CDU Ratsfraktion MS

Münster, 15. September 2026

Erst Alternativen schaffen – dann Stellplätze abbauen
Entwicklung einer gesamtstädtischen Parkraumstrategie für Münster

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Münster beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zum 30. Juni 2027 eine gesamtstädtische Parkraumstrategie vorzulegen.

2. Grundsatz der künftigen Parkraumpolitik der Stadt Münster ist die Reihenfolge: **Erst Alternativen schaffen – dann Stellplätze abbauen.**

3. Die Parkraumstrategie soll insbesondere enthalten:

- eine vollständige Bilanz der in den vergangenen zehn Jahren entfallenen öffentlichen Stellplätze,
- eine Übersicht aller bereits beschlossenen oder geplanten Stellplatzreduzierungen,
- eine quartiersbezogene Analyse des Parkdrucks einschließlich der Auslastung vorhandener Stellplätze,
- eine Bewertung der Auswirkungen auf Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbe, Handwerk, Pflegedienste, soziale Einrichtungen und Besucher,
- eine Darstellung der Entwicklung der Kfz-Zulassungszahlen und deren Bedeutung für den künftigen Parkraumbedarf,
- eine Bewertung der Auswirkungen auf Parksuchverkehr und benachbarte Quartiere.

4. Bestandteil der Parkraumstrategie ist ein Konzept zur Schaffung von Quartiersparkhäusern und Quartiersgaragen sowie zur besseren Nutzung bestehender Parkierungsanlagen. Dabei sind insbesondere folgende Standorte auf ihre Eignung zu untersuchen:

- das Gelände des ehemaligen Evangelischen Krankenhauses,
- das Gelände der heutigen Justizvollzugsanstalt an der Gartenstraße,
- der Bereich Hörster Parkplatz/Hörsterstraße,
- weitere Konversionsflächen sowie bestehende Parkierungsanlagen in innerstädtischen Quartieren mit hohem Parkdruck.

Die Prüfung soll Aussagen zu Flächenverfügbarkeit, Stellplatzpotenzial, Wirtschaftlichkeit, Erschließung, Finanzierung, Betreiber- und Bewirtschaftungsmodellen sowie zur Entlastungswirkung für die umliegenden Quartiere enthalten.

5. Öffentliche Stellplätze sollen künftig grundsätzlich erst dann entfallen, wenn

- eine quartiersbezogene Untersuchung den tatsächlichen Bedarf und die Auswirkungen bewertet,
- tragfähige Alternativen geschaffen oder verbindlich gesichert sind,
- nachgewiesen wird, dass sich Parksuchverkehr und Parkdruck in angrenzenden Quartieren nicht erhöhen.

Hiervon ausgenommen bleiben Maßnahmen, die aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit oder aufgrund gesetzlicher Vorgaben erforderlich sind oder bei denen im Rahmen eines quartiersbezogenen Gesamtkonzeptes gleichwertige Alternativen bereits geschaffen werden.

6. Vor Maßnahmen mit erheblichem Stellplatzwegfall ist eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durchzuführen. Den politischen Gremien sind vor einer Entscheidung die Auswirkungen auf den Parkdruck sowie die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen darzustellen.

Begründung;

Die CDU-Ratsfraktion hat bereits im Jahr 2021 beschlossen:

„Um neuen innerstädtischen Lebensraum zu gewinnen, soll die Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum reduziert werden. Um diesen Wandel stadtverträglich zu gestalten, müssen deshalb Alternativen aufgezeigt werden.“

An dieser Zielsetzung hält die CDU ausdrücklich fest.

Die Neuordnung des Straßenraums, mehr Aufenthaltsqualität, höhere Verkehrssicherheit und bessere Barrierefreiheit sind wichtige Ziele einer modernen Stadtentwicklung. Ebenso kann die Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen dazu beitragen, Straßenräume aufzuwerten und Flächen für andere Nutzungen zu gewinnen.

Voraussetzung hierfür ist jedoch eine nachvollziehbare Gesamtstrategie. Die Reihenfolge muss stimmen: **Zuerst Alternativen schaffen – erst danach Stellplätze abbauen.**

In den vergangenen Jahren sind in Münster an zahlreichen Stellen öffentliche Stellplätze entfallen oder ihr Wegfall beschlossen worden. Allein durch die Aufgabe der beiden Parkplatzflächen am Domplatz gingen rund 174 Stellplätze verloren. Hinzu kommen unter anderem 22 Stellplätze an der Wolbecker Straße, 23 Stellplätze in der Altstadt, rund 75 Stellplätze an der Kanalstraße, 73 Stellplätze am Hansaring, etwa 37 Stellplätze an der Melchersstraße sowie weitere Stellplatzverluste an der Hoyastraße. Aktuell werden weitere Reduzierungen beispielsweise an der Kolmarstraße und am Ronnebergweg diskutiert.

Diese Entwicklung betrifft längst nicht mehr einzelne Maßnahmen, sondern stellt eine gesamtstädtische Veränderung des Parkraumangebotes dar. Gleichzeitig ist der Kraftfahrzeugbestand in Münster in den vergangenen zehn Jahren von rund 160.000 auf mehr als 180.000 Fahrzeuge gestiegen. Das entspricht einem Zuwachs von knapp 13 Prozent. Dem steigenden Mobilitätsbedarf steht somit ein kontinuierlich sinkendes Angebot öffentlicher Stellplätze gegenüber.

Das von der Stadt Münster beschlossene Integrierte Parkraumkonzept bestätigt wesentliche Ziele dieses Antrages. Es verfolgt ausdrücklich das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt zu sichern, ausreichende Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucher bereitzustellen und Parksuchverkehr zu reduzieren.

Auch die Ausweitung von Bewohnerparkzonen ist grundsätzlich geeignet, den vorhandenen Parkraum gerechter zu verteilen und den Parkdruck durch auswärtige Dauerparker zu verringern. Bewohnerparken schafft jedoch keine zusätzlichen Stellplätze. Wo Parkraum gleichzeitig reduziert wird, reicht eine bloße Neuverteilung des Mangels nicht aus.

Hinzu kommt, dass die Verwaltung selbst bereits bei einer Stellplatzauslastung von 80 bis 90 Prozent von einem kritischen Parkdruck ausgeht. In mehreren Quartieren wurden Auslastungen von über 90 Prozent festgestellt. Zusätzliche Stellplatzreduzierungen können dort zu weiterem Parksuchverkehr und einer Verlagerung der Belastungen in benachbarte Wohnstraßen führen.

Eine gesamtstädtische Strategie zur Schaffung von Quartiersgaragen oder anderen Ersatzangeboten liegt bislang nicht vor. Gerade jetzt bestehen mit der Entwicklung des ehemaligen Evangelischen Krankenhauses und der künftigen Nachnutzung des JVA-Geländes an der Gartenstraße seltene Chancen, neue Quartiersgaragen an Standorten mit hohem Parkdruck zu schaffen. Darüber hinaus sollten weitere Konversionsflächen und innerstädtische Standorte systematisch auf ihre Eignung untersucht werden.

Der Antrag richtet sich daher ausdrücklich nicht gegen notwendige Veränderungen des Straßenraums. Er fordert vielmehr eine nachvollziehbare Reihenfolge und eine strategische Gesamtplanung. Wo der Straßenraum neu verteilt werden soll, müssen den Bürgerinnen und Bürgern zuvor funktionierende Alternativen angeboten werden.

Nur so lassen sich die Ziele des Integrierten Parkraumkonzeptes – mehr Aufenthaltsqualität, weniger Parksuchverkehr und eine gute Erreichbarkeit der Quartiere – dauerhaft miteinander vereinbaren. Eine moderne Verkehrspolitik darf Mobilitätsformen nicht gegeneinander ausspielen, sondern muss sie sinnvoll miteinander verbinden. Nur wenn Alternativen zuerst geschaffen werden, kann der Wandel des öffentlichen Raums dauerhaft Akzeptanz finden.

gez.

Stefan Weber
Mathias Kersting
Carmen Greefrath
Angela Stähler
Marcus Bielefeld
Olaf Bloch
Andreas Bracht
Meik Bruns
Dr. Dietmar Erber
Alf Rüdiger Kaßenbrock
Stefan Leschniok
Babette Lichtenstein van Lengerich
Jutta Malik
Martin Peitzmeier
Dr. Britta Riederer Freifrau von Paar
Carolin Schwarz
Jolanta Vogelberg
Thomas Werth
Peter Wolfgarten