



Amt für Mobilität und Tiefbau

03.09.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Schulte

Telefon: 492-7236

SchultePatrick@stadt-muenster.de

Öffentliche Berichtsvorlage

Betrifft

Integriertes Parkraumkonzept - Zwischenbericht zum Umsetzungsstand

Beratungsfolge

15.09.2026	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
23.09.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

Gemäß Beschluss des Integrierten Parkraumkonzepts (V/0193/2024) im Jahr 2024 wurde entschieden, dass die Inhalte des Konzepts für die Stadt Münster als handlungsleitender Orientierungsrahmen für die weitere Zukunftsentwicklung und -gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Themenfeld Parken dienen sollen. Die konzeptionelle Gesamtidee des Integrierten Parkraumkonzepts folgt dabei dem Prinzip eines aktiven Managements des öffentlichen Raums im Sinne einer flächengerechten, stadtverträglichen und mobilitätsträgerübergreifenden Verteilung des Straßenraums. In diesem Zusammenhang wurde die Verwaltung mit der Umsetzung von insgesamt elf prioritären Maßnahmen beauftragt.

Im Folgenden wird diesbezüglich der derzeitige Umsetzungsstand dargestellt.

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

Kundinnen und Kunden stationsbasierter Carsharing-Angebote schaffen laut übereinstimmender Aussage verschiedener verkehrswissenschaftlicher Studien in hohem Umfang eigene Pkw ab und nutzen primär Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Lediglich für einzelne Fahrten und Wegezwecke benötigen sie die verlässliche Möglichkeit, ein gut erreichbares Carsharing-Fahrzeug nutzen zu können. Ein bedarfsgerecht ausgebautes Carsharing-Angebot hat folglich das Potenzial, den privaten Pkw-Bestand nachhaltig zu reduzieren. Insbesondere in dicht besiedelten Wohnquartieren mit erhöhtem Parkdruck, kann die Einrichtung von Carsharing-Stationen langfristig Abhilfe schaffen. Einschlägiger Studien zu Folge, ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug durchschnittlich ca. 14 Privatfahrzeuge.

Die Stadt Münster betrachtet stationsbasiertes Carsharing daher als sinnvolle Ergänzung des Umweltverbunds. Für Fahrten zu Zielen, die mit dem ÖPNV oder dem Rad nicht gut erreicht werden

können, sollen Bürgerinnen und Bürger unkompliziert und möglichst wohnungsnah auf ein Carsharing-Fahrzeug zugreifen können. Aus diesem Grund hat die Verwaltung zuletzt eine umfassende Konzessionsvergabe zur Nutzung von öffentlichen Flächen für die Einrichtung eines stationsbasierten Carsharing-Angebots durchgeführt. Teil dieses Verfahrens waren auch zahlreiche Standorte in den oben genannten dicht besiedelten Wohnquartieren. Im Kreuzviertel sind bis zum jetzigen Zeitpunkt bereits rund 30 Carsharing-Stellplätze, die von der Stadtteilauto Münster GmbH betrieben werden, eingerichtet worden. Im Südviertel bzw. Josefsviertel sind es 24 Stellplätze, im Hansaviertel acht und in Pluggendorf vier. Somit wurde die bedarfsgerechte Ausweisung umgesetzt. Weitere Stellplätze sollen in den kommenden Monaten folgen und auf neue Bedarfe angepasst werden. Die Maßnahme des Steckbriefs 3.7 wurde aufgegriffen und die Umsetzung ist abgeschlossen.

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

Gekennzeichnete Bereiche zum Laden und Liefern erleichtern Paket- und Lieferdiensten sowie ansässigen Betrieben das Be- und Entladen nach den geltenden Verkehrsregeln. Außerdem kann der Verkehrsfluss nachhaltig verbessert werden. Denn vielerorts kommt es immer wieder zu Behinderungen durch haltende Fahrzeuge in zweiter Reihe. Dies soll durch die Einrichtung neuer Lade- und Lieferzonen verhindert werden. Davon profitiert auch der öffentliche Nahverkehr. Denn auch Busse werden regelmäßig durch stehende Fahrzeuge und den daraus entstehenden Rückstau behindert. Die zusätzlichen Ladeflächen sollen diese Verzögerungen verringern.

