

## Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt / Hbf-Bereich



## **Impressum**

Herausgeber: Stadt Münster  
Stadtplanungsamt/Abt. Verkehrsplanung

Redaktion/Text: Stadtplanungsamt/Abt. Verkehrsplanung  
Dr.-Ing. Friedrich-Wilhelm Oellers, Andreas Pott

Datenaufbereitung/  
Grafiken: Peter Hoyer, Franz Möller

Layout: Stadtplanungsamt

Druck: Joh. Burlage , Münster

Auflage: 500, November 2002

## **Parkraumkonzept Münster 2010 - Altstadt/Hbf-Bereich Gliederung**

	Seite
<b>1. Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2. Grundlagen</b>	<b>5</b>
<b>3. Entwicklung des Parkraumangebotes Altstadt/Hbf-Bereich (1993 - 2002)</b>	<b>8</b>
<b>4. Analyse und Beurteilung des vorhandenen Parkraumangebots und der Kennzahlen der Parkraumnutzung Münster 2001/2002</b>	<b>9</b>
<b>5. Zielkonzept Parken Münster 2010</b>	<b>17</b>
5.1 Verkehrskonzept Altstadt/Innenstadt	17
5.2 Entwicklung des öffentlichen Stellplatzbedarfs	17
5.3 Zielkonzept Parken 2010 (Planung)	20
5.4 Maßnahmeprogramm 2002 – 2010	27
<b>6. Stellplatz-Satzungen</b>	<b>28</b>
<b>7. Parkleitsystem und Verkehrssystemmanagement</b>	<b>29</b>
<b>8. Finanzierungskonzept</b>	<b>30</b>
<b>9. Fazit und Empfehlungen</b>	<b>31</b>

## Übersicht Abbildungen

	Seite
Abb. 1: Leitziele und Handlungsprogramm des Parkraumkonzepts Innenstadt 1993	3
Abb. 2: Verkehrsleitbild Münster 2010	6
Abb. 3: Parkraumangebot 2002 im öffentlichen Verkehrsraum Altstadt/Hbf	7
Abb. 4: Einzugsbereiche der vorhandenen und geplanten Parkplätze/Parkhäuser	10
Abb. 5: Stellplatzverteilung (heute/geplant) in den Sektoren der Altstadt	11
Abb. 6: Prozentuale Auslastung an einem mittleren Werktag (Montag bis Donnerstag)	13
Abb. 7: Prozentuale Auslastung an einem mittleren Samstag	13
Abb. 8: Behindertenstellplätze in der Altstadt (2002)	16
Abb. 9: Stellplatzentwicklung und Prognose der öffentlich zugänglichen Stellplätze mit Anwohner- und Behindertenparken	18
Abb. 10: Stellplatzentwicklung und Prognose der öffentlich zugänglichen Stellplätze für Besucher und Kunden (ohne Anwohner- und Behindertenparken)	19
Abb. 11: Zielkonzept Parken 2010	21
Abb. 12: Präsentation der Stellplätze im Internet am Beispiel der Stadt Düsseldorf	30

## Übersicht Tabellen

	Seite
Tab. 1 Anzahl der öffentlichen Stellplätze in der Altstadt/Hbf-Bereich	8
Tab. 2 Verhältnis Anwohner Stellplätze zu ausgegebenen Sonderberechtigungen	15

## Übersicht Anlage

Anlage 1.1	Stellplatzangebot in der Altstadt/Hbf-Bereich 1993
Anlage 1.2	Stellplatzangebot in der Altstadt/Hbf-Bereich 2002
Anlage 1.3	Zu- und Abnahme Stellplatzangebot 1993-2002
Anlage 1.4	Bürgerumfrage 2001
Anlage 2	Verfahren zur Parkraumbedarfsermittlung und Ergebnisse von Untersuchungen
Anlage 3.1	Stellplatzauslastung und Kennwerte Parkhaus Aegidiimarkt
Anlage 3.2	Stellplatzauslastung und Kennwerte Parkplatz Hindenburgplatz
Anlage 3.3	Stellplatzauslastung und Kennwerte Parkplatz Hörsterstraße/Korduanenstraße
Anlage 3.1	Stellplatzauslastung und Kennwerte Parkhaus Theater
Anlage 3.1	Stellplatzauslastung und Kennwerte Parkhaus Bahnhofstraße
Anlage 4	Prognose Stellplatzentwicklung 2010

## 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Rat der Stadt Münster hat gemäß dem Antrag der CDU-Fraktion an den Rat Nr. 20/99 „Für ein zukunftsfähiges, innerstädtisches Parkraumkonzept ohne Scheuklappen“ die Verwaltung mit der **Fortschreibung des Parkraumkonzeptes** 1993 beauftragt.

Die regelmäßig durchgeführte Bürgerumfragen der Stadt Münster - eine repräsentative 1 % Stichprobe mit ca. 2000 befragten Personen ab 18 Jahren wurden 1998 - 2001 um die Beurteilung des „Angebots an Parkplätzen in der Innenstadt“ erweitert. Laut den Bürgerumfragen sind seit 1998 bis 2001 über 60 % aller Befragten mit dem Parkraumangebot in der Innenstadt "nicht zufrieden" oder "völlig unzufrieden". Hinsichtlich der Zufriedenheit mit den abgefragten Lebensbedingungen weist das Angebot an Parkplätzen bei den Bürgern kontinuierlich die geringste Zufriedenheit von allen abgefragten 20 Themen auf (Anlage 1.4). Damit wird deutlich, dass auch **aus Sicht der Bürger der Stadt ein erheblicher Handlungsbedarf in der Verbesserung des Parkraumangebots in der Altstadt/Innenstadt** gesehen wird.

Integriert in den **Verkehrsbericht 1993** mit den weiteren Bausteinen

- „Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Altstadt“,
- Standortkonzept „Umsteigeanlagen in Münster“,
- die Stadt-Umland-Problematik,
- das Verkehrskonzept Münster: Planungen von der Region zur Altstadt

wurde das bisherige "**Parkraumkonzept Innenstadt 1993**" mit der Vorlage 824/93 vom Rat der Stadt Münster im Mai 1994 beschlossen.

In den Grundaussagen ist auch heute das "**Standortkonzept Umsteigeanlagen**" aus dem Verkehrsbericht 1993 noch planungsrelevant. Dieses baut auf das "Zonenmodell Münster/Münsterland" auf, nach dem der Stadt-Umland-Verkehr nach Münster - je nach der Qualität der regionalen ÖPNV-/SPNV-Verbindungen - möglichst nah am Beginn der Fahrt in der Region Umsteigemöglichkeiten (P+R-Anlagen) vorfindet, um auf Bus - oder Bahn umsteigen zu können. Von daher kommt im Stadtgebiet von Münster dem Angebot an P+R-Anlagen am 2. Tangentenring nur eine Ergänzungsfunktion für die Pendler zu, die in ihren Straßen- und ÖPNV-Verbindungen nach Münster in der Region schlechte Umsteigebedingungen vorfinden.

Erfahrungen im normalen Werktagsverkehr und im Vorweihnachtsverkehr mit dem stärksten Kfz-Pendlerverkehrsaufkommen von und nach Münster zeigen, dass **P+R-Angebote in Münster nur in Hochspitzenzeiten nachgefragt und genutzt werden**. P+R-Angebote in Münster werden im begrenztem Umfang genutzt an den Standorten Weseler Straße und Coesfelder Kreuz, die mit GVFG-Mittel gebaut worden sind. Von hier bestehen bereits im vorhandenen Stadtbus-Liniennetz eine 10-Minuten-Standardverbindung zur Altstadt/zum Hauptbahnhof.

Eine Sonderrolle nehmen der am Albersloher Weg neu geschaffene P+R-Parkplatz an der Theodor-Scheiwe-Straße (Sept. 2002) und die beiden Parkhäuser am Albersloher Weg (Stadthaus3 und Cineplex) mit zusammen über 1000 Stp ein. Diese Stellplätze können - **für Großveranstaltungen in der Altstadt** - als **gutes Parkraum-Ergänzungsangebot** (z.B. bei Stadtfesten, Giro Italia, Vorweihnachtsverkehr) genutzt werden, da auch an diesen Standorten bereits der Buslinienverkehr im 10-Minutentakt direkte Verbindungen zur Altstadt (Hbf und Bült) bietet.

In der **Erprobung** ist weiterhin **der Einsatz eines Bus-Shuttle-Verkehrs aus dem Bereich Halle Münsterland/Albersloher Weg** in die Altstadt und zurück, der erstmals im

Dezember 2001 eingerichtet worden ist. Die Nachfrage-Entwicklung im Verhältnis zu den relativ hohen Kosten eines zusätzlichen Bus-Shuttle-Verkehrs - ca 10.000 € für 4 Tage - wird weiter positiv verfolgt.

Bei der **Entwicklung des Parkraumkonzepts Innenstadt** wurde grundsätzlich überprüft und berücksichtigt,

- **wie groß das Kfz-Zielverkehrsaufkommen** (absolut gesehen) **in die Altstadt** und in die Innenstadt ist und
- **wie sich der Kfz-Verkehr** nach den Verkehrsprognosen des Verkehrskonzepts Innenstadt unter Berücksichtigung der Förderung der Verkehre des Umweltverbundes (Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV) **weiter entwickelt**.

Im **Jahre 1990** lag das Kfz-Verkehrsaufkommen mit Ziel Altstadt bei 29.200 Kfz-Fahrten/Tag mit dem PKW, wobei ca. 40 % von Besuchern/Kunden/Geschäftsfahrten aus dem Umland unternommen worden sind.

Bis zum **Jahre 2000** ist der Kfz-Zielverkehr in die Altstadt nach den Berechnungen des Verkehrsmodells Münster auf inzwischen 33.300 Kfz-Fahrten/Tag angestiegen, wobei der Anteil des Stadt-Umland-Verkehrs auf 47 % (ca. 18.000 Kfz-Fahrten/Tag) zugenommen hat.

Nach den **Verkehrsprognosen 2010** zum FNP 2010 **wird**

- **kein wesentlicher Anstieg des Kfz-Zielverkehrs aus dem Umland in die Altstadt** erwartet, wenn die geplanten weiteren Verbesserungen im SPNV (z.B. Umsetzung des ITF2-Fahrplans) realisiert werden.
- **Innerstädtisch** weist das Verkehrsmodell für 2010 **eine Verringerung des Kfz-Verkehrs zur Innenstadt** aus, da mit der Stadtrandwanderung der Wohnbevölkerung und der besseren Versorgung in den Außenbezirken der Stadt sich die Ziele der Außenstadtteilbewohner ebenfalls nach außen verlagern.

**In der Konsequenz muss für die Parkraum-Bedarfsprognose bis 2010 mit keinem erhöhten Stellplatzbedarf aus der allgemeinen Kfz-Entwicklung, wohl aber infolge neuer Nutzungen in der Altstadt gerechnet werden.**

Das im Rahmen des Verkehrsberichts 1993 aufgestellte und beschlossenen **Parkraumkonzept Innenstadt 1993** weist folgende Handlungsfeldern auf:

- A: Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze (Gebührenpflicht, Gebührenstaffelung)
- B: Parkraumbewirtschaftung der privaten Stellplätze (Ablösesatzung, Stellplatz-, Beschränkungs-Satzung „Stellplatz-Verzichtssatzung“)
- C: Sicherstellung des qualifizierten Parkraumbedarfs nach Nutzergruppen (Parkraumbedarf für oberzentrale Einrichtung und Kunden, Anwohner Parksonderrechte etc.)
- D: Gewährleistung der Erreichbarkeit der öffentlichen Parkplätze (Standortoptimierung der Stellplätze, Einrichtung Parkleitsystem,)

Dieses **Zielkonzept Parken Innenstadt** aus dem Verkehrsbericht 1993 hat in den wesentlichen Zielaussagen **weiterhin Gültigkeit und ist die Grundlage des Verwaltungshandelns** (Abb. 1).

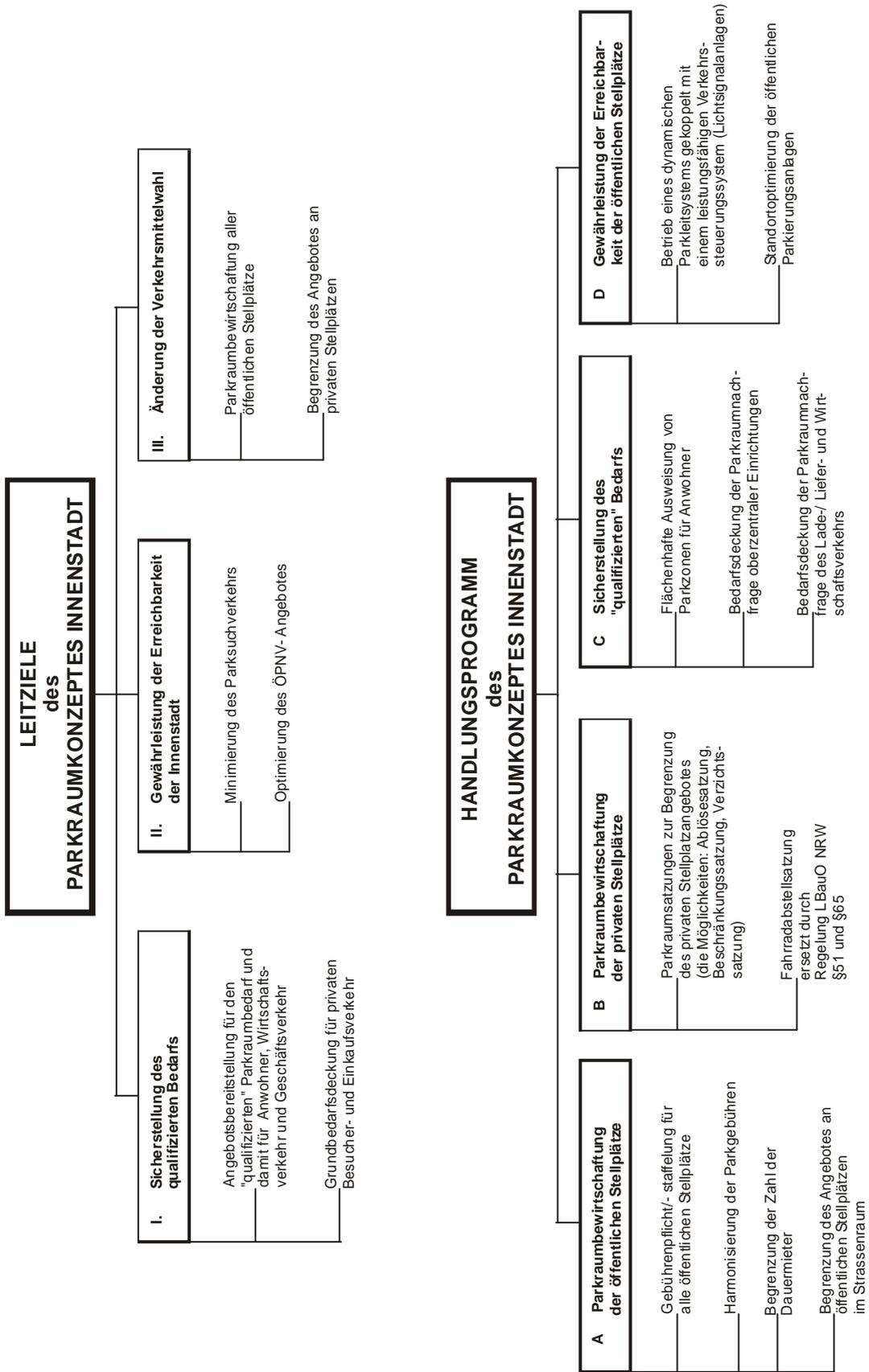


Abb. 1: Leitziele und Handlungsprogramm des Parkraumkonzeptes Innenstadt 1993

Die mit den **Handlungsfeldern A und B** eingeführte bzw. weiterentwickelte

- A) "flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze",
- B) die "Gewährung von Parksonderrechte für Bewohner (neue Bezeichnung für Anwohner seit dem 1.1.2002)" zur Stärkung und Sicherung der Wohnfunktion in der Altstadt/Innenstadt

und die nach wie vor **gültigen Stellplatz- und Gebühren-Satzungen** haben sich grundsätzlich bewährt. Es wurde bei diesen Handlungsfeldern bis heute ein guter Standard erreicht. Aufgrund der erzielten Erfolge mit diesen Bausteinen des 1993 entwickelten, umfassenden Parkraumkonzepts Innenstadt müssen diese Handlungsfelder A und B in der jetzt vorgelegten Fortschreibung des Parkraumkonzeptes gegenüber 1993 nicht fortgeschrieben werden.

**Sie gelten weiterhin als Bestandteile des Verkehrs- und Parkraumkonzepts Innenstadt/Altstadt.**

Die rückläufige Stellplatzentwicklung in den letzten 10 Jahren und die geplante städtebauliche Entwicklung zur Stärkung der Altstadt mit angestrebten Neubebauungen auf heute noch ebenerdigen Parkplätzen - z.B. im Bereich Sparkassenareal, in der Königsstraße, Stubengasse, Asche, Hörsterstraße/Korduanenstraße und im Bereich Hindenburgplatz, Georgskommende u.a. - erfordern die Fortschreibung der Parkraumkonzeption für die Altstadt und im Hbf-Bereich in den Handlungsfeldern

**C ) „Sicherstellung des qualifizierten Parkraumbedarfs“** und

**D ) „Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Parkplätze“;**  
hier: **Standortoptimierung.**

Das neue **Parkraumkonzept Münster 2010 Bereich Altstadt/Hbf-Bereich** verfolgt deshalb schwerpunktmäßig die **folgenden Ziele:**

- Dem Trend der Stellplatzentwicklung in den letzten Jahren entgegenwirken und den **qualifizierten Parkraumbedarfs** auch für zukünftige Entwicklungen zur Stärkung der Altstadt/Gesamtstadt an geeigneten, nachfragegerechten Standorten sicherstellen.
- **Raum für städtebauliche Entwicklungen schaffen** durch eine Verlagerung von bisherigen Parkplatznutzungen, die zum Teil nur ungünstig angefahren werden können, zugunsten von zentralen Parkhäusern am ersten Tangentenring.
- Die auch im Parkraumkonzept 1993 geforderte **Lageoptimierung** der angebotenen öffentlichen Stellplätze in der Altstadt unter **Berücksichtigung der erkennbaren Nachfrageentwicklung** umzusetzen.

Im Rahmen der Aufstellung des neuen **Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/Hbf – Bereich** wird

- die vorhandene öffentliche Stellplatzsituation (Angebot und Nachfrage) und die Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Altstadt/Hbf-Bereich analysiert,
- eine **Bedarfsprognose** für öffentliche Parkbauten und eine umfassende **Standortuntersuchung** für potenziell geeignete Standorte durchgeführt und
- ein **Zielkonzept Parken** für das Prognosejahr **2010** abgeleitet.

Das Zielkonzept baut auf der im Jahre 2001 von einer Projektgruppe der Verwaltung durchgeführten Standortuntersuchung von insgesamt 13 potenziellen Untersuchungsbereichen und den im ersten und zweiten Zwischenbericht „Parkraumkonzept Altstadt“ (Vorlage 526/2000 und 265/2001) getroffenen Entscheidungen im Rat der Stadt Münster auf.

