

Abschlussbericht

Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Straße / Schmeddingstraße“



28. März 2025

Ramboll Smart Mobility DE

Abschlussbericht

Parkraumuntersuchung

Im Quartier „Waldeyer Straße / Schmeddingstraße“

Auftraggeber

Stadt Münster

Amt für Mobilität und Tiefbau

Stadthaus 3

Albershohner Weg 33

48155 Münster

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH
Department Smart Mobility DE

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Anne-Susan.Freimuth@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

M. Sc. Anne-Susan Freimuth

M. Eng. Mario Branig

Berlin, 28. März 2025

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse	2
2.1	Kraftfahrzeugverkehr	2
2.2	Radverkehr	20
3	Veränderung des Parkraumangebotes	31
4	Handlungsbedarfe	35
4.1	Kfz-Verkehr	35
4.2	Radverkehr	36
5	Maßnahmenplanung	37
5.1	Grundlagen	37
5.2	Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet	42
5.3	Weitere Maßnahmen	45
	Tabellenverzeichnis	50
	Abbildungsverzeichnis	50

Stadt Münster
**Parkraumuntersuchung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**
 28. März 2025

1 Aufgabenstellung

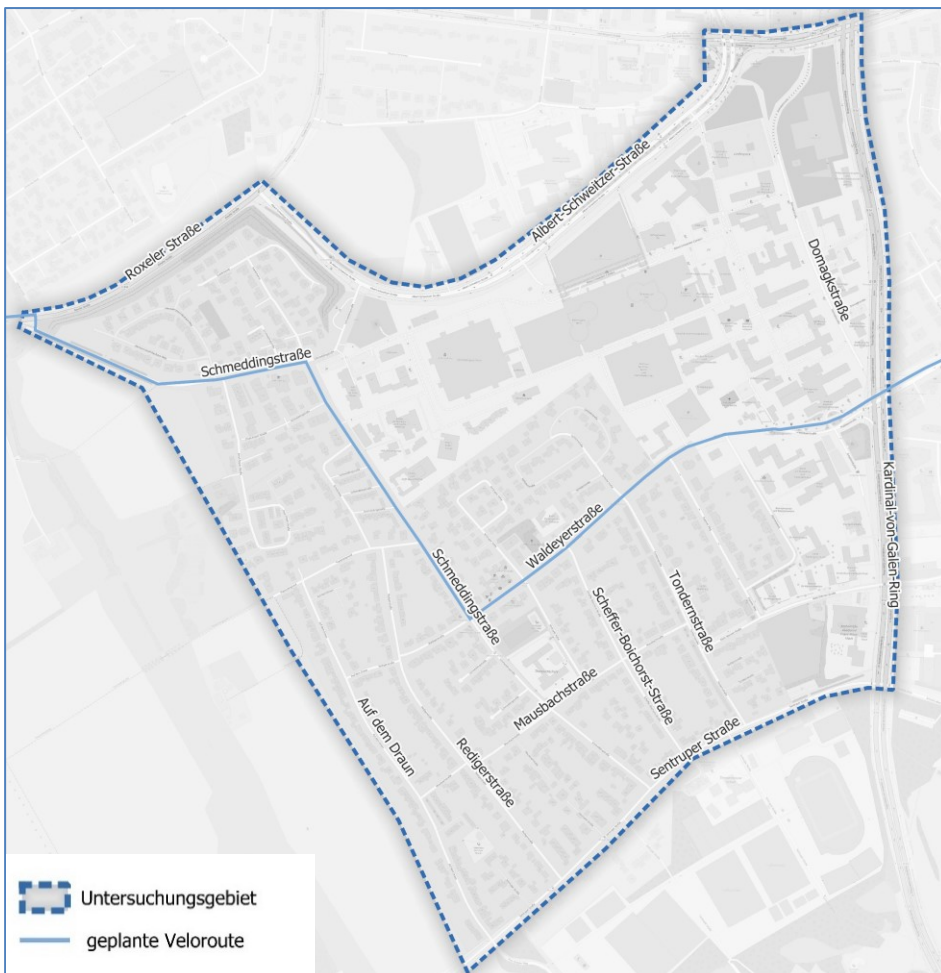
Die Stadt Münster plant die Umsetzung der Veloroute Münster-Nottuln. Sie verläuft durch den Stadtteil Sentrup über die Straßen Waldeyer Straße und Schmeddingstraße. In diesem Zusammenhang ist die Erarbeitung einer Parkraumuntersuchung erforderlich.

Die Parkraumuntersuchung erfolgt für das Quartier zwischen Roxeler Straße / Schmeddingstraße / Josef-Pieper Straße / Auf dem Draun / Sentruper Straße / Rishon-Le-Zion-Ring (Abbildung 1). Das Untersuchungsgebiet umfasst rund 110 ha und liegt ca. 2 km westlich der Münster-Altstadt. Es ist geprägt von Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie vom im Norden des Untersuchungsgebiets gelegene Universitätsklinikum. Im Süden grenzt das Gebiet an den Sportpark Sentruper Höhe und den Allwetterzoo Münster an.

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“

28. März 2025

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet mit dem Verlauf der geplanten Veloroute



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse ist der Ausgangspunkt für die sich anschließende Maßnahmenplanung. Sie erfasst und bewertet die heutige Situation. Grundlage sind eigene Erhebungen zu Parkraumangebot und -nachfrage sowie zur Verfügung gestellte Unterlagen und Planungen der Stadt Münster. Für die Beeinflussung des Kfz-Stellplatzbedarfs ist das Angebot für den Radverkehr von großer Bedeutung. Daher sind der ruhende Kfz-Verkehr und Radverkehr gleichermaßen relevant.

2.1 Kraftfahrzeugverkehr

Die Analyse des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs berücksichtigt Parkraumangebot, Belegung, Parkdauer und Nutzergruppen. Sie erfolgt auf Grundlage eigens durchgeführter Erhebungen. Deren Methodiken und Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

2.1.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot im Quartier Waldeyer Straße / Schmeddingstraße wurde im Januar 2023 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden:

- öffentliche Abstellstände im Straßenraum,
- öffentliche Sammelanlagen,
- private, aber öffentlich zugängliche – also von jedem nutzbare – Sammelanlagen sowie
- private Sammelanlagen.

Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erfasst:

- öffentlich / öffentlich zugänglich / privat,
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen),
- Regelung (z. B. ohne Einschränkung nutzbar, Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 4.398 Abstellstände zur Verfügung, davon 1.171 im öffentlichen Straßenraum, 1.670 auf privaten Sammelanlagen und 1.557 auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen (Tabelle 1, Abbildung 2).

Der überwiegende Teil der Abstellstände im Straßenraum (1.106 bzw. 94 %) kann ohne Einschränkungen genutzt werden. Das Parken ist hier kostenlos und nicht zeitlich beschränkt. 24 Abstellmöglichkeiten unterliegen einem temporären

bzw. zeitlichem Haltverbot und 20 Abstellstände einer Parkscheingebührenregelung. 9 Abstellstände sind parkdauerbegrenzt durch Parkscheibe. Diese befinden sich im nordwestlichen Teil der Schmeddingstraße. Die übrigen Abstellstände sind nutzerbeschränkt (mobilitätseingeschränkt, Taxi).

Private, aber öffentlich zugängliche Sammelanlagen im Untersuchungsgebiet sind die Parkhäuser am Zentralklinikum (ca. 1.095 Stellplätze) und an der Waldeyerstraße (ca. 460 Stellplätze). Fast alle Stellplätze sind dabei gebührenpflichtig.

Die privaten Sammelanlagen befinden sich überwiegend auf dem Gelände des Universitätsklinikums (Abbildung 3). Die Kfz-Stellplätze sind größtenteils nutzerbeschränkt (611 Stellplätze), d. h. vor allem für Mitarbeitende der Universität nutzbar. Vereinzelt sind die Stellplätze für Taxen (15 Stellplätze) oder mobilitätseingeschränkten Personen (6 Stellplätze) reserviert. Die restlichen 22 Abstellflächen unterliegen einer Parkscheibenregelung. Das Parkhaus am Coesfelder Kreuz / Domagkstraße besitzt ca. 1.015 Stellplätze, welche größtenteils einer Gebührenpflicht unterliegen (ca. 985 Stellplätze). Das Parkhaus befindet sich zwar außerhalb des Untersuchungsgebietes, durch seine unmittelbare Nähe zum Gebiet hat es für das Parken aber eine Relevanz.

Tabelle 1: Parkraumangebot

Regelung	Öffentlicher Straßenraum	Sammelanlagen			Gesamt
		öffentlich zugänglich	privat	Summe	
Ohne Einschränkung	1.106	0	0	0	1.106
Parkscheibe	9	0	22	22	31
Gebührenpflichtig	20	1.476	0	1.476	1.496
Temporäres Haltverbot	24	0	0	0	24
Nutzerbeschränkt	0	55	1.597	1.652	1.652
Behindertenparkstände	6	24	36	60	66
Laden	0	2	0	2	2
Taxiparkstände	6	0	15	15	21
Gesamt	1.171	1.557	1.670	3.227	4.398

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Abbildung 2: Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum und auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster
**Parkraumuntersuchung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Erhoben wurden jeweils die Fahrzeugart, der Parkstandort und die Art des Parkvorgangs (zulässig oder unzulässig). Die gezählten Kfz wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den unterschiedlichen Flächenbedarf der verschiedenen Fahrzeugarten beim Parken zu beachten. Damit wird berücksichtigt, dass beispielsweise ein Lkw mehr Fläche benötigt als ein Pkw.

Die durch Baustellen belegten Abstellstände wurden bei der Berechnung des Parkraumbelastungsgrades berücksichtigt. Während den Erhebungen waren 21 Parkstände wegen Baustellen nicht nutzbar. Dies entspricht weniger als 1 %. Relevante Verzerrungen durch Baustellen gibt es damit nicht.

Tabelle 2 sowie Abbildung 6 bis Abbildung 12 zeigen die Parkraumbelastungen. Die Auswertung erfolgt für das Untersuchungsgebiet getrennt für den Straßenraum, für die privaten Sammelanlagen und für die drei privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkhäuser¹. Nachstehend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden werktags um 11 Uhr insgesamt 3.515 Pkw-Einheiten und um 2 Uhr in der Nacht 848 Pkw-Einheiten erfasst. Am Samstag um 11 Uhr parkten im gesamten Untersuchungsgebiet 1.096 Pkw-Einheiten und um 2 Uhr in der Nacht 763 Pkw-Einheiten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 26 % bis 81 % an allen erfassten Abstellmöglichkeiten. Werktags parken tagsüber dreimal mehr Fahrzeuge als am Wochenende.
- Der öffentliche Straßenraum ist zu allen Tageszeiten höher belegt als die Sammelanlagen. Werktags um 11 Uhr kann die Nachfrage im öffentlichen Straßenraum nicht mehr gedeckt werden. Zeitgleich sind sowohl auf den öffentlich zugänglichen und den privaten Sammelanlage freie Kapazitäten vorhanden. Im Tagesverlauf nimmt die Belegung im Straßenraum ab. Am Wochenende parken deutlich weniger Fahrzeuge im Straßenraum als werktags.
- Die Parkraumbelastung ist im öffentlichen Straßenraum ungleichmäßig verteilt. Die Straßen in der Nähe der Zugänge zum Universitätsklinikums wie die Waldeyerstraße, Schmeddingstraße, Eupener Weg, Malmedyweg, Tondernstraße und Albert-Schweitzer-Straße weisen vor allem werktags tagsüber einen hohen bis nicht mehr legal abdeckbaren Belegungsgrad auf. Zeitgleich haben andere Straßen noch freie Kapazitäten.
- In den Straßen Auf dem Draun, Mausbachstraße, Sentruper Straße und Scheffer-Boichhorst-Straße wird trotz fehlender Anordnung halbseitig auf den Gehwegen geparkt (Verkehrszeichen 315-50 bis 53, Abbildung 4). Dies

¹ Die Parkhäuser Waldeyerstraße und Coesfelder Kreuz / Domagkstraße sind nachts geschlossen. Das Parkhaus am Coesfelder Kreuz / Domagkstraße ist zudem auch am Wochenende nicht zugänglich.

28. März 2025

führt dazu, dass Zu Fuß Gehende gezwungen sind, auf die Straße auszuweichen, da der Gehweg blockiert ist. Darüber hinaus sind die Fahrbahnen an einigen Stellen sehr schmal. Diese Situation kann die Durchfahrt beispielsweise für Rettungsfahrzeuge erschweren (Abbildung 5).

