

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.01 Stadtplanung
60.03 Verkehrsplanung

Datum:
22.05.2023

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Planen und Bauen	01.06.2023	Entscheidung

Antrag der CDU-Fraktion auf neue Priorisierung des Parkhauses an der Mittelstraße

Beschlussvorschlag (Antrag der Fraktion der CDU):

In der Prioritätenliste soll die Priorität des Projektes „Entwicklung Parkhaus Mittelstraße“ (V.2002.01 und S.2018.02) auf „hohe Priorität“ geändert werden.

Beschlussvorschlag alternativ (Verwaltung):

In der Prioritätenliste soll die Priorität des Projektes „Entwicklung Parkhaus Mittelstraße“ (V.2002.01 und S.2018.02) unverändert bleiben, bis gem. der Maßnahme E1d: „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“ aus dem Entwurf des Masterplan Mobilität nachgewiesen ist, dass der quantitative Bedarf für ein Parkhaus an der Mittelstraße gegeben ist.

Der Beschluss dieser Vorlage ist der Abwägungstabelle zum Masterplan Mobilität zum Pkt. 47 hinzuzufügen.

Finanzielle Betrachtung:

In Anlehnung an Vergleichsprojekte gehen die Stadtwerke aktuell bei einem Parkhaus mit ca. 250 Stellplätzen in einem Normalstandard von Investitionen von rund 5 Mio. Euro aus.

Bei aufwändigen Anforderungen an die Fassadengestaltung oder gehobener Ausstattung des Parkhauses (Vollelektrifizierung, Komfortparkbreiten, Fahrrad-/Mobilstationen o.ä.) erhöhen sich die Kosten entsprechend.

Die Finanzierungskosten auf dem derzeitigen Zinsniveau, Abschreibungen und Betriebskosten summieren sich auf rd. 500 T Euro p.a. für ein Vorhaben im o.g. 5 Mio. Euro Rahmen. Somit müssten 2.000 Euro netto pro Stellplatz und Jahr erwirtschaftet werden, um einen entsprechenden Parkhausneubau wirtschaftlich neutral betreiben zu können. Das heißt, für einen Dauerparkplatz müssten 170 Euro pro Monat netto verlangt werden, für einen Kurzparkvorgang mindestens 2 Euro/h bei gleichzeitig vergleichbar hoher Auslastung wie heute in der Marktgarage.

Ron Keßeler wird als Geschäftsführer der Stadtwerke Coesfeld die Kosten der Investition sowie der Bewirtschaftung in der Sitzung vorstellen.

Sachverhalt:

Anträge der CDU-Fraktion:

Die Fraktion der CDU brachte zur Ratssitzung 27.04.2023 einen Antrag ein, dass die Verwaltung den Rat über den Sachstand zur Umsetzung des vorgenannten Ratsbeschlusses vom 01.07.2021 (Vorlage 068/2021 – Fortführung Bebauungsplanverfahren nach Abstimmung konkreter Entwurf) unterrichten und das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage dieses Ratsbeschlusses fortgeführt werden solle.

In der Sitzung wurde mit Vorlage 051/2023 verdeutlicht, dass im Ausschuss für Planen und Bauen die Priorisierung des Projekts im Dezember 2022 für das Jahr 2023 auf Grundlage der Diskussion im Masterplan Mobilität von hoher auf mittlere Priorität gesetzt wurde. Ergänzend wurde seitens der Verwaltung herausgearbeitet, dass

1. noch Ergebnisse aus der notwendigen Machbarkeitsuntersuchung zum ruhenden Verkehr für die seriöse Konkretisierung der Zug-um-Zug-Strategie aus dem Entwurf Masterplan Mobilität fehlen
2. und die Entscheidung des Kreises zur Anzahl der Stellplätze in deren geplanten Parkhaus noch offen wäre, um einrechnen zu können, wie viel Stellplätze dort für die Mitarbeitenden der Christophorus-Klinken zur Verfügung stehen.

Daher könne die Notwendigkeit des Projekts Parkhaus Mittelstraße noch nicht abschließend bewertet werden und damit auch die Fortsetzung des Bauleitplanverfahrens. Die Diskussion solle in den Ausschuss für Planen und Bauen verlagert werden.

Daraufhin stellt die Fraktion der CDU mit Datum vom 09.05.2023 den auf der Diskussion im Rat zwischen den Fraktionen aufbauenden Antrag zum Parkhaus Mittelstraße, zu beschließen im Ausschuss für Planen und Bauen:

- In der Prioritätenliste soll die Priorität des Projektes „Entwicklung Parkhaus Mittelstraße“ (V.2002.01 und S.2018.02) auf „hohe Priorität“ geändert werden.

