



Endbericht

Verkehrsuntersuchung zur Neugestaltung der südlichen Münsterstraße

im Auftrag der



Impressum



Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Str. 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

bearbeitet von:

David Madden

Christof Tielker

Felix Regelsberger

Julia Lonsing

unter Mitarbeit von Daria Shvets

Bildnachweis

Titelseite: © Anja Cord

Zuständige Ansprechpartnerin bei der Stadt

Dortmund:

Amt für Stadterneuerung

Team Nordstadt

Projektleiterin Heike Junk

0231 – 50 16225

muensterstrasse@stadtdo.de

dortmund.de/muensterstrasse

Die Neugestaltung der südlichen Münsterstraße wird gefördert mit Mitteln der Städtebauförderung des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen.



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
1 Einführung und Anlass	9
2 Analyse der Bestandssituation	11
2.1 Nutzungen entlang der Münsterstraße und der Einfluss auf die Verkehrserzeugung und Verkehrsnachfrage	11
2.2 Verkehrsführung und Straßenraumaufteilung	13
2.3 Fließender Verkehr auf der Münsterstraße	16
2.3.1 Fließender Kfz-Verkehr	17
2.3.2 Fließender Radverkehr	19
2.3.3 Fußverkehr	20
2.3.4 Zwischenfazit fließender Verkehr	23
2.4 Ruhender Verkehr auf der Münsterstraße und im Umfeld	24
2.4.1 Ruhender Kfz-Verkehr	24
2.4.2 Halteverkehr	41
2.4.3 Ruhender Radverkehr: Fahrradparken	42
2.4.4 Zwischenfazit Ruhender Verkehr	42
2.5 Aufenthalt auf der Münsterstraße: Rast- und Sitzmöglichkeiten	44
2.6 ÖPNV und weitere Mobilitätsangebote	46
2.6.1 Anbindung und Erschließung	46
2.6.2 Haltestellen	47
2.7 Fazit der Bestandsanalyse	48
3 Beteiligung der lokalen Stadtgesellschaft	50
3.1 Befragung	50
3.1.1 Kund*innen/Besucher*innen	51
3.1.2 Geschäftstreibende	52
3.1.3 Anwohner*innen	54
3.1.4 Zwischenfazit Stimmungsbild der Nutzendengruppen der Münsterstraße	56
3.2 Erste Dialogveranstaltung: Marktstand auf dem Kirchplatz	56
3.3 Zweite Dialogveranstaltung: Diskussionsveranstaltung im Gemeindesaal der St.-Joseph-Kirche	58
4 Vergleich unterschiedlicher Entwicklungsvarianten für die südliche Münsterstraße	65
4.1 Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo	69
4.1.1 Beschreibung	69
4.1.2 Bewertung	73
4.2 Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone	77
4.2.1 Beschreibung	77

4.2.2	Bewertung	80
4.3	Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021	84
4.3.1	Beschreibung	84
4.3.2	Bewertung	87
4.4	Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“	91
4.4.1	Beschreibung	91
4.4.2	Bewertung	95
4.5	Gegenüberstellung und Empfehlung	99
5	Empfehlungen für die Gestaltung der Münsterstraße und für Maßnahmen im Umfeld	101
6	Zusammenfassung und Fazit	107

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum 1 (links) und Untersuchungsraum 2 (rechts)	10
Abbildung 2: Nutzungen in der Münsterstraße.....	12
Abbildung 3: Derzeitige Verkehrsführung und Verkehrsregelung auf der Münsterstraße und im Umfeld	14
Abbildung 4: Straßenquerschnitt nördlich des Kirchplatzes (Höhe Hausnr. 83).....	15
Abbildung 5: Straßenquerschnitt südlich des Kirchplatzes (Höhe Hausnr. 55)	15
Abbildung 6: Standorte der Verkehrszählung.....	16
Abbildung 7: Gefahrene Geschwindigkeiten auf der Münsterstraße.....	19
Abbildung 8: Behinderungen für den Fußverkehr	22
Abbildung 9: Verkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße	23
Abbildung 10: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Untersuchungsraum 2.....	25
Abbildung 11: Nutzendengruppen nach Erfassung am Erhebungstag.....	27
Abbildung 12: Tagesverlauf der Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet 2.....	28
Abbildung 13: Tagesverlauf der Auslastung in der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus (Dienstag 07.10.2025).....	29
Abbildung 14: Auslastung Parkabschnitte Untersuchungsraum 2, 11.09.2025 - 17 Uhr	30
Abbildung 15: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 2 - Anwohnende (schwarz umrandet)	32
Abbildung 16: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 2 - Besuchsverkehr (schwarz umrandet).....	32
Abbildung 17: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Untersuchungsraum 1.....	34
Abbildung 18: Tagesverlauf der Parkraumauslastung im Untersuchungsraum 1.....	35
Abbildung 19: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 1 (Anwohnende schwarz umrandet).....	36
Abbildung 20: Auslastung nach Nutzendengruppen Untersuchungsraum 1 (Besuchsverkehr schwarz umrandet).....	36
Abbildung 21: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Fokusraum Münsterstraße.....	37
Abbildung 22: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Fokusraum Münsterstraße.....	38
Abbildung 23: Tagesverlauf der Parkraumauslastung im Fokusraum Münsterstraße	39
Abbildung 24: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Fokusraum Münsterstraße (Anwohnende schwarz umrandet).....	40
Abbildung 25: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Fokusraum Münsterstraße (Besuchsverkehr schwarz umrandet).....	40
Abbildung 26: Rast- und Sitzmöglichkeiten auf der Münsterstraße.....	45
Abbildung 27: ÖPNV-Erreichbarkeit der südlichen Münsterstraße.....	47
Abbildung 28: Qualität der Haltestellen und Zuwegungen.....	48
Abbildung 29: Befragung Nutzendengruppen.....	50
Abbildung 30: Befragung Kund*innen/Besucher*innen – Verkehrsmittelwahl (oben), Begründung (unten).....	51
Abbildung 31: Befragung Kund*innen/Besucher*innen – Bewertung Erreichbarkeit.....	52
Abbildung 32: Verbesserungswünsche für die Münsterstraße von Kund*innen/Besucher*innen.....	52
Abbildung 33: Befragung Geschäftstreibende – Häufigkeit von Lieferungen.....	53
Abbildung 34: Befragung Geschäftstreibende – Zukunft der Münsterstraße	54
Abbildung 35: Befragung Anwohner*innen – Verkehrsmittelwahl im Alltag.....	54
Abbildung 36: Konflikte auf der Münsterstraße aus Sicht der Anwohner*innen	55
Abbildung 37: Befragung Anwohner*innen – Zukunft der Münsterstraße.....	55
Abbildung 38: Erste Dialogveranstaltung als Marktstand auf dem St.-Josephs-Kirchplatz.....	57
Abbildung 39: Abstimmungsergebnisse Zukunftsszenarien für die Münsterstraße.....	58
Abbildung 40: 2. Dialogveranstaltung - Präsentation	59
Abbildung 41: 2. Dialogveranstaltung - Arbeitsphase.....	60
Abbildung 42: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo.....	61
Abbildung 43: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone.....	62
Abbildung 44: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021.....	63
Abbildung 45: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“	64
Abbildung 46: Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo – Verkehrsführung und Verkehrsregelung	69
Abbildung 47: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 55).....	72
Abbildung 48: Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone – Verkehrsführung und Verkehrsregelung	77
Abbildung 49: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone (nördlich und südlich des Kirchplatzes).....	79
Abbildung 50: Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 – Verkehrsführung.....	84

Abbildung 51: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 55)	86
Abbildung 52: Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“	91
Abbildung 53: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt etwa Höhe Hausnr. 55) .	94
Abbildung 54: Außengastronomie und Straßenbegrünung in der Laai, Alkmaar	101
Abbildung 55: Außengastronomie und Sitzmöglichkeiten in Lodz	102
Abbildung 56: Straßenbegrünung in Wien (links), Wasserspiel in Duisburg (rechts)	102
Abbildung 57: Überdachte Radabstellanlagen in Iserlohn (links) und Frankfurt-Höchst (rechts).....	103
Abbildung 58: Überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum in Rotterdam.....	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kfz-Verkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße	17
Tabelle 2: Gefahrene Geschwindigkeiten auf der Münsterstraße und Priorstraße	18
Tabelle 3: Radverkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße	20
Tabelle 4: Fußverkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße	21
Tabelle 5: Haltevorgänge auf der Münsterstraße und Priorstraße	41
Tabelle 6: Rast- und Sitzmöglichkeiten auf der Münsterstraße	46
Tabelle 7: Bewertete Oberkriterien und zugeordnete Unterkriterien.....	67
Tabelle 8: Bewertungsskala für den Variantenvergleich	68
Tabelle 9: Bewertung der Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)	74
Tabelle 10: Bewertung der Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)	81
Tabelle 11: Bewertung der Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung).....	88
Tabelle 12: Bewertung Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)	97
Tabelle 13: Zusammenfassung der Bewertung der vier Varianten	100

Abkürzungsverzeichnis

EVE	– Empfehlungen für Verkehrserhebungen
FGSV	– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGZ	– Fußgängerzone
h	– Stunde
HOAI	– Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
Kfz	– Kraftfahrzeug
ÖPNV	– Öffentlicher Personennahverkehr
SV-Anteil	– Schwerverkehrsanteil
V85	– Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird

1 Einführung und Anlass

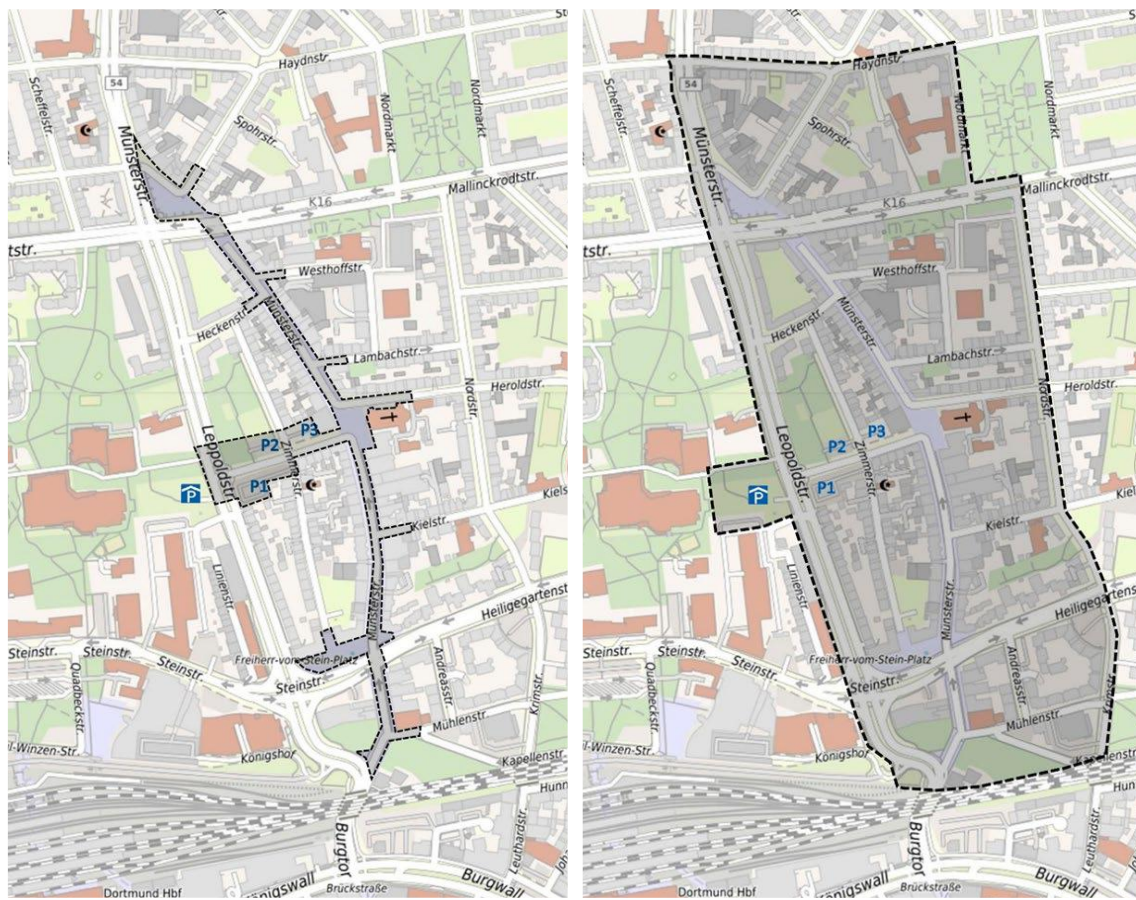
Die südliche Münsterstraße ist Teil des Stadtbezirkszentrums des Dortmunder Stadtbezirks Innenstadt-Nord. Mit dem integrierten Handlungskonzept „Zentrale Nordstadt“ von 2023 wird die Umgestaltung der Geschäftsstraße verfolgt; dafür stehen Mittel aus einem Städtebauförderprogramm zur Verfügung. Bereits im Jahr 2021 hatte es erste Entwürfe im Rahmen eines Werkstattverfahrens zu einer perspektivischen Umgestaltung gegeben. Diese werden bei der weitergehenden Planung hinsichtlich einer möglichen Weiterqualifizierung geprüft. Der Prozess sieht vor, ab 2026 die Vor- und Entwurfsplanung zu erstellen und einen Umbaustart für 2029 anzustreben.

Die geplante Umgestaltung verfolgt das Ziel, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, klimaresiliente Stadträume zu schaffen und die Nahmobilität zu stärken. Die südliche Münsterstraße soll als lebendige Geschäftsstraße mit hoher Bedeutung für Einzelhandel, Gastronomie und soziale Begegnung zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung bildet die Grundlage für die verkehrliche Neuordnung. Inhalte sind die Analyse der bestehenden Verkehrssituation und der Ansprüche der Nutzer*innen an die Münsterstraße sowie ein Vorschlag zur Festlegung der künftigen Verkehrsführung und Flächenverteilung. Dabei werden alle Verkehrsmittel berücksichtigt. Anhand von vier Varianten werden verschiedene Planungsoptionen bewertet und eine Vorzugsvariante empfohlen. Die verkehrlichen Analysen sowie die Empfehlungen zur Umgestaltung beziehen sich auf den Untersuchungsraum 1, der die südliche Münsterstraße zwischen Burgtor im Süden und Mehmet-Kubaşık-Platz im Norden sowie die westlich abführende Priorstraße umfasst und somit den Untersuchungsraum für den Umbau darstellt. Im erweiterten Untersuchungsraum 2 wird zusätzlich der ruhende Verkehr erhoben und analysiert, um die Auswirkungen im Umfeld der Münsterstraße berücksichtigen zu können und die Grundlage für weitere Konzeptionen dort bereitzustellen (siehe Abbildung 1).

Die Beteiligung der lokalen Stadtgesellschaft ist ein wichtiger Teil der Verkehrsuntersuchung. So hat zu Beginn des Prozesses eine Kurzbefragung der Anwohner*innen, von Kund*innen/Besucher*innen und von Geschäftstreibenden stattgefunden. Die Wünsche und Ideen der lokalen Stadtgesellschaft sind zudem im Rahmen von zwei Dialogveranstaltungen erfasst und in die Ausarbeitung und Bewertung der Varianten einbezogen worden.

Abbildung 1: Untersuchungsraum 1 (links) und Untersuchungsraum 2 (rechts)



Quelle: Stadt Dortmund

2 Analyse der Bestandssituation

Zu Beginn wurde die bestehende Verkehrssituation auf der südlichen Münsterstraße erfasst und analysiert. Dabei wurden alle Verkehrsmittel hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehrs untersucht sowie die Gestaltung der Münsterstraße vor dem Hintergrund ihrer Nutzungsstruktur bewertet.

2.1 Nutzungen entlang der Münsterstraße und der Einfluss auf die Verkehrserzeugung und Verkehrsnachfrage

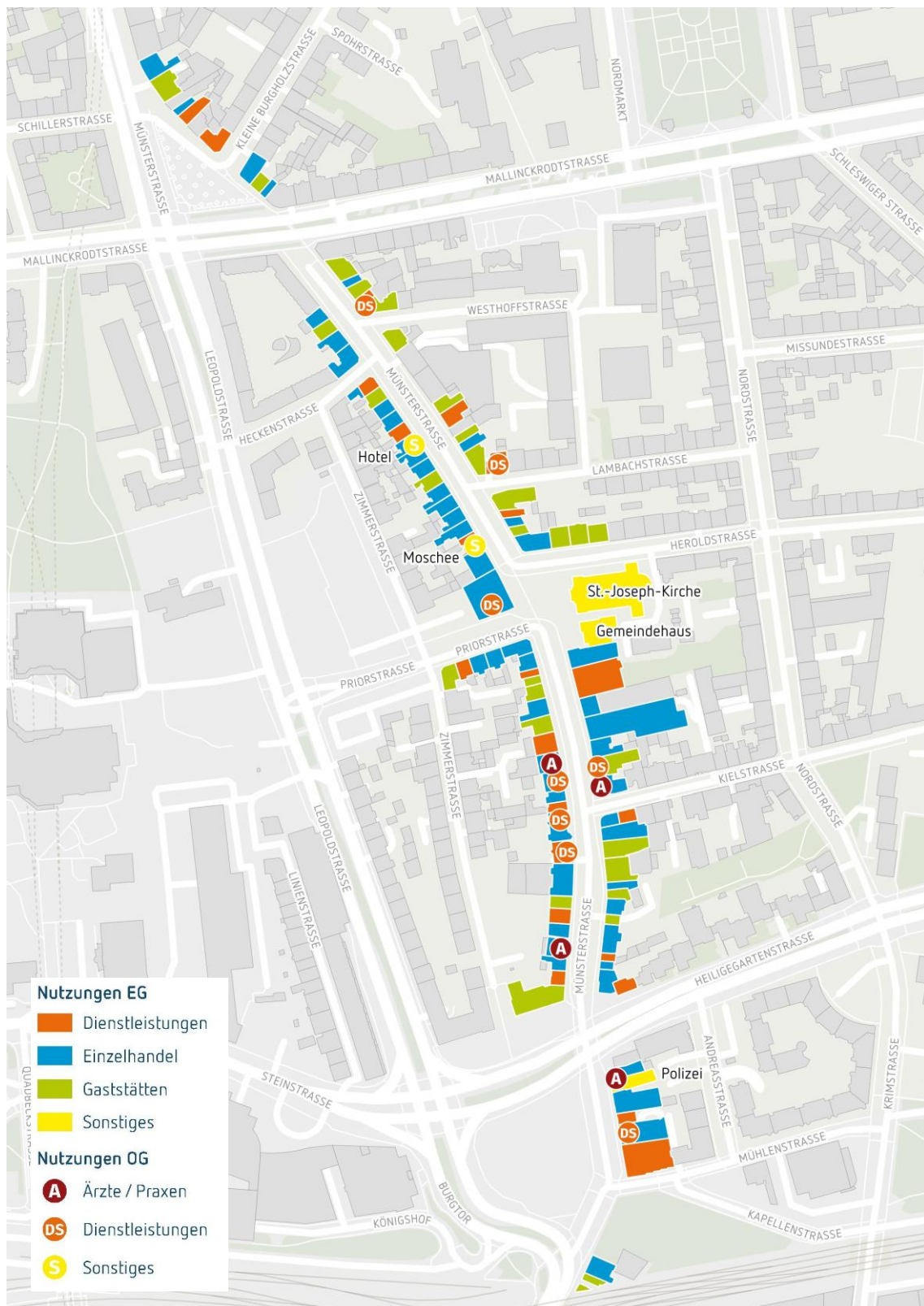
Um einen Überblick über die Verkehrserzeugung und -nachfrage entlang der südlichen Münsterstraße zu erhalten, erfolgte eine Kartierung der vorhandenen Nutzungen anhand von fünf Kategorien. Einzelhandel und medizinische Einrichtungen erzeugen tagsüber ein hohes Besucher*innen- und Kund*innenaufkommen. Gastronomiebetriebe sind sowohl tagsüber als auch in den Abendstunden stark frequentiert. Dienstleistungen hingegen weisen meist ein niedriges bis mittleres Verkehrsaufkommen auf. Weitere sonstige Nutzungen sind z. B. die St.-Joseph-Kirche mit Gemeindehaus und eine Hotelnutzung im nördlichen Abschnitt (vgl. Abbildung 2).

Einzelhandelsnutzungen verteilen sich über die gesamte Straße. Gastronomie ist vor allem im nördlichen Abschnitt konzentriert, wobei auch im südlichen Bereich einige größere Gaststätten vorhanden sind. Im südlichen Teil zeigt sich zudem eine verstärkte gewerbliche Nutzung der Obergeschosse, insbesondere durch Praxen und Dienstleistungsbetriebe.

Zu den größeren Solitärnutzungen zählen die St.-Joseph-Kirche mit dem Gemeindehaus, eine Moschee, ein Hotel sowie die Polizeiwache Nord. Im Einzelhandel erzeugen insbesondere die Anbieter Lidl (mit geplantem Umzug voraussichtlich 2026/2027), Rossmann, KiK und Woolworth ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Im nördlichen Abschnitt der Münsterstraße existiert derzeit an einer Stelle ein Leerstand.

Die Nutzungskartierung zeigt kein eindeutiges verkehrliches Zentrum. Dennoch lässt sich im südlichen Teil sowie unmittelbar nördlich des Kirchplatzes aufgrund der Nutzungsmischung und -dichte eine erhöhte Verkehrsnachfrage vermuten. Diese Einschätzung wurde durch die Verkehrszählung teilweise bestätigt. Auffällig ist jedoch, dass im Umfeld der üblicherweise größeren Verkehrserzeuger wie Lidl, Rossmann und der Sparkasse die Verkehrsmengen geringer ausfallen als an anderen Stellen der südlichen Münsterstraße (siehe auch Kapitel 2.3.1).

Abbildung 2: Nutzungen in der Münsterstraße



Quelle: Planersocietät

2.2 Verkehrsführung und Straßenraumaufteilung

Die südliche Münsterstraße ist eine belebte Geschäftsstraße nördlich der Dortmunder City im Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Sie ist überwiegend durch Einzelhandel und Gastronomie geprägt. Im südlichsten Abschnitt mündet die Münsterstraße in die Straße Burgtor als wichtige Verbindung zwischen City und Nordstadt. Der Bereich Burgtor erfährt derzeit eine städtebauliche Aufwertung. Daran anschließend quert die Hauptverkehrsstraße Heiligegartenstraße die Münsterstraße. Nördlich der Heiligegartenstraße ist die Münsterstraße bis zum Kirchplatz der St.-Joseph-Kirche in nördliche Richtung befahrbar. Östlich mündet in diesem Abschnitt die Kielstraße in die Münsterstraße. Ungefähr auf halber Höhe befindet sich die St.-Joseph-Kirche. An dieser Stelle ist die Durchfahrt für Kfz nicht möglich. Der Kfz-Verkehr wird nach Westen über die Priorstraße abgeleitet. Nördlich des Kirchplatzes ist der Kfz-Verkehr in beide Richtungen möglich. Hier schließen die Heroldstraße, die Lambachstraße, die Heckenstraße und die Westhoffstraße an die Münsterstraße an. Die Priorstraße und die Heckenstraße stellen eine Verbindung zur parallel verlaufenden Leopoldstraße (B54) her, welche eine Hauptverkehrsstraße in Süd-Nord-Verbindung darstellt. Insbesondere die Priorstraße (westlich) und die Heroldstraße (östlich) sind zudem Teil einer für den Fuß- und Radverkehr wichtigen West-Ost-Verbindung durch die Nordstadt. Vor der Mallinckrodtstraße endet die Münsterstraße als Sackgasse. Hier besteht ein verhältnismäßig schmaler Durchgang zur Mallinckrodtstraße mit anschließender Fußgänger-Lichtsignalanlage Richtung Mehmet-Kubaşık-Platz. Nördlich der Mallinckrodtstraße schließt der Mehmet-Kubaşık-Platz an, auf den von Osten die Kleine Burgholzstraße mündet. Nördlich des Platzes wird die Münsterstraße zur Hauptverkehrsstraße Richtung Norden. Es besteht eine Ausfahrmöglichkeit von der Kleinen Burgholzstraße über den Mehmet-Kubaşık-Platz nach Norden auf die Münsterstraße.

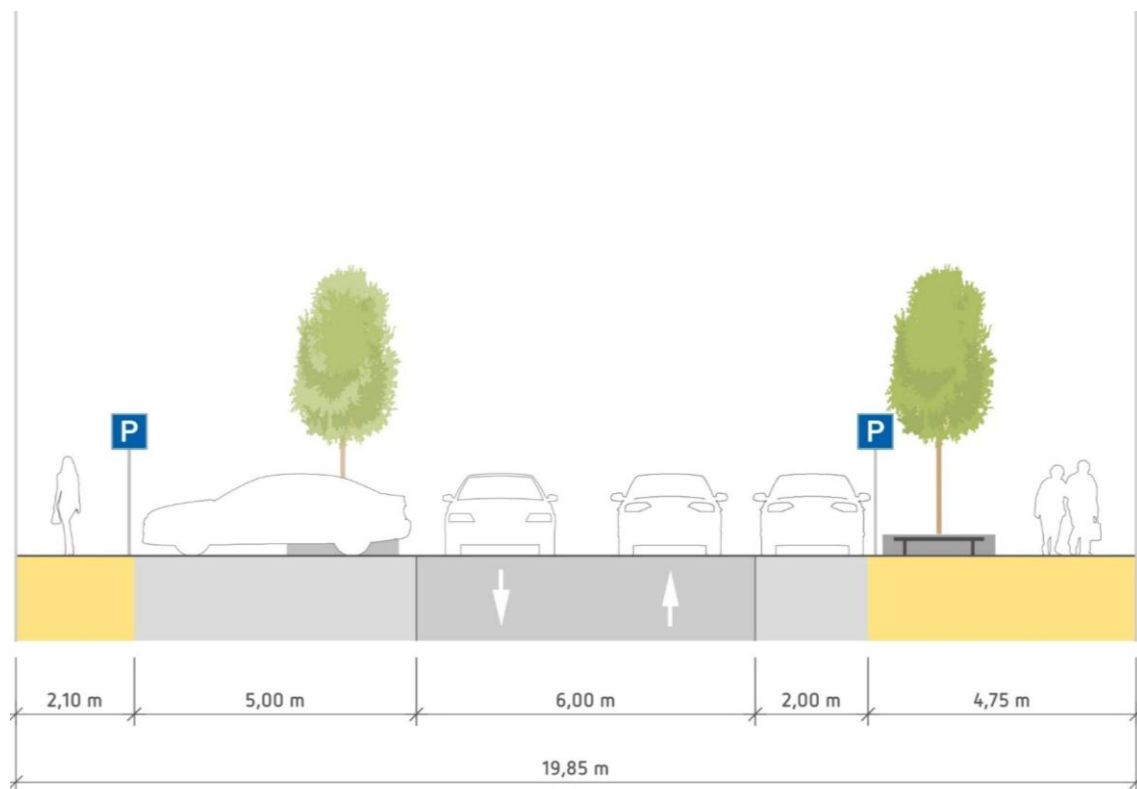
Die Münsterstraße ist zwischen Burgtor und Mallinckrodtstraße Teil einer Tempo-30-Zone, unterbrochen durch die Heiligegartenstraße. Baulich sind die gepflasterte Fahrbahn und Seitenräume niveaugleich ausgeführt. Durch die starke Nutzung der Münsterstraße von zu Fuß Gehenden und auch von Radfahrenden (siehe dazu Kapitel 2.3.2 und 2.3.3) vermischen sich teilweise auch die Verkehrsmittel (Fußverkehr auf der Fahrbahn, Radverkehr im Seitenraum, Halten/Parken im Gehwegbereich), was Nutzungskonflikte und Sicherheitsrisiken hervorruft. Bei einer Gesamtbreite von überwiegend etwa 19,8 m nimmt die Fahrbahn 6,0 m ein, der Rest entfällt auf die Seitenräume, die den ruhenden Verkehr, Gehwegfläche, vereinzelte Grünstrukturen (v. a. Hochbeete und Baumscheiben), Sitzmöglichkeiten sowie Außengastronomie und Warenauslagen aufnehmen. So bleiben dem Fußverkehr im günstigen Fall pro Straßenseite bis zu ca. 7,2 m, stellenweise aber auch nur ca. 2,1 m Breite auf einer Seite übrig.

Abbildung 3: Derzeitige Verkehrsführung und Verkehrsregelung auf der Münsterstraße und im Umfeld



Quelle: Planersocietät

Abbildung 4: Straßenquerschnitt nördlich des Kirchplatzes (Höhe Hausnr. 83)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Straßenquerschnitt südlich des Kirchplatzes (Höhe Hausnr. 55)

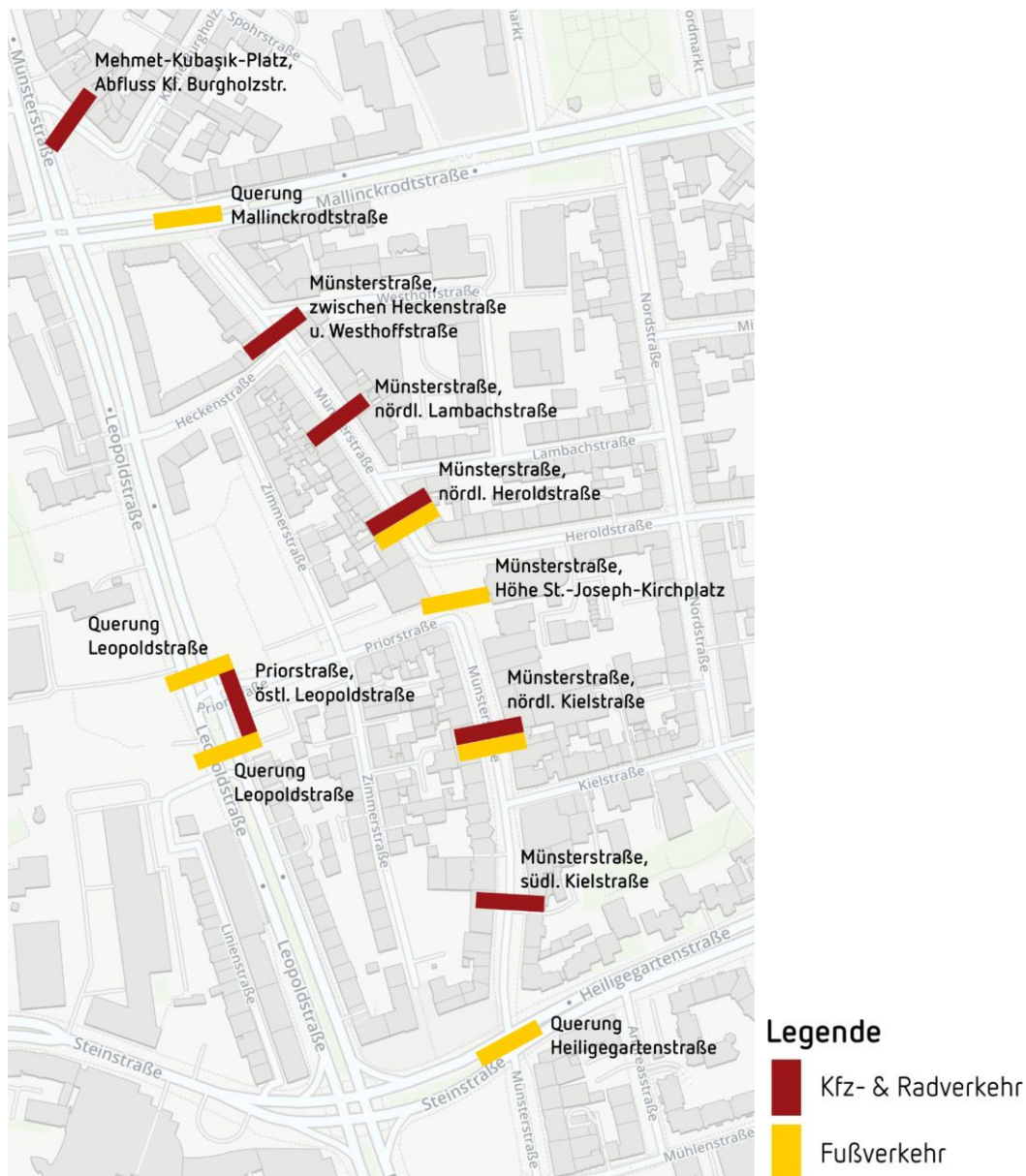


Quelle: Planersocietät

2.3 Fließender Verkehr auf der Münsterstraße

Auf der Münsterstraße zeigt sich eine verkehrliche Nutzung durch den Kfz-Verkehr, den Radverkehr und insbesondere auch den Fußverkehr. Am Donnerstag, 11. September 2025, erfolgte die Zählung der jeweiligen Verkehrsmengen im Rahmen einer videogestützten Verkehrszählung 24 Stunden und unter Normalbedingungen (keine größeren Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Einflüsse auf den Verkehr). Der Kfz- und der Radverkehr wurden an sechs Querschnitten entlang der südlichen Münsterstraße sowie an einem Querschnitt an der Priorstraße gezählt. Aufgrund der dort zum Erhebungszeitpunkt vorherrschenden Baustellenlage konnte der Abschnitt südlich der Heiligegartenstraße nicht erfasst werden. An drei Stellen auf der südlichen Münsterstraße und an den wichtigen Querungsstellen mit der Heiligegartenstraße, der Mallinckrodtstraße sowie an der Querung Priorstraße/Leopoldstraße fand eine Zählung des Fußverkehrs statt.

Abbildung 6: Standorte der Verkehrszählung



Quelle: Planersocietät

2.3.1 Fließender Kfz-Verkehr

Verkehrsmengen

Die südliche Münsterstraße ist mit insgesamt etwa 1.400 bis 2.200 Kfz in 24 Stunden belastet. Die höchste Verkehrsbelastung weist der Querschnitt südlich der Kielstraße mit 2.197 Kfz auf. Nördlich der Kielstraße sowie zwischen Hecken- und Westhoffstraße ist die Verkehrsbelastung mit 1.490 bzw. 1.433 Kfz vergleichsweise am geringsten. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt jeweils 1-2 %. Die verkehrlichen Spitzenstunden weichen je nach Standort voneinander ab, was mit der jeweils lokalen Nutzung (z. B. Gastronomie) zusammenhängen kann. Die Vormittagsspitze wird zwischen 9:30 Uhr und 11:45 Uhr erfasst, die Nachmittags- /Abendspitze zwischen 14:45 Uhr und 20:15 Uhr, was auf ein eher zeitlich diffus verteiltes Verkehrsaufkommen entsprechend der Nutzung der Straße hinweist und von den üblichen verkehrlichen Spitzenstunden überwiegend abweicht. Die Verkehrsmengen der jeweiligen Spitzenstunden liegen hingegen in üblichen Größenordnungen.

Im Bereich der Einbahnstraßenregelung südlich des Kirchplatzes machen Falschfahrende entgegen der Einbahnrichtung südlich der Kielstraße 1,6 % und nördlich der Kielstraße 3,4 % der erfassten Kfz-Menge aus, mithin 35 bzw. 51 Kfz.

Die Priorstraße ist mit 3.526 Kfz belastet, davon 289 Kfz in der Spitzenstunde 17:15-18:15 Uhr. Der Schwerverkehrsanteil ist hier mit 0,3 % gering.

Im Querschnitt an der Ausfahrt aus der Kleinen Burgholzstraße über den Mehmet-Kubaşık-Platz sind 258 Kfz am Tag unterwegs, davon ca. 10 % in der Spitzenstunde zwischen 13:45 und 14:45 Uhr. Diese Verbindung hat demnach nur eine sehr untergeordnete Bedeutung.

Tabelle 1: Kfz-Verkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße

Standort	Kfz / 24 h	SV-Anteil	Spitzenstunde vormittags	Spitzenstunde nachmittags/ abends
Münsterstraße, südlich Kielstraße	2.197	1 %	11:15-12:15 Uhr 170 Kfz	17:00-18:00 Uhr 189 Kfz
Münsterstraße, nördlich Kielstraße	1.490	1 %	9:30-10:30 Uhr 114 Kfz	16:00-17:00 Uhr 140 Kfz
Priorstraße, östlich Leopoldstraße	3.526	0,3 %	9:45-10:45 Uhr 273 Kfz	17:15-18:15 Uhr 289 Kfz
Münsterstraße, nördlich Heroldstraße	1.722	1 %	11:45-12:45 Uhr 112 Kfz	20:15-21:15 Uhr 160 Kfz
Münsterstraße, nördlich Lambachstraße	1.866	2 %	11:45-12:45 Uhr 127 Kfz	17:00-18:00 Uhr 159 Kfz
Münsterstraße, zwischen Heckenstraße und Westhoffstraße	1.433	1 %	11:45-12:45 Uhr 109 Kfz	14:45-15:45 Uhr 140 Kfz
Mehmet-Kubaşık-Platz, Abfluss Kl. Burgholzstr.	258	1 %	11:00-12:00 Uhr 22 Kfz	13:45-14:45 Uhr 27 Kfz

Geschwindigkeitsmessungen

An den Standorten der Verkehrszählungen ist ergänzend die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs mittels Seitenradargerät erfasst worden. Die Messungen fanden zwischen dem 29. September und 10. Oktober über 24 Stunden je Standort statt. Die Münsterstraße weist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf. Die Messung zeigt an den erhobenen Standorten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 20 km/h, am Übergang mit der Hecken- und Westhoffstraße und direkt nördlich des Kirchplatzes wird mit 12 bzw. 14 km/h im Schnitt noch einmal deutlich langsamer gefahren. Der wichtige V85-Wert, der beschreibt, dass 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht schneller als dieser Wert fahren, liegt bei 18 bis 27 km/h. Der Verkehr bewegt sich demnach überwiegend im Rahmen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, teilweise auch deutlich darunter, was durch die vielfältigen verkehrlichen Interaktionen im Straßenraum (Ein-/Ausparken, falsch parkende/haltende Fahrzeuge auf der Fahrbahn, Radverkehr, querende Fußgänger*innen etc.) begründet ist. Dennoch werden an allen Stellen auch Geschwindigkeitsüberschreitungen erfasst, vor allem am Abschnitt nördlich der Lambachstraße (7,7 %).

Auf der Priorstraße wird insgesamt schneller und häufiger zu schnell gefahren. Bei einer dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ebenfalls 30 km/h beträgt die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit 31 km/h und der V85-Wert 38 km/h. Knapp die Hälfte aller erfassten Fahrzeuge ist zu schnell unterwegs.

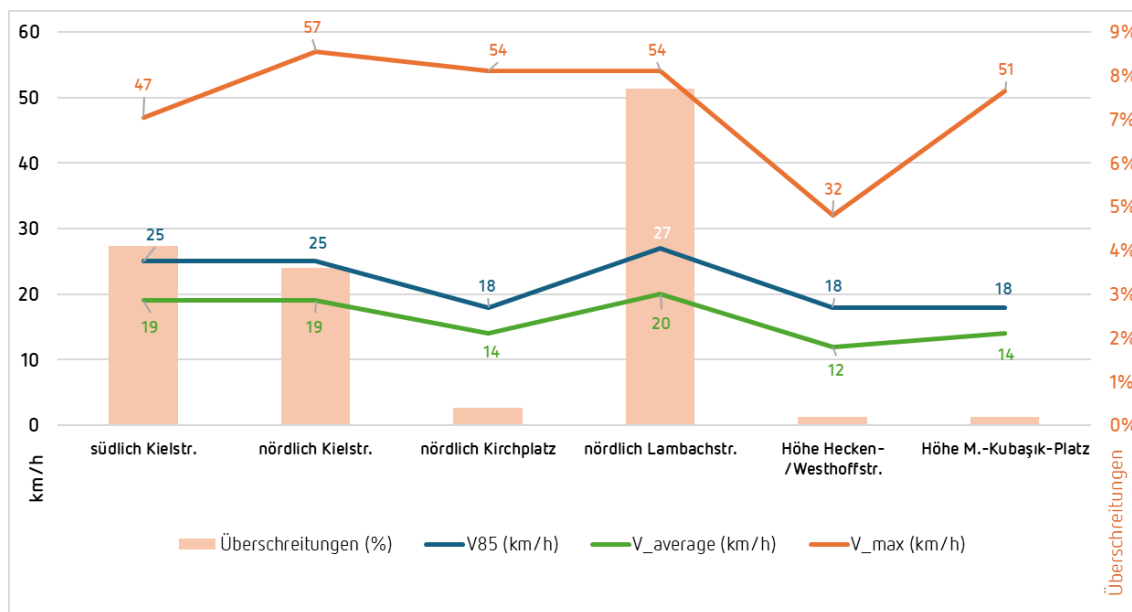
Insgesamt zeigt die Auswertung, dass die Münsterstraße durch ihre Gestaltung und Nutzung das Entstehen von hohen Geschwindigkeiten verhindert, auch wenn es Ausreißer nach oben gibt. Dort, wo die Gestaltung des Straßenraums dies hergibt, wie in der Priorstraße, wird häufiger (zu) schnell gefahren. Eine entsprechende Gestaltung und Nutzung des Straßenraums kann somit zu moderateren Geschwindigkeiten führen.

Tabelle 2: Gefahrene Geschwindigkeiten auf der Münsterstraße und Priorstraße

Standort	V85-Geschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit	Spitzengeschwindigkeit	Anteil Geschwindigkeitsüberschreitungen
Münsterstraße, südlich Kielstraße	25 km/h	19 km/h	47 km/h	4,1 %
Münsterstraße, nördlich Kielstraße	25 km/h	19 km/h	57 km/h	3,6 %
Priorstraße, zwischen Leopoldstraße und Zimmerstraße	38 km/h	31 km/h	72 km/h	48,4 %
Münsterstraße, nördlich Heroldstraße	18 km/h	14 km/h	54 km/h	0,4 %
Münsterstraße, nördlich Lambachstraße	27 km/h	20 km/h	54 km/h	7,7 %
Münsterstraße, zwischen Heckenstraße und Westhoffstraße	18 km/h	12 km/h	32 km/h	0,2 %

Standort	V85-Geschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit	Spitzengeschwindigkeit	Anteil Geschwindigkeitsüberschreitungen
Mehmet-Kubaşık-Platz, Abfluss Kl. Burgholzstr.	18 km/h	14 km/h	51 km/h	0,2 %

Abbildung 7: Gefahrene Geschwindigkeiten auf der Münsterstraße



Überschreitungen: Anteil der Kfz, die schneller als die zul. Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) fahren

V85: Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wurden

V_average: Durchschnittsgeschwindigkeit

V_max: Höchste gemessene Geschwindigkeit

Quelle: Planersocietät

2.3.2 Fließender Radverkehr

Gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr ist auch eine Zählung des Radverkehrs an denselben Querschnitten durchgeführt worden, um die Bedeutung der Münsterstraße für den Radverkehr einschätzen zu können. Auf der Münsterstraße sind – bei wechselhaften Wetterbedingungen – abschnittsweise zwischen 260 und 490 Radfahrende in 24 Stunden unterwegs, und damit – vor allem im Verhältnis zum Kfz-Verkehr – signifikante Mengen. Südlich des Kirchplatzes sind es 368 bzw. 489 Radfahrende, nördlich des Kirchplatzes 261 bis 401 Radfahrende. Der Radverkehr beansprucht die Münsterstraße demnach auf der ganzen Länge, vor allem jedoch im zentralen Bereich. Es ist anzunehmen, dass die Münsterstraße damit sowohl für die Durchfahrt, aber insbesondere auch im Quell- und Zielverkehr (Start- und/oder Endpunkt des Weges befinden sich auf der Münsterstraße) genutzt wird.

42 Radfahrende befahren den Bereich des Mehmet-Kubaşık-Platzes. Auf der Priorstraße sind 138 und damit im Verhältnis deutlich weniger Radfahrende als auf der Münsterstraße unterwegs.

Tabelle 3: Radverkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße

Standort	Fahrräder / 24 h	Verhältnis zur Kfz-Verkehrsmenge
Münsterstraße, südlich Kielstraße	368	16,8 %
Münsterstraße, nördlich Kielstraße	489	32,8 %
Priorstraße, östlich Leopoldstraße	138	3,9 %
Münsterstraße, nördlich Heroldstraße	401	23,3 %
Münsterstraße, nördlich Lambachstraße	261	13,9 %
Münsterstraße, zwischen Heckenstraße und Westhoffstraße	371	25,9 %
Mehmet-Kubaşık-Platz, Abfluss Kl. Burgholzstr.	42	16,3 %

2.3.3 Fußverkehr

Fußverkehrsmengen

Die Bedeutung der südlichen Münsterstraße für den Fußverkehr zeigt sich vor allem auch durch die Verkehrszählung. Die Frequenz auf der Münsterstraße beträgt etwa 2.700 bis 4.400 Zufußgehende in 24 Stunden. Im zentralen Bereich am Kirchplatz sowie nördlich davon wird die höchste Frequenz verzeichnet. Im Süden queren etwa 2.700 Fußgänger*innen die Heiligegartenstraße. Die Mallinckrodtstraße queren ca. 3.800 Fußgänger*innen, was die Bedeutung der Verbindung zwischen südlicher Münsterstraße und Mehmet-Kubaşık-Platz herausstellt. Die Erhebung zeigt, dass die südliche Münsterstraße über die gesamte Länge deutlich stärker von Zufußgehenden als von Kfz-Verkehr genutzt wird und zudem auch eine wichtige Fußwegeverbindung von der City in die Nordstadt darstellt.

Die Querung der Leopoldstraße, als Verbindung von der Münsterstraße in Richtung Dietrich-Keuning-Park und der dortigen Stadtbahnhaltestelle „Leopoldstraße“, nutzen etwa 1.200 Fußgänger*innen.

Tabelle 4: Fußverkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße

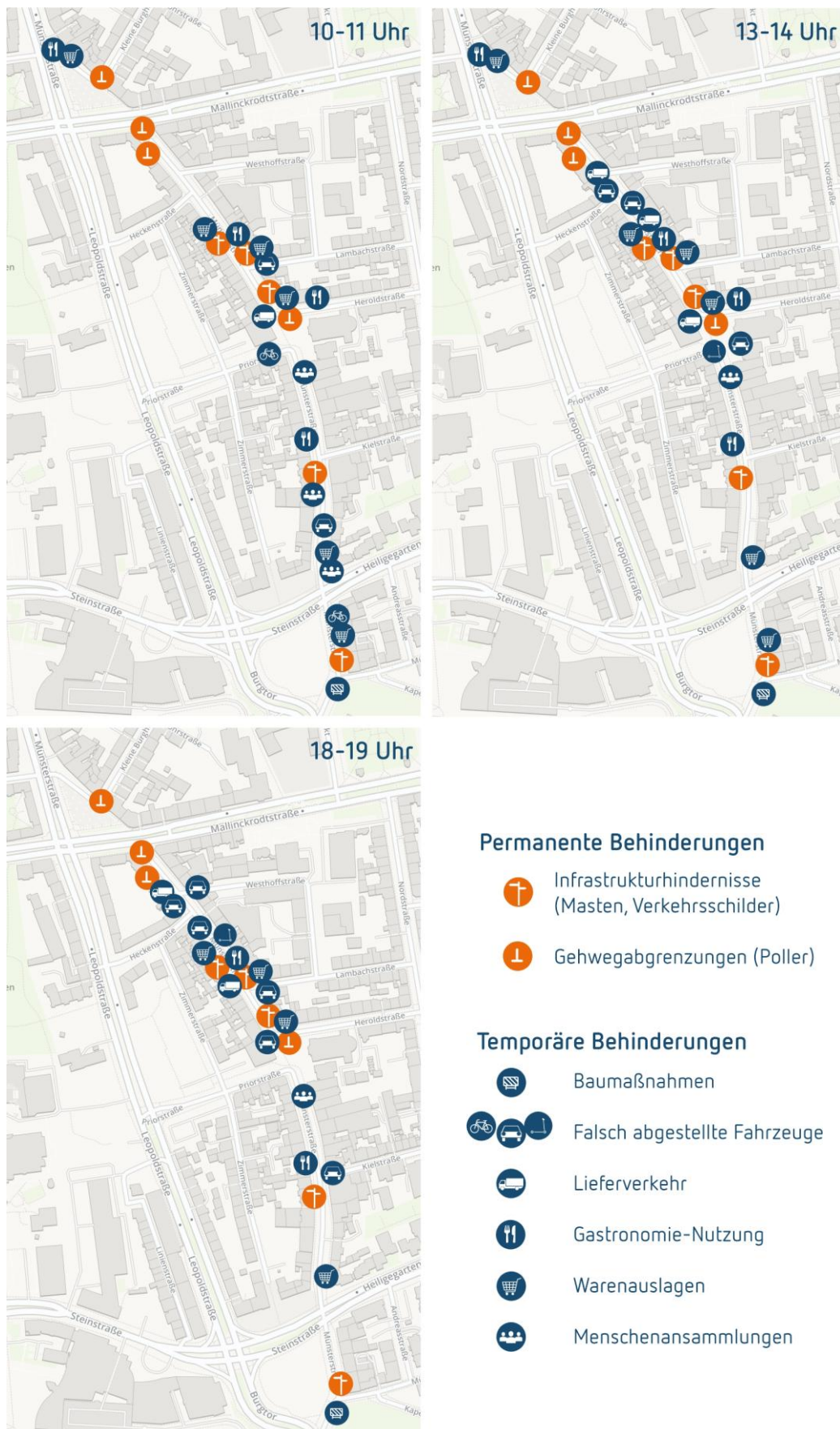
Standort	zu Fuß Gehende / 24 h	Verhältnis zur Kfz-Verkehrsmenge
Querung Heiligegartenstraße	2.746	-
Münsterstraße, nördlich Kielstraße	2.958	198 %
Münsterstraße, Höhe St.-Joseph-Kirchplatz	4.420	-
Münsterstraße, nördlich Heroldstraße	4.384	254 %
Querung Mallinckrodtstraße	3.752	-
Querung Leopoldstraße/B54	1.172	-

Behinderungen für den Fußverkehr

Um die Qualität für den (fließenden) Fußverkehr zu bewerten, fand eine Aufnahme und Überprüfung von Behinderungen für den Fußverkehr auf den Gehwegen der südlichen Münsterstraße statt. Ziel war es, die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit der Gehwege zu analysieren und typische Einschränkungen im Tagesverlauf zu identifizieren. Die Erhebung erfolgte am Dienstag, den 30.09.2025, zu drei Zeitpunkten: vormittags zwischen 10:00 und 11:00 Uhr, mittags zwischen 13:00 und 14:00 Uhr sowie abends zwischen 18:00 und 19:00 Uhr. Dabei wurde zwischen temporären und dauerhaften Hindernissen unterschieden.

Die zur Verfügung stehenden Gehwegbreiten sind überwiegend als noch ausreichend einzuschätzen, auch wenn es an vielen Stellen unterschiedliche Einschränkungen der baulichen Breite gibt. Eine größere Zahl temporärer und auch dauerhafter Hindernisse wird anhand der Begehung in der nördlichen Hälfte der südlichen Münsterstraße verzeichnet, vor allem nachmittags. Zu den permanenten Hindernissen zählen vor allem graue Poller, die den Seitenraum vor dem Befahren und Beparken sichern, jedoch vor allem für Mobilitätseingeschränkte als Hindernis wahrgenommen werden können. Hinzu kommen teils ungünstig platzierte, teilweise veraltete Straßenraumelemente wie Stromkästen, Masten oder Waschbeton-Hochbeete. Die größte Barriere für den Fußverkehr stellen jedoch die temporären Hindernisse dar, darunter vor allem falsch abgestellte Fahrzeuge, die im Rahmen von Lieferungen oder Haltevorgängen auf den Gehwegen abgestellt werden. Zusätzlich bleiben gelieferte Waren teilweise längere Zeit auf dem Gehweg stehen und blockieren diesen. Auch ausgestellte Waren des Einzelhandels in Kombination mit vorhandener Infrastruktur wie Verkehrsschildern schränken die nutzbare Gehfläche deutlich ein. An bestimmten Stellen, beispielsweise vor der Sparkasse, zeigen größere Menschenansammlungen den Bedarf für mehr Fläche für den Fußverkehr auf. Die Analyse zeigt insgesamt, dass die bestehende Unordnung im Straßenraum die teilweise ausreichenden, teilweise schmalen Gehwegbreiten in der Praxis an vielen Stellen weiter verengt und ein uneingeschränkter Längsverkehr kaum möglich ist.

Abbildung 8: Behinderungen für den Fußverkehr

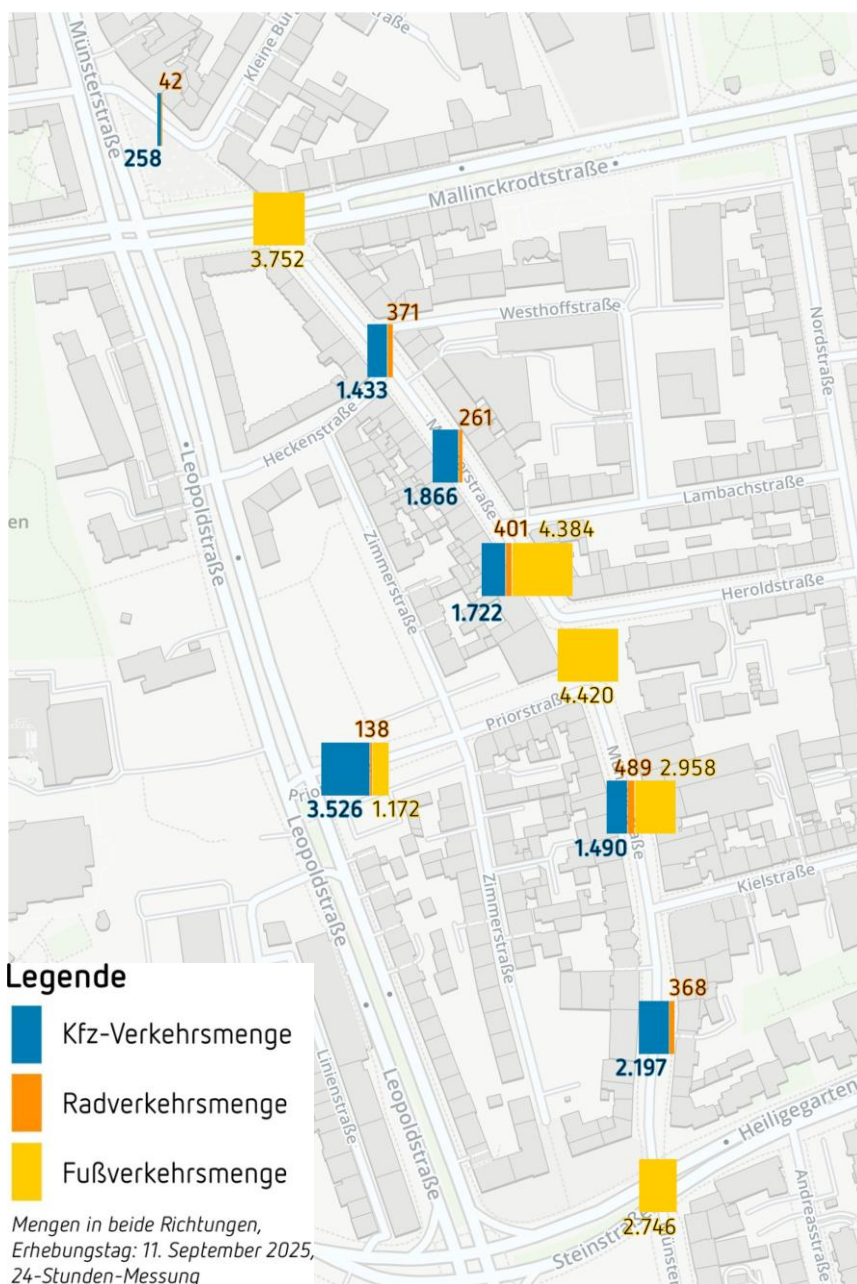


Quelle: Planersocietät

2.3.4 Zwischenfazit fließender Verkehr

Die Erhebung und Gegenüberstellung der Verkehrsmengen zeigt ein umfassendes Bild der verkehrlichen Nutzung der Münsterstraße. So besitzt die Straße sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr, jedoch vor allem für den Fußverkehr eine Bedeutung. Der Fußverkehr weist die mit Abstand größten Verkehrsmengen auf, was die Funktion der Münsterstraße als Stadtbezirkszentrum der Nordstadt widerspiegelt. Demgegenüber stehen jedoch stellenweise begrenzte Gehwegbreiten und darüber hinaus weitere temporäre und permanente Hindernisse, die die Fußverkehrsqualität und Barrierefreiheit deutlich einschränken. Die derzeitige Flächennutzung und Raumaufteilung spiegelt demnach die Bedeutung des Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht ausreichend wider.

Abbildung 9: Verkehrsmengen auf der Münsterstraße und Priorstraße



Quelle: Planersocietät

2.4 Ruhender Verkehr auf der Münsterstraße und im Umfeld

Ergänzend zum fließenden Verkehr wurde auch der sogenannte ruhende Verkehr – also das Parken von Kfz und Fahrrädern – auf der Münsterstraße und in ihrem Umfeld untersucht. Aus der Nutzungsstruktur lässt sich ableiten, dass die südliche Münsterstraße einen wichtigen Zielort für Kund*innen und Besucher*innen, zum Teil auch von außerhalb Dortmunds, darstellt und darüber hinaus ein Wohnstandort in dicht bebauter Lage ist, sodass unterschiedliche Ansprüche an Kfz-Parkstände im öffentlichen Raum bestehen. Die nachfolgende Analyse zeigt Angebot und Nutzung des öffentlichen Parkraums. Auch das Fahrradparken wird im Rahmen der Analyse und folgenden Ausführungen berücksichtigt.

2.4.1 Ruhender Kfz-Verkehr

Untersuchungsgebiet

Für die Parkraumerhebung wurde ein erweiterter Untersuchungsraum (vgl. Kapitel 1, Abbildung 1 – „Untersuchungsraum 2“, Seite 10) gewählt, der neben der Münsterstraße auch das umliegende Quartier einschließt. Wie in Abbildung 10 (Seite 25) ersichtlich, ist der Untersuchungsraum im Norden von der Haydnstraße begrenzt und im Süden von den Schienenstrukturen. Westlich und östlich bilden die Leopoldstraße bzw. die Nordstraße die Grenzen des Untersuchungsraums.

Zwei Bereiche, die Münsterstraße inklusive Anschlüsse an die Nebenstraßen und Mehmet-Ku-başık-Platz (vgl. Kapitel 1, Abbildung 1 – „Untersuchungsraum 1“, Seite 10) sowie die Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße, werden detaillierter analysiert.

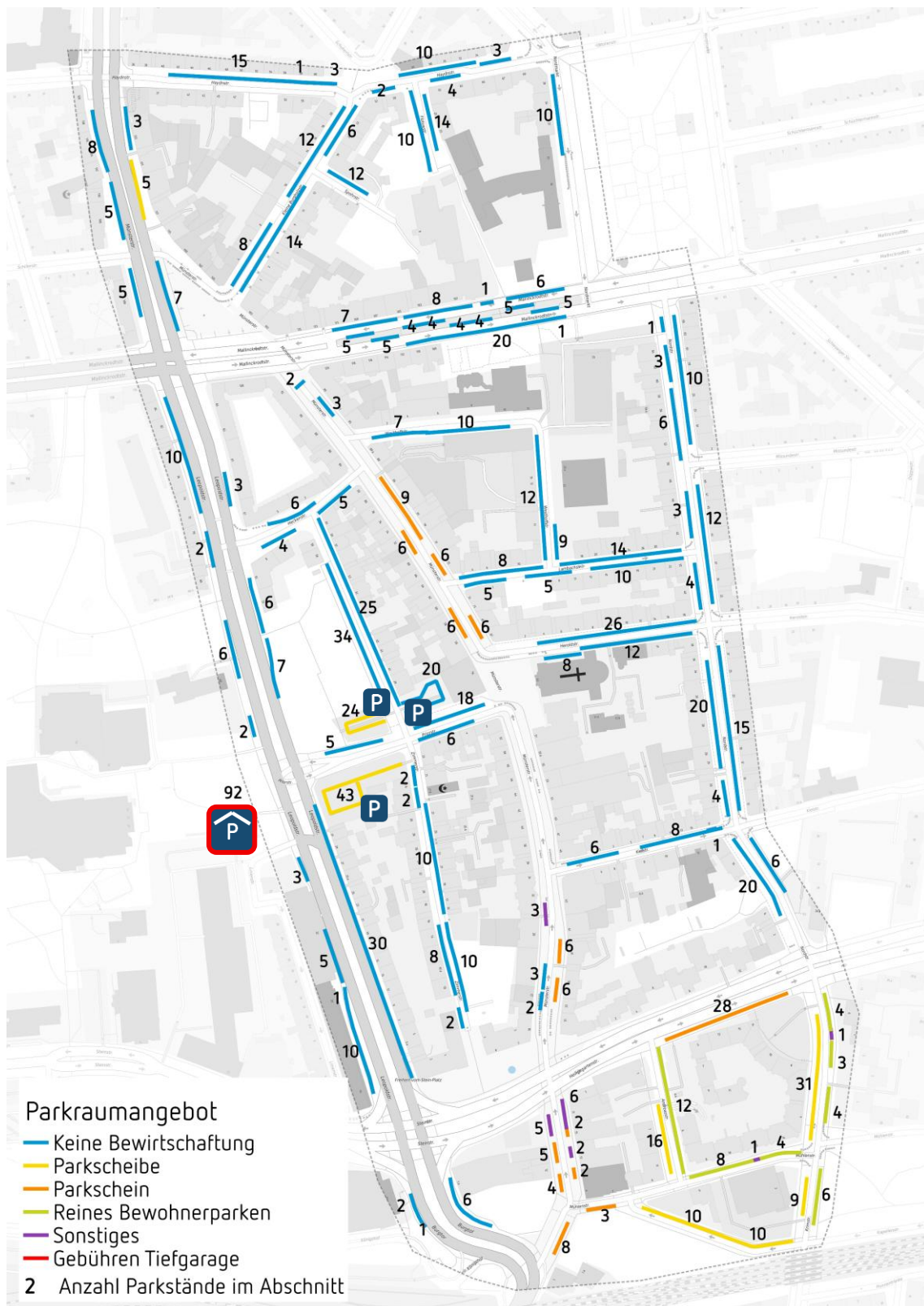
Angebot und Auslastung des öffentlichen Parkraums im Untersuchungsraum 2 (Münsterstraße und Umgebung)

Parkraumangebot im Untersuchungsraum 2

Im Untersuchungsraum 2 gibt es insgesamt 1.096 öffentliche Parkstände, von denen 92 auf die Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus entfallen. Die Tiefgarage eingeschlossen, werden 451 Parkstände (41 %) bewirtschaftet, während 612 (56 %) frei beparkt werden können. Die bewirtschafteten Parkstände sind zu etwa gleichen Teilen durch Parkscheibe zeitlich beschränkt (198) oder mit Parkschein auch monetär bewirtschaftet (212). Außerdem sind 41 Parkstände (4 %) südlich der Heiligegartenstraße als Bewohnerparkmöglichkeiten (Bewohnerparkzone Mühlenstraße) ausgewiesen. Weitere 33 Abstellmöglichkeiten setzen sich aus Behindertenstellplätzen, E-Ladeplätzen und Taxiständen zusammen. Ein nennenswerter Anteil der Parkmöglichkeiten befindet sich im Bereich Priorstraße und den angrenzenden Parkflächen. Es handelt sich um 24 Parkstände im Straßenraum des östlichen Abschnitts der Priorstraße und drei Parkplätze mit einer Gesamtkapazität von 87 Parkständen auf angrenzenden Flächen. Diese werden zu 60 % (67) zeitlich bewirtschaftet. Die übrigen bewirtschafteten Parkflächen befinden sich auf der Münsterstraße selbst und im südlichen Teil des Untersuchungsraums 2, südlich der Heiligegartenstraße. 92 der insgesamt knapp 1.100 Parkmöglichkeiten sind in der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus. Diese liegt mit 200 bis 400 m Gehdistanz in fußläufiger Entfernung zur Münsterstraße. Die Parkgebühren betragen

derzeit 2,50 € (bis 2 Stunden) plus 1,00 € je weiterer Stunde, der Tagessatz (ab 5 h) 8,00 € und für ein Monatssticket werden 69,00 € berechnet. Nachts und sonntags ist die Tiefgarage geschlossen, wobei die Öffnungszeiten auch für Monatskartenbesitzer*innen gelten.

Abbildung 10: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Untersuchungsraum 2



Quelle: Planersocietät, Grundlage: Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner

Methodik

Entscheidend für die Variantenuntersuchung (siehe Kapitel 3) ist die Kenntnis über Umfang und Auslastung des Parkraumangebots. Um Aussagen über die Situation im ruhenden Verkehr zu treffen, wurde eine Erhebung an einem repräsentativen Normalwerktag durchgeführt. Ein Tag gilt als repräsentativ, wenn er außerhalb von Ferien und Feiertagen sowie sonstigen unregelmäßigen/seltenen verkehrsbeeinflussenden Ereignissen, wie Festivitäten (z. B. Kirmes, Weihnachtsmarkt) oder größerer Baustellen liegt.

Die Parkraumerhebung erfolgte durch Begehungen im Zwei-Stunden-Intervall zwischen 5 und 23 Uhr. Das Wetter am Erhebungstag, Donnerstag, den 11.09.2025, war wechselhaft mit Regenschauern am Nachmittag.

Das projektspezifisch geschulte Personal erfasste die im Untersuchungsraum auf den öffentlichen Parkständen abgestellten Kfz über eine anonymisierte Form der Kennzeichenerhebung. Durch den Aufbau der Erhebung können zusätzlich zur Gesamtbelegung auch Rückschlüsse auf Parkverstöße (z. B. Schräg- statt Längsparken) sowie die Parkdauer einzelner Fahrzeuge gezogen werden. Die Ermittlung der Parkdauer ermöglicht eine Analyse von Nutzendengruppen des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsbereich.

Grundlage der Einordnung des Parkdrucks im Gebiet waren die „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012, in folgender Klassifizierung:

- < 60 % Auslastung: kein Parkdruck
- 60-70 % Auslastung: geringer Parkdruck
- > 70-80 % Auslastung: mittlerer Parkdruck
- > 80-90 % Auslastung: hoher Parkdruck
- > 90 % Auslastung: sehr hoher Parkdruck

Zur Einordnung der Auslastung kann allgemein die Aussage zu Grunde gelegt werden, dass ab einer Belegung von ca. 80 % der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum dieser als „voll“ empfunden wird. Der Parksuchverkehr nimmt ab dieser Belegung spürbar zu und es fällt schwer, einen freien Platz zu finden.

Zusätzlich zum Parkdruck können die abgestellten Fahrzeuge anhand der Parkdauer einer Nutzendengruppe zugeordnet werden. Die Definition dieser Nutzungstypen orientiert sich an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die Einteilung der Nutzendengruppen kann der nachfolgenden Abbildung 11 (Seite 27) entnommen werden.

Abbildung 11: Nutzendengruppen nach Erfassung am Erhebungstag

Bewohner*innenfahrzeuge:	Beschäftigte/ lange Besuche:	Kundschaft/ kurze Besuche:
Fahrzeuge, die das Gebiet ganztägig nicht verlassen haben (5 bis 23 Uhr erfasst)	Langparkende (>6-10 Stunden parkend)	Kurzparkende (1 bzw. 1-3 Stunden parkend)
	Dauerparkende (>10 Stunden parkend)	Mittelparkende (>3-6 Stunden parkend)
Bewohner*innenfahrzeuge (um 5 Uhr erfasst)		

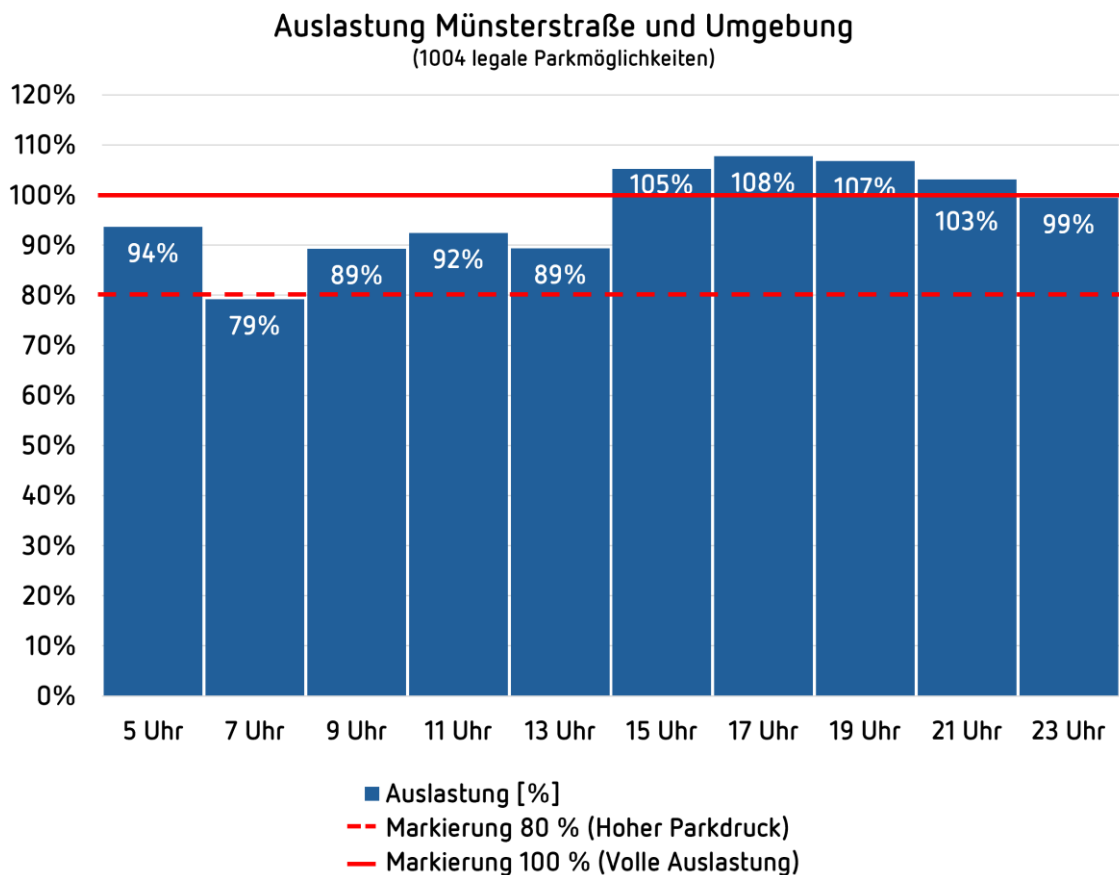
- **Bewohner*in/Gebiet nicht verlassen:** Wird ein Fahrzeug an allen Zählzeiträumen (5 bis 23 Uhr) registriert, hat es am Erhebungstag das Gebiet nicht verlassen. In Ausnahmefällen sind einzelne dieser Fahrzeuge innerhalb des Untersuchungsraums bewegt worden. In der Regel wurden diese Fahrzeuge jedoch den ganzen Tag nicht bewegt. Hierfür kann es unterschiedliche Gründe geben: Urlaub, Homeoffice oder Krankheit des*der Halter*in oder das Fahrzeug wird nicht täglich benötigt (z. B. Zweitwagen oder Teilzeitarbeit). Üblicherweise handelt es sich dabei um Fahrzeuge von Bewohner*innen.
- **Bewohner*in/Dauerparker*in:** Wird ein Fahrzeug um 5 und um 23 Uhr aufgenommen, dann handelt es sich sehr wahrscheinlich um ein Fahrzeug eines*r Bewohner*in. Alle anderen Nutzendengruppen haben das Gebiet zu einer der beiden Uhrzeiten in der Regel verlassen bzw. noch nicht aufgesucht. Dabei ist es unerheblich, ob es im Tagesverlauf an unterschiedlichen Standorten im Untersuchungsgebiet wieder angetroffen wird, bzw. in welchen Zählzeiträumen es noch angetroffen wird. Aufgrund von Verlagerungseffekten zu benachbarten Gebieten kann es sein, dass nicht alle Fahrzeuge der Bewohner*innen jede Nacht im Untersuchungsraum stehen.
- **Quartiersfremde (z. B. Beschäftigte, Besucher*innen, Kund*innen):** Wird ein Fahrzeug in einem oder mehreren aufeinander folgenden Zählzeiträumen im Untersuchungsraum angetroffen, ohne um 5 und um 23 Uhr erhoben zu werden, wird daraus geschlossen, dass es sich um eine*n gebietsfremde*n Kurz- (max. 2 h), Mittel- (2-6 h) oder Langzeitparker*in (6-10 h) oder Dauerparkende (über 10 h) handelt. Dazu zählen z. B. Beschäftigte und Besucher*innen der Münsterstraße, bzw. der dort ansässigen Dienstleistungs- oder Gastronomiebetriebe oder auch Besucher*innen der Nachbarquartiere.

Auslastung des öffentlichen Parkraums im Untersuchungsraum 2

Der Parkdruck im Untersuchungsraum 2 ist allgemein als hoch bis sehr hoch einzuordnen. Die Tagessganglinie der zweistündigen Erhebungsintervalle in Abbildung 12 zeigt den Verlauf der erhobenen Auslastung aller öffentlichen Parkstände im Untersuchungsraum 2 von 5 bis 23 Uhr. Ausgenommen ist hierbei die Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus, deren Auslastung deutlich von den erhobenen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsraum 2 abweicht (vgl. Abbildung 13).

Die roten Linien verdeutlichen die beiden Schwellen von 100 % (Anzahl der erfassten Kfz ist gleich der Anzahl an verfügbaren Parkständen) und 80 % Auslastung (in der EVE als Grenze zwischen mittlerem und hohem Parkdruck definiert).

Abbildung 12: Tagesverlauf der Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet 2

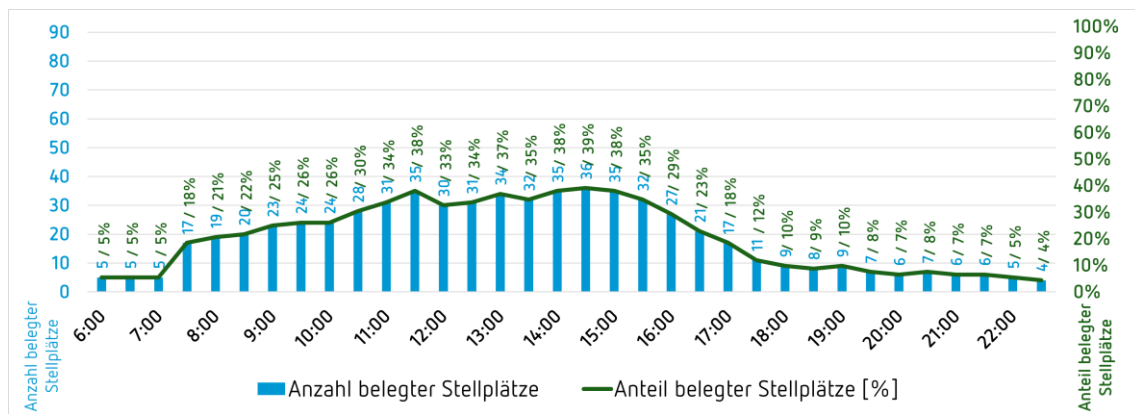


Quelle: Planersocietät

Vormittags liegt ein hoher Parkdruck von rund 90 % vor, nur zwischen den Erhebungsintervallen 5 und 7 Uhr sinkt die Auslastung leicht auf ca. 80 %. Dies lässt sich damit erklären, dass einige Fahrzeuge für den Weg zur Arbeit bewegt werden, während andere Nutzungen (Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatzstandorte, etc.) noch etwas weniger Parkraumnachfrage erzeugen. Nachmittags und abends zwischen 15 und 21 Uhr liegt über das gesamte Gebiet gesehen eine leichte Überbelegung der legalen Parkmöglichkeiten vor. Diese Überbelegung kommt durch Parken auf nicht dafür vorgesehenen Flächen sowie durch Nichteinhaltung der Parkordnung (schräg/quer statt längs) zustande.

Die Belegungsdaten der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus zeigen deutlich, dass diese an einem Normalwerktag nicht ausgelastet ist. Die Belegung liegt bis 7 Uhr und ab 18:30 Uhr bei unter 10 %. Zwischen 10 Uhr und 16 Uhr ist die Tiefgarage zu über 30 % belegt, wobei um 14:30 Uhr das Maximum von 39 % aufgenommen wurde.

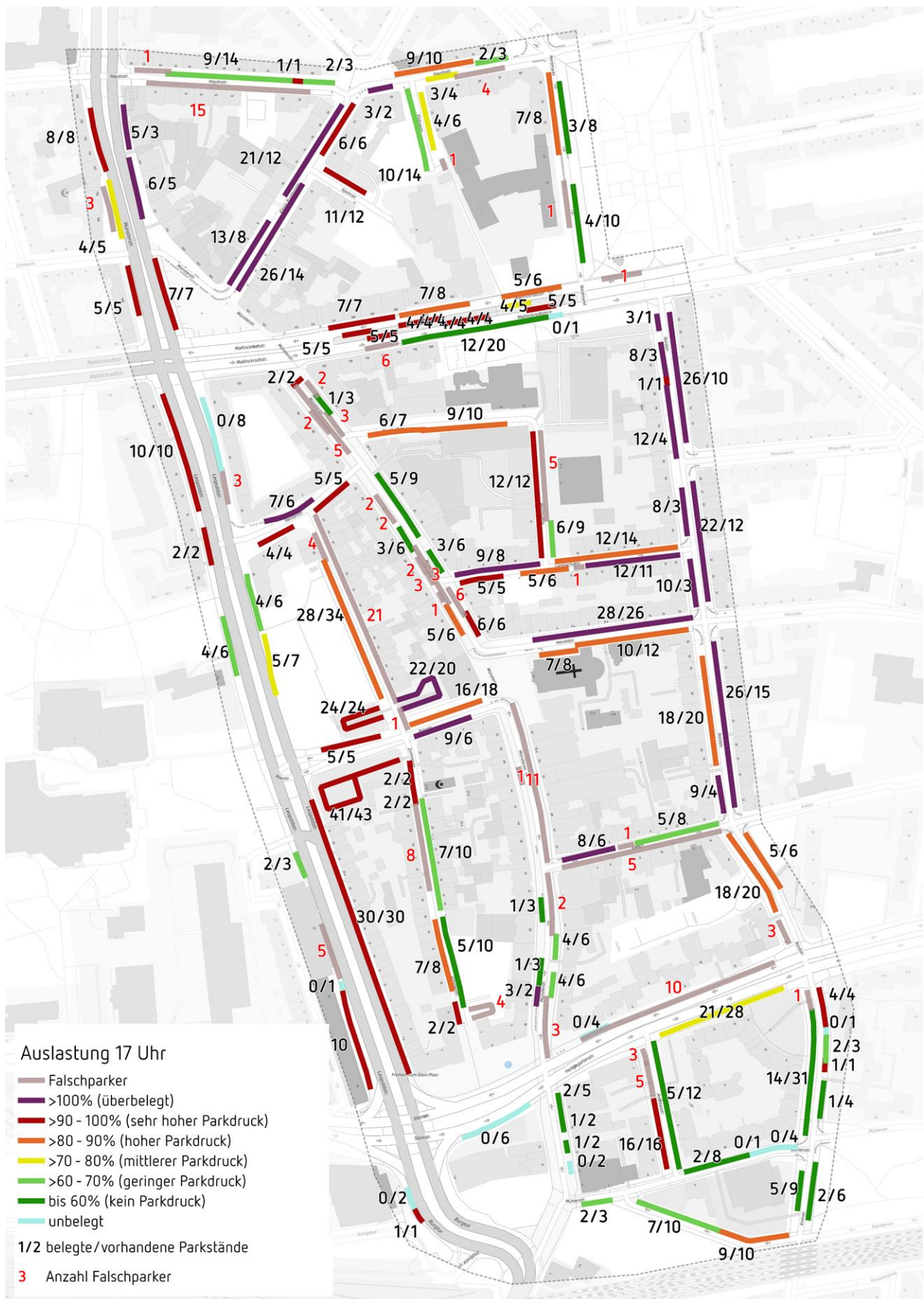
Abbildung 13: Tagesverlauf der Auslastung in der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus (Dienstag 07.10.2025)



Quelle: Planersocietät

Die räumliche Verteilung der Auslastung kann der Abbildung 14 (Seite 30) entnommen werden. Hier werden alle erhobenen Parkabschnitte im Untersuchungsraum 2 zur Spitzenstunde um 17 Uhr dargestellt. Es zeigen sich im Untersuchungsraum einige deutliche Auslastungsschwerpunkte, mitunter auch Bereiche, in denen vielfach falsch geparkt wird, sowie Teilräume, in denen die Auslastung deutlich weniger ausgeprägt ist. Diese Aspekte und einige darauf aufbauende Interpretationen werden nachfolgend dargelegt.

Abbildung 14: Auslastung Parkabschnitte Untersuchungsraum 2, 11.09.2025 - 17 Uhr



Quelle: Planersocietät, Grundlage: Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner

Als Auslastungsschwerpunkte sind neben der deutlich überlasteten Nordstraße insbesondere die Kleine Burgholzstraße, der Bereich der Priorstraße (mit den anliegenden Parkplatzflächen), die Parkabschnitte in der Mallinckrodtstraße sowie die Heroldstraße hervorzuheben. In fast allen genannten Bereichen liegt der hohen Aus- bzw. Überlastung eine Nichtbeachtung der angeordneten Ausrichtung des Parkens zugrunde. Ausnahme ist der Bereich der Priorstraße. In vielen der genannten Bereiche (insb. Nordstraße, Kleine Burgholzstraße) sind Längsparkstände parallel zur Fahrbahn markiert, die in der Praxis senkrecht zur Fahrbahn beparkt werden. Dabei werden Teilbereiche der dortigen Gehwegstrukturen durch den ruhenden Kfz-Verkehr mitgenutzt, was jedoch überwiegend nicht freigegeben ist. Dadurch werden die Gehwegbreiten mitunter stark einschränkt und so zu Fuß Gehende beeinträchtigt und die Verkehrssicherheit sowie weitere Nutzungen (z. B. Aufenthalt, Begegnung, etc.) negativ beeinflusst.

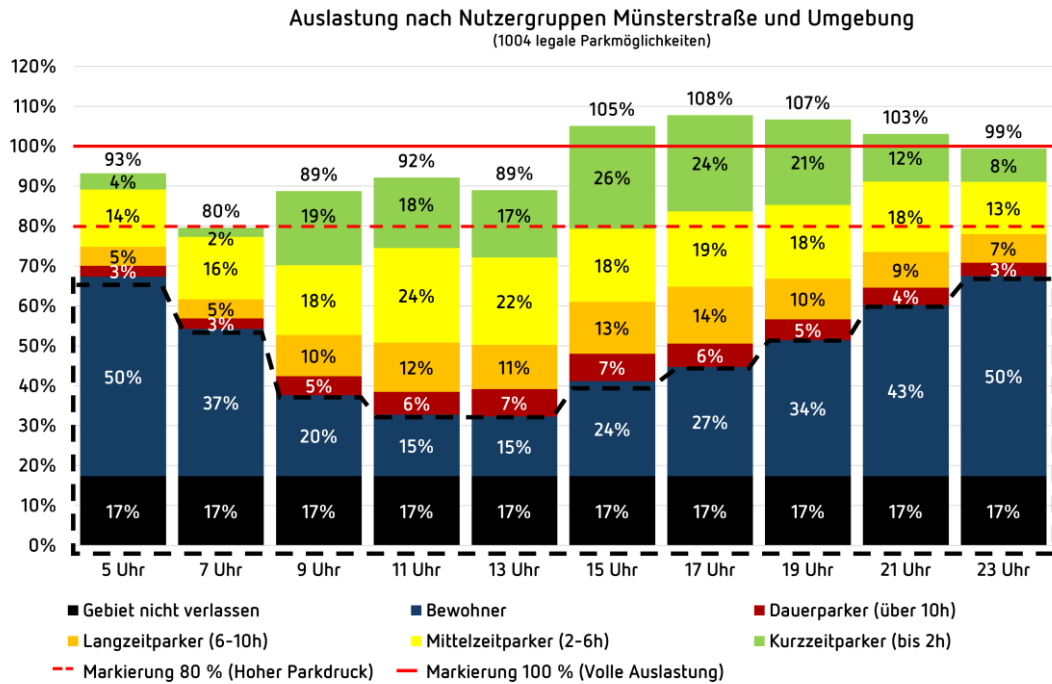
Der Bereich mit der geringsten Auslastung im Untersuchungsgebiet liegt südlich der Heiligegartenstraße. Wesentlicher Unterschied zum überwiegenden restlichen Untersuchungsgebiet ist hier die bestehende Parkraumbewirtschaftung, die überwiegend aus einer Parkscheibenregelung besteht, von der Bewohnende über eine Bewohnerparkregelung (Bewohnerparkzone Mühlenstraße) ausgenommen sind. Die eingeführten Regelungen scheinen hier die beabsichtigte Wirkung zu entfalten, was in der geringeren Auslastung der Parkstände deutlich wird.

Als Bereiche, in denen vermehrt falsch geparkt wird, sind neben der gesamten Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße vor allem die Zimmerstraße, der nördliche Teil der Heiligegartenstraße sowie die Haydnstraße zu benennen. In der Münsterstraße ist auffällig, dass die legal verfügbaren und überwiegend monetär bewirtschafteten Parkstände eine vergleichsweise geringe Auslastung aufweisen, während vielfach regelwidrig in den Halteverbotszonen geparkt wird. Dies deutet darauf hin, dass mögliche Sanktionen wenig befürchtet oder ggf. auch in Kauf genommen werden. In der Zimmerstraße und der Haydnstraße wird jeweils gegenüber der vorgesehenen Parkstände (Zimmerstraße senkrecht, westliche Straßenseite; Haydnstraße nördlich, parallel zur Fahrbahn) gänzlich (Haydnstraße) bzw. halbseitig (Zimmerstraße) auf dem Gehweg geparkt, ohne dass dieser dafür freigegeben ist. Insbesondere in der Zimmerstraße resultieren daraus auf der östlichen Straßenseite des nördlichen Teilstücks stark verminderte Gehwegbreiten, die dazu führen, dass der dortige Gehweg teilweise nicht mehr nutzbar ist. Häufig führt fehlender Kontrolldruck zu einer Etablierung solcher Situationen. Die verbleibende Gehwegbreite des südlichen Gehwegs in der Haydnstraße ist etwas größer, liegt augenscheinlich aber auch deutlich unter den empfohlenen Breiten von 2,50 m. Im Bereich der Heiligegartenstraße ist für die Zeiträume 16-19 und 6-9 Uhr auf der nördlichen Seite eine absolute Halteverbotszone angeordnet, weshalb dieser Bereich im erhobenen Zeitraum nicht beparkt werden dürfte. Außerhalb des genannten Zeitraums besteht ein eingeschränktes Halteverbot, weshalb auch hier keine legalen Parkmöglichkeiten bestehen.

Parkdauer und Nutzendengruppen im Untersuchungsraum 2

Durch die Analyse der Parkdauer aller erhobenen Fahrzeuge ergibt sich die folgende Zusammensetzung von Nutzendengruppen.

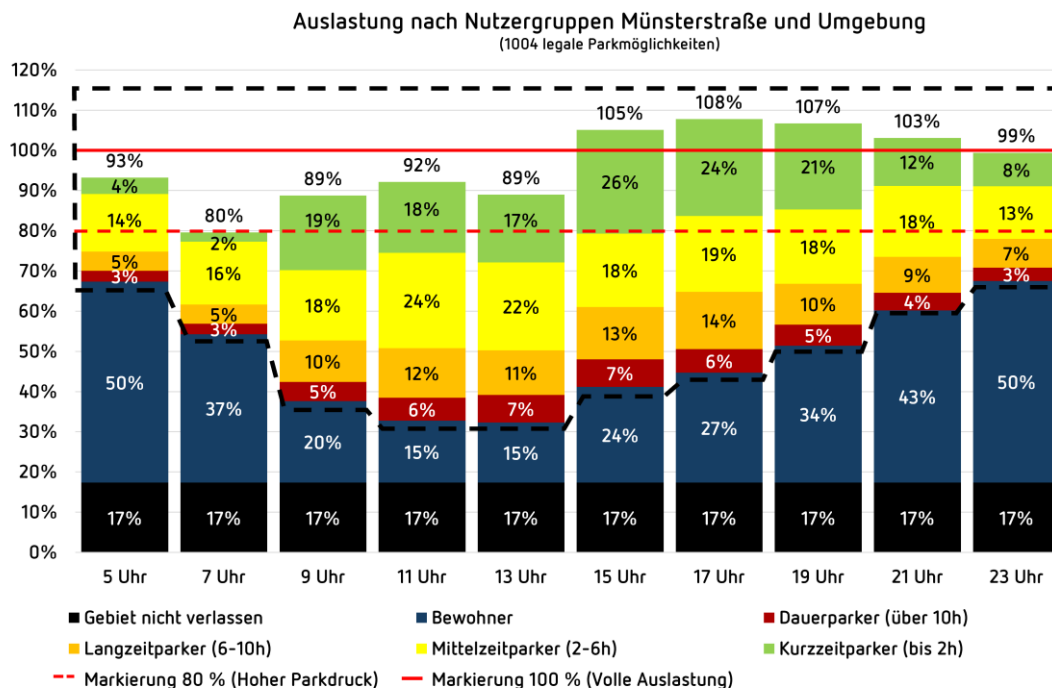
Abbildung 15: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 2 - Anwoh- nende (schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Die Auswertung nach Nutzendengruppen zeigt im Untersuchungsraum 2 einen Sockel von 17 % Auslastung, die von Fahrzeugen erzeugt wird, die das Gebiet nicht verlassen haben, ergänzt von einer nächtlichen Auslastung von etwa 50 %, die durch Kfz von Anwohnenden erzeugt wird.

Abbildung 16: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 2 - Besuchs- verkehr (schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Zwischen 9:00 und 21:00 Uhr überwiegt hingegen das Parken gebietsfremder Kfz. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge von Personen, die im Quartier arbeiten, Einkäufe oder Erledigungen machen, Anwohnende besuchen oder das gastronomische Angebot aufsuchen. Es ergibt sich ein annähernd ausgeglichenes Bild von Kurzparkenden (unter 2 h) und Mittelzeitparkenden (2 bis 6 h), die jeweils um die 20 % Auslastung erzeugen, wobei Kurzparkende nachmittags leicht überwiegen.

Langzeitparkende (6-10 h) erzeugen eine Auslastung von bis zu 14 %, wobei der höchste Wert um 17 Uhr erhoben wurde. Maximal 7 % Auslastung wird durch Dauerparkende (über 10 h) erzeugt.

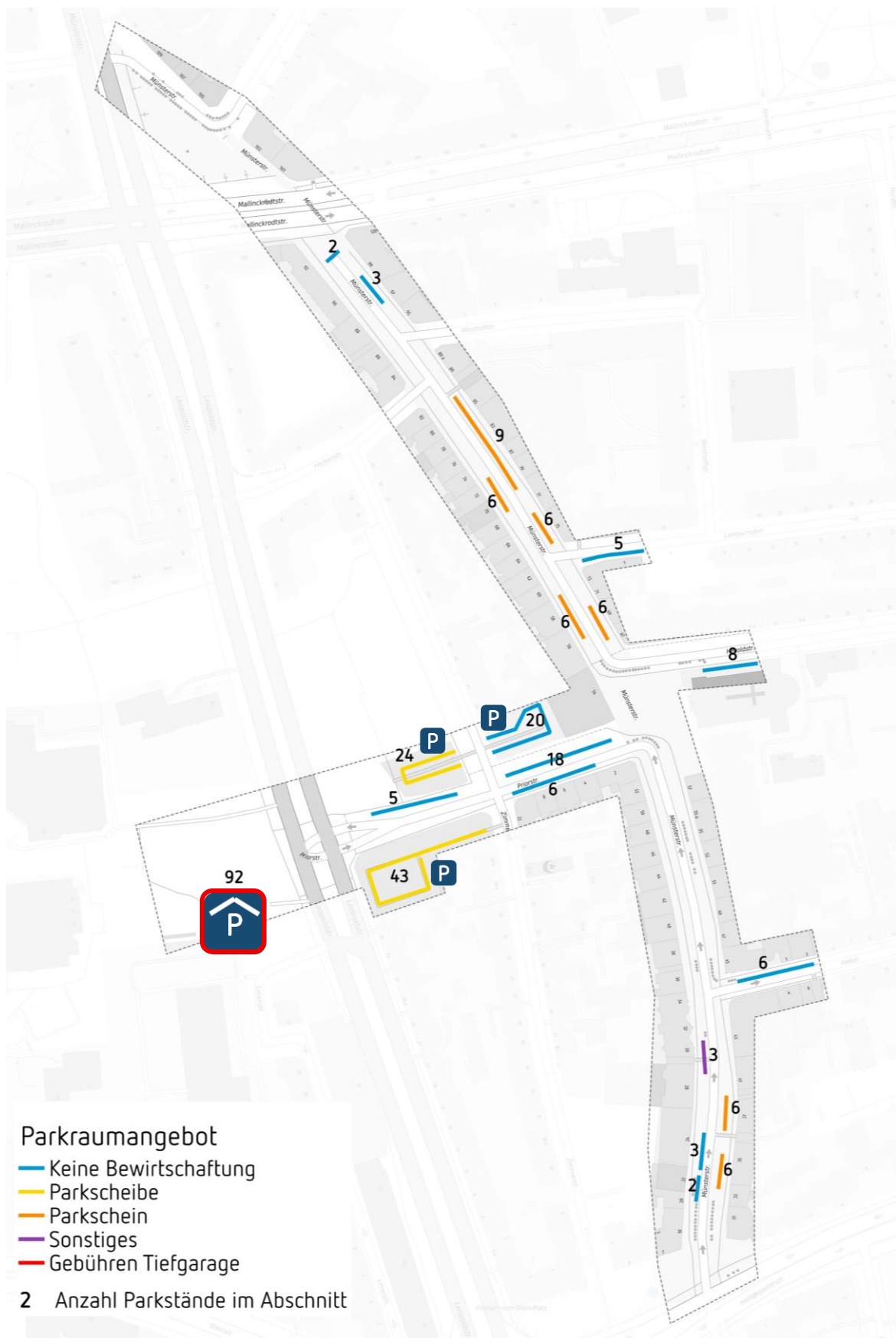
Angebot und Auslastung des öffentlichen Parkraums im Untersuchungsraum 1 (Münsterstraße und Anschlüsse Nebenstraßen + Priorstraße inklusive Tiefgarage)

Parkraumangebot im Untersuchungsraum 1

Im Untersuchungsraum 1 bestehen insgesamt 287 öffentlich nutzbare Parkstände, von denen 92 auf die Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus entfallen. Die Tiefgarage eingeschlossen, werden 229 Parkmöglichkeiten (80 %) bewirtschaftet, während 55 (19 %) frei beparkt werden können. 3 Parkstände (1 %) sind als Behindertenparkplätze ausgewiesen. Die bewirtschafteten Parkflächen sind zum Teil durch Parkscheibe zeitlich beschränkt (86 bzw. 37 %). Der Großteil wird mit Parkschein monetär bewirtschaftet (143 bzw. 63 %). Dabei macht die Tiefgarage mit 92 Stellplätzen etwa zwei Drittel der kostenpflichtigen Parkmöglichkeiten aus. Die übrigen drei Parkstände sind als Behindertenstellplätze ausgewiesen.

Von den 287 Parkständen im Untersuchungsraum 1 befinden sich 40 % im Bereich Priorstraße und den angrenzenden Parkflächen. Es handelt sich um 24 Parkstände im Straßenraum des östlichen Abschnitts und drei weitere Parkplätze mit einer Gesamtkapazität von 87 Parkständen auf angrenzenden Flächen. Diese werden zu 60 % (67) zeitlich bewirtschaftet. Die übrigen bewirtschafteten Parkflächen befinden sich auf der Münsterstraße selbst, ostseitig im Abschnitt zwischen Heiligegartenstraße und Kielstraße sowie beidseitig zwischen Heroldstraße und Heckenstraße.

Abbildung 17: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Untersuchungsraum 1

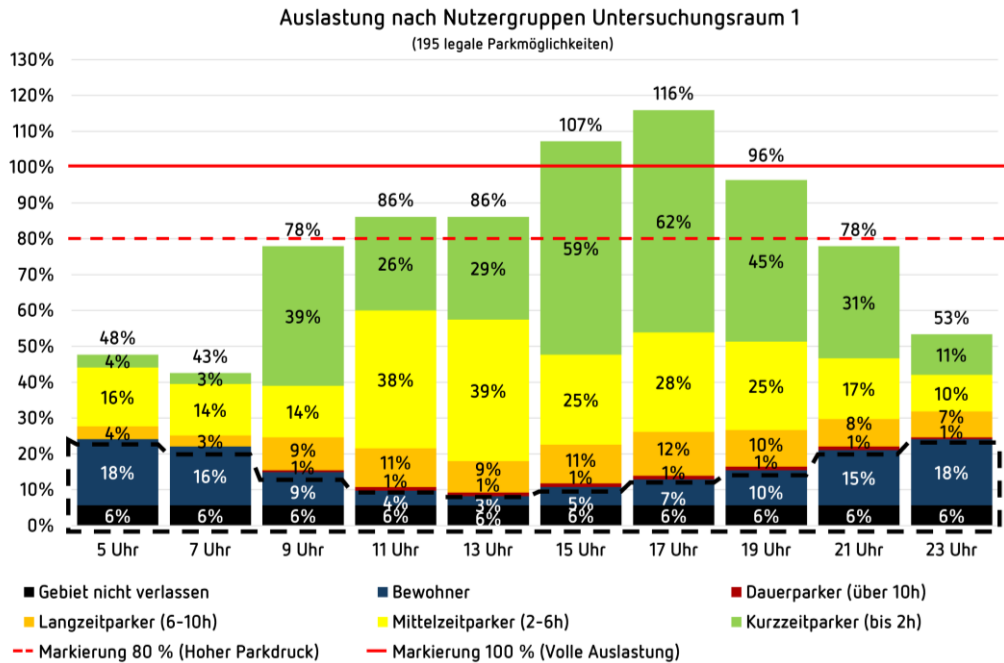


Quelle: Planersocietät, Grundlage: Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner

Parkdauer und Nutzendengruppen im Untersuchungsraum 1

Durch die Analyse der Parkdauer aller erhobenen Fahrzeuge ergibt sich die folgende Zusammensetzung von Nutzendengruppen.

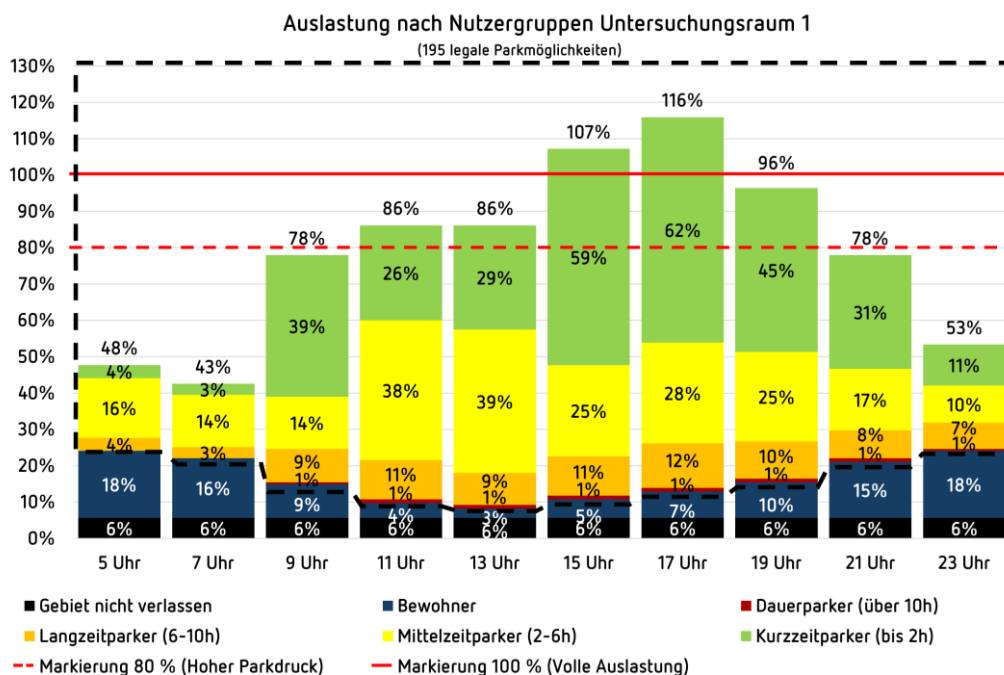
Abbildung 19: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Untersuchungsraum 1 (Anwohnende schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Die Auswertung nach Nutzungsgruppen zeigt im Untersuchungsraum 1 einen Sockel von 6 % Auslastung, die von Fahrzeugen erzeugt wird, die das Gebiet nicht verlassen haben, ergänzt von einer nächtlichen Auslastung von 18 %, die durch Kfz von Anwohnenden erzeugt wird.

Abbildung 20: Auslastung nach Nutzendengruppen Untersuchungsraum 1 (Besuchsverkehr schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Zwischen 9 und 21 Uhr überwiegt das Parken gebietsfremder Kfz. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge von Personen, die im Quartier arbeiten, Einkäufe oder Erledigungen machen, Anwohnende besuchen oder das gastronomische Angebot aufsuchen. Um 11 und 13 Uhr machen Mittelzeitparker (2 bis 6 h) annähernd 40 % Auslastung aus und bilden damit den größten Anteil der Parkraumbelastung. Um 9 Uhr und von 15 bis 21 Uhr verschiebt sich die Verteilung in Richtung der Kurzzeitparkenden (unter 2 h). Diese stellen mit bis zu 62 % den größten Anteil.

Langzeitparkende (6 bis 10 h) spielen hier mit maximal 1 % eine äußerst untergeordnete Rolle. So zeigt sich insgesamt, dass die Parkstände im Untersuchungsraum 1 deutlich stärker von Externen, vor allem Kund*innen und Besucher*innen, in Anspruch genommen werden.

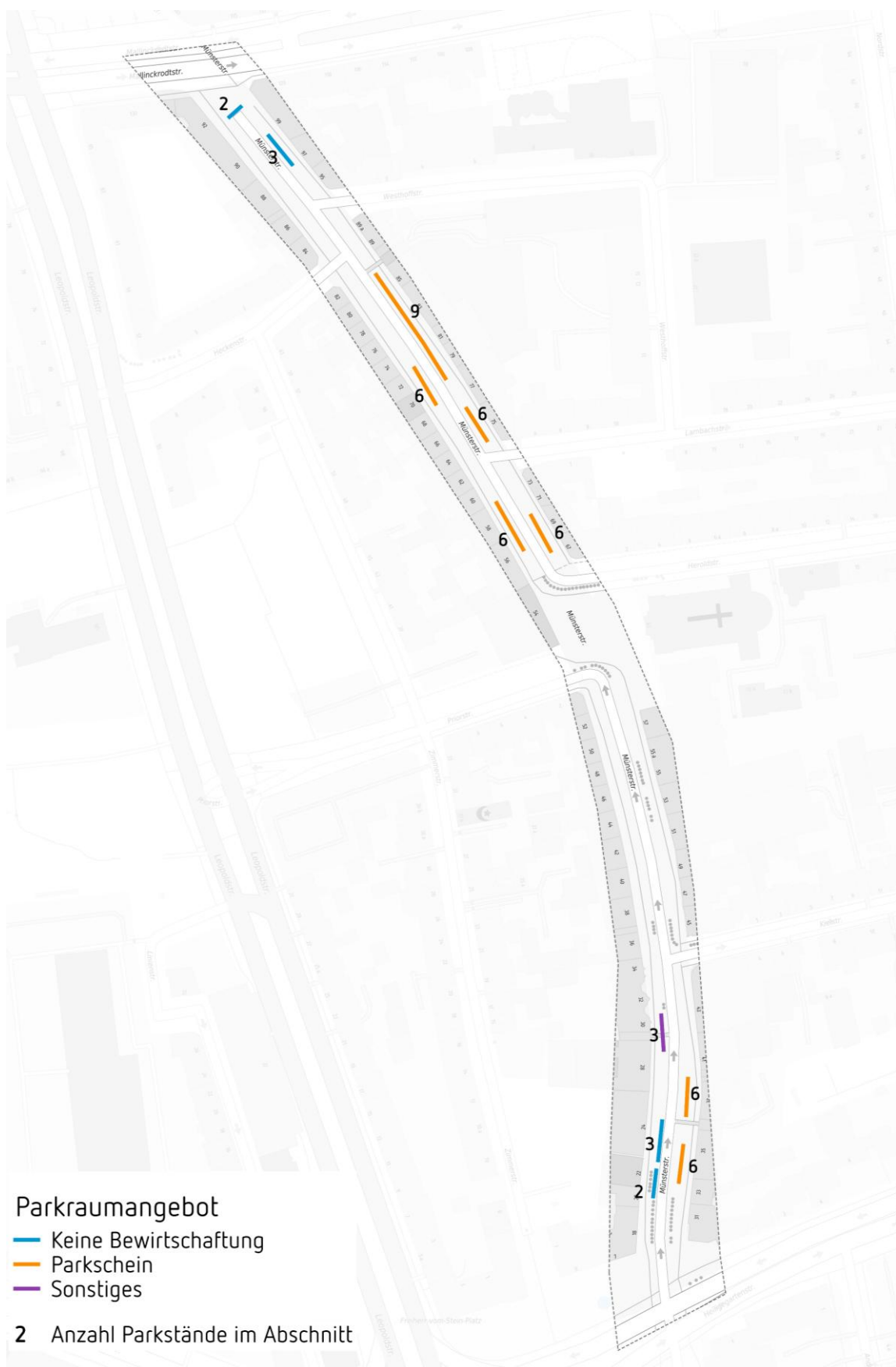
Angebot und Auslastung des öffentlichen Parkraums im Fokusraum Münsterstraße (Münsterstraße zwischen Heiligergartenstraße und Mallinckrodtstraße)

Parkraumangebot im Fokusraum Münsterstraße

Im Fokusraum Münsterstraße bestehen insgesamt 58 öffentliche Parkstände. Davon werden 48 (83 %) bewirtschaftet, während 10 (17 %) frei beparkt werden können. 45 der bewirtschafteten Parkstände werden per Parkschein monetär bewirtschaftet, die übrigen drei sind Behindertenstellplätze.

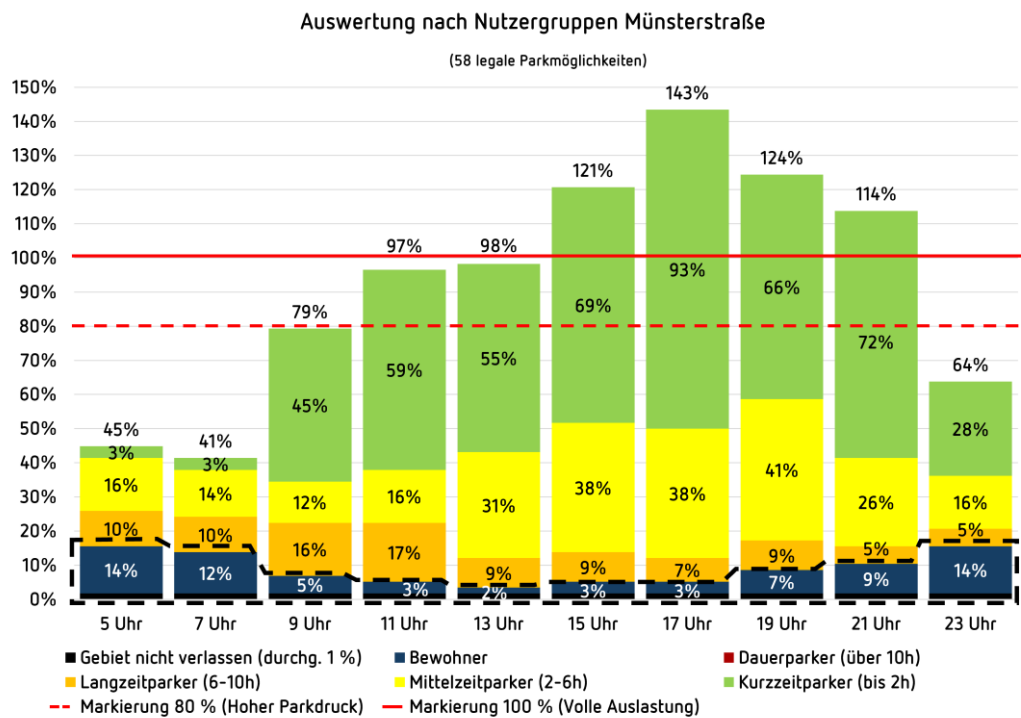
Mit 33 (55 %) befindet sich der Großteil der Parkstände im Fokusraum Münsterstraße beidseitig der Münsterstraße zwischen Heroldstraße und Heckenstraße. Diese Parkstände sind vollständig mit Parkschein bewirtschaftet. Die übrigen 12 Parkstände mit Parkscheinplicht befinden sich ostseitig am südlichen Ende des Fokusraums. Freies Parken ist an den beiden Enden im Norden und Süden des Fokusraums Münsterstraße festgelegt. Die drei Behindertenstellplätze befinden sich konzentriert etwas südlich der Einmündung Kielstraße.

Abbildung 22: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungsform im Fokusraum Münsterstraße



Quelle: Planersocietät, Grundlage: Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner

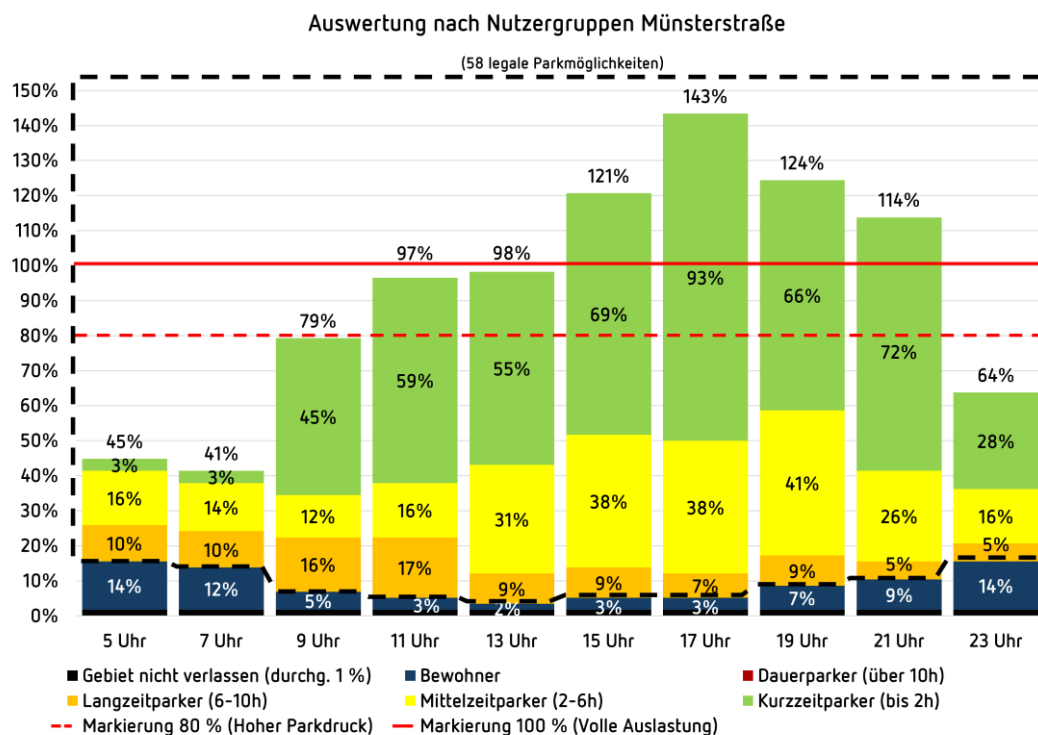
Abbildung 24: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Fokusraum Münsterstraße (Anwohnende schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Lediglich ein Fahrzeug hat den Fokusraum am Erhebungstag nicht verlassen (2 %). Die Auslastung, die durch Anwohnende entsteht, liegt zwischen 2 % (mittags) und 14 % in der Nacht.

Abbildung 25: Nutzendengruppen nach Parkdauer und Erfassungszeitpunkt im Fokusraum Münsterstraße (Besuchsverkehr schwarz umrandet)



Quelle: Planersocietät

Insgesamt ist die südliche Münsterstraße im Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt vom Besuchsverkehr. Auch nachts um 23 Uhr und morgens um 5 Uhr machen Lang-, Mittel- und Kurzzeitparker den größten Teil der Auslastung aus. Nachmittags um 17 Uhr erreicht der Parkdruck sein Maximum von 143 %, wobei über den gesamten Zeitraum von 15 Uhr bis 21 Uhr eine Überbelegung verzeichnet wurde.

Ab 9 Uhr morgens bis spät nachts überwiegt das Kurzzeitparken (bis zu 2 h) gegenüber anderen Nutzendengruppen. Zur Spitzenstunde um 17 Uhr ergibt die Anzahl der Kurzzeitparkenden 93 % der Auslastung des legalen Parkraumangebots.

2.4.2 Halteverkehr

Ergänzend zur Parkraumerhebung zur Analyse des ruhenden Verkehrs wurde anhand der Videoaufnahmen der Verkehrszählung auch der Halte- und Lieferverkehr in der Münsterstraße analysiert. Anhand der gewählten Kamerastandorte konnte die Münsterstraße abschnittsweise sowie der Bereich der Priorstraße zwischen Zimmerstraße und Münsterstraße erfasst werden.

Zwischen 6 und 22 Uhr wurden auf der Münsterstraße und der Priorstraße östlich der Zimmerstraße insgesamt 310 Haltevorgänge registriert. Anhand der Beobachtungen konnte identifiziert werden, dass 70 % der Haltevorgänge vermutlich privatem Zweck und 30 % vermutlich der gewerblichen Belieferung dienten. Dies wird durch die haltenden Fahrzeugtypen gestützt – knapp 78 % waren Pkw, nur etwa 16 % umfassten Lieferwagen/Kleintransporter und 6 % waren Lkw. Die Haltevorgänge fanden relativ gleichmäßig über die Münsterstraße verteilt statt, ein leicht erhöhtes Aufkommen konnte im südlichsten Bereich sowie nördlich des Kirchplatzes festgestellt werden. In jedem der erfassten Abschnitte fanden in 15 Minuten maximal sechs Haltevorgänge statt, davon maximal drei durch gewerbliche Liefervorgänge. Insofern wird der Gesamtumfang des Haltens und Liefers als erhöhtes Aufkommen eingeschätzt. Die gewerblichen Haltevorgänge bewegen sich jedoch in einem üblichen und überschaubaren Rahmen, was bei einer besseren Ordnung des Straßenraums sicher abgewickelt werden könnte.

Die durchschnittliche Haltedauer liegt bei etwa drei bis sechs Minuten. Nur neun Haltevorgänge waren länger als 15 Minuten, drei etwa eine Stunde lang (davon zweimal die Belieferung eines größeren Lebensmittelmarktes gegen 6 Uhr morgens). 91 Haltevorgänge sind nicht länger als eine Minute, 140 Haltevorgänge sind nicht länger als zwei Minuten. Häufig wird zum Ein-/Aussteigen oder für ein kurzes Gespräch angehalten.

Tabelle 5: Haltevorgänge auf der Münsterstraße und Priorstraße

Abschnitt	Summe Haltevor- gänge	davon vermutlich privat	davon vermutlich gewerblich	durchschnittliche Haltedauer
Münsterstraße, südlich Kielstraße	86	60 70 %	26 30 %	3:25 min.
Münsterstraße, nördlich Kielstraße	63	48 76 %	15 24 %	5:37 min.
Priorstraße, östlich Zimmerstraße	11	9 82 %	2 8 %	1:25 min.

Abschnitt	Summe Haltevor- gänge	davon vermutlich privat	davon vermutlich gewerblich	durchschnittliche Haltedauer
Münsterstraße, nördlich Kirchplatz	81	49 60 %	32 40 %	5:36 min.
Münsterstraße, nördlich Hecken- straße	69	47 68 %	22 32 %	4:55 min.

2.4.3 Ruhender Radverkehr: Fahrradparken

Im Zuge der Parkraumerhebung wurden auch die öffentlichen Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsraum 1 betrachtet. Hier bestehen insgesamt 106 öffentliche Abstellmöglichkeiten an Bügeln in verschiedener Ausführung. In Hinblick auf Diebstahlsicherheit sind die vorhandenen Bügel für kurze bis mittlere Parkdauer als gut zu bewerten. In der Handhabung sind die vorhandenen Bügel durch den etwas geringen Abstand zueinander zum Teil etwas beschwerlich.

Da beim Radverkehr eine hohe Fluktuation sowie eine erhöhte Sensibilität auf Witterung gegeben ist, sei darauf hingewiesen, dass die Erhebung des Fahrradparkens als eine Sammlung von Momentaufnahmen gesehen werden muss. Das Wetter am Erhebungstag (11.09.2025) war wechselhaft mit einem Schauer morgens sowie mehreren kurzen Regenperioden nachmittags und abends.

So konnte am Erhebungstag eine überwiegend geringe Auslastung der Abstellanlagen festgestellt werden. Während zu Mittag und ab 19 Uhr nur ein bis zwei Fahrräder überhaupt an öffentlichen Radabstellanlagen geparkt waren (1-2 %), belief sich die höchste Belegung auf 15 Fahrräder (14 %) um 15 Uhr.

Keine der öffentlichen Fahrradabstellanlagen ist durchgehend beparkt. Das deutet darauf hin, dass Anwohnende und Personen, die in der Münsterstraße arbeiten, Abstellmöglichkeiten abseits der öffentlichen Fahrradbügel nutzen und diese somit eher dem Kurzzeitparken dienen. In der Analyse stellt sich allerdings auch heraus, dass einzelne Abstellanlagen zeitweise stark genutzt werden und zum Teil voll belegt waren. Die am stärksten genutzten Abstellanlagen befinden sich im Zentrum des Untersuchungsraums an der Einmündung der Kielstraße sowie an den beiden Enden im Norden (Mehmet-Kubaşık-Platz) und Süden (Einmündung Mühlenstraße). Hier handelt es sich durchweg um Fahrradparkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu Gastronomie oder Ladenlokalen.

2.4.4 Zwischenfazit Ruhender Verkehr

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im erweiterten Untersuchungsraum (Untersuchungsraum 2; vgl. Kapitel 1, Abbildung 1) grundsätzlich ein großes öffentliches Parkraumangebot besteht. Dieses Parkraumangebot ist im Tagesverlauf hoch bis sehr hoch ausgelastet, wobei hohe Aus- bzw. Überlastungen in bestimmten Teilbereichen und Parkabschnitten (insb. Nordstraße, Kleine Burgholzstraße, Priorstraße, Mallinckrodtstraße, Heroldstraße) auftreten. Die im Untersuchungsraum liegende Tiefgarage ist trotz der starken Auslastung des Parkraumangebots im

Straßenraum weniger stark genutzt. Die maximale Auslastung der 92 Parkmöglichkeiten liegt bei 39 %. Dies belegt eine starke Priorität der Parkraumnachfrage auf den öffentlichen Straßenraum. Zentrale Nutzer*innen des öffentlichen Parkraums im erweiterten Untersuchungsraum sind Bewohnernde.

Der starke Fokus der Parkraumnachfrage auf den öffentlichen Straßenraum macht sich auch im Bereich der Münsterstraße bemerkbar, in die, durch die bestehenden Parkstände sowie die Möglichkeit im breiten Fahrbahnbereich (falsch) zu halten bzw. zu parken, Kfz-Verkehre hineingezogen werden. Die Parkpraxis auf der Münsterstraße selbst ist, trotz der markierten Parkstände sowie der vorhandenen Markierungen und Beschilderungen, als diffus einzuschätzen und von Fehlverhalten geprägt. Das zeigen sowohl die Auswertung der Parkraumerhebung als auch die Vor-Ort-Begehungen. Zentral sind dabei insbesondere die bestehenden Halteverbotsbereiche auf der Fahrbahn sowie die Bereiche der Gehwege, die sich zum Einfahren anbieten. Im Gegensatz zum erweiterten Untersuchungsraum stellen in der Münsterstraße selbst kaum Anwohnende ihre Fahrzeuge ab. Hier überwiegen Kurzzeitparkende, wenngleich es auch zu Parkzeitüberschreitungen kommt.

Abschließend sind folgende Eckpunkte aus der Parkraumuntersuchung (Kfz) festzuhalten:

- Der öffentliche Parkraum im erweiterten Untersuchungsbereich muss klarer geordnet werden, um Gehwege freizuhalten und ausreichende Fahrbahnbreiten für Rettungsfahrzeuge sowie Ver- und Entsorgung zu ermöglichen.
- Zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums ist die Lenkung des Parkdrucks in den privaten Raum respektive in öffentliche Parkieranlagen oder auf zusammenhängende Parkplätze erforderlich.
- Die diffusen Regelungen auf der Münsterstraße müssen vereinfacht und besser erkennbar gemacht werden.
- Die Einhaltung der bestehenden Regelungen (Ordnung, Bewirtschaftung, etc.) muss stärker kontrolliert und sanktioniert werden.

Das Fahrradparken an öffentlichen Radabstellanlagen im Untersuchungsraum 1 ist von starken Schwankungen in der Auslastung geprägt. Insbesondere bei Betrachtung der einzelnen Abstellanlagen ist festzustellen, dass diese eher über kurze Zeiträume genutzt werden. Dies deutet darauf hin, dass Anwohnende und im Untersuchungsraum arbeitende Personen ihre Fahrräder im privaten Raum abstellen. Der Vergleich der Verkehrsmenge im fließenden und ruhenden Radverkehr lässt vermuten, dass Radfahrende mit Ziel in der Münsterstraßen ihr Fahrrad auch häufig abseits der öffentlichen Fahrradbügel abstellen. Gründe dafür können die Qualität oder Verortung der Abstellanlagen sein.

Abschließend sind folgende Eckpunkte aus der Parkraumuntersuchung (Fahrrad) festzuhalten:

- Einige Abstellanlagen sind trotz wechselhaften Wetters zeitweise stark genutzt, in der Gesamtheit war die Auslastung am Erhebungstag jedoch gering.
- Die Qualität der Abstellanlagen kann teilweise noch verbessert werden.
- Es besteht kein Angebot für Anwohnende zum Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen

Raum.

Die genannten Eckpunkte werden in Kapitel 5 wieder aufgegriffen und im Rahmen von Empfehlungen weiter ausgestaltet.

2.5 Aufenthalt auf der Münsterstraße: Rast- und Sitzmöglichkeiten

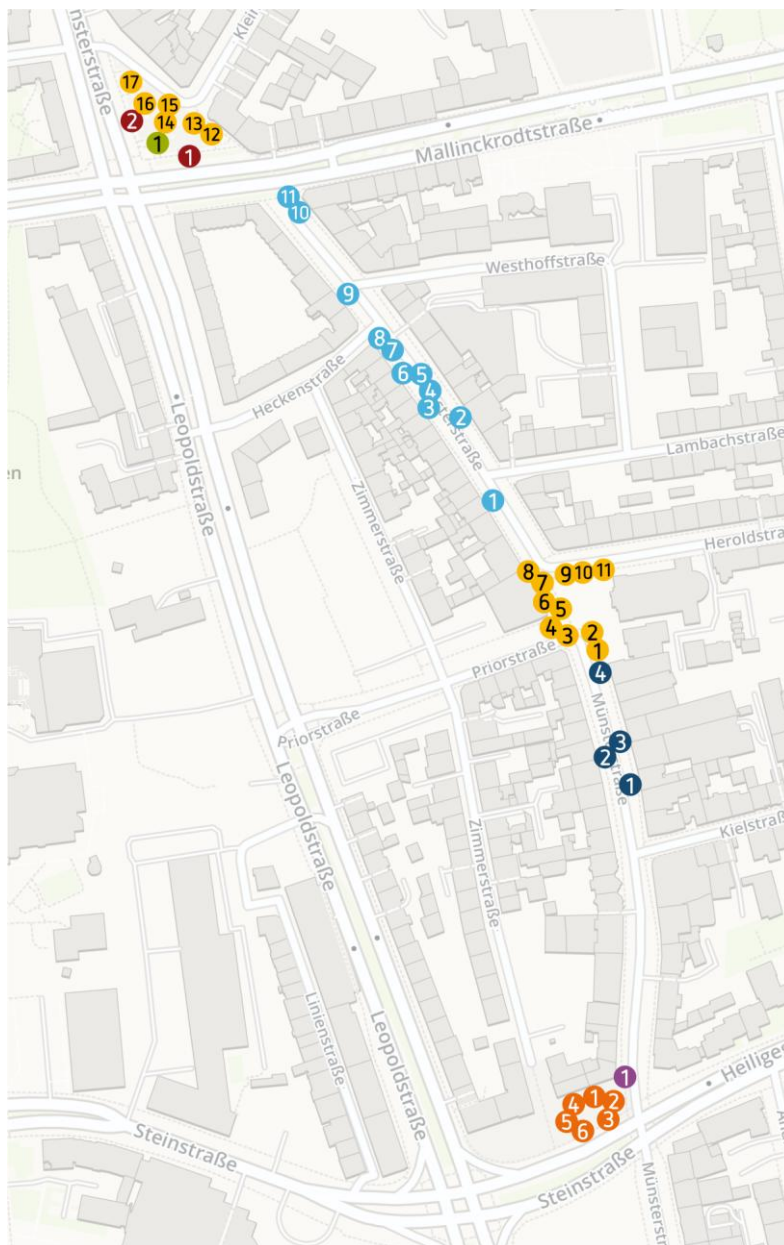
Die südliche Münsterstraße ist als Stadtbezirkszentrum und Quartiersmitte auch Ort des Treffens und Aufenthalts. Die Vor-Ort-Begehungen zeigten die Bedeutung der Straße als Aufenthaltsort für viele unterschiedliche Menschen. Zur Einschätzung der Aufenthaltsqualität erfolgte eine systematische Erfassung der öffentlich zugänglichen Rast- und Sitzmöglichkeiten entlang der südlichen Münsterstraße. Ziel der Untersuchung ist es, Hinweise auf bestehende Defizite zu gewinnen und die Nutzbarkeit für verschiedene Nutzendengruppen zu bewerten. Insgesamt gibt es 42 Sitzgelegenheiten (Bänke, Steinblöcke) mit bis zu 129 Sitzplätzen im Bereich der südlichen Münsterstraße. Die Möblierung besteht überwiegend aus Holz und Metall, vereinzelt auch aus Stein oder Beton. Darüber hinaus werden vorhandene Waschbeton-Hochbeete teilweise auch als informelle Sitzgelegenheiten genutzt.

Aus der Bewertung des Allgemeinzustands geht hervor, dass sich 72 Sitzplätze in gutem, 45 in mittlerem und 12 in schlechtem Zustand befinden. Die meisten Sitzgelegenheiten sind ohne Rücken- und Armlehnen ausgestattet und damit nicht barrierearm nutzbar.

Eine besonders hohe Nutzungsintensität und Aufkommensschwerpunkte gibt es am Freiherr-vom-Stein-Platz, im Bereich des Kirchplatzes, des Mehmet-Kubaşık-Platzes sowie im nördlichen Abschnitt der Münsterstraße. Südlich der Kielstraße hingegen gibt es keine öffentlichen Sitz- oder Rastmöglichkeiten.

Insgesamt zeigt sich ein Bedarf an zusätzlichen Sitzgelegenheiten und Treffpunkten, insbesondere in den südlichen Abschnitten der Straße, um die Aufenthaltsqualität für alle Nutzendengruppen zu verbessern.

Abbildung 26: Rast- und Sitzmöglichkeiten auf der Münsterstraße



Quelle: Planersocietät

Typ A

Sitzmöglichkeit aus Stein, ohne Rückenlehne, ohne Armlehne

Typ B

Sitzmöglichkeit aus Metall, mit Rückenlehne, ohne Armlehne

Typ C

Sitzmöglichkeit aus Holz, mit Rückenlehne, ohne Armlehne

Typ D

Sitzmöglichkeit aus Holz, ohne Rückenlehne, ohne Armlehne

Typ E

Sitzmöglichkeit aus Metall, ohne Rückenlehne, ohne Armlehne

Typ F

Sitzmöglichkeit aus Holz, mit Rückenlehne, mit Armlehne

Typ G

Sitzmöglichkeit aus Beton, mit Rückenlehne, mit Armlehne

Tabelle 6: Rast- und Sitzmöglichkeiten auf der Münsterstraße

Nr.	Zustand	Anzahl der Plätze	Nr.	Zustand	Anzahl der Plätze	Nr.	Zustand	Anzahl der Plätze
Typ A			Typ D			Typ E		
1	gut	3	1	mittel	3	1	mittel	3
2	gut	3	2	mittel	3	2	gut	3
3	gut	3	3	mittel	3	3	gut	3
4	gut	3	4	mittel	3	4	gut	3
5	gut	3	5	mittel	3	5	gut	3
6	gut	3	6	schlecht	3	6	gut	3
Typ B			7	mittel	3	7	gut	3
1	gut	2	8	mittel	3	8	gut	3
Typ C			9	mittel	3	9	gut	3
1	gut	4	10	mittel	3	10	gut	3
2	gut	4	11	mittel	3	11	gut	3
3	gut	4	12	mittel	3	Typ F		
4	gut	4	13	mittel	3	1	mittel	3
			14	schlecht	3	2	mittel	3
			15	schlecht	3	Typ G		
			16	gut	3	1	gut	3
			17	schlecht	3			

Quelle: Planersocietät

2.6 ÖPNV und weitere Mobilitätsangebote

Als Treffpunkt und Einkaufsort ist die Erreichbarkeit der südlichen Münsterstraße von hoher Bedeutung, nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern vor allem auch für den ÖPNV, der in der Nordstadt das Hauptverkehrsmittel der Bewohner*innen darstellt¹. Der Verkehr auf der südlichen Münsterstraße wird auch von der Qualität der ÖPNV-Anbindung beeinflusst; je besser die Anbindung, umso mehr Fußverkehr wäre auf der Münsterstraße zu verzeichnen.

2.6.1 Anbindung und Erschließung

Die südliche Münsterstraße ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Unter Zugrundelegung der üblichen Einzugsradien von Haltestellen – 500 m für Stadtbahnhaltestellen und 300 m für Bushaltestellen – ergibt sich eine vollständige Erschließung des Untersuchungsraums. Abbildung 27 zeigt die Qualität der Erschließung: je dichter der Blauton, umso besser ist die Erschließung.

Die nächstgelegenen Stadtbahnhaltestellen sind die Stationen „Leopoldstraße“ (Linien U41, U45, U47 und U49²) sowie „Brüggmannplatz“ (Linien U42 und U46), welche je Linie zwischen ca. 5 Uhr und 20 Uhr im 10-Minuten-Takt und zwischen ca. 20 Uhr und 24 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient werden. Beide Haltestellen liegen etwa 400 bis 500 m Fußweg entfernt. Noch direkter ist die Anbindung durch den Busverkehr: Über die Haltestellen Burgtor, Leopoldstraße sowie Münster-/

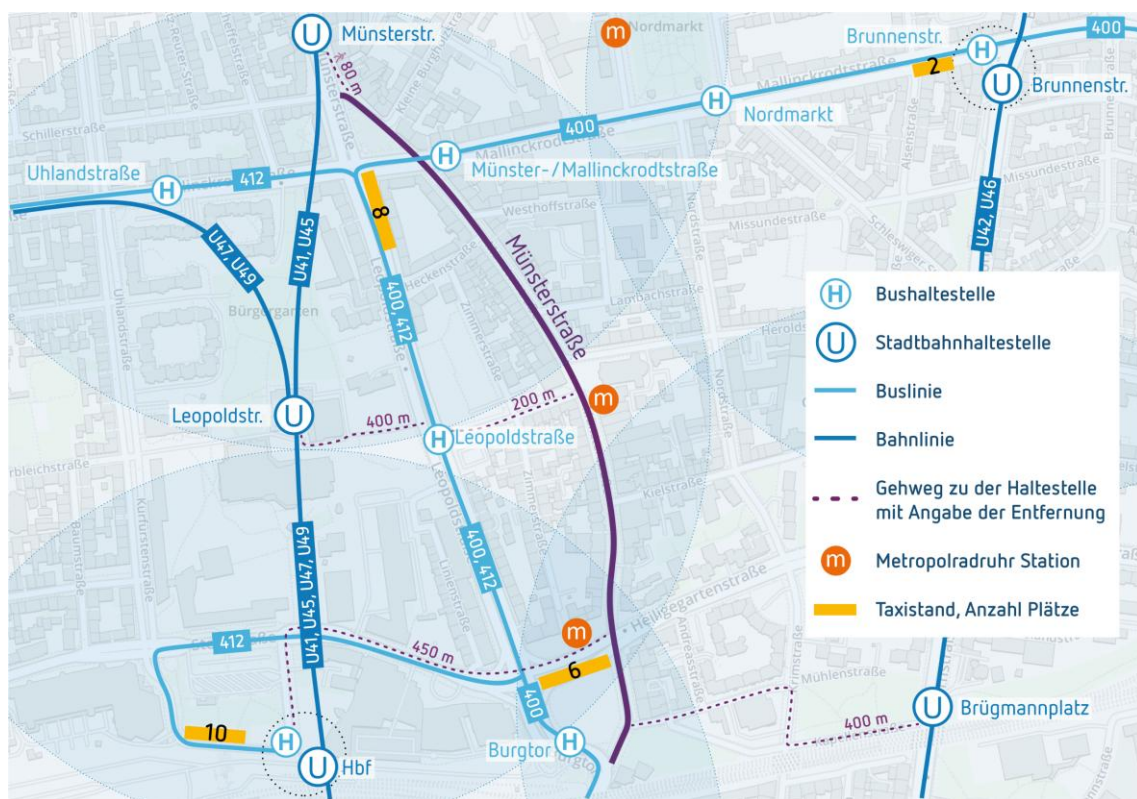
¹ ÖPNV-Anteil von 36,7 % am Modal Split (Verkehrsmittelwahl nach Wegen) im Stadtbezirk Innenstadt-Nord gemäß Mobilitätsbefragung 2019 (vgl. Stadt Dortmund (Hrsg.) 2019: Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019, Seite 51. Abgerufen von https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/stadtplanungs-und-bauordnungsamt/downloads/fb61-mobilitaetsbefragung_finalbericht_dortmund_2019-1.pdf)

² U49 nur ca. 5-19 Uhr, U45 nur ca. 6-8 Uhr und 12-18 Uhr

Mallinckrodtstraße besteht eine gute Erreichbarkeit mit der dicht getakteten Buslinie 400, die seit Ende Oktober 2025 verkehrt.

Der Dortmunder Hauptbahnhof liegt in fußläufiger Entfernung von mindestens 450 m und stellt die wichtige überregionale Anbindung sicher. Darüber hinaus stehen weitere Mobilitätsangebote zur Verfügung: Zwei Leihrad-Stationen, Leih-E-Tretroller mehrerer Anbieter sowie insgesamt 26 Taxistände befinden sich im Umfeld der Münsterstraße.

Abbildung 27: ÖPNV-Erreichbarkeit der südlichen Münsterstraße



Quelle: Planersocietät

2.6.2 Haltestellen

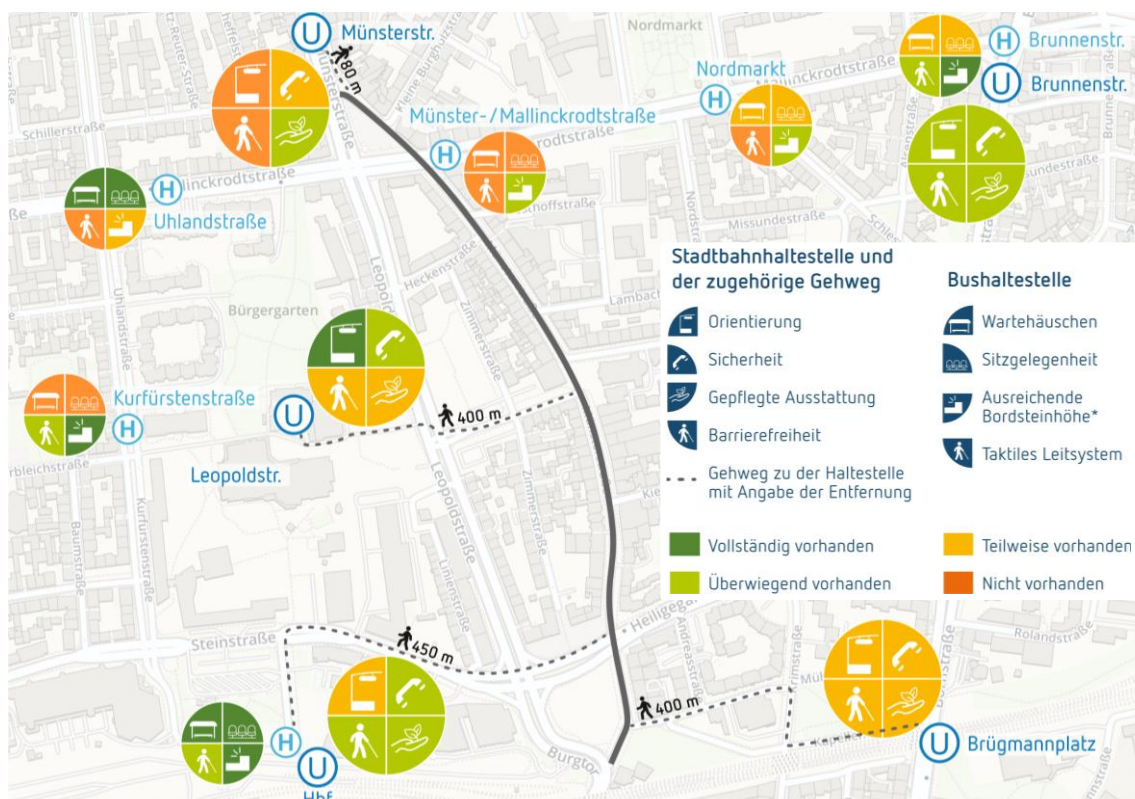
Neben der Erreichbarkeit ist auch die Qualität der Haltestellen sowie der zugehörigen Fußwege zur südlichen Münsterstraße von Bedeutung. Dabei steht nicht nur die Barrierefreiheit der Haltestellen im Fokus, sondern auch deren Ausstattung sowie eine Einschätzung zum subjektiven Sicherheitsgefühl auf den Zuwegungen.

Die Stadtbahnhaltestellen sind grundsätzlich barrierefrei im Sinne eines höhengleichen Einstiegs und einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs, weisen jedoch vereinzelt Defizite bei einzelnen Standards auf, etwa beim Vorhandensein taktiler Leitelemente am Bahnsteig selbst und auch im Zulauf auf die Stationszugänge. Sämtliche Bushaltestellen im Umfeld sind nicht barrierefrei ausgebaut und befinden sich auf Bordsteinniveau. An allen Bushaltestellen, insbesondere an der für die Erschließung der Münsterstraße und des Mehmet-Kubaşık-Platzes besonders wichtigen Bushaltestelle Münster-/ Mallinckrodtstraße, fehlt es an barrierefreier und komfortabler Ausstattung. Es mangelt an taktilen Leitstreifen, Fahrgastunterständen, an Wartefläche sowie an

Sitzmöglichkeiten, was die Nutzbarkeit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich einschränkt.

Das subjektive Sicherheitsgefühl auf den Wegen zu den Stadtbahnhaltestellen ist vielerorts nicht oder nur gering ausgeprägt. Gründe hierfür sind unter anderem fehlende Einsehbarkeit und unzureichende Beleuchtung. Besonders betroffen sind die Strecken zwischen den Haltestellen Leopoldstraße und Münsterstraße sowie zwischen Brüggmannplatz und Münsterstraße, auf denen jeweils mehrere Hundert Meter Fußweg zurückgelegt werden müssen und die nur gering ausgeprägter sozialer Kontrolle unterliegen (Weg durch Park, Weg entlang Bahntrasse).

Abbildung 28: Qualität der Haltestellen und Zuwegungen



*Gewählt wurde hier eine Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm, die für die Gewährleistung einer eingeschränkten Barrierefreiheit notwendig ist. Höhere Bordsteine bis zu 22 cm sind in der Zukunft jedoch wünschenswert.

Quelle: Planersocietät

2.7 Fazit der Bestandsanalyse

Die verschiedenen Bausteine der Analyse lieferten einen umfassenden Blick auf die Verkehrssituation und Nutzung der südlichen Münsterstraße. Folgende zentrale Kernaussagen lassen sich festhalten:

- Die Münsterstraße ist eine lebendige Geschäftsstraße und wird von Verkehrsteilnehmern stark frequentiert. Über die gesamte Länge ist vor allem die Passantenfrequenz hoch.
- Angesichts der jeweiligen Verkehrsmengen zeigt sich ein Ungleichgewicht in der Flächenverfügbarkeit – dem Kfz-Verkehr steht ein hohes Maß an Fläche, dem Fußverkehr hingegen ein für die Frequenz und Nutzungsstruktur nur geringes Maß an Fläche zur

Verfügung. Auch die veraltete Straßenraummöblierung ist teilweise Hindernis und steht der Barrierefreiheit entgegen. Hinzu kommt die hohe Interaktionsdichte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, was Nutzungskonflikte und Sicherheitsrisiken hervorruft - in der Regel zum Nachteil für den Fußverkehr.

- Es gibt zu wenig attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere auch für Kinder. Außerdem ist die Straße nahezu vollversiegelt; Baum- und Grünstandorte sind zumeist nur über Hochbeete vorhanden.
- Der fließende Kfz-Verkehr wird wie regulatorisch vorgesehen funktionsfähig abgewickelt. Probleme entstehen vor allem durch den ruhenden Kfz-Verkehr: ungeordnetes Halten und Parken auch außerhalb der vorgesehenen Parkstände sorgt für unübersichtliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Parkdruck und damit anzunehmen auch der Parksuchverkehr ist hoch, auch wenn die parkscheinbewirtschafteten Parkstände auf der Münsterstraße nicht vollständig ausgelastet sind, da vielfach alternativ im Straßenraum falsch geparkt wird.
- Die Radverkehrsmengen auf der Münsterstraße sind signifikant, was auf die Bedeutung der Straße auch für den Radverkehr hindeutet.
- Die ÖPNV-Anbindung der Münsterstraße sowie Erreichbarkeit mit weiteren Mobilitätsangeboten ist grundsätzlich gut. Die Wege zu den etwas entfernt liegenden Stadtbahnhaltestellen sind jedoch nicht barrierefrei und können ein nur geringes subjektives Sicherheitsgefühl begünstigen. Die Bushaltestellen nahe der Münsterstraße sind weder barrierefrei noch komfortabel ausgestattet.
- Insgesamt ist die Münsterstraße im aktuellen Zustand zwar grundsätzlich funktionsfähig, weist aber starke Defizite für den Fußverkehr, in der Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz auf.

Es zeigt sich, dass für die Untersuchung von möglichen Planungsvarianten die vielfältigen Nutzungsansprüche an die Münsterstraße und die verkehrliche Vielfalt berücksichtigt werden müssen. Zentral ist jedoch, die identifizierten Defizite, die vor allem in einer derzeit unausgewogenen Raumaufteilung zu Ungunsten des Fußverkehrs und des Aufenthalts sowie einer Unordnung des Straßenraums bestehen, effektiv zu beheben, um die Straße zukunftsfähig zu gestalten.

3 Beteiligung der lokalen Stadtgesellschaft

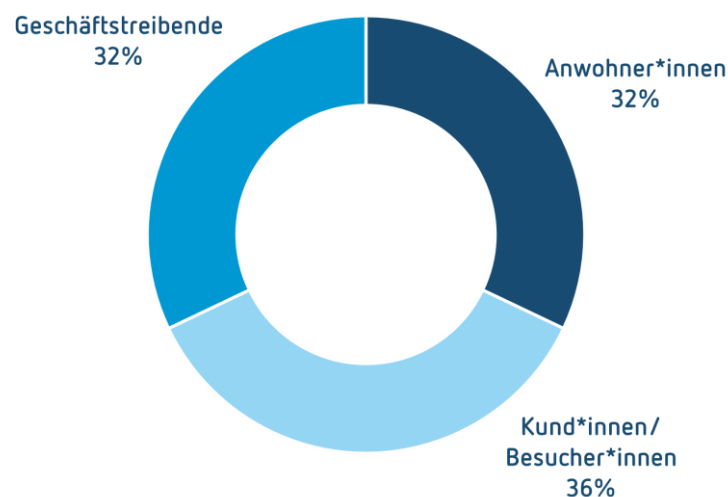
Die Verkehrsuntersuchung zur südlichen Münsterstraße wurde unter umfassender Beteiligung der örtlichen Stadtgesellschaft durchgeführt, um die vielfältigen und zahlreichen Interessen zur Umgestaltung bestmöglich berücksichtigen zu können. Wichtig war dabei die Interaktion mit den Menschen vor Ort in der Münsterstraße. Dazu erfolgte der Dialog mit Passant*innen und Gewerbetreibenden vor Ort im Rahmen von Kurzinterviews und anhand eines Marktstandes auf dem St.-Josephs-Kirchplatz. Die Rückmeldungen und Einschätzungen sind in die untersuchten Varianten, in die Bewertung der Varianten sowie in die ergänzenden Empfehlungen eingeflossen.

3.1 Befragung

Am 24. und 25. September 2025 fand in der Münsterstraße eine umfassende Passant*innenbefragung statt. Insgesamt nahmen 131 Personen an der Erhebung teil; mit diesen wurden sowohl im nördlichen als auch im südlichen Abschnitt der Münsterstraße Kurzinterviews geführt. Für die unterschiedlichen Nutzendengruppen (Kund*innen/Besucher*innen, Geschäftstreibende und Anwohner*innen) kamen drei spezifische Befragungsbögen zum Einsatz, welche zudem in mehreren Sprachen zur Verfügung standen, um eine möglichst breite Teilnahme zu erreichen.

An der Kurzbefragung nahmen 47 Kund*innen/Besucher*innen, 42 Geschäftstreibende sowie 42 Anwohner*innen teil. Ziel war es, ein differenziertes Stimmungsbild zur aktuellen Situation der Münsterstraße sowie zu möglichen zukünftigen Entwicklungen einzuholen.

Abbildung 29: Befragung Nutzendengruppen



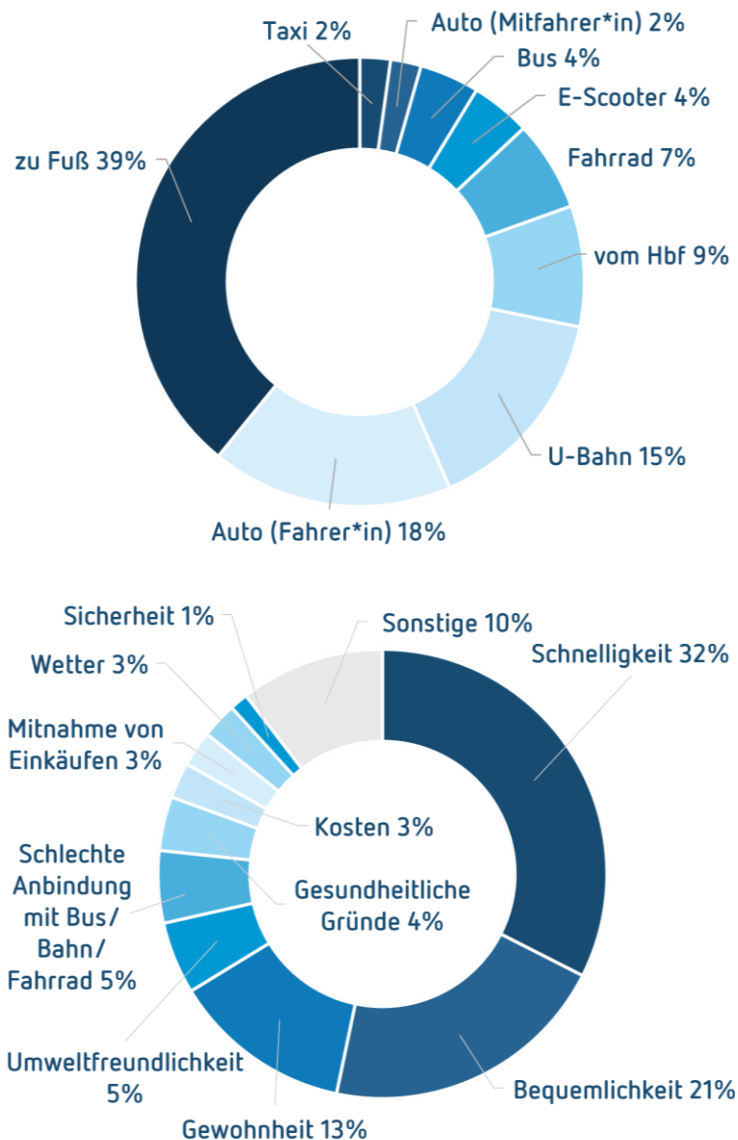
Im Rahmen der Befragung gab es zudem die Möglichkeit für allgemeine Hinweise und Einschätzungen zur Verkehrssituation in der Münsterstraße. Diese qualitativen Rückmeldungen flossen ebenfalls in die Entwicklung und Bewertung der Planungsszenarien ein.

3.1.1 Kund*innen/Besucher*innen

Rund 28 % der befragten Personen dieser Zielgruppe besuchen die Münsterstraße primär zum Einkaufen. Der größte Anteil von 48 % kommt jedoch aus anderen Gründen in die Straße, etwa weil sie dort arbeiten, Freunde oder Familie besuchen, kurze Erledigungen tätigen oder aus sonstigen persönlichen Anlässen. Knapp 40 % der befragten Kund*innen/Besucher*innen halten sich dabei länger als 60 Minuten in der Münsterstraße auf, was auf eine tendenziell längere Aufenthaltsdauer hinweist.

Die Mehrheit der befragten Besucher*innen erreicht die Münsterstraße zu Fuß aus der näheren Umgebung (rund 40 %). Etwa 20 % nutzen das Auto, sowohl als Fahrer*innen als auch als Mitfahrer*innen, und rund 28 % reisen mit dem öffentlichen Personennahverkehr an. Hier spielt auch die Nähe des Hauptbahnhofs eine Rolle. Mehr als die Hälfte der Befragten gibt an, sich aufgrund der Schnelligkeit für ihr jeweiliges Verkehrsmittel entschieden zu haben.

Abbildung 30: Befragung Kund*innen/Besucher*innen – Verkehrsmittelwahl (oben), Begründung (unten)



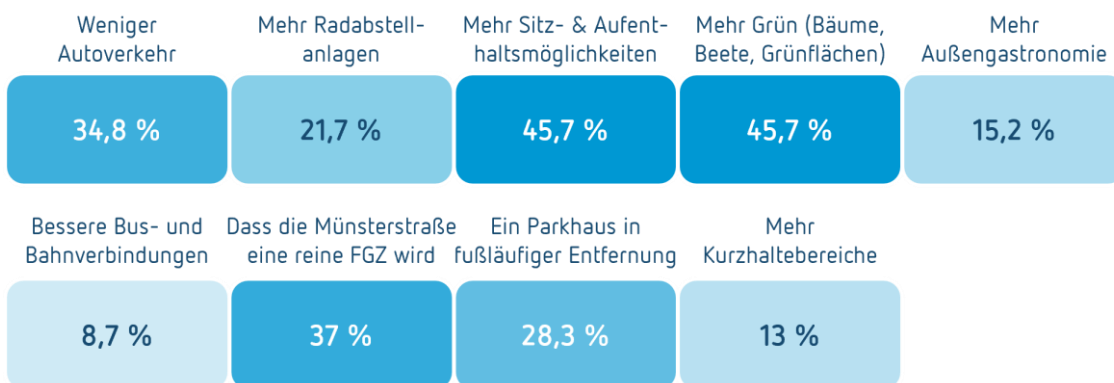
Die Erreichbarkeit der Münsterstraße wird insgesamt positiv bewertet. Die fußläufige Erreichbarkeit erhält mit durchschnittlich 4,2 von maximal 5 Sternen die höchste Bewertung. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr wird mit 3,7 Sternen beurteilt, während sowohl die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad als auch mit dem Auto jeweils 3,6 Sterne erreichen. Auffällig ist, dass fast die Hälfte der Befragten keine Angaben zur Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gemacht hat und ein Drittel die Erreichbarkeit mit dem Auto nicht bewertet hat.

Abbildung 31: Befragung Kund*innen/Besucher*innen – Bewertung Erreichbarkeit



Bei den gewünschten Verbesserungen stehen vor allem zusätzliche Sitz- und Aufenthaltsbereiche sowie mehr Begrünung im Vordergrund. Zudem wird häufig der Wunsch nach einer Reduzierung des Autoverkehrs geäußert, 37 % der Befragten sprechen sich dabei für die Umwandlung der Münsterstraße in eine reine Fußgängerzone aus. Darüber hinaus werden ein erweitertes Angebot an Fahrradabstellanlagen sowie ein Parkhaus in fußläufiger Entfernung als weitere wichtige Verbesserungsbedarfe genannt.

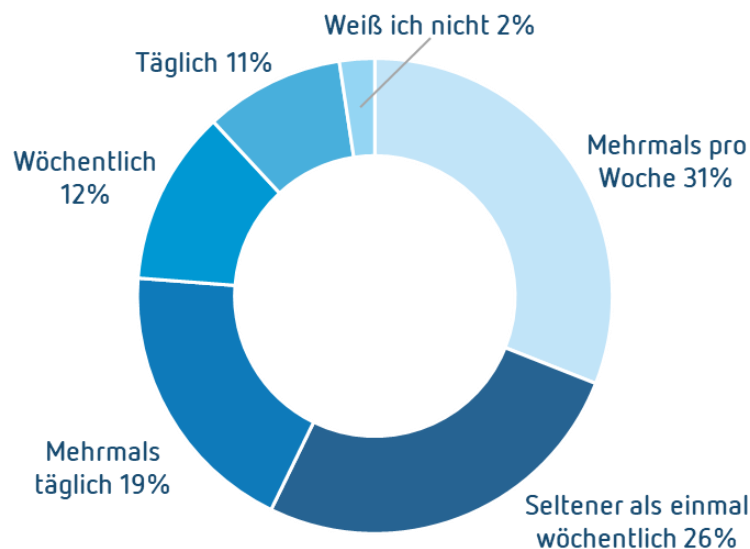
Abbildung 32: Verbesserungswünsche für die Münsterstraße von Kund*innen/Besucher*innen



3.1.2 Geschäftstreibende

Unter den befragten Geschäftsleuten geben rund 57 % an, im Einzelhandel tätig zu sein, während etwa 17 % Dienstleistungen anbieten. Hinsichtlich des Lieferverkehrs zeigt sich, dass die meisten Betriebe (rund 31 %) mehrmals pro Woche Waren empfangen oder versenden. Etwa 29 % erhalten ihre Lieferungen täglich oder sogar häufiger, während rund 26 % seltener als einmal pro Woche beliefert werden.

Abbildung 33: Befragung Geschäftstreibende – Häufigkeit von Lieferungen



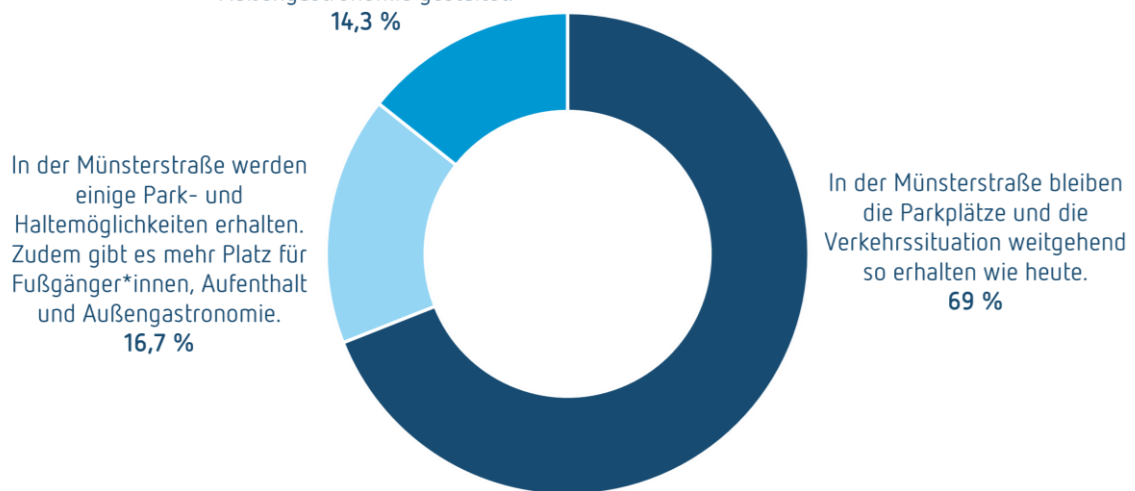
Die zeitliche Verteilung der Lieferungen konzentriert sich überwiegend auf das Zeitfenster zwischen 10 und 14 Uhr, in dem mehr als die Hälfte der Warenbewegungen stattfindet. Rund 29 % der Lieferungen erfolgen bereits am Vormittag, während etwa 40 % erst am späteren Nachmittag (14 bis 18 Uhr) eintreffen. Für den Transport werden vor allem Transporter (52 %) und Pkw (31 %) eingesetzt, wohingegen Lkw vergleichsweise selten eingesetzt werden.

Da nur rund 12 % der Betriebe über eine eigene Lieferfläche oder eine markierte Lieferzone verfügen, geben etwa 62 % der Betriebe an, dass die Lieferfahrzeuge während des Be- und Entladens am Fahrbahnrand halten. Rund 21 % weichen für Lieferungen auf angrenzende Nebenstraßen aus. Etwa 40 % der Geschäftsleute geben an, beim Lieferverkehr keine nennenswerten Probleme wahrzunehmen. Gleichzeitig äußern jedoch rund 30 %, dass es in der Münsterstraße an ausreichendem Platz fehle, es häufig zu Konflikten mit dem Autoverkehr komme und die intensiven Polizeikontrollen zusätzliche Herausforderungen darstellten.

Mit Blick auf mögliche Zukunftsszenarien für die Umgestaltung der Münsterstraße sprechen sich fast 70 % der befragten Geschäftsleute dafür aus, die derzeitige Verkehrssituation und die bestehenden Parkmöglichkeiten weitgehend beizubehalten. Knapp 15 % wünschen sich eine Umgestaltung mit deutlich weniger Parkplätzen. Zudem wünschen sich die Gewerbetreibenden zu 76 % ausreichend Parkplätze direkt in der Münsterstraße. 55 % fordern mehr Raum für Lieferverkehr und Botendienste, während 38 % eine Errichtung eines nahegelegenen Parkhauses bevorzugen. Darüber hinaus wünschen sich 36 % bessere Bedingungen für den Radverkehr, sowohl hinsichtlich sicherer Radwege als auch geeigneter Abstellmöglichkeiten.

Abbildung 34: Befragung Geschäftstreibende – Zukunft der Münsterstraße

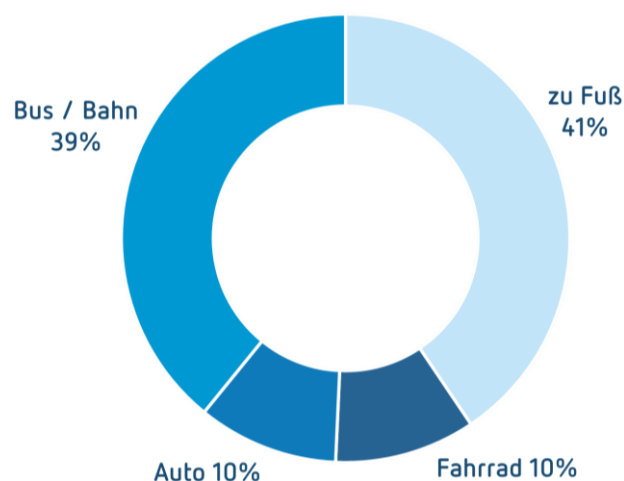
In der Münsterstraße gibt es künftig wenig bis gar keine Parkplätze mehr.
Die Münsterstraße wird attraktiv für Fußgänger*innen, Aufenthalt und
Außengastronomie gestaltet.



3.1.3 Anwohner*innen

An der Befragung der Anwohnenden beteiligten sich sowohl die Bewohner*innen der Münsterstraße als auch die Anwohnenden der angrenzenden Nebenstraßen. Die Ergebnisse zeigen, dass rund 65 % der Befragten im Alltag überwiegend zu Fuß unterwegs sind. Weitere 63 % nutzen regelmäßig Bus und Bahn, während lediglich etwa 16 % angegeben haben, hauptsächlich das Auto oder das Fahrrad zu verwenden.

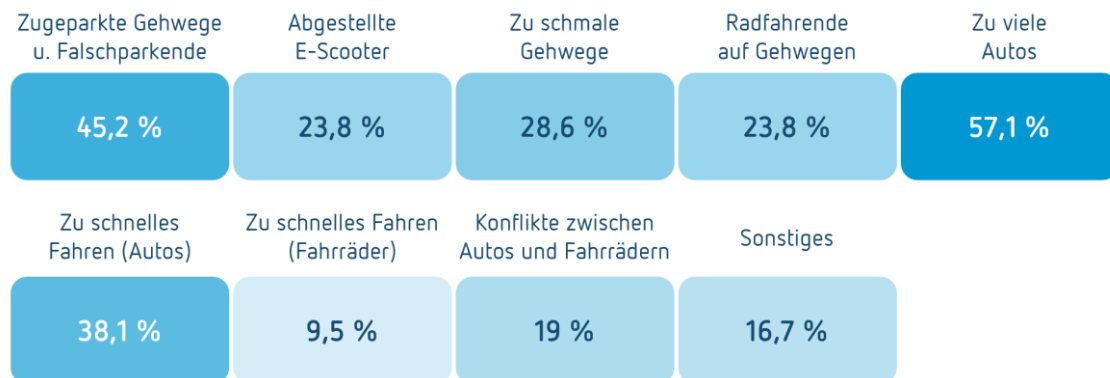
Abbildung 35: Befragung Anwohner*innen – Verkehrsmittelwahl im Alltag



Mehr als der Hälfte der befragten Anwohner*innen steht kein Parkplatz auf privatem Grund zur Verfügung. Entsprechend unterschiedlich fällt die Einschätzung zur Parkplatzsituation im Wohnumfeld aus: 19 % empfinden die Parkplatzsuche als schwierig, während 26 % sie als gut oder zumindest akzeptabel bewerten. Ein Großteil von 44 % macht hierzu jedoch keine Angabe.

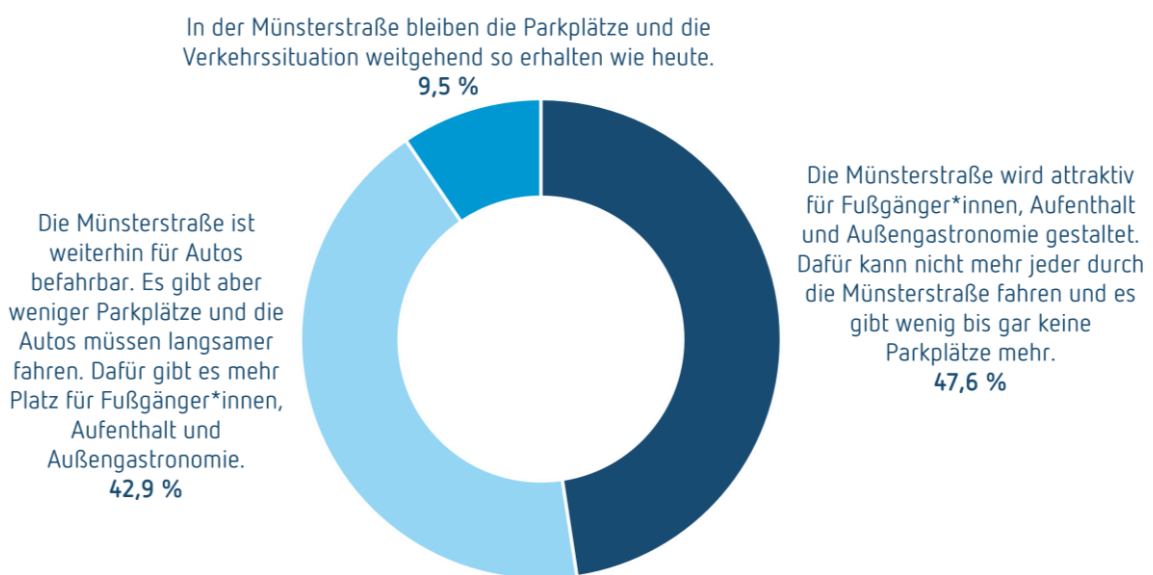
Hinsichtlich der Situation im Straßenraum zeigt sich deutliche Unzufriedenheit. 57 % der Befragten empfinden die Zahl der parkenden und fahrenden Autos in der Münsterstraße als zu hoch und bezeichnen dies als den am stärksten störenden Faktor. Rund 38 % kritisieren darüber hinaus zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. 45 % bemängeln zugeparkte Gehwege und eine hohe Zahl an Falschparkenden. Etwa 29 % empfinden die Gehwege als zu schmal, und 24 % fühlen sich durch wild abgestellte E-Scooter sowie durch Radfahrende auf den Gehwegen beeinträchtigt.

Abbildung 36: Konflikte auf der Münsterstraße aus Sicht der Anwohner*innen



Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung der Münsterstraße wünschen sich 48 % der befragten Anwohnenden eine deutliche Aufwertung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Diese Gruppe kann sich auch vorstellen, dass dafür der Kfz-Verkehr weitgehend reduziert oder sogar vollständig ausgeschlossen wird und Parkplätze entfallen. Rund 43 % befürworten eine weiterhin befahrbare Straße, allerdings mit weniger Parkplätzen, reduzierter Geschwindigkeit und mehr Raum für Fußgänger*innen sowie Außengastronomie. Nur etwa 10 % sprechen sich dafür aus, die derzeitige Verkehrssituation beizubehalten.

Abbildung 37: Befragung Anwohner*innen – Zukunft der Münsterstraße



Insgesamt wünschen sich rund 62 % der Befragten mehr Platz zum Gehen, Verweilen und Begegnen. Etwa 60 % plädieren für weniger Autoverkehr. 43 % sehen Verbesserungsbedarf in der

sicheren Führung von Fuß- und Radverkehr. Zudem wünschen sich etwa 40 % verstärkte Kontrollen im Straßenraum sowie ein Parkhaus im näheren Umfeld.

3.1.4 Zwischenfazit Stimmungsbild der Nutzendengruppen der Münsterstraße

Die Befragung zeigt ein gutes Stimmungsbild der Ansichten und Wünsche zur Münsterstraße der jeweiligen Nutzendengruppe. Dabei wurden insbesondere auch Unterschiede deutlich. So wünschen sich Anwohner*innen und Kund*innen/Besucher*innen eine deutliche Veränderung der Münsterstraße zu einer attraktiven Geschäftsstraße mit vielen Aufenthaltsmöglichkeiten und weniger Autoverkehr. Ein Teil betont dabei auch den Bedarf an ausreichenden Parkplatzkapazitäten, die auch im Umfeld liegen können. Ein Großteil der befragten Gewerbetreibenden hingegen betont die Bedeutung der Parkstände auf der Münsterstraße und wünscht einen bestandsnahen Umbau. Im weiteren Untersuchungsprozess bestand die Aufgabe darin, dieses Stimmungsbild über die weiteren Dialogveranstaltungen zu verifizieren und die divergierenden Interessen in den Lösungen angemessen abzubilden.

3.2 Erste Dialogveranstaltung: Marktstand auf dem Kirchplatz

Am Donnerstag, 9. Oktober 2025, fand von 14 bis 19 Uhr auf dem Platz vor der St.-Joseph-Kirche die erste Dialogveranstaltung zur Zukunft der Münsterstraße statt. Eingeladen waren Anwohner, Gewerbetreibende sowie Besucher*innen der Straße. Ziel der Veranstaltung war es, gemeinsam über den aktuellen Zustand der Münsterstraße zu sprechen, Verbesserungspotenziale zu ermitteln und Ideen für die zukünftige Gestaltung zu sammeln. Dabei ging es primär um die Organisation des Verkehrs und die Nutzung des öffentlichen Raums.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden erste Analyseergebnisse ausgestellt. Dazu gehörten Daten aus Verkehrszählungen, Beobachtungen zu Behinderungen für den Fußverkehr sowie Informationen zu Halte- und Ladevorgängen auf der Münsterstraße.

Die Teilnehmenden konnten ihre Meinungen bezüglich der Zukunft der Straße aktiv einbringen, indem sie mithilfe von farbigen Bällen eine Antwort auf die Frage „Für wen sollte in der Münsterstraße mehr Platz sein?“ gaben. Zur Auswahl standen die Kategorien: Aufenthaltsmöglichkeiten/Außengastronomie, Autos/Parkplätze, Fahrräder und Fußgänger*innen. Jeder Teilnehmende durfte nur einen Ball zuordnen, was die Prioritäten in der Nutzung des Straßenraums widerspiegelt.

Im Ergebnis zeigte sich folgendes Bild:

- Autos/Parkplätze (49 Stimmen)
- Zu Fuß Gehende (57 Stimmen)
- Fahrräder (26 Stimmen)
- Aufenthaltsmöglichkeiten (34 Stimmen)

Abbildung 38: Erste Dialogveranstaltung als Marktstand auf dem St.-Josephs-Kirchplatz



Quelle: Planersocietät

Zusätzlich hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich für eines der drei vorgestellten Zukunftsszenarien zu entscheiden:

1. Münsterstraße als attraktive Fußgängerzone
2. Münsterstraße mit reduzierter Autonutzung
3. Münsterstraße bleibt weitgehend unverändert

Abbildung 39: Abstimmungsergebnisse Zukunftsszenarien für die Münsterstraße



Quelle: Planersocietät

Die knappe Mehrheit stimmte für einen Umbau der südlichen Münsterstraße als attraktive Straße für Fußgänger*innen, Aufenthalt und Außengastronomie, dafür jedoch mit deutlich weniger Autoverkehr. Viele Teilnehmende, überwiegend Gewerbetreibende, stimmten für einen bestandsnahen Umbau. Nur wenige Teilnehmende vertraten eine Kompromisslösung. Darüber hinaus konnten konkrete Vorschläge und Ideen in eine anonyme „Ideen-Box“ eingeworfen werden, die später ausgewertet wurde.

Zur besseren Veranschaulichung lag eine große Plane mit einem Luftbild der Münsterstraße aus. So konnten die angesprochenen Themen direkt auf der Karte verortet und konkrete Orte, die als problematisch oder besonders gelungen empfunden wurden, markiert werden.

Mit über 100 Rückmeldungen unterschiedlichster Ziel- und Personengruppen erhielt der Marktstand auf dem Kirchplatz eine große Resonanz und erwies sich als gelungenes Beteiligungsformat.

3.3 Zweite Dialogveranstaltung: Diskussionsveranstaltung im Gemeindesaal der St.-Joseph-Kirche

Am Dienstag, 11. November 2025, fand von 19 bis 21 Uhr die zweite Dialogveranstaltung zur Verkehrsuntersuchung der südlichen Münsterstraße vor Ort im Gemeindesaal der St.-Joseph-Kirche statt. Ziel der Veranstaltung war es, den aktuellen Stand der Untersuchung vorzustellen, die

bisherigen Analyseergebnisse aufzuzeigen und vier entwickelte Varianten für die zukünftige Gestaltung der Münsterstraße mit den Teilnehmenden zu diskutieren. Gleichzeitig sollten Anforderungen und Rahmenbedingungen aus Sicht der verschiedenen Nutzendengruppen gesammelt werden.

Zu Beginn begrüßte der Planungsdezernent der Stadt Dortmund, Stefan Szuggat, die Teilnehmenden und gab einen kurzen Überblick über laufende Planungen und Aktivitäten in der Nordstadt. Die Planersocietät erläuterte anschließend die bisherigen Analyseergebnisse sowie vier Varianten, die unterschiedliche Ansätze für die künftige Umgestaltung der Münsterstraße aufzeigen.

Abbildung 40: 2. Dialogveranstaltung - Präsentation



Quelle: Planersocietät

Im Anschluss wechselte die Veranstaltung in eine Arbeitsphase. Die Teilnehmenden wurden in vier Kleingruppen eingeteilt, wobei darauf geachtet wurde, dass in jeder Gruppe verschiedene Nutzendengruppen vertreten waren (Anwohnende, Immobilieneigentümer*innen, Kund*innen, Besucher*innen und Gewerbetreibende). Jede Kleingruppe befasste sich mit einer Variante. Dabei stand nicht nur die Einschätzung der Variante im Fokus, sondern vor allem die Frage, welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssten, wenn die jeweilige Variante umgesetzt würde. Nach dieser ersten Runde folgte eine zweite Diskussionsphase an den Stellwänden. Hier konnten sich die Teilnehmenden frei zuordnen und weitere Hinweise ergänzen.

Abbildung 41: 2. Dialogveranstaltung - Arbeitsphase



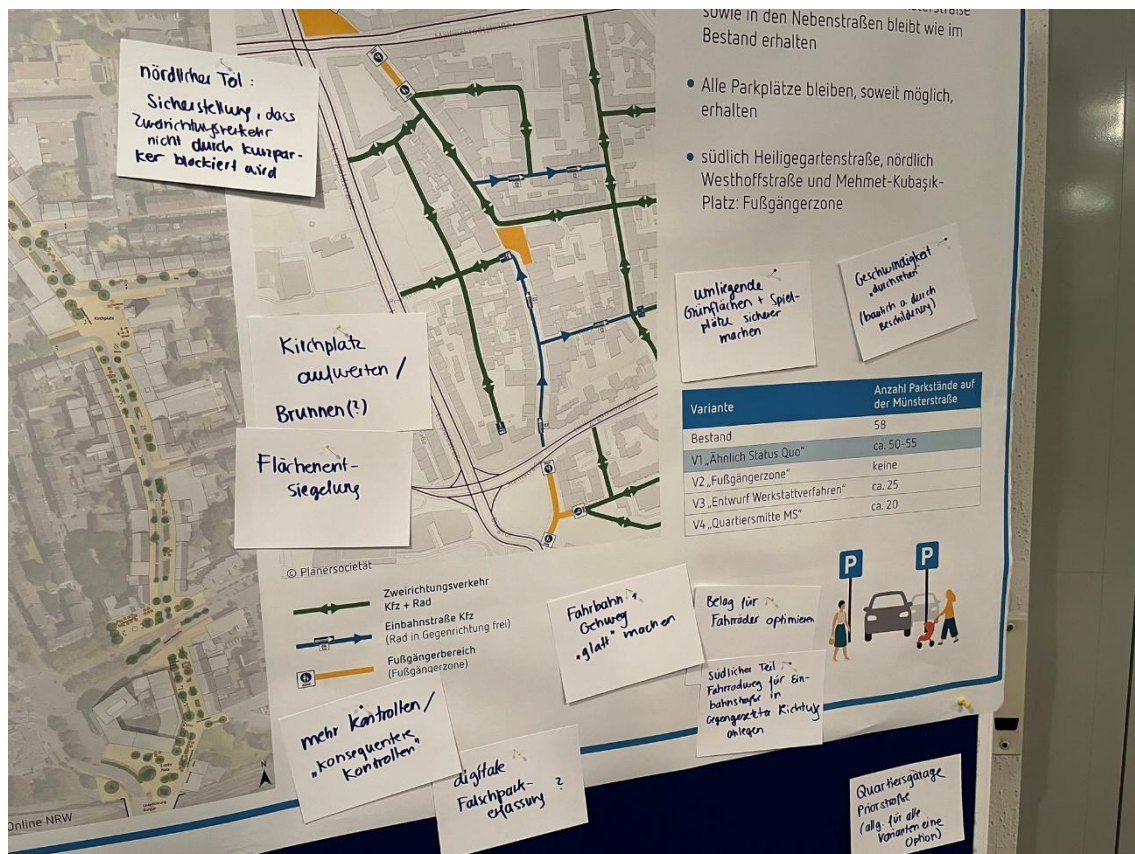
Quelle: Planersocietät

Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (vgl. Kapitel 4.1, S. 69 ff.)

In der Diskussion zu Variante 1 wurde deutlich, dass bei der grundsätzlichen Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung eine Reihe konkreter Verbesserungen notwendig sind. Im nördlichen Abschnitt müsse der Zweirichtungsverkehr zuverlässig funktionieren, ohne dass Kurzparkende die Fahrbahn blockieren. Für den südlichen Teil wurde eine bessere Führung für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße gefordert. Zusätzlich wünschen sich die Teilnehmenden einen besseren Fahrbahnbelag, damit Radfahrende auf der Straße fahren und nicht auf den Gehweg ausweichen.

Ebenso wurde das Thema Aufenthaltsqualität betont: Aufwertung des Kirchplatzes, mehr Grün und Flächenentsiegelung sowie sichere Spiel- und Aufenthaltsflächen für Kinder. Ein weiterer Schwerpunkt war die konsequente Durchsetzung bestehender Regeln. Genannt wurden häufigere und digitale Kontrollen gegen Falschparken sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen, um Tempo 30 zuverlässig einzuhalten, bis hin zu Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit.

Abbildung 42: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo

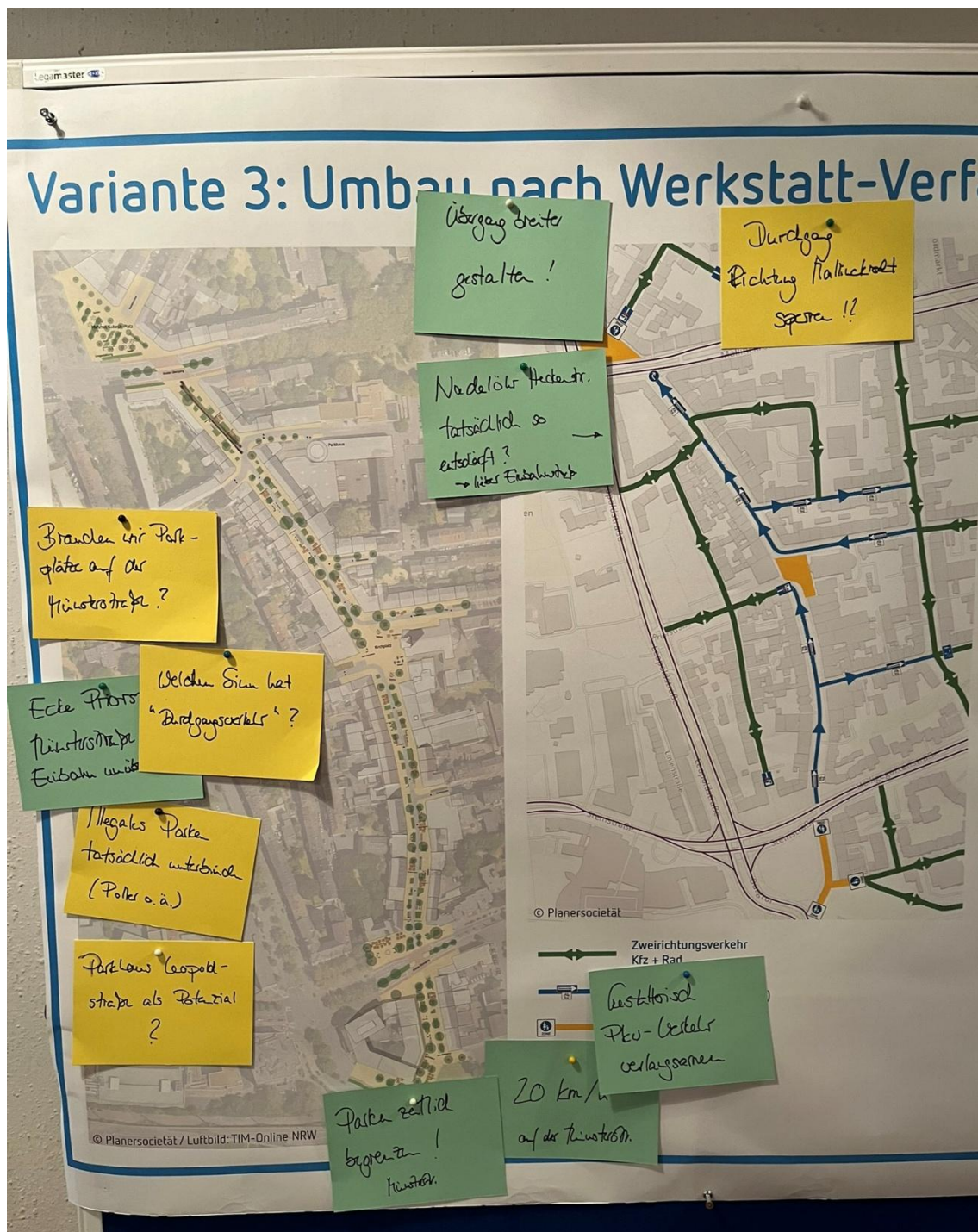


Quelle: Planersocietät

Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone (vgl. Kapitel 4.2, S. 77 ff.)

Bei der Diskussion um eine Fußgängerzone in der Münsterstraße betonten die Teilnehmenden, dass Lieferverkehr und Parkmöglichkeiten für Mitarbeitende und Kundschaft weiterhin gewährleistet sein müssen, etwa durch zentrale Parkgaragen oder die Mitnutzung bestehender Parkflächen. Das Abholen von Gästen der Gastronomie sollte möglich bleiben, z. B. über Taxisstände an Wendehämmern. Die Verbindungsfunktion der Münsterstraße und sichere Radkorridore wurden ebenfalls als wichtig erachtet. Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen könnten durch klar gekennzeichnete Radwege gelöst werden. Zusätzlich wurden mehr Grünflächen, Bäume und Aufenthaltsqualität gefordert. Beleuchtung wurde als Sicherheitsfaktor hervorgehoben, während Leuchtreklame teils als störend empfunden wird. Insgesamt gilt die Variante als umsetzbar, sofern ausreichend Stellplätze außerhalb der Münsterstraße bereitstehen.

Abbildung 44: 2. Dialogveranstaltung - Ergebnisse Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021



Quelle: Planersocietät

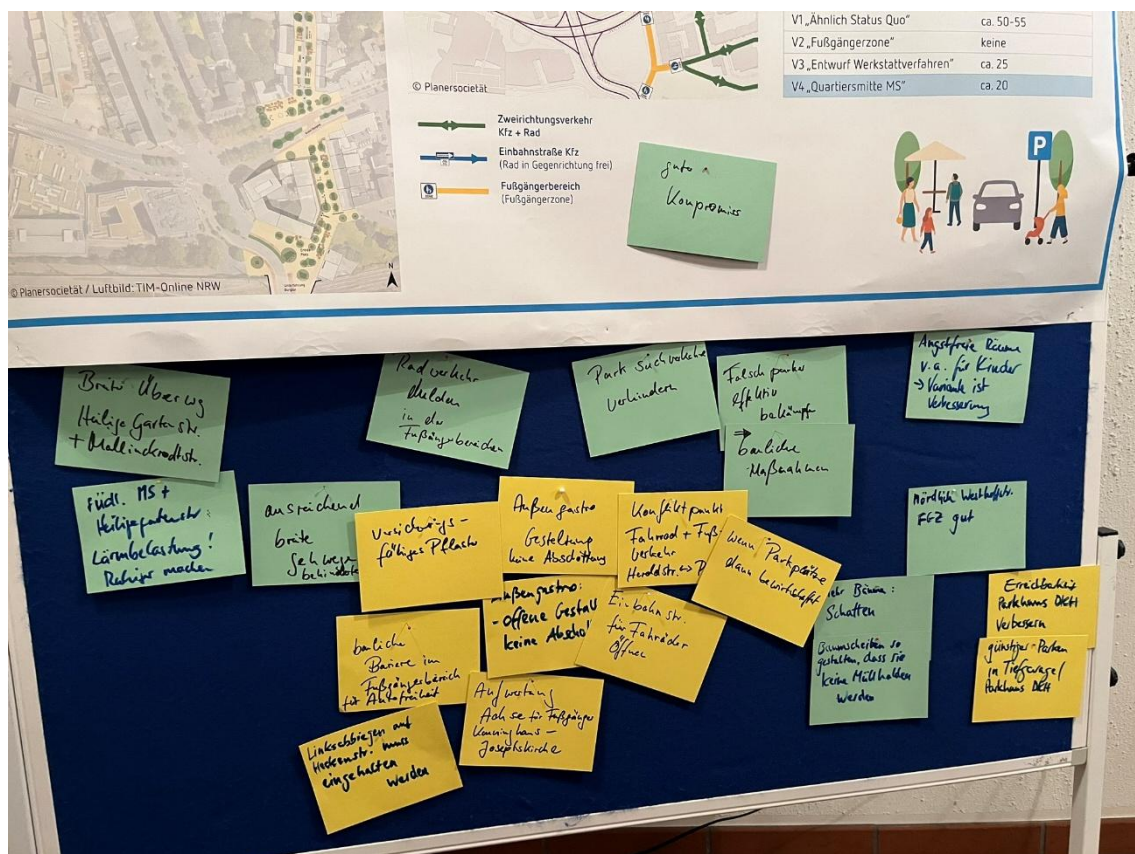
Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ (vgl. Kapitel 4.4, S. 91 ff.)

In der Kleingruppe zu Variante 4 wurde die Variante als guter Kompromiss wahrgenommen, welcher die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger*innen deutlich verbessert. Vorgeschlagen wurden u. a. breite, behindertengerechte Gehwege, breite Übergänge an der Heiligegarten- und Mallinckrodtstraße sowie versickerungsfähiges Pflaster. Radverkehr sollte in den Fußgängerbereichen geduldet und an Einbahnstraßen geregelt werden, wobei Konfliktpunkte zwischen Rad-

und Fußverkehr, z. B. zwischen Heroldstraße und Priorstraße, berücksichtigt werden müssen. Außergastronomie sollte offen gestaltet sein, bauliche Barrieren im Fußgängerbereich könnten für autofreie Zonen sorgen.

Für die südliche Münsterstraße und Heiligegartenstraße wurde eine Reduzierung der Lärmbelastung gewünscht. Dies müsse auch bei einer weiterhin möglichen Befahrbarkeit der Münsterstraße in diesem Bereich gewährleistet werden. Die in der Variante vorgeschlagene Linksabbiege-Regelung von der Münsterstraße auf die Heckenstraße sollte eingehalten werden. Parkplätze sollten nur bewirtschaftet angeboten werden, Falschparken durch bauliche Maßnahmen unterbunden und Parksuchverkehr vermieden werden. Die Erreichbarkeit der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus sollte verbessert werden. Zudem wurden mehr Bäume und pflegefreundliche Baumscheiben vorgeschlagen, um Schatten und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Insgesamt wurde die Variante als kinderfreundlich und sicher eingeschätzt.

Abbildung 45: 2. Dialogveranstaltung – Ergebnisse Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“



Quelle: Planersocietät

Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der Kleingruppen im Plenum zusammengeführt und kurz erläutert. Die unterschiedlichen Diskussionen haben gezeigt, dass alle vier Kleingruppen gemeinsame Ziele verfolgen: eine sichere Verkehrsführung, funktionierende Park- und Liefermöglichkeiten, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Eine erfolgreiche Umgestaltung der Münsterstraße erfordert daher eine ausgewogene Kombination aus Verkehrslenkung, Parkraummanagement, Rad- und Fußverkehrsförderung und Aufwertung des öffentlichen Raums.

4 Vergleich unterschiedlicher Entwicklungsvarianten für die südliche Münsterstraße

Für den Umbau der südlichen Münsterstraße wurden vier unterschiedliche Varianten entwickelt, die jeweils einen eigenen Ansatz für die zukünftige Verkehrsführung und Gestaltung verfolgen. Mit den Varianten werden unterschiedliche Entwicklungsrichtungen abgebildet – von einem bestandsähnlichen Umbau bis hin zu einem Wandel zur Fußgängerzone:

- Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo
- Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone
- Variante 3: Umbau entsprechend dem prämierten Entwurf des Werkstatt-Verfahrens 2021
- Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ mit Kombination der Elemente aus Variante 2 und 3

Nachstehend erfolgt zunächst eine Beschreibung und anschließend eine Gegenüberstellung der Varianten, um vor dem Hintergrund der Analysen und der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung die am besten geeignete Variante für den Umbau der südlichen Münsterstraße zu identifizieren.

Zu beachtende Planungen im Umfeld der südlichen Münsterstraße

Im Umfeld der südlichen Münsterstraße bestehen mehrere bereits angestoßene Planungsvorhaben unter anderem der Stadt Dortmund, die im Rahmen der Variantenbetrachtungen einzubeziehen sind:

- **Veloroute Nordstraße:** Die parallel zur südlichen Münsterstraße verlaufende Nordstraße soll im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1 (City – Nordstadt – Eving) zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden, wobei der Kfz-Verkehr durch einen modalen Filter an der Kreuzung Nordstraße / Heroldstraße auf dieser Achse verringert werden soll. Dies hat einerseits Auswirkungen auf den Parkraum in der Nordstraße und muss andererseits im Rahmen der Kfz-Verkehrsführung auf der Münsterstraße beachtet werden. Alle untersuchten Varianten sind mit dieser Planung kompatibel. Die Heroldstraße würde in Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone und Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ zur Sackgasse, sodass für alle in die Heroldstraße einfahrenden Kfz gilt, dass diese auch wieder über die östliche Heroldstraße abfließen müssen – der modale Filter verhindert ein Abbiegen in die Nordstraße. Da die Heroldstraße künftig überwiegend nur noch den Quell-/Zielverkehr dort ansässiger Bewohner*innen aufnehmen soll, wird dies als verträglich eingeschätzt.
- **Fahrradachse Ost-West:** Über die Achse Priorstraße – Heroldstraße und weiter westlich Richtung Dietrich-Keuning-Park und Hafenviertel sowie weiter östlich in Richtung Borsigplatz soll eine attraktive Ost-West-Fahrradverbindung eingerichtet werden. Dies ist im Rahmen der Verkehrsführung in der Priorstraße, im Bereich des Kirchplatzes und in der Heroldstraße zu berücksichtigen. Die untersuchten Varianten sind grundsätzlich mit dieser

Planung kompatibel, die Führung des Radverkehrs über den Kirchplatz sowie im Bereich einer möglichen Wendeanlage auf der Heroldstraße muss jedoch mit besonderem gestalterischen Augenmerk umgesetzt werden.

- **Städtebauliche Entwicklung am Burgtor:** Im Bereich des sogenannten Burgtors – zwischen der Heiligegarten-/Steinstraße und der Eisenbahntrasse – werden derzeit verschiedene Planungen erarbeitet und Bauvorhaben umgesetzt. So entsteht aktuell ein größerer Gebäudekomplex, der u. a. eine Polizeiwache und einen Lebensmittelmarkt beinhalten wird. Die Sonderverkehre dieser Nutzungen (Einsatzfahrzeuge, Anlieferung) müssen auf dem dortigen Abschnitt der Münsterstraße ermöglicht werden. Des Weiteren wird in einigen Jahren die Eisenbahnbrücke Burgtor erneuert und dabei erweitert.
- **Bewohnerparkkonzept:** Die Stadt Dortmund hat in ihrem Teilkonzept Ruhender Verkehr des Masterplans Mobilität die Ausweitung der Bewohnerparkzonen in den citynahen, dicht bebauten Quartieren als wesentliches Steuerungselement zugrunde gelegt und dies auch politisch beschlossen. Die Einführung einer Bewohnerparkzone im Umfeld der südlichen Münsterstraße (südliches Nordmarktquartier) hat Synergien und Abhängigkeiten sowohl mit den vorgenannten Planungen als auch mit den verschiedenen Varianten zur Entwicklung der südlichen Münsterstraße selbst und muss daher einbezogen werden, insbesondere im Hinblick auf den Umsetzungszeitraum. Die Umgestaltung der Münsterstraße selbst ist jedoch nicht unmittelbar durch diese Planung berührt. Vielmehr kann mit der Bewohnerparkzone auf mögliche Auswirkungen im Umfeld reagiert werden. Im besten Fall erfolgen der Umbau und die Umsetzung des Bewohnerparkkonzeptes zeitlich parallel.

Bewertungsverfahren

Zur vergleichenden Bewertung der Varianten wurden sechs Oberkriterien mit entsprechenden Unterkriterien festgelegt. Die Oberkriterien bilden die verschiedenen Verkehrsmittel Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr, das Themenfeld Umwelt und Klima, weitere Querschnittsthemen zusammengefasst sowie die Bewertung der Nutzendengruppen Anwohner*innen/Eigentümer*innen, Kund*innen/Besucher*innen und Gewerbetreibende. Den Oberkriterien werden jeweils verschiedene Unterkriterien zugeordnet, welche anhand der Bewertungsskala (siehe Tabelle 8) beschrieben und bewertet werden. Jedes Unterkriterium bekommt eine Bewertung auf einer Skala von -3 bis +3. Die Bewertung erfolgt überwiegend qualitativ; wo möglich, wurden quantitative Auswirkungen (z. B. auf Basis der Analysen) einbezogen. Maßgeblich ist dabei der Vergleich mit der bestehenden Situation („Wird die Situation (deutlich) besser oder (deutlich) schlechter als im Bestand?“). Für die Bewertung des Oberkriteriums der Nutzendengruppensicht werden das Feedback und die jeweils formulierten Ansprüche aus den Beteiligungsformaten zugrunde gelegt. Damit alle Oberkriterien gleich gewichtet in die Bewertung einfließen, wird für jedes Oberkriterium der Durchschnittswert der Bewertung der jeweiligen Unterkriterien gebildet. Dieser Mittelwert dient als Gesamtergebnis. Ausgenommen ist auch hier das Oberkriterium „Nutzendengruppensicht“; hier fließen die Bewertungen für die einzelnen Gruppen in die Gesamtbewertung ein, um die Sichtweise der Menschen vor Ort mit höherem Gewicht einzubeziehen. Die Methode führt dazu, dass die vier Varianten nachvollziehbar und untereinander vergleichbar bewertet werden können.

Tabelle 7: Bewertete Oberkriterien und zugeordnete Unterkriterien

Oberkriterium	Unterkriterium
1. Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit der Münsterstraße
	Erschließung und Funktionsfähigkeit der Nebenstraßen
	Funktionsfähigkeit des ruhenden Verkehrs
	Funktionsfähigkeit des Lieferverkehrs
2. Radverkehr	Erschließung der Münsterstraße
	Erschließung der Nebenstraßen
	Fahrradparken
3. Fußverkehr	Qualität für den Fußverkehr
4. Umwelt & Klima	Baumbestand
	weitere Grünelemente
	Hitzeresilienz
	Starkregenesilienz
	Lärmbelastung
	Luftqualität
5. Querschnittsthemen	Barrierefreiheit
	Verkehrssicherheit
	Aufenthaltsqualität
	Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum
	Kompatibilität mit städtischen Zielsetzungen
6. Nutzendengruppensicht	Sicht der Anwohner*innen/Eigentümer*innen
	Sicht der Kund*innen/Besucher*innen
	Sicht der Gewerbetreibenden

Tabelle 8: Bewertungsskala für den Variantenvergleich

Skala	Bewertungsansatz für die Oberkriterien 1-5	Bewertungsansatz für das Oberkriterium 6 „Nutzendengruppensicht“
+3	optimal bzw. sehr hohe Qualitätsstandards erreicht	durchweg positives Feedback
+2	deutlich besser als im Bestand, (nahezu) optimiert	deutlich positives Feedback
+1	besser als im Bestand, aber nicht vollkommen optimiert	(leicht) überwiegend positives Feedback
0	weder besser noch schlechter als im Bestand oder positive und negative Aspekte gleichen sich in etwa aus	sowohl positives als auch negatives oder neutrales Feedback oder keine klare Aussage
-1	leicht schlechter als im Bestand	(leicht) überwiegend negatives Feedback
-2	wesentlich schlechter als im Bestand	deutlich negatives Feedback
-3	deutlich/gravierend schlechter als im Bestand	durchweg negatives Feedback

Nachstehend erfolgt zunächst eine inhaltliche Beschreibung und anschließend die Bewertung einer jeden Variante.

4.1 Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo

4.1.1 Beschreibung

Abbildung 46: Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo – Verkehrsführung und Verkehrsregelung



Quelle: Planersocietät

Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße

Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo sieht einen bestandsnahen Umbau der Münsterstraße vor. Die bestehende Verkehrsführung und die grundsätzliche Aufteilung des Straßenraums bleiben dabei erhalten. Einige Parkstände entfallen, um die Gehwege zu verbreitern und die empfohlenen Gehweg-Mindestbreiten einer Geschäftsstraße von mindestens 3,0 m sicherzustellen. Dadurch reduziert sich die Zahl der Parkstände von derzeit 58 auf etwa 50 bis 55. Ergänzend werden punktuelle Maßnahmen umgesetzt, um einen rechtssicheren und verkehrssicheren Zustand herzustellen und Fehlverhalten wie Falschparken zu reduzieren.

Südlich des Kirchplatzes bleibt die Münsterstraße wie heute eine Einbahnstraße in Richtung Norden, jedoch wird die Fahrbahnbreite auf 4,0 m reduziert. Nördlich des Kirchplatzes bleibt der Zweirichtungsverkehr bei einer Fahrbahnbreite von 6,0 m bestehen. Der Kirchplatz bleibt für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Der Abschnitt nördlich der Westhoffstraße wird zu einer Fußgängerzone umgestaltet. Außerdem wird die Querung über die Mallinckrodtstraße deutlich verbreitert, um die Wegebeziehungen für Fußgänger*innen zu stärken.

Die Verkehrsführung in den Nebenstraßen bleibt weitgehend unverändert: Kielstraße und Lambachstraße bleiben Einbahnstraßen Richtung Osten, auf der Priorstraße, Heroldstraße, Heckenstraße und Westhoffstraße verbleibt der Zweirichtungsverkehr.

Der Radverkehr bleibt auf der Münsterstraße in beiden Richtungen möglich. Auch in allen Nebenstraßen bleibt der Radverkehr in beide Richtungen zulässig. Auf dem Kirchplatz wird zusätzlich eine sichere Befahrbarkeit für Radfahrende geschaffen.

Die Münsterstraße wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. In den Nebenstraßen bleiben die aktuellen Regelungen bestehen. Wichtig ist hier zukünftig eine Verdeutlichung der Parkregelungen, um einen rechts- und verkehrssicheren Zustand zu gewährleisten.

Südlich der Kielstraße wird künftig anstelle des derzeitigen Senkrechtparkens Schrägparken angeordnet, wodurch die Fahrbahn auf 4,0 m Breite reduziert werden kann. Nördlich des Kirchplatzes bleibt ein einseitiges Senkrechtparken möglich und erhalten. Ergänzend entstehen Längsparkstände und Lieferzonen, jedoch nicht gegenüber von Senkrechtparkständen, um ausreichende Gehwegbreiten zu ermöglichen.

Der Straßenraumquerschnitt orientiert sich stark am heutigen Zustand. Südlich des Kirchplatzes umfasst er eine 4,0 m breite Fahrbahn und mindestens 4,20 m breite Gehwege. Nördlich des Kirchplatzes stehen 6,0 m Fahrgasse und mindestens 4,40 m breite Gehwege zur Verfügung. Im Bereich von Senkrecht- oder Schrägparken wird die Fahrbahn leicht verschwenkt, um auf beiden Seiten entsprechend breite Gehwege zu ermöglichen und gefahrene Geschwindigkeiten zu reduzieren. Die notwendigen Aufstellflächen für die Feuerwehr, mindestens 3,5 m Aufstellfläche zzgl. 2,0 m Bewegungsradius für ein Drehleiterfahrzeug, müssen dort gewährleistet werden, wo kein baulicher zweiter Rettungsweg besteht, sodass an den Stellen mit einer 4,0 m breiten Fahrbahn und einem Gebäude ohne zweiten Rettungsweg maximal flache Einbauten in den Seitenräumen (z. B. Fahrradbügel, Beete, Fläche für Außengastronomie) möglich sind.

Der Baumbestand sollte mindestens auf dem aktuellen Niveau erhalten werden. Neue Baumstandorte werden mit möglichst großen Baumscheiben dort ergänzt, wo die Leitungslage und

Rettungswege dies zulassen. Weitere punktuelle Grün- und Aufenthaltsbereiche werden, wo möglich, eingerichtet.

Bereich Burgtor (südlich Heiligegartenstraße)

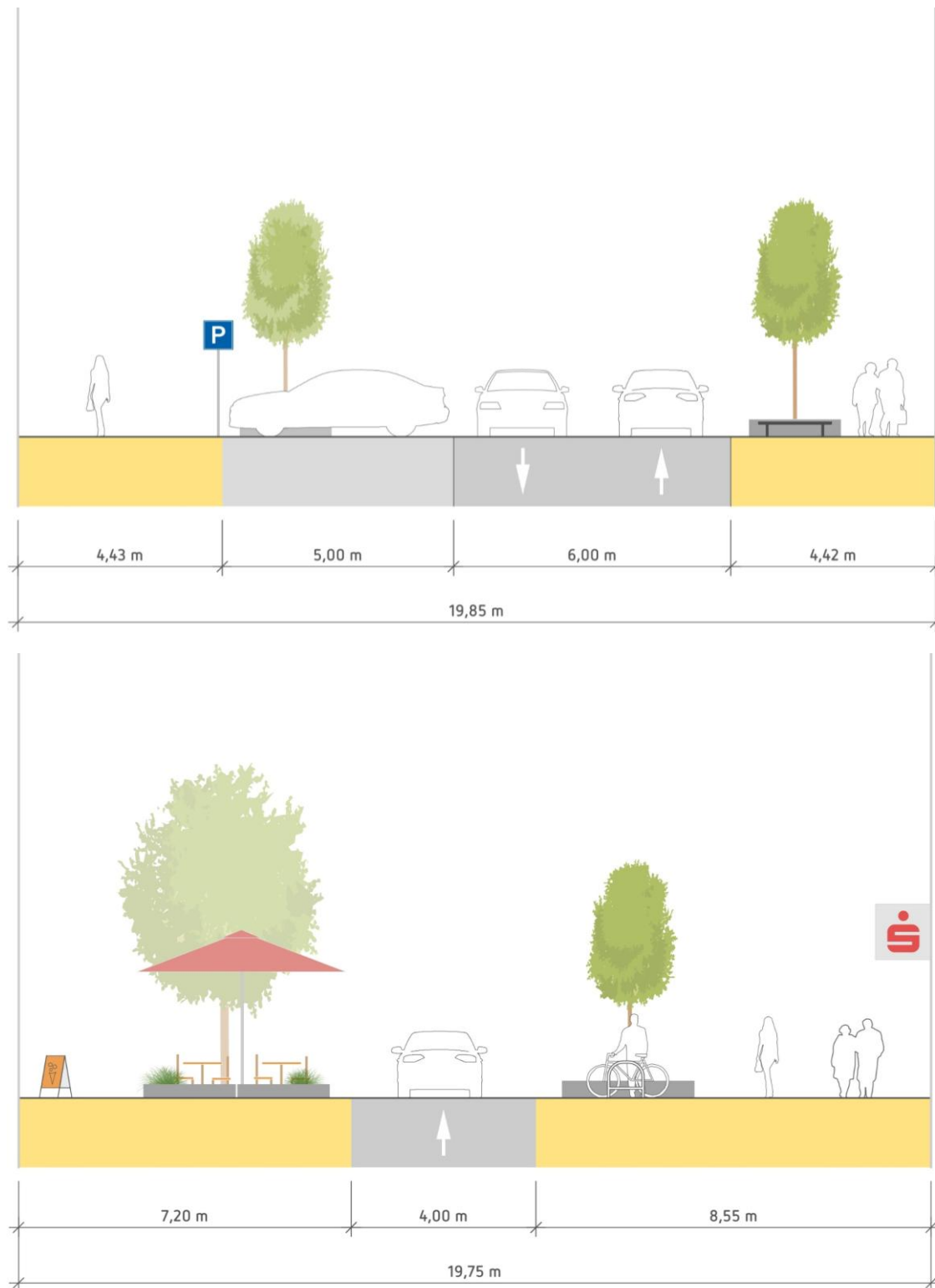
Auf dem Abschnitt zwischen Burgtor und Heiligegartenstraße wird die Verkehrsführung ebenfalls neu geordnet. In diesem Abschnitt entsteht ein neuer Gebäudekomplex, der eine Polizeiwache beinhalten wird. Einsatzfahrzeuge werden hier von der Münsterstraße zur Heiligegartenstraße, zur Mühlenstraße und zur Leopoldstraße ein- und ausfahren können müssen. Zudem sind hier weitere der Polizei zugeordnete Stellplätze geplant. Außerdem erhält der Lebensmittelmarkt, der in das Gebäude einzieht, die Belieferungszufahrt über die Münsterstraße. Um die Ansprüche der Polizei, der Belieferung des Lebensmittelmarkts sowie der Erschließung und Anlieferung für die ostseitig anliegenden Gewerbe- und Wohneinheiten zu erfüllen, wird die Münsterstraße hier mit einem Fahrgassenbereich und einem Seitenraum hergestellt. Die Einfahrt von der Heiligegartenstraße bzw. Steinstraße in die Münsterstraße wird jedoch künftig ausschließlich für Lieferverkehr und Anlieger der Polizei freigegeben. Gleiches gilt für die von Osten kommende Mühlenstraße (ab Andreasstraße). In Richtung Westen wird zusätzlich eine separate Straße angelegt, die in die Straße Leopoldstraße mündet und ausschließlich von Einsatzfahrzeugen der Polizei und Feuerwehr genutzt werden darf. Damit ist der Bereich zwischen Burgtor und Heiligegartenstraße künftig für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr gesperrt, während Einsatzfahrzeuge im Bedarfsfall weiterhin ein- und ausfahren können.

Zudem erfolgt eine Erneuerung der Eisenbahnüberführung Burgtor und in diesem Rahmen auch ein Umbau der Straße Burgtor. Das Brückenbauwerk wird für Schiene und Straße erweitert, der Winkel der Straße zum Brückenbauwerk angepasst und die Durchfahrtshöhe für den Individualverkehr durch eine Tieferlegung der Straße erhöht. Der Geh- und Radweg wird höhenversetzt zur Fahrbahn geführt, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Der reguläre Zugang zur Münsterstraße von der Straße Burgtor aus ist zukünftig nur noch für den Fuß- und Radverkehr möglich. Über eine Geh- und Radwegüberfahrt ist eine Zuwegung für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Polizei aber baulich verfügbar.

Bereich Mehmet-Kubaşık-Platz (nördlich Mallinckrodtstraße)

Im Bereich des Mehmet-Kubaşık-Platzes entsteht künftig eine Fußgängerzone. Die Kleine Burgholzstraße endet dort für den Kfz-Verkehr als Sackgasse; hier wird ein Wendehammer für Pkw hergestellt. Rettungs- sowie Ver-/Entsorgungsfahrzeuge sollen weiter über den Platz Richtung Münsterstraße abfließen können, wofür der Platz entsprechend zu gestalten ist.

Abbildung 47: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 55)



Quelle: Planersocietät

4.1.2 Bewertung

Kfz-Verkehr

Im Oberkriterium Kfz-Verkehr zeigt Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo eine überwiegend unveränderte Situation gegenüber dem Bestand. Die Erschließung und Funktionsfähigkeit der südlichen Münsterstraße sowie der Nebenstraßen bleiben auf dem bestehenden Niveau erhalten. Bestehende Probleme wie Falschparken oder zu schnelles Fahren können nicht vollständig eingeschränkt werden. Der Kirchplatz sowie die Bereiche Mehmet-Kubaşık-Platz und die Münsterstraße nördlich der Westhoffstraße sind nicht bzw. nicht mehr für den Kfz-Verkehr befahrbar. Die Funktionsfähigkeit des ruhenden Verkehrs bleibt weitgehend erhalten, es ist weiterhin eine hohe Auslastung zu erwarten. Eine Verbesserung für den Lieferverkehr ist durch die Einrichtung von Lade- und Halteverbotszonen möglich.

Radverkehr

Der Radverkehr wird durch die Variante weitgehend in der bisherigen Form erhalten; die Befahrbarkeit ist in beide Richtungen möglich. Auf der südlichen Münsterstraße und in den Nebenstraßen bleiben Konflikte mit Kfz-Verkehr bestehen (Gegenverkehr, Ein-/Ausparkvorgänge). Eine Optimierung der Fahrbahnoberfläche verbessert die Qualität für den Radverkehr, umfangreiche attraktive Radabstellanlagen sind aber durch das begrenzte Flächenpotenzial (Seitenraum muss sich mit anderen Nutzungen inkl. Parken geteilt werden) nur eingeschränkt möglich.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich leichte Verbesserungen: Durch die verbreiterten Gehwege, die bessere Ordnung des ruhenden Verkehrs und die verbesserte Querung über die Mallinckrodtstraße steigt die Qualität. Der Flächengewinn ist gegenüber dem Bestand insgesamt jedoch begrenzt. Der Erhalt von Parkmöglichkeiten, insbesondere die Anordnung von Senkrecht- und Schrägparkständen, erschwert und begrenzt die Querungsmöglichkeiten der südlichen Münsterstraße.

Umwelt und Klima

Im Bereich Umwelt und Klima bringt Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo keine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Bestand. Der Baumbestand kann aufgrund des begrenzten Flächenpotenzials in einem definierten Korridor links und rechts der Fahrbahn kaum erhöht werden, weitere Grünelemente können im Seitenraum ebenfalls nur begrenzt ausgeweitet werden. Hitze- und Starkregenresilienz bleiben durch die weiterhin starke Versiegelung grundsätzlich eingeschränkt, lediglich punktuelle Maßnahmen können erfolgen. Die Lärmbelastung kann durch lärmindernden Fahrbahnbelag leicht reduziert werden, ist jedoch vor allem durch Motoren- und Abrollgeräusche der Kfz weiterhin vorhanden. Die Luftqualität wird durch die Art der Straßenraumgestaltung kaum verändert, auch wenn künftig der Anteil lokal emissionsfreier Fahrzeuge (insb. Elektro-Kfz) zunehmen wird.

Querschnittsthemen

Übergreifende Kriterien wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum können zwar teilweise verbessert, jedoch nicht optimiert werden. Der Straßenraum wird entsprechend der geltenden Standards für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum hergestellt, die möglichst barrierearme Nutzung der Straße wird aber durch die bestehende Raumaufteilung und den weiterhin vorhandenen fließenden Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Die Verkehrssicherheit bleibt insbesondere für Kinder kritisch. Es besteht im Neubau zwar grundsätzlich die Möglichkeit, z. B. durch Materialwahl und Straßenraummöblierung die Aufenthaltsqualität zu steigern, aufgrund des begrenzten Flächenpotenzials für entsprechende Nutzungen/Gestaltungen sind die Verbesserungsmöglichkeiten jedoch begrenzt. Auch in Bezug auf Sicherheit und Ordnung sind Verbesserungen möglich, es bestehen jedoch durch den strukturiert zonierten und möblierten Straßenraum weiterhin Bereiche, die unsicher wirken und vergleichsweise schwieriger sauber zu halten sind (z. B. zwischen parkenden Kfz). Zudem führt die Zonierung zu einer vergleichsweise geringen sozialen Kontrolle und Umsicht. Theoretisch wäre eine videogestützte Kontrolle des Straßenraums aufgrund weiterhin begrenzten Baumbestands gut möglich, es gibt jedoch weiterhin Bereiche, die vergleichsweise schwieriger zu kontrollieren sind. Insgesamt werden städtische Zielsetzungen im Hinblick auf die Verkehrswende und die Klimaneutralität nicht ausreichend verfolgt.

Nutzendengruppensicht

Aus der Sicht der Nutzendengruppen fällt die Bewertung unterschiedlich aus: Anwohner*innen und Eigentümer*innen beurteilen die Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo mehrheitlich negativ und es findet keine grundlegende Verbesserung im Sinne des geäußerten Feedbacks statt. Kund*innen und Besucher*innen bewerten diese Variante uneinheitlich (mit zustimmenden und ablehnenden Positionen), während Geschäftsbetreibende die Variante überwiegend positiv bewerten, da die bestehende Situation weitgehend erhalten bleibt.

Fazit

In der Gesamtbewertung erreicht Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo eine Bewertung von 1,95 Punkten und zeigt damit insgesamt nur geringe Verbesserungen gegenüber dem Bestand, während die wesentlichen Probleme zwar eingedämmt, aber nicht vollständig gelöst werden können.

Tabelle 9: Bewertung der Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt erhalten • Bestehende Probleme durch Kfz (Falschparken, zu schnelles Fahren) werden nicht gelöst • Mehmet-Kubaşık-Platz und nördlich Westhoffstraße nicht mehr befahrbar 	0	0,25

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt erhalten Bestehende Probleme durch Kfz (Falschparken, zu schnelles Fahren) werden nicht gelöst 	0	
	Funktionsfähigkeit ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Durch weitgehenden Erhalt überwiegend unveränderte Situation (hohe Auslastung, Falschparken) 	0	
	Funktionsfähigkeit Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserungen durch Einrichtung von Lade- und Halteverbotszonen möglich Bestehende Probleme wie Falschparken können fortbestehen 	1	
Radverkehr	Erschließung Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt erhalten Bestehende Probleme (Konflikte mit Kfz-Verkehr) bleiben Oberfläche wird verbessert 	0	0,33
	Erschließung Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt erhalten Bestehende Probleme (Konflikte mit Kfz-Verkehr) bleiben 	0	
	Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> Aktuell nicht ausreichend Bei Umbau werden zusätzliche Abstellanlagen geschaffen, Flächenpotenzial jedoch begrenzt Qualität wird erhöht 	1	
Fußverkehr	Qualität	<ul style="list-style-type: none"> Leichte Verbesserung durch stellenweise bessere Ordnung des ruhenden Verkehrs Gehwege werden etwas breiter Besserer Übergang Mallinckrodtstraße Flächenpotenzial insgesamt begrenzt Schrägparken erschwert Querungen 	1	1
Umwelt & Klima	Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> Kann voraussichtlich nicht wesentlich erhöht werden 	0	0,17
	weitere Grünelemente	<ul style="list-style-type: none"> Begrenzte Ausweitung möglich Qualitative Aufwertung möglich Flächenkonkurrenz Fußverkehr 	0	
	Hitzeresilienz	<ul style="list-style-type: none"> Weiterhin starke Versiegelung Keine Kühlung durch mehr Bäume möglich Temporäre Maßnahmen möglich 	0	
	Starkregenresilienz	<ul style="list-style-type: none"> Weiterhin starke Versiegelung 	0	
	Lärmbelastung	<ul style="list-style-type: none"> Leichte Verbesserung durch lärmindernden Fahrbahnbelag möglich 	1	
	Luftqualität	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung durch Umbau 	0	

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Querschnittsthemen	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Wird nach geltenden Standards hergestellt • Dennoch stehen die Raumaufteilung sowie der fließende Kfz-Verkehr (z. B. querende Kfz) und ruhende Kfz-Verkehr (z. B. wechselnde Parkaufstellung, dadurch wechselnde Seitenraumbreiten) einer verbesserten Barrierefreiheit entgegen 	1	0,2
	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin viele Risikosituationen und -stellen möglich • Insbesondere keine Verbesserung für Kinder 	0	
	Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Kann nur in sehr begrenztem Rahmen verbessert werden (begrenzter Flächengewinn) 	0	
	Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen möglich durch gestalterische Berücksichtigung • Durch strukturiert zonierte und möblierte Straßenräume können weiterhin unsichere und schwer sauber zu haltende Räume vorhanden sein (z. B. zwischen parkenden Kfz) • Zonierung führt zu vergleichsweise geringer sozialer Kontrolle und Umsicht 	1	
	Städtische Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau verfolgt viele städtische Zielsetzungen (z. B. Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Klima + Luft) nicht ausreichend 	-1	
Nutzendengruppensicht	Anwohner*innen, Eigentümer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird mehrheitlich negativ bewertet • Keine grundlegende Veränderung oder Verbesserung im Sinne dieser Nutzendengruppe 	-2	-2
	Kund*innen, Besucher*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird uneinheitlich bewertet • Keine grundlegende Veränderung oder Verbesserung im Sinne dieser Nutzendengruppe 	0	0
	Geschäftstreibende	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird mehrheitlich positiv bewertet • Bestehende Situation bleibt im Sinne dieser Nutzendengruppe weitgehend erhalten 	2	2
GESAMTBEWERTUNG			1,95	

*E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung

4.2 Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone

4.2.1 Beschreibung

Abbildung 48: Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone – Verkehrsführung und Verkehrsregelung



Quelle: Planersocietät

Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße

In Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone wird die Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße vollständig zu einer Fußgängerzone umgebaut. Der allgemeine motorisierte Verkehr wird in diesem Abschnitt grundsätzlich ausgeschlossen. Zugelassen bleiben Rettungsdienste, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, Anwohner*innen mit Stellplätzen auf privaten Grundstücken sowie der Lieferverkehr zu festgelegten Zeiten. Der Radverkehr bleibt zulässig, wird dem Fußverkehr aber untergeordnet. Bei einer gemeinsamen Nutzung der gesamten Straßenraumbreite durch den Fuß- und Radverkehr und vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsmengen wird eingeschätzt, dass dies konfliktarm möglich ist. Die 58 Parkstände in der Münsterstraße entfallen. Ausweichmöglichkeiten bestehen in der fußläufig erreichbaren Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus. Der Übergang über die Mallinckrodtstraße zum Mehmet-Kubaşık-Platz wird deutlich verbessert, um die Wegebeziehungen für Fußgänger*innen zu stärken.

An den Nebenstraßen, die auf die Münsterstraße treffen, entstehen Sackgassen mit Wendemöglichkeiten. Die Kielstraße, Heroldstraße und Lambachstraße enden jeweils in einem Wendehammer und müssen daher in beide Richtungen befahrbar sein. An der Einmündung zur Münsterstraße werden Wendeanlagen (3-Zug-Wende für Pkw) eingerichtet. An der Heroldstraße ist die Weiterführung des Radverkehrs sensibel gestalterisch einzubinden. Weiter in Richtung Osten ist es sinnvoll, die Heroldstraße bis zur Alsenstraße zu einer Einbahnstraße Richtung Osten zu ändern, um einerseits die Kfz-Verkehrsmengen zu minimieren und andererseits den Verkehrsabfluss sicherzustellen. In der Kielstraße und Lambachstraße erfordern die Wendeanlagen die gesamte Straßenraumbreite, sodass hier im Übergangsbereich eine Mischverkehrsfläche eingerichtet wird. Die Priorstraße wird bis zur Zimmerstraße in die Fußgängerzone integriert. Der Radverkehr in den Nebenstraßen kann weiterhin in beide Richtungen fahren. Im nördlichen Bereich bleibt die Durchfahrt zwischen Heckenstraße und Westhoffstraße weiterhin möglich, um das Parkdeck an der Westhoffstraße möglichst direkt erreichen zu können und die Belieferung des an der Mallinckrodtstraße gelegenen Lebensmittelmarktes weiter über die Westhoffstraße zu gewährleisten.

Die Münsterstraße wird als Fußgängerzone mit den Zusatzzeichen „Radverkehr frei“, „Lieferverkehr zu bestimmten Uhrzeiten frei“ und „Anlieger mit Stellplätzen auf privaten Grundstücken frei“ ausgewiesen. Halten ist ausschließlich für den Lieferverkehr innerhalb der vorgesehenen Zeitfenster flexibel erlaubt, welche noch festzulegen sind. Empfohlen wird eine Beschränkung auf die Tagesrandzeiten. Ersatzweise können in den Nebenstraßen Lade-/Lieferbereiche eingerichtet werden. Hierdurch sowie durch ergänzende Behindertenstellplätzen können in den Nebenstraßen einzelne Parkstände im Bereich der Wendemöglichkeiten entfallen. So sind in der Priorstraße sowie in der Heroldstraße ca. 30 Parkstände in den Bereichen betroffen, die zur Fußgängerzone erweitert werden.

Die Straßenraumfläche wird niveaugleich auf rund 19,8 m Breite ausgebaut. Eine mindestens 3,5 m breite Fahrgasse wird für Rettungs-, Liefer- und Ver-/Entsorgungverkehr freigehalten. Erforderliche Aufstellflächen für die Feuerwehr müssen bei der Gestaltung der Fußgängerzone berücksichtigt werden.

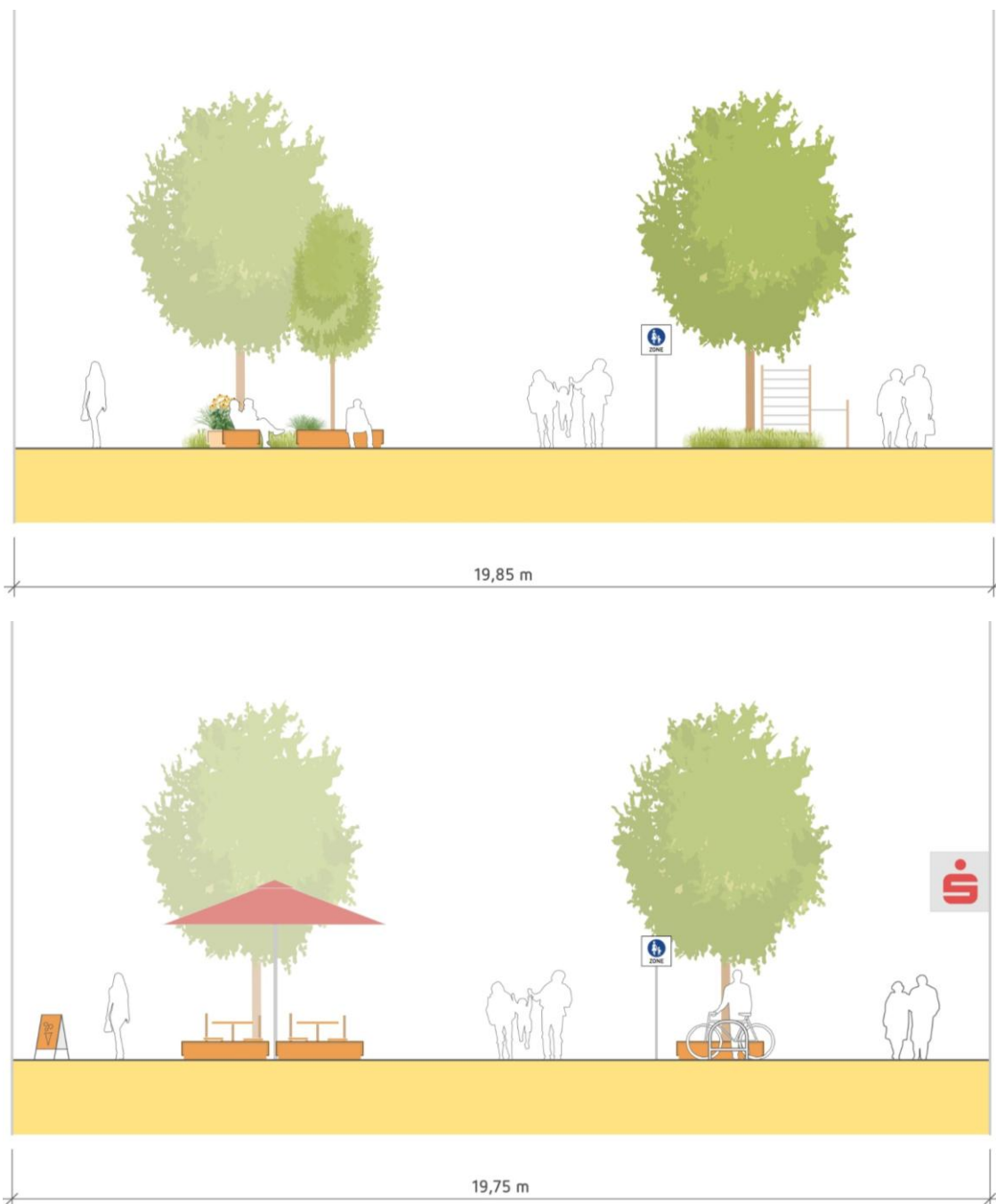
Die Aufenthaltsqualität wird durch zusätzliche Sitz-, Spiel-, Grün- und Aufenthaltsbereiche sowie durch flexiblere Flächen für die Außengastronomie deutlich erhöht. Bäume und Grünstrukturen

werden im Rahmen der Möglichkeiten verstärkt umgesetzt; ebenso werden Spielangebote und das Element Wasser in die Gestaltung der südlichen Münsterstraße integriert.

Bereiche Burgtor (südlich Heiligegartenstraße) und Mehmet-Kubaşık-Platz (nördlich Mallinckrodtstraße)

Die Gestaltung der Bereiche Mehmet-Kubaşık-Platz und Burgtor entspricht der Beschreibung unter Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (siehe Seite 71).

Abbildung 49: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone (nördlich und südlich des Kirchplatzes)



Quelle: Planersocietät

4.2.2 Bewertung

Kfz-Verkehr

In der Kategorie Kfz-Verkehr zeigt Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone deutliche Veränderungen gegenüber dem Bestand. Die allgemeine freie Befahrbarkeit der Münsterstraße ist nicht mehr möglich. Über die Nebenstraßen bleibt die Erschließung für Anwohnende und Lieferverkehr weiterhin gewährleistet, Besucher*innen müssen jedoch auf Parkmöglichkeiten im Umfeld ausweichen. In den Nebenstraßen bleibt die Erschließung grundsätzlich erhalten, allerdings verändern neue Verkehrsregelungen und bauliche Anpassungen wie Wendehammer die Nutzung und Erschließung, sodass sich zunächst Gewöhnungseffekte einstellen müssen. Die Verkehrsbelastung in den Nebenstraßen könnte sich durch die Abbindung der Münsterstraße verringern, Parksuchverkehr (insb. von auswärtigen Besucher*innen) könnte jedoch weiterhin vorkommen. Der Parkdruck könnte sich zudem weiter verstärken, da in den Nebenstraßen die Zahl der Parkstände durch Wendeanlagen, Behindertenstellplätze, Lieferzonen reduziert wird; alternative Parkmöglichkeiten bestehen in begrenztem Umfang in der Parkgarage Dietrich-Keuning-Haus. Der Lieferverkehr ist zu Tagesrandzeiten komfortabel möglich, über den ganzen Tag würde es jedoch Einschränkungen auf der Münsterstraße selbst geben; die Einrichtung von Lieferzonen in den Nebenstraßen ist zusätzlich möglich.

Radverkehr

Der Radverkehr darf grundsätzlich in der Münsterstraße fahren, bleibt jedoch dem Fußverkehr untergeordnet, sodass Schrittgeschwindigkeit einzuhalten ist. Für den überwiegenden Quell-/Zielverkehr – schneller Durchgangsverkehr soll über die parallel geplante Veloroute geführt werden – bedeutet dies somit kaum Einschränkungen. Konflikte mit Kfz entfallen auf der Münsterstraße, die Erschließung der Nebenstraßen bleibt erhalten. Besonders groß ist das Potenzial für zusätzliche und verbesserte Abstellanlagen, einschließlich definierter Abstellzonen für E-Scooter.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich größtmögliche Verbesserungen: Die Fläche, der Komfort und die Qualität steigen spürbar. Durch den Ausschluss des Kfz-Verkehrs kann der öffentliche Raum über die gesamte Straßenraumbreite für Fußgänger*innen und den Aufenthalt unter schonender Integration der Anforderungen von Radverkehr, Lieferverkehr und Rettungsverkehr bestmöglich gestaltet werden.

Umwelt und Klima

Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone bietet ein erhebliches Potenzial zur Herstellung einer umwelt- und klimaangepassten Straße. Für den Baumbestand besteht – in Abhängigkeit vom Untergrund und den Anforderungen des Rettungswesens – das größte Ausweitungspotenzial, weitere Grünelemente sind ebenfalls in größerem Umfang und nicht nur korridorbezogen realisierbar. Die Hitze- und Starkregenresilienz verbessert sich durch helle Oberflächengestaltung, Entsiegelungspotenzial und zusätzliche Bepflanzung deutlich. Die Lärmbelastung durch Kfz fällt weg, mögliche Geräuschquellen durch Gastronomie oder einen vermehrten Aufenthalt von Menschen auf der

Straße bleiben jedoch erhalten. Die Luftqualität verbessert sich deutlich durch den zusätzlichen Grünanteil und den Wegfall von Kfz-Emissionen.

Querschnittsthemen

Viele Querschnittsaspekte wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum können durch eine Neugestaltung als Fußgängerzone in großem Umfang erfüllt bzw. berücksichtigt werden. Beim Umbau wird die Straße gemäß den geltenden Standards für die Barrierefreiheit hergestellt; darüber hinaus können Aspekte der Barrierefreiheit und Inklusion räumlich und gestalterisch besonders berücksichtigt werden. Die Verkehrssicherheit auf der Münsterstraße steigt deutlich, insbesondere aus Sicht der verschiedenen Altersgruppen. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind jedoch weiterhin möglich. In den Nebenstraßen könnte das Konfliktpotenzial durch zunächst ungewohnte Fahrmanöver zunehmen. Die Aufenthaltsqualität kann durch eine hochwertige Gestaltung deutlich gesteigert werden. Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum können durch entsprechende Gestaltung in hohem Maße berücksichtigt werden, was zu einem höheren objektiven und subjektiven Sicherheitsempfinden führt. Eine Kontrolle des öffentlichen Raums wäre im Rahmen einer flexiblen Gestaltung mit über die Gesamtbreite gut einsehbarer Fläche, ggf. eingeschränkt durch Baumkronen, theoretisch möglich. Die städtischen Zielsetzungen werden im Hinblick auf die Verkehrswende und die Klimaneutralität durch den Umbau umfangreich umgesetzt.

Nutzendengruppensicht

Aus Sicht der Nutzendengruppen fällt die Bewertung unterschiedlich aus: Anwohnende bewerten Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone deutlich positiv, Eigentümer*innen zeigen eine differenzierte Ansicht. Kund*innen und Besucher*innen befürworten die Variante mehrheitlich, sofern Parkmöglichkeiten im Umfeld erhalten bleiben. Geschäftsbetreibende bewerten die Variante überwiegend negativ, vereinzelt gibt es auch positive Stimmen (Gastronomie).

Fazit

In der Gesamtbewertung erreicht Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone eine Summe von 8,5 Punkten und zeigt damit insgesamt deutliche Verbesserungen gegenüber dem Bestand. Besonders für Fußverkehr, Umwelt, Klima und Aufenthaltsqualität werden deutliche Verbesserungen erreicht, während die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr auf der Münsterstraße selbst eingeschränkt wird und die dortigen Parkstände entfallen.

Tabelle 10: Bewertung der Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> Allgemeine freie Befahrung nicht mehr möglich Über Nebenstraßen für Anwohnende und Lieferverkehr weiterhin möglich Besucher*innen können nicht mehr einfahren und müssen Parkmöglichkeiten im Umfeld finden 	-2	-0,5

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung der Nebenstraßen weiterhin möglich Änderung von Verkehrsregelungen und Gewohnheiten Bauliche Veränderungen (z. B. Wendehammer) Verkehrsbelastung könnte sich durch Abbindung verringern Weiter Parksuchverkehr (durch Auswärtige) zu erwarten 	0	
	Funktionsfähigkeit ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Parkdruck könnte sich weiter verstärken In den Nebenstraßen verringert sich die Zahl der Parkstände (durch Behindertenstellplätze, Wendehammer, Lieferzone) Ggf. erhöhter Parksuchverkehr Alternativen sind in begrenzter Zahl vorhanden (Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus) 	-1	
	Funktionsfähigkeit Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Zu Tagesrandzeiten komfortabel möglich Ggf. nicht mehr über den ganzen Tag möglich Möglichkeit der verstärkten Einrichtung von Lieferzonen in Nebenstraßen 	1	
Radverkehr	Erschließung Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> Durch Freigabe der FGZ gesichert Radverkehr ist dem Fußverkehr untergeordnet und muss Schrittgeschwindigkeit halten Keine Konflikte mehr mit Kfz 	0	
	Erschließung Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt erhalten 	0	1
	Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> Größtes Potenzial für mehr und bessere Radabstellanlagen Definierte Abstellzonen für E-Scooter 	3	
Fußverkehr	Qualität	<ul style="list-style-type: none"> Deutlicher Gewinn an Fläche, Komfort und Qualität 	3	3
Umwelt & Klima	Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> Potenzial zur deutlichen Ausweitung in Abhängigkeit von Leitungslage und Rettungswegen 	2	
	weitere Grünelemente	<ul style="list-style-type: none"> Potenzial zur deutlichen Ausweitung 	2	
	Hitzeresilienz	<ul style="list-style-type: none"> Durch Oberflächengestaltung, mehr Bäume und mehr Entsiegelungspotenzial deutlich verbessert 	2	2
	Starkregenresilienz	<ul style="list-style-type: none"> Durch mehr Entsiegelungspotenzial deutlich verbessert 	2	
	Lärmbelastung	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Lärm fällt weg Möglich ist mehr Lärm durch Gastronomie / Aufenthalt 	1	

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
	Luftqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Deutlich verbessert durch mehr Bäume • Kfz-Emissionen fallen weg 	3	
Querschnittsthemen	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Wird nach geltenden Standards hergestellt • Kann darüber hinaus räumlich und gestalterisch besonders berücksichtigt werden 	3	2
	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbessert sich auf der Münsterstraße selbst deutlich • Konflikte zwischen Fuß und Rad weiter möglich • In den Nebenstraßen erhöhtes Konfliktpotenzial möglich 	1	
	Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Wird deutlich verbessert 	2	
	Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Kann gestalterisch in hohem Maße berücksichtigt werden • Hohes Potenzial für objektive Sicherheit • Tendenziell höheres subjektives Sicherheitsempfinden 	2	
	Städtische Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau verfolgt viele städtische Zielsetzungen (z. B. Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Klima + Luft, Masterplan Einzelhandel) in hohem Maße 	2	
Nutzendengruppensicht	Anwohner*innen, Eigentümer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird von Anwohner*innen deutlich positiv bewertet, Belange werden gut berücksichtigt • Eigentümer*innen mit differenzierter Ansicht 	2	2
	Kund*innen, Besucher*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird überwiegend befürwortet, sofern Parken (im Umfeld) möglich bleibt 	1	1
	Geschäftstreibende	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird überwiegend negativ bewertet • Einzelne positive Stimmen 	-2	-2
GESAMTBEWERTUNG				8,5

*E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung

4.3 Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021

4.3.1 Beschreibung

Abbildung 50: Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 – Verkehrsführung



Quelle: Planersocietät

Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße

Im Jahr 2021 wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt, um erste Ideen und Entwürfe für eine Umgestaltung der südlichen Münsterstraße, mit Fokus auf eine nachhaltige, klimaangepasste Straße, zu erhalten. Aus diesem Verfahren ging der Entwurf des Büros Club L94 Landschaftsarchitekten siegreich hervor. Dieser Entwurf wird hinsichtlich der vorgeschlagenen Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung für die Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 zugrunde gelegt. Die Straße wird im Stil eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs umgebaut und in eine Fahrbahn, ein sogenanntes Grünes Band beidseitig der Fahrbahn sowie breite Geh- und Aufenthaltsbereiche gegliedert.

Die Verkehrsführung auf der Münsterstraße wird neu geordnet. Südlich und nördlich des Kirchplatzes wird die Straße als Einbahnstraße in Richtung Norden geführt. Die Einfahrten erfolgen über die Heiligegartenstraße und die Heroldstraße. Zusätzlich sieht der Entwurf eine Ausfahrmöglichkeit in Richtung Norden nach rechts auf die Mallinckrodtstraße vor. Der Kirchplatz bleibt für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt.

Die Verkehrsführung in den Nebenstraßen bleibt weitestgehend erhalten. Die Heroldstraße wird als Einbahnstraße Richtung Westen neu geregelt, alle anderen Nebenstraßen behalten ihre bestehende Führung.

Der Radverkehr wird auf der Münsterstraße in beide Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen. Auch in den Nebenstraßen ist Radverkehr weiterhin in beide Richtungen möglich.

Die Münsterstraße wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen, mit einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Für den ruhenden Verkehr werden insgesamt etwa 25 Längsparkstände in den Korridor des Grünen Bandes möglichst rechtsseitig der Fahrbahn eingeordnet, sodass ca. 25 von ursprünglich 58 Parkständen erhalten bleiben. Zusätzlich wird je Straßenabschnitt Süd/Nord mindestens eine Lade- und Lieferzone eingeplant.

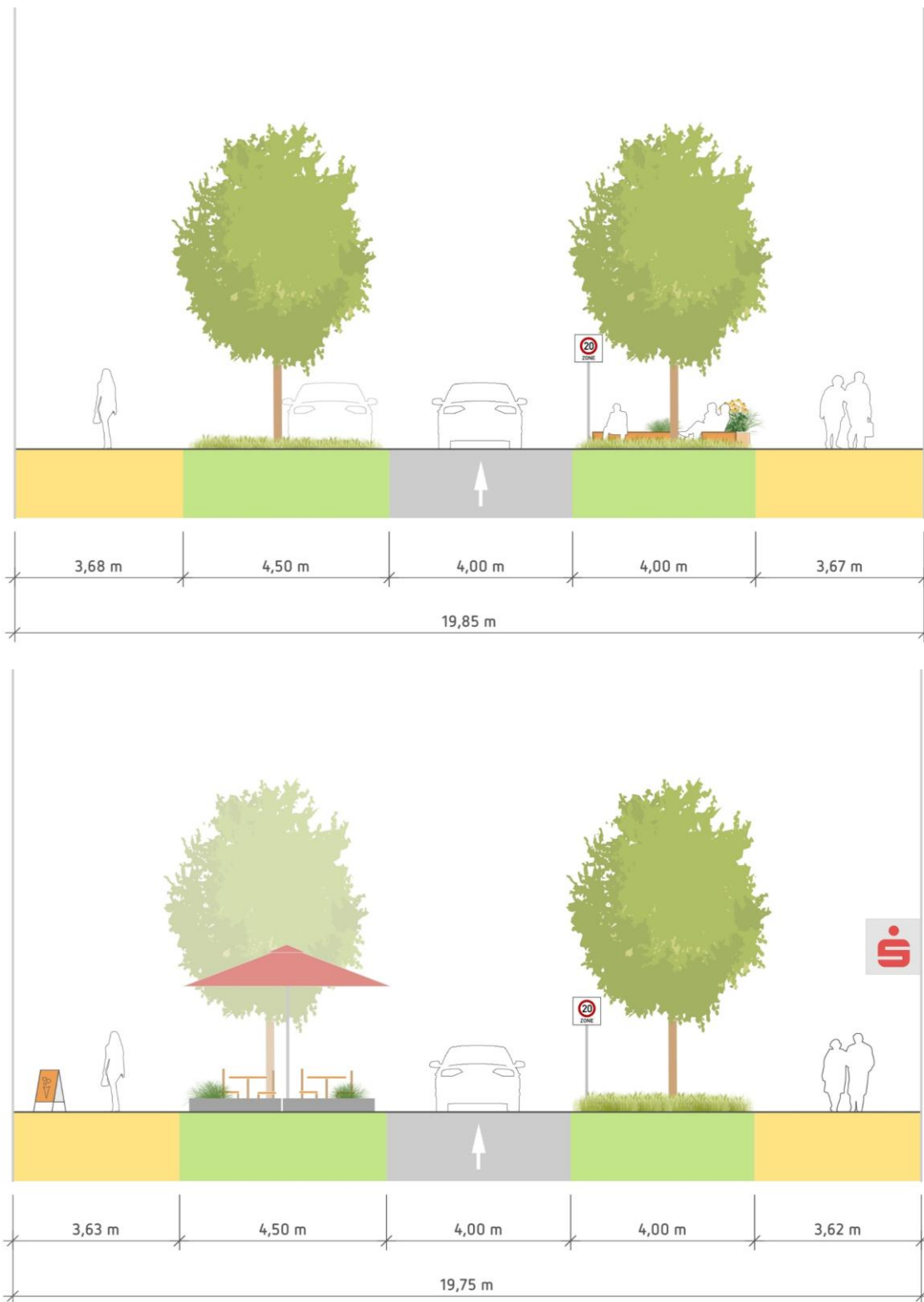
Die Fahrbahn ist südlich und nördlich des Kirchplatzes 4,0 m breit, um den Radverkehr in Gegenrichtung sicher abzuwickeln. Beidseitig schließt das 4,5 m breite Grüne Band aus Begrünung, Parken und multifunktionaler Nutzung (z. B. Außengastronomie) an. Die Gehwege erhalten eine Mindestbreite von 3,5 m. Die notwendigen Aufstellflächen für die Feuerwehr, mindestens 3,5 m Aufstellfläche zzgl. 2,0 m Bewegungsradius für ein Drehleiterfahrzeug, müssen dort gewährleistet werden, wo kein baulicher zweiter Rettungsweg besteht, sodass im Bereich von Gebäuden ohne zweiten Rettungsweg maximal flache Einbauten in den Seitenräumen (z. B. flaches Grün, Beete, Fläche für Außengastronomie, Fahrradbügel) möglich sind.

Die Aufenthaltsqualität wird im Rahmen der Gestaltung gemäß Entwurf deutlich erhöht. Die Grünstrukturen werden erweitert, zusätzliche Sitzgelegenheiten, punktuelle Spielangebote und Wasserelemente werden geschaffen, um den Straßenraum aufzuwerten.

Bereiche Burgtor (südlich Heiligegartenstraße) und Mehmet-Kubaşık-Platz (nördlich Mallinckrodtstraße)

Die Gestaltung der Bereiche Mehmet-Kubaşık-Platz und Burgtor entspricht der Beschreibung unter Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (siehe Seite 71).

Abbildung 51: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 55)



Quelle: Planersocietät

4.3.2 Bewertung

Kfz-Verkehr

Im Bereich Kfz-Verkehr bleibt die Erschließung der Münsterstraße grundsätzlich erhalten, wobei die Ausfahrt Richtung Norden über die Mallinckrodtstraße möglich ist und der Verkehrsabfluss so vereinfacht wird. Die Erreichbarkeit der nördlichen Hälfte erscheint ggf. etwas komplexer. Illegales Halten und Parken wird durch die geringere Fahrbahnbreite effektiv unterbunden. Das Risiko für zu schnelles Fahren bleibt bestehen. Die Erschließung der Nebenstraßen bleibt im Wesentlichen erhalten; die Heroldstraße wird zur Einbahnstraße Richtung Westen. Bestehende Probleme wie Falschparken, zu schnelles Fahren oder Poseraktivitäten würden dort nicht gelöst. Der Parkdruck und Parksuchverkehr bleiben bestehen, wenngleich die Straßenraumgestaltung illegales Halten/Parken unterbindet. Verbesserungen für den Lieferverkehr ergeben sich durch die Einrichtung von Lade- und Halteverbotszonen sowie die Ausfahrt Richtung Norden.

Radverkehr

Die Erschließung der Münsterstraße für Radverkehr bleibt erhalten, bestehende Konflikte mit Kfz werden teilweise reduziert, bleiben aber möglich (Gegenverkehr). Durch eine angepasste Oberfläche wird die Befahrbarkeit verbessert, sodass auch ein schnelles Befahren möglich ist. Bei der Umbauplanung werden zusätzliche Radabstellanlagen geschaffen, das Flächenpotenzial ist jedoch begrenzt, da eine umfangreiche Begrünung als zentrales Entwurfsselement vorgesehen ist. Die Qualität der Abstellmöglichkeiten kann sich deutlich verbessern.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich moderate Verbesserungen. Die Gehwege werden stellenweise verbreitert und von weiteren Nutzungen/Einbauten weitgehend freigehalten, was den Komfort steigert; der ruhende Verkehr wird besser geordnet und schränkt das Zufußgehen nicht ein. Die Möglichkeiten der Straßenquerung bleiben jedoch teilweise eingeschränkt, insbesondere am Übergang Mallinckrodtstraße ergeben sich deutliche Nachteile für den Fußverkehr.

Umwelt und Klima

Der Baumbestand kann innerhalb des Korridors des Grünen Bandes in Abhängigkeit von Untergrund und Rettungswegen voraussichtlich erhöht werden, das Flächenpotenzial ist jedoch begrenzt. Weitere Grünelemente werden im Rahmen des Grünen Bandes deutlich erweitert, die Hitze- und Starkregenresilienz verbessert sich durch die Entsiegelung und das Grün deutlich, das volle Potenzial kann jedoch nicht ausgeschöpft werden. Die Lärmbelastung kann durch lärmindernden Fahrbahnbelag leicht reduziert werden; die Luftqualität verbessert sich durch die zusätzliche Begrünung geringfügig.

Querschnittsthemen

Beim Vollumbau der südlichen Münsterstraße wird die Barrierefreiheit nach geltenden Standards hergestellt. Einer optimierten inklusiven Straße steht jedoch der fließende und ruhenden Kfz-Verkehr an einigen Stellen entgegen. Die Verkehrssicherheit verbessert sich durch weniger

potenzielle Konfliktsituationen, ist jedoch insbesondere an Übergängen wie der Mallinckrodtstraße kritisch. Die Aufenthaltsqualität steigt durch eingeschränkten Flächengewinn und das Grüne Band, Einschränkungen bestehen jedoch weiterhin durch den Kfz-Verkehr, insbesondere ruhenden Verkehr. Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum können gestalterisch berücksichtigt werden, dennoch entstehen durch den zonierten und möblierten Straßenraum Bereiche, die unsicher wirken können sowie vergleichsweise schwieriger sauber zu halten und zu kontrollieren sind (z. B. zwischen parkenden Kfz). Die Zonierung und Möblierung führt zu vergleichsweise geringerer sozialen Kontrolle und Umsicht. Die städtischen Zielsetzungen werden im Hinblick auf die Verkehrswende und die Klimaneutralität durch den Umbau in erhöhtem Maße berücksichtigt.

Nutzendengruppensicht

Die Bewertungen der Nutzendengruppen fallen unterschiedlich aus: Anwohner*innen und Eigentümer*innen beurteilen die Variante mehrheitlich neutral bis negativ, einige Ansprüche werden jedoch berücksichtigt. Kund*innen und Besucher*innen bewerten die Variante überwiegend positiv und die Ansprüche werden weitgehend berücksichtigt. Geschäftsbetreibende bewerten diese Variante neutral bis eher negativ, viele Belange werden jedoch berücksichtigt.

Fazit

In der Gesamtbewertung erreicht Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 eine Summe von 6,65 Punkten. Die Variante bietet moderate bis gute Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Umwelt, Klima und Aufenthaltsqualität, während die Erschließung für den Kfz-Verkehr weitgehend erhalten bleibt und der ruhende Verkehr ebenfalls Berücksichtigung findet.

Tabelle 11: Bewertung der Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt erhalten Ausfahrt Richtung Norden (Mallinckrodtstraße) möglich Illegales Halten wird baulich unmöglich gemacht Ggf. etwas komplexere Erreichbarkeit der nördlichen Hälfte 	1	0,75
	Erschließung und Funktionsfähigkeit Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Bleibt grundsätzlich erhalten Heroldstraße wird Einbahnstraße Bestehende Probleme durch Kfz (Falschparken, zu schnelles Fahren, Poserproblematik) werden hier nicht gelöst 	0	
	Funktionsfähigkeit ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Parkstände auf der Münsterstraße bleiben etwa in hälftigem Umfang erhalten Geordnetes Parken (Illegales Parken wird unterbunden) Parkdruck und Parksuchverkehr sind weiter anzunehmen 	0	

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Funktionsfähigkeit Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen durch Einrichtung von Lade- und Lieferzonen möglich • Ausfahrt Richtung Norden vereinfacht Abfluss des Lieferverkehrs • Ggf. etwas komplexere Erreichbarkeit der nördlichen Hälfte 	2	
Radverkehr	Erschließung Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt erhalten • Konflikte mit Kfz-Verkehr bleiben eingeschränkt erhalten • Oberfläche wird verbessert • Schnelle Befahrbarkeit möglich 	2	1
	Erschließung Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt erhalten • Bestehende Probleme (Konflikte mit Kfz-Verkehr) bleiben 	0	
	Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Umbau werden zusätzliche Abstellanlagen geschaffen, Flächenpotenzial jedoch begrenzt, da viel Grün als wichtiges Entwurfs-element vorgesehen ist • Qualität wird erhöht 	1	
Fußverkehr	Qualität	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch Ordnung des ruhenden Verkehrs • Gehwege werden deutlich breiter • Eingeschränkte Qualität der Straßenquerung • Konflikt beim Übergang Mallinckrodtstraße 	1	1
Umwelt & Klima	Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> • Kann voraussichtlich erhöht werden • Flächenpotenzial jedoch begrenzt 	1	1,5
	weitere Grünelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Werden im Rahmen des Grünen Bandes deutlich erweitert • Flächenpotenzial jedoch begrenzt 	2	
	Hitzeresilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch Grünes Band • Volles Potenzial kann nicht ausgeschöpft werden 	2	
	Starkregenresilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Größere entsiegelte Flächen • Volles Potenzial kann nicht ausgeschöpft werden 	2	
	Lärmbelastung	<ul style="list-style-type: none"> • Leichte Verbesserung durch lärm-mindernden Fahrbahnbelag möglich 	1	
	Luftqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Leichte Verbesserung durch viel Grün im Straßenraum möglich 	1	
Querschnittsthemen	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Wird nach geltenden Standards hergestellt • Dennoch steht die Raumaufteilung sowie der fließende Kfz-Verkehr (z. B. querende Kfz) und ruhende Kfz-Verkehr (z. B. schlechtere Straßenquerung) einer verbesserten Barrierefreiheit stellenweise entgegen 	2	1,4

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Querschnittsthemen	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger potenzielle Konfliktsituationen • Jedoch potenziell höher gefahrene Geschwindigkeiten • Weiterhin Risikosituationen und -stellen möglich • Konflikt beim Übergang Mallinckrodtstraße 	1	
	Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Flächengewinn • „Grünes Band“ • Mehr Aufenthaltsmöglichkeiten möglich • Jedoch weitere Einschränkungen durch Kfz-Verkehr (v. a. ruhender Verkehr) 	1	
	Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen möglich durch gestalterische Berücksichtigung • Durch strukturiert zonierte und möblierte Straßenräume können weiterhin schwieriger sauber zu haltende und zu kontrollierende Räume vorhanden sein (z. B. zwischen parkenden Kfz) • Zonierung führt zu vergleichsweise geringer sozialer Kontrolle und Umsicht 	1	
	Städtische Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau verfolgt viele städtische Zielsetzungen (z. B. Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Klima + Luft, Masterplan Einzelhandel) in hohem Maße 	2	
Nutzendengruppensicht	Anwohner*innen, Eigentümer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird mehrheitlich neutral bis negativ bewertet, Belange werden nur eingeschränkt berücksichtigt 	-1	-1
	Kund*innen, Besucher*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird überwiegend positiv bewertet, Belange werden überwiegend berücksichtigt 	2	2
	Geschäftstreibende	<ul style="list-style-type: none"> • Variante wird eher negativ bewertet • Belange werden jedoch überwiegend berücksichtigt 	0	0
GESAMTBEWERTUNG			6,65	

*E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung

Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße

Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ sieht eine abschnittsweise differenzierte Umgestaltung der Münsterstraße zwischen Heiligegartenstraße und Mallinckrodtstraße vor und kombiniert dabei Elemente der Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone und Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021. Teilweise wird die Straße als Fußgängerzone gestaltet (zwischen Kielstraße und Lambachstraße, nördlich Westhoffstraße), teilweise als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Einbahnstraße und multifunktionalem Seitenraum. In den befahrbaren Abschnitten werden Längsparkstände sowie je Abschnitt mindestens eine Lade- und Lieferzone integriert. Der Kirchplatz bleibt für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Der Übergang zum Mehmet-Kubaşık-Platz wird für Fußgänger*innen deutlich verbreitert, die Münsterstraße wird zur Mallinckrodtstraße nicht für den Kfz-Verkehr geöffnet.

Die Verkehrsführung auf der Münsterstraße wird abschnittsweise neu geordnet. Südlich der Kielstraße wird die Straße als Einbahnstraße Richtung Süden geführt, mit Abfluss über die Heiligegartenstraße nach Westen. Auf diese Weise soll ein Widerstand zur Befahrung der Münsterstraße entstehen und der Knotenpunkt der Münsterstraße mit der Heiligegartenstraße – mittels Rechtsabbiegegebot – vereinfacht werden. Zwischen Kielstraße und Kirchplatz sowie zwischen Kirchplatz und Lambachstraße entstehen Fußgängerzonen; nur zulässige Verkehre (Rettungsverkehre, Ver-/Entsorgung, Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten, Anwohner*innen mit Stellplätzen auf privaten Grundstücken) dürfen einfahren und über die Priorstraße oder die Heroldstraße wieder ausfahren. Die Fußgängerzone wird außerdem nach Westen in die Priorstraße bis zur Zimmerstraße sowie nach Osten in die Heroldstraße bis etwa Höhe der Kirche verlängert. In der Gestaltung des Straßenraums ist der Radverkehr möglichst sensibel zu berücksichtigen. Von der Lambachstraße bis zur Heckenstraße wird die Münsterstraße als Einbahnstraße Richtung Norden geführt, mit Abfluss über die Heckenstraße (Linksabbiegegebot von der Münsterstraße auf die Heckenstraße). Die Verbindung zwischen Westhoffstraße und Heckenstraße bleibt erhalten, nördlich der Westhoffstraße wird die Straße zur Fußgängerzone.

Die Verkehrsführung in den Nebenstraßen wird angepasst: Die Kielstraße wird als Einbahnstraße neu Richtung Westen geführt. Die Heroldstraße endet in einer Sackgasse mit Wendeanlage (3-Zug-Wende für Pkw) etwa auf Höhe der Kirche, sodass diese weitgehend in den Platz/Fußgängerbereich integriert ist. Am Übergang muss eine sensible Gestaltung zur sicheren Führung des Radverkehrs erfolgen, da die Heroldstraße künftig als Fahrradstraße geplant ist. Weiter in Richtung Osten ist es sinnvoll, die Heroldstraße bis zur Alsenstraße zu einer Einbahnstraße Richtung Osten zu ändern, um einerseits die Kfz-Verkehrsmengen zu minimieren und andererseits den Verkehrsabfluss sicherzustellen. Die Lambachstraße wird ebenfalls zur Einbahnstraße Richtung Westen, der Radverkehr bleibt in beiden Straßen in beide Richtungen zulässig. Die Westhoffstraße verbleibt im Zweirichtungsverkehr.

Der Radverkehr wird in den Einbahnstraßenbereichen der Münsterstraße in beide Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen und darf die Fußgängerzonenabschnitte weiterhin befahren, jedoch untergeordnet. In allen Nebenstraßen bleibt der Radverkehr in beide Richtungen möglich.

Die Verkehrsregelungen auf der Münsterstraße orientieren sich an den jeweiligen Abschnitten: In den Fußgängerzonenabschnitten werden die Zusatzzeichen „Radverkehr frei“, „Lieferverkehr zu bestimmten Uhrzeiten frei“ und „Anlieger mit Stellplätzen auf privaten Grundstücken frei“

ausgewiesen. In den Abschnitten mit verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Im Abschnitt südlich Kielstraße wird eine Einbahnstraße Richtung Süden und ein Rechtsabbiegegebot auf die Heiligegartenstraße ausgewiesen. Im Abschnitt zwischen Lambachstraße und Heckenstraße wird eine Einbahnstraße Richtung Norden und ein Linksabbiegegebot auf die Heckenstraße ausgewiesen. Der Radverkehr ist jeweils in beide Richtungen zugelassen. In den Nebenstraßen bleibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wie im Bestand erhalten.

Für den ruhenden Verkehr werden auf der Münsterstraße in den befahrbaren Abschnitten insgesamt etwa 20 Längsparkstände möglichst rechtsseitig zur Fahrtrichtung eingeordnet (je ca. 10 im südlichen und nördlichen Abschnitt). Zusätzlich wird eine Lade- und Lieferzone pro befahrbarem Abschnitt vorgesehen. Somit entfallen in der Münsterstraße etwa 38 von derzeit 58 Parkständen. In der Priorstraße sowie in der Heroldstraße entfallen zudem insgesamt ca. 30 Parkstände in den Bereichen, die zur Fußgängerzone erweitert werden. Ausweichmöglichkeiten bestehen in der fußläufig erreichbaren Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus.

Der Straßenraum in den Einbahnstraßenabschnitten umfasst eine 4,0 m breite Fahrbahn sowie beidseitig einen Multifunktionsstreifen für Parkstände, Baumstandorte, Fahrradparken und weitere Nutzungen, welcher in der Breite entsprechend der Nutzung zwischen ca. 2,0 und 4,0 m variieren kann. Die Gehwege erhalten eine freie Mindestbreite von 3,5 m. Die notwendigen Aufstellflächen für die Feuerwehr, mindestens 3,5 m Aufstellfläche zzgl. 2,0 m Bewegungsradius für ein Drehleiterfahrzeug, müssen dort gewährleistet werden, wo kein baulicher zweiter Rettungsweg besteht, sodass im Bereich von Gebäuden ohne zweiten Rettungsweg maximal flache Einbauten in den Seitenräumen (z. B. flaches Grün, Beete, Fläche für Außengastronomie, Fahrradbügel) möglich sind.

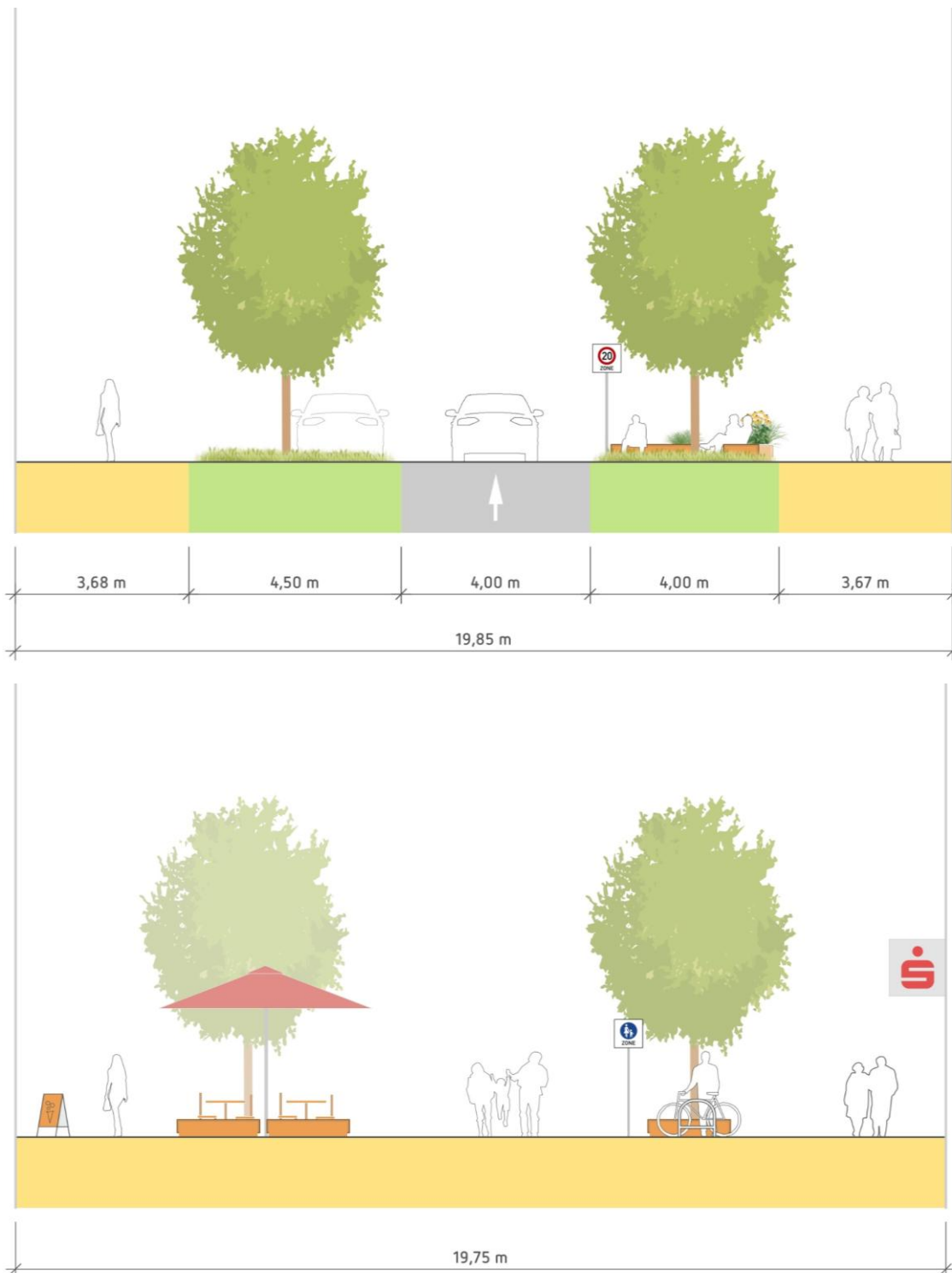
Die Fußgängerzonenabschnitte werden analog zu Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone ausgestaltet.

Die Aufenthaltsqualität wird deutlich erhöht. Die Zahl der Bäume und Grünstrukturen steigt, zusätzliche Sitzgelegenheiten, punktuelle Spielangebote und Wasserelemente werden geschaffen.

Bereiche Burgtor (südlich Heiligegartenstraße) und Mehmet-Kubaşık-Platz (nördlich Mallinckrodtstraße)

Die Gestaltung der Bereiche Mehmet-Kubaşık-Platz und Burgtor entspricht der Beschreibung unter Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo (siehe Seite 71).

Abbildung 53: Beispielhafte Straßenquerschnitte Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ (oben: nördlicher Abschnitt, etwa Höhe Hausnr. 83 / unten: südlicher Abschnitt etwa Höhe Hausnr. 55)



Quelle: Planersocietät

4.4.2 Bewertung

Kfz-Verkehr

Im Bereich Kfz-Verkehr bleibt die Erschließung der Münsterstraße abschnittsweise erhalten, abschnittsweise wird die Befahrung unterbunden. Illegales Halten und Parken wird durch bauliche Maßnahmen verhindert, das Risiko für zu schnelles Fahren besteht jedoch in kleineren Abschnitten weiterhin. Die Erreichbarkeit ist etwas komplexer, insbesondere durch Umkehr der Einbahnstraße im südlichen Abschnitt der Münsterstraße. Die Erschließung der Nebenstraßen bleibt grundsätzlich bestehen; Änderungen der Verkehrsregelungen und Befahrbarkeit einzelner Straßen sind vorgesehen, was einen Gewöhnungseffekt erfordert. Die Verkehrsbelastung könnte sich durch die neue Verkehrsführung verringern, Parksuchverkehr v. a. durch Auswärtige ist aber weiterhin zu erwarten. Geordnetes Parken wird ermöglicht, der Parkdruck und Parksuchverkehr bleiben jedoch bestehen. Alternative Parkmöglichkeiten bestehen in begrenztem Umfang in der Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus. Verbesserungen für den Lieferverkehr ergeben sich durch Lade- und Lieferzonen sowie die Möglichkeit, in den Fußgängerzonenabschnitt einzufahren; die Erreichbarkeit ist ggf. leicht komplexer.

Radverkehr

Die Erschließung der Münsterstraße für den Radverkehr bleibt erhalten. Anhand einer besseren Oberfläche sind Teilabschnitte schnell befahrbar, bestehende Konflikte mit Kfz-Verkehr bleiben stellenweise bestehen. Im Kernbereich der Fußgängerzone muss Radverkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten und ist dem Fußverkehr untergeordnet; die Befahrung und Durchfahrt bleibt jedoch weiter möglich und ein zügiges Vorankommen wird ebenso gewährleistet wie der Quell-/Zielverkehr. Die Nebenstraßen bleiben für den Radverkehr erschlossen, potenzielle Konflikte mit Kfz bleiben dort bestehen. Zusätzliche Radabstellanlagen werden geschaffen, das Flächenpotenzial ist jedoch abschnittsweise etwas begrenzt; an den Eingängen zum Fußgängerzonenabschnitt können jedoch umfassende und hochwertige Sammelabstellanlagen eingeplant werden. Die Qualität der Abstellmöglichkeiten steigt insgesamt.

Fußverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich spürbare Verbesserungen. Die Gehwege werden verbreitert und der ruhende Verkehr bleibt nur sehr eingeschränkt möglich und wird geordnet. Durch den zentralen Fußgängerzonenabschnitt ergibt sich hier die beste Qualität für den Fußverkehr, zudem wird die Quartiersmitte rund um die St.-Joseph-Kirche deutlich sichtbar und aufgewertet. An kurzen Abschnitten bleiben die Straßenquerungen eingeschränkt, insgesamt steigt die Qualität jedoch deutlich.

Umwelt und Klima

Es besteht überwiegend großes Potenzial zur Schaffung einer umwelt- und klimaangepassten Straße. Der Baumbestand kann in Abhängigkeit vom Untergrund und Anforderungen an Rettungswege erhöht werden, das Flächenpotenzial ist abschnittsweise ggf. begrenzt. Weitere Grünelemente werden deutlich ausgeweitet; die Hitze- und Starkregenresilienz verbessert sich durch

Oberflächengestaltung, zusätzliche Bäume und entsiegelte Flächen. Die Lärmbelastung sinkt durch lärmindernden Fahrbahnbelag und einen Kfz-freien Kernbereich, Lärmeinwirkungen durch Außengastronomie und verstärkten Aufenthalt durch Menschen können entstehen. Die Luftqualität verbessert sich durch die zusätzliche Begrünung und den teilweisen Wegfall von Kfz-Emissionen abschnittsweise deutlich.

Querschnittsthemen

Beim Vollumbau der südlichen Münsterstraße wird die Barrierefreiheit nach geltenden Standards hergestellt. Abschnittsweise sind jedoch durch die Raumaufteilung und weiter vorhandenen Kfz-Verkehr Einschränkungen möglich. Die Verkehrssicherheit verbessert sich durch weniger potenzielle Konfliktsituationen und stellenweise besonders konfliktarme Abschnitte, es sind jedoch weiterhin Risikostellen möglich. Die Aufenthaltsqualität steigt durch die Herausbildung und Belebung der Quartiersmitte deutlich, stellenweise sind Einschränkungen durch Kfz-Verkehr möglich. Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum können gestalterisch in hohem Maße berücksichtigt werden, stellenweise könnte es durch die Zonierung weiterhin Räume geben, die vergleichsweise schwieriger sauber zu halten und zu kontrollieren sind. Objektive und subjektive Sicherheit steigen, dennoch führt die abschnittsweise klare Zonierung zu geringerer sozialer Kontrolle und Umsicht. Die städtischen Zielsetzungen werden im Hinblick auf die Verkehrswende und die Klimaneutralität durch den Umbau in hohem Maße berücksichtigt.

Nutzendengruppensicht

Die Bewertungen der Nutzendengruppen fallen überwiegend positiv aus: Anwohner*innen und Eigentümer*innen sehen Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ als guten Kompromiss, viele Belange werden berücksichtigt. Kund*innen und Besucher*innen bewerten sie ebenfalls mehrheitlich positiv; auch für deren Belange zeigt sich die Variante als gutes Kompromissangebot. Geschäftsbetreibende beurteilen die Variante tendenziell eher negativ; vereinzelt wird die Variante jedoch ebenfalls als Kompromiss gesehen. Ihre Belange werden ebenfalls mindestens in großen Teilen berücksichtigt.

Fazit

In der Gesamtbewertung erreicht Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ eine Summe von 11,01 Punkten. Die Variante bringt überwiegend deutliche Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Umwelt, Klima, Aufenthaltsqualität und die Querschnittsthemen mit sich, während die Erschließung für den Kfz-Verkehr unter Erhalt einiger Parkstände zumindest abschnittsweise erhalten bleibt. Daher kann die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ als guter Kompromiss gesehen werden, der viele Ansprüche berücksichtigt und eine hochwertige, grüne und verkehrsberuhigte Gestaltung ermöglicht.

Tabelle 12: Bewertung Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ (E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung)

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Kfz-Verkehr	Erschließung und Funktionsfähigkeit Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt teilweise erhalten • Illegales Halten wird baulich unmöglich gemacht • Risiko für zu schnelles Fahren bleibt in kleinen Abschnitten bestehen • Etwas komplexere Erreichbarkeit (Umkehr Einbahnstraße südlicher Abschnitt) • Mehmet-Kubaşık-Platz und nördlich Westhoffstraße nicht mehr befahrbar 	0	0,25
	Erschließung und Funktionsfähigkeit Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung der Nebenstraßen weiterhin gegeben • Änderung von Verkehrsregelungen • Teilweise bauliche Veränderungen (z. B. Wendehammer) • Verkehrsbelastung könnte sich durch Abbindung verringern • Allerdings weiter Parksuchverkehr zu erwarten 	0	
	Funktionsfähigkeit ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Parkstände auf der Münsterstraße • Geordnetes Parken (Illegales Parken wird unterbunden) • Parkdruck und Parksuchverkehr sind weiter anzunehmen 	0	
	Funktionsfähigkeit Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen durch Einrichtung von Lade- und Halteverbotszonen möglich • Etwas komplexere Erreichbarkeit 	1	
Radverkehr	Erschließung Münsterstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt erhalten • Oberfläche wird verbessert • Abschnittsweise schnelle Befahrbarkeit möglich • Bestehende Probleme (Konflikte mit Kfz-Verkehr) bleiben mit wenigen Einschränkungen erhalten • Kernbereich FGZ Radverkehr Schrittgeschwindigkeit 	2	1,33
	Erschließung Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> • Bleibt erhalten • Bestehende Probleme (Konflikte mit Kfz-Verkehr) bleiben 	0	
	Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Umbau werden zusätzliche Abstellanlagen geschaffen, Flächenpotenzial jedoch begrenzt • Qualität wird erhöht • Zu Beginn der FGZ: Potenzial für qualitativ hochwertige Sammelabstellanlagen zur Steuerung des Radverkehrs 	2	

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
Fußverkehr	Qualität	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch bessere Ordnung des ruhenden Verkehrs • Gehwege werden deutlich breiter • An kurzen Abschnitten eingeschränkte Qualität der Straßenquerung • Quartiersmitte mit hoher Qualität 	2	2
Umwelt & Klima	Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> • Kann in Abhängigkeit vom Untergrund erhöht werden • Flächenpotenzial jedoch abschnittsweise begrenzt 	2	1,83
	weitere Grünelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Werden deutlich erweitert • Flächenpotenzial jedoch abschnittsweise begrenzt 	2	
	Hitzeresilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Oberflächengestaltung, mehr Bäume und mehr Entsiegelungspotenzial überwiegend verbessert 	2	
	Starkregenresilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Größere entsiegelte Flächen sowohl straßenbegleitend als auch flächig möglich 	2	
	Lärmbelastung	<ul style="list-style-type: none"> • Leichte Verbesserung durch lärmindernden Fahrbahnbelag möglich • Kfz-freier Kernbereich • Ggf. Lärmeinwirkungen durch erweiterte Außengastronomie erwartet 	1	
	Luftqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Verbessert • Kfz-Emissionen fallen stellenweise ganz weg 	2	
Querschnittsthemen	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Wird nach geltenden Standards hergestellt • Dennoch steht die Raumaufteilung sowie der fließende Kfz-Verkehr (z. B. querende Kfz) und ruhende Kfz-Verkehr (z. B. schlechtere Straßenquerung) einer verbesserten Barrierefreiheit entgegen 	1	1,6
	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger potenzielle Konfliktsituationen • Stellenweise besonders Konfliktarm • Weiterhin Risikosituationen und -stellen möglich 	1	
	Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Belebung Quartiersmitte • Abschnittsweise Einschränkung durch Kfz-Verkehr • Insgesamt Potenzial für abwechslungsreiche und lebendige Straße 	2	
	Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Kann gestalterisch in hohem Maße berücksichtigt werden • Hohes Potenzial für objektive Sicherheit • Tendenziell höheres subjektives Sicherheitsempfinden • Abschnittsweise können weiterhin unsichere und vergleichsweise schwieriger sauber zu haltende Räume vorhanden sein (z. B. zwischen parkenden Kfz) • Abschnittsweise klare Zonierung führt hier zu 	2	

Oberkriterium	Unterkriterium	Bewertung	E*	G*
		vergleichsweise geringer sozialer Kontrolle und Umsicht		
	Städtische Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> Umbau verfolgt viele städtische Zielsetzungen (z. B. Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Klima + Luft, Masterplan Einzelhandel) in hohem Maße 	2	
Nutzendengruppensicht	Beteiligung Anwohner*innen u. Eigentümer*innen	<ul style="list-style-type: none"> Variante wird mehrheitlich als guter Kompromiss gesehen 	2	2
	Beteiligung Kund*innen u. Besucher*innen	<ul style="list-style-type: none"> Variante wird mehrheitlich als guter Kompromiss gesehen 	2	2
	Beteiligung Geschäftstreibende	<ul style="list-style-type: none"> Variante wird eher negativ bewertet, kann jedoch als Kompromiss gesehen werden Belange werden jedoch berücksichtigt 	0	0
Summe			11,01	

*E = Einzelbewertung, G = Gesamtbewertung

4.5 Gegenüberstellung und Empfehlung

Die Gegenüberstellung der vier untersuchten Varianten zeigt, dass die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ am besten bewertet wird und auf einer Skala von -24 bis +24 Punkten 11,01 Punkte erreicht. Auch die Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone sowie danach folgend Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 weisen positive Bewertungen auf, folgen jedoch mit etwas Abstand auf den Plätzen zwei und drei. Die Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo wird unter Anwendung dieses Bewertungsschemas abgeschlossen bewertet und führt insgesamt nur zu einer leichten Verbesserung. **Im Ergebnis kann die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ im Hinblick auf die Verkehrsführung, Flächenaufteilung und Gestaltung zur vertieften Ausarbeitung und Planung empfohlen werden.** Diese Variante vereinbart viele Vorzüge für den Fußverkehr und Aufenthalt auf der Münsterstraße und betont dabei die Quartiersmitte rund um die St.-Joseph-Kirche. Die Erschließung der Münsterstraße für den Kfz-Verkehr bleibt so abschnittsweise möglich mit der Option, auch den ruhenden Verkehr in der Münsterstraße – vor allem zum Be- und Entladen sowie Behinderten- und Kurzzeitparken – weiter abzubilden. Ebenso spiegelt diese Variante den Eindruck vieler Rückmeldungen aus der örtlichen Stadtgesellschaft wider und wurde im Rahmen der Beteiligung mehrheitlich positiv und als guter Kompromiss bewertet.

Tabelle 13: Zusammenfassung der Bewertung der vier Varianten

Oberkriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Kfz-Verkehr		0,25	-0,5	0,75	0,25
Radverkehr		0,33	1,00	1,00	1,33
Fußverkehr		1,00	3,00	1,00	2,00
Umwelt und Klima		0,17	2,00	1,50	1,83
Querschnittsthemen		0,20	2,00	1,40	1,60
Nutzen- gruppen- sicht	Beteiligung Anwohner*innen und Eigentümer*innen	-2	2	-1	2
	Beteiligung Kund*innen und Besucher*innen	0	1	2	2
	Beteiligung Geschäftstreibende	2	-2	0	0
GESAMTBEWERTUNG		1,95	8,5	6,65	11,01

Variante 1: Umbau ähnlich Status Quo

Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone

Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Wettbewerbsverfahrens 2021

Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“

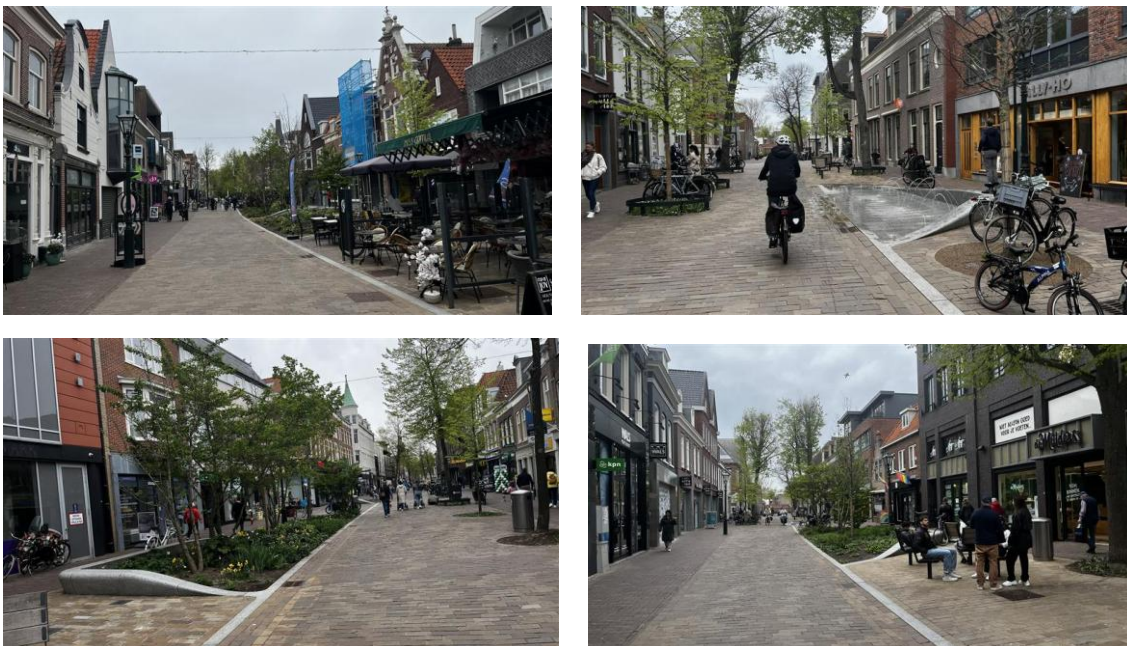
5 Empfehlungen für die Gestaltung der Münsterstraße und für Maßnahmen im Umfeld

Aus der Verkehrsuntersuchung geht die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ als Empfehlung hervor, wodurch vor allem die Verkehrsführung und die Flächenaufteilung festgelegt wird. Die vertiefte Planung des Straßenraums der südlichen Münsterstraße und angrenzenden Priorstraße, einschließlich der Bereiche Burgtor und Mehmet-Kubaşık-Platz, erfolgt in den nun anschließenden Leistungsphasen 1-3 nach HOAI. Dafür werden nachfolgende Qualitäten als grundlegend für die Straßenraumgestaltung festgehalten. Ebenso werden ergänzende Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssituation und Mobilität im Untersuchungsraum gegeben.

Straßenraumgestaltung der Münsterstraße

Für die Gestaltung der Münsterstraße stehen vor allem die Belange des Fußverkehrs und damit insbesondere die Bedarfe der Bewohner*innen, Einkaufenden und ortsansässigen Einzelhändler*innen und Gastronom*innen im Vordergrund. So sollen im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums ausreichend attraktive Flächen in den Vorzonen der gastronomisch genutzten Erdgeschosse geschaffen werden. Daneben dient die Münsterstraße jedoch auch als Aufenthaltsort und Ort zur Begegnung für Bewohner*innen und Besucher*innen. Für den informellen Austausch sollen deshalb Begegnungspunkte und unterschiedliche Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Die nachfolgenden Impressionen positiver Beispiele können hierfür als Anhaltspunkte dienen.

Abbildung 54: Außengastronomie und Straßenbegrünung in der Laa, Alkmaar



Quelle: Planersocietät

Auch für Kinder und Jugendliche kommt der Münsterstraße schon heute eine hohe Bedeutung zu und sie wird auch ohne dementsprechende Gestaltung bereits vielfach genutzt. Aus diesem Grund sollen Spielmöglichkeiten, aber auch frei bespielbare, sichere Spielflächen eingeplant werden. Insbesondere Belange einer gendergerechten Spielraumgestaltung sollen Berücksichtigung finden. Dies kann vor allem im Bereich der Quartiersmitte (zentraler Fußgängerzonenabschnitt) umgesetzt werden.

Im Rahmen der Klimafolgeanpassungen sollen auch Elemente der grünen und blauen Infrastruktur offensiv in die Umgestaltung eingehen. Neben der Verbesserung des Mikroklimas kann dies Aufenthaltsqualitäten steigern, einer Überhitzung im Sommer vorbeugen und bei Starkregenereignissen Abhilfe schaffen. Neben der Bepflanzung mit Bäumen und der Anlage weiterer Grünstrukturen sowie Baumrigolen und weiteren Elementen der Schwammstadt sind Trinkwasserbrunnen, Bodenfontänen, Sprühnebel oder Sonnensegel wichtige und attraktive Gestaltungselemente für die südliche Münsterstraße. Hierbei können Leitlinien wie die Cool Streets in Wien als Inspiration dienen. Ebenso sind die Anforderungen an die Hitze- und Starkregenvorsorge bei der Wahl der Materialität und Farben besonders zu berücksichtigen.

Die vorgeschlagenen Gestaltungselemente werden grundsätzlich auch für die Neugestaltung des Mehmet-Kubaşık-Platzes und des Freiherr-vom-Stein-Platzes empfohlen.

Abbildung 55: Außengastronomie und Sitzmöglichkeiten in Lodz



Quelle: Planersocietät

Abbildung 56: Straßenbegrünung in Wien (links), Wasserspiel in Duisburg (rechts)



Quelle: Planersocietät, Christian Fürthner

Fahrradabstellmöglichkeiten

Auf der Münsterstraße muss künftig eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen für den Radverkehr zur Verfügung stehen, die nicht nur den bestehenden Bedarf abdeckt, sondern eine künftig verstärkte Fahrradnutzung abbildet und befördert. Hierzu sind die Bedarfe von Kund*innen/Besucher*innen (Kurzzeitparkende) sowie der Bewohnerschaft (Langzeitparkende) zu berücksichtigen. Für die Besucher*innen der Münsterstraße sind dezentrale Fahrradbügel in der Nähe der jeweiligen Ziele (Ladenlokale, Gastronomie etc.) in die Umgestaltung zu integrieren. Außerdem wird empfohlen, konzentriert an den Eingangspunkten des zentralen Abschnitts der Fußgängerzone überdachte Abstellplätze vorzusehen. An diesen Standorten können auch markierte Abstellzonen für die sogenannten E-Scooter vorgehalten werden. Die Bikesharing-Stationen des Anbieters metropolradruhr sind hinsichtlich ihrer Standorte und Ausstattung mindestens zu erhalten.

Abbildung 57: Überdachte Radabstellanlagen in Iserlohn (links) und Frankfurt-Höchst (rechts)



Quelle: Planersocietät

Neben den Besucherverkehren sollte in Erwägung gezogen werden, gesicherte und zugleich einfach zugängliche Fahrradabstellanlagen für die Bewohner*innen der Münsterstraße zu schaffen, da bei der vorherrschenden Bebauungsstruktur oftmals keine oder nur unzureichende Abstellmöglichkeiten im privaten Raum bestehen. Für das sichere und barrierefreie Abstellen von Fahrrädern, aber auch anderen Kleinstfahrzeugen (Scooter, ggf. auch Kinderwägen) können überdachte, abschließbare Abstellmöglichkeiten sinnvoll sein. Fahrradboxen oder auch Lösungen wie „Bike Hangar“ (kompakte gesicherte Fahrrad-Käfige, vgl. Abbildung 58) können gestalterisch abgestimmt in der Münsterstraße verortet werden.

Abbildung 58: Überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum in Rotterdam



Quelle: Planersocietät

Gestaltung der Priorstraße

Der östliche Teil der Priorstraße soll bis zur Zimmerstraße als Fußgängerzone die Quartiersmitte Münsterstraße rund um den Kirchplatz stärken und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich in den Vordergrund rücken, wobei die vorgenannten Gestaltungselemente auch hier berücksichtigt werden sollen. Dabei ist die Priorstraße Teil der in Planung befindlichen Ost-West-Verbindung für den Radverkehr, sodass dieser mit erhöhter Aufmerksamkeit betrachtet werden muss, ebenso wie der westliche Teil der Heroldstraße. Im Gesamtkontext ist hier allerdings, wie auch auf dem Kirchplatz selbst und im Fußgängerzonenabschnitt der Heroldstraße, die Ausweisung und Gestaltung als Fußgängerzone in den Vordergrund zu stellen, sodass eine räumlich manifestierte Trennung von Rad- und Fußverkehr nicht angestrebt wird. Es bedarf jedoch einer sensiblen gestalterischen Lösung, um den Radverkehr zwischen Heroldstraße und der Priorstraße sicher über den Kirchplatz und die weiteren Fußgängerzonenabschnitte zu führen. Der Abschnitt westlich der Zimmerstraße sollte durch einen Rückbau der überdimensionierten Fahrbahn und ggf. nicht notwendiger Abbiegespuren breitere Gehwege erhalten und die Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung Dietrich-Keuning-Park hervorheben. Eine Gestaltung und Ausweisung dieses Abschnitts als Fahrradstraße ist im Kontext der Netzwirkung (Ost-West-Verbindung) ebenfalls möglich. So sollen zudem die Wegebeziehungen zur Stadtbahnstation Leopoldstraße aufgewertet und sicherer gemacht werden. Nach Möglichkeit ist zu prüfen, ob im Rahmen des Umbaus oder zeitlich parallel auch die Bushaltestelle Leopoldstraße der Linie 400 ausgebaut werden kann.

Gestaltung des Übergangs zum Mehmet-Kubaşık-Platz

Als größeres Defizit wurde die mangelhafte Verbindung der südlichen Münsterstraße zum Mehmet-Kubaşık-Platz identifiziert. An dieser Stelle besteht eine lichtsignalisierte Querungsstelle von standardmäßiger Breite, die jedoch die großen Fußverkehrsmengen und die räumliche Verbindung nicht ausreichend berücksichtigt. Auch ist die Gestaltung der Sackgasse am Ende der südlichen Münsterstraße in Kombination mit veralteter Straßenraummöblierung und Außengastronomie ungünstig für den Fußverkehr. Im Zuge der empfohlenen Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ wird vorgeschlagen, den nördlichen Abschnitt der Münsterstraße hier zu einer Fußgängerzone umzugestalten. Von dieser sollte es eine freie und breite Querung über die Mallinckrodtstraße geben, welche lichtsignalisiert ist. Nach Möglichkeit ist die Materialität der neuen südlichen Münsterstraße und eines umgestalteten Mehmet-Kubaşık-Platzes im Querungsbereich auf der Mallinckrodtstraße zu berücksichtigen, um die Durchgängigkeit dieser wichtigen Verbindung zu betonen.

Ergänzend sollte an dieser Stelle geprüft werden, ob ein umfassender Ausbau der dortigen Bushaltestelle Münster-/Mallinckrodtstraße mit breiteren Warteflächen (Umbau zum Buskap), Barrierefreiheit und weiteren Komfortelementen (Fahrgastunterstand, dynamische Fahrgastinformation) im Rahmen des Umbaus der Münsterstraße oder zeitlich parallel erfolgen kann.

Ruhender Kfz-Verkehr auf der Münsterstraße und im Umfeld

Aufbauend auf den Ergebnissen der Parkraumuntersuchung sowie den Vor-Ort-Begehungen werden für den ruhenden Verkehr im Umfeld sowie für die Münsterstraße selbst, soweit dieser dort erhalten bleibt, folgende Empfehlungen gegeben:

- In den Bereichen, in denen die Münsterstraße befahren werden kann, ist es erforderlich, den Straßenraum so zu gestalten, dass Fahrzeuge nicht vom Fahrbahnbereich aus in die Gehwegbereiche einfahren können. Dabei ist nach den Erfahrungen im Bestand ein Materialwechsel nicht ausreichend, es bedarf vielmehr einer baulichen Abgrenzung, da sonst die Gefahr besteht, dass Fahrzeuge in den Gehwegbereiche hereinragen oder schräg abgestellt werden.
- Die Bereiche der Münsterstraße, in denen die Belieferung über entsprechende Lade- /Lieferzonen ermöglicht werden soll, müssen klar beschildert sowie entsprechend markiert werden. Dabei kann auch ein Materialwechsel von Fahrbahn zu Liefer- und Ladezone hilfreich sein. Zudem muss die Funktionsweise der Liefer- und Ladezonen kommuniziert und darüber hinaus kontrolliert sowie bei Fehlnutzung auch entsprechend sanktioniert werden, um die Funktionsfähigkeit zu gewährleisten.
- Um den öffentlichen Straßenraum vom vorhandenen Parkdruck zu entlasten werden mehrere Bausteine empfohlen, zwischen denen Synergien und Abhängigkeiten bestehen:
 - Für den Untersuchungsraum 2 (bzw. ggf. auch weitere umliegende Bereiche; z. B. östlich der Nordstraße) wird die Einführung eines Bewohnerparkkonzepts mit entsprechender Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums zeitlich parallel zum Umbau der südlichen Münsterstraße empfohlen. Dieses würde eine umfassende Ordnung des öffentlichen Straßenraumparkens vorsehen, sodass ein regelkonformes Parken in den umliegenden Straßen gewährleistet wird. Ebenso würde mit dem Bewohnerparkkonzept die Bewirtschaftung aller Straßenraumparkplätze geprüft, sodass mögliche Fehlnutzungen oder Verdrängungseffekte durch die Umgestaltung der südlichen Münsterstraße vermieden werden.
 - Die bestehenden Parkplätze an der Priorstraße sind, sofern sie erhalten bleiben, in das Bewirtschaftungskonzept einzubinden und dementsprechend mit einer monetären Bewirtschaftung zu versehen, die sinnvollerweise etwas kostengünstigere Tarife ermöglicht als die monetäre Bewirtschaftung der Parkstände im übrigen öffentlichen Straßenraum.
 - Die Idee eines Quartiersparkhauses auf der Fläche zwischen Leopoldstraße, Priorstraße und Zimmerstraße (siehe Bereich P1 in Abbildung 1, Seite 10) sollte weiter vorangetrieben und auf Umsetzung geprüft werden. Dieses Grundstück ist hinsichtlich der Lage und des Zuschnittes grundsätzlich sehr geeignet für eine solche Anlage und könnte eine Alternative für wegfallende Straßenraumparkstände darstellen. In diesem Zusammenhang sollten sowohl Dauerparkplätze als auch Kurzzeitparkplätze mitgedacht werden, um die Finanzierung der Quartiersgarage möglichst breit aufzustellen. Der Kurzzeittarif sollte auch hier kostengünstiger sein als die monetäre Bewirtschaftung der Parkstände im Straßenraum.
 - Weiterhin gibt es erste Ansätze zum Ausbau der privaten Parkgarage im Bereich der Westhoffstraße. Wenn dies erfolgt, sollte eine Änderung der Ein- und Ausfahrtsituation berücksichtigt werden, sodass diese künftig nicht mehr über die Münsterstraße selbst, sondern über die Westhoffstraße erfolgt. Die Erreichbarkeit

- der Parkgarage bleibt im Rahmen der Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ über die Hecken- und Westhoffstraße gut möglich.
- Um die Nutzung der bestehenden Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus attraktiver zu machen, bedarf es einer qualitativen Aufwertung der Anlage, um Angsträume abzubauen oder zu vermeiden. Dazu gehört neben einer sauberen, sicheren und hellen Tiefgarage auch der Weg zwischen Tiefgarage und Münsterstraße, der durch den Umbau der Priorstraße aufgewertet wird. Des Weiteren sollte ein nächtlicher sowie sonntäglicher Zugang zur Tiefgarage ermöglicht werden, um Dauerparkenden hier zusätzliche Flexibilität einzuräumen. Hinsichtlich der Gebühren sollte die Tiefgarage Dietrich-Keuning-Haus sowohl im Vergleich zu Parkierungsanlagen im Bereich der Priorstraße als auch zum Parken im öffentlichen Straßenraum kostengünstiger sein.
 - Es sollte geprüft werden, ob bei den beim Umbau in der Münsterstraße angelegten Parkständen im Straßenraum das elektrische Laden über die Straßenraumbeleuchtung ermöglicht werden kann.
 - Es bedarf für die Münsterstraße selbst als auch für den Untersuchungsraum 2 (bzw. ggf. auch weitere umliegende Bereiche; z. B. östlich der Nordstraße) verstärkter Kontrollen seitens des Ordnungsamts der Stadt Dortmund. In der Vergangenheit konnten sich Fehlnutzungen des Parkraums durch unzureichende Parkraumüberwachung nach und nach verfestigen (z. B. Senkrecht- statt Längsparken auf der Nordstraße). Je länger dies zugelassen wird, umso schwieriger ist die Akzeptanz einer zukünftigen Sanktionierung und Neuordnung. Neben den regulären Kontrollzeiträumen ist es aufgrund der Nutzungsstruktur und den damit einhergehenden Nutzungszeiträumen wichtig, auch abends und nachts Kontrollen durchzuführen. Dabei sollte nach Einführung von neuen Regelungen zunächst kommunikativ gearbeitet und erst in einem zweiten Schritt sanktioniert werden. Im Rahmen des Umbaus der Münsterstraße kann überlegt werden, ob die Kontrolle des Parkraums automatisiert über Bodenindikatoren erfolgen kann. Im Boden eingelassene Sensoren erkennen, ob und wie lange sich ein Fahrzeug auf einem Parkstand befindet und können so z. B. die Auslastung und die Parkzeit überwachen.

6 Zusammenfassung und Fazit

Um die Grundlagen für die in den kommenden Jahren geplante Neugestaltung der südlichen Münsterstraße festzulegen, wurde in einem dialogorientierten Prozess eine Verkehrsuntersuchung zur südlichen Münsterstraße durchgeführt. Dabei wurde die bestehende Verkehrssituation und Nutzung der Münsterstraße analysiert und anhand von vier Varianten eine Vorzugslösung für die zukünftige Verkehrsführung und Flächenaufteilung der südlichen Münsterstraße entwickelt.

Die Analyse macht deutlich, dass die Münsterstraße vor allem vom Fußverkehr geprägt ist, während die vorhandene Flächenaufteilung diesem Umstand nicht gerecht wird und der Straßenraum zu großen Teilen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung steht. Eng begrenzte Gehwegbreiten, zahlreiche Hindernisse und fehlende Aufenthaltsqualität stehen einem lebendigen, klimaresilienten und barrierearmen Einkaufs- und Quartierszentrum entgegen. Hinzu kommen Probleme durch ungeordnetes Parken und hohen Parkdruck, die nicht nur die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, sondern auch die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums einschränken. Die Befragungen und Teilnehmungsformate zeigen ein differenziertes Bild: Während Anwohnende und Besucher*innen eine deutliche Aufwertung zugunsten des Fußverkehrs und des Aufenthalts wünschen, plädieren viele Gewerbetreibende für den Erhalt von Parkmöglichkeiten und eine bestandsnahe Lösung.

Die Variantenuntersuchung zeigt auf, dass ein Umbau ähnlich Status quo (Variante 1) keine ausreichende Verbesserung bringt. Die Variante 2: Umbau zur Fußgängerzone erzielt zwar die größten Effekte für Aufenthaltsqualität und Umwelt, stößt jedoch bei Gewerbetreibenden auf Vorbehalte. Die Variante 3: Umbau gemäß dem prämierten Entwurf des Werkstattverfahrens 2021 bietet eine ausgewogene Lösung, jedoch mit einzelnen Schwächen und begrenzter Wirkung. Am besten bewertet wird die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“, die Elemente aus Fußgängerzone und verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich kombiniert. Sie schafft eine klare Quartiersmitte rund um den St.-Joseph-Kirchplatz, verbessert die Bedingungen vor allem für den Fußverkehr, erhöht die Aufenthaltsqualität und ermöglicht zugleich eine teilweise Befahrbarkeit für Lieferverkehr und notwendige Stellplätze. Damit erfüllt sie zentrale städtische Zielsetzungen zur Verkehrswende und Klimaanpassung und berücksichtigt die unterschiedlichen Interessen der Nutzengruppen in hohem Maße. Zugleich ist diese Variante auch im Rahmen weiterer geplanter verkehrlicher Maßnahmen im Umfeld (z. B. des Baus der Veloroute 1 auf der Nordstraße) umsetzbar.

Die Empfehlung lautet daher, die Variante 4: Umbau zur „Quartiersmitte Münsterstraße“ als Grundlage für die vertiefte Planung heranzuziehen. Sie bietet die Chance, die südliche Münsterstraße zu einer attraktiven, grünen und sicheren Quartiersmitte zu entwickeln, die den Anforderungen einer modernen, nachhaltigen Verkehrs- und Stadtgestaltung gerecht wird.