



fahrrad
stadt
ms 



06.04.2024

Gemeinsame Stellungnahme von IG Fahrradstadt.MS, Kidical Mass Münster, Greenpeace Münster, ADFC Münsterland e.V. und Fridays for Future Münster

Stellungnahme zur Vorlage V/0193/2024 „Integriertes Parkraumkonzept Münster“

Zur Vorlage V/0193/2024 haben die Initiative IG Fahrradstadt, Fridays for Future, ADFC Münsterland e.V., Kidical Mass Münster und Greenpeace Münster folgende kritische Anmerkungen, die wir Ihnen gerne zur Verfügung stellen möchten.

Gesamteinwertung

Basierend auf dem Dokument "Integriertes Parkraumkonzept der Stadt Münster" der PGT Umwelt und Verkehr GmbH schlägt die Verwaltung elf prioritäre Maßnahmen zur Realisierung vor.

Dabei erklärt die Verwaltung weder, nach welchen Kriterien die Maßnahmen der Vorlage priorisiert wurden, noch wird dargelegt, warum von der Priorisierungsreihenfolge der Verkehrsberatung abgewichen wird. Die Verwaltung erklärt nicht, weshalb sie einzelne Maßnahmen vollständig ignoriert. Unklar ist, weshalb die Ergebnisse des Konzeptes nicht übernommen, sondern ohne weitere Erläuterung modifiziert werden.

Die Wortwahl der Verwaltung sowie die Auswahl und Priorität der Maßnahmen (im Folgenden in Klammern) lassen nur eine zaghafte Abkehr von der autozentrierten Verkehrspolitik erahnen. Uns fehlt die Betonung der Dringlichkeit einer lokalen Verkehrswende sowie ein Bekenntnis der Notwendigkeit der Reduktion des Pkw-Bestands auf die Hälfte des heutigen Wertes bis 2030 (Umweltbundesamt) bzw. der Reduktion des PKW-Verkehrs um 50 % bis 2030 gemäß dem strategischen Leitziel 8 der Konzeptstudie Münster Klimaneutralität 2030.

Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen setzen weiterhin auf Pkw-Erreichbarkeit und die Kompensation selbst geringfügiger Reduktionen von Straßenparken. Dies wird die Klimaziele der Stadt Münster im Verkehrssektor unerreichbar machen. Die Klimakrise und die Bedeutung der Reduzierung des privaten Autoverkehrs (und damit seine Präsenz als parkende Objekte im öffentlichen Raum) für deren Bewältigung findet sich nicht engagiert genug in der Vorlage wieder. Stattdessen finden sich Aussagen wie diese:

- "Während die Innenstadt einen zentralen Beitrag zur (Kfz-) Erreichbarkeit des Einzelhandels leistet, den es auch perspektivisch abzusichern gilt, [...]"
- "Um als Standort des Einzelhandels attraktiv zu bleiben, muss Münster für Besucher und Tagestouristen auch mit dem Kfz erreichbar bleiben"

Ein weiterer, zentraler Kritikpunkt an der Verwaltungsvorlage ist **ihre geringe zeitliche Verbindlichkeit**. Nach Jahren der Erstellung des Masterplans Mobilität und des integrierten Parkraumkonzeptes ist die Verwaltung nicht in der Lage, einen groben zeitlichen Rahmen zu definieren, wann die ersten Maßnahmen implementiert sein werden. Wir erwarten von den politischen Akteur:innen, zeitliche Prüfpunkte in die Vorlage einzubringen, die das Engagement der Verwaltung und den Fortschritt der Maßnahmen monitoren.

Klima-Resilienz, eine gerechte und barrierefreie Stadt, eine verkehrssichere Stadt und die Aspekte weiterer Zielstränge des Masterplans Mobilität sind gleichfalls nicht nur auf die zentralsten und innenstadtnahen Quartiere beschränkt, sondern adressieren **Problemfelder, die nahezu im gesamten Stadtgebiet** angetroffen werden können. Wir wünschen uns von den Ratsfraktionen, dass im gesamten Stadtgebiet Maßnahmen für eine flächengerechte Fortentwicklung und Ordnung des öffentlichen Raumes ergriffen werden.

Maßnahmen der Vorlage im Einzelnen

Unter den von der Verwaltung der Stadt Münster am höchsten priorisierten Maßnahmen finden sich einige, deren Wirkung im Sinne der Verkehrswende mindestens fraglich, wenn nicht kontraproduktiv erscheinen:

- **Die Effizienzsteigerung in der Flächennutzung von öffentlichen Kundenstellplätzen (Platz 1 in der Priorität der Verwaltung) vergrößert zunächst den Parkraum für öffentliche Kfz-Parkplätze und erleichtert damit den Besitz von Pkw.** Mit Abschlagszahlungen, die private Eigentümer möglicherweise verlangen, subventioniert die Stadt bei knappen Kassen auf eine zusätzliche Art und Weise den Kfz-Verkehr.
- **Die Öffnung des Parkhauses Coesfelder Kreuz (6. Platz in der Priorität der Verwaltung) vergrößert den verfügbaren Parkraum.** Die Nutzung wird nur dann erfolgen, wenn gleichzeitig in nennenswertem Umfang Parkraum reduziert und verteuert wird. Fraglich ist, inwiefern diese Maßnahme die Stadtkasse belasten würde. Unklar ist, wieso Abstimmungen hierzu bereits anlaufen, wenn noch gar nicht klar ist, ob der Rat der Stadt diese Maßnahme überhaupt befürwortet.
- **Bei der Maßnahme für zusätzliche Carsharing-Angebote im Stadtraum (Platz 2 in der Priorität der Verwaltung) ist nicht explizit angegeben, dass dies auf bestehenden Parkflächen erfolgen soll.** Aufgrund des wenig progressiven Gesamtverhaltens von Münsters Verwaltung ist sicherzustellen, dass eine Umwidmung und keine "Flächenneuausweisung" erfolgt.

Unter den elf Maßnahmen finden sich nur drei Push-Maßnahmen. Push-Maßnahmen erschweren die private PKW-Nutzung und werden somit von Autofahrenden aktiv wahrgenommen und sind essentiell für Verkehrsverlagerungseffekte auf schon heute vorhandene Angebote. Alle (Push-)Maßnahmen gehen jedoch nicht weit genug, um eine Halbierung des Kfz-Besitzes bis 2030 zu erreichen:

- Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (5. Platz in der Priorität der Verwaltung) ist zu befürworten, wie sie es auch schon vor 10, 20 und 30 Jahren gewesen wäre. Allerdings gibt es auch innenstadtnahe Bereiche, für die heute auch schon klar ist, dass auch sie bewirtschaftet werden sollten und hier keine Anstalten unternommen werden, um dies voranzutreiben.
- Die Einrichtung zusätzlicher Bewohnerparkzonen (8. Platz in der Priorität der Verwaltung) ist ebenfalls wünschenswert. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb hierbei nur an das Kreuzviertel gedacht wurde und weshalb die Verwaltung nach der Erstellung eines umfangreichen Konzeptes nun noch eine weitere Prüfung durchführen muss und auch dafür wieder externe Beratung benötigt.
- Die "Besitzbarkeit" des kleinen öffentlichen Stadtraums um die Heilig-Kreuz-Kirche (Vorletzter Platz in der Priorität der Verwaltung), die nur deshalb als Maßnahme aufgeführt werden muss, weil die Stadt mit geduldetem Gehwegparken die dort vorherrschende Parkanomie überhaupt erst hat geschehen lassen. Der Stadtraum wurde den Bürger:innen also erst entrissen und nun wird ein "Pilotprojekt" benötigt, um diesen Zustand wieder zu heilen; ein für die Stadt Münster peinlicher Vorgang.

Auch an den übrigen Maßnahmen gibt es Abweichungen zur Expertenanalyse und Ambitionslücken:

- Die Einrichtung von **weiteren Lade- und Lieferzonen** (Platz 3 in der Priorität der Verwaltung) wird durch die Verwaltung u.a. durch die Reduzierung von "Störungen im Verkehrsfluss" begründet. Handlungsleitend muss das Ziel sein, diese Störungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu vermeiden und zu reduzieren, dies gilt jedoch ausdrücklich nicht für den privaten Autoverkehr (Push-Maßnahme). Nicht aus dem Konzept übernommen wurde die digitale Messung durch Sensoren, dabei erscheint dies gerade zum Freihalten von Liefer- und Ladezonen sehr naheliegend. Hier sollte auf eine geeignete Nachbesserung in der Vorlage gedrängt werden (smart city).
- Dem Problem vermeintlicher oder tatsächlicher "Schrotträder" sowie der Maßnahme zu deren Entfernung (Platz 4 in der Priorität der Verwaltung) wird unnötige Priorität verliehen. In der Hierarchie der Probleme im Stadtraum nehmen herrenlose Fahrräder unseres Erachtens einen Platz weit hinter illegal parkenden Kfz, die Geh- und Rettungswege blockieren, ein. Die Maßnahme zur rechtlichen Prüfung, ob ein Verbot des Parkens von Fahrrädern auf Gehwegen angeordnet werden könnte, hat es erfreulicherweise nicht in die Vorlage geschafft, denn im Gegensatz zu Kfz, deren Parken auf Gehwegen überall verboten ist, außer es wird explizit erlaubt, ist das **rücksichtsvolle Abstellen** von Fahrrädern auf Gehwegen 100% legal und kann nicht verboten werden.
- Während für die Königsstraße an eine **Zufahrtsregelung** gedacht wurde (7. Platz in der Priorität der Verwaltung), wurde die benachbarte Aegidiistraße vergessen - obwohl dort regelmäßig Busse im Rückstau von Kfz aufgehalten werden.
- Die "sukzessive **Sicherung von Gehwegbreiten, Einmündungen und Querungstellen**" (letzter Platz in der Priorität der Verwaltung, jedoch Punkt 1.1 (sic!) im Parkraumkonzept) ausschließlich durch Schilder, Markierungen und Poller wirkt ganz so, als hätten die Autor:innen nicht verstanden, was sie mit der "Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes" denn selbst gemeint haben. Eine Voll-Verpollerung des Straßenraumes überall dort, wo Gehwege und Kreuzungen wirklich nicht

zugeparkt werden sollen, weil das nächste aufwändige Konzeptdokument feststellt, dass sich dort Menschen bewegen, macht die Stadt hässlich und bewirkt keine Verhaltensänderung.

Im Gegenteil: besser könnte das Signal nicht gesendet werden, dass überall, wo ein Auto rauffahren kann, auch ein Auto parken darf. Verwundernd ist auch, dass ausgerechnet in dem Punkt nicht darauf verwiesen wird, dass der Verkehrsdienst zusätzliches Personal benötigt. Aber wer gar nicht stärker kontrollieren und damit schon morgen den öffentlichen Raum besser machen *will*, der sucht auch nicht nach diesen Kapazitäten.

Gehwegparken

Der sprichwörtliche Elefant im Raum ist das weiterhin flächig vorhandene Problem des Gehwegparkens, hier zeigt die Beschlussvorlage Lücken, Fehleinschätzungen und Fehlentscheidungen. Wir drängen darauf, dass Maßnahmen vorangetrieben werden, die den öffentlichen Raum der Stadt Münster nachhaltig von zugeparkten Gehwegen befreien.

- **Die stadtweite Parkanomie**, also das großflächige Dulden von Parken auf Gehwegen, wodurch nur schmale Korridore für Menschen zwischen Hauswand und Blech übrigen bleiben, **ist kein Naturphänomen, sondern hausgemacht**. Schuld trägt hauptsächlich die Verwaltung, die bis heute illegales Gehwegparken großflächig duldet, ignoriert oder nicht hinreichend einschreiten kann. Dies sorgt nicht nur für eingeschränkte Beweglichkeit von Bürger:innen. Gleichzeitig kommen Rettungsdienste schwerer zu ihrem Ziel und beparkte Gas-Anschlüsse können nicht mehr abgesperrt werden. Unter den Schäden an den angeblich stabil gebauten Geh- und Radwegen leiden Bürger:innen, bis diese Schäden mit ihren Steuergeldern behoben werden.
- Die resultierende überbordende Menge im öffentlichen Straßenraum parkender Autos, konnte nur infolge dieses Versagens der Stadt entstehen. **Bei Durchsetzung geltenden Rechts hätte es allein im Kreuzviertel rund 1100 Autos mangels Parkmöglichkeiten nie geben können** (vgl. Integriertes Parkraumkonzept S. 103 i.V.m. S. 21). Es ist inakzeptabel, wenn die durch solche Fehlanreize entstandene Menge an Autos als "Nachfrage" oder "Bedarf" verklärt wird, der nur bei gleichzeitigen Kompensationsmaßnahmen wie z.B. Verlagerung in Parkhäuser o.ä. abgebaut werden könne, wie es die Begründung in der Vorlage insinuiert (S. 3). **Wenn illegales Parken in einem Anspruch auf Parkraum resultiert, sendet das ein fatales Signal** ("Schafft euch bedenkenlos ein Auto an, stellt es irgendwo illegal hin, wenn es zum Problem wird, kümmert sich die Stadt darum, dass ihr woanders Platz dafür bekommt"). Angesichts einer auch in Münster steigenden Kfz-Besitzquote stellt sich die Frage, wohin das führen soll. Stattdessen muss die Duldung illegalen Parkens konsequent und zügig in allen Quartieren (nicht nur den hier betrachteten innenstadtnahen) beendet werden. **Die im Gutachten empfohlenen Standards für "Faires Parken" (vgl. S. 148) stellen dafür eine gute Grundlage dar**. Dass sich aus dem Unterbinden illegalen Parkens selbst ohne große Verhaltensänderung keine in der Begründung der Vorlage (vgl. S. 3, Abb. 1) postulierte Gefahr für das Funktionieren der Stadt ergibt, lässt sich bei jedem Schneefall eindrucksvoll erkennen, wenn der Großteil der parkenden Autos tagelang schneebedeckt und daher offensichtlich ungenutzt herumsteht. Maßnahmen zur

Kompensation/Verlagerung von Parkraum sind nur diskutabel, wenn es um den Abbau legaler Parkmöglichkeiten geht.

Was fehlt?

Nicht in die Verwaltungsvorlage geschafft haben es folgende wünschenswerte und sinnvolle Maßnahmen. Weshalb sie trotz **laut Konzept hoher bis sehr hoher Priorität** nicht in der Vorlage enthalten sind, wird nicht erläutert:

- Barrierefreies Vorrangwegenetz (Punkt 1.2 aus dem Parkraumkonzept, **Priorität laut Gutachten "sehr hoch"**) - vermutlich im falschen Framing, dass ja alle Gehwege gut sein müssten, entfallen.
- Lade- und Lieferzonen in Wohnquartieren (Punkt 2.3, Priorität laut Gutachten "hoch")
- Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze (Punkt 2.9, Priorität laut Gutachten "hoch") - vermutlich nicht erwähnt, weil der Beschluss weiterhin gilt, auch wenn die jährlichen Zielwerte bisher noch nie erreicht wurden.
- Pilotprojekt: Gesichertes Abstellen am Wohnort (Punkt 2.10, Priorität laut Gutachten "hoch") - Die Idee privater Fahrradabstellplätzen auf bisherigen Pkw-Stellplätzen würde auch angeblichen "Schrotträdern" vorsorgen, die teilweise nur deshalb überhaupt existieren, weil gute Fahrräder am Wohnort nicht komfortabel abgestellt werden können.
- Notwendigkeit für Fahrrad-Großparkplätze an besucherintensiven Einrichtungen (Punkt 2.12, Priorität laut Gutachten "hoch")
- Die Überprüfung illegal parkender Fahrzeuge mithilfe von Scan-Cars bzw. Scan-Bicycles (Punkt 2.13)

Alte Anregungen und Anträge, die mit der Beschlussvorlage als erledigt betrachtet werden sollen, sind nicht nur bis zu 9 Jahre alt, sie wurden auch nicht vollumfänglich berücksichtigt, bzw. auch hier wird nicht geklärt, was handlungsleitend ist. Wir wünschen uns von den Ratsfraktionen, kritisch zu hinterfragen, warum dies geschieht.

Fazit

Die Beschlussvorlage zum integrierten Parkraumkonzept ist nicht der große Wurf, den wir als Initiativen, die sich den Zielen einer nachhaltigen Verkehrswende verschrieben haben, erhofft haben. Die Vorlage ist aus unserer Sicht mutlos und atmet den Geist einer autozentrierten Verwaltung, die nicht von einer konsequenten Attraktivierung, der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und einer Deattraktivierung des privaten Autoverkehrs überzeugt ist. Vielmehr macht die Vorlage den Eindruck, dass nur solche Maßnahmen aufgegriffen wurden, die nicht zu schmerzhaft für den Autoverkehr sind und gleichzeitig eine moderne Verkehrspolitik suggerieren.

Wir fordern die im Rat vertretenen politischen Kräfte auf, die Vorlage im Geiste der hier vorgebrachten Kritik, Notwendigkeiten und Argumente zu verbessern, so dass die Ziele des Masterplans Mobilität, der Klimaneutralität der Stadt Münster und des INSEK Münster-Innenstadt nicht nur hehre Zielvorstellungen bleiben.