Zur Begründung heißt es (siehe Anlage 1), dass – aufbauend auf die Ziele des Parkraumkonzept von 2012 – zur Verbesserung des Stellplatzangebotes im Nahbereich der Innenstadt ein Parkhaus an der Mittelstraße errichtet werden soll. Auch im zu beschließenden Masterplan Mobilitätskonzept sei als zentrales Ziel verankert, Pkw-Stellplätze im Straßenraum zu reduzieren. Für den Rückbau dieser Stellplätze sei Voraussetzung, dass durch andere Parkbauten eine Kompensation erfolgen könne. Insofern hilft der Bau des Parkhauses Mittelstraße nicht nur der Einkaufsstadt und den Christophorus-Klinken, sondern bietet auch wichtige Voraussetzung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Daher müsse die Erlangung von Planungsrecht zur baulichen Umsetzung des Parkdecks zügig vorangetrieben werden, wozu eine Höherpriorisierung des Planverfahrens in der Bearbeitung durch den FB 60 erfolgen müsse (Hochstufung von mittlerer in hohe Priorität durch Beschluss im Ausschuss für Planen und Bauen).

Zur bisherigen Bebauungsplan-Verfahrensverlauf:

Aufbauend auf das Parkraumkonzept 2012 wurde mit den Vorlagen 100/2016 und 045/2018 die bauliche Umsetzung des Parkdecks an der Mittelstraße beschlossen. Im Juli 2018 wurde der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 8a „Parkdeck Mittelstraße“ gefasst, um das notwendige Planungsrecht für das Parkhaus anzupassen, welches der bestehende Bebauungsplan nicht hergibt. Zum Verfahren wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(1) BauGB und der Träger öffentlicher Belange nach 4(1) BauGB im Herbst 2018 durchgeführt. Seitens der Eigentümer in den östlich gelegenen Wohnhäusern wurden Bedenken wegen der Verkehrszunahme und der Lärmimmissionen geäußert, die durch einen eingeschalteten Fachanwalt begründet wurden. Entsprechende Verkehrsuntersuchungen und Lärmgutachten zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit des Bauvorhabens wurden daraufhin erstellt, die die Umsetzbarkeit nachweisen. Der Gestaltungsbeirat wurde zu einer gestalterisch guten Einbindung in das städtebauliche Umfeld durch eine entsprechende Fassadengestaltung einbezogen. Mit Vorlage 068/2021 wurde im Juli 2021 ein konkreter Entwurf für das Parkdeck

durch den Rat beschlossen, mit dem laut Beschluss 2 dieser Vorlage das Bebauungsplanverfahren weitergeführt werden sollte.

Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplans Mobilität ab 2021 mit einer aktuellen Erfassung des ruhenden Verkehrs und der Formulierung geänderter Zielvorstellungen zur zukünftigen Mobilität wurde im Dezember 2022 für die Festlegung der Prioritätenliste der zu bearbeitenden Bauleitpläne im FB 60 beschlossen, das Projekt nicht mehr mit hoher Priorität, sondern mit mittlerer Priorität zu versehen. Als Erläuterung wurde beschrieben: *Nach der Klausurtagung zum Masterplan Mobilität am 29.10.2022 bereitet das Büro nts das Thema "Parken/Innenstadt" noch einmal detaillierter auf. Abhängig von den daraus resultierenden Empfehlungen und den letztendlichen Beschlüssen des Rates zu diesem Thema ist die Priorität ggf. anzupassen.*

Im Rahmen der 2022er Erhebungen des ruhenden Verkehrs wurde deutlich, dass in den Parkbauten (Marktgarage, Kupferpassage, Krankenhaus) so viel Kapazitätsreserven bestehen, dass der gesamte Besucher-/Kundenverkehr auf heute bewirtschafteten Sammel-Stellplätzen (Parkanlagen und Parkbauten) untergebracht werden kann. Die fehlenden Auslastungszahlen für einen wirtschaftlichen Betrieb der Parkbauten werden von den Betreibern bestätigt. Damit könnten die bewirtschafteten Stellplätze entlang der Straßenräume innerhalb des Promenadenring aufgegeben werden. Dies ist allerdings nur ein theoretischer Ansatz, da hier die räumliche Verteilung der Stellplätze unberücksichtigt bleibt. Unter der Maßnahme E1b: „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“ beschreibt der Masterplan das genaue Verfahren zum Rückbau der Straßenraumstellplätze:

„Über ein gezieltes Monitoring der Auslastungssituation, u.a. über das bereits existente und auswertbare Parkleitsystem und weitere Auslastungserhebungen, können die bestehenden Parkraumkapazitäten bestimmt werden und Veränderungen transparent gemacht werden. Dies schafft dann die Grundlage für die Umsetzung entsprechender Stellplatzverlagerungen unter der Prämisse „Zug um Zug“. Diese Terminologie beschreibt sowohl eine räumliche als auch eine verfahrenstechnische Schritt-für-Schritt-Abfolge. Dabei soll eine Art Entscheidungsalgorithmus greifen, der die Umsetzbarkeit sowie die Zumutbarkeit für alle Nutzungsgruppen der Innenstadt sicherstellt.

