



Amt für Mobilität und Tiefbau

24.09.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr König

Telefon: 492-6501

KoenigD@stadt-muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Neue Bewohnerparkzonen

Beratungsfolge

02.10.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
07.11.2024	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
12.11.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht

Bericht:

Das am 19.06.2014 beschlossene Parkraumkonzept beinhaltet die Ausweisung von weiteren Bewohnerparkzonen. Das Vorgehen zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen wird nachfolgend näher erläutert, insbesondere mit Blick auf

- die Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung,
- die rechtlichen Voraussetzungen für Bewohnerparken,
- die Prinzipien des Bewohnerparkens und
- den Sachstand der Bewohnerparkgutachten in Münster

Integriertes Parkraumkonzept Münster

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 19.06.2024 ein integriertes Parkraumkonzept für die Stadt Münster mehrheitlich geändert beschlossen (Vorlage V/0139/2024 „Integriertes Parkraumkonzept Münster“). Das Konzept umfasst die Innenstadt sowie die innenstadtnahen Quartiere Kreuz-, Erpho-, Hansa- und Herz-Jesu-Viertel, das Bahnhofsumfeld, das Südviertel, Pluggendorf, den Bereich rund um das Schloss und Neutor. Ein wesentlicher Baustein des Konzeptes ist die Einführung neuer Bewohnerparkzonen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in den Quartieren. Konkret wurde die Prüfung der Einführung zusätzlicher Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2) empfohlen. Die Umsetzung dieser Maßnahme wurde beschlossen.

Die bestehenden neun Bewohnerparkzonen in Münster sind nach dem Trennprinzip eingerichtet. Das bedeutet, dass bestimmte Bereiche nur Bewohnern mit Anwohnerparkausweis vorbehalten sind, die übrigen Bereiche frei beparkt werden können. Diese Bereiche werden, mit wenigen Ausnahmen, weder zeitlich noch monetär bewirtschaftet.

Neben den in Münster bislang neun ausgewiesenen Bewohnerparkzonen sollen im Rahmen qualifizierender Untersuchungen die Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen geprüft werden. Die Untersuchungen im Zuge des integrierten Parkraumkonzepts konnten aufgrund des Untersuchungsumfanges nicht die nötige fachlich, inhaltliche Detailschärfe aufweisen, um rechtssicher weitere Bewohnerparkzonen einzurichten. Damit soll das Parken auch in denjenigen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes geordnet werden, die bislang hinsichtlich des Bewohnerparkens nicht bewirtschaftet sind. Bei positivem Ergebnis soll, vorbehaltlich des abschließenden politischen Beschlusses, die Umsetzung erfolgen.

Parkraumbewirtschaftung

Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung

a) Voraussetzungen

Die Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen um die wenigen freien Abstellstände (beispielsweise Wohnende, Beschäftigte und Kundschaft)

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen kommen in Betracht, wenn der Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohnenden, die beispielsweise im Mischprinzip über Bewohnerparkausweise von der Parkdauerbegrenzung oder dem Ziehen eines Parkscheins befreit werden. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich. Als Schwellenwert für einen kritisch hohen Parkdruck wird hier ein mittlerer Parkraumbelastungsgrad von 80 - 90 % verwendet.

Sind nicht genug Parkstände für alle Nutzenden vorhanden, setzt die Planung für die unterschiedlichen Nutzergruppen verschiedene Prioritäten. Wohnende haben das Vorzugsrecht, da sie auf einen Abstellstand in Wohnungsnähe angewiesen sind. Die zweite Priorität wird i. d. R. kurzparkender Kundschaft und Besuchenden des Gebietes zugeschrieben, die einen wesentlichen Beitrag zur Vitalität des Gebietes leisten. Dritte Priorität haben die Beschäftigten, die mit dem Pkw zum Arbeitsplatz fahren und dort tagsüber einen Parkstand belegen.

Mit einer Bewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparkende zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl bewegt werden. Dies betrifft vor allem Beschäftigte. Diesen kann von den oben genannten Nutzergruppen am ehesten zugemutet werden, beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren oder auf alternative Parkstände auszuweichen. Eine ausreichende verkehrslenkende Wirkung ist zu erwarten, wenn der Anteil der gebietsfremden Langparkenden mehr als 25 % beträgt.

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung

- sinnvoll, wenn die mittlere Parkraumbelastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 25 % aller Parkstände belegen
- bedingt sinnvoll, wenn die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet mindestens 85 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- nicht sinnvoll, wenn entweder die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet unter 85 % liegt oder die gebietsfremden Langparkenden weniger als 20 % aller Parkstände belegen. Trotz niedrigerer Werte kann eine Bewirtschaftung sinnvoll sein, beispielsweise, wenn Verdrängungseffekte vermutet werden.