## 2. Grundlagen

Ausgehend vom Gesamtverkehrsplan Münster 1986 (GVP 1986) ist unter Berücksichtigung des ÖPNV-Förderprogramms Münster 1991 und dem Verkehrsbericht 1993 mit folgenden innovativen externen und internen Schwerpunktprojekten sowie dem ersten Nahverkehrsplan Münster 1998 ein Verkehrsleitbild Münster für das Zieljahr 2010 formuliert worden. Auf der nachfolgenden Abbildung 2 ist das mit dem ersten Nahverkehrsplan 1998 als Entwurf veröffentlichte **Verkehrsleitbild Münster 2010** abgebildet. Abgeleitet aus dem Oberziel, die Erreichbarkeit des Oberzentrums Münster sowie die Mobilität eines jeden Bürgers in den Grunddaseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen langfristig zu sichern, sind breit angelegte Ziele und Handlungsfelder abgeleitet worden.

Die definierten **Handlungsfelder berücksichtigen alle Verkehrsträger** und bilden die Grundlage für neue Konzepte, Programme und Maßnahmen, um die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus der Region zu sichern. Es sind die ein- und ausfließenden Verkehrsströme möglichst optimal und stadt- und umweltgerecht abzuwickeln. Für die Innenstadt/Altstadt sollen für die Bewohnern und die vorhandenen Einrichtungen sowie für die neuen Siedlungs-/Entwicklungsschwerpunkte eine ausreichende Erschließung wie auch eine leistungsfähige, umweltgerechte und funktionsfähige, sowohl stadtbezirksübergreifende, wie innenstadtbezogene Verkehrsanbindung geschaffen werden.

Die einzelnen Handlungsfelder und daraus abgeleitete Konzepte, Programme und Maßnahmen werden deshalb nicht isoliert betrachtet sondern ergänzen sich mit den unterschiedlichsten Wechselwirkungen zu dem entworfenen Verkehrsleitbild Münster 2010.

Ein innerhalb dieses Verkehrsleitbildes definiertes Handlungsfeld ist der **ruhende Verkehr (Parken)**. Als im Altstadt- und Verkehrsentwicklungsplan integrierter Baustein wird mit diesem Schlussbericht das bestehende Parkraumkonzept aus dem Jahr 1993 an neuere Entwicklungen angepasst und für den Prognosehorizont 2010 fortgeschrieben und weiter entwickelt.

Das **Parkraumkonzept Münster 2010 - Altstadt/Hbf-Bereich** liefert

- **Planungs- und Entscheidungshilfen** für die zukünftige Bebauung von heute noch ebenerdigen Parkplätzen in der Altstadt und
- **Standortempfehlungen für die Lage und Größe neuer Parkbauten**, um eine für die Kunden und Besucher der Altstadt nachfragegerechte Versorgung mit öffentlich nutzbaren Parkraum sicherzustellen.

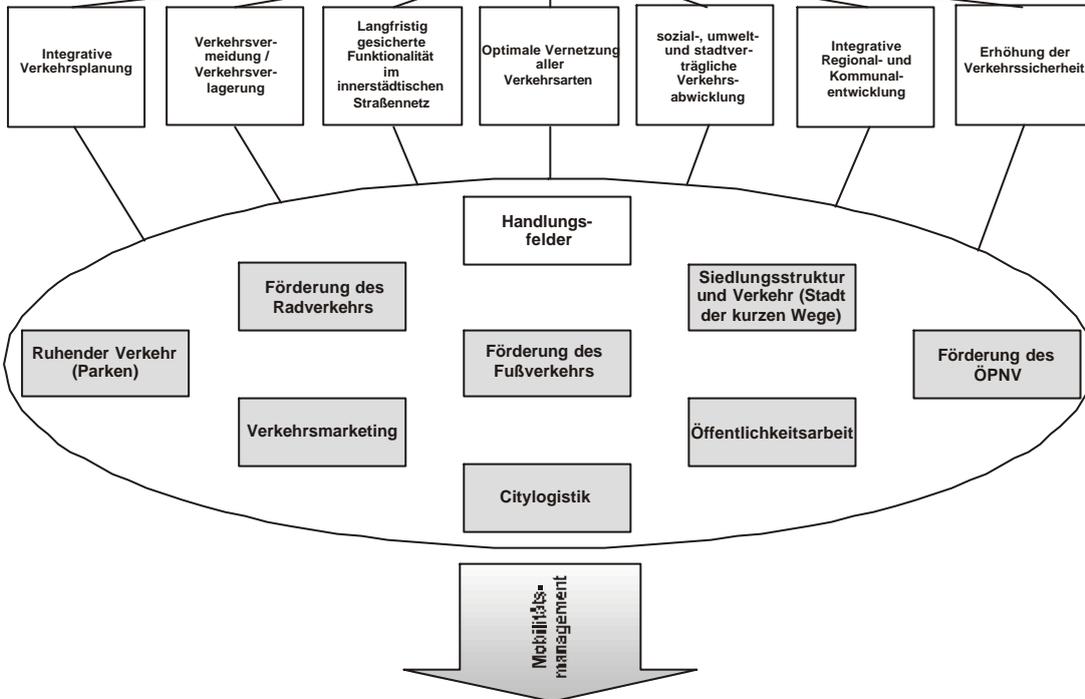
Weiterhin bleiben die bestehenden **Satzungen zur Parkraumbewirtschaftung** (Parkgebührensatzung, Ablösesatzung und Parkraumbeschränkungssatzung) und die **Beschlüsse zur Sicherstellung der Parkraumversorgung der Bewohner** der Altstadt/Innenstadt durch die Gewährung von Parksonderechten weiterhin integrierter Bestandteil des **umfassenden Parkraumkonzepts Innenstadt** aus 1993.

# Verkehrsleitbild Münster 2010

**Oberziel:**

Die Mobilität eines jeden Bürgers zur Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeitsstätten, Freizeitanlagen, Versorgungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten muß langfristig sichergestellt werden.

**Ziele:**



Konzepte - Programme - Maßnahmen						
Mobilitätsberatung u. -service	Car-Sharing	Tempo 30-Zonen	Pförtneranlagen	Organisation eines Zustellservice	Wohnen ohne Auto	autoarme Innenstadt
	Einführung des Gemeinschaftstarifes	Schulwegsicherung	Reduzierung des Liefer- und Entsorgungsverkehrs		Ausbau von Mobilstationen	
	Verbesserung des ÖPNV in der Altstadt	Sicherung eines Straßennetzes für Gefahrguttransporte		Entwicklung neuer Kooperations- und Belieferungsformen im Wirtschaftsverkehr		
	Optimierung der Verkehrslenkung / Verkehrsweisung		Reduzierung von Unfallschwerpunkten		Optimierung des Radwegenetzes	
	fußgänger-/ radfahrerfreundliche Altstadt		Münster.mobil		Parkraumkonzept	
	Parkraumbewirtschaftung		Sicherung eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes		Optimierung des Fußwegenetzes	
Umsetzung der SPNV-/ ÖPNV- Nahverkehrspläne kommunal / regional						

Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Abteilung 61.3.1----- 15.04.1997, Zeder

Abb. 2 : Verkehrsleitbild Münster 2010

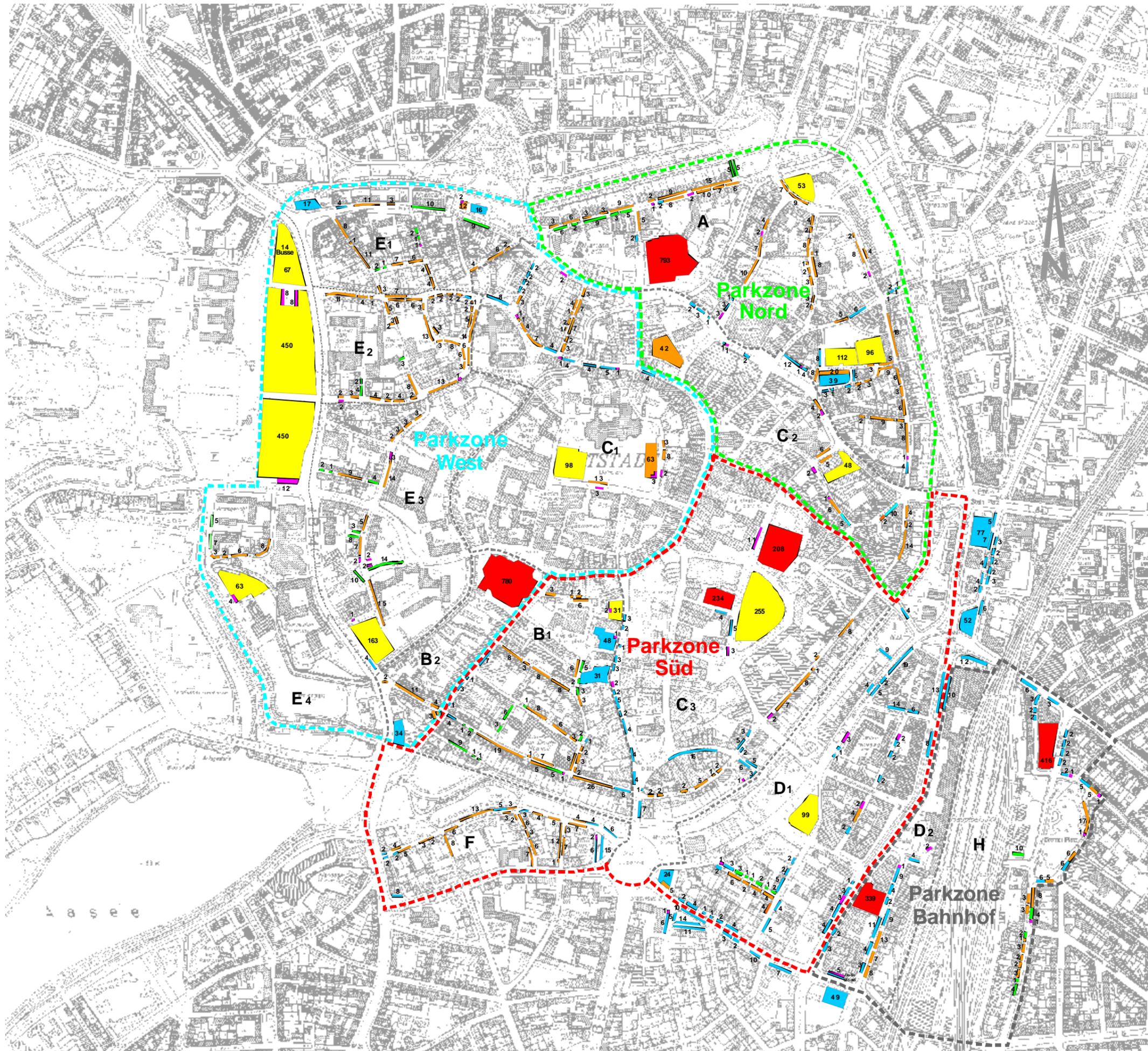
Quelle: Erster Nahverkehrsplan Stadt Münster Veröffentlicht „Beiträge zur Stadtforschung. Stadtentwicklung. Stadtplanung 3/98)

# Parkraumkonzept Münster 2010

## Bereich - Altstadt/ Hbf

Parkraumangebot  
im öffentlichen  
Verkehrsraum  
Altstadt/Hbf  
2002

- Parkhaus
- Parkplatz
- P.-Uhren/ P.-Automaten
- P.-Ausweis
- P.-Behinderte (gebührenfrei)
- Parkenfrei



**Bewohner-Parkzonen**

	A	B	C	D	E	F	H	Summe
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span>	793	780	442	339			416	2.770
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span>	261	31	401	99	1.193			1.985
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: cyan; border: 1px solid black;"></span>	80	136	167	233	43	53	43	755
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span>	281	159	257	57	322	114	58	1.248
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: magenta; border: 1px solid black;"></span>	11	4	39	19	48	2	4	127
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span>	37	41		10	88		21	197
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.463</b>	<b>1.151</b>	<b>1.306</b>	<b>757</b>	<b>1.694</b>	<b>169</b>	<b>542</b>	<b>7.082</b>

**Parkzonen**

	Nord	West	Süd	Bahnhof	Summe
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span>	793	780	442	755	2.770
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span>	309	1.291	385	0	1.985
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: cyan; border: 1px solid black;"></span>	140	94	415	106	755
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span>	411	547	204	86	1.248
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: magenta; border: 1px solid black;"></span>	21	58	41	7	127
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span>	37	88	51	21	197
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.711</b>	<b>2.858</b>	<b>1.538</b>	<b>975</b>	<b>7.082</b>

Stand: 11.2002

Stadtplanungsamt 61 3 3 Tel.492-6172-73

Ablage L:\Verkehrsdaten\Parkdaten\Parken\Parken\_Innenstadt\_2002

Abbildung 3

### 3. Entwicklung des Parkraumangebotes Altstadt/Hbf-Bereich (1993 - 2002)

Die Parkraumnachfrage und die Belegung/Auslastung der öffentlichen Stellplätze in der Altstadt und im Hauptbahnhofsgebiet wurde durch die GfK Marktforschung in Nürnberg im Oktober 1993 umfangreich untersucht.

Zu Planungszwecken wird das vorhandene Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum von der Verwaltung jährlich erfasst und dokumentiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt für den Altstadt-Hauptbahnhofsgebiet (im Westen und Norden begrenzt durch die Promenade, im Osten durch die Friedrichstraße/Hafenstraße<sup>1</sup>) die Anzahl der öffentlichen Stellplätze in den Jahren 1993 und 2002 im Vergleich:

Parkmöglichkeiten	Stellplätze 1993	Stellplätze 2002	Differenz
In Parkhäusern	2.724	2.770	46
auf Parkplätzen	2.093	1.985	-108
an Parkuhren/Parkautomaten	1.081	755	-326
Gebührenfreie Stellplätze	468	197	-271
Zwischensumme	6.366	5.707	-659
Bewohnerstellplätze	834	1.248	414
Behindertenstellplätze	100	127	27
Zwischensumme	934	1375	441
Summe	7.300	7.082	-218

Tabelle 1: Anzahl der öffentlichen Stellplätze in der Altstadt/Hauptbahnhof  
(Quelle: Stadtplanungsamt)

Von 1993 bis 2002 sind in der Summe 218 Stellplätze in der Altstadt ersatzlos entfallen. Der freien allgemeinen Nutzung sind 659 Stellplätze (auf Parkplätzen, an Parkuhren/Parkautomaten und Gebührenfreies Parken) entzogen worden, von denen 441 Stellplätze in Bewohner- und Behindertenplätze umgewandelt wurden, da in der Altstadt eine extreme Unterversorgung der Bewohner mit Parkraum besteht. Weiterhin sind entsprechend dem 1993 beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzept 271 bisher gebührenfreie Stellplätze am Straßenrand in gebührenpflichtige oder Bewohner-Stellplätze umgewandelt worden.

In der Abbildung 3 ist die **räumliche Verteilung des Stellplatzangebots im öffentlichen Verkehrsraum** für das Jahr 2002 mit den einzelnen Gebietsabgrenzungen detailliert dargestellt. In der Anlage 1.1 und 1.2 sind die Tabellen mit der Stellplatzverteilung in den einzelnen Bewohnerparkzonen im Jahr 1993 und 2002 aufgeführt. Die Zu- und Abnahme von 1993 bis 2002 für die einzelnen Zonen zeigt die Anlage 1.3. Die Zunahme der Stellplätze in Parkhäusern resultiert aus der Umwandlung der bisher mit Parkuhren bewirtschafteten Parkplätze im Erdgeschoss des Parkhauses Bremer Platz in „normale“ Parkhausplätze, die jetzt mit Schranken und einem Kassenautomat bewirtschaftet werden. Die größten Veränderungen haben sich im Martiniviertel mit einem Rückgang der öffentlich zugänglichen Parkgelegenheiten um 147 Plätze ergeben. Als Ursache ist hier die erfolgte Teilbebauung des Parkplatzes Hörsterstraße mit 88 entfallenden Stellplätzen und durchgeführte

<sup>1</sup> (Parkzonen: A Martiniviertel; B Aegidiiviertel, C1 bis 3 Domplatz/Ludgerstraße/Stubengasse, D Hauptbahnhof, E1 bis 4 Hindenburgplatz/Georgskommende, F Am Kanonengraben/Ludgerplatz und H Bremer Platz)

Änderungen bei den Bewohnerparksonderrechten im Bereich Breul und Neubrückenstraße zu nennen. Die Abnahme der allgemein zugänglichen Stellplätze im Bereich Domplatz um 111 Stellplätze sind im Wesentlichen auf die Umwandlung des Parkplatzes Apostelkirche und westlicher Domplatz in Bewohnerstellplätze zurückzuführen.

#### **4. Analyse und Beurteilung des vorhandenen Parkraumangebots und der Parkraum-Ausnutzung Münster 2002**

##### Fußläufige Einzugsbereiche der bestehenden Parkhäuser und größeren Parkplätze

Von den Parkraumnutzern wird neben einer guten Anfahrbarkeit mit dem Kraftfahrzeug die Qualitäten der Parkmöglichkeiten (Parkplatz/Tiefgarage/Parkhaus, Beleuchtung, Rampenbereite etc.) und eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Ziele als wichtiges Merkmal für die Auswahl des Parkplatzes/Parkhaus genannt. Als fußläufige Entfernung für das Ziel (bei Wegeketten für das erste Ziel) wird von den Nutzern laut den Erfahrungen auch aus anderen Städten ein Radius von 300 bis 400 Meter Fußweg akzeptiert. Darüber hinaus nimmt bei der Mehrzahl der Nutzer die Akzeptanz stark ab und es wird ein anderes Parkhaus/Parkplatz genutzt, auch wenn dies einen längeren Anfahr mit dem Kraftfahrzeug bedeutet. In der Abbildung 4 sind die Einzugsbereiche der in 2002 bestehenden größeren Parkhäuser und Parkplätze dargestellt. Es wird deutlich, dass die Einzugsbereiche der bestehenden Parkhäuser und Parkplätze die Parkraumnachfrage in der südlichen Altstadt (Ludgeristraße, Marienplatz) und zum Teil in den nordöstlichen Bereich der Altstadt (Salzstraße) bisher (qualitativ/quantitativ) nur unzureichend abdeckt.