Voraussetzung für die Umsetzbarkeit ist, dass eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen möglich ist. Das heißt konkret, dass die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen in zumutbarer Entfernung ausreichend sind. Dabei sind immer wieder Veränderungen im Mobilitätssektor zu berücksichtigen, die sich z.B. auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit oder die Verkehrsmittelwahl auswirken können. Sind die Kapazitäten ausreichend, kann die Verlagerung starten und die Straßenräume neugestaltet werden. Können die Stellplätze nicht vollständig umverteilt werden, müssen für diesen Bereich erst neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden, bevor die Straßenraumstellplätze umverteilt werden können. Zusätzlich gilt als Voraussetzung, dass die Vorteile einer Parkraumreduzierung im Straßenraum in erkennbarem zeitlichem Zusammenhang nutzbar werden. Das heißt, dass die Stellplatzverlagerungen und insbesondere räumliche Auswahl in Abhängigkeit von verkehrsrechtlichen Umwidmungen (bspw. zur Fahrradstraße), baulichen Umgestaltungen (z.B. Gemeinschaftsstraße) oder vergleichbaren Maßnahmen steht.“

Nur mit dem beschriebenen Monitoring ist der Bedarf an baulichen Kapazitätserweiterungen nachzuweisen. Vor Abschluss des Monitorings ist eine Aussage hierzu nicht möglich.

Offen ist rechnerisch und strategisch die Fragestellung, wie in der Innenstadt arbeitende Einpendelnde und in der Innenstadt Wohnende zukünftig mit Parkraum versorgt werden können. Parallel mit den Planungen der Stadt will der Kreis Coesfeld auf seinem heutigen Parkplatz eine Mobilitätsstation mit einem Mehrebenen-Parkdeck errichten, um den Stellplatznachweis für seine Abteilungen und denen von Straßen.NRW zu decken. Ergänzend ist angedacht, ein Stellplatzangebot für Mitarbeitende aus dem Krankenhaus anzubieten, was aber hinsichtlich des Umfangs noch nicht festgelegt ist.

Der zum Beschluss vorliegende Entwurf des Masterplan Mobilität mit dem Zielhorizont 2040 hat bzgl. des ruhenden Verkehrs eine Zug-um-Zug-Strategie festgelegt: sind Effekte der Strategien und Maßnahmen nachweisbar oder stellen sie sich nicht ein, wird entsprechend reagiert und nicht ausgebaut bzw. erforderlicher Ersatzstellplatzraum errichtet für die Gruppe der vor Ort arbeitenden Einpendler:innen oder Bewohner:innen.

Mit der konkreten Erweiterung des Parkangebotes beschäftigt sich der Masterplan Mobilität in der Maßnahme E1d „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“:

„Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollten die drei Standorte Mittelstraße, Agentur für Arbeit und Rekener Straße Ost weitergehend analysiert werden, um sich mittelfristig Optionen zu verschaffen. So werden bereits frühzeitig mögliche Parkraumerweiterungen aufgezeigt und auf eine Eignung für die Verlagerung von Stellplätzen geprüft.“

...

Die Maßnahme E1d zeigt einen längerfristigen Entwicklungspfad auf.“

Nach der Erfassung aus dem Jahr 2022 und einer überschlägiger Berechnung besteht demnach kein Bedarf, über das Parkhausvorhaben des Kreises des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus hinaus für Beschäftigte und Kunden:innen und Besucher:innen des Einzelhandels, der Dienstleistungsbetriebe, Arztpraxen, Institutionen etc. in der Innenstadt das Parkraumangebot am Innenstadtrand und explizit an der Mittelstraße zu erweitern. Wurde von Mitgliedern der o.g. Klausurtagung davon ausgegangen, dass diese Berechnungen zeitnah noch 2022/Anfang 2023 vom Büro nts erstellt würden, musste von der Verwaltung und dem Büro nts erkannt werden, dass die Komplexität der Untersuchung zu groß ist, so dass sie weder im Auftrag Masterplan Mobilität eingebunden werden konnte noch zeitlich parallel mit der Abschlussbearbeitung des Masterplan Mobilität vereinbar war. Ob die oben erläuterte Aussage in Bezug auf die Erweiterung des Parkangebotes weiterhin gilt, lässt sich nur durch die in der Maßnahme 1d beschriebene Machbarkeitsstudie belegen.