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung die gewünschten verkehrlichen Effekte erzielen, eine richtige Ausgestaltung und Überwachung vorausgesetzt.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Parkraumbewirtschaftung

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig ist unter Berücksichtigung des kommunalen Haushaltes eine mindestens kostenneutrale Durchführung wünschenswert. Die Einnahmen einer Bewirtschaftung werden derzeit generiert durch Parkscheingebühren sowie aus Verwarnungs- und Bußgeldern.

Für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung fallen Ausgaben für die Parkscheinautomaten, die Beschilderung sowie Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an. Die folgenden Aussagen für Parkscheinautomaten erfolgen auf rein konzeptioneller Ebene. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach dem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung der einzelnen Bewohnerparkzonen sinnvoll.

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Parkstände angeordnet sein. Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit vergleichsweise geringer Trennwirkung zugemutet werden.

Nach dieser Annahme werden mindestens 50 Parkscheinautomaten pro 1.000 Stellplätzen benötigt. Die Kostensätze in Münster liegen bei rund 5.000 € pro Automat. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten schwanken je nach Stadt zwischen 500 und 2.000 € pro Automaten. Für die Kosten zur Beschaffung, die Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe werden 20 € je Parkstand angenommen.

Seit 2020 ist das Bezahlen an Parkscheinautomaten in Münster nicht mehr nur mit Bargeld oder Karte möglich, sondern auch über das Smartphone. Die Stadt Münster kooperiert mit "smartparking", einer bundesweiten Initiative zur digitalen Parkraumbewirtschaftung. Ziel dieser Initiative ist es, das unkomplizierte Bezahlen von Parkgebühren über das Handy zu etablieren. Anstatt mit jedem einzelnen App-Anbieter Verträge abschließen zu müssen, hat die Stadt Münster einen Rahmenvertrag mit smartparking geschlossen. Dies ermöglicht eine anbieterneutrale und kostenfreie Umsetzung des Handyparkens für die Stadt, während Autofahrer gleichzeitig zwischen verschiedenen Apps wählen können.

Über die Plattform "smartparking" haben Kunden die Möglichkeit, aus sieben verschiedenen Anbietern für Handyparken zu wählen: "EasyPark", "PARK NOW", "moBiLET", "Yellowbrick/flowbird", "paybyphone", "Parkster" und "PARCO". Die traditionellen Parkscheinautomaten bleiben weiterhin in Betrieb und werden mit Informationen zum Handyparken ausgestattet. Autofahrer können den Bezahlvorgang einfach per App, Anruf oder SMS starten. Ein wesentlicher Vorteil dieser Lösung ist die Flexibilität: Die Parkzeit kann spontan mit dem Handy gestoppt oder verlängert werden, wodurch Überzahlungen und Verwarngelder aufgrund abgelaufener Tickets vermieden werden. Die Parkgebühren bleiben dabei unverändert.

Durch die Möglichkeit des Handyparkens kann die Anzahl aufzustellender Automaten reduziert werden. Eine Mindestanzahl an Parkscheinautomaten in den Quartieren ist jedoch zwingend einzurichten, um Personen ohne Smartphone den Kauf eines Parkscheines weiterhin zu ermöglichen.

b) Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Um von den Vorteilen der Einführung von Bewohnerparkzonen zu profitieren, muss der öffentliche Straßenraum in dem jeweiligen Quartier durch den kommunalen Ordnungsdienst intensiv überwacht werden. Die daraus entstehenden Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Sach- und Umschlagkosten zusammen. Abhängig von dem Bewirtschaftungsgebiet, den Bewirtschaftungszeiten und dem Überwachungsturnus lässt sich die Anzahl der nötigen Überwachungskräfte errechnen.

Zieht man Erfahrungswerte aus Münster und anderen Städten heran, so ist eine (monetäre) Parkraumbewirtschaftung in Münster kostendeckend.

Bewohnerparken als Form der Parkraumbewirtschaftung

Rechtliche Voraussetzungen

Bewohnerparken ist eine Form der Sonderparkberechtigung, die Bewohnern eines abgegrenzten Quartiers gegenüber anderen Kfz-Nutzern Vorteile bei der Stellplatzsuche verschaffen soll. Die Bewohner beantragen dazu einen Bewohnerparkausweis bei der Kommune. Für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen werden Gebühren erhoben. Nach einer gesetzlichen Neuregelung, die seit Februar 2024 in Münster umgesetzt ist, beträgt diese Gebühr 260 € pro Jahr (Vorlage V/0581/2023 „Bewohnerparkausweis-Gebührenverordnung“).

