen 314.1 und 314.2 StVO sowie ergänzender Zusatzzeichen (bspw. 1020-32, 1053-30) umgesetzt werden (vgl. Abb. 6).

Die aktuelle Beschilderung ist in den relevanten Gebieten vollständig zu überprüfen. Fehlerhafte Markierungen sind zugunsten einer einheitlichen, verständlichen Regelung in abgegrenzten Quartieren zu entfernen.

Im Rahmen qualifizierender Untersuchungen ist die Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen zu prüfen.

Umsetzung

Die Maßnahme ist flächig erforderlich, Vorrangig bei Neuordnung der Regelungen, bei Neuausweisung in der Innenstadt und in Bewohnerparkzonen anzuwenden. Ebenso sind sukzessiv alle Bereiche des Untersuchungsgebietes zu prüfen und anzupassen.

Relevante Orte

Bestehende Bewohnerparkzonen, Bewirtschaftungszone Innenstadt;

Neuausweisung von Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel, Pluggendorf, Erphoviertel (nordwestlich der Bahn) und Schlossviertel (Quartier Hittorfstraße) zu prüfen.

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, ggf. Beteiligung der Bewohner



Abb. 6: Beschilderung als Parkzone mit Einschränkungen (Zeichen 314.1 und 314.2 StVO)

Wirkungen

- Sicherung von Bewohnerparken
- klare, verständliche Verkehrsregelung
- Abbau des sogenannten „Schilderwaldes“

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x*	

*je Bewohnerparkzone

2.3 Lade-/ Lieferzonen in Wohnquartieren

Maßnahme

Einrichtung von Parkbereichen (Lade-/ Lieferzonen), die u.a. für Lieferdienste, Handwerker und ambulante soziale / medizinische Dienste tagsüber freigehalten werden

Beschreibung

Die Lade-/ Lieferzonen sollen so gestaltet werden, dass sie ausreichend Platz für einen 7,5t Lkw ohne Anhänger (ca. 10m) bieten. Die Zonen können in Wohngebieten abends zur allgemeinen Parknutzung (bspw. von 15 bis 9 Uhr) freigegeben werden. Die vom Ordnungsamt festzusetzenden Benutzungsregelungen sollten einfach und verständlich sein. Die Einhaltung der Regelungen muss überwacht werden.

Umsetzung

Die Lade-/ Lieferzonen sollen in bedarfsorientiertem Abstand zueinander eingerichtet werden.

Relevante Orte

Wohnquartiere und Mischgebiete, vorrangig in besonders engen Straßen des Untersuchungsraums, stadtweit sinnvoll

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt

Wirkungen

- Entzerrung der Verkehrsstörungen
- Verbesserung der Fahrradverkehrssituation
- Verhindern von Falschparken in zweiter Reihe und in Einmündungen
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten tagsüber um ca. 2%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Zone

2.4 Lade-/ Lieferzonen in Geschäftsbereichen und Innenstadt

Maßnahme

Einrichtung von Parkbereichen (Lade-/ Lieferzonen), die u.a. für Anlieferung von Geschäften ohne Lieferhof, Lieferdienste, Handwerker und ambulante soziale / medizinische Dienste tagsüber freigehalten werden

Beschreibung

Die Lade-/ Lieferzonen sollen so gestaltet werden, dass diese ausreichend Platz für mind. einen 7,5t Lkw zzgl. Laderampe (insgesamt ca. 15m) bieten. Die Zonen können abends zur allgemeinen Parknutzung (bspw. von 17 bis 7 Uhr) freigegeben werden. Die vom Ordnungsamt festzusetzenden Benutzungsregelungen sollten einfach und verständlich sein. Die Einhaltung der Regelungen muss (ggf. digital durch Sensoren) überwacht werden. Zusätzlich ist eine Koppelung an ein Vorbuchungssystem denkbar (vgl. 2.5).

Umsetzung

Die Lade-/ Lieferzonen sollen in bedarfsorientiertem Abstand zueinander eingerichtet werden. In Geschäftsstraßen kann dabei auf die jüngsten Erfahrungen in der Wolbecker Straße zurückgegriffen werden. Für die Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen in Wohnstraßen sind im Rahmen des Pilotprojekts II (Lambertistraße) weitere Erkenntnisse in Bezug auf Bedarfe und Nutzungszeiten zu erwarten.

Relevante Orte

Geschäftsstraßen in der Innenstadt, radiale Hauptverkehrsstraßen mit dichtem Nutzungsbesatz.

In der Innenstadt sollten bspw. Parkplätze am Fahrbahnrand in der Aegidiistraße in Ladezonen umgewandelt werden.



Quelle: eigenes Foto

Abb. 7: Markierung von Lade-/ Lieferzonen

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt

Wirkungen

- Entzerrung der Verkehrsstörungen
- Verbesserung der Fahrradverkehrssituation
- Verhindern von Falschparken in zweiter Reihe und in Einmündungen
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten tagsüber um ca. 5%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Zone

2.5 Prüfung eines digitalen Vorbuchungssystems für Lade-/ Lieferzonen (Innenstadt)

Maßnahme

Bedarf und Voraussetzungen eines digitalen Vorbuchungssystems – nach dem Vorbild von SmaLa (Smarte Liefer- und Ladezonen in Hamburg) – für Lade-/ Lieferzonen prüfen

Beschreibung

Die Einrichtung von Lieferzonen mit digitalem Vorbuchungssystem setzt voraus, dass Lieferdienste, Handwerker, ambulante Dienste etc. feste Stellplätze zu bestimmten Zeiten nachfragen. Diese Voraussetzung ist im Vorhinein abzufragen, z.B. durch Gespräche, Umfragen oder einen Modellversuch. Bei fehlender Nachfrage wird von einer digitalen Umsetzung der Berechtigungsvergabe für die ausgewiesenen Lade-/ Lieferzonen abgeraten.