Abbildung 4: Beschilderungsmöglichkeiten beim Gehwegparken (Verkehrszeichen 315-50 bis 53)



Quelle: Straßenverkehrsordnung

Abbildung 5: Beispiel beidseitiges illegales Parken halb auf dem Gehweg (halbseitiges Gehwegparken) im Untersuchungsgebiet

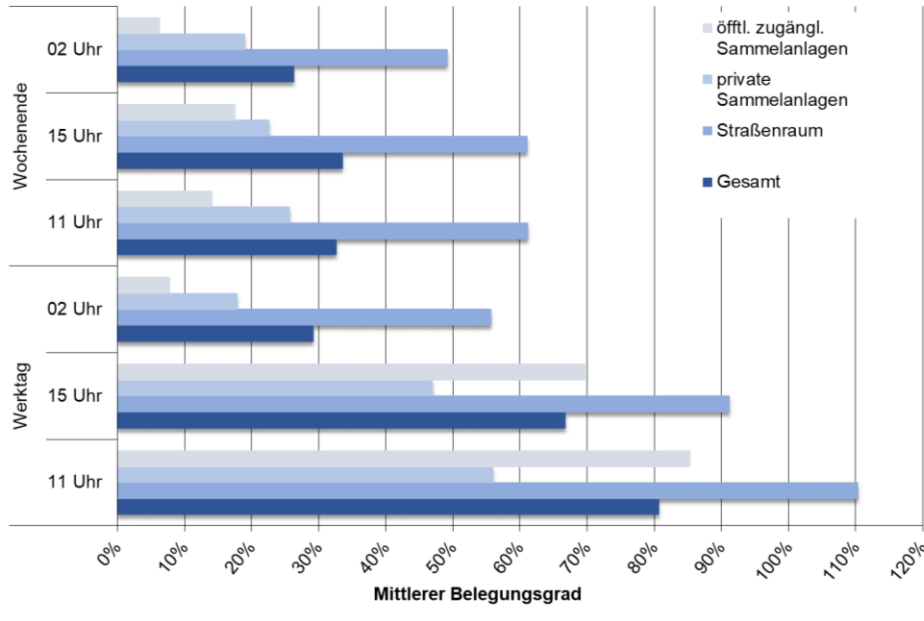


Quelle: Ramboll

Tabelle 2: Parkraumbelegungsgrad (Bestand)

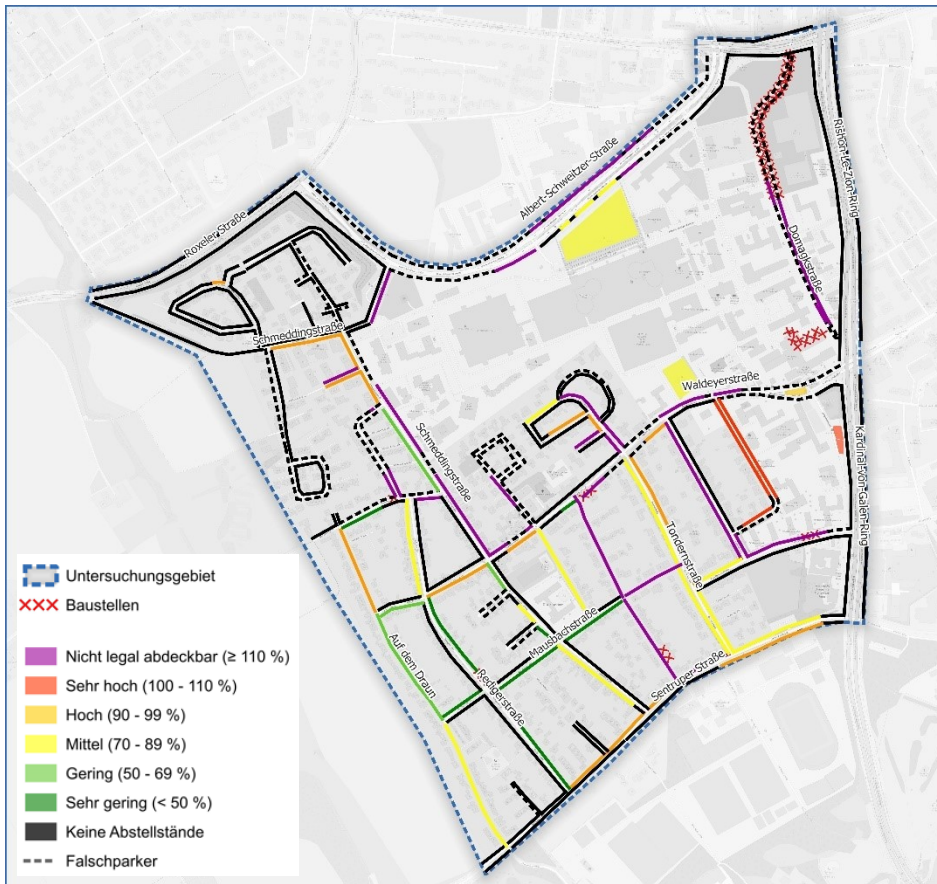
		Uhr- zeit	Öffentlicher Straßenraum	Private, aber öffentlich zugängliche Sammelanlage	Gesamt öffentlich zugängliches Parkraumangebot	Private Sammelanlage	Gesamt
Angebot	Werktags	11 Uhr	1.139	1.557	2.696	1.657	4.353
		15 Uhr	1.155	1.557	2.712	1.657	4.369
		02 Uhr	1.160	1.095	2.255	641	2.896
	Wochen- ende	11 Uhr	1.160	1.557	2.717	641	3.358
		15 Uhr	1.160	1.557	2.717	641	3.358
		02 Uhr	1.160	1.095	2.255	641	2.896
Nachfrage	Werktags	11 Uhr	1.257	1.329	2.586	929	3.515
		15 Uhr	1.054	1.086	2.140	778	2.918
		02 Uhr	647	86	733	115	848
	Wochen- ende	11 Uhr	710	221	931	165	1.096
		15 Uhr	710	275	985	145	1.130
		02 Uhr	571	70	641	122	763
Belegung	Werktags	11 Uhr	110 %	85 %	96 %	56 %	81 %
		15 Uhr	91 %	70 %	79 %	47 %	67 %
		02 Uhr	56 %	8 %	32 %	18 %	29 %
	Wochen- ende	11 Uhr	61 %	14 %	34 %	26 %	33 %
		15 Uhr	61 %	18 %	36 %	23 %	34 %
		02 Uhr	49 %	6 %	28 %	19 %	26 %

Abbildung 6: Belegung im Zeitverlauf



Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“
 28. März 2025

Abbildung 7: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)

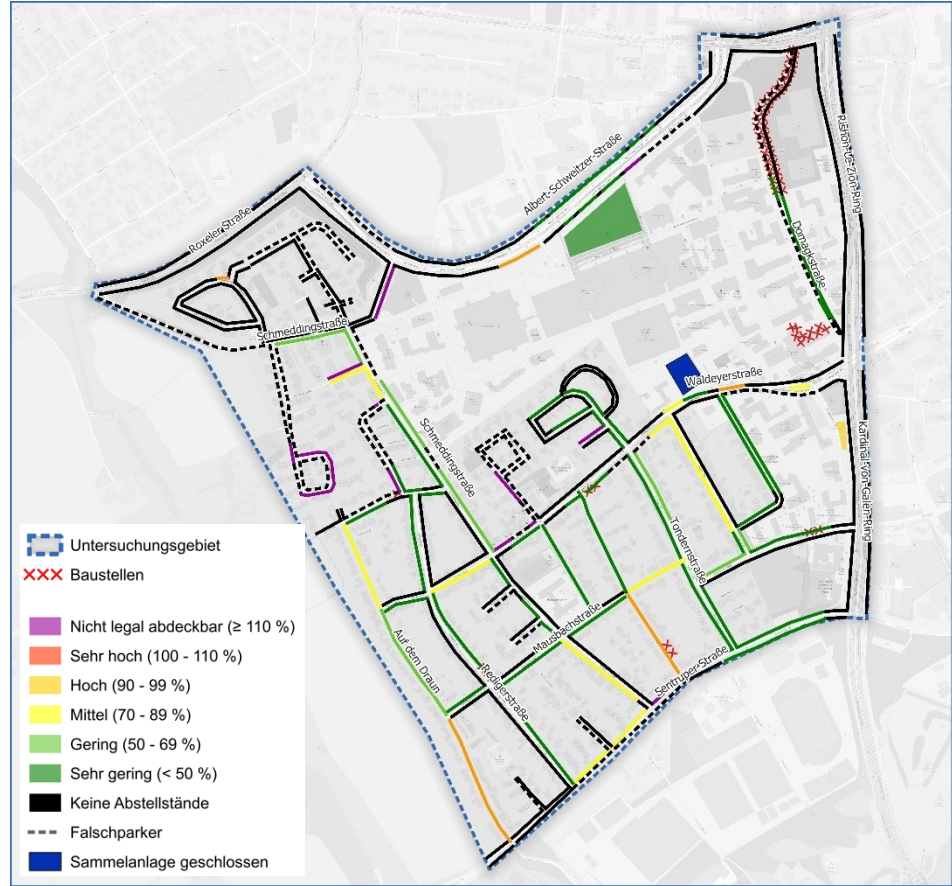


Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

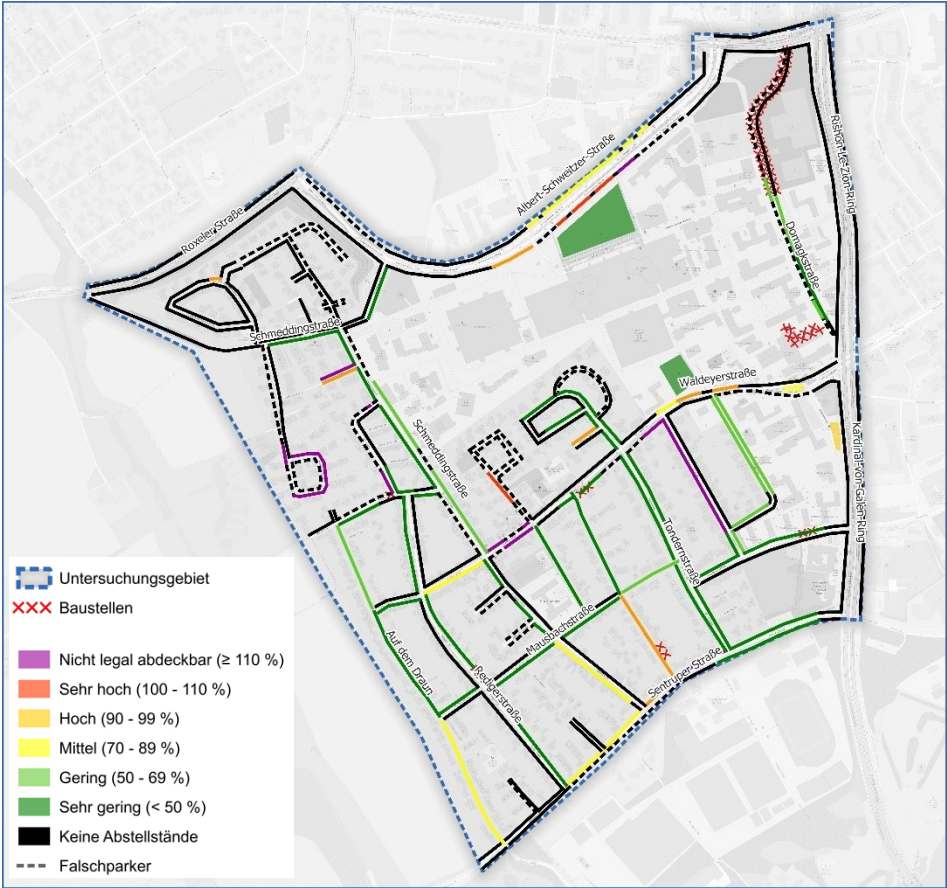
Abbildung 8: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Werktag 02 Uhr (Freitag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 9: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“
 28. März 2025

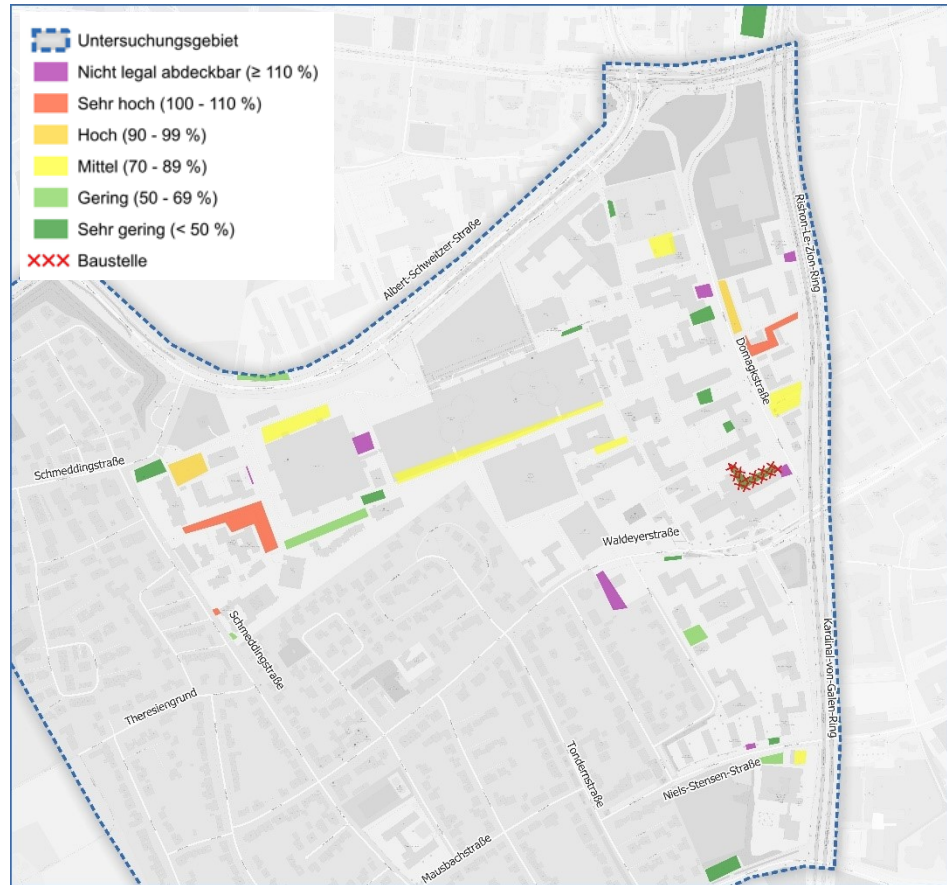


Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Abbildung 10: Parkraumbelegungsgrad private Sammelanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

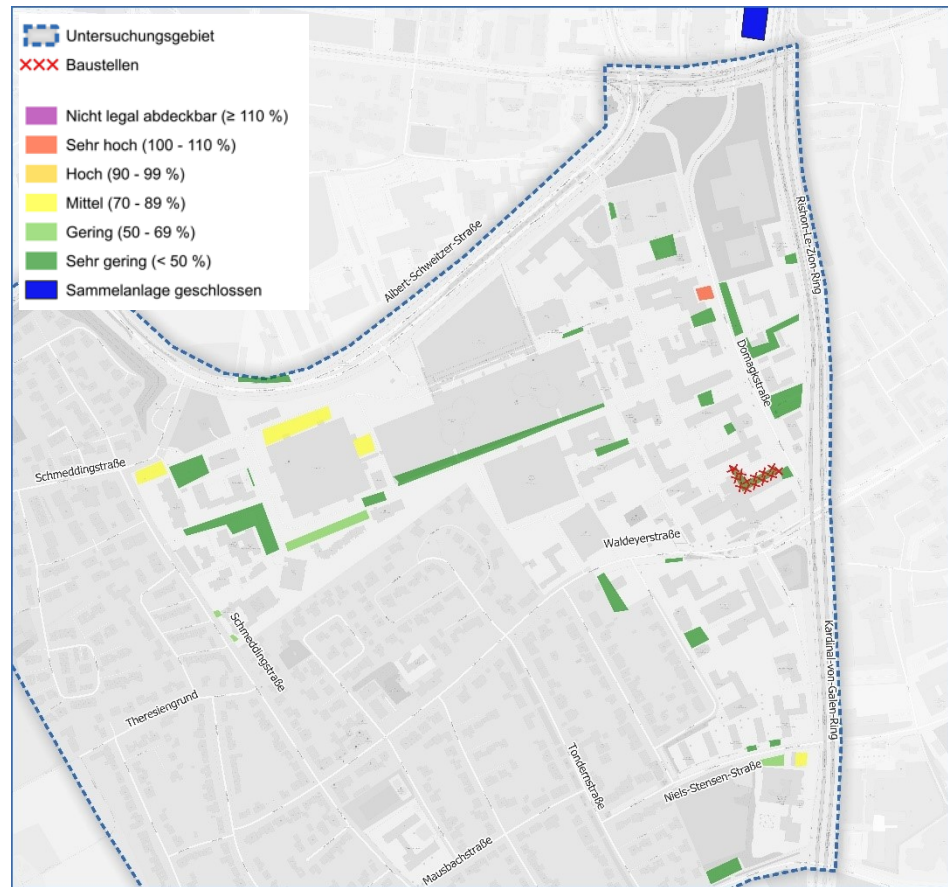
Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad private Sammelanlagen, Werktag 2 Uhr (Freitag)

Stadt Münster
**Parkraumuntersuchung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**
 28. März 2025



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 12: Parkraumbelastungsgrad private Sammelanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

2.1.3 Parkdauer und Nutzergruppen

Die Erhebung der Parkdauer und der Nutzergruppen erfolgt mit einer anonymisierten Kennzeichenerfassungen, damit eine Halterfeststellung o. ä. nicht möglich ist. Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können die Nutzergruppen abgeschätzt werden, um anschließend sinnvolle Maßnahmen abzuleiten.

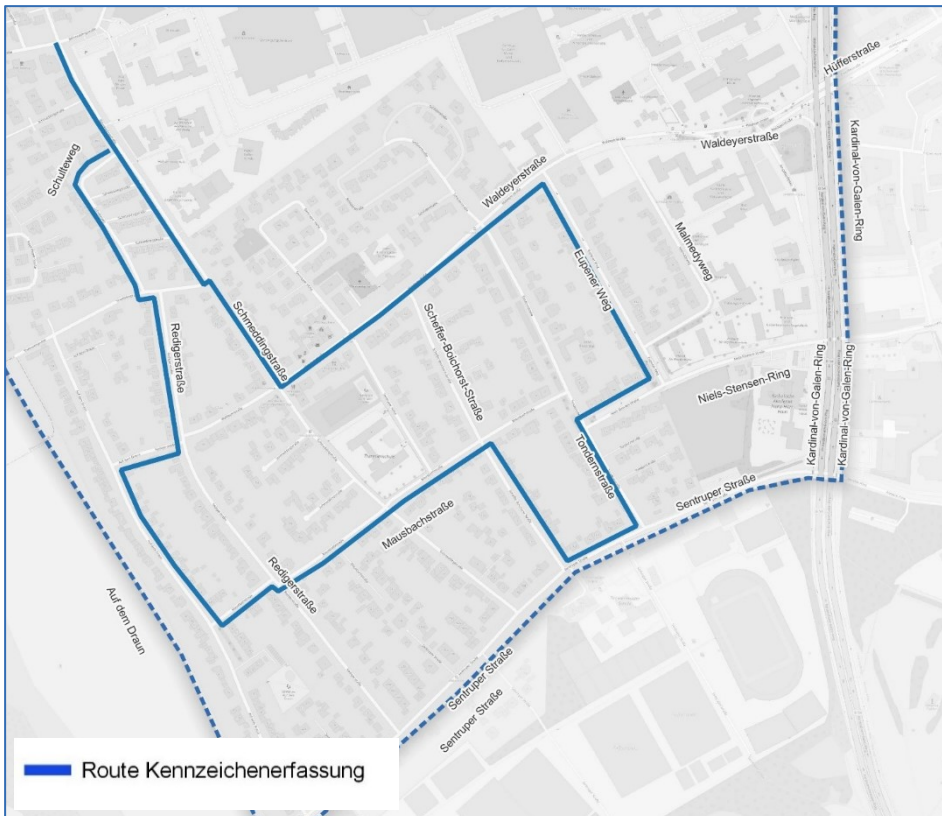
Datengrundlage sind am 02. / 03.03. und 04. / 05.03.2023 durchgeführte anonymisierte Kennzeichenerfassungen an rund 10 % des öffentlichen Straßennetzes und 25 % der Parkstände im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren insgesamt 5 Parkstände im Bereich der Waldeyerstraße und Scheffer-Boichhorst-Straße wegen Baustellen nicht nutzbar. Aufgrund der geringen Anzahl an nicht nutzbaren Parkstände durch Baustellen gibt es keine relevanten Verzerrungen.

Bei der Auswahl wurden besonders Straßenabschnitte der geplanten Veloroute sowie das Umfeld des Universitätsklinikums berücksichtigt (Abbildung 13). Die ausgewählten Straßen sind für das Gebiet typische Abschnitte, was Aussagen für das gesamte Gebiet erlaubt.

Die Erfassungen fanden an einem Werktag (Donnerstag) sowie einem Wochentag (Samstag) im Zwei-Stunden-Rhythmus von 5 bis 19 Uhr und in der jeweiligen Folgenacht von 01 bis 03 Uhr statt.

Die unterschiedlichen Erhebungstage erlauben den Vergleich der Situation am Werktag und am Wochenende. Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen wie Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende etc. berücksichtigt werden. Insgesamt wurden 1.484 Fahrzeuge am Werktag erfasst. Am Wochenende wurde mit den 1.084 Kfz rund 400 Kfz weniger erfasst.

Abbildung 13: Routenverlauf der Kennzeichenerfassung



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster

Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“

28. März 2025

Mittlere Parkdauer

Mit der Kenntnis über Beginn und Ende des Parkvorgangs kann die mittlere Parkdauer von Fahrzeugen bestimmt werden. Auf dieser Grundlage wird unterschieden in:

- Kurzparkende (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden),
- Langparkende (mittlere Parkdauer über vier Stunden) und
- Parkende unbekannter Parkdauer (Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmbar)².

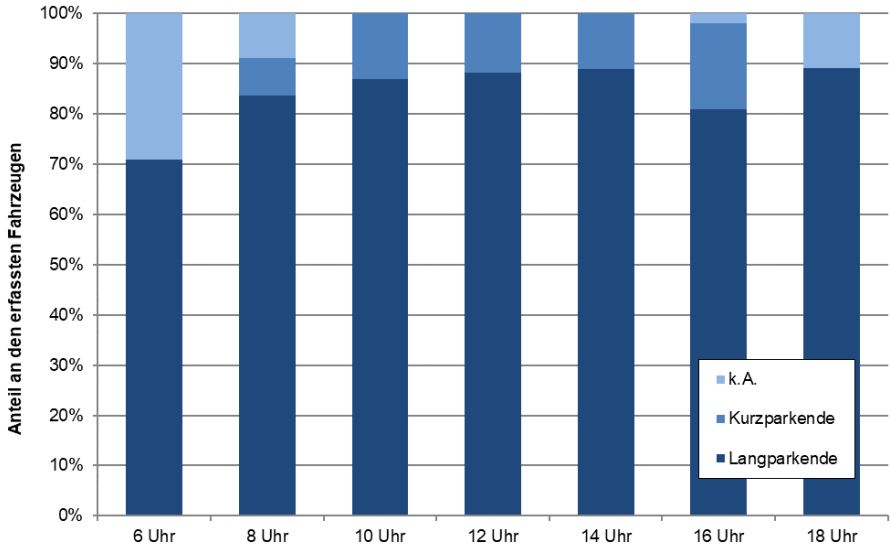
In Abbildung 14 und Abbildung 15 werden die Anteile der Kurz- und Langparkenden getrennt für den Werktag (Donnerstag) und für das Wochenende (Samstag) dargestellt.

Mit durchschnittlich 86 % stellen die Langparkenden den größten Anteil dar. Die Anteile schwanken je nach Uhrzeit zwischen 71 % und 89 %. Der Anteil der Kurzparkenden liegt im Tagesmittel bei rund 10 % und schwankt im Tagesverlauf zwischen 7 % und 17 %. Eine Zuordnung der Parkdauer war durchschnittlich bei 4 % der Parkenden nicht möglich.

Die durchschnittliche Verteilung der Parkdauer am Samstag ist ähnlich zu der am Werktag. Die Langparkenden dominieren auch am Wochenende. Der Anteil liegt im Durchschnitt bei 87 % und damit knapp über dem Durchschnitt werktags. Die Anteile schwanken zwischen 83 % und 90 %. Im Tagesdurchschnitt beträgt der Anteil der Kurzparkenden am Wochenende etwa 8 %. Die Anteile schwanken je nach Tageszeit zwischen 1 % und 13 %. Für rund 5 % der Parkenden war eine Zuordnung der Parkdauer nicht möglich.

² Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkenden war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 7 Uhr erfasst wurde, morgens um 6 Uhr (= Kurzparkende) oder bereits in der Nacht (= Langparkende) dort abgestellt worden sein.

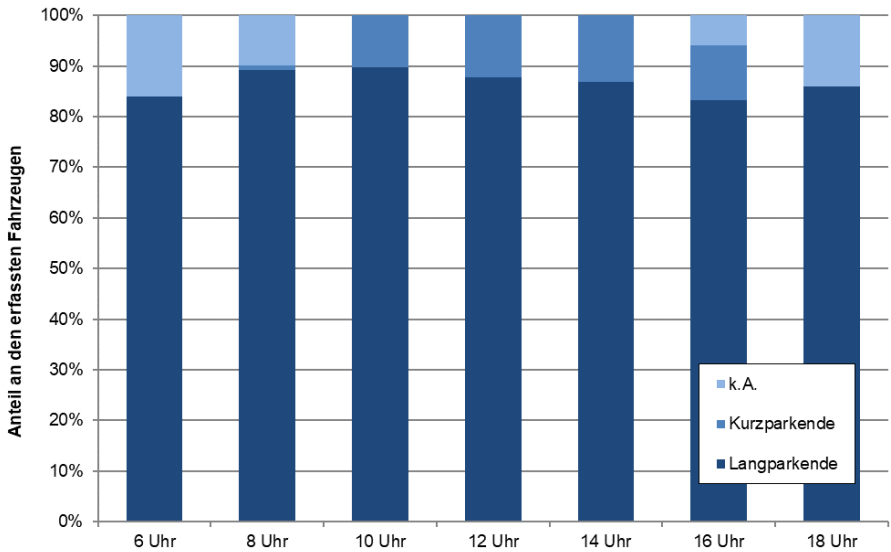
Abbildung 14: Anteil der Parkdauer an allen erfassten Fahrzeugen (Werktag, Donnerstag)



Stadt Münster
**Parkraumuntersuchung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Abbildung 15: Anteil der Parkdauer an allen erfassten Fahrzeugen (Wochenende, Samstag)



Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende eines Parkvorgangs) können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzenden gezogen werden. Die parkenden Fahrzeuge wurden in folgende Nutzergruppen eingeteilt:

- Bewohnende: alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken,

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

- Gebietsfremde Langparkende: mittlere Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte und Besuchende, die nicht nachts im Gebiet parken,
- Gebietsfremde Kurzparkende: mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besuchende, die nicht nachts im Gebiet parken,
- Gebietsfremde Parkende mit unbekannter Dauer: Parkdauer ist nicht genau bekannt.

Anhand der Nutzungsstruktur sowie durch ergänzende Ortsbegehungen wurden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst (Abbildung 16 bis Abbildung 18):

- Die Bewohnenden stellen werktags tagsüber zwischen 6 bis 18 Uhr mit 47 % knapp die Hälfte aller erfassten Fahrzeuge. Dabei nimmt der Anteil bis 12 Uhr ab und steigt danach wieder an. Am Wochenende fällt der Anteil höher aus. Rund zwei Drittel (69 %) sind Bewohnendenfahrzeuge. Hierbei ist der Anteil an Bewohnenden den ganzen Tag über 60 %.
- Werktags von 6 – 18 Uhr sind knapp 40 % der erfassten Fahrzeuge gebietsfremden Langparkenden zuzuordnen, wobei der Anteil bis 12 Uhr ansteigt und anschließend wieder abnimmt. Im Vergleich zum Werktag halbiert sich am Wochenende der Anteil an gebietsfremden Langparkenden (20 %).
- Der Anteil der gebietsfremden Kurzparkenden liegt am Werktag zwischen 6 und 18 Uhr bei rund 8 %. Am Wochenende ist dieser Anteil mit 6 % etwas geringer.