Die Einrichtung von Bewohnerparkzonen ist an klare rechtliche Voraussetzungen gebunden, die durch entsprechende Fachgutachten nachgewiesen werden müssen. Sie sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung beschrieben. Demnach müssen nachfolgende Voraussetzungen nachgewiesen werden (vgl. VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e)

- Es liegt ein Mangel an privaten Stellplätzen vor (ausgenommen Fremdnutzungen von privaten Stellplätzen).
- Der allgemeine Parkdruck im Quartier ist erheblich.
- Bewohner finden in zumutbarer Entfernung zur ihrer Wohnung regelmäßig keinen Kfz-Stellplatz.
- Die maximale Ausdehnung der Bewohnerparkzone beträgt nicht mehr als 1.000 Meter.
- Werktags von 09:00 bis 18:00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %.
- Maximal 5 % der nicht-reservierten Flächen dürfen für Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesen werden.

Prinzipien des Bewohnerparkens

Bei der Einrichtung von Parkbevorrechtigung für Bewohnerinnen und Bewohner sind drei Prinzipien zu unterscheiden:

- Mischprinzip: alle Parkstände stehen allen Nutzenden zur Verfügung. Bewohnende sind von Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken) ausgenommen
- Wechselprinzip: Zeitlich begrenzte Sonderberechtigung für Bewohnende, z.B. nachts
- Trennprinzip: ein Teil der Parkstände wird ausschließlich für Bewohnende vorgehalten; keine Nutzung durch andere Gruppen

Bei der Anwendung des Trenn- und Wechselprinzips muss der Gemeingebrauch gewahrt werden, d.h. der Anteil, der für Bewohnende reservierten Parkflächen darf tagsüber werktags (9 bis 18 Uhr) maximal 50 Prozent und in der übrigen Zeit maximal 75 Prozent umfassen.

Mischprinzip mit zonaler Ausweisung

Grundsätzlich ist festzustellen, dass für die Bewohner durch die Einführung des Mischparkens eine spürbare Entlastung eintritt. Die Anzahl der Dauerparker im Quartier, wie Wohnmobile und Camper sowie wiederkehrende externe Besucher (z.B. Beschäftigte oder Berufsschüler:innen), wird drastisch reduziert. Dadurch sinkt der Parkdruck und die Zahl der Parksuchverkehre nimmt ab, was zu mehr verfügbarem Parkraum für die Anwohner führt. Es erfordert nur eine geringe Anzahl an Schildern und setzt keine Vorgaben für die maximale Anzahl an möglichen Bewohnerparkplätzen voraus.

Voraussetzung für das Mischprinzip ist in jedem Fall eine zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung. Nur so kann gewährleistet werden, dass den Besitzern von Anwohnerparkausweisen auch der ge-

wünschte Vorteil bei der Suche nach einem Stellplatz gewährt wird. Hierbei ist darauf zu achten, dass ein passgenaues Tarifsysteem zur Verfügung steht, das alle Nutzern Rechnung trägt. Es muss davon ausgegangen werden, dass das bestehende Tarifmodell der Stadt Münster zeitnah angepasst werden muss. Mögliche Herausforderungen sind z.B. Arztbesuche, Tages- oder Wochenendbesuche, die über entsprechende Tarife bedient werden müssen.

Vorteil das Mischprinzips ist, dass der Grundaufwand für Stellplatz- und Markierungspläne vergleichsweise gering ist. Zudem generiert das System nicht nur Einnahmen aus den Gebühren für Bewohnerparkausweise, sondern auch aus den allgemeinen Parkgebühren, wenn das Gebiet monetär bewirtschaftet wird. Allerdings ist auch hier zu beachten, dass durch das ggf. erforderliche Aufstellen von Parkscheinautomaten und durch den erforderlichen Kontrollaufwand zusätzlicher Personal aufwand entsteht.

Durch die Verlagerung von gebietsfremden Parkverkehr kann weiterer Vorteil die Schaffung von mehr Raum für straßenräumliche Verbesserungen (z.B. Grün, Verbreiterung von Nebenanlagen für Fußgänger etc.) sowie sicherheitsrelevante Maßnahmen wie die Verbesserung von Sichtbeziehungen für zu Fußgehende. Darüber hinaus ergibt sich eine einheitliche und eindeutige Regelung und Beschilderung innerhalb der gesamten Zone. Das Modell wird den heterogenen Nutzungsstrukturen gerecht und verbessert die Bedienung der Parkraumnachfrage durch gebietsfremdes Kurzzeitparken. Darüber hinaus könnten einfache, minutengenaue Buchungen über Handyparken ermöglicht werden.