So hat die Verwaltung im Juni 2026 entlang der Hammer Straße zwischen Ludgerikreisel und Geiststraße insgesamt sechs Lade- und Lieferzonen eingerichtet. Weitere Ladezonen sind an der Warendorfer Str. (auf Höhe der neu eingerichteten Umweltspur zwischen Dodostraße und Gereonstraße) sowie am Hansaring entstanden. An der Warendorfer Str. werden zukünftig weitere Ladezonen im Abschnitt zwischen Hohenzollernring und Schifffahrter Damm folgen. Außerhalb der Ladezeiten können die Flächen als reguläre Parkplätze genutzt werden.

Vorausgegangen ist den Planungen jeweils ein intensiver Austausch der Verwaltung mit den dort ansässigen Gewerbetreibenden. Langfristig ist es das Ziel, die Lade- und Lieferzonen hinsichtlich Kennzeichnung und Zeitumfang gesamtstädtisch einheitlich zu gestalten.

Die Maßnahmen der Steckbriefe 2.4 und 2.6 wurden aufgegriffen und die Umsetzung ist abgeschlossen.

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

Der kommunale Fahrradkontrolldienst (FKD) der Verkehrsüberwachung im Ordnungsamt der Stadt Münster hat seine Kapazitäten zuletzt zunehmend erhöht, um die große Anzahl störend abgestellter Fahrräder an Fahrradabstellanlagen auf dem Stadtgebiet zu regulieren bzw. Schrotträder zu entfernen. Der Schwerpunkt liegt zwar weiterhin auf dem Umfeld des Hauptbahnhofs, doch auch andere (Wohn-)Quartiere rücken zunehmend in den Fokus des FKD.

Während der Fahrradkontrolldienst 2020 noch 3.965 Räder aus dem Stadtgebiet beseitigte, stieg die Zahl bis 2025 auf 4.828. Künftig sollen auf diesem Weg bis zu 10.000 Fahrräder pro Jahr aus dem Stadtgebiet entfernt werden. Rund 80 Prozent davon werden als Schrotträder entsorgt. Die übrigen Fahrräder werden – etwa im Zuge von Baumaßnahmen – weiterhin zur Fundfahrradstation gebracht, dort zwischengelagert und, je nach Zustand, später versteigert oder verwertet. Es ist geplant, die Aktivitäten des FKD auch zukünftig auszuweiten.

Die Maßnahme des Steckbriefs 2.11 wurde aufgegriffen und die Umsetzung ist abgeschlossen.

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

Eine zonal differenzierte Anpassung der Parkgebühren auf Basis der Empfehlungen des Integrierten Parkraumkonzepts wurde mit der Vorlage V/0658/2025 beschlossen. Vorrangige Ziele waren, dass das Parken im Straßenraum teurer ist als im Parkhaus und das Parken auf innenstadtnahen Parkplätzen teurer als auf den randständigen Parkmöglichkeiten. Gemäß der Parkgebührenordnung wird das Parken in der Parkzone I – diese umfasst die Innenstadt - in der ersten Stunde 3,50 Euro kosten. Danach werden für jede weitere halbe Stunde 1,50 Euro fällig. In den innerstädtischen Parkhäusern kostet das Parken in der ersten Stunde 3 Euro und in jeder weiteren Stunde 2,50 Euro. Die Umsetzung an den PSA erfolgt(e) Anfang September 2026.

Die Maßnahme des Steckbriefs 2.1 wurde aufgegriffen und die Umsetzung ist abgeschlossen.

