

Öffentliche Beschlussvorlage an den Rat

Vorlagen-Nr.:	Ergänzung:
906/2002	
Auskunft erteilt: Herr Pott, Herr Dr. Oellers	Ruf: 4 92 - 61 69, 61 50
E-Mail: PottA@stadt-muenster.de, Oel- lersF@stadt-muenster.de	
Datum: 20.09.2002	

Betrifft

Parkraumkonzept Münster 2010 Bereich Altstadt/Hauptbahnhof

Beratungsfolge

28.11.2002	Ausschuss f. Stadtpl., Stadtent., Wohnen u. Verkehr
03.12.2002	Bezirksvertretung Münster-Mitte
07.01.2003	Ausschuss für Wirtschaft und Arbeitsförderung
21.01.2003	Kom. z. Förd. d. Integr. v. Mensch. m. Behind
23.01.2003	Ausschuss f. Stadtpl., Stadtent., Wohnen u. Verkehr
29.01.2003	Haupt- und Finanzausschuss
05.02.2003	Rat

Beschlussvorschlag

Sachentscheidung

1. Der Rat nimmt das **Parkraumkonzept Münster 2010 - Altstadt/Hbf. Bereich** - zustimmend zur Kenntnis (Anlage 1). Dieses Parkraumkonzept bildet die Planungs-, Handlungs- und Orientierungsgrundlage der Verwaltung für die nächsten Jahre.

- 2.1 Der Rat beauftragt die Verwaltung zur **Umsetzung des Parkraumkonzeptes** in einer ersten Stufe neben dem im Bau befindlichen Parkhaus Engelstraße (500 Stellplätze) und der Tiefgarage Picasso-Museum unter der Sparkasse (150 öffentliche Stellplätze) zusammen mit privaten Grundstückseigentümern bzw. Investoren öffentliche/private Parkhäuser an den folgenden Standorten voranzutreiben und vorbehaltlich einer Entscheidung zum Einzelprojekt zu realisieren:
 - Standort **Ludgeriplatz** (ca. 400 Stellplätze) als Tiefgarage mit einer städtebaulichen Aufwertung des Bereiches

 - Standort **Asche** (max. 300 Stellplätze) in Verbindung mit einer städtebaulichen Neugliederung des Baublocks neben dem Kiffe-Pavillon.

- 2.2 Der Rat beauftragt die Verwaltung im Rahmen der angestrebten **städtebaulichen Entwicklung** (Bebauung) der nachfolgenden bisher als Parkplätze genutzten Flächen Gespräche und Planungen mit den Grundstückseigentümern und privaten Investoren mit dem Ziel aufzunehmen, in diese Projekte öffentliche/private Parkhäuser/Tiefgaragen zu integrieren, die zumindest den erforderlichen Er-

satzbedarf abdecken. Für über den Eigenbedarf hinausgehende öffentliche Stellplätze ist die Finanzierung zwischen den Investoren und der Stadt zu verhandeln.

- Standort **Hörsterstraße/Korduanenstraße** in einer Tiefgarage (max. 300 öffentliche Stellplätze plus Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner und Geschäftsfahrzeuge sofern erforderlich) als Ersatz für die heutigen ca. 250 Parkplätze, wenn diese durch eine Hochbebauung entfallen.
- Standort **Georgskommende** (bis zu 300 öffentliche Stellplätze plus Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner, Geschäftsfahrzeuge und die Universität sofern erforderlich) in Verbindung mit einer Bebauung als Ersatz für die bestehenden ca. 160 öffentlichen Stellplätze.
- Standort **Hindenburgplatz** eine Anpassung der Stellplatzkapazität von bisher 900 Stellplätzen auf ca. 600 Stellplätzen in einer Tiefgarage in Verbindung mit den Planungen eines Kulturforums.

3. Der Antrag der CDU-Fraktion an den Rat Nr. 20/99 vom 30.09.1999 „Für ein zukunftsfähiges, innerstädtisches Parkraumkonzept ohne Scheuklappen“ ist mit dieser Ratsvorlage abgeschlossen.

Kosten/Folgekosten

Der Rat nimmt ausdrücklich zur Kenntnis, dass das vorliegende Parkraumkonzept die Planungs-, Handlungs- und Orientierungsgrundlage für die Weiterentwicklung der Stellplatzsituation darstellt. Durch das Parkraumkonzept wird **unmittelbar keine finanzielle Bindung** erzeugt.

Es entstehen durch den Ratsbeschluss bei Aufnahme/Durchführung der Planung (externe) Planungskosten, die im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen jeweils aktuell festgelegt und gesondert beschlossen werden.

Die für die Planung und den Bau von öffentlichen Stellplatzanlagen entstehenden Kosten sind aus den Rücklagen der Stellplatzablöseerlösen zu finanzieren, die entsprechend der gültigen Satzung von privaten Bauherren eingezahlt werden, wenn die baurechtlich erforderlichen Stellplätze mit dem Neubauvorhaben nicht erstellt werden können oder dürfen.

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

Befristung

Keine.

Begründung

Anlass und Aufgabenstellung:

Der Rat der Stadt Münster hat gemäß dem Antrag der CDU-Fraktion an den Rat Nr. 20/99 die Verwaltung mit der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes 1993 beauftragt.

Integriert in den Verkehrsbericht 1993 mit den weiteren Bausteinen „Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Altstadt“, Standortkonzept „Umsteigeanlagen in Münster“, Die Stadt-Umland-Problematik, Das Verkehrskonzept Münster; Planungen von der Region zur Altstadt wurde das bisherige **Parkraumkonzept 93** mit der Vorlage 824/93 vom Rat der Stadt Münster beschlossen.

Die Fortschreibung der verschiedenen Handlungsprogramme im Verkehrsbericht 1993 - die Einzelbausteine des Verkehrsentwicklungsplanes Münster bilden - zur Anpassung und Weiterentwicklung an

neue Anforderungen und aktuelle strukturelle Entwicklungen erfolgt seit 1993 - wie z. B. mit der Aufstellung des ÖPNV-Nahverkehrsplan 1998 - jeweils in Einzelberichten, die dann immer in das übergeordnete Verkehrsleitbild der Stadt Münster 2010 integriert sind.

Die regelmäßig durchgeführten **Bürgerumfragen der Stadt Münster** - jeweils repräsentative 1 % Stichproben mit ca. 2.000 befragten Personen ab 18 Jahren - wurden in 1998 - 2001 um den Punkt Beurteilung des „Angebots an Parkplätzen in der Innenstadt“ erweitert. Nach den Ergebnissen der Bürgerumfragen dieser 4 Jahre erklärten sich jedes Mal etwa zwei Drittel aller Befragten mit dem Parkraumangebot in Münsters Innenstadt als "nicht zufrieden" oder "völlig unzufrieden". Hinsichtlich der Zufriedenheit mit den abgefragten Lebensbedingungen wurde deutlich, dass das "Angebot an Parkplätzen" in allen Befragungen 1998 - 2001 jeweils die geringste Zufriedenheit von allen abgefragten 20 Themen aufweist.

Damit wird deutlich, dass auch aus Sicht der Bürger der Stadt ein erheblicher Handlungsbedarf in der Verbesserung des Parkraumangebots in der Altstadt/Innenstadt gesehen wird.

Mit dieser Vorlage wird der Teilbaustein "Parkraum-Konzept Münster 2010 Altstadt/Hbf. Bereich" aus dem Verkehrsbericht fortgeschrieben.

Zu 1.:

Der Rat der Stadt Münster hat mit den Beschlüssen zum „**Parkraum-Konzept Innenstadt Münster 1993**“ (Vorlage Nr. 824/93) die heute noch in weiten Teilen gültige Grundlage für die bestehende Parkraumbewirtschaftung, die Angebotsbemessung für Parksonderrechte für Anwohner und für die Aufstellung der Stellplatzablöse-, Stellplatzverzichts- und für die Parkgebühren-Satzungen festgelegt.

Aufgrund des rückläufigen öffentlichen Stellplatzangebots in der Altstadt in den letzten Jahren und der anstehenden stadtstrukturellen Entwicklung mit den geplanten Neubebauungen zur Stärkung der Altstadt wurde die Verwaltung mit dem Ratsantrag Nr. 20/99 und dem Beschluss zur Verfahrensvorlage Nr. 1152/99 mit der **Fortschreibung der Parkraumkonzeption** aus dem Jahr 1993 beauftragt. Mit zwei Zwischenberichten (Vorlagen Nr. 526/2000 und Nr. 265/2001) wurden frühzeitig mögliche Standorte für neue Parkbauten zur Entscheidung vorgelegt. Diese berücksichtigen die definierten nachfolgenden Ziele:

- Sicherstellung des qualifizierten öffentlichen Parkraumbedarfs in der Altstadt/Hbf.-Bereich auch für die geplanten städtebaulichen Entwicklungen (Sparkasse, Stubengasse, Kulturforum...)
- Lageoptimierung der angebotenen öffentlichen Stellplätze in der Altstadt und eine sichere Erreichbarkeit
- Schaffung von Raum für städtebauliche Entwicklungen (z. B. für Neubebauungen) mit einem Ersatz von heute ebenerdigen Parkplätzen durch den Bau von gut erreichbaren öffentlichen Parkhäusern/Tiefgaragen, die auch eine verbesserte Versorgung der angrenzenden Nachfrageschwerpunkte gewährleisten.

Im Rahmen des **Parkraumkonzeptes Münster 2010 - Bereich Altstadt** (Anlage 1) wird das Angebot (quantitativ/qualitativ) sowie die Nutzung der vorhandenen öffentliche Stellplätze für das Jahr 2001/2002 analysiert, die Entwicklung der Parkmöglichkeiten aufbereitet, der Ergänzungsbedarfs für angestrebte Neubauten in der Altstadt prognostiziert und in Verbindung mit der städtebaulich angestrebten Entwicklung für öffentlich nutzbare Stellplätze in der Altstadt/Hbf. eine Empfehlung für ein Ziel- und Standortkonzept 2010 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das städtische Parkraumkonzept für die Altstadt/Hbf.-Bereich - in der jeweils gültigen Beschlussfassung durch den Rat - bildet auch eine wichtige Grundlage für Baugenehmigungen, da die Stellplatzbeschränkungssatzung den Bau von zusätzlichen privaten/öffentlichen Stellplätze nur auf der Basis des vom Rat beschlossenen Parkraumkonzepts zulässt.

Zur **Entwicklung des Parkraumangebots und der - nachfrage** ist festzustellen:

- Seit 1993 sind in der Summe 659 Stellplätze der allgemeinen öffentlichen Nutzung für Altstadtbesucher entfallen. Davon konnten 441 Stellplätze den Altstadtbewohnern über Parksonderrechte zur Verfügung gestellt werden und das hier nach wie vor bestehende gravierende Defizit gemildert werden.
- Bis ca. 2010 entfallen aufgrund städtebaulicher Entwicklungen weiter ca. 750 öffentliche Stellplätze wenn mit der angestrebten Bebauung Stubengasse, Parkplatz Hörsterstraße/Korduanenstraße, der Asche, der Baulücken westliche Königstraße und der Georgskommende kein Ersatz geschaffen wird ggf. zuzüglich weiterer entfallender Stellplätze bei einer Bebauung des Hindenburgplatzes.
- Der **Parkraum-Ergänzungsbedarf** für neue, zum Teil verkehrsintensive Bauvorhaben/Projekte, z. B. Neubau Sparkassenareal (Einzelhandel/Picasso-Museum) und der Stubengasse, Baulücken westliche Königstraße, Asche, Hörsterstraße/Korduanenstraße, Hindenburgplatz, Georgskommende) steigt nach ersten Abschätzungen unter Ansatz von Doppelnutzungen in der Summe um ca. 600 öffentlich zugängliche Besucherstellplätze (ohne Eigenbedarf für Geschäftsnutzung und Wohnungen).
- Die von den Nutzern im allgemeinen angenommenen **Einzugsbereiche der in 2002 bestehenden Parkhäuser** und größeren Parkplätze (Anlage 1, Abbildung 4) decken die Parkraum-Nachfragen in der südlichen Altstadt (Ludgeristraße, Marienplatz) und zum Teil in den nordöstlichen Bereich der Altstadt (Salzstraße) bisher (quantitativ/qualitativ) nur unzureichend ab.

In der Analyse und Beurteilung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation im Bereich der Altstadt/im Hauptbahnhofsbereich zeigte sich, dass im Parkraumkonzept vier Nachfragebereiche nach öffentlichen Stellplätzen unterschieden werden sollten:

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

Im Ergebnis wird die heutige Stellplatzsituation in den Nachfragebereichen in der Altstadt/Hbf. wie folgt beurteilt:

- Die derzeitige **räumliche Stellplatzverteilung in der Altstadt** - mit den drei Sektoren nördliche, südliche und westliche Altstadt (Anlage 1, Abbildung 5) - zeigt eine unausgewogene, teilweise nicht nachfragegerechte räumliche Angebotsverteilung (2.858 Stellplätzen im westlichen Sektor, 1.711 Stellplätzen im nördlichen Sektor und 1.538 Stellplätzen im südlichen Sektor). Diese ungünstige Angebotsverteilung zeigt sich noch deutlicher, wenn die Stellplätze am Straßenrand ausgeblendet werden und nur die Stellplätze in Parkhäusern und größeren Parkplätzen betrachtet werden (2.071 Stellplätzen im westlichen Sektor, 1.102 Stellplätzen im nördlichen Sektor und 827 Stellplätze im südlichen Sektor). Der Bahnhofsbereich zeigt mit 975 Stellplätzen und 785 Stellplätzen in Parkhäusern eine bedarfsgerechte Verteilung.
- Der größte Stellplatzbedarf besteht im Süden (vgl. auch GfK-Gutachten 1993, Seite 53 Tabelle 11 Parkzählbereich C3 und D), wo ein Ergänzungsbedarf von ca. 670 Stellplätzen für angemessen gehalten wird.
- Im Nordbereich zeigt die Parkraumbelegung, dass die Parkraum-Nachfrage weitgehend gedeckt werden kann, allerdings unter Inkaufnahme von Defiziten für die Versorgung des Einkaufsbereichs Salzstraße.
- Im Westbereich (Schloss/Universität) gibt es durch das große Parkraumangebot im Bereich Hindenburgplatz ein Überangebot, wie die Belegungszahlen des Hindenburgplatzes zeigen. Dies ist aber u.

a. nur dadurch begründet, dass die Lagegunst des Hindenburgplatzes zur Versorgung der Altstadt mit Stellplatzangeboten nur begrenzt akzeptiert und genutzt wird.

- Der Hauptbahnhofsbereich ist mit den Parkhäusern "Bahnhof" und "Bremer Platz" für Langzeit- und Kurzzeitparker gut versorgt. Bestehende geringere Reserven sollten für Nutzungsänderungen und Entwicklungen im Bahnhofsbereich vorgehalten werden. Als nicht befriedigend wird die Möglichkeit des Kurzparkens im Kiss & Ride (Anfahrt/Abholen von Bahnkunden) angesehen. Diese Frage wird in Verbindung mit der Neugestaltung der Bahnhofostseite planerisch/baulich angegangen werden.

Parkraumbedarfsentwicklung bis 2010

Unter Berücksichtigung des zukünftigen weiteren Verlusts an Parkflächen durch neue städtebauliche Nutzungen/Bebauung der heute ebenerdig vorhandenen Parkplätze und den zusätzlichen Neubedarf an öffentlichen Stellplätzen (Besucherstellplätzen) in den o. g. Altstadtzonen kommt die Verwaltung zu folgenden Empfehlungen (vgl. Anlage 1):

- Mit Vorrang sollten im heute stark unterversorgten **Südbereich der Altstadt** ca. 1.050 öffentliche Stellplätze neu gebaut werden. Da gleichzeitig ca. 350 ebenerdige Stellplätze (Stubengasse und Engelschanze) aufgegeben werden, wird eine gute Bilanz zwischen Neubau von Stellplätzen und Abgang/Verlust an öffentlichen Stellplätzen (Verhältnis 3 : 1 Stellplätzen) erreicht. Mit dem Parkhaus Engelstraße (500 öffentliche Stellplätze) sowie dem Privatbauvorhaben Sparkassenareal mit einer Tiefgarage (150 öffentlichen Stellplätze) sind davon bereits ca. 60 % der oben genannten Stellplätze schon im Bau. Die Planungen für ein Parkhaus im Bereich Ludgeriplatz sind eingeleitet.
- Im **Nordsektor** bestehen für ein Parkhaus im Bereich Asche erste Überlegungen und Gespräche mit den privaten Grundstückseigentümern und Investoren. Verhandlungen werden auch mit privaten Investoren für den Bereich Hörsterstraße/Korduanenstraße geführt.
- Gesondert zu beurteilen und zu behandeln ist die Stellplatzentwicklung im Bereich **westliche Altstadt** (Hindenburgplatz und Georgskommende). Hier wird erst durch die geplante Neubebauung (z. B. Kulturforum) mit dem Parkraumkonzept eine Leitlinie gegeben, in welchem Umfang öffentliche Stellplätze, die entfallen, ersetzt werden sollten und in welchem Umfang ein zusätzliches Parkraumangebot ggf. an der Georgskommende geschaffen werden kann.
- In der **Gesamtbilanz** erhöht sich bei Umsetzung des vorgelegten Parkraumkonzept 2010 das Stellplatzangebot in der Altstadt um ca. 700 Stellplätze von 7.100 im Jahr 2002 auf ca. 7.800 Stellplätze (+ 10 %), das im Vergleich zur heutigen Situation aber eine wesentlich standortgünstigere und nachfragegerechtere Stellplatzversorgung gemäß der Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen im Süd- und im Nordbereich bietet.

Aus diesen Rahmenbedingungen wurde das **Zielkonzept Parken** für das Zieljahr 2010 abgeleitet. Das Zielkonzept baut auf der in 2001 durchgeführten Standortuntersuchung von insgesamt 13 potenziellen Untersuchungsbereichen auf, die im ersten und zweiten Zwischenbericht „Parkraumkonzept Altstadt“ (Vorlage Nr. 526/2000 und Nr. 265/2001) bereits vom Rat der Stadt Münster behandelt und im Grundsatz gebilligt worden ist.

Zu 2.1:

Auf der Basis der Ergebnisse des Parkraumkonzept Münster 2010 - Altstadt/Hbf. Bereich - sollte mit dem definierten Ziel bestehende Lücken in der Parkraumabdeckung und die Verteilung der Stellplätze in der Altstadt zu verbessern die folgenden öffentliche/privaten Parkhäuser zusammen mit der westfälischen Bauindustrie WBI, privaten Grundstückseigentümern bzw. Investoren geplant und vorbehaltlich einer Entscheidung zum Einzelprojekt und der Finanzierung realisiert werden.

Bereits beschlossen und mittlerweile schon im Bau befindet sich das Parkhaus Engelstraße (500 Stellplätze) und integriert in die Neubebauung des Sparkassenareals eine Tiefgarage mit 150 öffentlich nutzbaren (private) Stellplätze an der Königstraße unter der Sparkasse.

Darüber hinaus wird **mit besonderer Priorität empfohlen** folgende Projekte zu verfolgen:

Tiefgarage Ludgeriplatz

Den Bau einer Tiefgarage mit ca. 400 Stellplätzen in zwei Ebenen mit einer städtebaulichen Aufwertung des gesamten Verkehrs- und Platzbereiches. Die Erschließung erfolgt über Rampen von der Moltkestraße und Hafenstraße (vgl. Vorlage Nr. 265/2001 „Zweiter Zwischenbericht Parkraumkonzept Altstadt“). Mit dieser Tiefgarage wird die bisherige Lücke in der Parkraumabdeckung in der südlichen Altstadt und das bestehende Defizit an Stellplätzen in diesem Bereich kompensiert. Darüber hinaus wird der Stellplatzbedarf für angestrebte Entwicklungen im Zuge der Königstraße (Bebauung der bisherigen Parkplätze auf der westlichen Königstraße, City-Projekt der Sparkasse) gedeckt.

(Privat-) Parkhaus Asche

Integriert in eine städtebaulichen Neugliederung des Baublocks besteht von Seiten der privaten Bauherrn/Grundstücksbesitzer (vgl. auch Vorlage Nr. 526/2000 „Erster Zwischenbericht Parkraumkonzept Altstadt“) ein grundsätzliches Interesse - unter Einbeziehung des städtischen Grundstücks auf dem ehemaligen Waltermann Gelände neben dem Kiffe-Pavillon - ein öffentliches Parkhaus mit zu bauen. Die Erschließung des Parkhauses kann über die bestehende Straßenanbindung Asche mit der Lichtsignalanlage erfolgen. Aufgrund der hohen Busbelastung auf der ersten Tangente sollte das öffentliche/private Parkhaus maximal mit einer Kapazität von 300 Stellplätzen gebaut werden. Für ein Parkhaus Asche besteht bereits ein Planungsrecht, da der vorhandene Bebauungsplan hier ein Parkhaus ausweist. Mit einem Parkhaus wird das Parkraumangebot im nordöstlichen Altstadtbereich (Alter Steinweg, Salzstraße) verbessert.

Zu 2.2 :

Mit der Umsetzung der städtebaulichen Planungen in Verbindung mit der Realisierung der Projekte (z. B. Kulturforum auf dem Hindenburgplatz, Bebauung Parkplatz Hörsterstraße/Korduanenstraße) sind folgende Maßnahmen zur weiteren Optimierung des Parkraumangebots vorzubereiten:

Auf diesen bisher als Parkplätze genutzten Grundstücken sollen die mit einer Bebauung entfallenden erforderlichen Stellplätze mittels in die Projekte integrierten Parkhäuser/Tiefgaragen gesichert werden, die auch den erforderlichen Neubedarf der Neubebauung abdecken.

(Privat-) Parkhaus Hörsterstraße/Korduanenstraße

Die Verwaltung empfiehlt eine Änderung des Bebauungsplanes nach einer Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes mit einer **öffentlich/privaten Tiefgarage mit ca. 300 Stellplätzen** (plus Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner und Geschäftsfahrzeuge), das über die Korduanenstraße angebunden werden kann. Die äußere Erschließung sieht nach gegenwärtigem Planungsstand keine Zufahrt von der Hörsterstraße (wie heute gegeben) vor und keine Anfahrbarkeit aus Richtung Neutor. Mit der Hochbebauung entfallen die heutigen ca. 250 öffentlichen Stellplätze.

Tiefgarage Hindenburgplatz

In Verbindung mit dem geplanten Kulturforum und einer möglichen Bebauung würden die bisherigen ca. 900 Stellplätze auf dem Parkplatz Hindenburgplatz entfallen. Die Analyse der vorliegenden Belegungszahlen vom Parkplatz Hindenburgplatz zeigt im Mittel eine Auslastung von 400 bis 600 Stellplätzen. Mit einer anderen höherwertigen Nutzung des Hindenburgplatzes kann eine Anpassung der Stellplatzkapazität von bisher 900 Stellplätzen auf die mindestens für die Hochbebauung erforderlichen 600 Stellplätzen in einer Tiefgarage vorgenommen, die auch weiterhin tagsüber den werktäglichen Parkraumbedarf der Umgebung abdecken. Da die öffentliche Parkraumnachfrage überwiegend tagsüber durch Besucher

der Gerichte, der Universität und die westliche Altstadt erfolgt, kann für die Besucher der Musikhalle, die vorwiegend in den Abendstunden erfolgt, eine Doppelnutzung der Stellplätze angesetzt werden.

(Privat-) Parkhaus Georgskommende

Mit einer angestrebten Hochbebauung würden die bestehenden ca. 160 öffentlichen Stellplätze und die von der Universität genutzten privaten Stellplätze entfallen. Es wird empfohlen, zusammen mit dem Land als Grundstückseigentümer und ggf. mit möglichen Investoren ein Konzept mit einem integrierten Parkhaus mit ca. 200 bis 300 öffentlichen Stellplätzen (plus Eigenbedarf der Bebauung für Bewohner, Geschäftsfahrzeuge und die Universität) zu entwickeln. Durch die Nähe der Georgskommende zur Rothenburg und den universitären Einrichtungen im Umfeld kann mit diesem Standort die Reduzierung der Stellplätze am Hindenburgplatz aufgefangen und ein größerer Altstadtbezug der Stellplätze hergestellt werden.

Weitere Standort-Optionen

Als weitere Optionen sollten die Standorte für **Privat-Parkhäuser** an den Standorten **Landeshaus/Friedrichstraße** und in Verbindung mit einer eventuellen Umnutzung von Bahnanlagen die **Tankstelle Westfalen** (neben dem Parkhaus Bahnhofstraße) weiterhin planerisch offen gehalten werden.

Zu 3.:

Mit dem vorgelegten Parkraumkonzept Münster 2010 - Bereich Altstadt/Hbf. und den Standortvorschlägen ist die Bearbeitung des Antrages der CDU-Fraktion an den Rat Nr. 20/99 vom 30.09.1999 „Für ein zukunftsfähiges, innerstädtisches Parkraumkonzept ohne Scheuklappen“ abgeschlossen und die Umsetzung der vorgenannten Beschlusspunkte steht im Vordergrund.

I. V.

gez.

Schultheiß
Stadtrat

Anlage 1: Broschüre Planungsinformation Nr. 92 "Parkraumkonzept 2010 Münster Altstadt/Hbf.-Bereich"

Anlage 2: Ratsantrag Nr. 20/1999