Trennprinzip

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Innerhalb des Gebietes mit einer maximalen Ausdehnung von 1000 m dürfen werktags von 9-18 Uhr höchstens 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %. Diese Angaben können überschritten werden, wenn in unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch, z. B. in Parkbauten, zur Verfügung stehen.

Gerade in verdichteten Quartieren ist es oft nicht möglich, ausreichend reservierte Parkbereiche für die Bewohnenden zur Verfügung zu stellen. Oftmals übersteigt die Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise die reservierten Flächen.

Ein weiterer Nachteil des reinen Bewohnerparkens ist der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen. So dürfen beispielsweise auch Besucher der Bewohner, Pflegedienste usw. nicht in reinen Bewohnerparkbereichen parken. Darüber hinaus ist der Aufwand für die Ausweisung (Markierungen und Beschilderungen der reservierten Bereiche) deutlich höher als beim Mischprinzip.

Wechselprinzip

Im Wechselprinzip können je nach Erfordernis Bewohnerparkregelungen nur tagsüber oder nachts eingerichtet werden. So erhalten z.B. Bewohnende nachts die Berechtigung auf ausgewiesenen Parkflächen zu Parken.

Das Wechselprinzip kommt vor allem dort zur Anwendung, wo der Parkdruck sehr spezifisch tageszeitlich auftritt. Dies ist vor allem in Wohnquartieren der Fall, in denen nachts die Bewohnenden für den Parkdruck verantwortlich sind, die tagsüber aber freie Stellplätze aufweisen. Hier kann es zielführend sein, nachts so viel Stellplätze wie möglich für die Bewohnenden zur Verfügung zu stellen.

Weitergehende Betrachtungen

Sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen für Bewohnerparken im Quartier erfüllt sind, muss jeweils eines der drei Prinzipien ausgewählt werden. Die Entscheidung sollte immer im Einzelfall betrachtet werden und nicht stadtweit nur ein Prinzip zu Anwendung kommen. Denn die Bedürfnisse der Be-

wohner und Besucher, die Erreichbarkeit sozialer Einrichtungen, Einzelhandel und Gewerbe, Arbeitsplätze müssen für jedes Quartier sehr passgenau bestimmt und abgewogen werden.

Dies macht es erforderlich, neben dem Nachweis der Zulässigkeit auch einen Blick auf die Nutzungen innerhalb des Quartieres zu legen. So kann es notwendig sein, Ausnahmeregelungen vor bestimmten Einrichtungen zu gewähren, die eine bessere Akzeptanz der Regelungen erwarten lassen.

Ergänzende monetäre und zeitliche Bewirtschaftung

Grundsätzlich entfalten alle Prinzipien erst mit einer zeitlichen oder monetären Bewirtschaftung die angestrebten Wirkungen hinsichtlich einer stadtgerechten Ordnung des vorhandenen bzw. des zur Verfügung gestellten Parkraumangebotes.

Insbesondere die Bewohnenden profitieren bei einer durchgängigen Bewirtschaftung. Zu unterscheiden ist dabei zwischen:

a) monetäre Bewirtschaftung

Beim Mischparken mit Gebührenpflicht ist es möglich, entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einem Bewohnerparkausweis zu parken. Die Bereiche, die nach diesem Mischprinzip bewirtschaftet werden, stehen grundsätzlich allen Nutzern offen, es sei denn, es ist eine Höchstparkdauer festgelegt. Die Gebührenpflicht sorgt dafür, dass Personen, die nicht aus der Umgebung stammen und länger parken möchten (wie beispielsweise Berufspendler), auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen oder auf weniger frequentierte Parkmöglichkeiten ausweichen. Dadurch werden Parkplätze für Anwohner sowie Besucher und Kunden freigehalten, was oft zu einem Rückgang des Parksuchverkehrs führt. Eine kontinuierliche Überwachung dieser Regelung ist dabei unerlässlich.

Anwohner, die berechtigt sind, profitieren beim Mischprinzip, da sie von der Gebührenpflicht befreit werden, sofern sie einen Bewohnerparkausweis besitzen. Die entsprechenden Bereiche sind in der Regel gekennzeichnet. Alternativ kann die Bewirtschaftung an bestimmten Straßenabschnitten oder Parkplätzen auch mit dem Zusatz „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ angezeigt werden.

b) zeitliche Bewirtschaftung

Eine ähnlich effektive Möglichkeit gebietsfremde Langzeitparkende zu verdrängen und die Parkmöglichkeiten für Anwohner sowie Kurzzeitparkende zu verbessern, ist die Einführung einer Parkhöchstdauer mit Hilfe von Parkscheiben. Je nach städtischer Struktur und der geltenden Parkraumpolitik sollte die erlaubte Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und maximal 3 Stunden liegen. Ähnlich wie bei der Gebührenpflicht sind Fahrzeuge mit einem Bewohnerparkausweis oder einer Ausnahmegenehmigung von dieser Regelung befreit.

Nachteil dieser Regelung ist die fehlende finanzielle Unterstützung für die notwendige Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies oft dazu, dass umfassende Parkscheibenregelungen aufgrund unzureichender Überwachung wenig beachtet werden und somit nicht die gewünschte Wirkung entfalten.

Beispiele der Anwendung des Mischprinzip in anderen Städten

a) Bonn / Bonner Nordstadt

Der Rat der Stadt Bonn hat im Dezember 2022 ein Parkraumkonzept für die Nordstadt beschlossen. Die Innere Nordstadt ist ein Gründerzeit- und Studentenviertel mit engen Straßen und dichter Bebauung. Das Gebiet aus durch bedeutende Verwaltungseinrichtungen wie das Stadthaus und das Landgericht, sowie eine Vielzahl von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, einschließlich Gastronomie gekennzeichnet. Die „Äußere Nordstadt“ im Westen zeichnet sich

durch Zeilenbebauung aus den 1950er und 1960er Jahren aus. Zudem gibt es zwei Berufskollegien mit insgesamt etwa 5.500 Schülern sowie mehrere Nahversorgungsmärkte.

Anlass war, ein in vielen Straßenzügen vorhandener Mangel an einer ausreichenden Anzahl von Parkständen für die Bewohner und deren Besucher. Die straßenräumliche Anordnung der Parkstände war unzureichend, was zu ungeordnetem Parken führte. Zugeparkte Gehwege sowie nicht ausreichend dimensionierte Geh- und Aufenthaltsflächen beeinträchtigten die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums. Diese Situation machte eine teilweise Neuordnung des Parkraumangebots in der Nordstadt erforderlich.

Im Rahmen der Neuregelung wurde ein Mischprinzip eingeführt: Bewohner des Quartiers mit einem Bewohnerparkausweis dürfen seitdem auf allen Parkplätzen parken, wobei eine Jahresgebühr von 360 Euro anfällt. Gleichzeitig wird das Gebiet monetär bewirtschaftet. Menschen ohne Bewohnerparkausweis haben die Möglichkeit, kostenpflichtig an zahlreichen neuen Parkscheinautomaten (insgesamt 73) ein Ticket zu lösen, dessen Preis zwischen 2 und 4 Euro pro Stunde liegt. Damit sollte das Angebot an Stellplätzen für Anwohner erweitert und der Parksuchverkehr von Fremdparkern minimiert werden. Darüber hinaus wurden etwa 350 Parkstände (ca. 10 % des Bestandes) in Flächen für Carsharing, E-Lade-Infrastruktur (einschließlich E-Scooter), Fahrradabstellanlagen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität und zur Entsiegelung umgewandelt.

Um die in der Nordstadt geltenden Parkregelungen künftig besser kontrollieren zu können, wurde eine personelle Verstärkung des städtischen Verkehrsaußendienstes vorgesehen. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollen dabei nicht nur zur Deckung der Personalkosten für die Überwachung der neuen Regelungen verwendet werden, sondern auch den Ausbau umweltfreundlicher Mobilitätsangebote finanzieren.

b) Freiburg im Breisgau

Seit dem 1. Dezember 2023 beträgt die Jahresgebühr für Bewohnerparkausweise in Freiburg im Breisgau 200 Euro. Die Stadt hat insgesamt 11 Zonen nach dem Trennprinzip (grün) eingerichtet, in denen die Parkplätze für Bewohner und externe Nutzer klar voneinander getrennt ausgewiesen sind. Darüber hinaus gibt es 21 Zonen, die nach dem Mischprinzip (blau) organisiert sind, wo die Parkplätze sowohl von Bewohnern als auch von externen Nutzern gemeinsam genutzt werden.