Im Sinne einer einfachen, digital gut zugänglichen Stadt ist zu prüfen, inwieweit freie Liefer- und Ladezonen bedarfsweise vorab für Time Slots reserviert werden können. Ergänzend kann die Bereitstellung einer digitalen Karte mit Darstellung der Parkzonen, Parkbeschränkungen, Lade-/ Lieferzonen, Straßenabmessungen und Baustellen zur öffentlichen Information erfolgen.

Umsetzung

Die Maßnahme baut auf der Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen auf bzw. erweitert diese Maßnahme (vgl. 2.4). Beispiele für die Umsetzung dieser Maßnahme gibt es in Hamburg und München.

Relevante Orte

Übertragbar auf weitere Geschäftsstraßen in der Innenstadt, radiale Hauptverkehrsstraßen mit dichtem Nutzungsbesatz.

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Beteiligung des ansässigen Handels und Gewerbe, Smart City Münster

Wirkungen

- effiziente Auslastung der Lade-/ Lieferzonen
- Vermeidung von Parksuchverkehren
- Reduzierung von Verkehrsstörungen

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt			x
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
	x			

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.6 Verlagerung von Straßenparken in der Innenstadt

Maßnahme

Verdrängung des Straßenparkens in der Innenstadt und Bereitstellung alternativer Nutzungsangebote für die freiwerdenden Flächen

Beschreibung

Die von Kunden und Besuchern genutzten Stellplätze im innerstädtischen Straßenraum sollen zum Teil aufgehoben und für andere Zwecke genutzt werden, z.B. für Lade-/ Lieferzonen (vgl. 2.1), Fahrradabstellanlagen (vgl. 2.9) und Sitzgelegenheiten (vgl. 1.3). Auch eine Entsiegelung der Flächen ist denkbar (vgl. INSEK Innenstadt Maßnahme-Nr. 5.82).

Unter der Voraussetzung, dass in einem Wohnquartier ein Parkhaus mit ausreichender Anzahl an Stellplätzen für Besucher vorhanden ist, könnten nach rechtlicher Prüfung die restlichen Straßenparkplätze im Quartier ausschließlich für Bewohnerparken genutzt werden, um dort Suchverkehre zu vermeiden.

Umsetzung

Für die Umsetzung wird empfohlen, zunächst einen Modellversuch durchzuführen, z.B. in der Bewohnerparkzone B (vgl. 2.7).

Relevante Orte

Innenstadt

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Stadtplanungsamt, Beteiligung des ansässigen Handels und Gewerbes

Wirkungen

- Entzerrung der Verkehrsstörungen
- Vermeidung Parksuchverkehr
- Reduzierung der Straßenparkmöglichkeiten um ca. 5%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt		x	
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.7 Modellversuch: Abgrenzung von Bewohnerparkbereichen (Innenstadt)

Maßnahme

Modellversuch am Beispiel der Parkzone B: Aufheben bzw. Reduzieren aller Kundenparkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, klare Zonierung / Trennung der Kunden- und Bewohnerparkbereiche, ergänzende Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen.

Beschreibung

Der Modellversuch dient dazu, die für die gesamte Innenstadt empfohlene Verlagerung des Straßenparkens in die Parkhäuser (vgl. 2.6) in einem Teilbereich zu realisieren, um ggf. Schwierigkeiten bei der Umsetzung frühzeitig zu identifizieren und die Akzeptanz zu prüfen.

Die genaue Anzahl der Stellplätze, die entfallen oder in Bewohner- oder Lade-/ Lieferzonen umgewandelt werden, ist in Abstimmung mit der Verwaltung zu prüfen und im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens abzustimmen.

Umsetzung

Während der Umsetzungsphase ist eine vertiefende Ermittlung der Nutzergruppen bspw. in Form von Parkdauererhebungen erforderlich.

Es ist rechtlich zu prüfen, inwieweit öffentliche Stellplätze in den Parkhäusern für Bewohnerparkzonen anrechenbar sind.

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Beteiligung der Bewohner, Smart City Münster

Relevante Orte

Bewohnerparkzone B, sukzessive gesamte Innenstadt

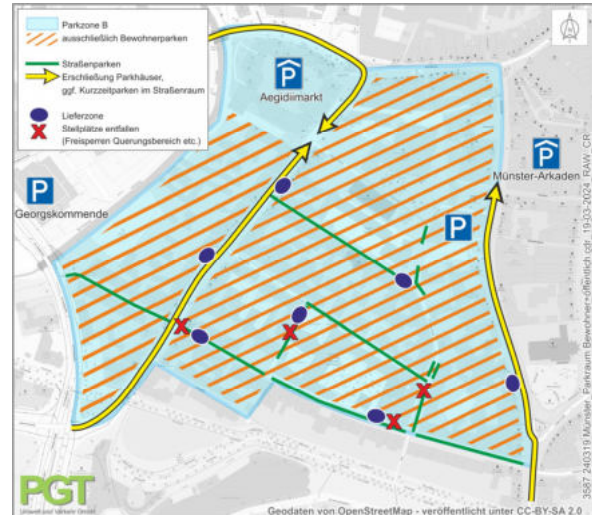


Abb. 8: Konzeptansatz Bewohnerparkzone B

Wirkungen

- autoärmere Innenstadt
- Beruhigung der Wohnbereiche
- Vermeidung Parksuchverkehr
- Reduzierung bzw. Verschiebung der Kundenparkmöglichkeiten ca. < 20%

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

* für Be- und Entschilderung, zusätzliche Kosten für Rechtsprüfung, Beteiligungsverfahren

2.8 Zufahrtsbeschränkung an der Königsstraße für das Parkhaus Münster-Arkaden

Maßnahme

Veränderung der Zufahrtsregelung zum Parkhaus zur Vermeidung von Rückstaus

Beschreibung

An der Zufahrt zum Parkhaus Münster-Arkaden bilden sich zu Spitzenzeiten Rückstaus in der Königsstraße. Dies beeinträchtigt die Straßenraumnutzung aller Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich und schmälert die Aufenthaltsqualität.

Einhergehend mit der Neustrukturierung der Königsstraße als Altstadtzugang soll eine Umgestaltung der Zufahrt zum Parkhaus, ergänzt um eine Veränderung der Regelungen zur Zufahrtsberechtigung erfolgen. Hierbei ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Fußgänger und Radfahrer immer eine uneingeschränkt freie Durchfahrt erhalten. Darüber hinaus werden für den motorisierten Verkehr, je nach Nutzergruppe, unterschiedliche Zufahrtsregeln definiert. Bestimmte Nutzergruppen erhalten freien Zugang. Hierzu zählen bspw. Anwohner, mobilitätseingeschränkte Personen, Linienbusse, Rettungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung.

Umsetzung

Das Parkleitsystem wird insbesondere im Bereich Ludgerikreisel ergänzt. Somit erfolgt ein frühzeitiger Hinweis auf das ausgelastete Parkhaus Münster-Arkaden sowie auf freie Kapazitäten in anderen Parkhäusern. Darüber hinaus wird die Zufahrt zur Königsstraße für den Kfz-Verkehr bei Vollauslastung des Parkhauses in Höhe des Marienplatzes durch eine LSA geregelt: sind freie Stellplätze im Parkhaus Münster-Arkaden in ausreichender Anzahl verfügbar, ist eine Zufahrt zulässig, sind keine Kapazitäten frei, ist die Zufahrt nicht zulässig. Ausnahmen sollen für Anwohner und sonstige berechnigte Personen, mobilitätseinge-

schränkte Personen, Versorgungs- und Entsorgungsfahrzeuge ausgesprochen werden.

Der Fahrrad- und Fußverkehr ist von der Zufahrtsbeschränkung nicht betroffen.

Relevante Orte

Königsstraße, Parkhaus Münster-Arkaden

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadtplanungsamt, Parkhausbetreiber, Smart City Münster

Wirkungen

- Verdrängung Parksucherverkehr
- Verhinderung von Rückstaus
- Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Königsstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.9 Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze

Maßnahme

Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, u.a. durch Fortsetzung bzw. Ausweitung des „3.000-Fahrradstellplätze-Programms“

Beschreibung

Fahrräder müssen weg vom Gehweg und von den Hauswänden in Bereiche verlagert werden, wo sie weniger stören. Sichere Angebote fürs (Lasten-)Fahrradparken im Straßenraum sind vermehrt notwendig. Fahrradbügel können dabei auch der Sicherung der Barrierefreiheit und zur Freisparung von Querungsstellen (vgl. 1.1) dienen.

Umsetzung

Die Umsetzung soll maßgeblich im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms erfolgen. 1.500 neue Fahrradbügel pro Jahr sollten erreicht werden. Dazu ist das Genehmigungs- und Umsetzungsverfahren (weiter) zu verschlanken.

Relevante Orte

Bereiche mit engen Gehwegen und vielen abgestellten Fahrrädern, vorrangig z.B.:

- Hansaviertel
- Kreuzviertel
- Innenstadt
- Erphoviertel

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Fahrradbüro

Wirkungen

- an Verkehrsanteile angepasste „gleichberechtigte“ Nutzung der Fahrbahn zum Parken in Wohngebieten
- Freiräumen der Gehwege
- Reduzierung des Kfz-Parkens um bis zu 10%
- sicheres Abstellen durch Bügel



Quelle: Stadt Münster

Abb. 9: Umwandlung von Kfz- in Fahrradstellplätze

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Kfz-Stellplatz

2.10 Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort

Maßnahme

Abfragen der Akzeptanz für gesicherte Fahrradabstellanlagen

Beschreibung

Sichere zuverlässig nutzbare Fahrradstellplätze sind insbesondere für Nutzer (mit hochwertigen Fahrrädern), die keine (eben-erdige) Unterstellmöglichkeiten auf dem Wohngrundstück haben, sinnvoll. Gesichertes Fahrradabstellen (Fahrradhäuschen, Fahrradparkhaus) am Wohnort kostet Geld und braucht Platz. In Bestandslagen ist dieser Platz häufig nicht vorhanden, sodass alternative Abstellmöglichkeiten im Straßenraum zu prüfen sind.

Ferner ist die Möglichkeit für privat betriebene Fahrradstellplätze auf öffentlichem Grund rechtlich zu prüfen (vgl. 2.14).

Umsetzung

Zunächst sind geeignete Standorte für ein Pilotprojekt zu suchen. Vor der testweisen Umsetzung der Fahrradabstellanlage sollte eine Befragung der Anwohner durchgeführt werden.

In Anlehnung an die Fahrradhäuschen in Hamburg (seit Anfang der 1990er) und Düsseldorf (seit September 2014) sollen gesicherte Fahrradabstellanlagen wohnortnah auf dem Gehweg oder auf einem umgewandelten Kfz-Stellplatz für einen Testzeitraum errichtet werden. Die Fahrradstellplätze können von den Anwohnern gemietet werden.

Relevante Orte

z.B. Emdener Str., Marientalstr., Finkenstr., Gereonstr.



Quelle: eigenes Foto

Abb. 10: Beispiel gesicherte Abstellanlagen

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Fahrradbüro, Rechtsamt

Wirkungen

- Reduzierung des Kfz-Parkens
- Fahrradverkehrsförderung
- Erhöhung des Sicherheitsempfindens insbesondere für hochwertige Fahrräder

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Garage

2.11 Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern / Schrotträdern

Maßnahme

Abgrenzung von öffentlichen Abstellflächen für Fahrräder, zeitliche Beschränkung des Fahrradparkens, Prüfung der Turnusse, Präventionsmaßnahmen gegen Schrotträder

Beschreibung

In Münster gibt es eine hohe Zahl an aufgegebenen Fahrrädern bzw. Schrotträdern im Straßenraum. Sie blockieren vorhandene Fahrradabstellanlagen und müssen entfernt werden, um Kapazitäten wieder freizugeben.

Kontrollen in besonders belasteten Bereichen sind kontinuierlich notwendig (vgl. Projekt AllRad 2023, Hochschule Mainz). Als bereits bestehendes Positivbeispiel sei auf den Fahrradkontrolldienst am Hauptbahnhof hingewiesen.

Umsetzung

Neben der Abgrenzung von öffentlichen Abstellflächen für Fahrräder, zeitlicher Beschränkung des Fahrradparkens und weiterer Präventionsmaßnahmen kann in Anlehnung an das Projekt Radl-Ramadama aus München ein abgegrenztes Stadtgebiet (bspw. das Unterschungsgebiet des Parkraumkonzeptes) kontinuierlich „abgearbeitet“ werden. Dabei soll der Ablauf der Fahrradentfernung möglichst rechtssicher erfolgen:

- Entfernungsaktionen an Fahrradabstellanlagen vor Ort ankündigen
- Schrott-Fahrräder und nicht mehr genutzte Fahrräder mit einer Banderole markieren
- ab vier Wochen nach Anbringung der Banderole werden die Fahrräder mit unversehrter Banderole kostenpflichtig entfernt, zwei Monate gelagert und danach verwertet.

- Soweit erforderlich werden Fahrradschlösser bei der Entfernung der Fahrräder gewaltsam geöffnet.

Relevante Orte

gesamstädtisch, insbesondere am Bahnhof

Akteure

Ordnungsamt

Wirkungen

- An Verkehrsanteile angepasste „gleichberechtigte“ Nutzung der Fahrbahn zum Parken in Wohngebieten
- Erhöhung der Kapazität von Fahrradabstellanlagen

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel	x		

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.12 Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an besucherintensiven Einrichtungen

Maßnahme

Mehr (Lasten-)Fahrradabstellplätze in der Innenstadt, an wichtigen Einzelhandelsstandorten und universitären Einrichtungen

Beschreibung

Im Bereich der Innenstadt gibt es derzeit ca. 7.000 Fahrräder auf Gehwegen. Im Rahmen einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung sind die Suchräume (Flächen, Gebäude) für weitere Fahrradparkhäuser und -parkanlagen in der Innenstadt zu konkretisieren.

Um die abgestellten Fahrräder an einem Ort zu bündeln und zu verhindern, dass die Fahrräder auf öffentlichen Plätzen o.ä. abgestellt werden, sind mehr leicht zugängliche und sichere Fahrradstellplätze notwendig. Diese können ggf. als Fahrradparkhäuser oder Fahrradbügel bspw. in leerstehenden Gebäuden oder auf öffentlichen Flächen in der Innenstadt oder auch in der Nähe von universitären Einrichtungen errichtet werden und sollten in ihrem Umfang an Stellplätzen (auch für Lastenfahrräder) bedarfsorientiert angelegt werden.

Umsetzung

Die Ermittlung genauer Bedarfe sollte in Abstimmung mit dem Amt für Mobilität erfolgen.

Relevante Orte

Marienplatz, Lambertikirche, Ludgeristraße, Salzstraße, Windthorststraße, Überwasserkirchplatz, LWL-Museum für Kunst und Kultur, universitäre Einrichtungen, wichtige Einkaufsmöglichkeiten

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Denkmalbehörde, Ordnungsamt, Universität, Einzelhändler

Wirkungen

- Entlastung der Gehwege von geparkten Fahrrädern
- höhere Kapazität an Fahrradabstellanlagen

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel	x		

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.13 Digitales Parkraummanagement: Voraussetzungen prüfen

Maßnahme

Prüfung digitaler Möglichkeiten zur Bereitstellung und Überwachung von Parkraum,

insbesondere: Prüfung von „Bewohner-Nachtparken“ auf Einzelhandelsparkplätzen durch Einrichtung eines digitalen Vermittlungsportals zur temporären öffentlichen Nutzung von Privatparkplätzen

Beschreibung

Viele private Parkplätze, insbesondere die des Einzelhandels, werden nur tagsüber genutzt. Nachts und an Sonntagen werden die Parkplätze nicht ausgelastet. Darüber hinaus gibt es nachts in Parkhäusern ungenutzte Kapazitäten. Um diese Ineffizienz der Parkraumnutzung zu beseitigen, die im Widerspruch zur Flächenknappheit und zum Parkdruck in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes steht, sollen Maßnahmen zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen ergriffen werden. Im Falle von Kundenparkplätzen bietet sich eine Regelung an, die Bewohnern das Parken außerhalb der Geschäftszeiten erlaubt. Dies ist insbesondere für Berufstätige attraktiv. Zur Abschätzung des Angebots seitens der Stellplatzbetreiber und der Nachfrage seitens der Bewohner soll ein digitales, von der Stadt moderiertes Vermittlungsportal geschaffen werden. Das Portal sollte anzeigen, welche Parkplätze zu welchen Konditionen nutzbar und frei sind.

Weitere Potentiale für digitale Lösungen bestehen bei der Parkraumüberwachung. Die Wirksamkeit vieler Maßnahmen des Parkraumkonzepts hängt von der konsequenten Ahndung von Verstößen ab. Daher wird empfohlen, eine digitale Neuorganisation der Parkraumüberwachung zu prüfen und umzusetzen. Auf diese Weise sollen langfristig die Kontrollen verstärkt werden, ohne das Ordnungsamt personell stärker zu belasten.

Umsetzung

Für die Umsetzung eines digitalen Vermittlungsportals muss die Stadt zunächst das Gespräch mit den Parkplatzbetreibern suchen, um Möglichkeiten, Bereitschaften und Bedingungen für die Mehrfachnutzung auszuloten. Anschließend sind Nutzerprofile der An-/ bzw. Bewohner zu erstellen, zu welchen Zeiten und Bedingungen sie die Parkplätze nutzen würden. Gibt es bei beiden Anforderungsprofilen Überschneidungen, kann ggf. eine Übereinkunft getroffen werden. Auswirkungen auf die Lärmbelastung in der unmittelbaren Umgebung der Parkflächen sind zu berücksichtigen.

Die technische Umsetzung der digitalen Parkraumüberwachung ist modellhaft zu prüfen. Denkbar sind digitale Stellplätze, die mit sogenannten „Scan-Cars“ bzw. „Scan-Bicycles“ auf Falschparker überprüft werden (vgl. Berlin). Weitere Möglichkeiten bestehen in der Verwendung von Transpondern, (insbesondere zur Überwachung in Bewohnerparkzonen) oder fest in der Straße verbaute Sensoren (vgl. Umsetzung in der Friedrich-Ebert-Straße).

Die rechtlichen Voraussetzungen in Bezug auf Datenschutz etc. sind jeweils vorab zu prüfen.

Relevante Orte

gesamstädtisch; Einzelhandelsparkplätze

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Smart City Münster, Stadtwerke, Parkplatzbetreiber, Einzelhändler, Bewohner

Wirkungen

- Reduzierung von Parksuchverkehren
- Verringerung der nächtlichen Überlastung von Wohnstraßen
- Weniger Falschparken
- Entlastung des Ordnungsamtes

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt			x
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt			x
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
		x		

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

2.14 Fahrradparkverbot auf Gehwegen: Voraussetzungen prüfen

Maßnahme

Rechtliche Prüfung eines Parkverbots für Fahrräder auf Gehwegen

Beschreibung

Das Parkraumkonzept empfiehlt Maßnahmen, die das Fahrradparken auf öffentlichem Grund betreffen (s. o.). Dabei bestehen Unklarheiten hinsichtlich der rechtlichen Umsetzbarkeit der Maßnahmen, die frühzeitig durch Rechtsgutachten ausgeräumt werden sollten.

Ein Parkverbot für Fahrräder auf Gehwegen wäre ein wirksames Mittel, um die Barrierefreiheit auf Gehwegen zu verbessern. Ein solches Verbot würde es ermöglichen, behindernd abgestellte Fahrräder zu entfernen. Dies ist zum aktuellen Stand nur auf Privatflächen zulässig, da das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen laut StVO grundsätzlich erlaubt ist.

Insbesondere in den Wohnquartieren besteht eine hohe Nachfrage nach reservierbaren, gesicherten Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum angesichts begrenzt verfügbarer Abstellflächen in privaten Vorgärten und Hinterhöfen. Eine solche Bewirtschaftung würde die entsprechenden Flächen der öffentlichen Nutzung entziehen, was eine rechtliche Prüfung erforderlich macht.

Ergänzende sollte die Prüfung zur Übertragbarkeit auf Mülltonnen auf Gehwegen, erfolgen.

Umsetzung

Die Umsetzung besteht in der rechtlichen Prüfung der oben beschriebenen Sachverhalte.

Relevante Orte

gesamstädtisch, insbesondere Wohnquartiere

Akteure

Rechtsamt, Ordnungsamt, Amt für Mobilität und Tiefbau

Wirkungen

Planungssicherheit für die Umsetzung barrierefreier Fußwege und Errichtung privater Fahrradstellplätze auf öffentlichem Grund

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel	x		

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x		

3.1 Förderung von P+R-Angeboten

Maßnahme

Aktivierung der P+R-Standorte Coesfelder Kreuz, Preußenstadion, Niederdingstraße und Weseler Straße (analog Mobilstationskonzept – Teil B) für eine möglichst dauerhafte Nutzung (mit Einschränkungen), Ausweitung von P+R-Kapazitäten auf bestehenden und neuen Flächen

Beschreibung

Zu prüfen sind Stellplatzangebote und Nutzungsaktivierung für verschiedene Zeitfenster:

- tagsüber, Montag bis Freitag
- abendliche Nutzungsoptionen
- Samstag / Sonntag
- veranstaltungsbezogen

Vorhandene Ansätze sind zu verstetigen und in die Gesamtbewirtschaftung von Parkraum einzubringen. Besondere Fragestellungen sind:

- Möglichkeit von Parkgebühren und ÖV-Nutzung in Koordination mit den Kosten für Parken in der Stadt
- ÖV Angebotssicherung und -vermittlung
- Verkehrslenkung und allgemeine Verkehrsinformation

Die Ausweitung der Kapazität bestehender P+R bzw. B+R-Anlagen ist zu prüfen. Ferner sollte die Suche nach neuen P+R- bzw. B+R-Standorten insbesondere im östlichen Stadtgebiet forciert werden.

Umsetzung

Die Maßnahme sollte als umsetzungsorientierte Studie an die Ergebnisse des Mobilstationskonzeptes anknüpfen. Die Erweiterung vorhandener Parkplätze sollte zur Reduktion des Flächenverbrauchs Vorrang vor neuen Parkplätzen haben.

Relevante Orte

Coesfelder Kreuz, Niederdingstraße, Preußenstadion, Weselerstraße, östlicher Stadtrand, regionale S-Bahnstandorte und Haltestellen an Busachsen

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt

Wirkungen

- Angebot und Nutzungsnormalität herstellen
- Förderung des Umstiegs vom Kfz auf den ÖPNV
- Reduzierung von Parksuchverkehren an Zielen
- Reduzierung von Kfz-Fahrten

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt	x		
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel			x

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
		x		

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x		

* für Bedarfsstudie

3.2 Quartiersgaragen und öffentlich zugängliche (Kunden-)Stellplätze für Anwohnerparken

Maßnahme

Untersuchung zur Potentialabschätzung, inwieweit vorhandene öffentlich zugängliche Kundenparkplätze genutzt bzw. Quartiersgaragen errichtet werden können

Beschreibung

Vorhandene öffentlich zugängliche Kundenstellplätze des Einzelhandels sollen für eine nächtliche Nutzung von Bewohnern zur Verfügung gestellt werden. Diese „So-da-Flächen“ sind außerhalb der Geschäftszeiten ungenutzt und können Bereiche mit hoher Wohnernachfrage entlasten. Dies ist insbesondere für Berufstätige attraktiv. Es ist zu prüfen, unter welchen Kosten- und Nutzungsbedingungen diese Parkplätze genutzt werden können. Die Stadt nimmt hierzu Kontakt mit den entsprechenden Eigentümern auf, um eine Nutzung möglichst kurzfristig zu ermöglichen.

Das Angebot kann ggf. im Rahmen eines digitalen Vermittlungsportals zur Verfügung gestellt werden (vgl. 2.13).

Weiterhin sind potentielle Flächenressourcen für Quartiersgaragen zu prüfen. Aufgrund der generellen Flächenknappheit sind auch Angebote für Anwohner in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern in der Innenstadt zu prüfen. Außerdem sind Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Parkangebote im Zuge privater Bauvorhaben zu nutzen, wie bspw. am Hafenmarkt erfolgt.

Umsetzung

Die Prüfung und Beteiligung sollte objektweise erfolgen. Modellhafte Dialogforen mit Eigentümern von privaten Parkplätzen, wie bspw. Supermärkte und großen Arbeitgebern, und Bürgerbeteiligung werden empfohlen.

Für die konkrete Umsetzung von Quartiersgaragen kann das Vorgehen in Düsseldorf als Orientierung dienen. Das Einzugsgebiet der potentiellen Nutzer beträgt dort 500m. Die monatliche Stellplatzmiete beträgt zwischen 45 und 120€.

Relevante Orte

Kreuzviertel, Erphoviertel, Hansaviertel

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Eigentümer

Wirkungen

- Verringerung Parkdruck
- autoärmere Wohnquartiere

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt		x	
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x		

3.3 Digitales Mobilitätsleitsystem

Maßnahme

Aufbau eines Mobilitätsleitsystems und Aufzeigen von Nutzungspotentialen

Beschreibung

Das bestehende Parkleitsystem entbehrt Möglichkeiten zur dynamischen Lenkung von Verkehren. Zwar werden die freien Kapazitäten von Parkhäusern auf Displays angezeigt, eine aktive situationsabhängige Lenkung der Parksuchverkehre ist aber nicht möglich. Diese kann insbesondere an Wochenenden und Veranstaltungstagen dabei helfen, Parksuchverkehre und Überlastungen in bestimmten Parkhäusern zu vermeiden und die Verkehrsabwicklung in der Innenstadt zu verbessern.

Das Mobilitätsleitsystem zum Parkraummanagement in Ergänzung zum bestehenden Parkleitsystem kann u.a. allgemeine Hinweise zum Parken in Münster, Hinweise auf Verkehrssituationen, Parkraumüberlastungssituationen und Umweltinfos geben.

Zu klären sind u.a. Nutzungsinhalte, Steuerungsmöglichkeiten sowie in einem zweiten Schritt, Standorte für frei beschreibbare Wegweisungs- oder Informationsdisplays an Entscheidungspunkten von Haupteinfallstraßen in Fahrtrichtung der Innenstadt, an denen Alternativen sinnvoll sind. Um Verkehrsmittelalternativen aufzuzeigen, sollten Standorte auch in der Nähe von P+R-Anlagen vorgesehen werden. Bestehende Parkplätze müssen digitalisiert werden, damit die Anzahl der freien Plätze auf den LED-Tafeln angezeigt werden kann.



Quelle: Westfälischer Anzeiger

Abb. 11: Informationsdisplay – Beispiel aus Hamm

Umsetzung

Zweistufige Umsetzung:

1. Zielsetzungen zum grundsätzlichen Einsatz und Steuerungsmöglichkeiten
2. Makrostandorte und mögl. Inhalte dynamischer Verkehrslenkung

Relevante Orte

Wichtige „Entscheidungspunkte“ im Hauptverkehrsstraßennetz in Fahrtrichtung der Innenstadt. Ggf. frühzeitig an wichtigen P+R-Anlagen im Netz.

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Smart City Münster, Stadtplanungsamt

Wirkungen

- Verkehrslenkung zur Entlastung der Innenstadt
- Verhaltenswandel anregen etc.

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität	x		
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt		x	
Digitale und vernetzte Stadt			x
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
		x		

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x	

3.4 Anbindung innenstadtnaher Park- plätze verbessern

Maßnahme

Gezielte Aufwertung von Wegen zwischen geeigneten, dezentraleren Parkplätzen und der Innenstadt

Beschreibung

Der Fußweg vom dezentralen Parkplatz zur Innenstadt soll als Teil des Innenstadtbereichs gesehen werden. Dafür sollen geeignete Wege zwischen Parkplätzen und der Innenstadt verbessert werden. Dabei sind u.a. die Wegequalität, Barrierefreiheit, Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten, Querungskomfort, soziale Sicherheit, Beleuchtung, Wegweisung und „Wegeerlebnis“ zu berücksichtigen

Ergänzende Lieferstationen für Einkäufe sind in fußläufiger Entfernung zum Parkhaus zu prüfen (z.B. Leezen Heroes)

Umsetzung

Die Umsetzung sollte exemplarisch anhand der Verbindung vom Schlossparkplatz über die Frauenstraße bis zum Domplatz erfolgen (vgl. INSEK Innenstadt, Maßnahmen-Nr. 2.26, 3.42). Die Entfernung beträgt ca. 650 m. Die Nutzung digitaler Beschilderungselemente ist nicht erforderlich, da die Wegeverbindung dauerhaft besteht (Beschilderungsbeispiel s. Abb. 12).

Relevante Orte

Wegeverbindungen von innenstadtnahen, weniger ausgelasteten Parkplätzen zur Innenstadt, bspw. Stadthaus 3, Hafen etc.; Frauenstraße

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Ordnungsamt, Stadtplanungsamt, Münster Marketing, Händlerschaft, Smart City Münster



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 12: Beschilderungsbeispiel für parkplatzbezogene Fußwegeverbindungen

Wirkungen

- Erhöhung der Akzeptanz „randständiger“ Parkplätze, durch sichere und attraktive Wegeverbindungen
- Förderung des Fußverkehrs

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt		x	
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt		x	
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
				x

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*ohne Kosten für Infrastrukturumbau

3.5 Ergänzung quartiersbezogener Mobilpunkte

Maßnahme

Einrichtung quartiersbezogener Mobilpunkte – mit Verleiheangebot für Fahrradanhänger, Lastenfahrräder und Carsharing, ergänzt um E-Ladesäulen für den privaten Gebrauch – in den Wohnquartieren

Beschreibung

In Anlehnung an das Mobilstationskonzept wird die bewohnerbezogene Qualifizierung des Standortkonzepts für Mobilstationen durch Einrichtung von quartiersbezogenen Mobilpunkten vorgeschlagen. Mit diesen sollen alternative Mobilitätsangebote speziell für Bewohner geschaffen werden, um die Kfz-Nutzung in den Wohnquartieren zu reduzieren. Die Mobilpunkte sollen für die Bewohner in angemessener Entfernung zum Wohnort gelegen sein.

Die Nutzungsrechte und Tarifierung sind am Konzept für die Mobilstationen zu orientieren. In diesem Zusammenhang sollen ebenfalls das allgemeine Carsharing-Angebot sowie die Einrichtung von E-Ladesäulen ausgeweitet werden.

Umsetzung

Kurzfristig sollen in den dicht besiedelten Wohnquartieren Süd- bzw. Josefsviertel (ca. 25 zusätzliche Stellplätze), dem Kreuzviertel (20), Hansaviertel (10) sowie in Pluggendorf (5) insgesamt bis zu 60 zusätzliche Carsharing-Stellplätze geschaffen werden. Je nach Auslastung der jeweiligen Carsharing-Fahrzeuge sollen weitere Stellplätze und Stationen ausgewiesen werden. Wo möglich, schafft die Verwaltung in Absprache mit den Carsharing-Anbietern die Voraussetzung für elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge (E-Carsharing).

Des Weiteren wird die Aufwertung dieser wohnortbezogenen Carsharing-Stationen durch die Errichtung von Fahrradabstellan-

lagen zur intermodalen Verknüpfung durch die Verwaltung geprüft.

Es wird empfohlen die Umsetzung der quartiersbezogenen Mobilpunkte in Bezug auf die Gestaltung und Akzeptanz zu evaluieren, um ggf. Anpassungen oder Ergänzungen vornehmen zu können.

Relevante Orte

hochverdichtete Wohnstraßen im gesamten Untersuchungsgebiet

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Anbieter von Sharing-Angeboten



Quelle: Stadt Münster / Patrick Schulte

Abb. 13: Beispiel eines wohnquartiersbezogenen Mobilpunktes

Wirkungen

- Reduzierung von Kfz-Verkehren in Wohnquartieren
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren
- Verhaltenswandel, Modal Shift

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität			x
Verkehrssichere Stadt	x		
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt		x	
Gerechte und erreichbare Stadt		x	
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
	x*	

*je Mobilpunkt

4.1 Kampagnen und Bürgerbeteiligung

Maßnahme

Erarbeitung und Durchführung von Kampagnen zur Fuß- und Radverkehrsförderung; Initiierung von Pilotprojekten zur Evaluation unterschiedlicher Beteiligungsformate

Beschreibung

Zur langfristigen Verbesserung der Parksituation in Münster bedarf es eines gesellschaftlichen Verhaltenswandels. Dieser betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Das Ziel besteht darin, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zulasten des MIV-Anteils zu erhöhen.

In Ergänzung zu örtlich sichtbaren, baulichen Maßnahmen sind Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend erforderlich – auch um die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen. Als wichtigste Alternativen zur Kfz-Nutzung sind die Vorteile der Fahrradnutzung und des Zufußgehens besonders herauszustellen, um eine gesellschaftliches Bewusstsein für die Bedürfnisse dieser Verkehre zu schaffen. Denn das Wissen um Belange ist Voraussetzung für Akzeptanz, Respekt und Verständnis.

Zur Sensibilisierung für die Einschränkungen, die durch Gehwegparken entstehen, ist aktiv auf die bestehenden Probleme hinzuweisen, z.B.: „Wusstest du, dass Rollstuhlfahrer wegen deines dort abgestellten Fahrrades den Gehweg nicht benutzen können?“.

Umsetzung

Die Umsetzung der Kampagnen sollte multimedial in unterschiedlichen Beteiligungsformaten erfolgen, um einen möglichst großen Teil der Bevölkerung anzusprechen. Denkbar sind Plakaten, Transparente, Flyer, aber auch digitale Inhalte auf Websites und in der Presse. Die konkrete Auswahl und

Kombination der Formate ist vorab in Pilotprojekten zu evaluieren.

Inhaltlich und sprachlich ist stets auf eine allgemeinverständliche Sprache und positive Formulierungen zu achten, die der Bevölkerung Alternativen und deren Vorteile aufzeigen, anstatt unerwünschtes Mobilitätsverhalten anzuprangern.

Die Kampagnen zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs sollten in erster Linie auf die gesundheitsfördernde Wirkung dieser Arten der Fortbewegung abheben. Darüber hinaus ist auf die Einsparung an klima- und umweltschädlichen Schadstoff- und Lärmemissionen im Vergleich zur Kfz-Nutzung hinzuweisen. Zufußgehen und Fahrradfahren sind als wichtige Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität in Münster zu würdigen. In Bezug auf das Fahrradfahren ist auch die Zeitersparnis gegenüber dem Kfz im Stadtverkehr herauszustellen.

Die Umstrukturierung des Parkens in der Innenstadt erfordert eine Kampagne, die Fragen zur Erreichbarkeit der Innenstadt nach Umsetzung der Maßnahmen vorab klärt, um Ängste und Missverständnisse vorwegzunehmen. Folgende Inhalte sollten vermittelt werden:

- Die Innenstadt ist und bleibt mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar.
- Darstellung der Anbindung (Zeitdauer, Häufigkeiten) mit dem Umweltverbund an die Innenstadt
- Darstellung der Parkangebote und deren Erreichbarkeit
- Priorisierung der Bewohnernachfrage an Stellplätzen in Wohnstraßen
- Kunden und Besucher parken in Parkhäusern, öffentliches Kundenparken (Kurzzeitparken) nur noch in den Erschließungsstraßen zu den Parkhäusern
- Verlagerung von öffentlichem Straßenparken in Parkhäuser innerhalb der Innenstadt

- Verlagerung Dauerparker auf P+R-Flächen außerhalb der Innenstadt
- Stärkung der ÖPNV-Anbindung der Innenstadt

Relevante Orte

gesamtstädtisch

Akteure

Amt für Mobilität und Tiefbau, Amt für Kommunikation, Münster Marketing, Fahrradbüro

Wirkungen

- Verhaltenswandel: sinkender MIV-Anteil am Modal Split
- Stärkung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt
- Erhöhung der Akzeptanz von Maßnahmen
- Sensibilisierung für gegenseitige Rücksichtnahme
- Stärkung des Vertrauens in Verwaltung und Politik

Zielerreichung

	gering	mittel	hoch
Klimaneutrale Mobilität		x	
Verkehrssichere Stadt		x	
Gesunde und lebenswerte Stadt			x
Digitale und vernetzte Stadt		x	
Gerechte und erreichbare Stadt			x
Barrierefreie Stadt	x		
Verhaltenswandel		x	

Priorität

sehr gering	-----	mittel	-----	sehr hoch
			x	

Finanzieller Aufwand

gering (< 50.000€)	mittel (bis 250.000€)	hoch (> 250.000€)
x*		

*je Einzelmaßnahme