Abbildung 16: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen Werktags (Donnerstag)

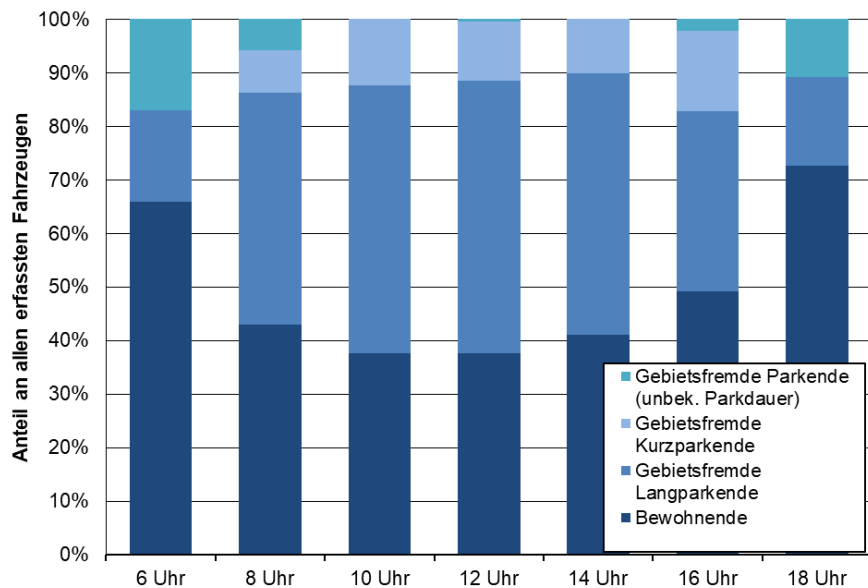
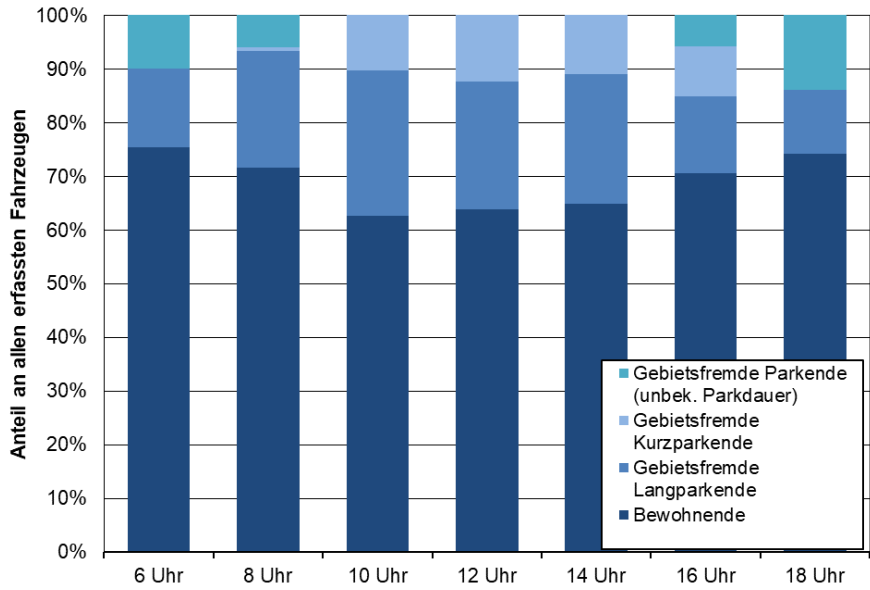


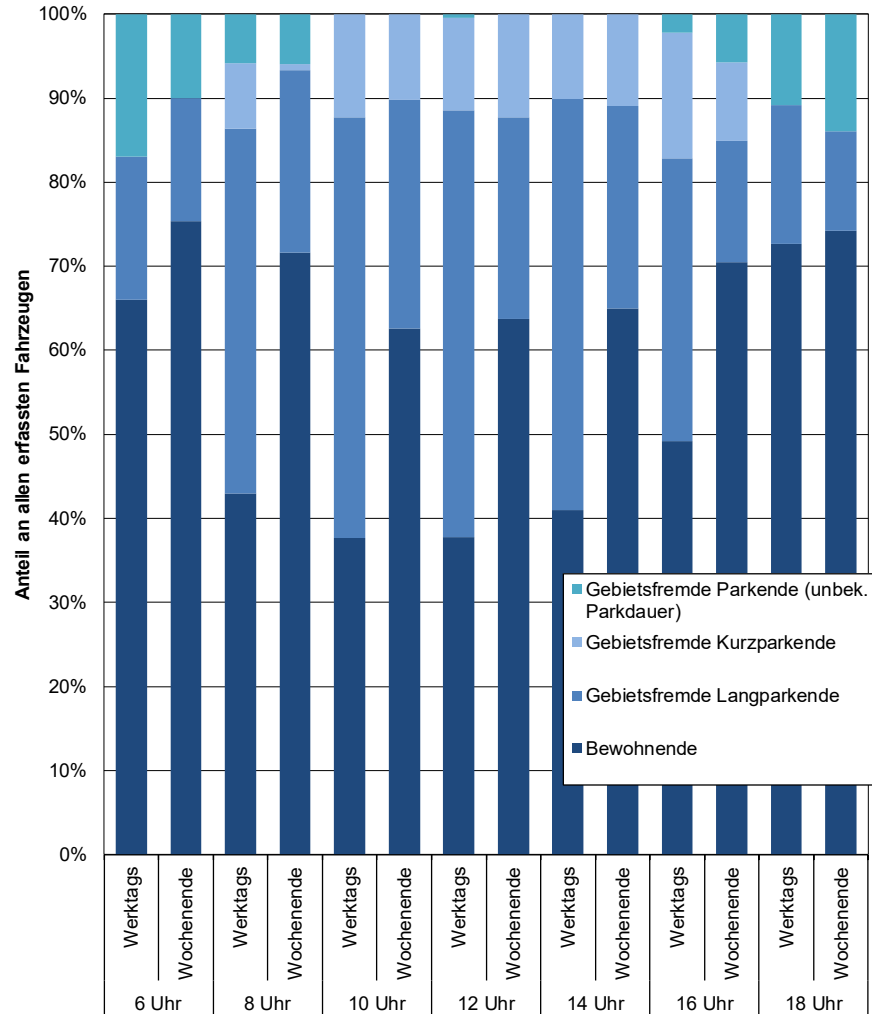
Abbildung 17: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen am Wochenende (Samstag)



Stadt Münster
**Parkraumuntersuchung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Abbildung 18: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen werktags und am Wochenende



2.2 Radverkehr

Die Radabstellanlagen sind für den Radverkehr von großer Bedeutung. Hochwertige Radabstellanlagen in einer ausreichenden Anzahl sind eine wesentliche Voraussetzung für den Radverkehr.

2.2.1 Angebot

Im Januar 2023 wurden die im öffentlichen Straßenraum sowie auf privaten Flächen des Universitätsklinikums zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit nachfolgenden Kriterien erfasst:

- Anzahl / Kapazität,
- Bauart (Vorderradhalter, Anlehnbügel etc.) und

- Qualität (Zustand und Wetterschutz).

Die räumliche Verteilung der Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet zeigt Abbildung 21. Es wurden 2.711 Radabstellstände an 65 Standorten ermittelt. Sie sind alle in einem guten Zustand (ohne Schäden).

Der größte Teil der Radabstellanlagen befindet sich auf dem Gelände des Universitätsklinikums. Vor allem um das Versorgungszentrum sowie im westlichen Bereich des Klinikgeländes ist eine hohe Anzahl an Abstellmöglichkeiten vorhanden. Die meisten Anlagen sind als Vorderradhalter ausgestattet (2.075 Stück, ca. 75 %). Weiterhin stehen den Nutzenden Anlehnbügel zur Verfügung (rund 630 Stück, Abbildung 20). Auf dem Gelände des Universitätsklinikums sind 14 Anlagen überdacht.

Die Anzahl der öffentlichen Abstellanlagen ist mit rund 190 Stück vergleichsweise gering. Dies ist mitunter auf die von Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägte Struktur des Gebiets zurückzuführen. Die öffentlichen Abstellmöglichkeiten befinden sich in Form von Vorderradhaltern (Abbildung 19) oder Anlehnbügeln entlang der Waldeyerstraße vor gastronomischen Einrichtungen oder auf dem Vorplatz der Theresienkirche, an der Buswendestelle in der Schmeddingstraße sowie nordöstlich im Untersuchungsgebiet im Bereich der Einsteinstraße und Albert-Schweitzer-Straße. Da die Anlagen öffentlich zugänglich und fest installiert sind, wird gewährleistet, dass das Angebot immer zur Verfügung steht.

Tabelle 3: Angebot an Radabstellanlagen

		Anzahl an Anlagen	Kapazität
Gesamt		65	2.711
Lage	Öffentlich	7	191
	halböffentlich	58	2.520
Anordnung	Fest	54	2.319
	mobil	11	392
Bauart	Anlehnbügel	17	636
	Vorderradhalter	48	2.075
	Ein- oder hochschieben	0	0
Zustand	überdacht	15	1.059
	mit Schäden	0	0

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

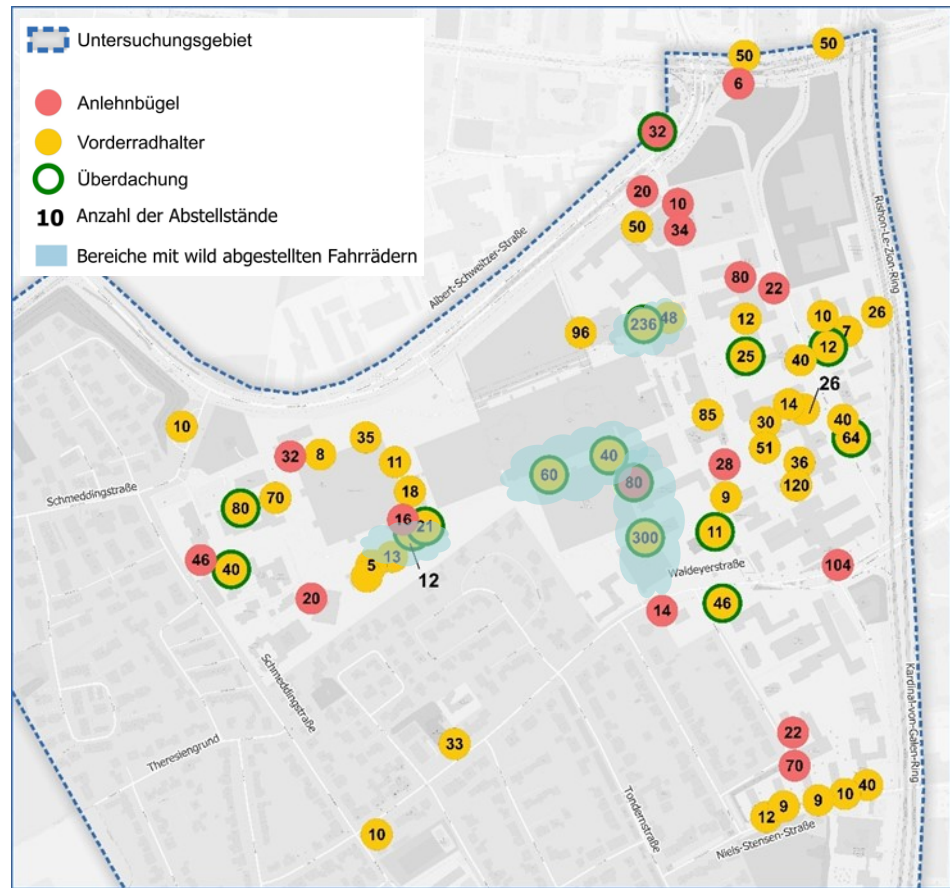
Abbildung 19: Vorderradhalter in Münster (Schmeddingstraße)



Abbildung 20: Anlehnbügel in Münster (Institut für Pathologie)



Abbildung 21: Angebot Radabstellanlagen



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

2.2.2 Nachfrage

Die Belegung der Radabstellanlagen wurde durch Zählung der abgestellten Fahrräder an den jeweiligen Anlagen erfasst. Die Erhebungen fanden ebenfalls Donnerstag und Samstag um 11 Uhr, 15 Uhr und in der darauffolgenden Nacht zwischen 1 Uhr und 3 Uhr statt.

Während der Erhebung am Donnerstag war es sonnig mit Temperaturen zwischen 4°C und 7°C. In der Nacht blieb es trocken mit Temperaturen um 1°C. Am Samstag war es bewölkt mit vereinzelt leichten Schauern bei einer Höchsttemperatur von 6°C am Tag und 3°C in der Nacht.

Tabelle 4 sowie die Abbildung 22 bis Abbildung 27 zeigen die Belegung der Anlagen. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- An den Radabstellanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet wurden werktags um 11 Uhr 1.625 Fahrräder und nachts um 2 Uhr 471 Fahrräder erfasst. Dies entspricht einer durchschnittlichen Belegung zwischen 17 % und 60 %. Am Samstag wurden um 11 Uhr 551 Fahrräder und nachts um 2 Uhr 2.466 Fahrräder an den Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht einer durchschnittlichen Belegung zwischen 17 % und 20 %. Damit werden am Werktag tagsüber etwa dreimal mehr Fahrräder abgestellt als am Wochenende.
- Grundsätzlich stehen genügend freie Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr im öffentlichen Straßenraum und auf dem Gelände des Universitätsklinikums zur Verfügung. Allerdings ist die Belegung ungleich verteilt.

Einzelne Anlagen auf dem Gelände des Universitätsklinikums sind werktags um 11 und 15 Uhr komplett belegt. Diese befinden sich zentral gelegen im Bereich des Zentrums für Zahn-, Mund und Kieferheilkunde sowie vor vereinzelt Einrichtungen im westlichen Teil des Klinikgeländes (Abbildung 28). Im Bereich dieser Anlagen wurden zudem viele wild abgestellte Fahrräder erfasst (Abbildung 29). Die weiteren Anlagen verfügen zu den anderen Zeiten dagegen noch über freie Abstellplätze.

Im öffentlichen Straßenraum sind an fast allen Anlagen zu allen Zeiten noch freie Kapazitäten vorhanden. Einzig die Anlage an der Einsteinstraße ist voll belegt.

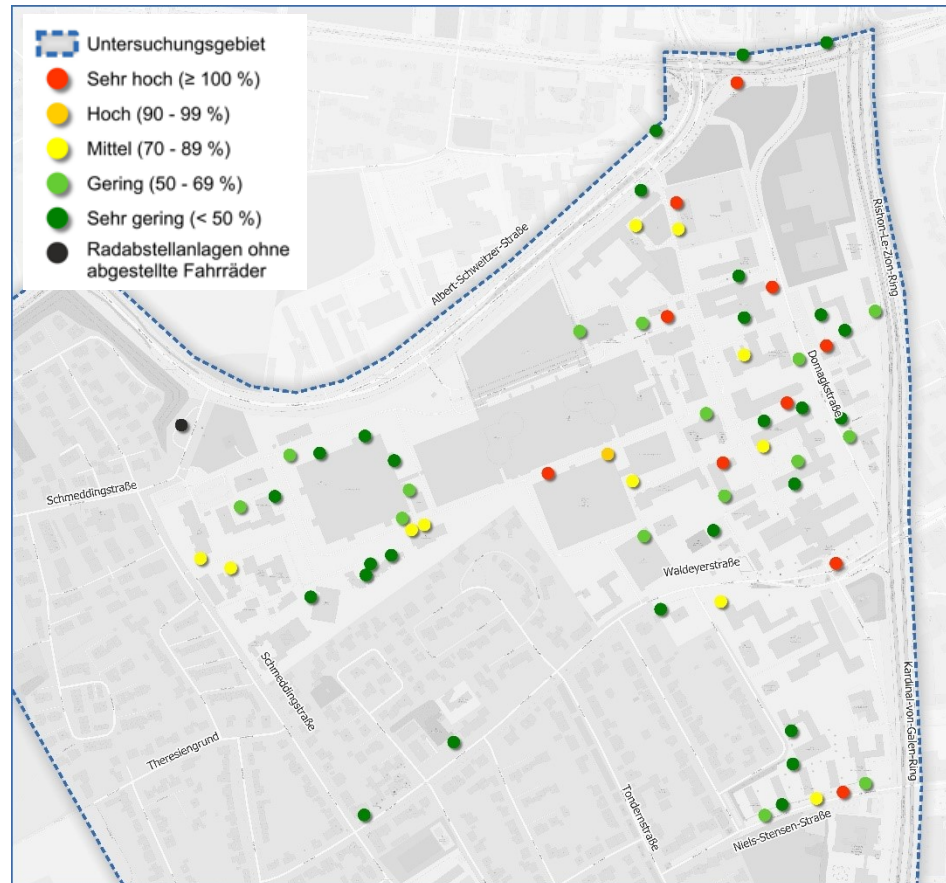
Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Tabelle 4: Parkraumbelegungsgrad der Radabstellanlagen

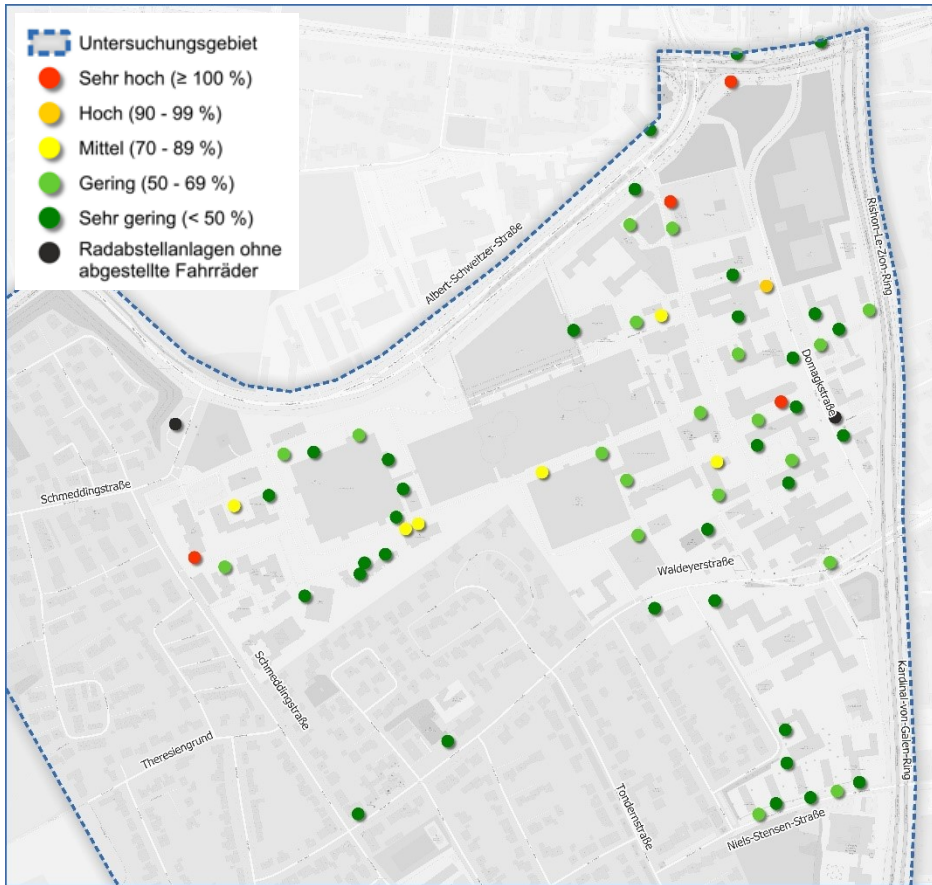
	Durchschnittlicher Belegungsgrad					
	Werktags			Wochenende		
	11 Uhr	15 Uhr	2 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	2 Uhr
Angebot	2.711	2.711	2.711	2.711	2.711	2.711
Nachfrage	1.625	1.370	471	551	554	466
Belegung	60 %	51 %	17 %	20 %	20 %	17 %

Abbildung 22: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 23: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 15 Uhr (Donnerstag)



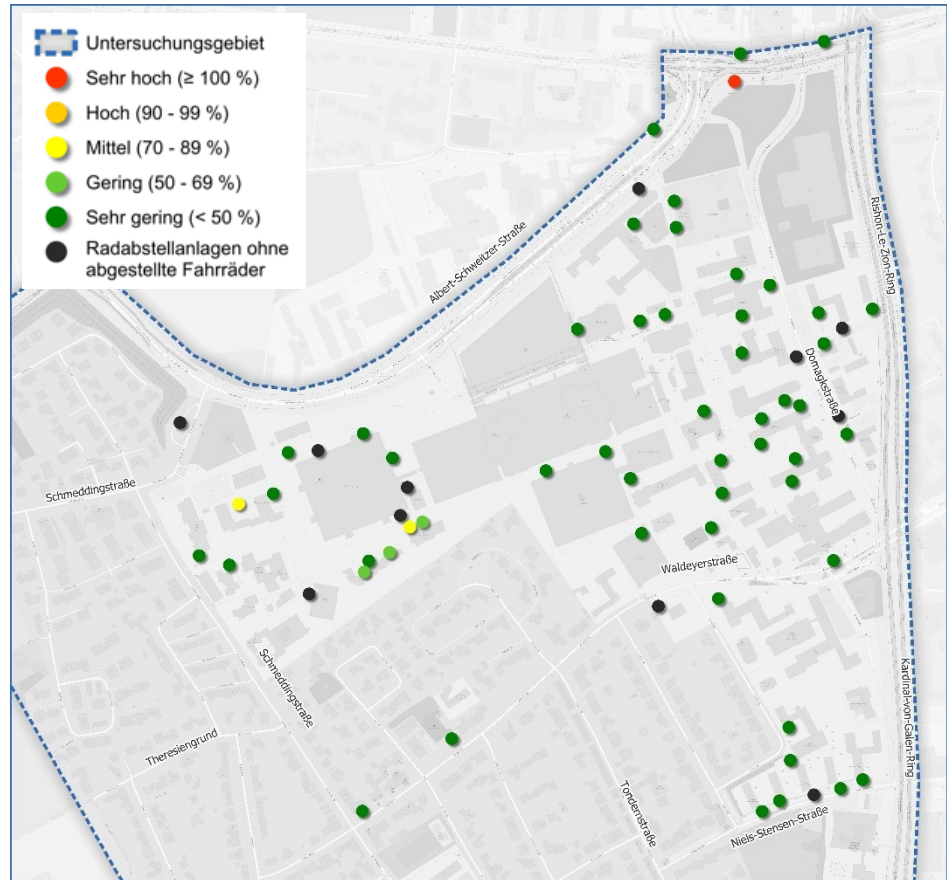
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“
 28. März 2025

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

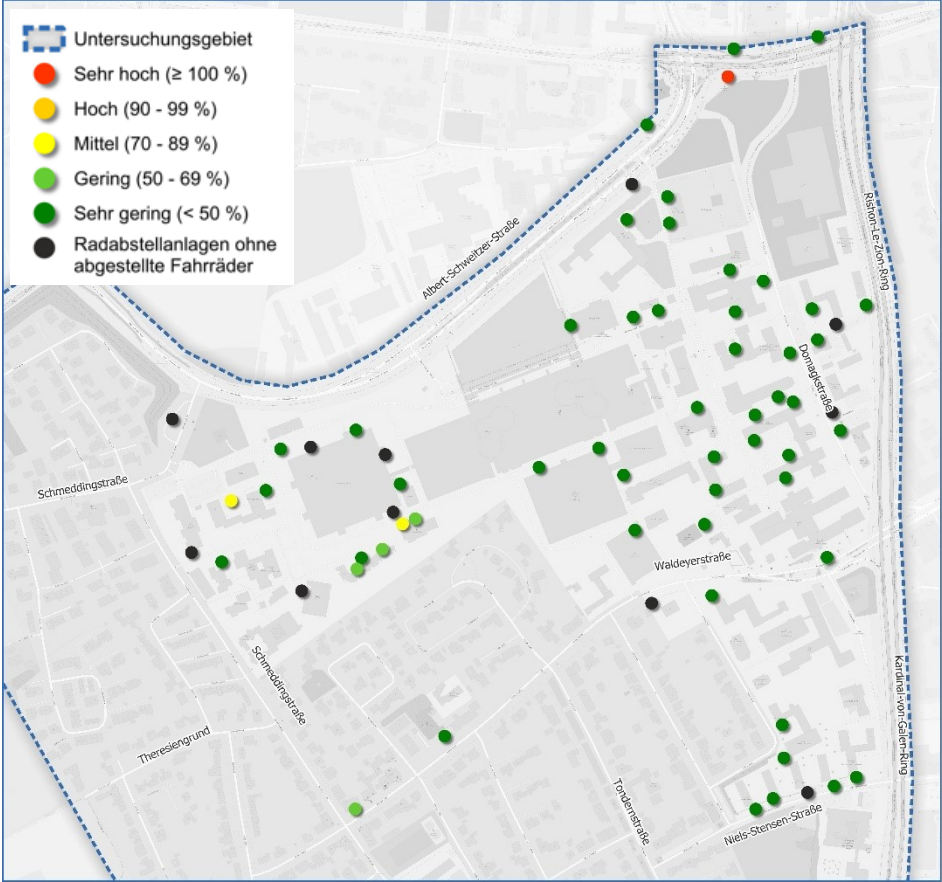
28. März 2025

Abbildung 24: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 2 Uhr (Freitag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 25: Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)



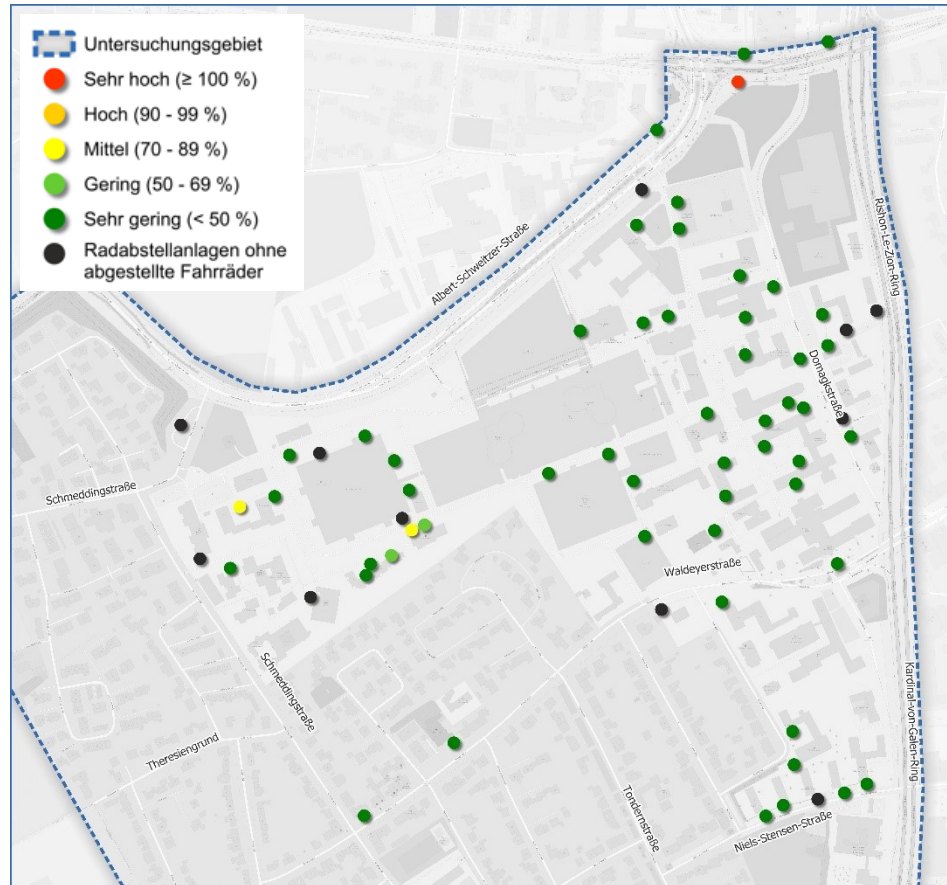
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“
 28. März 2025

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

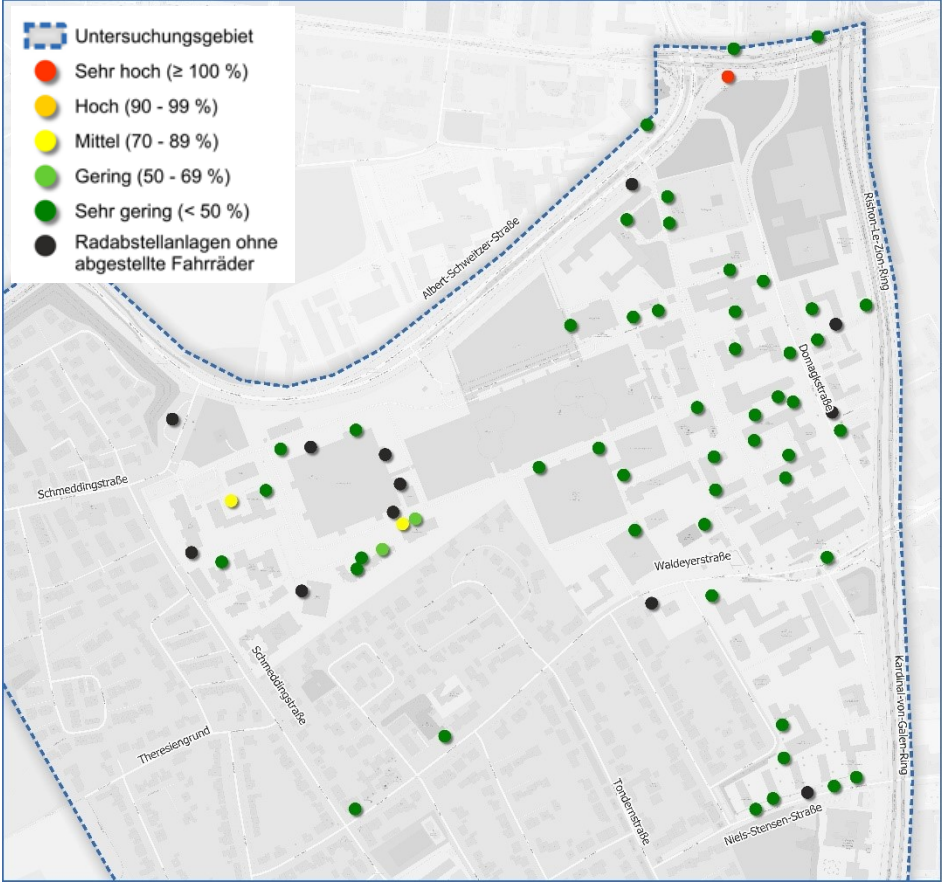
28. März 2025

Abbildung 26: Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 15 Uhr (Samstag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 27: Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 2 Uhr (Sonntag)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 28: Beispiel einer stark belegten Radabstellanlage (Zentrum für Zahn-, Mund und Kieferheilkunde)



Quelle: Ramboll

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“
 28. März 2025

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
chung im Quartier
„Waldeyer Str. /
Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Abbildung 29: Wild abgestellte Fahrräder
(Zentrum für Zahn-, Mund und Kieferheilkunde)



Quelle: Ramboll

3 Veränderung des Parkraumangebotes

Neben der geplanten Umsetzung der Veloroute durch das Untersuchungsgebiet sind Umbaumaßnahmen auf dem Gelände des Universitätsklinikums geplant, welche zukünftig ebenfalls zu einer Veränderung des Parkraumangebots sowie der Parkraumnachfrage führen.

Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Darstellung der oben erwähnten, geplanten Maßnahmen. Dabei werden zudem die durch die Maßnahmen entstehenden Auswirkungen auf das Parkraumangebot dargestellt.

Nachfolgend werden die geplanten Maßnahmen für die Veloroute und für die Erweiterung des Zentralklinikums näher erläutert.

Veloroute

Die Veloroute verläuft innerhalb des Untersuchungsgebiets von Nordwesten kommend in südlicher Richtung über die Schmeddingstraße und anschließend weiter über die Waldeyer Straße bis zum Kardinal-von-Galen-Ring / Rishon-Le-Zion-Ring. Der gesamte Routenverlauf ist derzeit bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Das Parken ist dabei abschnittsweise auf der Fahrbahn oder in Parkbuchten in Längsrichtung gestattet.

Die Ausgestaltung der Veloroute ist als Fahrradstraße geplant. Der Katalog „Qualitätsstandards für Velorouten in der Stadtregion Münster“ sowie die Qualitätsstandards für Fahrradstraßen beschreiben die baulichen Eigenschaften und die Anforderungen an die Gestaltung, Wartung und Instandhaltung von Velorouten, um sicherzustellen, dass diese, unabhängig vom zuständigen Baulastträger, eine bedarfsgerechte, sichere und einheitliche Qualität aufweisen.

Folgende Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt sind bei Velorouten-Verbindungen auf Nebenstraßen in Form von Fahrradstraßen u. a. zu berücksichtigen:

- 4,00 – 5,00 m Fahrgassenbreite (6,00 m bei Busverkehr),
- 0,50 – 0,75 m breiter Trennstreifen zu Längsparkständen und
- Parkflächen nur in Form von Längsparkständen.

Mit Umsetzung der Veloroute könnte es in ausgewählten Straßenabschnitten im Verlauf der Schmeddingstraße und Waldeyer Straße unter Berücksichtigung der „Qualitätsstandards für Velorouten in der Stadtregion Münster“ zum Wegfall von Kfz-Parkständen im öffentlichen Straßenraum kommen. Eine weitere Konkretisierung erfolgt mit der weiteren Planung.

28. März 2025

Erweiterung des Zentralklinikums

Das Universitätsklinikum Münster (UKM) beabsichtigt, eine räumliche Zusammenführung von Fachkliniken, Operationssälen und Krankenversorgung an einem Standort zu ermöglichen.³

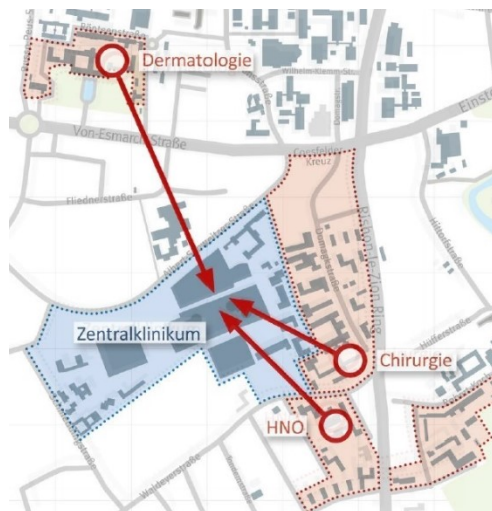


Abbildung 30: Übersicht Planungen für die Erweiterung des Zentralklinikums

Die Planungen sehen hierzu vor, dass die Dermatologie (derzeit in der Von-Esmarch-Straße), die Hals-Nasen-Ohrenklinik und die Chirurgie (beide derzeit in der Waldeyerstraße) zukünftig in einem dem Zentralklinikum vorgelagerten Neubau (Operatives Zentrum OPZ) an der Albert-Schweitzer-Straße zentralisiert untergebracht werden. Gleichzeitig sollen die Operationssäle und die Intensivkrankenversorgung des Klinikums ebenfalls an diesem Standort räumlich zusammengeführt werden (Abbildung 30). Auch die sich derzeit an der Schmeddingstraße befindlichen

UKM-Schulen mit rund 600 Schülerinnen und Schülern sollen an zentraler Stelle untergebracht werden.

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen müssen die Parkpaletten mit rund 1.100 Kfz-Stellplätzen für den neuen Erweiterungsbau vor den Bettentürmen weichen. Im Zuge dieses Vorhabens ist geplant, die Stellplätze ersatzweise mit einem neuen Parkhaus als Aufstockung des sogenannten Versorgungszentrums sowie weiteren Stellplätzen unter dem neuen Vorplatz des Zentralklinikums bereitzustellen. Ein weiteres Parkhaus ist im Bereich Domagkstraße geplant. Ferner sind zwei Fahrradgaragen geplant.

³ Ratsvorlage V/0669/2020: „4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 144: Roxeler Straße / Waldeyer Straße / Schmeddingstraße [Erweiterung Zentralklinikum], Beschluss zur Änderung“.

Abbildung 31: Luftbild aktueller Zustand des Zentralklinikums



Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Um die Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen zu ermöglichen, ist eine Änderung des bestehenden Bebauungsplans 144 erforderlich. Derzeit befinden sich das Stadtplanungsamt und das Universitätsklinikum Münster dazu noch in der Abstimmung.⁴

Abbildung 32: Geplanter Zustand des Zentralklinikums



Durch den in der städtischen Stellplatzsatzung verankerten moderaten Bedarfs-Berechnungsschlüssel von 1 Stellplatz je 3 Betten hat das UKM seinen satzungsgemäßen rechnerischen Bedarf übererfüllt.

Im Rahmen der geplanten Maßnahme ist keine Aufstockung der Planbettenzahl vorgesehen. Deshalb ist keine Steigerung des rechnerischen Stellplatzbedarfes zu erwarten.

⁴ Auskunft der Stadt Münster vom 20.12.2024.

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
chung im Quartier
„Waldeyer Str. /
Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Nach Angaben der Stadt wird das Stellplatzangebot nach Rückbau der bestehenden Parkpalette durch zwei neue Parkhäuser kompensiert. Die zusätzliche Tiefgarage erweitert das Angebot zur Fertigstellung des Erweiterungsgebäudes.

Wirkungen der Änderung im Parkraumangebot

Die Verbesserung der Radverkehrsverbindung durch den Ausbau der Veloroute mit den dazugehörigen Qualitätsstandards verändert die Flächenverteilung in den entsprechenden Straßenzügen Schmeddingstraße und Waldeyer Straße. Durch die Maßnahme verringert sich das Parkraumangebot im Straßenraum, gleichzeitig ist eine Verlagerung zugunsten des Umweltverbundes möglich. Die Auswirkungen dieser Maßnahme lassen sich derzeit nicht abschließend abschätzen.

Durch die Umbauten des Zentralklinikums werden die Kapazitäten in den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen erhöht. Trotz der bereits vorhandenen Parkflächen für Angestellte und Besuchende ist der aktuelle Parkdruck im Quartier jedoch auch durch das Klinikum bedingt.

Die Parkplatzsituation in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern bleibt unverändert. Hier sind an allen Tagen und Uhrzeiten noch genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden.

4 Handlungsbedarfe

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse und die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe zusammengefasst.

4.1 Kfz-Verkehr

Parkraumangebot

Während die Parkstände im öffentlichen Straßenraum für die verschiedenen Nutzergruppen größtenteils kostenlos und ohne zeitliche Einschränkungen nutzbar sind, verfügen die Stellplätze in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern sowie privaten Sammelanlagen auf dem Gelände des Universitätsklinikums über eine Parkscheingebührenpflicht bzw. Nutzerbeschränkung. Das begünstigt das Parken im öffentlichen Straßenraum sowie eine auf das Kfz ausgerichtete Mobilität.

Aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen im Untersuchungsgebiet durch die Einrichtung einer Veloroute, wird es zukünftig zu einer Verringerung des Parkraumangebots kommen.

Parkraumbellegung und Nutzergruppen Kfz-Verkehr

In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebiets ist werktags tagsüber die Bellegung im Straßenraum hoch. Die räumliche Verteilung ist jedoch ungleichmäßig. Straßenabschnitte in der Nähe des Universitätsklinikums wie die Schmeddingstraße, Waldeyerstraße, Eupener Weg, Tondernstraße und Malmedyweg sind dabei zeitweise stark ausgelastet. Dagegen weisen andere Straßen sowie die öffentlich zugänglichen Parkhäuser noch freie Kapazitäten auf. Durch den Wegfall von Parkständen im Rahmen der Veloroute wird die Parkraumbellegung zukünftig zunehmen und die Parkraumsituation verschärfen.

Die Vor-Ort-Begehungen haben gezeigt, dass in vereinzelt Straßenabschnitten Fahrzeuge trotz einer schmalen Fahrbahnbreite halbseitig auf dem Gehwegparken und dadurch zusätzlich die nutzbare Gehwegbreite für den Fußverkehr reduzieren. Diese Situation birgt erhebliche Sicherheitsdefizite im Hinblick auf die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen und einer sicheren Wegeführung für Zu Fuß Gehende.

Die Ermittlung der Parkdauer und Nutzergruppen hat ergeben, dass im Untersuchungsgebiet der Anteil an Langparkenden mit bis zu knapp 90 % sehr hoch ist. Neben den Bewohnenden fällt vor allem der Anteil an gebietsfremden Langparkenden hoch aus. Dieser liegt werktags zwischen 6 und 18 Uhr bei

knapp 40 %. Auch am Wochenende ist der Anteil mit noch rund 20 % verhältnismäßig hoch. Es ist davon auszugehen, dass der Großteil der gebietsfremden Langparkenden Beschäftigte des Universitätsklinikums darstellen.

4.2 Radverkehr

Parkraumangebot

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet, vor allem am Klinikum, ausreichend Radabstellanlagen vorhanden. Sie befinden sich in einem guten Zustand und sind ausschließlich kostenfrei nutzbar. Jedoch sind vornehmlich Vorderradhalter vorhanden, die einen geringeren Nutzerkomfort bieten.

Parkraumbelastung

An einzelnen Radabstellanlagen auf dem Gelände des Universitätsklinikums, die unmittelbar an den Zugängen wichtiger Einrichtungen liegen, ist die Nachfrage sehr hoch und es wurden wild abgestellte Räder erfasst, was zu Konflikten mit Zu Fuß Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen führen kann. Insgesamt sind aber ausreichend Kapazitäten vorhanden, um die Nachfrage zu decken.

5 Maßnahmenplanung

Auf Grundlage der Bestands- und Konfliktdanalyse sowie der nachfolgend erläuterten Rahmenbedingungen und gesetzlichen Vorgaben leitet die Maßnahmenplanung für das Untersuchungsgebiet Handlungsempfehlungen für ein sinnvolles Parkraummanagement ab. Die Handlungsempfehlungen betreffen im Wesentlichen die folgenden Aspekte:

- Bewirtschaftungsform sowie
- Bewirtschaftungszeiten.

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass der Parkdruck vor allem an Werktagen tagsüber in vielen Straßenabschnitten hoch ist und unter anderem aus der Überlagerung der verschiedenen Nutzergruppen resultiert. Die Parkraumbewirtschaftung kann dazu beitragen, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohnenden, der Besuchenden und Kundschaft sowie des Wirtschaftsverkehrs zu erhöhen. Ein positiver Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordnetes Parken. Mit der Bewirtschaftung können bei entsprechender Ausgestaltung auch die Parkregelungen im Gebiet vereinheitlicht werden.

5.1 Grundlagen

Nachfolgend sind die Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung und die verschiedenen Bewirtschaftungsformen dargestellt.

Voraussetzung für eine Bewirtschaftung

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 Bewohnende, Beschäftigte und Kundschaft).

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

Stadt Münster

Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“

28. März 2025

Parkdruck

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 Misch- oder Trennprinzip 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 Parkraumbefüllungsgrad von 90 % verwendet.

Konkurrenz der verschiedenen Nutzergruppen

Sind nicht genug Parkstände für alle Nutzenden vorhanden, setzt die Planung für die unterschiedlichen Nutzergruppen verschiedene Prioritäten. Bewohnende 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. Grundsätzlich kann dieses Ziel mit den in Kapitel 5.1 dargestellten Bewirtschaftungsformen erreicht werden. Eine ausreichende verkehrlenkende Wirkung ist zu erwarten, wenn der Anteil der gebietsfremden Langparkenden mehr als 25 % beträgt.

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumbefüllung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Befüllung im betreffenden Gebiet mindestens 85 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Befüllung 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.

Mögliche Form der Parkraumbewirtschaftung

Für die Einführung bzw. Überprüfung der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet steht die verkehrliche Wirksamkeit im Vordergrund. Darüber hinaus sollten die Regelungen möglichst einfach und leicht verständlich sein.

Eine kleinteilige Differenzierung der Bewirtschaftungsform berücksichtigt zwar punktuelle individuelle Nutzungsansprüche, führt aber vor allem für Ortsunkundige zu uneinheitlichen und schwer verständlichen Regelungen. Gleichzeitig ist dadurch und auch durch die Nutzerpräferenzen unter anderem mit einem erhöhten Parksuchverkehr zu rechnen. Zudem müssen die Regelungen kontinuierlich an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden.

Dem gegenüber sind einheitliche, flächendeckende Regelungen leicht verständlich und verringern den Parksuchverkehr. Die Nachfrage kann sich in der Regel besser verteilen und eine kontinuierliche Nachsteuerung ist nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang sind flächendeckende einheitliche Regelungen zu bevorzugen. Grundsätzlich kommen drei Bewirtschaftungsformen infrage:

- Mischparken mit Gebührenpflicht,
- Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe),
- Reines Bewohnerparken (Trennprinzip).

Mischparken mit Gebührenpflicht

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis geparkt werden. Grundsätzlich stehen die mit diesem Mischprinzip bewirtschafteten Bereichen also allen Nutzenden frei sofern nicht zusätzlich eine Höchstparkdauer festgelegt ist.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparkende (beispielsweise Berufspendelnde) mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren oder auf weniger belastete Parkstände ausweichen. Dadurch werden Parkstände für Bewohnende und Besuchende / Kundschaft frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Berechtigte Bewohnende werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden, wenn sie einen Bewohnerparkausweis erhalten. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nach VwV StVO nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnenden des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Die Kennzeichnung der Bewirtschaftungsbereiche erfolgt in zusammenhängenden Bereichen in der Regel durch das 2013 eingeführte Zeichen 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone, Abbildung 33). Alternativ kann die Bewirtschaftung an einzelnen Straßenabschnitten oder Parkplätzen durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ ausgeschildert werden.

Abbildung 33: Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe)

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Langparkenden und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohnende und Kurzparkende kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.⁵ Wie bei der Gebührenpflicht sind die Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von dieser Beschränkung befreit.

Positiv ist aus Sicht der Nutzenden das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, da die Aufenthaltsdauer des Nutzenden nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein weiterer Nachteil aus Sicht des Stadthaushaltes ist in der Regel die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch die verkehrslenkende Wirkung der Bewirtschaftung reduziert wird.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Abbildung 34: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“

28. März 2025

Reines Bewohnerparken (Trennprinzip)

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (Durchmesser).

Liegt ein erheblicher Parkdruck vor, bei dem die Bewohnenden keinen Parkstand in fußläufiger Entfernung finden, ist „in einem städtischen Gebiet [...] dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, [...] eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten zulässig“.⁶

Innerhalb des Gebietes dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 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 bspw. in Parkbauten zur Verfügung stehen.⁷

Nachteile des Bewohnerparkens sind der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann und der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen. So dürfen beispielsweise auch Besuchende der Bewohnenden, Pflegedienste usw. nicht in reinen Bewohnerparkbereichen parken.

⁶ VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e StVO, 22.09.2015.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Abbildung 35: Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken



5.2 Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet

Für das Untersuchungsgebiet ist auf Grundlage der Bestandsanalyse abzuleiten, ob eine Bewirtschaftung sinnvoll ist und mit welcher Ausgestaltung die verkehrlich wirksamsten Effekte erzielt werden können.

5.2.1 Prüfung der Parkraumbewirtschaftung

Die Voraussetzung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet ist nur **werktags tagsüber** gegeben (Tabelle 5). Zwischen 11 Uhr und 15 Uhr werden die in Kapitel 5.1 genannten Schwellenwerte überschritten. Der Anteil von gebietsfremden Langparkenden ist auch morgens um 8 Uhr hoch (43 %). Zu dieser Uhrzeit erfolgte keine Vollerhebung der Parkraumbelegung im Straßenraum, weshalb die Belegung für diesen Zeitraum nicht in der Tabelle 5 enthalten ist.

Die Begehung zeigt jedoch, dass um 8 Uhr morgens ebenfalls ein hoher Parkraumbelegungsgrad vorhanden ist und daher eine Eignung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ab 8 Uhr besteht. Bei Wegfall von Parkständen im öffentlichen Straßenraum durch die Veloroute wird die Parkraumbelegung weiter steigen.

Wenngleich der Anteil der gebietsfremden Langparkenden auch am Wochenende hoch ist, sind nicht beide Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet am Wochenende erfüllt, da die Belegung deutlich unter den Schwellenwerten liegt.

Tabelle 5: Abwägung der verkehrlichen Eignung des Untersuchungsgebiets für eine Parkraumbewirtschaftung (Bestandssituation)

Stadt Münster
Parkraumuntersuchung im Quartier „Waldeyer Str. / Schmeddingstr.“

28. März 2025

	Uhrzeit	Parkraumbellegung des Straßenraums (Bestandssituation)	Anteil gebietsfremder Langparkenden	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Werktags	6 Uhr	-	17 %	nicht sinnvoll
	8 Uhr	-	43 %	(bedingt) sinnvoll
	10 Uhr	-	50 %	(bedingt) sinnvoll
	12 Uhr	110 %	51 %	sinnvoll
	14 Uhr	-	49 %	sinnvoll
	16 Uhr	91 %	34 %	sinnvoll
	18 Uhr	-	17 %	nicht sinnvoll
Wochenende	6 Uhr	-	15 %	nicht sinnvoll
	8 Uhr	-	22 %	nicht sinnvoll
	10 Uhr	-	27 %	nicht sinnvoll
	12 Uhr	61 %	24 %	nicht sinnvoll
	14 Uhr	-	24 %	nicht sinnvoll
	16 Uhr	61 %	14 %	nicht sinnvoll
	18 Uhr	-	12 %	nicht sinnvoll

5.2.2 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets

Eine Bewirtschaftung ist grundsätzlich im gesamten Untersuchungsgebiet sinnvoll. Bei der Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets und der Einteilung in Parkraumzonen sind die gesetzlichen Vorgaben sowie mögliche Wechselwirkungen mit den umliegenden Gebieten zu berücksichtigen.

Die Roxeler Straße im nordwestlichen Teil des Quartiers sowie der im Osten gelegene Straßenzug Rishon-Le-Zion-Ring / Kardinal-von-Galen-Ring verfügen über keine Parkmöglichkeiten. Eine Bewirtschaftung ist daher nicht erforderlich. Die Bewirtschaftung an der Albert-Schweitzer-Straße sollte im Kontext zu den nördlichen Gebieten erfolgen, da hier relevante Verdrängungseffekte auftreten können. Hierzu wäre eine eigene Untersuchung oder die Berücksichtigung bei einer Wirkungsevaluation des hier vorliegenden Konzeptes sinnvoll.

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

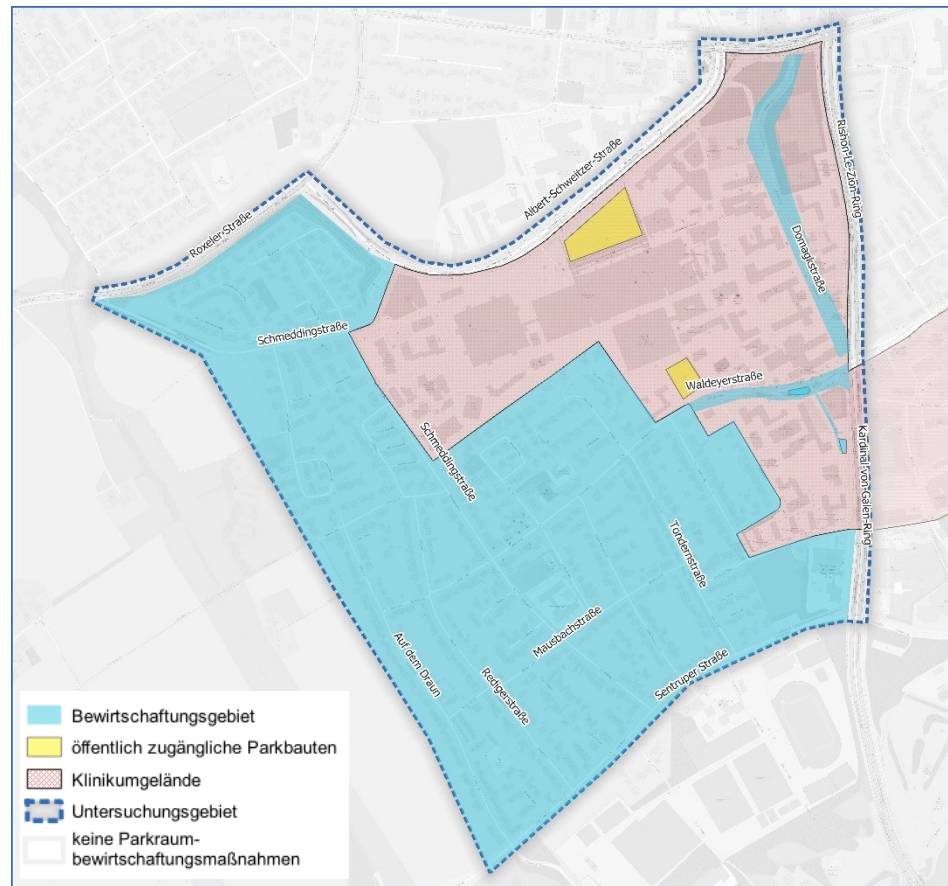
28. März 2025

Durch das Klinikgelände gibt es zeitgleich eine hohe Trennwirkung zum südlich des Klinikgelände gelegenen Gebiet. Zwar hat der Rishon-Le-Zion-Ring bzw. Kardinal-von-Galen-Ring (B 54) eine hohe Trennwirkung, dennoch können geringfügige Verdrängungseffekte in die östlichen Gebiete nicht ausgeschlossen werden. Dies ist bei der Evaluierung entsprechend zu untersuchen.

Weitere Verdrängungseffekte in die südlich oder westlich des Gebiets gelegenen Bereiche sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Sportpark und Grünanlage im Süden, landwirtschaftliche Fläche im Westen) nicht zu erwarten.

Die maximale räumliche Ausdehnung einer Parkzone sollte 1.000 m im Durchmesser nicht übersteigen, um Binnenverkehre zu vermeiden. Bei dieser Gebietsgröße sind die Freiheitsgrade für Bewohnende ausreichend groß (Abbildung 36).

Abbildung 36: Bewirtschaftungsgebiet



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

5.3 Weitere Maßnahmen

Neben einer Bewirtschaftung können auch andere Handlungsmöglichkeiten zur Lösung von Parkproblemen beitragen bzw. die Wirkung der Bewirtschaftung unterstützen. Diese zielen entweder auf die Erhöhung des Parkraumangebots oder auf die Verringerung der Parkraumnachfrage ab.

Im Sinne von Push-and-Pull-Maßnahmen sollten die Restriktionen des Kfz-Parkens durch eine Erweiterung des Radverkehrsangebotes oder von Elektrostellplätzen gestützt werden. Zusätzlich können Maßnahmen im ÖPNV und die Erweiterung des Parkraumangebots durch eine Änderung der Parkstandanordnung zu einer entlastenden Wirkung der Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum beitragen.

5.3.1 Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs kann mittel- bis langfristig einen Beitrag zur Entlastung der Parkraumsituation leisten. Allerdings hängt die Attraktivität des Fahrrades als umweltverträgliches Verkehrsmittel stark von der angebotenen Infrastruktur ab. Dies bezieht sich sowohl auf den fließenden Radverkehr als auch auf Radabstellanlagen für den ruhenden Radverkehr.

Die Stadt treibt den Ausbau der Radinfrastruktur auch unabhängig von dem hier vorliegenden Parkraumkonzept weiter voran bspw. durch die Beplanung der Veloroute. Daher liegt der Fokus in diesem Konzept auf den innergebielichen Radabstellanlagen, denn Daten bspw. des deutschen Mobilitätspanels zeigen, dass die Wahl des Verkehrsmittels unmittelbar von der Abstell-situation am Ziel- und Wohnort abhängt. Dies gilt gleichermaßen für Rad- und Kfz-Verkehr. Grundlage für die nachfolgenden Maßnahmenansätze sind die Erhebungsergebnisse und Ortsbegehungen.

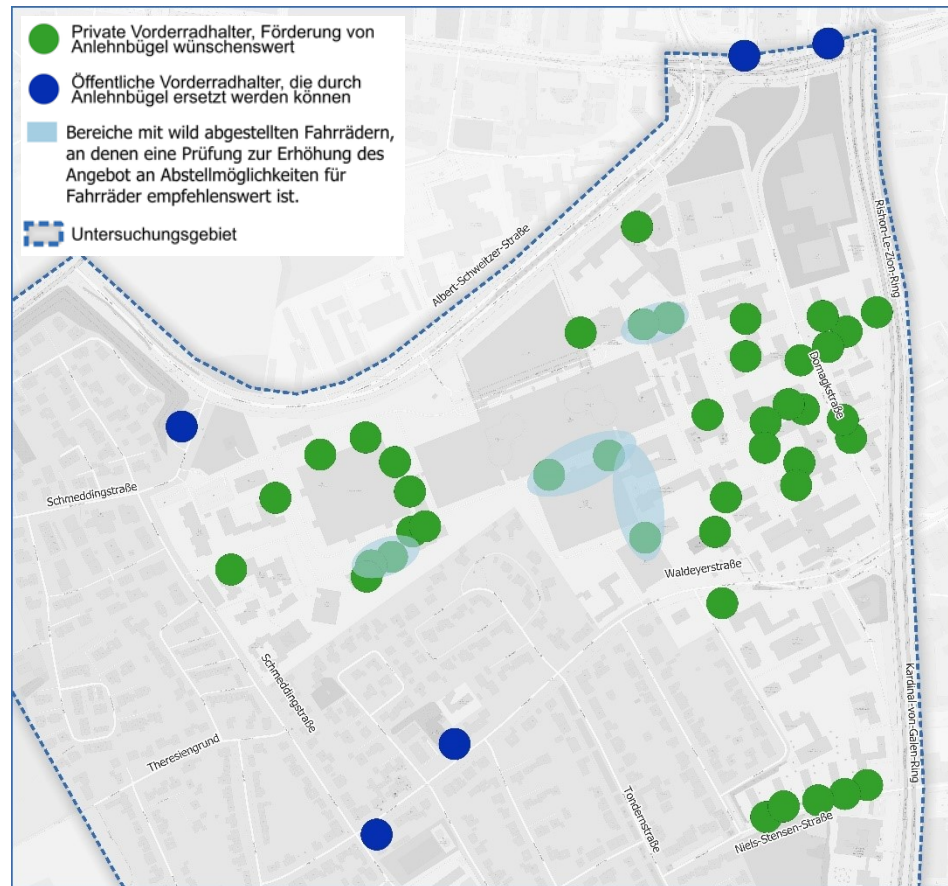
Eine sehr hohe Nachfrage an Radabstellanlagen in Kombination mit wild geparkten Fahrrädern wurde an einzelnen Anlagen auf dem Gelände des Universitätsklinikums beobachtet (Abbildung 28 und Abbildung 29). Die Radabstellanlagen sind sowohl zentral im Bereich des Zentrums für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde als auch vor einigen Einrichtungen im westlichen Teil des Klinikgeländes angelegt. Hier ist zu prüfen, ob die Anlagen erweitert oder ausgebaut werden können. Die Stadt kann hier jedoch nur Impulsgeber der Maßnahme sein und ggf. bei der Finanzierung unterstützen. Wegen der Eigentumsverhältnisse liegt die Zuständigkeit beim Klinikum.

Die Art der Anlagen als Vorderradhalter sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf dem Klinikgelände stellen eine Herausforderung für die Attraktivität des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet dar. Hier stehen hauptsächlich Vorderradhalter zur Verfügung, was nur eine begrenzte Sicherheit vor Diebstahl

bietet und zeitgleich zur Beschädigung der Räder führen kann. Diese Abstelltypen schmälern den Nutzerkomfort und sollten perspektivisch durch Anlehnbügel oder ähnliches ersetzt werden.

Weiterhin ist für die Radabstellanlagen zu berücksichtigen, dass die Nachfrage nach Abstellplätzen für Sonderfahräder (Lastenräder, Anhänger etc.) steigt. Im Gebiet sind bisher keine Abstellanlagen für Sonderfahräder vorhanden. Sie sollten vor allem an relevanten Zielen wie dem Bäcker in der Waldeyer Straße oder auf dem Klinikgelände sukzessiv nachgerüstet werden.

Abbildung 37: Maßnahmen zu Radabstellanlagen



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

5.3.2 Elektromobilität

Der Anteil der elektrisch betriebenen Pkw wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren erhöhen. Spätestens ab 2035 dürfen nach EU-Recht keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden. Die Automobilindustrie und die Bürgerschaft passen sich an diesen Wandel an. In Münster hat sich die Anzahl der Fahrzeuge zu Beginn des Jahres 2021 bis zum Januar 2023 von 1.802 vollelektrische Fahrzeuge auf 4.820 Fahrzeuge erhöht. Die Anzahl steigt weiter an.

Mit diesem Hintergrund hat die Stadt bislang zwei Konzepte erarbeitet, durch die in naher Zukunft die Ladeinfrastruktur in Münster weiter ausgebaut werden soll:

- Die Stadt errichtet in Kooperation mit den Stadtwerken an über 30 Standorten die sogenannten „Kombinierten Stationen“, an denen jeweils zwei Ladesäulen entstehen. Eine dieser Ladesäulen ist für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich, die dort ihr Elektro-Fahrzeug laden möchten. Die zweite Ladesäule ist exklusiv für das E-Carsharing reserviert und bietet so eine Chance für die Etablierung alternativer und emissionsfreier Mobilitätsangebote. Im Stadtgebiet sind bislang knapp zehn dieser Stationen umgesetzt⁸.
- Neben den Stadtwerken Münster sollen bald weitere (private) Anbieter die Möglichkeit bekommen, Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum zu errichten. In einem ersten Schritt sollen insgesamt rund 50-60 Standorte (gebündelt in Pakete à 4-8 Standorte) ausgeschrieben werden, an denen jeweils eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten entsteht. Dies geschieht bedarfsgerecht und flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet verteilt⁹.
- Aktuell plant die Stadt bereits zwei Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum im Bereich um die Waldeyerstraße zu errichten. Ein Standort soll an der Sentruper Straße sein. Der zweite ist noch nicht festgelegt. In der Sentruper sind derzeit keine öffentlichen und ebenerdigen Sammelanlagen vorhanden. Es wird als sinnvoll erachtet, eine Ladesäule im Bereich der Parkierungsanlage der Akademie Franz Hitze Haus zu errichten. Die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Ladesäule auf dieser Fläche sind zu prüfen.

E-Lademöglichkeiten unterscheiden sich in Normalladepunkte und Schnellladepunkte. Im Untersuchungsgebiet „Waldeyer Straße / Schmeddingstraße“ gibt es nach Angaben der Bundesnetzagentur Ladepunkte derzeit nur im Parkhaus am Zentralklinikum. Hier sind vier Normalladepunkte vorhanden.

Weitere Potenzialbereiche für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen sind in unmittelbarer Nähe von wichtigen Zielpunkten auf dem Klinikgelände sinnvoll. Nachfolgend werden Potenzialbereiche dargestellt, wo E-Ladestationen in einem ersten Schritt wirkungsvoll eingesetzt werden könnten (Abbildung 38):

- Parkhaus Waldeyer Straße,
- Parkhaus Coesfelder Kreuz,
- im Bereich der Augenheilkllinik,
- im Bereich des UKM Trainingszentrums sowie

⁸ Siehe auch Vorlage V/0312/2021, Anlage 4-5.

⁹ Siehe auch Vorlage V/0101/2023

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
 chung im Quartier
 „Waldeyer Str. /
 Schmeddingstr.“**

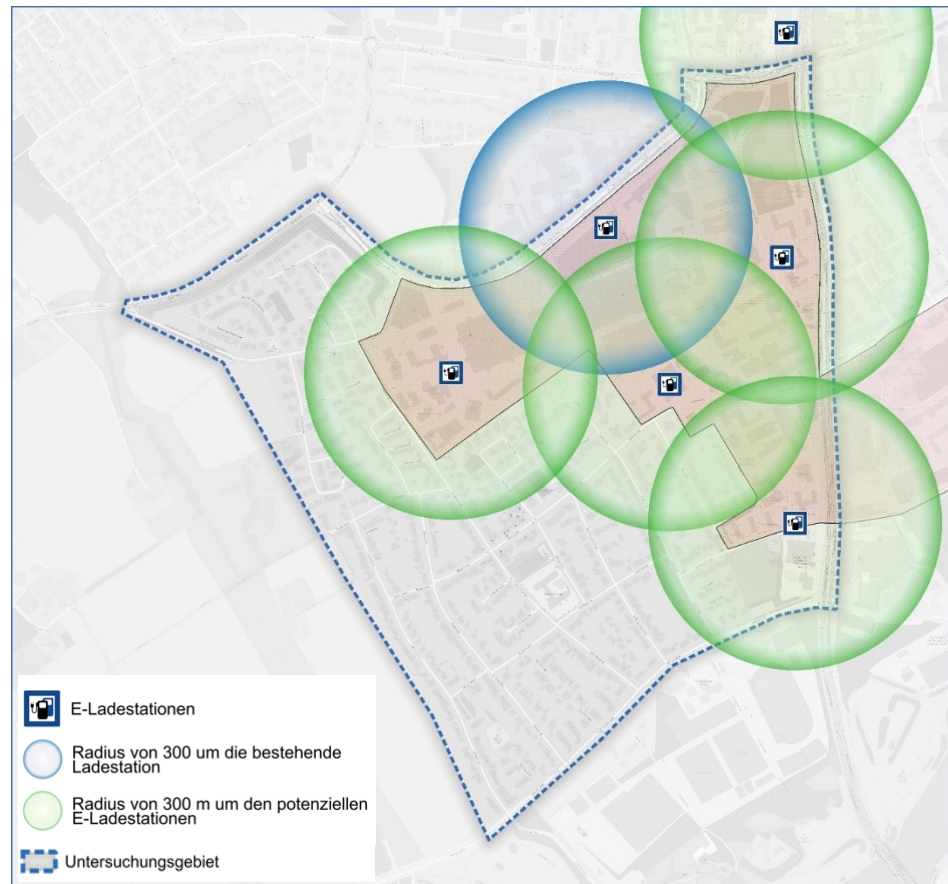
28. März 2025

- im Bereich des Versorgungszentrums.

Die im östlichen Teil geplante Tiefgarage sowie das im Westen angedachte Parkhaus sind ebenfalls als Standorte von potenziellen E-Ladesäulen empfehlenswert. Da sich die Maßnahmen noch im Planungsprozess befinden und eine genaue Verortung der Tiefgarage und des Parkhauses nicht möglich ist, werden diese in Abbildung 38 nicht abgebildet.

Mittel- bis langfristig sind E-Ladestationen auch in weiteren Bereichen erforderlich. Zunächst sollten die Ladestationen aber wie oben dargestellt weiter geprüft werden. Zeigt sich, dass diese nicht ausreichen, um den Bedarf zu decken, sind weitere E-Ladestationen zu positionieren.

Abbildung 38: E-Ladestationen im Untersuchungsgebiet, Bestand und Potenzialbereiche



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Elektromobilität betrifft nicht nur den Pkw-Verkehr, sondern auch andere elektrisch angetriebenen Verkehrsmittel, wie E-Fahrräder, Pedelecs und Lastenfahrräder. Diese benötigen ebenfalls Ladestationen. Interessante Standorte für E-Fahrrad-Ladestationen sind ähnlich wie bei den bereits beschriebenen E-Ladestationen für Pkw besonders an wichtigen Zielen (auf dem Klinikgelände) empfehlenswert.

Stadt Münster
**Parkraumuntersu-
chung im Quartier
„Waldeyer Str. /
Schmeddingstr.“**

28. März 2025

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Parkraumangebot	3
Tabelle 2:	Parkraumbelungsgrad (Bestand)	8
Tabelle 3:	Angebot an Radabstellanlagen	21
Tabelle 4:	Parkraumbelungsgrad der Radabstellanlagen	24
Tabelle 5:	Abwägung der verkehrlichen Eignung des Untersuchungsgebiets für eine Parkraumbewirtschaftung (Bestandssituation)	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet mit dem Verlauf der geplanten Veloroute	1
Abbildung 2:	Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum und auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen	4
Abbildung 3:	Parkraumangebot auf privaten Sammelanlagen	5
Abbildung 4:	Beschilderungsmöglichkeiten beim Gehwegparken (Verkehrszeichen 315-50 bis 53)	7
Abbildung 5:	Beispiel beidseitiges illegales Parken halb auf dem Gehweg (halbseitiges Gehwegparken) im Untersuchungsgebiet	7
Abbildung 6:	Belegung im Zeitverlauf	9
Abbildung 7:	Parkraumbelung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)	9
Abbildung 8:	Parkraumbelung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Werktag 02 Uhr (Freitag)	10
Abbildung 9:	Parkraumbelung nach Straßenabschnitten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)	11
Abbildung 10:	Parkraumbelungsgrad private Sammelanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)	12
Abbildung 11:	Parkraumbelungsgrad private Sammelanlagen, Werktag 2 Uhr (Freitag)	13
Abbildung 12:	Parkraumbelungsgrad private Sammelanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)	14
Abbildung 13:	Routenverlauf der Kennzeichenerfassung	15
Abbildung 14:	Anteil der Parkdauer an allen erfassten Fahrzeugen (Werktag, Donnerstag)	17
Abbildung 15:	Anteil der Parkdauer an allen erfassten Fahrzeugen (Wochenende, Samstag)	17

Abbildung 16:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen Werktags (Donnerstag)	18
Abbildung 17:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen am Wochenende (Samstag)	19
Abbildung 18:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen werktags und am Wochenende	20
Abbildung 19:	Vorderradhalter in Münster (Schmeddingstraße)	22
Abbildung 20:	Anlehnbügel in Münster (Institut für Pathologie)	22
Abbildung 21:	Angebot Radabstellanlagen	22
Abbildung 22:	Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 11 Uhr (Donnerstag)	24
Abbildung 23:	Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 15 Uhr (Donnerstag)	25
Abbildung 24:	Belegung der Radabstellanlagen, Werktag 2 Uhr (Freitag)	26
Abbildung 25:	Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 11 Uhr (Samstag)	27
Abbildung 26:	Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 15 Uhr (Samstag)	28
Abbildung 27:	Belegung der Radabstellanlagen, Wochenende 2 Uhr (Sonntag)	29
Abbildung 28:	Beispiel einer stark belegten Radabstellanlage (Zentrum für Zahn-, Mund und Kieferheilkunde)	29
Abbildung 29:	Wild abgestellte Fahrräder (Zentrum für Zahn-, Mund und Kieferheilkunde)	30
Abbildung 30:	Übersicht Planungen für die Erweiterung des Zentralklinikums	32
Abbildung 31:	Luftbild aktueller Zustand des Zentralklinikums	33
Abbildung 32:	Geplanter Zustand des Zentralklinikums	33
Abbildung 33:	Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip	40
Abbildung 34:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	41
Abbildung 35:	Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken	42
Abbildung 36:	Bewirtschaftungsgebiet	44
Abbildung 37:	Maßnahmen zu Radabstellanlagen	46
Abbildung 38:	E-Ladestationen im Untersuchungsgebiet, Bestand und Potenzialbereiche	48



Ramboll Smart Mobility DE

Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
T +49 30 302020-0