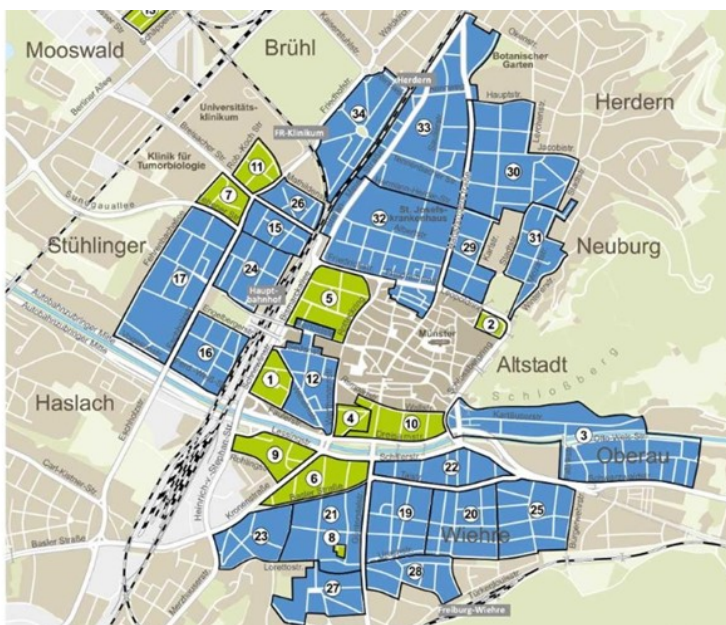


Abbildung 1: Bewohnerparkzonen in Freiburg. Unterteilt in Mischprinzip (blau) und Trennprinzip (grün).

In den Bewohnerparkgebieten gilt eine umfassende Bewirtschaftung für alle externen Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis. Besucher, Kunden und Gäste können ausschließlich auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum parken.

Ausgenommen von dieser Regelung sind Parkplätze, deren Nutzung durch spezielle Beschilderungen eingeschränkt ist, wie beispielsweise Parkplätze für Menschen mit Behinderungen, Car-Sharing-Fahrzeuge, Stellplätze an Elektroladesäulen sowie Parkplätze mit eingeschränktem Haltverbot.

Die Tarife der jeweiligen Parkgebührenzone liegen zwischen 3,80 Euro pro Stunde (gebührenpflichtig von 9 bis 23 Uhr) in der Gebührenzone 1 und 1,60 Euro pro Stunde (Tagesparkpauschale: 8 Euro für 24 Stunden; gebührenpflichtig von 9 bis 19 Uhr) in der Gebührenzone 3. Bewohner, die über einen längeren Zeitraum Besuch erwarten, haben die Möglichkeit, eine gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Diese kann für maximal vier Wochen im Jahr erteilt werden und kostet jeweils 15 Euro pro angefangene Woche.

Abgeschlossene bzw. laufende Untersuchungen zum Bewohnerparken

Die Verwaltung hat in der Vergangenheit bereits mehrere potenzielle Bewohnerparkzonen gutachterlich untersuchen lassen. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

a) Hansa-/Hafenviertel / Klein Muffi

Für das Quartier Hansa-/Hafenviertel / Klein Muffi zwischen Hansaring, Wolbecker Straße, Schillerstraße und Dortmund-Ems-Kanal, ist die Einführung einer Bewohnerparkzone auf Grundlage eines Bewohnerparkgutachtens aus dem Jahr 2019 seit dem 17.03.2021 politisch beschlossen (vgl. V/0062/2021 „Bewohnerparken Hansaviertel“), bislang aber nicht umgesetzt.

Der betreffende politische Beschluss empfiehlt die Einführung des Trennprinzips ohne monetäre Bewirtschaftung. Die Verwaltung zieht jedoch, basierend auf den gesammelten Erkenntnissen und den gutachterlichen Empfehlungen aus dem integrierten Parkraumkonzept, eine abweichende Vorgehensweise in Erwägung. Ausschlaggebend hierfür sind die besonderen Herausforderungen durch Langzeitparker (Wohnmobile etc.) und das Hansa Berufskolleg. Insbesondere die Berufsschüler:innen des Hansa Berufskolleg sorgen während der Unterrichtszeiten einen hohen Parkdruck und entsprechende Parksuchverkehre. Durch die Anwendung des Trennprinzips ohne Bewirtschaftung der frei zugänglichen Parkraums wird das Problem der Langzeitparkenden und der durch überwiegend Berufsschüler:innen verursachten Parksuchverkehre nicht Rechnung getragen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass aller Voraussicht nach weniger Stellplätze reserviert werden können, als Parkausweise beantragt werden.

Ein Blick auf die Nutzungen in den Straßen des Quartiers zeigt, dass neben dem reinen Wohnen insbesondere das Thema Besuchen und die Kita zu berücksichtigen sind (Abbildung 2). Dies spricht für eine Bewirtschaftung des Quartiers im Mischprinzip mit zeitlicher Bewirtschaftung. Die Einführung einer Parkscheibenregelung (max. 2 Stunden) sollte im Regelfall ausreichen, kann aber auch in einem zweiten Schritt in eine Bewirtschaftung geändert werden. Inwieweit Sonderbedürfnisse (weniger) einzelner Gewerbetreibender zu berücksichtigen sind, sollte im Vorfeld über eine Online-Beteiligung abgefragt werden. Bei entsprechendem Nachweis, können auch dafür Regelungen eingerichtet werden, die unnötige Härten vermeiden.