##### Stellplatzverteilung in der Altstadt im Bestand (2002)

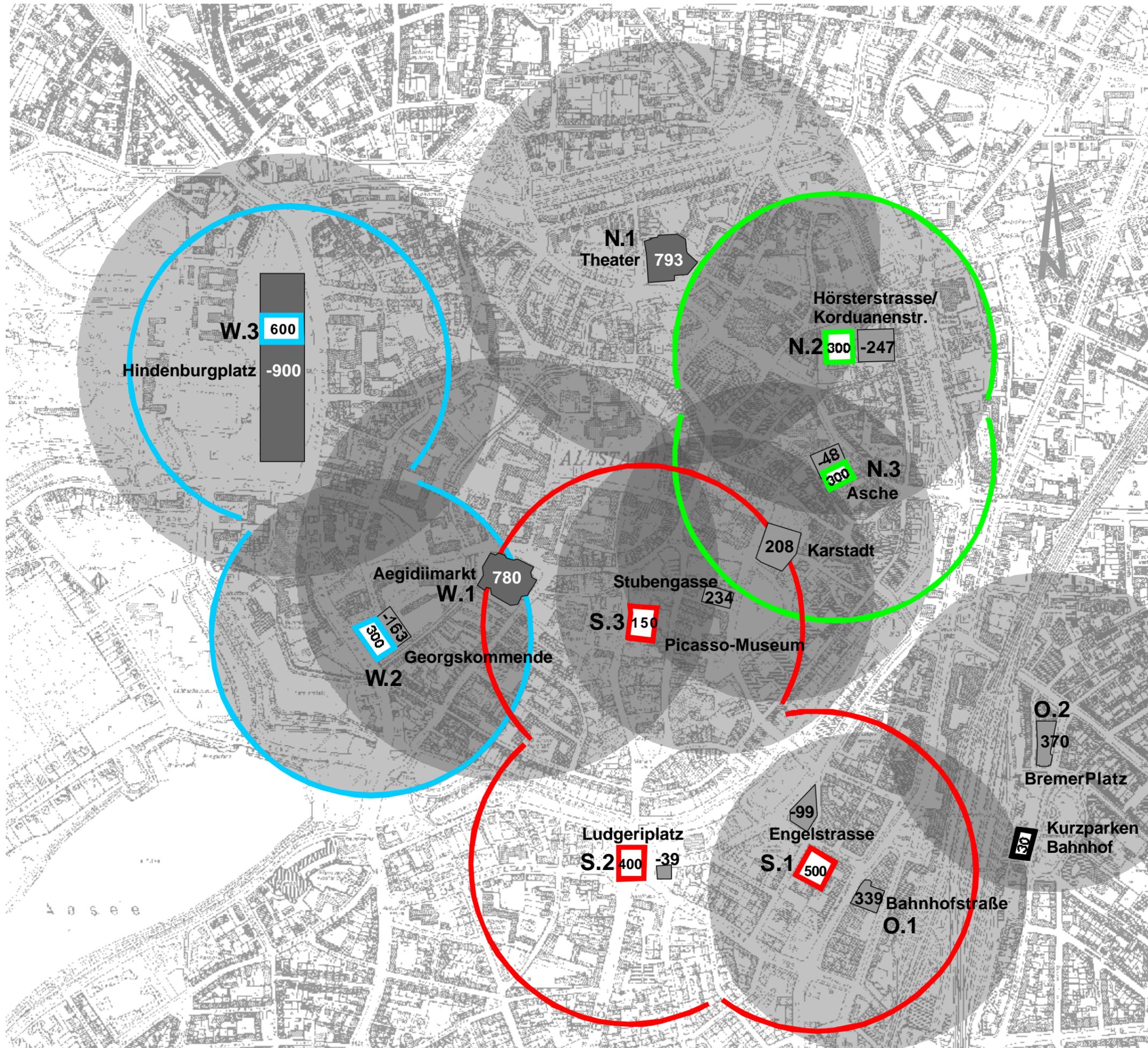
In der Analyse und Beurteilung der verkehrlichen Anfahrmöglichkeit von den Hauptzufahrtstraßen und der städtebaulichen Situation zeigt sich, dass im Parkraumkonzept vier Nachfragebereiche nach öffentlichen Stellplätzen unterschieden werden sollten:

- A) Südliche Altstadt mit den Einzugsbereichen Ludgeristraße- Königstraße- Hammer Straße ...
- B) Nördliche Altstadt mit dem Einzugsbereich der 1. Nordtangente und Einkaufsbereich Salzstraße - Drubbel - Spiekerhof ...
- C) Westliche Altstadt mit dem Hindenburgplatz – Georgskommende – Universitätsbereich Schloss/Domplatz
- D) Hauptbahnhofsgebiet (östliche Altstadt)

Die in der Abbildung 5 nach diesen Bereichen aufbereitete räumliche Stellplatzverteilung in der Altstadt zeigt eine heute unausgewogene, teilweise nicht nachfragegerechte räumliche Verteilung der öffentlichen Stellplätze. Bei annähernd gleicher räumlicher Größe der drei Bereiche südliche, nördliche und westliche Altstadt verfügt der **westliche Sektor** der Altstadt (Hindenburgplatz) mit 2858 Stellplätzen über fast doppelt so viel Stellplätze wie der südliche Sektor mit 1538 Stellplätzen. Diese unausgewogene Stellplatzverteilung zwischen dem westlichen und südlichen Bereich im Bestand steht im krassen Widerspruch zu den im GfK-Gutachten bereits 1993 aus den vorhandenen Nutzungen abgeleiteten Stellplatzbedarf.

# Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/ Hbf-Bereich

## Einzugsbereiche der Parkhäuser und Parkplätze



### Parkhäuser/Tiefgaragen

- P > 8 00 Stellplätze (vorh.)
- P < 4 00 Stellplätze (vorh.)
- 100 P in der Planung

### Direkter Fußläufiger Einzugsbereich

- Radius 300-400m  
ca. 4-5 Min. Fußweg  
(vorhandene PP/PH)
- Radius 300m  
ca. 4 Min. Fußweg  
(PH in der Prüfung)

### Vorhandene und neue Parkhaus/Standorte

- S.1 Engelstrasse** (500 Stpl.)
- S.2 Ludgeriplatz** (400 Stpl.)
- S.3 Picasso-Museum** (150 Stpl.)
- N.1 Theater**
- N.2 Hörsterstrasse/  
Korduanenstr.** (max. 300 Stpl.)
- N.3 Asche** (max. 300 Stpl.)
- W.1 Aegidiimarkt**
- W.2 Georgskommende** (max. 300 Stpl.)
- W.3 Hindenburgplatz** (600 Stpl.)
- O.1 Bahnhofstraße** (ca. 30 Stpl.)
- O.2 Bremer Platz**



# Parkraumkonzept Münster 2010

## Bereich - Altstadt/ Hbf

Stellplatzverteilung Altstadt/Hbf  
Parkhäuser/Tiefgaragen

- P >=600 Stellplätze (Bestand)
- P < 400 Stellplätze (Bestand)
- 100 P in der Planung
- P Option

- G = Anzahl der Gesamtstellplätze
- P = Nur öffentliche Parkhäuser und Parkplätze

### Parkbereich

- nördliche Altstadt
- südliche Altstadt
- westliche Altstadt
- Bahnhofsbereich

### Vorhandene und neue Parkhaus/Standorte

- S.1 Engelstrasse (500 Stpl.)
- S.2 Ludgeriplatz (400 Stpl.)
- S.3 Picasso-Museum (150 Stpl.)

- N.1 Theater
- N.2 Hörsterstrasse/ Korduanenstr. (max. 300 Stpl.)
- N.3 Asche (max. 300 Stpl.)

- W.1 Aegidiimarkt
- W.2 Georgskommende (max. 300 Stpl.)
- W.3 Hindenburgplatz (600 Stpl.)

- O.1 Bahnhofstraße (ca. 30 Stpl.)
- O.2 Bremer Platz

- A Landeshaus
- B Stückgutbahnhof

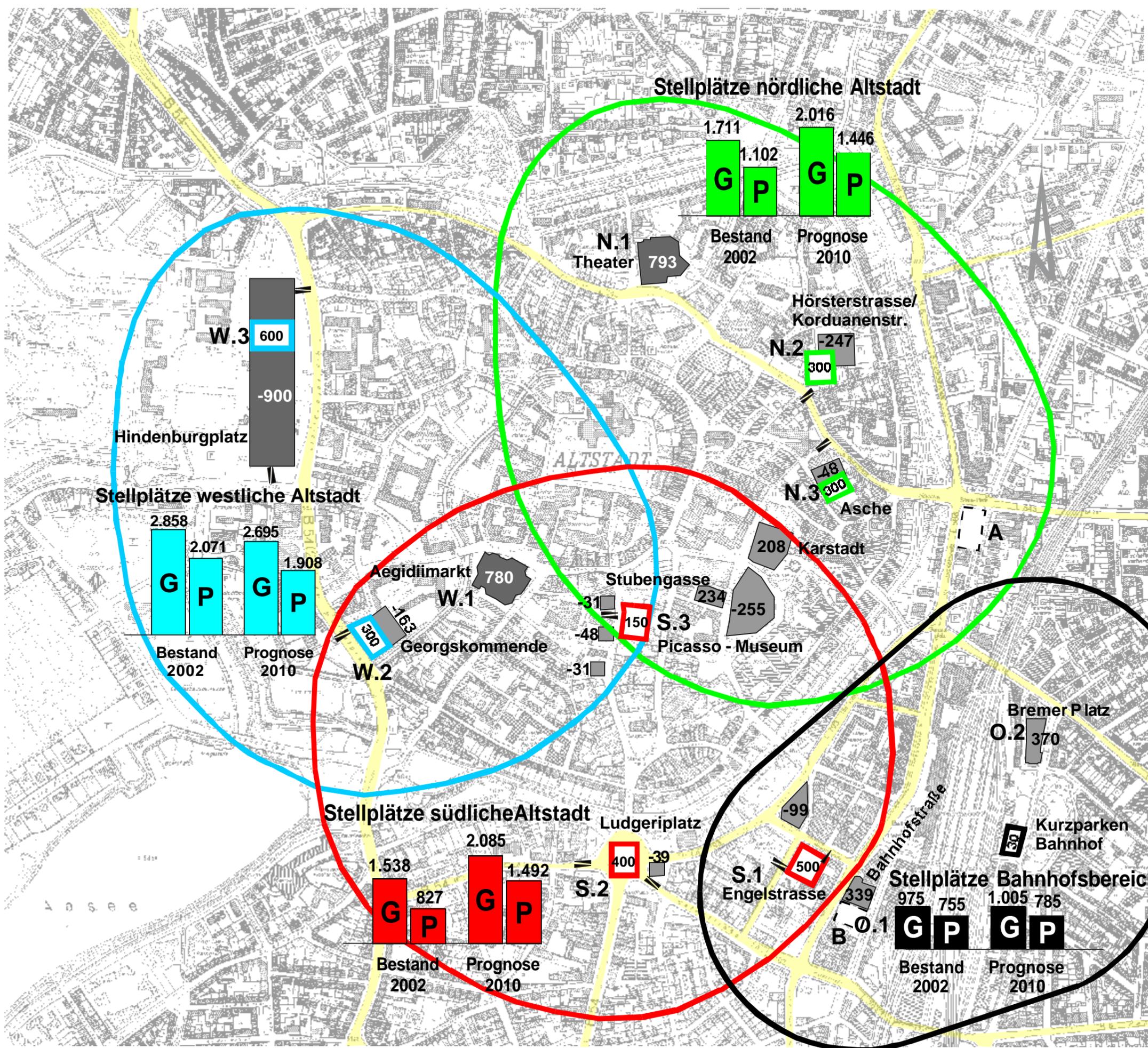


Abbildung 5

Laut dem GfK-Gutachten gibt es 1993 für die Altstadt insgesamt ein ausreichendes Parkraumangebot bei 7000 öffentlich nutzbaren Stellplätzen, allerdings mit einem **Fehlbedarf von ca. 670 Stellplätzen im südlichen Altstadtbereich** (vgl. GfK-Gutachten Seite 53 Tabelle 11, Parkzählbezirke C3 und D) und einem deutlichen Überangebot an Stellplätzen im westlichen Sektor der Altstadt. Die Ergebnisse des GfK-Gutachten sind im Grundsatz auch heute noch in den Grundaussagen relevant, da die stadtstrukturellen Berechnungsgrundlagen sich bis heute nicht entscheidend geändert haben.

Der **nördliche Bereich der Altstadt** verfügt über 1711 Stellplätze, mit denen die Angebotssituation weitgehend gedeckt werden kann, allerdings mit Defiziten für die Versorgung des Einkaufsbereichs Salzstraße.

Im **Bahnhofsbereich** steht mit 975 Stellplätzen ein ausreichendes Parkraumangebot für die östliche Altstadt und Kunden des Hbf zur Verfügung. Das ausreichende Parkraumangebot für Lang- und Kurzparker im Bereich Hauptbahnhof wird bestimmt durch die beiden Parkhäuser Bremer Platz und Bahnhofstraße. Als nicht befriedigend wird die Möglichkeit des Kurzparken im Kiss & Ride (Anfahrt/Abholen von Bahnkunden) angesehen. Hierzu sind Planungen für die **Ostseite des Hbf** in Angriff genommen worden

Noch deutlicher wird das Missverhältnis der Angebotsverteilung zwischen dem westlichen und dem südlichen Bereich der Altstadt, wenn die Stellplätze am Straßenrand und Bewohner- und Behindertenstellplätze ausgeblendet werden und nur die von Kunden und Besucher vorwiegend genutzten größeren Parkhäuser und Parkplätze betrachtet werden. Mit 2071 Stellplätzen im westlichen Bereich, 1102 Stellplätzen im nördlichen Bereich, 827 Stellplätzen im südlichen Bereich sowie 755 Stellplätzen im Bahnhofsbereich verfügt der westliche Bereich über das mit Abstand größte Stellplatzkontingent (vgl. Abb. 5).

### **Auslastung und Kennzahlen von ausgewählten Parkhäusern und Parkplätzen**

Von den im Jahr 2002 ausgewiesenen öffentlich zugänglichen ca. 5700 Stellplätzen sind 4.259 Stellplätze in den Parkhäusern und größeren Parkplätzen an das Parkleitsystem der Stadt Münster angeschlossen.

Im städtischen **Parkleitsystem** sind für jedes angeschlossene Parkhaus/Parkplatz für alle Tage im Jahr die Tagesganglinien abgespeichert. Für das vollständig vorliegende Jahr 2001 wurde anhand von ausgewählten Parkhäusern und Parkplätzen stichprobenartig die Tagesganglinien und Auslastungen verglichen. Dabei zeigte sich, dass abgesehen von den schwächer ausgelasteten Sommermonaten Juli und August und dem Dezember, mit deutlich höheren Auslastungen, in den betrachteten Stichproben die Monate Januar bis Juni und September bis November annähernd gleiche Auslastungen und Tagesganglinien aufwiesen. Mit dem Ziel, übliche Nachfrageschwankungen in den einzelnen Monaten und zufällige Ereignisse an einzelnen Tagen auszugleichen, sind für die betrachteten Parkhäuser und Parkplätze die mittlere Auslastungen und Tagesganglinien für die einzelnen Wochentage von Januar bis November ohne die Monate Juli, August und Dezember gebildet worden.

Die dann betrachteten Auslastungen und Ganglinien für die Werkzeuge Montag bis Donnerstag zeigten ebenfalls einen annähernd gleichen Verlauf und ähnliche Tagesganglinien, wobei der Donnerstag von diesen Tagen in der Summe die höchsten und gegenüber den Montag bis Mittwoch in den Abendstunden eine höhere Auslastung und einen spätere Abnahme der Auslastung zeigte. Wegen des ähnlichen Verlaufes wurden die Daten für die

Werktage Montag bis Donnerstag ebenfalls zusammengefasst. Auf die Darstellung der Auslastung und Tagesganglinien von Freitagen, die in den Nachmittagsstunden einen anderen Verlauf zeigen, wurde verzichtet.

Die nachfolgenden Abbildungen 6 und 7 zeigen die **mittlere prozentuale Auslastung** und die **Tagesganglinien der Belegung** für einen **mittleren Werktag** (Montag bis Donnerstag) und einen **mittleren Samstag** für die ausgewählten Parkhäuser Aegidiimarkt, Theater, Karstadt, Stubengasse (vormals Horten/Westfalen), Bremer Straße, Bahnhofstraße und der angeschlossenen Parkplätze Stubengasse, Hörsterstraße/Korduanenstraße (hier städtischer und privater Teil), Georgskommende und Hindenburgplatz, die als Altstadtangebot zusammengefasst wurden. Einzelergebnisse für einzelne Standorte sind beispielhaft in den Anlagen 3.1 ff dargestellt.

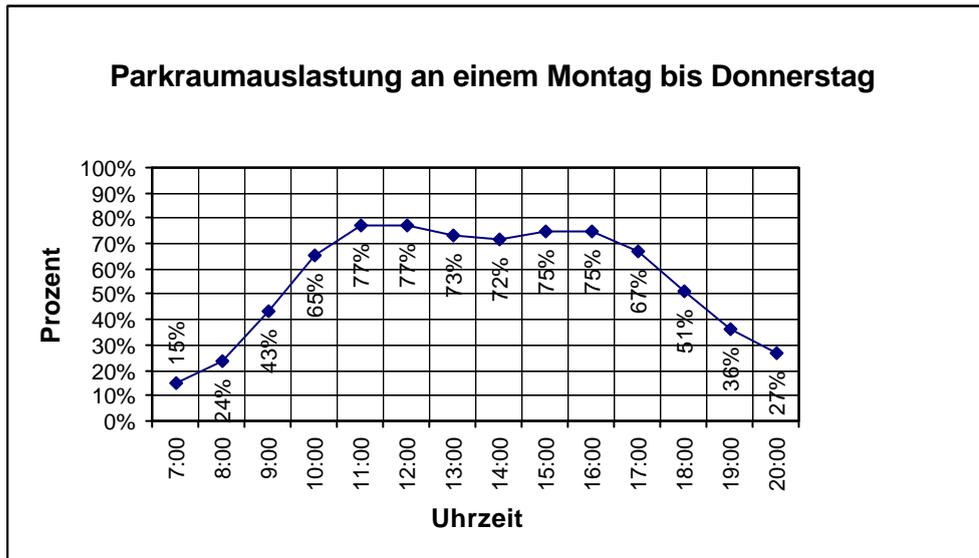


Abb. 6: Prozentuale Auslastung der zusammengefassten Parkhäuser (Aegidiimarkt, Theater, Karstadt, Stubengasse, Bremer Straße, Bahnhofstraße und der Parkplätze Stubengasse, Hörsterstraße/ Korduanenstraße, Georgskommende und Hindenburgplatz) für einen mittleren Montag bis Donnerstag.

Im Mittel zeigt sich derzeit für diese Parkhäuser und Parkplätze im maßgeblichen Zeitraum zwischen 11.00 Uhr und 18.00 Uhr eine **hohe durchschnittliche Auslastung** an einem **mittleren Werktag** (Montag bis Donnerstag) zwischen 70 bis 80 %.

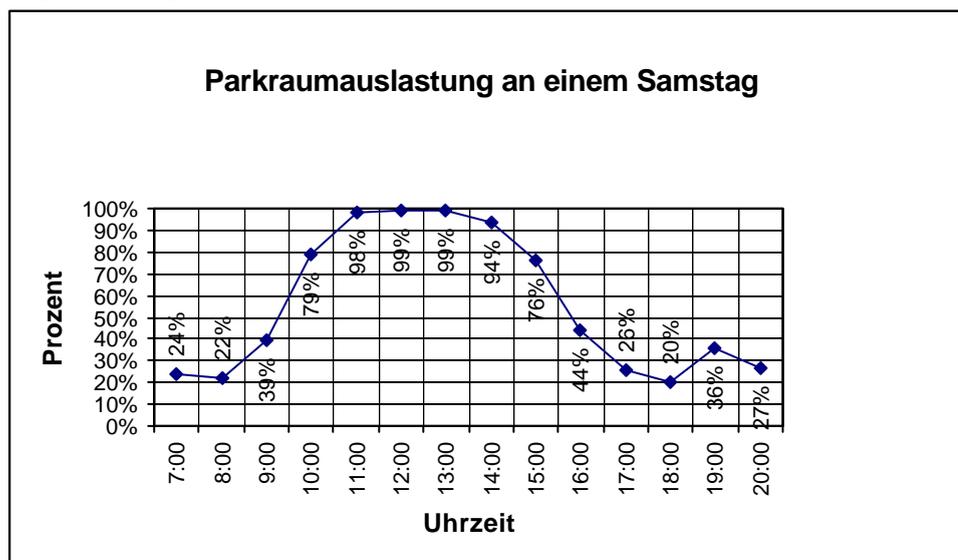


Abb. 7: Prozentuale Auslastung der zusammengefassten Parkhäuser (Aegidiimarkt, Theater, Karstadt, Stubengasse, Bremer Straße, Bahnhofstraße und der Parkplätze Stubengasse, Hörsterstraße/ Korduanenstraße, Georgskommende und Hindenburgplatz) für einen mittleren Samstag

An einem **mittleren Samstag** ist heute im maßgebenden Nachfrage-Zeitraum von 10.00 bis 16.00 Uhr **eine Vollaustattung** von 93 Prozent an den erfassten Parkhäusern und Parkplätzen festzustellen.

In der Anlage 3 sind für die Parkhäuser Aegidiimarkt, Theater, Bahnhofstraße und die Parkplätze Hindenburgplatz und Hörsterstraße/Korduanenstraße die Stellplatzauslastung und Kennwerte angegeben. Danach ist festzustellen, dass **samstags** nur noch sehr geringe Parkraumreservierungen in den öffentlichen Parkhäusern und Parkplätzen vorhanden sind, die Auslastungen liegen - bis auf dem Parkplatz Hindenburgplatz - bei über 95 %. **Werktags** liegt die Auslastung im PH Aegidiimarkt, auf dem Stubengassen-PP und Hörsterplatz bei über 75 %, mittelhohe Belegungen (60 - 70%) sind am PH Theater und PH Bahnhofstraße ermittelt worden. Ausreichende freie Stellplätze bietet nur der Hindenburgparkplatz, der nur im Mittel zu 40% ausgelastet ist.

Der Hindenburgplatz mit ca. 1000 Stellplätzen weist eine Auslastung von maximal 40 - 60 Prozent auf; selbst in der Spitzenstunde am Samstag sind in der Regel nie mehr als 500 bis 600 Stellplätze belegt. Zu diesem Parkplatz hat die GfK-Untersuchung aufgezeigt, dass die Nutzer dieses Parkplatzes überwiegend Ziele im näheren Umfeld (Gericht, Universität etc.) und nur ein geringer Teil Ziele in der Altstadt aufsuchen. Der eigentlich angestrebte Ausgleich des Stellplatzdefizits im südlichen Altstadtbereich durch das bestehende Stellplatz-Überangebot im Bereich Hindenburgplatz tritt wegen der nicht akzeptierten längeren Fußwegen zu den Altstadtzielen nicht ein. Selbst im Vorweihnachtsverkehr mit der Spitzennachfrage stehen auf dem Hindenburgplatz immer noch freie Stellplätze werktags zur Verfügung, obwohl der mittlere Teil für Reisebusse reserviert ist und damit nur ca. 50% der vorhandenen Stellplätze auf dem Hindenburgplatz für PKW angeboten werden.

### Bewohnerstellplätze

Entsprechend des Parkraumkonzeptes Innenstadt 1993 und ergänzender Beschlüsse ist eine 50 %ige Bewirtschaftung der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum mit Ausweisung von Sonderparkrechten für Bewohner in der Altstadt/Hbf-Bereich und in den vom Pendlerdruck betroffenen angrenzenden innenstadtnahen Wohngebieten fast flächendeckend realisiert. Gleichzeitig wurde sichergestellt, dass Handwerker und ortsansässige Gewerbetreibende Ausnahmegenehmigungen für ihre Geschäftsfahrzeuge auf Antrag erhalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit Stand 2002 auch in der Abbildung 3 räumlich aufgeführten Bewohnerstellplätze in den Parkzonen und die Stand 31.01. 2002 ausgegebenen Sonderparkberechtigungen.

Zone	Martiniviertel	Aegidiiviertel	Domplatz/Ludgeristr./ Stubengasse	Hauptbahnhof	Hindenburgplatz/ Georgskommende	Summe
	A	B	C	D	E	A - E
Ausgewiesene Stellplätze für Bewohner	281	159	257	57	322	1076
Ausgegebene Sonder- Berechtigungen für Bewohner	523	359	882	250	680	2694

Tabelle 2: Verhältnis Bewohnerstellplätze zu ausgegebenen Sonderparkberechtigungen

Es wird deutlich, dass in den Parkzonen Martiniviertel (A), Aegidiiviertel (B) und Hindenburgplatz/Georgskommende näherungsweise auf zwei ausgestellte Sonderberechtigungen ein ausgewiesener Bewohnerstellplatz kommt. Die Parkzonen Domplatz/Ludgeristraße/Stubengasse (C) und Hauptbahnhof (D) weisen eine noch schlechtere Verteilung auf. Hier ist jedoch zu beachten, dass Bewohner mit den ausgestellten Sonderberechtigungen auch auf Stellplätzen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten parken dürfen.

Die hohe Diskrepanz zwischen ausgewiesenen Flächen für Bewohnerstellplätze im öffentlichen Straßenraum und die Zahl der ausgegebenen Parkausweise für Anwohner zeigt, dass nach wie vor eine **Bedarfsdeckung der Parkraumnachfrage der Bewohner in der Altstadt nur zum Teil möglich ist**, aber auch im begrenzt nutzbaren Straßenraum nur zum Teil weiter verbessert werden kann (vgl. auch Empfehlungen in Kap. 5 Zielkonzept, Abschnitt "Bewirtschaftung der noch bestehenden gebührenfreien Stellplätze"). Hier müssen die Bewohner und Gewerbetreibende verstärkt auf die Parkhäuser verwiesen werden.

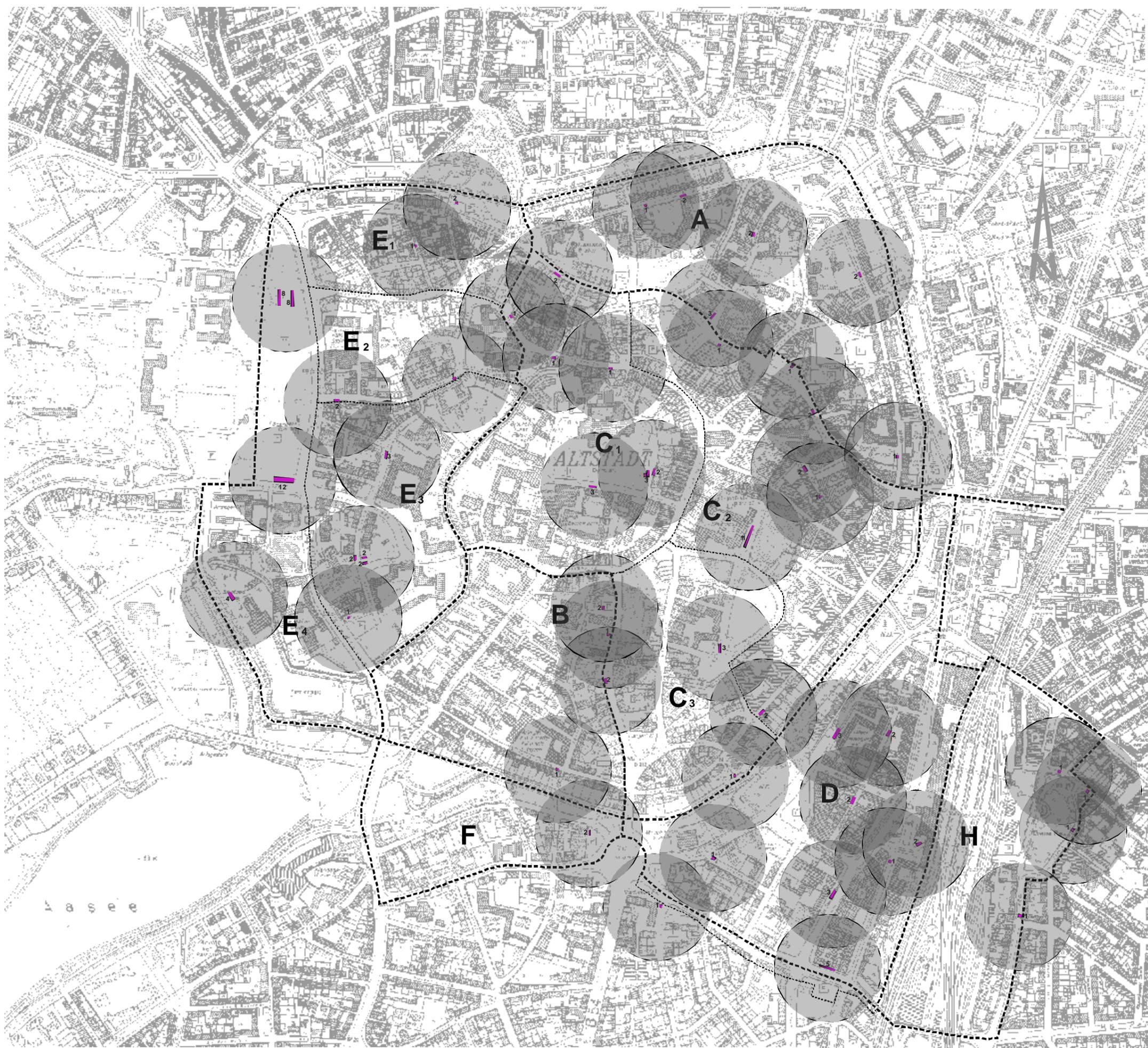
### Behindertenstellplätze

In der Abbildung 8 ist die **räumliche Verteilung der Behindertenstellplätze** dargestellt. Abgesehen vom bestehenden Defizit im Bereich Aegidiistraße und der oberen Salzstraße wurde mit den ausgewiesenen Behindertenstellplätzen eine räumlich annähernd gleichmäßige Verteilung im Untersuchungsgebiet Altstadt/Hbf-Bereich erreicht. Von Studierenden des Institutes für Geographie der WWU-Münster mit Herrn Dr. Peter Neumann wurde in diesem Jahr eine Befragung zum Thema Behindertenstellplätze durchgeführt. Die Ergebnisse wurden der Kommission zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderungen am 09.07.2002 vorgestellt. Auf die Frage, an welcher Stelle (in der Innenstadt) Behindertenstellplätze fehlen, benannten jeweils ca. 25 Prozent der befragten Nutzer von Behindertenstellplätzen den Bereich Bahnhof und Domplatz. Die Heinrich-Brüning-Straße, der Bereich Aegidiimarkt, Drubbel und Theater wurden mit jeweils ca. 7 bis 8 Prozent genannt.

**Hier wird die Verwaltung bemüht sein, ein besseres flächendeckendes Angebot an ausgewiesenen Sonderstellplätzen für Behinderte in den o.g. Straßenbereichen auszuweisen** (vgl. auch Kap. 5 Zielkonzept, Abschnitt "Bewirtschaftung der noch bestehenden gebührenfreien Stellplätze").

# Parkraumkonzept Altstadt Stand 2002

Behindertenstellplätze  
im öffentlichen Verkehrsraum  
ohne Parkhäuser



- A - H** Parkzonen
-  P-Behinderte (gebührenfrei)
-  Radius 100mFußweg



Abbildung 8

## 5. Zielkonzept Parken Münster 2010

Das Zielkonzept Parken Münster 2010 stützt sich weiterhin auf die Beschlüsse des Rates zum Zonenmodell Münster / Münsterland auf den Verkehrsbericht 1993, auf das Verkehrskonzept Altstadt und den Rahmenplan Altstadt.

### 5.1 Verkehrskonzept Altstadt/Innenstadt

Zur Verbesserung der Verkehrssituation und Erlebnisqualität in der Altstadt wird weiterhin das Ziel verfolgt, innerhalb des ersten Tangentenringes das Verkehrsaufkommen **an nicht-notwendigen Kfz-Verkehren in der Altstadt** auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Hierfür ist ein Netz von verkehrsberuhigten Straßen (Typ A, B) definiert. Die kostenfreien Parkangebote für Dauerparker (vorwiegend im Ausbildungs- und Berufsverkehr) werden aufgegeben, das Kurzparken im Einkaufs- und Besucherverkehr im öffentlichen Straßenraum wird auf ein altstadtverträgliches Maß begrenzt. Dieser Nutzerkreis soll auf die bestehenden und geplanten zentralen Parkhäuser am ersten Tangentenring bzw. soweit wie möglich auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verwiesen werden.

Ergänzt wird diese Verkehrskonzept für die Altstadt durch das im Verkehrsbericht 1993 entwickelte "**Zonenmodell Münster/Münsterland**". Das Zonenmodell will verschiedene Angebote anbieten, damit ein Pendler aus dem Umland nach Münster in drei Zonen geeignete Angebote zum Umstieg auf den SPNV/ÖPNV nutzen kann. Das Zonenmodell sieht die nachfolgenden Umsteigemöglichkeiten vor:

- **Umstieg in der Region** schon am Beginn der Fahrt durch gute SPNV- Und Schnellbus-/Regionalbusverbindungen nach Münster.
- Am **Außenstadtrand von Münster** wird an den **Vorortbahnhöfen** ein Ein- und Umstieg entwickelt und ausgebaut.
- An dem **äußeren Innenstadtrand** (am 2. Tangentenring) werden attraktive Umsteigeanlagen (Park-and-Ride, Park-and-Bike, Bike-and-Ride) an **Bushaltestellen** mit kurzer Busfolge/Reisezeit zur Innenstadt angelegt.
- Am **Altstadtrand** soll ein **Parkring** mit den zentralen Parkmöglichkeiten geschaffen werden, von dem aus die fußläufige Erschließung der Altstadt angeboten wird.

**Notwendige Kfz-Verkehre** sollen weiterhin im den verkehrsarmen Straßen der Altstadt möglichst uneingeschränkt zugelassen werden. Hierzu zählen Bewohnerverkehre, Handwerker- und Lieferservice, Geschäfts- und Wirtschaftsverkehr sowie Busse und Taxen.

### 5.2 Entwicklung des öffentlichen Stellplatzbedarfs

Zur Ermittlung des **Parkraumbedarfs** der Altstadt/Hbf-Bereich gibt es keine "Berechnungsformel", die quantitativ eindeutig berechnen lässt, wieviele öffentliche Stellplätze für einen ganzen Stadtbereich konkret benötigt werden. Das liegt in erster Linie daran, dass bei der (theoretischen) Ermittlung des Stellplatzbedarfs die sehr heterogene Bestandsnutzung der Altstadt und des Hauptbahnhofsgebietes für mehrere Nachfragegruppen (Berufstätige, Einkaufskunden, Besucher ...) ,die in der Praxis auftretende Bildung von Wegeketten der Parkkunden (mehrere Erledigungen mit einem Parkvorgang) und die Mehrfachnutzungen der Parkierungsanlagen sich realistisch nur sehr schwer nachbilden lassen. Eine weitere wesentliche Unbekannte sind die Vielzahl von individuellen und persönlichen Einflussfaktoren beim Nutzerverhalten (wie z.B. Qualitätsmerkmale des Kfz-Verkehrs, des ÖPNV ..., die Lagegunst und Erreichbarkeit der Stellplätze, Bewohnerparkregelungen und

Stellplatzsätzen), die eine Rolle spielen. Die bisher verwendeten Berechnungsverfahren (vergleiche Verkehrsbericht 1993) zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs sind in der Anlage 2 erläutert.

**Von daher bleibt es vornehmlich eine verkehrspolitische und stadtstrukturelle Entscheidung des Rates, zum Verkehrsentwicklungsplan zusammen mit dem Parkraumkonzept das Stellplatzangebot für die Altstadt/Hbf-Bereich festzulegen.**

Im Verkehrsbericht 1993 wurde mit einem auf der Grundlage des GVP-Modells Münster berechneten Kfz-Zielverkehrs in die Altstadt ein Stellplatzbedarf von 6500 bis 7500 öffentlich nutzbaren Stellplätzen ermittelt.

Diese Zahl wurde durch die GfK Marktforschung 1993 über ein Stadtstrukturmodell bestätigt, das für die Altstadt unter Berücksichtigung von Mehrfachnutzungen ein Stellplatzbedarf von ca. 7000 Stellplätzen nachgewiesen hat.

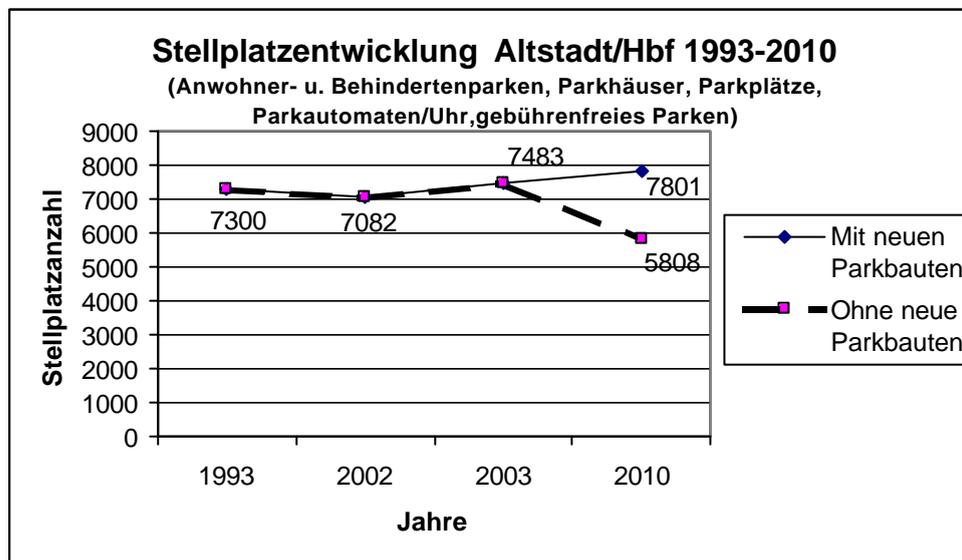


Abb. 9: Stellplatzentwicklung und Prognose der öffentlich zugänglichen Stellplätze mit Anwohner- und Behindertenparken im Untersuchungsbereich Altstadt/Hbf

Die vorstehende Abbildung 9 zeigt die Stellplatzentwicklung der öffentlichen Stellplätze mit Bewohner- und Behindertenparken von 1993 bis 2002. Für das Jahr 2003 wurde die Eröffnung des beschlossenen Parkhauses Engelstraße (+500 Stellplätze) und die mit der Umwandlung der Engelschanze entfallenden Stellplätze (-99 Stellplätze) unterstellt. Für das Zieljahr 2010 sind zwei Szenarien dargestellt: Sofern die im Zielkonzept (Kapitel 5.3) unterstellten Projekte vollständig umgesetzt werden, steigt das Stellplatzangebot in der Altstadt/Hbf-Bereich auf ca. 7800 Stellplätze. Wenn allerdings nach 2003 keine weiteren Parkbauten mehr errichtet werden und mit den geplanten Überbauung der heute noch bestehenden Stellplätze (Bebauung Parkplatz Hörsterstrasse/Korduanenstraße minus 247 Stellplätze, Bebauung Stubengasse minus 255 Stellplätze, Bebauung Georgskommende minus 163 Stellplätze, Bebauung Hindenburgplatz minus 900 Stellplätze, Bebauung Baulücken westliche Königsstraße minus 110 Stellplätze und kleinere Maßnahmen) entfallen, würde die Stellplatzanzahl um ca. 1900 auf ca. 5800 Stellplätze in der Altstadt abnehmen.

Ein ähnliches Bild zeigt die nachfolgende Abbildung 10 die nur die öffentlich zugänglichen Stellplätze für Besucher und Kunden ohne Bewohner- und Behindertenparken zeigt.

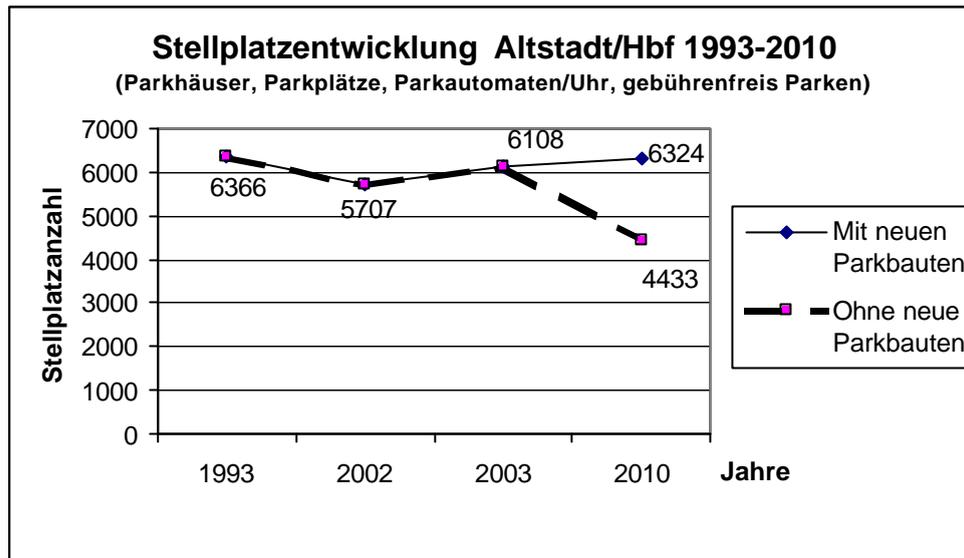


Abb. 10: Stellplatzentwicklung und Prognose der öffentlich zugänglichen Stellplätze für Besucher und Kunden (ohne Anwohner- und Behindertenparken) im Untersuchungsbereich Altstadt/Hbf

Mit dem im Bau befindlichen Parkhaus Engelstraße (500 Stp) und mit der Umgestaltung der Engelelenschanze steigt die öffentlich zugängliche Stellplatzanzahl für Kunden und Besucher der Altstadt um ca. 400 Stellplätze auf ca. 6100 Stellplätze im Jahr 2003. Sofern alle im Zielkonzept (Kapitel 5.3) geplanten Parkbauten vollständig umgesetzt werden, würde die Anzahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze im Prognosejahr 2010 für Kunden und Besucher der Altstadt/Hbf-Bereich ein Niveau von ca. 6300 Stellplätzen erreichen. Sofern allerdings die vorstehend beschriebenen städtebaulichen Entwicklungen in der Altstadt ohne Parkraumersatz realisiert werden, sinkt die Anzahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze für Kunden und Besucher um ca. 1900 Stellplätze auf ca. 4400 Stellplätze in der Summe.

*(Anmerkung:*

*Bei der Betrachtung der Abb. 9 und 10 ist zu berücksichtigen, dass Bewohner der Altstadt in der Anwohnerzoneparkzone C (Domplatz/Ludgerstraße/Stubengasse) und D (Hauptbahnhofsbereich) mit Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen, die Inhaber und Geschäftsführer von Einzelhandels- und Handwerksgeschäfte beantragen konnten, auch an Parkuhren und Automaten parken können. Die von 1993 bis 2002 ausgewiesenen ca. 400 Stellplätze an Parkuhren und Automaten in diesen Zonen stehen damit nur begrenzt für Kunden und Besucher zur Verfügung, sind in der Abbildung 3 aber mangels Differenzierung vollständig als öffentlich zugängliche Stellplätze geführt.)*

**Der Parkraumbedarf der Altstadt steigt in den nächsten Jahren (bis 2010) infolge neuer, zum Teil publikumintensive Nutzungen/Projekte**, z.B. mit dem Neubau des Sparkassenareals und der Stubengasse (beide Einzelhandel), Bebauung der Baulücken westlich der Königstraße, der Asche, des Parkplatzes Hörsterstraße/Korduanenstraße und des Hindenburgplatzes, des Parkplatzes Georgskommende.

**Der Parkraum-Zusatzbedarf** wird nach einer ersten Abschätzung der Verwaltung - selbst unter Ansatz von Doppelnutzungen - **im gesamten Altstadtbereich um mindestens 600 öffentlich zugängliche Besucherstellplätze steigen**, zuzüglich Eigenbedarf für Geschäftsnutzung und Wohnungen als ergänzend notwendiger privater Stellplatzbedarf.

### 5.3 Zielkonzept Parken 2010 (Planung)

Das **Parkraumkonzept 2010** soll die im Analyseteil aufgezeigten Mängel beheben und Optionen und Entscheidungshilfen bei der Standortwahl und Festlegung des Bedarfs - und nachfragegerechten Umfangs zusätzlicher Parkbauten bis zum Zieljahr 2010 liefern. Bei der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes 2010 Altstadt/Hauptbahnhofsgebiet wird von drei grundsätzlichen Überlegungen ausgegangen, die bereits bei der Erarbeitung der Zwischenberichte (Vorlage 526/2000) angesprochen wurden:

- **Sicherstellung des qualifizierten öffentlichen Parkbedarfs** in der Altstadt/Hbf.-Bereich auch für die geplanten städtebaulichen Entwicklungen (Sparkasse, Stubengasse, Kulturforum ...)
- Den **Raum für städtebauliche Entwicklungen** durch Bebauungen von bisher als Parkplatz genutzten Flächen **schaffen** und die mit einer Bebauung entfallenden Stellplätze durch den Bau von gut erreichbaren öffentlichen Parkhäusern/Tiefgaragen an der ersten Tangente sichern
- Eine **Lageoptimierung** und **nachfragegerechtere Verteilung** der angebotenen öffentlichen Stellplätze erzielen.

Das daraus abgeleitete **Zielkonzept 2010** wird nachfolgend **projektbezogen beschrieben**. Die gewählte Reihenfolge sagt dabei nichts über die Prioritäten und Reihenfolge der Realisierung der Maßnahmen aus, sondern soll die einzelnen Standortmerkmale und planerischen Abhängigkeiten im Einzelnen verdeutlichen.

Auf der Grundlage der **Ergebnisse der Standortbewertung** von 13 untersuchten potenziellen Parkhaus-Standorten am Rande der Altstadt (vergleiche Ratsvorlage 526/2000) und des Ratsbeschlusses vom 13.09.2000 wird empfohlen, nachfolgend beschriebene 7 PH/TG - Standorte planerisch weiter zu verfolgen und zu sichern (vgl. Abbildung 11):

- im südlichen Sektor :

- (S1) PH Engelstraße / Herwarthstraße (in Bau)
- (S2) TG Ludgeriplatz
- (S3) TG Sparkasse / Königstraße (in Bau)

- im nördlichen Sektor :

- (N1) TG Theater (vorhanden)
- (N2) PP/PH Hörsterstraße/Korduanenstraße
- (N3) PH Asche

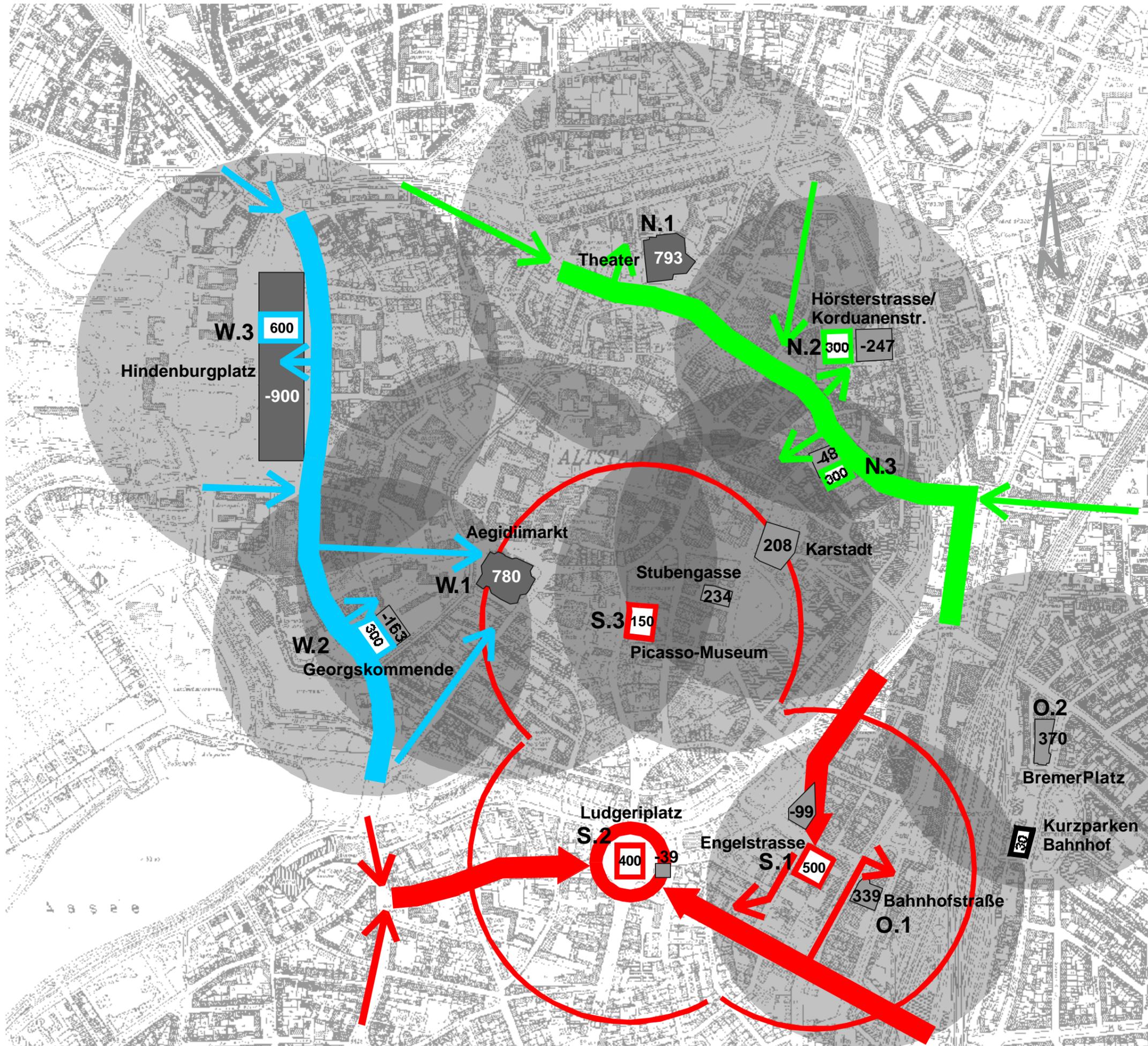
- im westlichen Sektor

- (W1) TG Aegidiimarkt (vorhanden)
- (W2) PP/PH Georgskommende
- (W3) PP/TG Hindenburgplatz

**Der größte Handlungsbedarf liegt** - gemäß Mängelanalyse zum Parkraumangebot heute und aufgrund des erkennbaren Mehrbedarfs durch zusätzliche, auch bei Ansatz von Mehrfachnutzungen und einer weiteren Förderung des Radverkehrs und ÖPNV zur Innenstadt - **in der Erweiterung des Parkraumangebots für die südliche Altstadt.**

# Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/ Hbf-Bereich

Zielkonzept2010



### Parkhäuser/Tiefgaragen

- P > 800Stellplätze (vorh.)
- P < 400Stellplätze (vorh.)
- 100 P Neu zentraleParkbauten

### Parktangente

Vonder erstenTangente gut erreichbare Parkhäuser

### Direkter FußläufigerEinzugsbereich

- Radius 300-400m  
ca.4-5Min.Fußweg  
(vorhandenePP/PH)
- Radius 300m  
ca.4Min.Fußweg  
(PH in der Prüfung)

### Vorhandene und neueParkhaus/Standorte

- S.1** Engelstrasse (500Stpl.)
- S.2** Ludgeriplatz (400Stpl.)
- S.3** Picasso-Museum (150Stpl.)
- N.1** Theater
- N.2** Hörsterstrasse/ Korduaneenstr. (max.300Stpl.)
- N.3** Asche (max.300Stpl.)
- W.1** Aegidiimarkt
- W.2** Georgskommende (max.300Stpl.)
- W.3** Hindenburgplatz (600Stpl.)
- O.1** Bahnhofstraße (ca.30Stpl.)
- O.2** BremerPlatz



Der angestrebte Zugewinn an öffentlichen Stellplätzen sollte in diesem Sektor gegenüber heute bei mindestens 600 Stellplätzen liegen. Dieses Zusatzangebot kann im südlichen Sektor geschaffen werden an den Standorten Engelstraße, Ludgeriplatz, ggf. in Verbindung mit der Neubebauung an der Georgskommende. Die 7 neuen PH/TG-Standorte und ihre Einzugsbereiche und Hauptanfahrtrouten sind in Abbildung 11 dargestellt.

### **(S1) Neubau Parkhaus Engelstraße (500 Stp)**

Mit dem bereits **im Bau befindlichen Parkhaus Engelstraße mit ca. 500 Stellplätzen** werden im Saldo **ca. 400 zusätzliche Stellplätze in der südlichen Altstadt geschaffen**, wenn man die mit der Verbesserung der Fußwegeverbindung in Richtung Altstadt auf dem bisherigen Parkplatz Engelsenchanze entfallenden 99 Stellplätzen abrechnet. Der Standort deckt den Zielverkehr südliche und östliche Altstadt ab, der für Besucher und Nutzer vorwiegend aus Richtung Norden und Osten ein Ziel in der Altstadt anfährt (siehe Abb. 11). Mit dem neuen Parkhaus Engelstraße wird auch eine Lageoptimierung des Parkraumangebots für die Nutzer erreicht, d.h. eine bessere Zu- und Abfahrt geboten, denn das neue Parkhaus Engelstraße kann über das Einbahnsystem gut angefahren werden und entlastet das bisherige Nadelöhr Windthorststraße erheblich.

Mit dieser Maßnahme wird gleichzeitig die **städtebauliche Option** eröffnet, auf den Parkplatz Stubengasse mit den bekannten Rückstauproblemen und der unbefriedigenden An- und Abfahrt über die Windthorststraße zu verzichten und das Grundstück einer anderen höherwertigen städtebaulichen Nutzung zuzuführen. Gleichzeitig kann das städtebauliche Ziel aus dem Altstadtkonzept umgesetzt werden, die historische Engelsenchanze als Grünanlage umzugestalten und aufzuwerten.

**Es ist geplant, das Parkhaus Engelstraße zum Weihnachtsverkehr 2003 in Betrieb zu nehmen.**

### **(S2) Planung einer Tiefgarage unter dem Ludgeriplatz (400 Stp)**

Bei einer geplanten Bebauung des Parkplatzes Stubengasse entfallen dann weitere 255 öffentliche Stellplätze im südlichen Sektor, so dass hier zur Defizitabdeckung - gemäß Zielsetzung (s.o.) von zusätzlichen 600 Stellplätze – unter Berücksichtigung des Parkhauses Engelstraße noch weitere 400-450 Stellplätze geschaffen werden sollten.

Dazu wurde die Planung für eine Tiefgarage unter dem Ludgeriplatz - gemäß Ratsbeschluss vom Dez. 2001 - aufgenommen.

Mit der **geplanten Tiefgarage unter dem Ludgeriplatz mit ca. 400 öffentlichen Stellplätzen** könnte dieser Bedarf weitgehend gedeckt werden, wobei dann auch eine 100 %ige Doppelnutzung zwischen Nachholbedarf und Neubedarf unterstellt wird. Die Zu- und Abfahrt zur geplanten Tiefgarage soll über die Moltkestraße und Hafenstraße erfolgen (Abb. 11). Bisher fahren die Besucher aus dem Süden und Westen der Stadt bzw. aus dem Umland verstärkt den PP Stubengasse an, so dass heute lange Anfahrtswege durch das Einbahnsystem am Hbf entstehen. Das bedeutet für die Zukunft, dass mit kaum Mehrverkehr in den Zufahrtstraßen Moltkestraße und Hafenstraße gerechnet werden muss, da diese Straßen bereits heute den Zielverkehr zur Altstadt aus dem Süden aufnehmen.

**Geplant ist eine städtebaulichen Umgestaltung und Aufwertung des gesamten Platzbereiches.** Mit der geplanten Tiefgarage können oberirdisch ggf. bis zu 39 Stellplätze auf dem angrenzenden westlichen Parkplatz zwischen der Hafenstraße und der Schorlemer Straße und auf dem Platz vor dem Gebäude auf der östlichen Seite des Ludgeriplatzes entfallen.

**Es wird angestrebt, das erforderliche B-Plan-Verfahren bis Ende 2003 abzuschließen. Danach ist über die Baurealisierung zu entscheiden.**

### **(S3) Neubau private Tiefgarage Picasso-Museum (150 Stp )**

Mit dem **Neubau des Sparkassenareals** (vorwiegend Einzelhandel) entsteht ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von ca. 500 Stellplätzen, von denen nur **150 öffentlich nutzbare Stellplätze** (und ca. 100 nicht öffentliche Stellplätze für Dienstfahrzeuge etc.) aufgrund städtebaulicher und verkehrlicher Restriktionen in der Erschließung über die Rothenburg und Königstraße **in einer Tiefgarage unter dem Projekt** (zur Zeit in der Bauvorbereitung) realisiert werden können. Aus der Sicht der Investoren sollten nach Möglichkeit die bauordnungsrechtlich notwendigen Besucher-/Kundenstellplätze, die nicht im Projekt selbst untergebracht werden können, im fußläufigen Umkreis möglichst zeitnah mit dem Projekt geschaffen werden.

Mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung der Königstraße wird mittelfristig eine Bebauung der bestehenden Baulücken der westlichen Königstraße angestrebt. Mit dieser Bebauung werden voraussichtlich die bisherigen 48 Stellplätze vor dem ehemaligen Tiefbauamt und 31 Stellplätze auf dem benachbarten Parkplatz am Gericht entfallen. Nur der Eigenbedarf an Stellplätzen der Neubebauung (ohne Besucher-Stellplätze) soll unterirdisch gebaut werden.

### **Vorhandenes Parkraumangebot im nördlichen Sektor sichern, ggf. entsprechend der Neubebauung erweitern**

**Für den nördlichen Sektor reicht das bestehende Parkraumangebot weitgehend aus.** Mit dem Wegfall des PP Stubengasse wird allerdings für die Kunden des Einkaufsbereich **Salzstraße** die Parkraumversorgung ungünstiger.

**Von daher besteht die Zielplanung, an den möglichen neuen Standorten Asche und Hörsterstraße/Korduanenstraße das öffentliche Parkraumangebot zu sichern , wenn möglich in begrenztem Umfang - bis jeweils max. 200-300 Stp - in Verbindung mit neuen Nutzungen zu erweitern.**

#### **Planungsstand Neubauvorhaben:**

### **(N2) Planung eines Parkhauses Hörsterstraße/Korduanenstraße (300 Stp)**

Mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung des Areals Hörsterstraße/Korduanenstraße wird mit der Neubebauung der bisher als Parkplatz genutzten Fläche ein öffentliches Parkhaus/Tiefgarage angestrebt, das **das heutige Stellplatzangebot von ca. 250 Stp ersetzt** und auf maximal 300 öffentlichen Stellplätze erweitert. Die Festlegung der Obergrenze der Stellplatzzahl auch hier liegt in der begrenzt leistungsfähigen Erschließung über die Mauritzstraße, in der der Busverkehr fahrplansicher abgewickelt werden muss, und der Hörsterstraße/Sonnenstraße begründet. Im Saldo würden bis max. 50 zusätzliche Stellplätze im nördlichen Bereich der Altstadt entstehen. Eine Realisierung hängt von der Bereitschaft eines Investors ab, zur städtebaulichen Entwicklung eine Bebauung einschließlich einer öffentlich nutzbaren Tiefgarage umzusetzen.

Der bestehende B-Plan müsste den neuen städtebaulichen Zielvorstellungen angepasst und ggf. geändert werden, um Baurecht für ein PH zu erhalten.

### **(N3) Planung eines Parkhauses Asche (max. 300 Stp)**

Integriert in eine städtebauliche Neugliederung des Baublocks besteht von Seiten der privaten Bauherren/Grundstückseigentümer das Interesse, auf dem ehemaligen Waltermann Gelände neben dem Kiffe-Pavillion ein öffentliches Parkhaus zusammen mit der Neubebauung mit zu bauen. Dieser Standort entspricht dem rechtsgültigen B-Plan, so dass hier bereits das Planungsrecht für den Bau eines PH besteht. Dieser Standort wäre ideal geeignet, den Einzugsbereich der Salzstraße gut fußläufig zu erreichen.

Aufgrund der hohen Busbelastung auf der ersten Tangente sollte ein öffentliches Parkhaus hier (aufgrund der bestehenden Restriktionen der Erschließung) maximal mit einer Kapazität von 300 Stellplätzen gebaut werden. Die Zu- und Abfahrt soll hauptsächlich über den Alten Steinweg und den Knoten Asche erfolgen.

Mit dieser Bebauung entfielen dann die bisherigen 48 Stellplätze zwischen dem Kiffe-Pavillion und der Neubebauung. Im Saldo können so bis zu 250 zusätzliche Stellplätze im nördlichen Altstadtbereich geschaffen werden, die einerseits den projektspezifischen Zusatzbedarf für die neue Nutzung (Einzelhandel und Büros) und gleichzeitig das bestehende Defizit an Stellplätzen der oberen Salzstraße abdecken könnten.

#### **Fazit Nordsektor:**

**Insgesamt müssen die beiden Standorte Asche und Hörsterstraße/Korduanenstraße im Zusammenhang bewertet und entschieden werden.**

**Die öffentliche Hand würde ihren Kostenanteil aus den vereinnahmten Ablösebeträgen ggf. mit aus Grundstückserlösen finanzieren.**

### **Vorhandenes Parkraumangebot im westlichen Sektor sichern ggf der Nachfrageentwicklung anpassen**

Im westlichen Sektor besteht mit dem Hindenburgplatz W1 (PP= 1000 Stp) und dem Parkplatz Georgskommende W2 (PP=163 Stp) heute ein Angebotsüberhang an öffentlichen Stellplätzen, wobei hierbei der Stellplatznachweis für universitäre Einrichtungen in der Altstadt und im westlichen Stadtgebiet (Klinikenbereich und Hüfferstraße...) dabei nicht berücksichtigt ist.

Ein Handlungsbedarf zur Änderung und baulichen Sicherung des Parkangebots ergibt sich an diesem Standort erst in Verbindung mit einer neuen Nutzung auf dem Hindenburgplatz und bei einer Neubebauung der Georgskommende ab.

### **(W3) Planung einer Tiefgarage Hindenburgplatz (400 - 600 Stp)**

Der Parkplatz Hindenburgplatz erfüllt heute drei Funktionen:

- **Parkraumversorgung für den Nahbereich** (Universität, Gerichte und Anlieger)
- Parkraumangebot für **Besucher der Altstadt**

- Sicherung des **Parkraum-Angebots für Reisebusse** werktags und vor allem im Vorweihnachtsverkehr, was von erheblicher und grundsätzlicher Bedeutung für den Handel und den Tourismusverkehr nach Münster ist. Im Dezember parken hier ca. 1800 Reisebusse, die über 70.000 Touristen Einstieg und Zustieg altstadtnah bieten können. Das früher bestehende Parkangebot für Busse in dem Theaterparkhaus wurde aufgegeben, der Ersatzstandort Coesfelder Kreuz soll langfristig bebaut werden, so dass hier langfristig nur noch P&R- Verkehre im PKW-Verkehr als gesichert angesehen werden kann.

In Verbindung mit dem geplanten Kulturforum und der damit verbundenen Hochbebauung würden ein Großteil der bisherigen ca. 900 Stellplätze auf dem Parkplatz Hindenburgplatz entfallen.

Ob bei einer Realisierung des Kulturforums auf Dauer ein Grundangebot für Reisebusse (Raum für ca. 60-90 Busse) erhalten und gesichert werden kann, bleibt der Klärung der städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Hochbauten vorbehalten. Verkehrsplanerische Belange sprechen für die Beibehaltung, ggf. sind attraktive Alternativstandorte zu entwickeln.

Die Analyse der PKW-Belegungszahlen (vgl. Anlage 3.2) zeigt heute im Mittel eine Auslastung des Parkplatzes von 40 – 50 %, d.h. eine Belegung von ca. 400 bis 600 Stellplätzen.

Mit einer höherwertigen Nutzung des Hindenburgplatzes kann der bestehende Überhang an nicht genutzten Stellplätzen angepasst werden. In einer in das zukünftige Nutzungskonzept integrierten Tiefgarage sollten die für eine Hochbebauung (Kulturbauten) bisher kalkulierten bis zu **600 Stellplätze geschaffen werden**.

Diese Stellplätze müssen dann auch weiterhin tagsüber den werktäglichen Parkraumbedarf der Einrichtungen in der Umgebung in einer Größenordnung von ca. 400 Stellplätze mit abdecken. Da die öffentliche Parkraumnachfrage überwiegend tagsüber durch Besucher der Gerichte, der Universität und die westliche Altstadt erfolgt, kann bei der Nutzung einer Tiefgarage für die Besucher der Musikhalle - die vorwiegend in den Abendstunden kommen - eine Doppelnutzung der Stellplätze angesetzt werden und damit eine rentablere Auslastung der Tiefgarage kalkuliert werden.

**Im Saldo sollten am Standort Hindenburgplatz ca. 600 Stellplätze auf Dauer vorgehalten und gesichert bleiben.** Langfristig könnten hier mit einer Bebauung bis zu 300 Stellplätze auf dem Hindenburgplatz entfallen, ohne dass die erkennbare Parkraumnachfrage im westlichen Sektor der Altstadt beeinträchtigt wird.

Ein gewisser Ausgleich des Parkraumangebots in Spitzenzeiten der Nachfrage ist möglich durch das (noch vorhandene) Parkraumangebot am Standort Georgskommende.

## **(W2) Option auf Planung eines (Privat-) Parkhauses/Tiefgarage Georgskommende (300 Stp) erhalten**

Am Standort Georgskommende werden heute 163 öffentliche Stellplätze angeboten, zusätzlich weiterer Privatstellplätze der Universität. Über den Aaseitenweg kann die Altstadt auf kurzem Weg fußläufig gut und attraktiv erreicht werden. Das Grundstück befindet sich überwiegend im Besitz des Landes. Das Land plant mittel- bis langfristig eine höherwertige

Nutzung / Bebauung des Grundstücks. Ein Teil des heutigen öffentlichen Parkplatzes ist im Besitz der Stadt.

**Es wird empfohlen**, aufgrund der Lagegunst des Standortes **die vorhandenen Stellplätze zu erhalten/sichern** und mit dem Grundstückseigentümer bzw. den späteren Investoren bei der Planung einer Neubebauung **eine Parkierungsanlage mit 300 öffentlich nutzbaren Stellplätzen zu verhandeln**. Dabei ist eine Mehrfachnutzung der Stellplätze für die Neubebauung/neue Nutzung denkbar.

Mit einer Hochbebauung entfallen dann die bestehenden 163 öffentlichen Stellplätze und die von der Universität genutzten privaten Stellplätze entfallen. Im Saldo könnten bei ca. 300 neuen Stellplätzen etwa 140 zusätzliche Stellplätze im westlichen Bereich geschaffen werden. Durch die Nähe der Georgskommende zur Rothenburg und zu den universitären Einrichtungen im Umfeld kann somit ggf. auch eine Reduzierung der Stellplätze am Hindenburgplatz aufgefangen und ein größerer Altstadtbezug hergestellt werden.

### **Parkhaus-Planung im östlichen Altstadtbereich / Parken am Hauptbahnhof**

Das **Parkraumangebot auf der Westseite des Hbfs** ist mit dem **PH Bahnhofstraße** zufriedenstellend und nachfragegerecht gelöst.

Als nicht befriedigend wird in der Analyse die Möglichkeit des Kurzparkens im Kiss & Ride (Anfahren/Abholen von Bahnkunden) angesehen.

**In Verbindung mit der Neugestaltung der Bahnhofso~~st~~seite ist geplant, hier möglichst kurzzeitig zusätzliche öffentliche Kurzzeitstellplätze (ca. 30 Stp) für die Vorfahrt (Kiss and Ride) zum Hbf zu schaffen.**

Die **Parkraum-Nachfrage auf der Ostseite des Hbf** ist mit dem PH Bremer Platz abgedeckt. **Langfristig** ist mit der DB AG das zukünftige PKW-Parkraumangebot in Verbindung mit einer möglichen und angestrebten ergänzenden Bebauung festzulegen, das dann vorwiegend auch den Mehrbedarf an Stellplätzen durch die neuen Nutzungen abdecken muss.

**Ein großer Handlungsbedarf besteht in der Absicherung des Fahrradparkens und der Reisebusse (Touristik-Busfahrten) auf der Ostseite des Hbfs.**

### **Empfehlung : Bewirtschaftung der noch bestehenden gebührenfreien Stellplätze**

Die Stellplatzanalyse weist im Jahr 2002 noch 197 gebührenfreie Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum der Altstadt aus (Abb.3 und Anlage 1.2).

Entsprechend der auch im Parkraumkonzept 1993 angestrebten flächendeckenden Bewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze im Bereich Altstadt/Hbf **ist geplant, alle bisher gebührenfreien Stellplätze in der Altstadt** mit Parkautomaten/Uhren zu bewirtschaften oder unter Berücksichtigung der weiteren Bedarfe für Bewohner- und Behindertenparken in diese Nutzungen umzuwandeln.

**Es besteht die Zielvorstellung, dass von den 197 gebührenfreien Stellplätzen ca. 95 Stellplätze mit Parkautomaten/Uhren bewirtschaftet, 95 Stellplätze in Bewohnerstellplätze und 7 Stellplätze in Behindertenstellplätze umgewandelt werden.**

Bezüglich dem in einigen Bereichen weiterhin bestehenden schlechten Verhältnis zwischen ausgestellten Sonderberechtigungen für Bewohner und den im öffentlichen Straßenraum nur begrenzt ausweisbaren Bewohnerstellplätzen sollte zusammen mit den Parkhausbetreibern geprüft werden, ob Anwohnern in den nachfrageschwachen Abend- und Nachtstunden und an den Wochenenden eine vergünstigte Stellplatznutzung (*ggf. kostenlos*) in den Parkhäusern angeboten werden kann.

### **Fazit Zielplanung 2010:**

**Mit den vorstehenden Maßnahmen (Kapitel 5.3) kann - wie die Abbildung 5 zeigt - für das Zieljahr 2010 eine wesentlich ausgewogenere und nachfragegerechtere Angebotsverteilung des öffentlichen Parkraums in der Altstadt erreicht werden:**

- 2695 Stellplätzen im westlichen Sektor,
- 2016 Stellplätzen im nördlichen Sektor,
- 2085 Stellplätzen im südlichen Sektor und
- 1005 Stellplätze im Bahnhofsbereich.

Im südlichen Sektor mit dem größten Bedarf würden damit entsprechend der Nachfrageentwicklung ca. 600 zusätzliche Stellplätze gebaut werden.

**In der Gesamtbilanz kann mit der Umsetzung des vorgelegten Parkraumkonzeptes 2010 das Stellplatzangebot in der Altstadt um ca. 700 Stellplätze von 7.100 (im Jahr 2002) auf ca. 7.800 Stellplätze (+10 %) verbessert werden. Dabei wird eine im Vergleich zur heutigen Situation wesentlich lagegünstigere und nachfragegerechtere Stellplatzverteilung geschaffen.**

### **5.4 Empfehlungen für die Umsetzung eines Parkraumprogramm 2003 – 2010**

In einer ersten Stufe sollten zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes neben den im Bau befindlichen Parkhaus Engelstraße (500 Stellplätze) und der Tiefgarage Picasso-Museum unter der Sparkasse (150 öffentliche Stellplätze) zusammen mit privaten Grundstückseigentümern bzw. Investoren **mit Priorität die Planung für zwei öffentliche/private Parkhäuser** an den folgenden Standorten vorangetrieben werden:

- **Standort Ludgeriplatz** (max. 400 Stellplätze) als Tiefgarage mit einer städtebaulichen Aufwertung des Bereiches
- **Standort Asche** (max. 300 Stellplätze) in Verbindung mit einer städtebaulichen Neugliederung des Baublocks neben dem Kiffe Pavillon

In Verbindung mit der angestrebten städtebaulichen Entwicklung (Bebauung) bisher als Parkplätze genutzten Flächen sollten Gespräche und Planungen mit den Grundstückseigentümern und privaten Investoren mit dem Ziel aufgenommen werden, an folgenden weiteren Standorten öffentliche/private Parkhäuser/Tiefgaragen zu integrieren, die zumindest den erforderlichen Ersatzbedarf abdecken.

Für darüber hinausgehende öffentliche Stellplätze ist die Finanzierung mit den Investoren und der Stadt zu verhandeln:

- **Standort Hörsterstraße/Korduanenstraße:** max. 300 öffentliche Stellplätze in einer Tiefgarage, plus Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner und Geschäftsfahrzeuge, sofern erforderlich, als Ersatz für die heutigen 247 Parkplätze, wenn diese durch eine Hochbebauung entfallen.
- **Standort Georgskommende:** bis 300 öffentliche Stellplätze einschließlich Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner, Geschäftsfahrzeuge und als Ersatz für die bestehenden ca. 160 öffentlichen Stellplätze.
- **Standort Hindenburgplatz:** Anpassung der Stellplatzkapazität von bisher 900 Stellplätze auf ca. 600 Stellplätze in einer Tiefgarage oder oberirdisch, z.B. in Verbindung mit den Planungen Kulturforum.

## 6. Stellplatz-Satzungen haben weiter Bestand

Die Landesbauordnung bestimmt, dass bei der Baugenehmigung von Gebäuden bei wesentlichen Nutzungsänderungen die notwendigen Kfz-Stellplätze auf dem privaten oder anderen in der Nähe liegenden Grundstücken in ausreichender Anzahl und geeigneter Beschaffenheit/Erschließung herzustellen sind.

Dabei haben die Länder den Städten und Gemeinden die Möglichkeit gegeben, durch **kommunales Satzungsrecht** aus städtebaulichen und/oder verkehrlichen Gründen differenzierte Festsetzungen zu treffen, z.B. über die Festlegung der Anzahl der pflichtigen Stellplätze (sogenannte Stellplatzschlüssel). Dazu zählen auch Satzungen, die sich mit der finanziellen Ablösung der Stellplatzverpflichtung oder ihrer Beschränkung befassen. z. B. bei guter Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im Zentrum.

**Grundsätzlich wird nach wie vor gemäß der Landesbauordnung das Ziel verfolgt, für jede Wohneinheit bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen einen Stellplatz zu bauen. Für gewerbliche Nutzungen ist die verkehrliche und städtebauliche Verträglichkeit der zu bauenden bzw. zu erweiternden Stellplätze zu prüfen und zu bewerten.**

In Verbindung mit dem Parkraumkonzept 1993 wurden in Münster die folgenden Satzungen erlassen und zum Teil mit Einzelbeschlüssen im Detail an neuere Entwicklungen angepasst:

### Ablösesatzung

Die Ablösesatzung bestimmt die „angemessene“ Höhe der Ablösebeträge, wenn nach der Landesbauordnung erforderliche Pflichtstellplätze mit Neubauvorhaben nicht auf dem privaten Grundstück geschaffen werden können. Die vom privaten Bauherrn gezahlten Ablösebeträge gehen in eine zweckgebundene Rücklage ein und dürfen von der Stadt Münster für die Schaffung von Parkbauten oder für andere verkehrliche Maßnahmen (z.B. P+R- und B+R-Anlagen) ausgegeben werden.

Weiterhin können in definierten Bereichen mit guter ÖPNV-Erschließung zwischen 10 % im Außenbereich und weiteren 20 % in der Altstadt mit der Linienbündelung dem sogenannten ÖPNV-Bonus die erforderlichen Pflichtstellplätze reduziert werden.

### Stellplatzeinschränkungssatzung

Mit der Stellplatzeinschränkungssatzung wird entsprechend der Verwaltungsvorschrift der Länder bei Neu- und Umbauten sowie Nutzungsänderungen die geforderte Zahl der zulässigen Stellplätze nach oben begrenzt. Die gültige Stellplatzbeschränkungssatzung legt fest, dass in der Altstadt **nur die Pflichtstellplätze für Bewohner und Geschäftsfahrzeuge, aber keine Stellplätze für Bedienstete/Beschäftigte** angelegt werden dürfen. Diese Pflichtstellplätze für Bedienstete/Beschäftigte sind entsprechend der Ablösesatzung abzulösen. Weiterhin ist festgelegt, dass über die Pflichtstellplätze hinaus keine zusätzlichen Stellplätze angelegt werden dürfen.

**Ausnahmen zur Schaffung von zusätzlichem öffentlichen/privaten Parkraum bestehen insoweit, wie dies das vom Rat beschlossene aktuelle Parkraumkonzept zulässt.**

**Fazit:**

**Diese Satzungen haben sich grundsätzlich bewährt und sollen zukünftig wie auch in der Vergangenheit mit Einzelbeschlüssen an neuere Entwicklungen angepasst werden.**

## **7. Parkleitsystem und Verkehrssystemmanagement Münster**

Auf der Grundlage der Beschlüsse zum bisherigen Parkraumkonzept wurde 1993 das an einzelnen Parkhäusern bestehende **Parkleitsystem** mit einer vormals einfachen „Frei-Besetzt“-Anzeige modernisiert und auf die mittlerweile übliche Stellplatz-Restanzeige - dynamische Anzeige der freien Stellplätze mit Bereichen (nach dem Kölner Modell) - umgestellt und schrittweise erweitert z.B. im Bereich Halle Münsterland.

Vom ADAC<sup>2</sup> wurde im Rahmen einer Akzeptanzuntersuchung 1997/1998 auch das Parkleitsystem in Münster und dessen Akzeptanz untersucht. Laut dieser Untersuchung hat das **Parkleitsystem in Münster** einen hohen Bekanntheitsgrad von 87 %. Von den Befragten, denen das Parkleitsystem bekannt ist, nutzen 38 % das Parkleitsystem immer oder häufig, 25 % gelegentlich und nur 35 % selten oder nie. Die Nichtbenutzung des Parkleitsystems ist überwiegend auf die gewohnheitsmäßige Nutzung eines angestammten Parkplatzes oder Parkhauses zurückzuführen. Damit erzielte das Parkleitsystem in Münster im Verhältnis zu den anderen Beispielstädten der Akzeptanzuntersuchung eine relativ gute Bewertung.

**Im Handlungsfeld "Parkleitsystem Münster" ist die kontinuierliche Anpassung der Beschilderung an neue Verkehrsführungen und die Einbeziehung der nach dem Konzept vorgeschlagenen neuen Parkhäuser vorgesehen.**

**In den nächsten Jahren ist geplant, eine weitere Informationsmöglichkeit zu schaffen, um bereits vor Fahrtantritt auf der städtischen Homepage im Internet - vergleiche Modell Düsseldorf / Abb. 12 - oder unterwegs über Handy die Verfügbarkeit freier Stellplätze an den Park-Standorten in Münster abzufragen.**

<sup>2</sup> ADAC „Schneller parken mit Parkleitsystemen, Erfahrungen aus der Praxis Planungshilfe für Kommunen“ München 1998

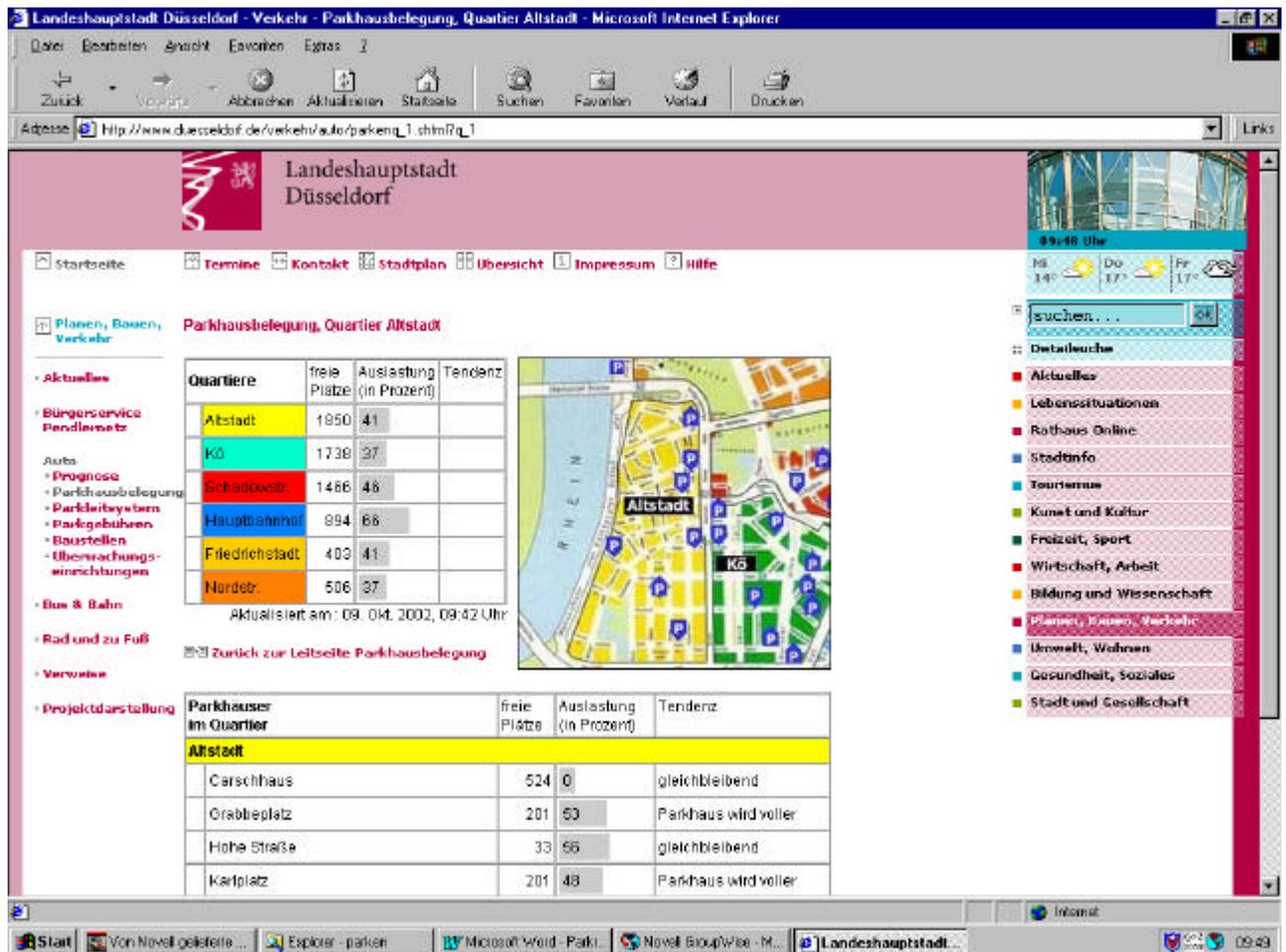


Abb. 12 : Präsentation der aktuellen Parkraumauslastung im Internet am Beispiel der Stadt Düsseldorf

In Verbindung mit der **Erneuerung des städtischen Verkehrsrechners** für die Lichtsignalsteuerung als erste Stufe zu einem Verkehrsmanagementsystem ist auch die Überprüfung sinnvoller Schnittstellen zum Parkleitsystem und die Integration in ein zukünftig geplantes **Verkehrsmanagementsystem** geplant.

## 8. Finanzierungskonzept

Die Finanzierung der neuen Parkhäuser, auch als Ersatzbedarf für die entfallenden Parkplätze soll im Rahmen einer „Public Private Partnership“ erfolgen. Vordringlich ist die Realisierung durch die Westfälische Bauindustrie (WBI) als städtische Parkhaus-Gesellschaft oder integriert in die städtebauliche Entwicklung durch die Grundstückseigentümer bzw. Investoren vorgesehen.

**Die für die Planung und den Bau von öffentlichen Stellplatzanlagen bei der Stadt Münster entstehenden Kosten können weitgehend aus den Rücklagen der Stellplatzablöseerinnahmen finanziert werden.** Damit wird auch der Verpflichtung nachgekommen, die entsprechend der gültigen Stellplatzverzichtssatzung von privaten Bauherren für nicht geschaffene Pflichtstellplätze eingezahlte Beträge zweckgebunden für die Schaffung von Parkbauten und damit im Zusammenhang stehende verkehrliche Maßnahmen zu verwenden. Diese Beiträge werden von der Stadt Münster als Zuschüsse zum Bau und der Errichtung gezahlt.

Sofern die Gespräche mit privaten Grundstückseigentümern bzw. Investoren für die vorgenannten Maßnahmen **finanzielle Konsequenzen für den Haushalt der Stadt Münster** erkennen lassen, werden von der Verwaltung rechtzeitig vor der Umsetzung unter der dann aktuellen und absehbaren Finanzsituation entsprechende **Beschlüsse der Ratsgremien vor der Realisierung** herbeigeführt.

## 9. Fazit und Empfehlungen

Die mit dem Parkraumkonzept 1993 umgesetzte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und die Stellplatzsatzungen haben sich bewährt und sollen weiter beibehalten werden. Dies gilt auch für die im Verkehrsleitbild der Stadt Münster definierten Handlungsfelder und Projekte zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung, dem Radverkehr, Umsteigeanlagen und weiterer laufender verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen der Stadt Münster.

Mit den vorgeschlagenen Parkhausbauten wird in der Mehrzahl der Standorte Raum für städtebauliche Entwicklungen geschaffen, indem durch neue zentrale gut erreichbare Parkhäuser in einem "Parkring" das heutige Stellplatzangebot im Bereich der Altstadt/Hbf zahlenmäßig gesichert und gleichzeitig die bisher als Parkplätze minder genutzten Flächen bebaut werden können.

Mit den vorgeschlagenen neuen Parkbauten kann auch die schon im Parkraumkonzept 1993 **geforderte gleichmäßigere und nachfragegerechtere Verteilung der Stellplätze in der Altstadt** erzielt werden.

In der **Gesamtbilanz** erhöht sich - bei einer vollständigen **Umsetzung des Parkraumkonzeptes Münster 2010** - das Stellplatzangebot in der Altstadt/Hbf. von 7.100 (im Jahr 2002) auf ca. 7800 Stellplätze (+10 %), die im Vergleich zur heutigen Situation aber eine wesentlich standortgünstigere und nachfragegerechtere Stellplatzversorgung in dem südlichen und nördlichen Bereich der Altstadt bieten.

**Das Parkraumkonzept Münster 2010 soll kontinuierlich per Ratsbeschluss fortgeschrieben werden, wenn sich grundlegende neue strukturelle Entwicklungen und andere Entscheidungsgrundlagen ergeben.** Dies ist u.a. auch deshalb erforderlich, weil die Stellplatzbeschränkungssatzung sich bei der Genehmigung von zusätzlichen Stellplatzanlagen auf das vom Rat beschlossene, jeweils gültige Parkraumkonzept stützt.



## Anlage 1.1

### Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

#### Parkraumangebot in der Altstadt/Hbf-Bereich (Promenadenring u. Bahnhofsbereich)

1993

Anwohnerzone <sup>1</sup>	Martinviertel	Aegidiiviertel	Domplatz/Ludgeristr./ Stubengasse	Hauptbahnhof	Hindenburgplatz/ Georgskommende	Am Kanonengraben	Bremerstraße	Summe
	A	B	C	D	E	F	H	A - H
1 Parkhäuser	793	780	442	339	0	0	370	2724
2 Parkplätze	349	37	526	99	1082	0	0	2093
3 Parkuhren/Automat allgemein	128	143	328	309	35	47	91	1081
4 Gebührenfreies Parken im Öffentl. Straßenraum	142	59	13	41	195	0	18	468
5 Parksonderrechte für Bewohner	189	128	74	0	259	127	57	834
6 Behinderten - Stellplätze	9		34	17	34	2	4	100
7 Summe Parkplätze ( 1 - 6 )	1610	1147	1417	805	1605	176	540	7300

Stand:  
Mai2002

<sup>1</sup> Zuschnitt Anwohnerzonen siehe Abbildung 2 „Parkraumangebot im öffentlichen Verkehrsraum 2002“

Anlage 1.2  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

**Parkraumangebot in der Altstadt/Hbf-Bereich  
(Promenadenring u. Bahnhofsbereich)**

**2002**

Anwohnerzone <sup>1</sup>	Martiniviertel	Aegidiiviertel	Domplatz/Ludgeristr./ Stubengasse	Hauptbahnhof	Hindenburgplatz/ Georgskommende	Am Kanonengraben	Bremerstraße	Summe
	A	B	C	D	E	F	H	A - H
1 Parkhäuser	793	780	4427	339	0	0	416	2770
2 Parkplätze	261	31	401	99	1193	0	0	1985
3 Parkuhren/Automat allgemein	80	136	167	233	43	53	43	755
4 Gebührenfreies Parken im öffentl. Straßenraum	37	41		10	88		21	197
5 Parksonderrechte für Bewohner	281	159	257	57	322	114	58	1248
6 Behinderten - Stellplätze	11	4	39	19	48	2	4	127
7 Summe Parkplätze ( 1 - 6 )	1463	1151	1306	757	1694	169	542	7082

Stand:  
Mai2002

<sup>1</sup> Zuschnitt Anwohnerzonen siehe Abbildung 2 „Parkraumangebot im öffentlichen Verkehrsraum 2002“

Anlage 1.3  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

**Parkraumangebot in der Altstadt/Hbf-  
Bereich (Promenadenring u. Bahnhofsbereich)**

**Zu-  
Abnahme  
1993 - 2002**

Anwohnerzone <sup>1</sup>		Martinviertel	Aegidiiviertel	Domplatz/Ludgeristr./ Stubengasse	Hauptbahnhof	Hindenburgplatz/ Georgskommende	Am Kanonengraben	Bremerstraße	Summe
		A	B	C	D	E	F	H	A - H
1	Parkhäuser	0	0	0	0	0	0	46	46
2	Parkplätze	-88	-6	-125	0	111	0	0	-108
3	Parkuhren/Automat allgemein	-48	-7	-161	-76	8	6	-48	-326
4	Gebührenfreies Parken im öffentl. Straßenraum	-105	-18	-13	-31	-107	0	3	-271
5	Parksonderrechte für Bewohner	92	31	183	57	63	-13	1	414
6	Behinderten - Stellplätze	2	4	5	2	14	0	0	27
7	Summe Parkplätze ( 1 - 6 )	-147	3	-111	-48	89	-7	2	-218

Stand: Mai 2002

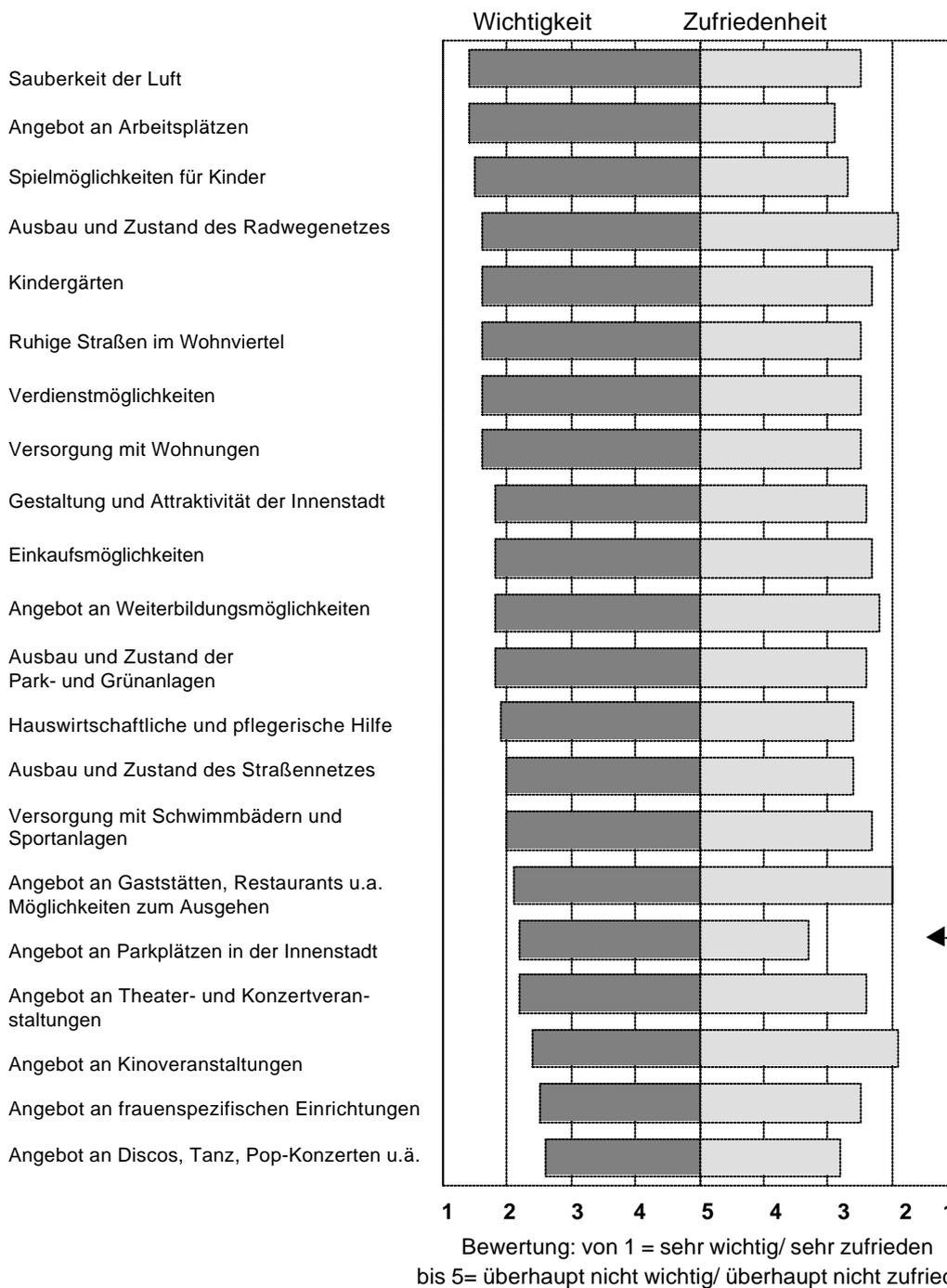
<sup>1</sup> Zuschnitt Anwohnerzonen siehe Abbildung 2 „Parkraumangebot im öffentlichen Verkehrsraum 2002“

## Stadt Münster - Bürgerumfrage 2001

C·a·S·a

### Einschätzung von Wichtigkeit und Zufriedenheit der Lebensbedingungen in Münster 2001

- sortiert nach der Reihenfolge der Mittelwerten von „Wichtigkeit“ -



Anlage 1.4  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

---

**Stadt Münster - Bürgerumfrage 2001**

---

**Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen in Münster 2001**

Angebote und Einrichtungen in Münster	Geschlecht	Grad der Zufriedenheit					Mittelwert	Nennungen = 100%*
		sehr zu-frieden	zu-frieden	mehr o. weniger zufrieden	nicht zu-frieden	völlig unzu-frieden		
		% (1)	% (2)	% (3)	% (4)	% (5)	Ø (6)	absolut (7)
Angebot an Parkplätzen in der Innenstadt	Männer	6	23	25	26	20	3,3	874
	Frauen	5	23	30	25	18	3,3	863
	<b>Insgesamt</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>19</b>	<b>3,3</b>	<b>1737</b>

\*) ohne die Antwort "kann ich nicht beurteilen"

## Verfahren zur Parkraumbedarfsermittlung und Ergebnisse von Untersuchungen

Die in den Entwürfen der Neufassung der „**Empfehlungen für den ruhenden Verkehr**“ (EAR) genannten integrierten und differenzierten Verfahren für die Parkraumbedarfsermittlung lassen sich bei dem vorliegenden Untersuchungsbereich Altstadt/Hbf nicht anwenden oder kommen an die Grenzen ihrer Aussagekraft. Bei diesen Verfahren wird aus den Nutzungen der einzelne Gebäude (die in der Altstadt vielfach noch Geschossweise variiert) die theoretische Anzahl der Wege pro Tag für die Nutzergruppen Bewohner, Beschäftigte, Kunden ermittelt. Unter Ansatz von Modal-Splitt-Verteilungen (Anteil der Kfz-, ÖPNV-, Radfahrten und Fußwege), mittleren Pkw-Besetzungsgraden und Aktivitätenkettenfaktoren (für die Berücksichtigung von mehreren Erledigungen pro Parkvorgang) kann bei diesen Verfahren über normierte Belegungsganglinien für die einzelnen Nachfragegruppen der theoretische Stellplatzbedarf abgeleitet werden. Von diesem Stellplatzbedarf ist dann das vorhandene Stellplatzangebot auf privaten Flächen (Hofflächen, Garagen, Tiefgaragen etc.) abzuziehen, um den Stellplatzbedarf im öffentlichen Verkehrsraum und zentralen Parkhäusern zu bestimmen. Aus den bestehenden Stellplatzsätzen, Anwohnerregelungen oder spezifische Einflussgrößen (wie z. B. Qualitätsmerkmale des Kfz-Verkehrs, des ÖPNV ..., die Lagegunst und Erreichbarkeit der Stellplätze) resultierende Auswirkungen können bei diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen des Parkraumkonzeptes Altstadt/Hbf 2010 durchgeführte Ansätze, mit diesen Verfahren den Stellplatzbedarf zu ermitteln, haben zu keinem Ergebnis geführt und wären aufgrund der Methodik auch sehr angreifbar.

Als weiteres Verfahren ist die in der **Landesbauordnung** definierte Ermittlung des Kfz-Stellplatzbedarfs bei Neubauten zu nennen. Ein solcher Nachweis ist in der Landesbauordnung für alle Neubaumaßnahmen verbindlich vorgeschrieben und im Bauordnungs- oder Baugenehmigungsverfahren haben die Stellplatzrichtzahlen einen verbindlichen Charakter. Dieses Verfahren ist aber nicht geeignet für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für ein größeres Untersuchungsbereiches mit Bestandsnutzungen wie im vorliegenden Untersuchungsbereich Altstadt/Hbf mit den extrem unterschiedlichen Nutzung in den einzelnen Gebäuden, oberzentralen Funktionen von Einrichtungen und Mehrfacherledigungen pro Parkvorgang.

Im **Verkehrsbericht 1993** wurde der Stellplatzbedarf mit einem Näherungsverfahren berechnet. Abgeleitet aus den angemeldeten Kraftfahrzeugen im Untersuchungsbericht wurde der Stellplatzbedarf von 1800 Stellplätze für die Nutzergruppe Bewohner/Anwohner im öffentlichen Straßenraum und 1500 Stellplätze für ortsansässige Betriebe abgeleitet. Anhand von Modelldaten aus dem Verkehrsmodell wurde der qualifizierte Bedarf für den Wirtschaftsverkehr mit ca. 2000 Stellplätzen und für die Nutzergruppe Kunden mit 1700 Stellplätzen berechnet. Mit den angestrebten verbesserten ÖPNV-Angebot kann laut der 93-Untersuchung der Bedarf für Kunden auf 1200 Stellplätze verringert werden. Der Sonderbedarf für die Universität, oberzentrale Einrichtungen, Wochenmarkt etc. wurde mit ca. 1000 Stellplätzen abgeschätzt, der aber aufgrund von angestrebten Mehrfachnutzungen nicht direkt mit den anderen Nutzergruppen addiert werden kann.

In der Summe wurde für die Altstadt/Hbf. im Verkehrsbericht 1993 ein Gesamt-Stellplatzbedarf für die Nutzergruppen (Bewohner, ortsansässige Betriebe, Wirtschaftsverkehr, Kunden mit einem verbesserten ÖPNV dem genannten Sonderbedarf) von 6500 bis 7500 Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum ausgewiesen.

Von der **GfK Marktforschung** wurde 1993-1994 in einem Gutachten neben umfangreichen Erhebungen zur Auslastung und Umschlag der Stellplatzbedarf der Altstadt/Hbf (mit einem geringfügig abweichenden Untersuchungsgebiet mit 6965 Stellplätzen in der Summe im Bestand), der private und gewerbliche Parkraumbedarf mit einer mikrogeographischen Datenbank ermittelt. Das genutzte Modell berücksichtigt aus der Marktforschung übliche Gebietszellen (Häuser oder Straßenabschnitte) und leitet aus Datenreihen eine Soll-Anzahl von Stellplätzen für die unterschiedlichen Nutzungen ab. Der Stellplatzbedarf wurde in einer Aufsummierung mit 8398 Stellplätzen für das Untersuchungsgebiet Altstadt/Hbf angegeben. Nach der Modifizierung mit einem Gleichzeitigkeitsfaktor (der mehrere Erledigungen pro Parkvorgang und eine Jahreszeitanpassung berücksichtigt) wurde von der GfK ein realer Stellplatzbedarf von 1640 privaten Stellplätzen und 4055 gewerblichen Stellplätzen ausgewiesen. Der Sonderbedarf für die universitäre Einrichtungen, oberzentrale Funktionen, Tourismus und Sonderzwecke wie Wochenmarkt etc. konnten mit dem Modell nicht ermittelt werden und wurde näherungsweise als Differenz zum bestehenden Stellplatzangebot mit ca. 1270 Stellplätzen angegeben. Damit liegt auch nach dem GfK-Gutachten der Stellplatzbedarf für die Altstadt - ohne genaue Berücksichtigung der universitäre Einrichtungen - bei ca. 7100 Stp ( 8398 - 1270 Stp).

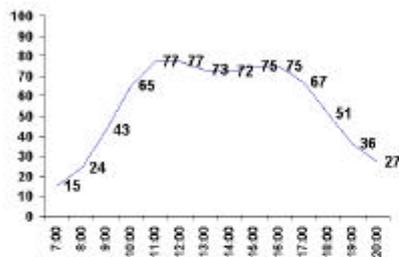
Anlage 3.1  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

**Parkhaus Aegidii**  
**Verfügbare Parkplätze: 780**  
- Auslastung für das Jahr 2001 -

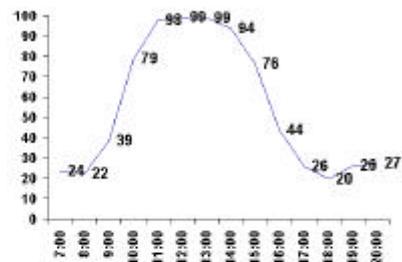
Auslastung (11.00 bis 18.00 Uhr) = 74%

Auslastung (11.00 bis 16.00 Uhr) = 93%

Auslastung in %



Auslastung in %

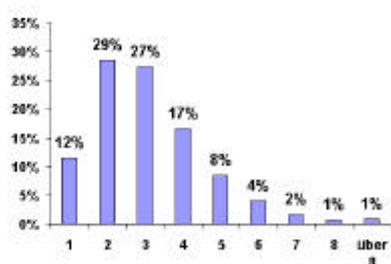
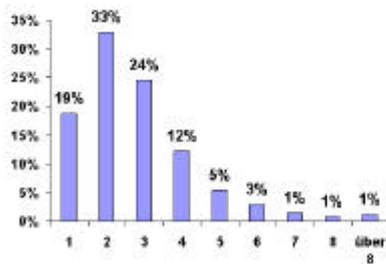


Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

durchschnittliche Parkdauer in Stunden

durchschnittliche Parkdauer in Stunden



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Mittelwert Parkdauer = 2,8 Std.

Mittelwert Parkdauer = 3 Std.

Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 2,4

Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 1,8

## Parkplatz Hindenburgplatz

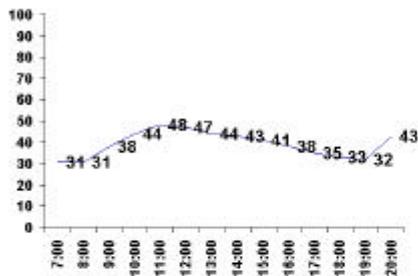
Verfügbare Parkplätze: 1.009

- Auslastung für das Jahr 2001 -

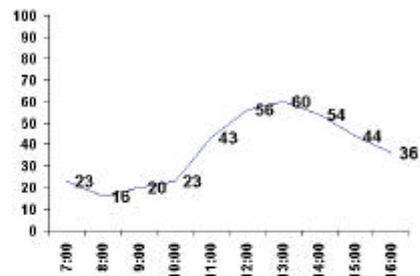
Auslastung (11.00 bis 18.00 Uhr) = 42%

Auslastung (11.00 bis 16.00 Uhr) = 51%

Auslastung in %



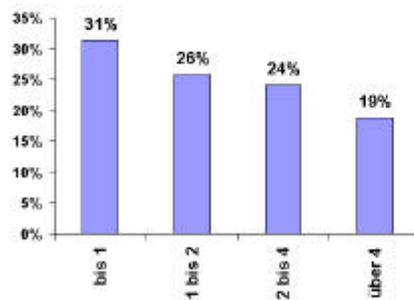
Auslastung in %



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

### durchschnittliche Parkdauer in Stunden



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Mittelwert Parkdauer = 2,3 Std.

Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 1,4

## Parkplatz Hörsterstraße/Korduanenstraße

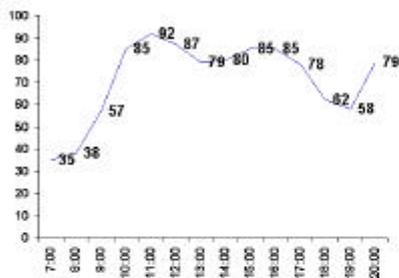
Verfügbare Parkplätze: 208

- Auslastung für das Jahr 2001 -

Auslastung (11.00 bis 18.00 Uhr) = 84%

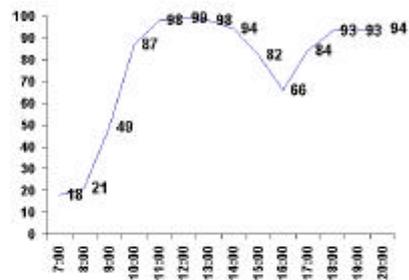
Auslastung (11.00 bis 16.00 Uhr) = 94%

Auslastung in %



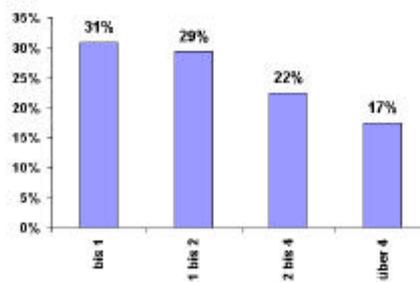
Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Auslastung in %



Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

durchschnittliche Parkdauer in Stunden



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Mittelwert Parkdauer = 2,6 Std.  
Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 3,8

Anlage 3.4  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

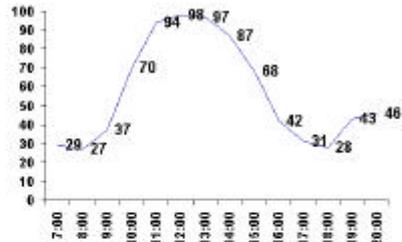
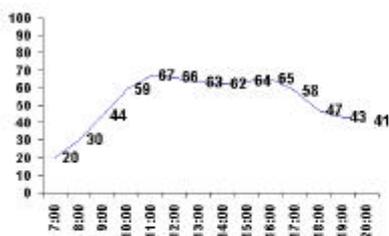
**Parkhaus Theater**  
**Verfügbare Parkplätze: 793**  
- Auslastung für das Jahr 2001 -

Auslastung (11.00 bis 18.00 Uhr ) = 64%

Auslastung (11.00 bis 16.00 Uhr ) = 89%

Auslastung in %

Auslastung in %

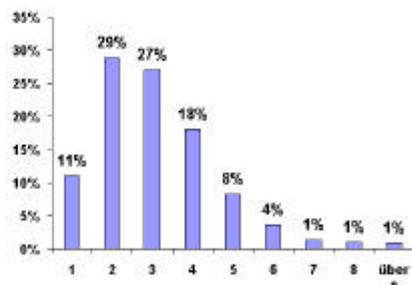
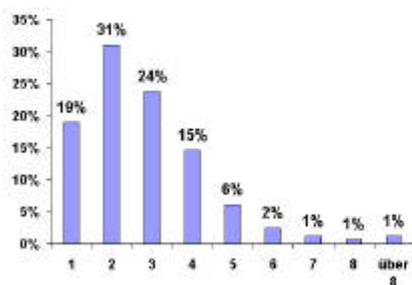


Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

durchschnittliche Parkdauer in Stunden

durchschnittliche Parkdauer in Stunden



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Mittelwert Parkdauer = 2,8 Std.

Mittelwert Parkdauer = 3,1 Std.

Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 1,6

Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 1,2

Anlage 3.5  
Parkraumkonzept Altstadt/Hbf 2010

**Parkhaus Bahnhofstraße**

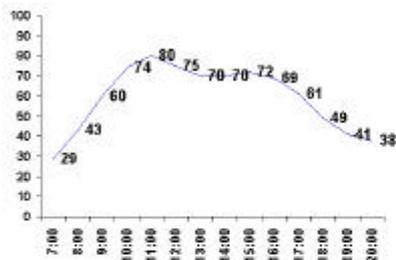
**Verfügbare Parkplätze: 339**

- Auslastung für das Jahr 2001 -

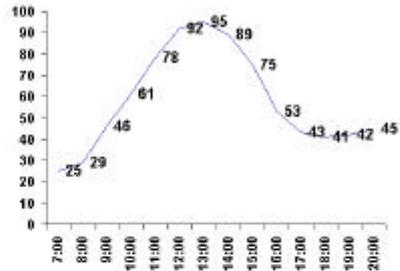
**Auslastung (11.00 bis 18.00 Uhr) = 75%**

**Auslastung (11.00 bis 16.00 Uhr) = 86%**

**Auslastung in %**



**Auslastung in %**

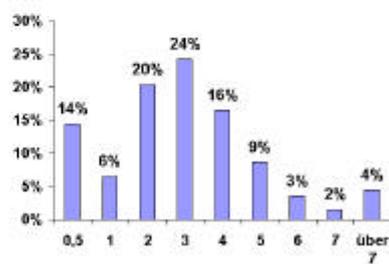
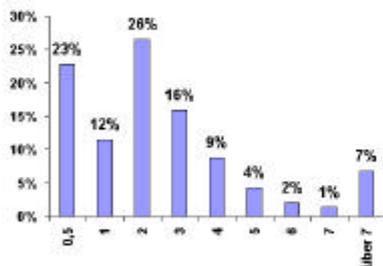


Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

**durchschnittliche Parkdauer in Stunden**

**durchschnittliche Parkdauer in Stunden**



Montag bis Donnerstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

Samstag von Januar bis November  
(ohne Juli, August und Dezember)

**Mittelwert Parkdauer = 2,6 Std.**

**Mittelwert Parkdauer = 3 Std.**

**Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 2,0**

**Umschlag (Kfz/Stellplatz/Tag) = 1,8**

**Prognose Stellplatzentwicklung 2010**

Zone		A		B		C		D		E		F		G		H	
		1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
<b>Parkhäuser</b>																	
1.0	Bestand Parkhäuser (PH) 2002	793	780	442	755												<b>2.770</b>
1.1	PH Engelstraße	0	0	500	0												<b>500</b>
1.2	PH Ludgeriplatz	0	0	400	0												<b>400</b>
1.3	PH Picasso-Museum	0	0	150	0												<b>150</b>
1.4	PH Asche	300	0	0	0												<b>300</b>
1.5	PH Hörster Str./Korduanenstr.	300	0	0	0												<b>300</b>
1.6	PH Georgskommende	0	300	0	0												<b>300</b>
1.7	PH Hindenburgplatz	0	600	0	0												<b>600</b>
	<b>Summe Parkhäuser Prognose</b>	<b>1.393</b>	<b>1.680</b>	<b>1.492</b>	<b>755</b>												<b>5.320</b>
<b>Parkplätze</b>																	
2.0	Bestand Parkplätze (P) 2002	309	1.291	385	0												<b>1.985</b>
2.1	Grünfläche Engelenschanze	0	0	-99	0												<b>-99</b>
2.2	Bebauung P Sparkasse	0	0	-31	0												<b>-31</b>
2.3	Bebauung P Kiffe-Pavillion	-48	0	0	0												<b>-48</b>
2.4	Bebauung P Stubengasse	0	0	-255	0												<b>-255</b>
2.5	Bebauung P Hörster Platz	-208		0	0												<b>-208</b>
2.6	Bebauung P Georgskommende	0	-163	0	0												<b>-163</b>
2.7	Bebauung P Hindenburgplatz	0	-900	0	0												<b>-900</b>
	<b>Summe Parkplätze Prognose</b>	<b>53</b>	<b>228</b>	<b>0</b>	<b>0</b>												<b>281</b>
<b>P-Uhren/Automat</b>																	
3.0	Bestand Parkuhren/Automat	140	94	415	106												<b>755</b>
3.1	Bebauung Königsstr. Tiefb.	0	0	-48	0												<b>-48</b>
3.2	Bebauung Königsstr. Gericht	0	0	-31	0												<b>-31</b>
3.3	Umbau Ludgeriplatz	0	0	-39	0												<b>-39</b>
3.4	Bebauung Hörster Platz	-39	0	0	0												<b>-39</b>
3.4	Kiss & Ride Hbf Ostseite		0	0	30												<b>-39</b>
3.5	bisher gebührenfreies Parken	18	42	25	10												
	<b>Summe P-Uhren/Autom. Prog.</b>	<b>119</b>	<b>136</b>	<b>322</b>	<b>146</b>												<b>723</b>
<b>Bewohner Stellplätze</b>																	
4.0	Bewohner Stellplätze Bestand	411	547	204	86												<b>1.248</b>
4.1	bisher gebührenfreies Parken	18	42	25	10												<b>95</b>
	<b>Summe Bewohner Parken</b>	<b>429</b>	<b>589</b>	<b>229</b>	<b>96</b>												<b>1.343</b>
<b>Behinderten Stellplätze</b>																	
5.0	Behindertenstellplätze Bestand	21	58	41	7												<b>127</b>
5.1	bisher gebührenfreies Parken	1	4	1	1												<b>7</b>
	<b>Summe Behindertenstellplätze</b>	<b>22</b>	<b>62</b>	<b>42</b>	<b>8</b>												<b>134</b>
6	<b>Summe Parkplätze ( 1 - 5 )</b>	<b>2.016</b>	<b>2.695</b>	<b>2.085</b>	<b>1.005</b>												<b>7.801</b>

In dieser Reihe sind seit 1993 erschienen:

50. Wartburggrundschule Gievenbeck - Realisierungswettbewerb
51. Städtebaulicher Ideenwettbewerb Hilstrup - Wohngebiet westl. Meesenstiege
52. Gievenbeck-Südwest, Städtebaulicher Ideenwettbewerb ✓
53. Baugebiet Coerde - Edelbach, Bebauungsplan und Gestaltungsfibel
54. Wohin mit dem Rad? - Abstellanlagen für Fahrräder ✓
55. Städtebaulicher Ideenwettbewerb Hindenburgplatz ✓
56. Städtebaulicher Ideenwettbewerb Albachten-West
57. Nachbesserung Kinderhaus - Abschlußbericht ✓
58. Erweiterung der Hauptkläranlage
59. Dokumentation Wettbewerb Kindertageseinrichtung Gremmendorf
60. Wohngebiet Wolbeck "Am Borggarten", Städtebauliche Strukturplanung ✓
61. Rahmenplan Altstadt ✓
62. Architektur und Stadtplanung, 50 Jahre Wiederaufbau und Stadtentwicklung 1945 - 1995  
Münster ✓
63. Städtebaulicher Ideenwettbewerb Wolbeck-Nord
64. Wohnen für "Jung und Alt", Realisierungswettbewerb ✓
65. Neugestaltung des Schlachthofgeländes, Realisierungswettbewerb ✓
66. Dokumentation Wettbewerb Kita und Norbert-Grundschule Coerde
67. Wohnen an der Gasselstiege - Entwurfswerkstatt ✓
68. Dokumentation Neubau Wartburg-Grundschule Gievenbeck
69. Münster 2010, Grundlagen Fortschreibung Flächennutzungsplan
70. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Wohnquartier Meerwiese ✓
71. Dokumentation VIII. Bauforum; Bürgerwettbewerb Bauen in Münster 1997
72. Neue Kindertageseinrichtungen in Münster
73. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Amelsbüren-Süd
74. Gesundheitshaus/Gesundes Wohnen, Realisierungswettbewerb
75. Dokumentation des Wettbewerbs Bebauung Lotharingerstraße in Münster
76. Dokumentation des Wettbewerbes Schulzentrum Wolbeck
77. Wohnquartier Meerwiese Coerde, Bebauungsplan und Gestaltungsfibel ✓
78. Die Renaturierung der Aa - Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung
79. Erster Nahverkehrsplan Stadt Münster ✓
80. Münster 2010, "Planungen und Projekte für ein zukunftsfähiges Münster" - Grundlagen für  
die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2010 ✓
81. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Roxel-Nord
82. Neue Wohngebiete im Meinungsspiegel
83. Dokumentation des Wettbewerbes „Erweiterung Wilhelm-Hittorf-Gymnasium“
84. Dokumentation des Wettbewerbes „Erweiterung Hauptschule Münster-Nord, Lernort Kin-  
derhaus“
85. Eine Kindertageseinrichtung als Passivhaus
86. Wettbewerbsdokumentation Neubau Feuerwache II in Münster
87. Stadtteilrahmenplan Münster-Roxel
88. Das Einfamilienhaus - Tipps zur Baugestaltung
89. Neugestaltung des Picassomuseumsumfeldes in Münster  
Dokumentation des städtebaulichen Realisierungswettbewerbes
90. 10 Jahre Umbau und Erweiterung Halle Münsterland  
Baudokumentation
91. Parkraumkonzept Münster 2010 Altstadt/Hbf-Bereich
92. Impulsprogramm Münster Wolbeck
93. Sprakel

✓ Broschüre leider vergriffen!