Einfließen müssen hier auch die Aussagen der Christophorus-Kliniken zum zukünftigen Parkraumbedarf für Beschäftigte und die Bereitschaft, in zusätzlichen Parkraum zu investieren. Kann dieser Bedarf durch das Parkhausvorhaben des Kreises gedeckt werden, kann die Machbarkeitsstudie weiterhin als längerfristiger Entwicklungspfad bearbeitet werden und dann auch Verlagerungseffekte in der Verkehrsmittelwahl berücksichtigen. Ist dies nicht der Fall, müsste die Machbarkeitsstudie kurzfristig in enger Verflechtung mit den Christophorus-Kliniken bearbeitet werden.

Im Fazit kommt die Verwaltung zum Ergebnis, dass

- a) der Entwurf des Masterplan Mobilität beschlossen werden muss als Vorgabe für das Handeln der Verwaltung,
- b) Ergebnisse aus dem Monitoring der Maßnahme E1b: „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“ vorliegen müssen,
- c) Aussagen zur Zahl der offenen Stellplätze im Parkhausvorhaben des Kreises und des Parkraumbedarfs der Kliniken verlässlich vorliegen müssen,
- d) in Abhängigkeit von diesen Zahlen entschieden werden muss, ob die Maßnahme E1d: „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“ kurzfristig oder langfristig durchgeführt werden muss
- e) und dann auf Grundlage all dieser Eingangswerte entschieden werden muss, ob und an welcher Stelle eine Erweiterung des Parkraumangebotes erforderlich wird.

Erst im Anschluss hieran ist die weitere Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens sinnvoll.

Stellungnahme Nr. 47.1 und 47.2 Masterplan Mobilität:

In diesem Punkt setzt die anwaltliche Stellungnahme Nr. 47.1 der Stellungnahme vom 13.04.2023 zum Masterplan Mobilität an, bezieht sich aber in der Interpretation des Schreibens auf den rechtlichen Standpunkt, dass ein Steuerungserfordernis für den Bauleitplan Nr. 8a, wie er seinerzeit gestartet und jetzt aktuell begründet wird, immer weniger gegeben ist. Das haben die Anwälte bereits ansatzweise mit der Stellungnahme zum Bebauungsplanstart in der frühzeitigen Beteiligung herausgearbeitet, zuvor zu den Grundsatzbeschluss aus Vorlagen 100/2016 und im Nachgang zum Beschluss 068/2021 (Umsetzung konkreten Parkhausentwurf). Das Parkhaus an der Mittelstraße dient laut Begründung des Bebauungsplans aus dem Jahr 2018 einem nicht gedeckten Stellplatzbedarf für Kund:innen und Besucher:innen der Innenstadt. Die zugrundeliegenden Zahlenwerke stammen aus dem Jahr 2012 und damals galt das Ziel, alle vor 10 Jahren noch zahlenmäßig höheren Kunden- und Besucherverkehre möglichst komfortabel zu bedienen. Dass die tatsächlichen Zahlen aus der neusten Zählung 2022 deutlich machen, dass weniger Stellplätze notwendig sind – verbunden mit dem Ziel das Mobilitätsverhalten zu ändern –, legt den Bau eines Parkhauses nicht mehr per se nahe. Aus anwaltlicher Sicht fehlt die aus dem Baurecht abgeleitete städtebauliche Begründung ein Parkhaus bauleitplanerisch zu sichern, wenn der Bedarf nicht mehr gesichert nachgewiesen ist. Da das Bauvorhaben in einem städtebaulich sensiblen Bereich integriert werden soll, ist auch ein Angebotsbepauungsplan, dessen Erforderlichkeit auf 10 Jahre alten Zahlen basiert und diese Zahlen 2022 nicht mehr belegt sind zumindest in Frage zu stellen, angreifbar. Daher verweist die Stellungnahme auf die Maßnahme E1d: „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“.

Wenn die Stadt oder der Stadtmarketingverein Coesfeld & Partner e.V. die Errichtung des Parkhauses Mittelstraße ohne Erfordernisnachweis und Wirtschaftlichkeitsabwägung allein aus Komfortgründen und zur Stärkung der Attraktivität der Innenstadt und der Einzelhändler zur Rechtskraft bringen möchte, ist dieses Herangehen abwägungsfehlerhaft. Wurden im Bauleitplanverfahren seitens der anwaltlich vertretenen Anwohner noch Lärmimmissionen und bedrängende Wirkung als ergänzende Ablehnungsgründe in den Raum gestellt, wird nun an das geänderte Mobilitätsverhalten angeknüpft, womit sich die Stellplatzbedarfe reduzieren werden. Aus anwaltlicher Sicht ist ohne gutachterliche Bewertung der Stellplatznachfrage unter Berücksichtigung aktueller Zahlen 2023 eine Begründung des Parkhauses rechtlich anfechtbar. Auch aus Sicht der Verwaltung muss daher für eine rechtssichere Weiterbearbeitung des Bebauungsplans die Machbarkeitsstudie hier nachvollziehbar Bedarfe belegen, um im Falle einer letztendlich doch Erforderlichkeit des Parkhauses Argumente beibringen zu können.

Zzt. wird die Unterbringung des Stellplatzbedarf der einpendelnden Beschäftigten in der Innenstadt (z.B. Krankenhaus) und der Innenstadtbewohnenden in den Fokus gerückt, für die Ersatzstellplätze am Stadtrand zuvor geschaffen werden müssen, wenn für diese Gruppen nicht ausreichend Stellplätze mehr vorhanden sind – zwei Gruppen, die zum einen azyklisch Parkraum beanspruchen und ggf. unterschiedliche Anforderungen haben.

Dies kann dazu führen, dass Parkbauten hinsichtlich ihrer Anfahrdichte und zu wertender Immissionsbelastung unterschiedlich ausfallen. Als Bewohnerquartiersgarage ist von geringeren Fahrzeugaufkommen wg. geringerer Wechselbewegungen auf den Stellplätzen auszugehen als bei Kundenparkplätzen.

Der Beschluss aus Dezember 2022 über die Einstufung des Bebauungsplans Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“ auf eine mittlere Priorität für 2023 ist erläutert mit oben schon genannter Formulierung: *Nach der Klausurtagung zum Masterplan Mobilität am 29.10.2022 bereitet das Büro nts das Thema "Parken/Innenstadt" noch einmal detaillierter auf. Abhängig von den daraus resultierenden Empfehlungen und den letztendlichen Beschlüssen des Rates zu diesem Thema ist die Priorität ggf. anzupassen.*

Aus Sicht der Verwaltung ist in dieser Festlegung von mittlerer Priorität in hohe Priorität selbstredend eingeschlossen und ohne erneuten Beschluss anzuwenden, wenn das Thema Parken Innenstadt detaillierter und abschließend aufbereitet ist. Der Zeitpunkt einer möglichen Höherstufung liegt damit auf jeden Fall nach der Klausurtagung, wird aber auch nicht erst in einigen Jahren sein. Aus den bisherigen Erkenntnissen zum Kunden-/Besucherparken wird das

Parkhaus zzt. nachweisbar nicht gebraucht, die Machbarkeitsstudie Ruhender Verkehr wird aber nach Beschluss des Masterplan Mobilität noch 2023 beauftragt und Erkenntnisse liefern.

Das Schreiben der Koenen Bauanwälte vom 13.04.2023 wurde als Stellungnahme zum Masterplan Mobilität abgegeben. Er vertritt einen Eigentümer der benachbarten Wohnhäuser Mittelstraße 15-17. Die Stellungnahme beschäftigt sich mit der Frage, ob ein Parkhaus an der Mittelstraße im Zusammenhang mit den Aussagen des Masterplanes sinnvoll sein kann und steht damit inhaltlich in unmittelbarem Zusammenhang mit den Fragestellungen der 2 CDU-Anträge.

Der Beschlussvorlage 101/2023 „a-b | Coesfeld geht weiter: Beschlussfassung Masterplan Mobilität“ wurde die Stellungnahme der Koenen Bauanwälte ebenfalls als Anlage beigefügt und dort auch in die Abwägungstabelle eingearbeitet, dort aber nicht abgewogen und auch nicht mit einem Beschlussvorschlag zur Abwägung versehen. Das geschieht jetzt mit dieser Vorlage, der Sachverhalt und das Beschlussergebnis vom 01.06. wird der Masterplan-Abwägung zum Ratsbeschluss 21.06. beigefügt.

Anlagen:

1. Antrag der Fraktion der CDU vom 09.05.2023
2. Stellungnahme Nr. 47 zum Parkhaus Mittelstraße i.R. des Masterplan Mobilität
3. Präsentation der Stadtwerke Coesfeld zur Auslastung Mittelstraße