Abbildung 2: Erdgeschossnutzungen im Quartier

Für Langzeitbesuche kann auf die nahegelegene Tiefgarage am Hafenmarkt verwiesen werden.

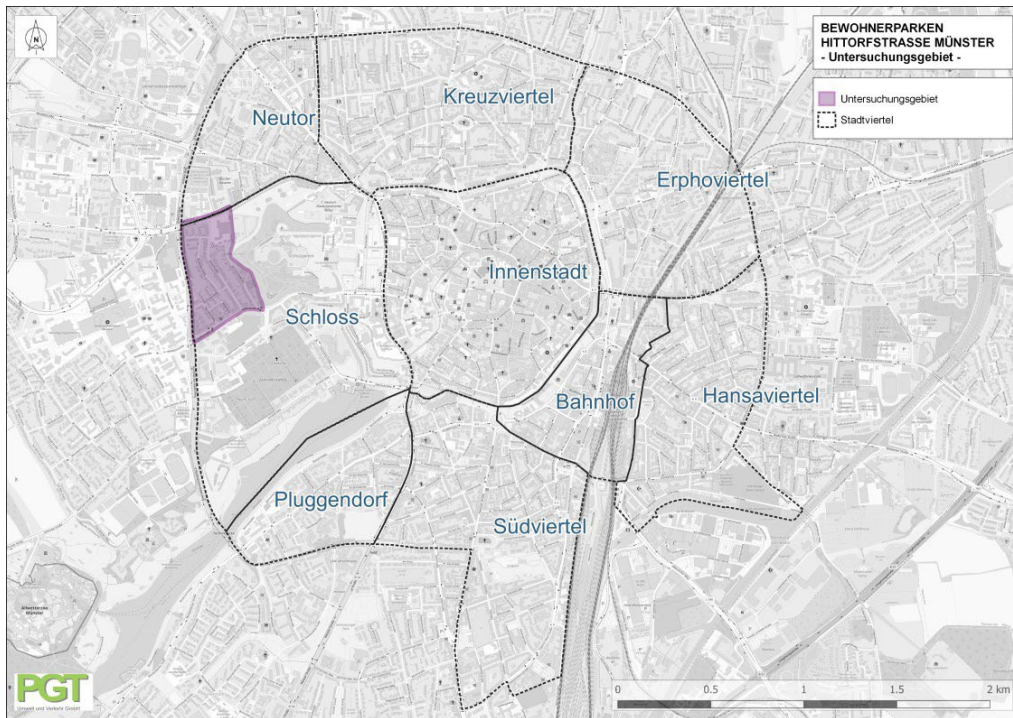
Als nächster Schritt ist die Durchführung einer Online Beteiligung vorgesehen, in der spezifische Ansprüche für die Anlieger:innen abgefragt werden sollen. Darauf aufbauend wird die Verwaltung eine einer passgenauen Regelung für das Quartier entwickeln. Diese wird anschließend der Politik (BV-Mitte und AVM) zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

b) Hittorfstraße

Das untersuchte Quartier Hittorfstraße liegt am westlichen Rand des Schlossviertels, östlich des Rishon-Le-Zion-Rings. Es wird von der Hittorfstraße durchzogen, die gemäß den Qualitätsstandards in Münster als Fahrradstraße 2.0 (mit einseitigem Parken und roter Markierung) umgestaltet wurde.

Gemäß vorliegendem Gutachten (Entwurf) ist unter den aktuellen Bedingungen die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nicht möglich und auch nicht erforderlich, da die rechtlichen Anforderungen für das Bewohnerparken im Untersuchungsgebiet entweder nicht oder nur eingeschränkt erfüllt sind. Tagsüber ist der Parkdruck gering, während er nachts ausschließlich von den Anwohnern verursacht wird.

Eine Regelung zur Bewohnerparkzone würde die Parksituation für die Anwohner nicht verbessern. Daher besteht derzeit kein dringender Handlungsbedarf zur Ausweisung einer Bewohnerparkzone. Da im Integrierten Parkraumkonzept der Stadt Münster die Schaffung weiterer Bewohnerparkzonen in den innenstadtnahen Wohngebieten vorgesehen ist, könnte sich die Belastungssituation im Quartier Hittorfstraße künftig durch Verlagerungseffekte ändern. Es wird daher empfohlen, die Voraussetzungen für das Bewohnerparken im Quartier Hittorfstraße etwa zwei Jahre nach Einrichtung der benachbarten Bewohnerparkzonen erneut zu überprüfen.



Untersuchungsgebiet

c) Bismarckallee / Pluggendorf

Das Untersuchungsgebiet befindet sich zwischen Bismarckallee, Kolde-Ring und Weseler Straße. Die Scharnhorststraße verläuft mittig durch das Quartier. Das Gutachten zur Einführung einer Bewohnerparkzone in Pluggendorf liegt der Verwaltung in der finalen Entwurfsfassung vor. Laut Aussage des Gutachters sind die Voraussetzungen zur Einführung einer Bewohnerparkzone erfüllt.



Untersuchungsgebiet

d) Goldstraße – Erphoviertel

Auch das Gutachten zum Quartier rund um die Goldstraße – und somit dem nördlichen Teilbereich des Erphoviertels, liegt der Verwaltung in der finalen Entwurfsfassung vor. Laut Aussage des Gutachters sind hier die Voraussetzungen zur Einführung einer Bewohnerparkzone ebenfalls erfüllt.



Untersuchungsgebiet

e) Waldeyerstraße / Schmeddingstraße – Sentrup

Das Gutachten liegt in finaler Entwurfsfassung vor. Die durchgeführte Analyse des Untersuchungsraumes hat ergeben, dass es in dem Quartier ausreichend Parkmöglichkeiten für Anwohner auf den eigenen Privatgrundstücken gibt. Die rechtliche Grundlage zur Einführung einer Bewohnerparkzone ist dementsprechend nicht erfüllt.

Gleichwohl besteht Handlungsbedarf im Bereich der Waldeyerstraße und der Schmeddingstraße. Hier empfiehlt der Gutachter als eine mögliche Alternative die Einführung einer bewirtschafteten Parkzone. Dies könnte dazu beitragen, Besucher und Beschäftigte des Universitätsklinikums Münster (UKM) in die bestehenden Parkhäuser zu lenken.



Untersuchungsgebiet

Nächste Gutachten

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 19.06.2024 das Integrierte Parkraumkonzept mehrheitlich geändert beschlossen. U.a. heißt es in den Beschlüssen zu Punkt h):

- h) Ausweitung des Bewohnerparkens in den innerstädtischen Wohnquartieren (prioritär im Mischprinzip)
 - Umsetzung der bereits beschlossenen Bewohnerparkzone im Hansa-/Herz-Jesu-Viertel
 - Zeitnahe Befassung zur Einführung der Bewohnerparkzonen in den Quartieren Pluggendorf, Sentruper Höhe, Hittorfstraße, Erphoviertel, die sich in der Begutachtung befinden
 - **Schnellstmögliche Prüfung und Einführung zusätzlicher Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel und im südlichen Südviertel (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)**

Die Ausschreibungsunterlagen zur Vergabe eines Gutachtens zur Überprüfung der Voraussetzungen für die rechtssichere Einrichtung von Bewohnerparkzonen für das Kreuzviertel sowie das südliche Südviertel sind inhaltlich vorbereitet. Die Ausschreibung und die anschließende Vergabe können zeitnah starten. Nach Vergabe ist eine Fertigstellung der Untersuchungen im 3. Quartal 2025 zu erwarten. Anschließend erfolgt die Umsetzung.

Pilotprojekt Geistviertel

Das integrierte Parkraumkonzept hat u.a. auch die uneinheitlichen und wenig nachvollziehbaren Markierungen und Beschilderungen bereits angeordneter Bewohnerparkzonen festgestellt. Daher soll als nächster Umsetzungsschritt des Parkraumkonzeptes zunächst für einen Teil des Geistvierteles ein passgenaues, für Bewohnende und Besucher nachvollziehbares Bewirtschaftungssystem entwickelt und umgesetzt werden. Dabei sollen die oben ausgeführten Grundsätze zur Anwendung kommen.

Ausblick

Das weitere Vorgehen ist wie folgt vorgesehen:

- Die Verwaltung wird den zuständigen Gremien die finalisierten Gutachten zeitnah zur Verfügung stellen.
- Ergänzend soll eine grundsätzliche Erörterung und Festlegung der Anwendung der verschiedenen Prinzipien (Misch-, Wechsel- oder Trennprinzip) erfolgen mit dem Ziel zukünftig für die jeweiligen Rahmenbedingungen in den Quartiere Handlungsleitlinien anwenden zu können
- Prioritär soll im Hansa-/Hafenviertel / Klein Muffi soll eine Bewohnerparkzone eingerichtet sowie das Pilotprojekt im Geistviertel angestoßen werden.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat