



Amt für Mobilität und Tiefbau

25.03.2024

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Hendricks

Telefon: 492-6509

Hendricks@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Integriertes Parkraumkonzept Münster

Beratungsfolge

10.04.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
10.04.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
16.04.2024	Ausschuss für Personal, Digitalisierung, Organisation, Sicherheit und Ordnung	Vorberatung
24.04.2024	Rat	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Das integrierte Parkraumkonzept für die Stadt Münster (Anlage 1) als handlungsleitender Orientierungsrahmen für die weitere Zukunftsentwicklung und -gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Themenfeld Parken wird beschlossen.
2. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung prioritärer Maßnahmen aus dem integrierten Parkraumkonzept beauftragt.

Dies sind die nachfolgenden elf Maßnahmen:

- a) umsetzungsbezogene Aktivierung vorhandener, öffentlich zugänglicher Kundenstellplätze zum Heben des vorhandenen Nutzerpotenzials, insbesondere auf Supermarktparkplätzen in Wohnquartieren (vgl. Maßnahmensteckbrief 3.3)
- b) bedarfsgerechte Ausweisung von zunächst insgesamt bis zu 60 zusätzlichen Carsharing-Stellplätzen als wohnquartiersbezogene Mobilpunkte in den dicht besiedelten Wohnquartieren Süd- bzw. Josefsviertel (ca. 25 zusätzliche Stellplätze), dem Kreuzviertel (ca. + 20), Hansaviertel (ca. + 10) sowie in Pluggendorf (ca. + 5) (vgl. Maßnahmensteckbriefe, 3.7)
- c) Einrichtung weiterer Zonen für Laden & Liefern an Geschäftsstraßen mit hohem Parkdruck, insb. auf der Warendorfer Straße und Hammer Straße (vgl. Maßnahmensteckbriefe 2.4, 2.6)
- d) Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern („Schrotträder“) zur Sicherstellung aktuell verfügbarer Kapazitäten an Fahrradabstellanlagen und Steigerung der Aufenthaltsqualität (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.11)

- e) zonal differenzierte Anpassung der Parkgebühren sowohl im innerstädtischen Straßenraum als auch in den WBI-Parkhäusern (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.1)
  - f) Öffnung des Parkhauses am Coesfelder Kreuz in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Universität Münster und dem BLB NRW mit seiner guten Park + Ride-Anbindung an die Innenstadt zur Entlastung der innerstädtischen Parkhäuser und -plätze an Samstagen (vgl. Maßnahmensteckbrief 3.1)
  - g) Umsetzung einer Zufahrtsregelung an der Königstraße für das Parkhaus Arkaden als Maßnahme zur Entspannung der Stausituation (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.8)
  - h) Prüfung der Einführung zusätzlicher Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)
  - i) Vereinheitlichung der Beschilderung in allen bestehenden und neuen Bewohnerparkzonen (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)
  - j) Initiierung eines Pilotprojekts zur Aufwertung des öffentlichen Stadtraums an der Heilig-Kreuz-Kirche als „besitzbares“ Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität (vgl. Maßnahmensteckbrief 1.3)
  - k) Umsetzung netzbezogener Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit für Zufußgehende im Stadtraum (vgl. Maßnahmensteckbrief 1.1)
3. Mit Beschluss des vorliegenden integrierten Parkraumkonzepts für die Stadt Münster sind die in Anlage 2 aufgeführten Anträge und Anregungen aufgegriffen.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Vorlage hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem integrierten Parkraumkonzept zusätzliche personelle Ressourcen, insbesondere im Ordnungsamt und im Amt für Mobilität und Tiefbau benötigt werden sowie Kosten und/oder Folgekosten anfallen werden. Gleichzeitig können zusätzliche Erträge generiert werden, z.B. durch die Einführung weiterer Bewohnerparkzonen oder durch die Anpassung von Parkgebühren.

Die abschließende Umsetzung der Maßnahmen ist in separaten Vorlagen fachlich aufzuarbeiten und zum Beschluss vorzuschlagen.

## **Begründung:**

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind vielfältig. Unterschiedliche Aspekte des Gemeinwohls konkurrieren um die gleiche, nur begrenzt verfügbare Fläche. Folgende Aspekte haben eine besondere Relevanz:

- die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die damit verbundene Attraktivität der Stadt sowie die Lebensqualität sollen gesteigert werden,
- es soll der Anteil an begrünten Flächen im Sinne einer klimaresilienten Stadt erhöht werden und so ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden,
- die Fuß- und Radwege durch die Stadt sollen sicher und barrierefrei geführt werden (Nahmobilität) und

- der Verkehr soll sicher und störungsfrei abgewickelt werden und gleichzeitig soll ein geordnetes und bedarfsgerechtes Parken für die PKW und Fahrräder bestmöglich organisiert werden.

Das Ziel eines kommunalen Agierens beim Management des öffentlichen Raums muss es demzufolge sein, durch ein Paket an räumlich und zeitlich koordinierten Maßnahmen in der Summe eine signifikante Verbesserung des städtischen Lebens herbeizuführen. Um die Funktionsfähigkeit der Stadt sicherzustellen, müssen Maßnahmen, die zu einer Reduktion von Parkraum in den Quartieren und in der Innenstadt führen (bspw. Schul- und Kita-Sicherung, Barrierefreiheit), zeitlich und räumlich koordiniert und kombiniert werden mit Maßnahmen, die zu einer Kompensation von Parkraum führen bzw. beitragen (z.B. Carsharing-Angebote, Aktivierung von privaten Stellplatzkapazitäten.)

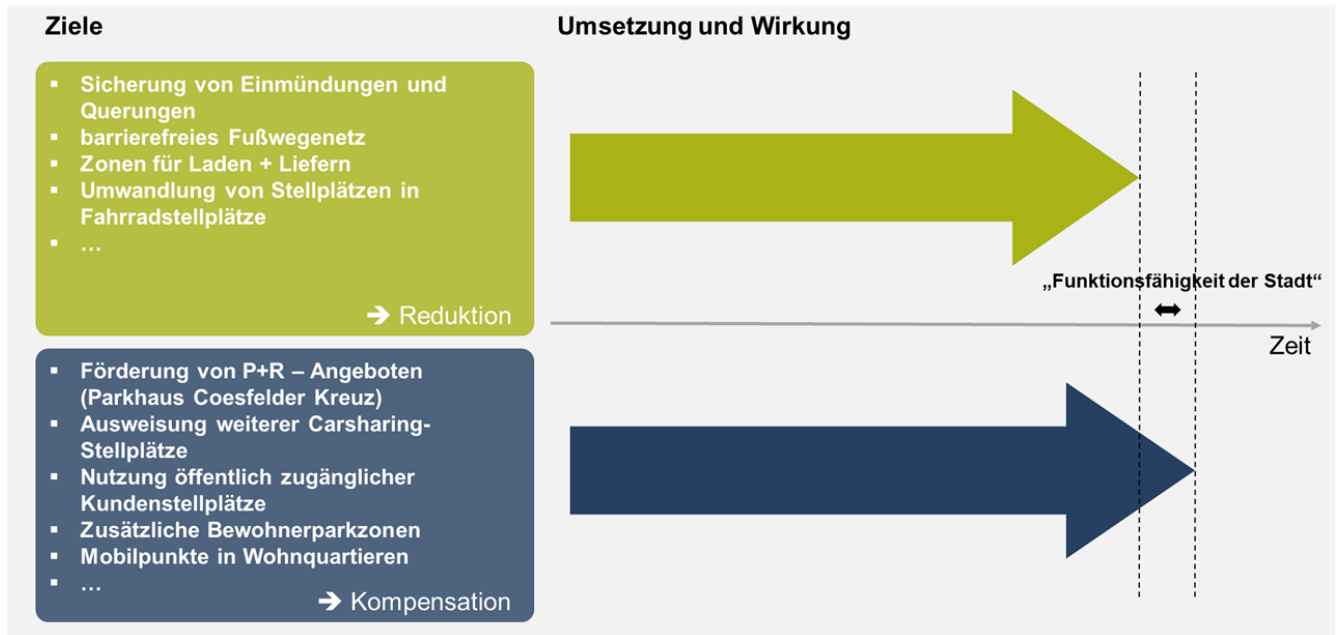


Abbildung 1: Schematische Darstellung der strategischen Grundidee für die Umsetzung.

Im Rahmen des übergeordneten Prozesses „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ übernimmt das integrierte Parkraumkonzept die Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Die PGT Umwelt und Verkehr GmbH wurde mit einer fachlich-inhaltlichen Bearbeitung des integrierten Parkraumkonzeptes der Stadt Münster beauftragt. Das Parkraumkonzept wurde für die Innenstadt sowie die innenstadtnahen Wohnquartiere erarbeitet (s. Abbildung 2).

Wesentliches Ergebnis des integrierten Parkraumkonzeptes sind Maßnahmen, die als „Werkzeugkasten“ die verschiedenen Instrumente des Parkraummanagements für die Anwendung in Münster aufbereiten.

Dabei sollen die übergeordneten Ziele und Maßnahmen des Masterplans Mobilität Münster 2035+ für eine Planung und Realisierung im Themenfeld Parken konkretisiert werden. Ein besonderer inhaltlicher Fokus liegt bei diesem ebenfalls integrierten Ansatz auf den Wechselwirkungen zwischen Kfz- und Fahrradparken – unter Einbeziehung der Belange von Fahrzeugen von Ver- und Entsorgungsdiensten, Rettungsdiensten, Feuerwehr, Lieferverkehren sowie mobilitätseingeschränkten Personen, die auf ihr Fahrzeug zwingend angewiesen sind.

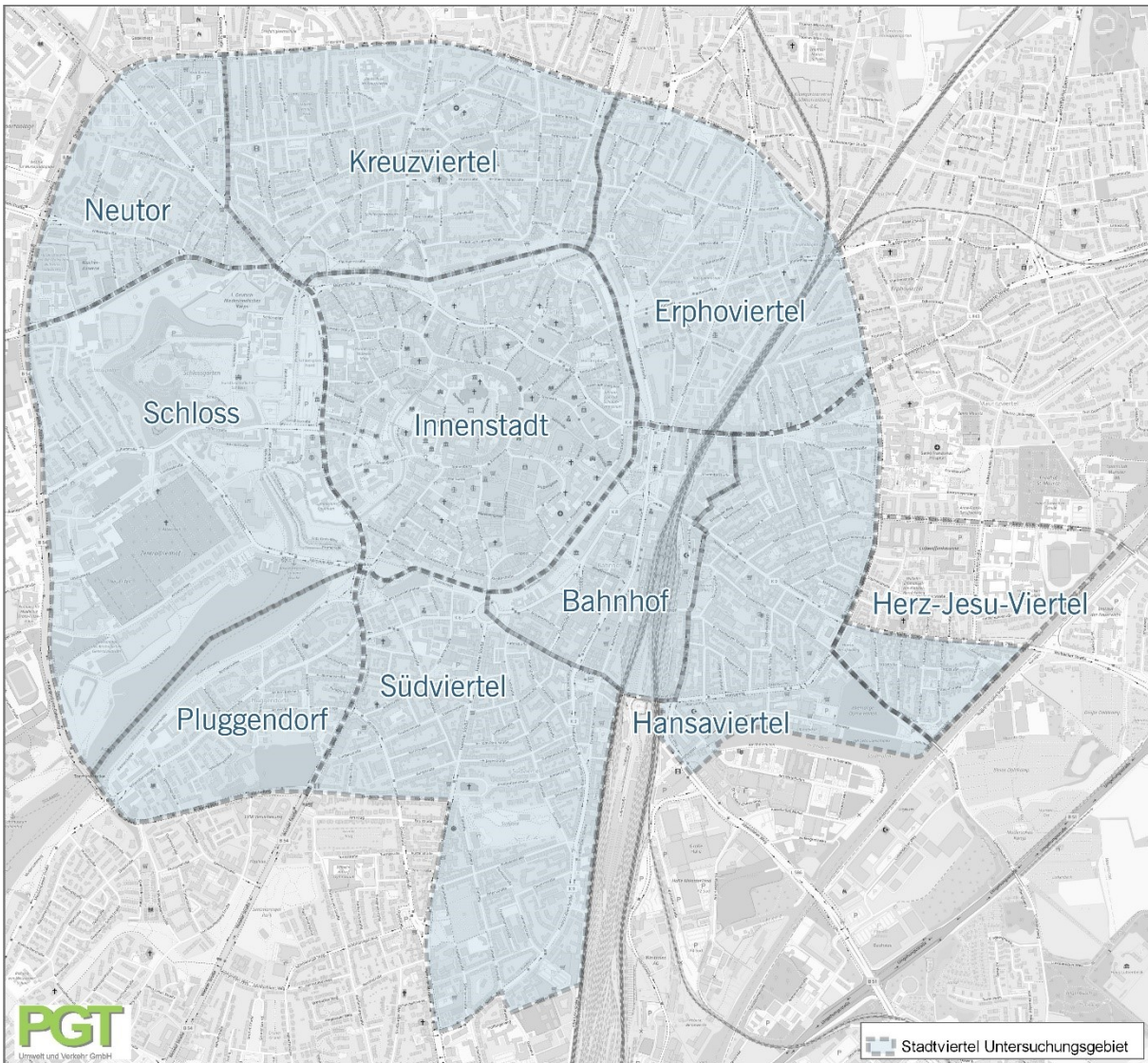


Abbildung 2: Abgrenzung der Stadtviertel im Untersuchungsgebiet auf Basis der statistischen Bezirke

### Flächengerechte und stadtverträgliche Straßenräume

Die konzeptionelle Gesamtidee des integrierten Parkraumkonzepts folgt dem Prinzip eines aktiven Managements des öffentlichen Raums im Sinne einer flächengerechten, stadtverträglichen und mobilitätsträgerübergreifenden Verteilung des Straßenraums: Der öffentliche Straßenraum ist sowohl für den fließenden und ruhenden Verkehr von Bedeutung, als auch in nicht verkehrlicher Funktion als Aufenthaltsort, Begegnungs- sowie Grünfläche – nicht zuletzt als Raum zur Klimaresilienz in dicht besiedelten städtischen Quartieren.

Alle Nutzungen stehen mit ihren Flächenansprüchen in Konkurrenz zueinander, insbesondere in verdichteten Stadträumen. Die Verteilung des öffentlichen Straßenraums ist dabei nicht als statische Festlegung zu sehen, sondern bedarf einer stetigen Überprüfung und Anpassung im Sinne einer flächengerechten Entwicklung im Kontext einer historisch gewachsenen Stadt. Folglich ist es ein übergeordnetes Ziel des integrierten Parkraumkonzeptes, die bestehende Ordnung des für den ruhenden Verkehr genutzten öffentlichen Straßenraums zu überprüfen und Vorschläge für eine zeitgemäße (Neu-) Aufteilung zugunsten der Nahmobilität und nicht verkehrlicher Nutzungen zu machen.

## Zielstellungen im Einklang mit Masterplan Mobilität Münster 2035+

Für die Erstellung des integrierten Parkraumkonzeptes bedeuten die übergeordneten, städtischen Ziele aus dem Masterplan Mobilität Münster 2035+ demnach, dass mit den konkurrierenden Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Die Schaffung von lebenswerten Straßenräumen, inklusive deren Ansprüche an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, hat eine hohe Priorität.

Für Münster wurden daher verschiedene Zielstränge aufeinander abgestimmt. Darauf aufbauend, entwickeln sich unterschiedliche Anforderungen an potenziell umzusetzende Maßnahmen, die konkret auf die Ziele des Masterplan Mobilität Münster 2035+ (Zuordnung nachfolgend kursiv in Klammern) 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, Rettungsdiensten, Feuerwehr sowie Abfalldiensten (*Erreichbare Stadt; Gerechte und barrierefreie Stadt; Klimaneutrale Stadt*)

Im Sinne einer erreichbaren Stadt und der Alltagskompetenz der Stadtquartiere ist die Verfügbarkeit von Parkraum nutzergerecht und quartiersbezogen für die jeweiligen Zielgruppen sicherzustellen.

### Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere

Eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen der Innenstadt und den innenstadtnahen Wohnquartieren ist offensichtlich: Während die Innenstadt einen zentralen Beitrag zur (Kfz-) Erreichbarkeit des Einzelhandels leistet, den es auch perspektivisch abzusichern gilt, treten in den innenstadtnahen Quartieren vor allem Probleme hinsichtlich ungeordneter Straßenräume auf. In vielen Straßenzügen prägen von Kfz und Fahrrädern zugeparkte Gehwege das Bild. Diese schränken die Barrierefreiheit, insbesondere für Fußgänger, signifikant ein. Mangels Alternativen auf Gehwegen abgestellte Fahrräder bzw. Mülltonnen sind zusätzliche Barrieren.

Innenstadt	innenstadtnahe Wohnquartiere
Stellplatz-Kapazitäten am Wochenende	Parkdruck (insb. nachts)
Kunden-, Besucher und Beschäftigtenparken	Anwohnerparken
Höhe der monetären Bewirtschaftung	Formen der Bewirtschaftung
Bündelung / Verkehrslenkung / Parkleitsystem	Barrierefreiheit / Gehwegparken / Sicherheit

*Tabelle 1: Zentrale thematische Unterscheidungen für die beiden räumlichen Schwerpunkten (Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere) des integrierten Parkraumkonzepts.*

Sowohl in der Innenstadt als auch in den dicht besiedelten innenstadtnahen Quartieren führt der über das integrierte Parkraumkonzept bestätigte vorherrschende Parkdruck zu Flächen- sowie Interessenskonflikten zwischen Anwohnenden, Besuchenden, Kunden, Lieferdiensten und den Verkehrsmitteln selbst.

Die Übersicht aller Bewertungsprofile (s. Abbildung 3) zeigt die Ausprägungen der Bewertungskriterien für alle Stadtviertel in der Überlagerung. Daraus wird, hergeleitet aus einer ausführlichen Bestandserhebung und Analyse, ersichtlich, welche Stadtviertel wo den größten Handlungsdruck aufweisen. So weisen Wohnquartiere mit einer sehr hohen Stellplatznachfrage durch Bewohner (Kreuzviertel, Erphovierteil, Hansavierteil, Südvierteil und Schloss) vor allem nachts einen sehr hohen Parkdruck und zugleich ein sehr problematisches Ausmaß an Fahrradparken auf Gehwegen auf.

Auch die auf Gehwegen geparkten Kfz führen in den Wohnvierteln zu vergleichsweise größeren Problemen als in der Innenstadt oder am Bahnhof. Die Innenstadt und in abgeschwächter Form das Bahnhofsviertel zeichnen sich hingegen durch einen hohen Parkdruck tagsüber aus, der maßgeblich von Kunden des Einzelhandels, Beschäftigten sowie Tagestouristen verursacht wird.

Im Gegensatz zu einigen Wohnvierteln, z.B. dem Kreuzviertel und Hansavierteil, gibt es in der Innenstadt und am Bahnhof genügend Verlagerungspotenziale in den dort verorteten Parkhäusern und Parkplätzen, um über eine Bündelung des Parkens das Straßenparken perspektivisch zu entlasten bzw. zu Gunsten anderer Anforderungen an den öffentlichen Raum zu reduzieren.

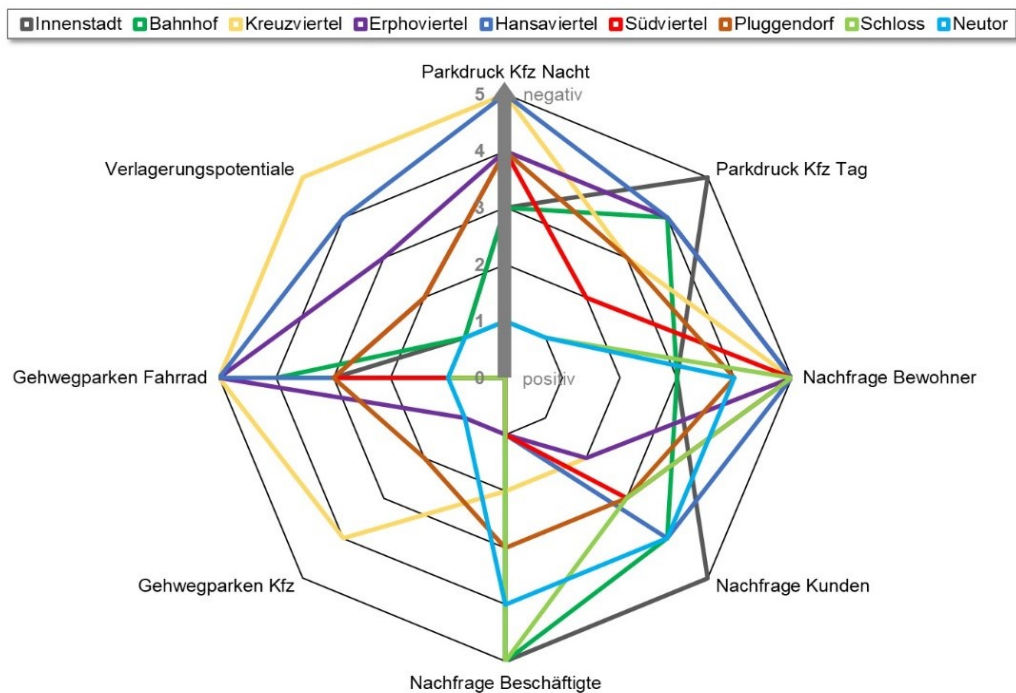


Abbildung 3: Ausprägungen ausgewählter Bewertungskriterien für alle Stadtviertel des Untersuchungsraumes in der Überlagerung (PGT / Stadt Münster)

### Vier Handlungsfelder als zentraler Schlüssel

Abgeleitet aus dem festgestellten Handlungsdruck bzw. den o.g. Zielstellungen zur Parkraumneuordnung sowie der grundsätzlichen Unterscheidung zwischen Innenstadt und innenstadtnahen Wohnquartieren gründet das Integrierte Parkraumkonzept auf vier Handlungsfelder. Diese bilden die fachlichen Inhalte des integrierten Parkraumkonzepts – als zentralen Schlüssel zur Erreichung der angestrebten Ziele, inklusive der übergeordneten Ziele des MMM 2035+.

### Handlungsfeld 1: Gestaltung lebenswerter Straßenräume

Unter Maßnahmen zur Gestaltung lebenswerter Straßenräume fallen solche Maßnahmen, die durch Umgestaltung von Straßenräumen für verbesserte Bedingungen für Anwohnende inkl. mobilitätseingeschränkter Personen, den Radverkehr, der Versorgung sowie insbesondere der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer sorgen.

Geeignete Maßnahmen sind u.a.:

1. Freisperren von Sichtbeziehungen und Querungen
2. Entwicklung quartiersbezogener Mobilpunkte, insb. Carsharing-Stellplätze
3. Schaffung von Ausweichflächen für Servicefahrzeuge
4. Ordnung bzw. Unterbindung von Kfz zur Sicherung ausreichender Gehwegbreiten
5. Sicherung durchgehender Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall Fahrrad / Pkw
6. Verlagerung von Fahrrädern (von den Gehwegen auf die Fahrbahn am Fahrbahnrand)

### Handlungsfeld 2: Parkraumsteuerung (Kfz / Fahrrad)

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 und Wohnvierteln erforderlich.

Geeignete Maßnahmen sind u.a.:

1. Lenkung von Verkehr zur Nutzung geeigneter Parkplätze bzw. Fahrradabstellanlagen
2. Reduzierung von Kfz-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
3. Zeitliche Bewirtschaftung ausgewählter Straßenräume in lastabhängigen Zeitfenstern durch Parkdauerbegrenzung, Bewohnerregelungen, etc.: Dem Besucher / Kunden sollen Parkmöglichkeiten für eine kürzere Nutzungszeit zur Verfügung stehen
4. Entfernung von aufgegebenen Fahrrädern („Schrotträder“)

### Handlungsfeld 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.

Geeignete Maßnahmen sind u.a.:

1. Entwicklung und Förderung von Angeboten zur Reduzierung der Pkw-Besitzquote wie die Stärkung des ÖPNV oder die Einrichtung von quartiersbezogenen Mobilpunkten
2. Ordnung, Umnutzung und Reduktion von Stellplätzen
3. Aktivierung von Kundenparkplätzen für Bewohner in den Abend- und Nachtstunden

### Handlungsfeld 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.

Geeignete Maßnahmen sind u.a.:

1. Aufruf zur Nutzung von Park + Ride-Angeboten zu bestimmten Spitzentagen
2. Allgemeine Aufforderung zur Nutzung des ÖPNV und/oder Fahrrads
3. Kommunikation und Bürgerbeteiligung vor Ort im Zuge der Planung und Umsetzung von Pilotprojekten und weiteren Maßnahmen

## Strategische Umsetzung

**Innenstadt:** Im Rahmen der angestrebten Neuaufteilung des innerstädtischen Straßenraums und der Umgestaltung von derzeitigem Parkraum am Straßenrand zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität mit mehr Barrierefreiheit und Sicherheit, mehr Grün, neuen Abstellplätzen für Fahrräder und mehr Raum für zu Fuß Gehende (vgl. INSEK Münster-Innenstadt 2023) soll oberirdischer Parkraum sukzessive zurückgenommen und das Parken in den Parkhäusern und auf Parkplätzen stärker gebündelt werden. Eine intelligente Steuerung und Lenkung des innerstädtischen Kundenparkens fördert diese Bündelung und sorgt für eine Minderung von Parksuchverkehren.

Hinsichtlich des (eigentlich zu reduzierenden) oberirdischen Parkens sind jedoch insbesondere Angebote für Bewohnende sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin sicherzustellen. Geeignete Kompensationsmaßnahmen für Bewohnende sind zum Beispiel quartiersbezogene Angebote auf privaten und öffentlichen Parkplätzen sowie in Parkhäusern, die Ausweitung bzw. Anpassung von Bewohnerparkzonen sowie zusätzliche Sharing-Angebote. Für mobilitätseingeschränkte Menschen werden weiterhin Behindertenparkplätze ausgewiesen.

Um als Standort des Einzelhandels attraktiv zu bleiben, muss Münster für Besucher und Tagestouristen auch mit dem Kfz erreichbar bleiben. Werktags weisen die innerstädtischen und innenstadtnahen Parkhäuser und -plätze hierfür stets ausreichend Kapazitäten auf. An Normalsamstagen können Kapazitätsspitzen der hochfrequentierten Parkhäuser in der Regel durch bestehende Alternativen, z.B. am Bahnhof, aufgefangen werden. Um an Tagen mit besonders vielen Besuchern entsprechende Stellplätze vorzuhalten und Park + Ride zu fördern, soll das Parkhaus am Coesfelder Kreuz mit seiner guten ÖPNV-Bindung zukünftig jeden Samstag öffnen. Zudem weisen die Parkhäuser außerhalb der Innenstadt (insb. Cineplex und Stadthaus III) weitere Stellplatz-Reserven auf.

**Innenstadtnahe Wohnquartiere:** In den dicht besiedelten Vierteln mit hohem Parkdruck wird ein sukzessiver Transformationsprozess bestehend aus Push- und Pull-Maßnahmen angestrebt. Ziel ist es, den öffentlichen Straßenraum stärker zu ordnen, Querungs- und Einmündungsbereiche abzuschern und Gehwege freizuhalten. Dies gilt in besonderem Maße für Gehwege mit hoher Verbindungsfunktion für Schulen und anderen Einrichtungen des öffentlichen Lebens.

Bei daraus resultierender Abnahme der verfügbaren Stellplatz-Kapazitäten schafft die Einrichtung von quartiersbezogenen Mobilpunkten mit Carsharing-Fahrzeugen für die Bewohnende ein alternatives Angebot zum Besitz eines eigenen Kfz bzw. Zweitwagens. Des Weiteren werden Lade- und Lieferzonen für KEP-Dienstleister (Kurier-, Express-, und Paketdienste) eingerichtet. Zusätzliche Fahrradabstellplätze sorgen für mehr Bewegungsfreiheit auf Gehwegen. Bewohnerparkzonen werden durch die Vereinheitlichung der Regelungen und Beschilderung verständlicher und regulierbarer. Die Ausweisung zusätzlicher Bewohnerparkzonen führt in aktuell stark belasteten Quartieren und in Kombination mit den genannten Alternativen zu einem sinkenden Park- und Problemdruck und sichert die Funktionsfähigkeit. Weitere Kompensationsmaßnahmen für Bewohnende stellen quartiersbezogene Angebote auf privaten und öffentlichen Parkplätzen dar. Auch in Wohnquartieren werden für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin ausreichend Behindertenparkplätze ausgewiesen.

## **Elf Maßnahmen zur priorisierter Umsetzung**

Auf Basis der Empfehlungen des integrierten Parkraumkonzepts schlägt die Verwaltung elf hinsichtlich ihrer Umsetzung zeitlich zu priorisierende Maßnahmen (nachfolgend a bis k) vor.

Diese elf Maßnahmen sind:

### **a) umsetzungsbezogene Aktivierung vorhandener, öffentlich zugänglicher Kundenstellplätze zum Heben des vorhandenen Nutzerpotenzials, insbesondere auf Supermarktparkplätzen in Wohnquartieren (vgl. Maßnahmensteckbrief 3.3)**

Der öffentliche Straßenraum ist begrenzt. Die Zahl der Bevölkerung steigt in Münster ebenso stetig wie die Anzahl der Autos. Darüber hinaus benötigt das durchschnittliche Kfz mehr Platz als in der Vergangenheit, weil die Fahrzeuggrößen zunehmen. Unmittelbare Folge ist ein Anstieg des nächtlichen Parkdrucks, insbesondere in den innenstadtnahen Wohnquartieren wie dem Kreuzviertel, Erphovierteil und Hansavierteil. Viele Alternativen zum Parken am Straßenrand, wie beispielsweise die Errichtung einer Quartiersgarage, sind in diesen Stadtteilen bis jetzt nicht realisierbar.

Kapazitäten während des besonders belasteten Zeitraumes in den Abend- und Nachtstunden weisen die Kundenstellplätze des Einzelhandels auf. Insbesondere auf Supermarktparkplätzen in oder am Rande der Wohnquartiere sind über Nacht ein Großteil der Stellplätze frei, die von Anwohnende als Alternative zum Parken am Straßenrand – oder dem notgedrungenen Parken auf Gehwegen – in Anspruch genommen werden könnten. So könnte das Parken von privaten Autos zukünftig deutlich stärker als bisher im privaten Raum abgewickelt werden.

Die Verwaltung startet diesen Prozess mit der Ansprache der Flächeninhaber bzw. -betreiber. Anschließend begleitet und unterstützt sie bei den weiteren Schritten zur Umsetzung. Wichtig ist allen Beteiligten, dass langfristige und passgenaue Lösungen in Richtung der Kunden sowie der Anwohnende angeboten werden. Die Informationen dazu sollen als digitale Angebote bereitgestellt werden.

### **b) bedarfsgerechte Ausweisung von zunächst insgesamt bis zu 60 zusätzlichen Carsharing-Stellplätzen als quartiersbezogene Mobilpunkte in den dicht besiedelten Wohnquartieren Süd- bzw. Josefsviertel (ca. 25 zusätzliche Stellplätze), dem Kreuzviertel (ca. +20), Hansavierteil (ca. +10) sowie in Pluggendorf (ca. +5) (vgl. Maßnahmensteckbriefe, 3.7)**

Angesichts weiterhin hoher Kfz-Besitzquoten bei steigenden Fahrzeuggrößen sowie im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen zur Umwandlung des öffentlichen (Straßen-) Raums im Sinne der Flächen-gerechtigkeit steigt der Parkdruck auf den Straßen. Dies gilt in besonderem Maße für die innenstadtnahen Wohnquartiere. Als Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Besitzquote – und insbesondere als (weitere) Motivation zur Abschaffung des häufig selten genutzten Zweitwagens – schaffen zusätzlich ausgewiesene Carsharing-Stellplätze ein proaktives Angebot.

Kurzfristig sollen in den dicht besiedelten Wohnquartieren Süd- bzw. Josefsviertel (ca. 25 zusätzliche Stellplätze), dem Kreuzviertel (ca. +20), Hansavierteil (ca. +10) sowie in Pluggendorf (ca. +5) insgesamt bis zu 60 zusätzliche Carsharing-Stellplätze geschaffen werden. Je nach Auslastung der jeweiligen Carsharing-Fahrzeuge sollen weitere Stellplätze und Stationen ausgewiesen werden. Praxisbeispiele und Erhebungen zeigen eine sehr unterschiedliche Größenordnung der Kompensation von privaten Kfz durch Carsharing-Angebote. Die Auswertungen zeigen, dass bei stationsbasierten Angeboten in verdichteten Stadtquartieren eine Kompensation von 10-15 Kfz je Carsharing-Fahrzeug angenommen werden kann. Dies würde zu einer Kompensation von 600 bis 900 Stellplätzen führen.



Abbildung 4: Station für E-Carsharing an der Maximilianstraße im Kreuzviertel.  
Foto: Patrick Schulte / Stadt Münster

Des Weiteren wird die Aufwertung dieser Carsharing-Stationen durch die Errichtung von Fahrradabstellanlagen zur intermodalen Verknüpfung geprüft. In Anlehnung an das Mobilstationskonzept wird eine Stationsklasse „quartiersbezogener Mobilpunkt“ entwickelt. Mit dieser Klasse sollen alternative Mobilitätsangebote speziell für Bewohnende geschaffen werden, um die Kfz-Nutzung bzw. den Kfz-Besitz in den Wohnquartieren zu reduzieren. Die Mobilpunkte sollen für die Bewohnende in angemessener Entfernung zueinander verortet werden.

Die historisch gewachsene uneinheitliche Beschilderung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ist in diesem Zuge mit dem Verkehrszeichen Carsharing (VZ 1010-70) zu vereinheitlichen.



Abbildung 5: Das Carsharing-Verkehrszeichen 1010-70 StVO (Mitte) i.V.m. dem Verkehrszeichen Parken 314 StVO (oben) sowie dem Zusatz „CarSharing“ (unten).

**c) Einrichtung weiterer Zonen für Laden & Liefern an Geschäftsstraßen mit hohem Parkdruck, insb. auf der Warendorfer Straße und Hammer Straße (vgl. Maßnahmensteckbriefe 2.4, 2.6)**

Durch Stopps der KEP-Dienste (Kurier-, Express-, und Paketdienste) sowie Ausladevorgänge von Lkw der Logistikbranche ergeben sich Störungen im Verkehrsfluss, vor allem während des Berufsverkehrs. Diese Beeinträchtigungen werden in der Bevölkerung als besonders störend empfunden und bremsen nicht selten auch den ÖPNV aus. Teilweise weichen die angesprochenen Lieferfahrzeuge für ihre Ladevorgänge auch auf Geh- oder Radwege aus. Diese Störungen wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss aus.

Nach Vorbild der bereits geschaffenen Zonen für Laden & Liefern an der Wolbecker Straße sowie an der Königsstraße sollen weitere solcher Zonen eingerichtet werden. Die Zonen können abends und nachts zur allgemeinen Parknutzung (bspw. von 17 bis 7 Uhr) freigegeben werden.

Die festzusetzenden Benutzungsregelungen sollen einfach und verständlich sein. Die Einhaltung der Regelungen muss überwacht werden. Die Lade- / Lieferzonen sollen in bedarfsorientiertem Abstand zueinander eingerichtet werden. In Geschäftsstraßen kann dabei auf die jüngsten Erfahrungen in der Wolbecker Straße zurückgegriffen werden.

In Frage kommende Standorte sind insbesondere die Geschäftsbereiche an der Warendorfer Straße und Hammer Straße.

**d) Beseitigung von aufgegebenen Fahrrädern („Schrotträder“) zur Sicherstellung aktuell verfügbarer Kapazitäten an Fahrradabstellanlagen und Steigerung der Aufenthaltsqualität (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.11)**

In Münster gibt es eine hohe Zahl an aufgegebenen Fahrrädern bzw. „Schrotträdern“ im Straßenraum, täglich kommen neue hinzu. Sie blockieren vorhandene Fahrradabstellanlagen. Diese Fahrräder müssen regelmäßig entfernt werden, um Kapazitäten wieder freizugeben. Die Rechtssicherheit für ein Entfernen ist unklar. Lösungsansatz kann die Abgrenzung von Flächen mit zeitlicher Beschränkung des Fahrradparkens sein.

Kontrollen in besonders belasteten Bereichen sind kontinuierlich notwendig. Umsetzung von Maßnahmenpaketen, bestehend aus Beschilderungsarbeiten, rechtlichen Prüfungen, Kontrollen und Öffentlichkeitsarbeit, sind zu etablieren bzw. deutlich auszuweiten. Als bereits bestehendes Positivbeispiel sei auf den Fahrradkontrolldienst hingewiesen: Der Dienst des Ordnungsamtes sortiert offensichtliche „Schrotträder“ aus und ordnet das Fahrradparken im Rahmen der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten.

Das Entfernen von Schrotträdern findet bereits statt. Die Ausweitung dieser Maßnahmen ist perspektivisch jedoch nur mit Aufstockung des Personals im Ordnungsamt möglich.

**e) zonal differenzierte Anpassung der Parkgebühren sowohl im innerstädtischen Straßenraum als auch in den WBI-Parkhäusern (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.1)**

Im innerstädtischen Bereich gibt es noch immer Stellplätze, die keiner monetären oder zeitlichen Bewirtschaftung unterliegen. Darüber hinaus besitzen die Parkhäuser der Innenstadt ausreichend Kapazitäten, um zusätzliche Fahrzeuge aufzunehmen und den sichtbaren Pkw-Bestand auf den Straßen zu reduzieren. Dies gilt nicht zuletzt für den Fall, dass das Parkhaus am Coesfelder Kreuz auch an Normalsamstagen geöffnet wird.

Zur maximalen Reduzierung von Parksuchverkehren sollen alle Kfz-Stellplätze innerhalb des Promenadenrings folglich monetär bewirtschaftet oder einer anderen Nutzung, z.B. zur Verbesserung der

Aufenthaltsqualität oder zur Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen, überführt werden. Nur in begründeten Ausnahmefällen stellt auch eine zeitliche Bewirtschaftung eine Alternative dar.

Für eine solche Anpassung muss die (Gebühren-) Ordnung nachjustiert werden und eine Vereinheitlichung der Parkregeln erfolgen. Das oberirdische Straßenparken in der Innenstadt soll schrittweise vereinheitlicht, gegenüber dem Parken im Parkhaus verteuert und insgesamt reduziert werden. Die Parkgebühren könnten darüber hinaus auch in ausgewählten Parkhäusern weiter angehoben werden, bspw. bei verkehrlich problematischen Situationen im Umfeld.

**f) Öffnung des Parkhauses am Coesfelder Kreuz in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Universität Münster und dem BLB NRW mit seiner guten Park + Ride -Anbindung an die Innenstadt zur Entlastung der innerstädtischen Parkhäuser und -plätze an Samstagen (vgl. Maßnahmensteckbrief 3.1)**

Die öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Parkplätze in der Innenstadt sind tagsüber an Normalwerktagen zu ca. 60 % ausgelastet und weisen dementsprechend unter der Woche ausreichend freie Kapazitäten auf. Aufgrund der großen Bedeutung der Innenstadt für Besucher in der Vorweihnachtszeit (Weihnachtsmarkt) sind die Parkhäuser und Parkplätze an den Adventssamstagen ausgelastet. Um diese Spitzen abzufangen, öffnet das Parkhaus Coesfelder Kreuz an den besucherintensiven Samstagen im Advent und hat sich hier als Alternative etabliert.

Die Analyse des integrierten Parkraumkonzeptes hat aufgezeigt, dass die Auslastung der innerstädtischen Parkhäuser und Parkplätze an normalen Samstagen außerhalb des Advents mit ca. 90 % gegenüber den Werktagen ebenfalls deutlich erhöht ist. Einhergehend mit dem Ziel der Bündelung von Kundenparken in der Innenstadt und dem damit verbundenen Wegfall von frei verfügbaren Straßenparkplätzen soll das Parkhaus am Coesfelder Kreuz künftig an allen Samstagen des Jahres öffnen. Mit seiner guten ÖPNV-Bindung stellen die 869 Stellplätze des Parkhauses eine offenkundige und erprobte Alternative dar, insbesondere für Tagestouristen aus dem nördlichen und westlichen Umland sowie aus den Niederlanden.

Die Abstimmungen mit der Universität Münster und dem BLB NRW sind angelaufen.

**g) Umsetzung einer Zufahrtsbeschränkung für das Parkhaus Münster Arkaden als Maßnahme zur Entspannung der Stausituation an der Königsstraße (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.8)**

Regelmäßig, vor allem samstags, staut sich die Kfz-Warteschlange am Parkhaus Münster Arkaden in der Königsstraße weit zurück, nicht selten bis zum Abzweig Verspoel. Dies führt zu einer stark verringerten Aufenthaltsqualität in einem eigentlich attraktiven innerstädtischen Raum sowie zu verkehrlichen Belastungen inkl. Einschränkung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit.

Einhergehend mit der Umgestaltung 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 zu Fußgehende und Radfahrende nicht beeinträchtigt werden. Darüber hinaus werden für den motorisierten Verkehr, je nach Nutzergruppe, unterschiedliche Zufahrtsregeln definiert. Bestimmte Nutzergruppen erhalten freien Zugang. Hierzu zählen bspw. Anwohnende, mobilitätseingeschränkte Personen, Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge sowie Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung.



Abbildung 6: Verkehrszeichen 250 mit Ausnahmen. (Foto: Stadt Münster)

Die Beschilderung wird über das Verkehrszeichen 250 so ausgestaltet und ergänzt, dass sie auf eine eigentlich verbotene Einfahrt verweist und darüber hinaus Ausnahmen aufzeigt. Diese Beschilderung wird zusätzlich ergänzt um eine Ampelregelung zum Parkhaus Münster-Arkaden in Höhe Marienplatz (z.B. Rot Zufahrt PH Münster Arkaden gesperrt; Grün Zufahrt PH Münster Arkaden frei). Die Zu- und Abfahrtsregelung sowie deren Kontrolle erfolgt – soweit möglich und sinnvoll – vollständig digital.

Bei Vollaustattung des Parkhauses sind die Verkehre bereits vor den Zufahrten zur Königsstraße auf andere Parkhäuser umzuleiten. Die Integration der Gesamtmaßnahme in das städtische Parkleitsystem ist zwingend erforderlich. Durch die Umsetzung wird der bisherige Parksuchverkehr verdrängt und der Rückstau vor dem Parkhaus Münster-Arkaden vermieden.

Verwaltungsinterne Vorgespräche wurden bereits geführt. Aktuell laufen darauf basierende umsetzungsorientierte Abstimmungsprozesse sowie die Überprüfung von rechtlichen Fragestellungen hinsichtlich der angestrebten Lösung.

#### **h) Prüfung der Einführung zusätzlicher Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)**

In Münster sind bislang neun Bewohnerparkzonen ausgewiesen. Um das Parken auch in denjenigen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes zu ordnen, die bislang hinsichtlich des Bewohnerparkens nicht bewirtschaftet sind, sollen im Rahmen qualifizierender Untersuchungen die Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen geprüft und bei positivem Ergebnis, vorbehaltlich des abschließenden politischen Beschlusses, umgesetzt werden. Für das Kreuzviertel soll dieses rechtlich erforderliche Bewohnerpark-Gutachten zeitnah in Auftrag gegeben werden. Die Einrichtung von Bewohnerparkzonen erfordert eine umfassende Vorbereitung, inkl. Betroffenenbeteiligung und eine dauerhafte Verkehrsüberwachung.

Die Ausschreibung und anschließende Vergabe des Gutachtens für das Kreuzviertel ist für das 3. Quartal 2024 geplant.

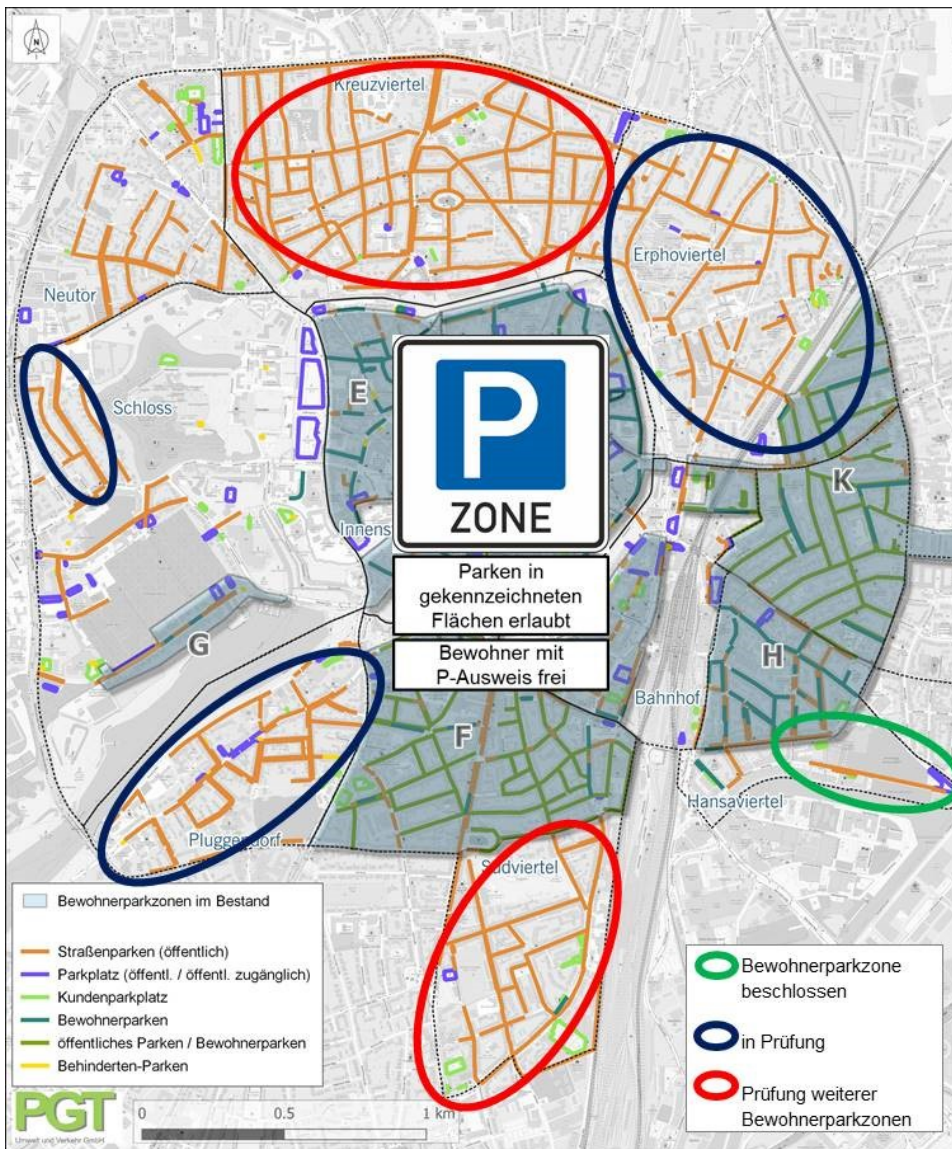


Abbildung 7: Bewohnerparkzonen (A-G) in Münster ergänzt durch potenziell neu eingerichtete Zonen in den Wohnquartieren mit hohem Parkdruck.

### i) Vereinheitlichung der Beschilderung in allen bestehenden und neuen Bewohnerparkzonen (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)

Die Beschilderung von aktuell bestehenden Bewohnerparkzonen ist vor Ort unterschiedlich und situativ teilweise schwer verständlich bzw. irreführend. Zukünftig 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) in allen bestehenden und zukünftig neu entstehenden Bewohnerparkzonen umgesetzt werden. Darüber hinaus ist die aktuelle Beschilderung aller Stellplätze in den relevanten Gebieten vollständig zu überprüfen und ebenfalls zu vereinheitlichen. Die Umsetzung in bestehenden Zonen erfolgt entsprechend der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten; bei neuen Zonen mit Ihrer Ausweisung.



Abbildung 8: Verkehrszeichen 314.1 StVO  
Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone



Abbildung 9: Verkehrszeichen 314.2 StVO  
Ende einer Parkraumbewirtschaftungszone



Abbildung 10: Verkehrszeichen 1020-32 StVO  
Bewohner mit Parkausweis frei



Abbildung 11: Verkehrszeichen 1053-30 StVO  
Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt

**j) Initiierung eines Pilotprojekts zur Aufwertung des öffentlichen Stadtraums an der Heilig-Kreuz-Kirche als „besitzbares“ Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität (vgl. Maßnahmensteckbrief 1.3)**

Die Stellplatzsituation rund um die Heilig-Kreuz-Kirche im Kreuzviertel ist geprägt durch eine Vielzahl an wild abgestellten Kfz am Straßenrand, auf Gehwegen sowie in Einmündungs- und Querungsbereichen. Neben der Verkehrssicherheit in unmittelbarer Nähe einer Grundschule (Kreuzschule mit mehr als 200 angemeldeten Kindern) leidet insbesondere die Aufenthaltsqualität eines eigentlich in seiner Ursprünglichkeit qualitativ hochwertigen Stadtraumes massiv unter den abgestellten Autos.

Im Rahmen eines Pilotprojektes sollen zusätzliche Aufenthaltsräume durch Umnutzung von Flächen für Sitz- und Anlehnmöglichkeiten, Begrünung, Entsiegelung und Spielgeräte entwickelt werden.

Die „Besitzbarkeit“ eines Stadtquartiers zeichnet sich durch ihre Aufenthaltsqualität aus, die u. a. durch die Verfügbarkeit von Sitz- und Anlehnmöglichkeiten, aber auch Begrünung und Entsiegelung bestimmt wird. Somit stellt die Barrierefreiheit einen Teilaspekt der „Besitzbarkeit“ dar. Darüber hinaus enthält der Begriff, inwieweit sich die Menschen den öffentlichen Raum aneignen. Der Modellversuch soll verschiedene öffentliche (vor allem bauliche) Maßnahmen und private Maßnahmen (z.B. Außengastronomie) kombinieren. Aus dem Pilotprojekt Lambertistraße werden ebenfalls Anregungen für die Umsetzung des Versuchs erwartet.

**k) Umsetzung netzbezogener Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit für Zufußgehende im Stadtraum (vgl. Maßnahmensteckbrief 1.1)**

In dicht besiedelten Quartieren mit hohem Parkdruck führen auf Gehwegen sowie in unmittelbarer Nähe zu Einmündungs- und Querungsbereichen abgestellte Pkw zu Einschränkungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit.

Die sukzessive Sicherung von Gehwegbreiten, Einmündungen und Querungsstellen in Bezug auf Barrierefreiheit, Einsehbarkeit und Vermeidung von Falschparken geht mit einer Ordnung des Parkraums einher und soll durch Beschilderung, Markierungen sowie dauerhafte, bauliche Maßnahmen wie Poller und Fahrradbügel hergestellt werden.

Dies führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Vorrangig abzusichern sind Schulwegen und sonstige quartiersbezogener Wege (Einkaufswege, Wege zu Bushaltestellen, Grünwege etc.). Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist kontinuierlich erforderlich.

i.V.

gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Integriertes Parkraumkonzept Münster (Endbericht)

Anlage 2: Aufgegriffene Anträge und Anregungen

Anlage 3: Materialband integriertes Parkraumkonzept Münster