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

Angesichts der starken Auslastung der innerstädtischen Parkhäuser und Parkplätze an Adventsamtagen, hat sich in den vergangenen Jahren die Öffnung des Parkhauses Coesfelder Kreuz mit seinen 869 Stellplätzen und seiner guten Busanbindung an die Innenstadt etabliert. Insbesondere für Tagestouristen aus dem nördlichen und westlichen Umland sowie aus den Niederlanden bietet das Parkhaus Coesfelder Kreuz eine echte Alternative zur Nutzung altstadtnaher Parkmöglichkeiten. Da die innerstädtischen Parkhäuser und Parkplätze an Samstagen auch außerhalb der Adventszeit eine ca. 90 % erhöhte Auslastung gegenüber Werktagen aufweisen, ist das Parkhaus seit Mitte des Jahres 2025 wöchentlich an den Samstagen geöffnet. So soll das Kundenparken außerhalb der Innenstadt gebündelt werden und Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität neu geordnet werden. Darauf aufbauend ist ein Konzept zur zukünftigen Bewirtschaftung des Parkhauses erstellt worden, welches die Integration einer digitalen und automatisierten Bewirtschaftung vorsieht und demnach ohne Personal vor Ort zur Ausgabe von Tickets auskommt. In diesem Rahmen ist es den Nutzenden nun möglich, ein P+R-Ticket per Smartphone durch den Scan eines QR-Codes bzw. Eingabe einer Homepage und der damit verbundenen Weiterleitung an einen Webshop zu erwerben. Dieses kostet 5€ und ermöglicht neben dem Parken auch die Fahrt im Stadtbus für bis zu fünf Personen. Weitere Informationen sind der Vorlage V/0435/2026 zu entnehmen.

Die Maßnahme des Steckbriefs 3.1 wurde aufgegriffen und die Umsetzung ist abgeschlossen.

f) Umsetzung einer Zufahrtsregelung an der Königstraße für das Parkhaus Arkaden als Maßnahme zur Entspannung der Stausituation (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.8)

Seit dem Frühjahr 2025 regeln fünf stationär aufgestellte LED-Tafeln sowie an den hochfrequentierten Tagen ein Verkehrshelfer, die Verkehrssituation rund um die Königstraße bzw. rund um die Zufahrt zum Parkhaus Arkaden. Sobald das Parkhaus voll ist, weisen die digitalen Anzeigen darauf hin, dass die Königsstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt ist. In diesem Fall wird der Verkehr auf die Parkhäuser Engelschanze und Bahnhofstraße umgeleitet. So konnten lange Autoschlangen in der Königsstraße zunehmend verhindert werden. Lieferverkehre, Anliegerinnen und Anlieger sowie mobilitätseingeschränkte Personen sind von den temporären Sperrungen der Königsstraße ausgenommen. Auch Parkplätze für Personen mit Bewohnerparkausweis sowie Privatparkplätze bleiben weiterhin dauerhaft erreichbar. Verfügt das Parkhaus hingegen über freie Plätze, ist die Zufahrt ohne Einschränkungen möglich. Zugute kommt die Regelung insbesondere den Anliegerinnen und Anliegern, Kaufleuten sowie Besucherinnen und Besuchern der Königsstraße gleichermaßen.

Die Maßnahme des Steckbriefs 2.8 wurde aufgegriffen und die Umsetzung eingeleitet.

g) Prüfung der Einführung zusätzlicher Bewohnerparkzonen im Kreuzviertel (vgl. Maßnahmensteckbrief 2.2)

Derzeit arbeitet ein Planungsbüro an einer umfassenden Parkraumuntersuchung zur potenziellen Einführung von Bewohnerparken im Kreuzviertel. In diesem Rahmen wird das vorhandene Parkraumangebot sowie deren Auslastung im Detail ermittelt, die gewerblichen Nutzungen im Quartier erhoben sowie darauf aufbauend eine Bedarfsermittlung und eine Parkraumprognose aufgestellt. Ein finales Gutachten mit entsprechenden Handlungsempfehlungen soll der Verwaltung im Q4 2026 vorliegen, sodass anschließend die Umsetzung vorbereitet werden kann. Zum jetzigen Zeitpunkt hält die Verwaltung die Einrichtung einer potenziellen Bewohnerparkzone im Kreuzviertel im Q3 2027 für realistisch. Neben dem Kreuzviertel ist auch das südliche Südviertel Teil der oben beschriebenen Untersuchung.

Die Maßnahmen des Steckbriefs 2.2 wurden aufgegriffen und die Umsetzung eingeleitet.

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

Die Vereinheitlichung der Beschilderung in allen bestehenden und neuen Bewohnerparkzonen ist bereits angelaufen. In diesem Rahmen wird angestrebt, sämtliche bestehende Bewohnerparkzonen außerhalb des Promenadenrings in das Mischprinzip zu überführen und dort Parkraumbewirtschaftungszonen einzurichten. In der Parkzone F (Südviertel) ist diese Umstrukturierung bereits abgeschlossen. Folgen werden die Bewohnerparkzone H (Hansaviertel) und K (Mauritz/Erpho). Die neu entstandenen bzw. zeitnah entstehenden Bewohnerparkzonen in Pluggendorf sowie im Erphoviertel wurden bzw. werden von Beginn an im Mischprinzip eingerichtet. Dies hat den Vorteil, dass die Bewohnenden der Quartiere noch stärker bevorrechtigt werden und der Parkdruck nachhaltig gesenkt wird. Denn ohne Bewohnerparkausweis ist das Parken in diesen Quartieren lediglich für maximal zwei Stunden mittels Parkscheibe oder per Besucherparkausweis ohne zeitliche Begrenzung möglich. Für ortsfremde Dauerparkende, Einpendelnde oder (Tages-)Touristen ist das dortige Parken folglich weniger attraktiv. Die Bewohnenden der jeweiligen Quartiere wurden durch die Verwaltung im Vorfeld der Maßnahmen frühzeitig und ausführlich informiert. Für Rückfragen, Beschwerden und Anregungen wurde im Amt für Mobilität und Tiefbau eine entsprechende Sammelstelle eingerichtet, deren Mitarbeitende den Anwohnenden sowohl telefonisch als auch per Mail zur Verfügung stehen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass sich die Parksituation für die Bewohnenden merklich verbessert hat und die Chance auf einen wohnortnahen Parkplatz für den eigenen Pkw deutlich gestiegen ist.

Die Maßnahme des Steckbriefs 2.2 wurde aufgegriffen und die Umsetzung eingeleitet.

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

Zum jetzigen Zeitpunkt ist angedacht, das Pilotprojekt zur Aufwertung des öffentlichen Stadtraums an der Heilig-Kreuz-Kirche mit der potenziellen Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Kreuzviertel durchzuführen. Auch wenn die Maßnahmen getrennt voneinander zu betrachten sind, gibt es einige Synergie-Effekte die genutzt werden sollen.

Die Maßnahme des Steckbriefs 1.3 wurde aufgegriffen und die Umsetzung eingeleitet.

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

In diesem Zusammenhang sind beispielsweise die Umstrukturierungen des Parkraums am Hansaring und auch im Herz-Jesu-Viertel („Klein-Muffi“) zu nennen. Diese hatten zur Folge, dass nun sowohl breitere Fahrbahnen, als auch breitere Rad- und Fußwege zur Verfügung stehen und nun die Barrierefreiheit erhöht wurde. Denn in „Klein Muffi“ wurden sowohl zugeparkte Gehwege explizit in den Blick

genommen als auch kritische Kurven- und Kreuzungsbereiche, an denen in der Folge Halteverbote eingerichtet wurden.

Darüber hinaus steht bei jeder Neu- bzw. Umplanung von Straßenzügen der Umweltverbund und folglich auch die Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende im Mittelpunkt der Planungen. So wurde beispielsweise zuletzt auch in der Kanalstraße das Parken neu geordnet, sodass dort nun nur noch parallel zur Fahrbahn und nicht mehr senkrecht aufgesattelt geparkt werden darf. Die Folge sind auch dort deutlich breitere und weitestgehend barrierefreie Gehwege.

Die Maßnahme des Steckbriefs 1.1 wurde aufgegriffen und die Umsetzung eingeleitet.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat