

## Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1

ZF 2

ZF 3

ZF 4

ZF 5

### Beschreibung der Maßnahme

Besonders kontrovers wird im Rahmen von Mobilitätsplanungen die künftige Rolle des ruhenden Verkehrs und der Umgang mit Parkplätzen diskutiert. Durch die Siedlungsstruktur, die Pendlerverflechtungen und das eingeschränkte ÖPNV-Angebot liegt die Pkw-Verfügbarkeit pro Kopf in Coesfeld auf einem sehr hohen Niveau (siehe Kapitel 6.2, Teil 1).

Neben den Auswirkungen des fließenden Verkehrs schränkt vor allem der Platzbedarf von parkenden Pkw die Stadt- und Raumgestaltung ein. In Coesfeld bezeugen dies neben zentralgelegenen, oberirdischen Parkplätzen wie unter anderem Davidstraße, Pfauengasse oder Marienring auch eine Vielzahl an Innenstadtstraßen, in denen straßenbegleitend geparkt wird. Auszunehmen sind Stellplätze in zentralen innerstädtischen Parkbauten (Parkhäuser am Markt, Kupferpassage, Krankenhaus), die keinen oder nur in sehr geringem Maße Einfluss auf das Stadtbild nehmen. Wie bereits an anderer Stelle dieses Berichts erwähnt (siehe Kapitel 6.7 & 6.8, Teil 1), beeinträchtigt der ruhende Verkehr die Qualität des öffentlichen Raums, verhindert eine alternative Nutzung mit stadtgestalterischen Elementen, Stadtgrün oder durch andere Verkehrsmittel, schränkt Sichtbeziehungen ein, stellt Hindernisse für den Fuß- und Radverkehr und Hemmnisse der Barrierefreiheit dar und verhindert schließlich, dass der Straßenraum an die Folgen des Klimawandels angepasst werden kann.

Demgegenüber steht die elementare Funktion von Parkraum für die Erreichbarkeit der Innenstadt. So sind bspw. Teile der älteren Bevölkerung, Besucher der innerstädtischen Arztpraxen wie auch Mobilitätseingeschränkte darauf angewiesen, zielnahe Parkmöglichkeiten zu finden. Dasselbe gilt für Auswärtige, für die andere Verkehrsarten aus praktischen Gründen aktuell keine Alternative darstellen. Die Verfügbarkeit von Parkraum besitzt demnach eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Einkaufsstandorts Coesfeld.

Das folgend dargestellte Maßnahmenpaket zur Parkraumbewirtschaftung für die Innenstadt basiert auf den Erkenntnissen des Parkraumkonzepts 2025 aus dem Jahr 2012, auf Auswertungen des seit 2020 betriebenen Parkleitsystems sowie auf der Bestandsanalyse im Rahmen dieses Masterplans aus dem Jahr 2022, wo eine Erhebung für die Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte vorgenommen wurde.

Schon das Parkraumkonzept 2025 sah die Verlagerung von oberirdischem Parkraum in Parkbauten vor, damit Bereiche wie z.B. Kapuzinerstraße und Hohe Lucht städtebaulich genutzt werden können. Allerdings wurde das Parken im Straßenraum aus ökonomischen Gründen nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Über eine flächendeckende Bewirtschaftung werden Straßenraumparkplätze seitdem aber den Nutzergruppen Kurzparker und Anwohnende vorbehalten, wodurch das Parkplatzangebot insbesondere für Kundschaft und Besuchende Innenstadt deutlich ausgeweitet wurde.

Die Analyse als Grundlage des Masterplan hat ergeben, dass insgesamt ein gutes Parkangebot für Kundschaft innerhalb des Innenstadtrings vorhanden ist, vor allem, sofern die vorhandenen Kapazitäten auf bewirtschafteten Sammelparkanlagen und Parkbauten vollständig ausgenutzt werden. Ebenfalls maßgeblich ist die Erkenntnis, dass die insgesamt auf Sammelparkanlagen und in Parkbauten vorhandenen Kapazitätsreserven die im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Stellplätze alleine in absoluten Zahlen betrachtet aufwiegen könnten. Dies ist in einer vertiefenden Analyse nochmals zu verifizieren, insbesondere um das Parkraumangebot in Bezug auf die unterschiedlichen Anforderungen der betroffenen Nutzergruppen Anwohner und Kunden beurteilen zu können. Die Auslastung der Stellplatzkapazitäten auf nicht bewirtschafteten Anlagen am Innenstadtrand stellt sich anders da. Die verbleibenden Reserven sind hier deutlich geringer als im Innenstadtbereich.

Als Schwachpunkt wurde erkannt, dass es - abweichend von den Handlungsempfehlungen des damaligen Parkraumkonzeptes - im Innenstadtgebiet weiterhin kostenfreie Parkplätze mit Parkscheibenregelung gibt und ein Kostenunterschied zwischen Parken im Straßenraum und auf oberirdischen Sammelparkplätzen (0,80 €/h) und in den Parkhäusern/Tiefgaragen (1,20 €/h Am Markt und Krankenhaus bzw. 1,33 €/h Kupferpassage) besteht. Darüber hinaus gibt es insbesondere auf privaten Flächen weiterhin gänzlich unbewirtschaftete Parkplätze. Diese Faktoren begünstigen die Entstehung von Parksuchverkehren und bestärken den subjektiven Eindruck, es gäbe zu wenig Parkfläche. Weiter ist festzuhalten, dass die heutigen Parkbauten nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen. Daher ist eine bauliche Aufwertung der Parkbauten dringend erforderlich, um die Attraktivität und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

Um das Parkraumangebot in Coesfeld zukunftsfähig zu gestalten und an die geänderten Anforderungen aus Richtung des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der Aufenthaltsqualität, der Förderung der Nahmobilität und der Barrierefreiheit anzupassen, ist also ein vielschichtiges Maßnahmenpaket, bestehend aus mehreren Teilmaßnahmen, erforderlich.

#### **Maßnahme E1a:**

#### **Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, Anhebung der Parkentgelte in den Parkzonen 1 (Innenstadtring) und 2 (Innenstrand/Donut) sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser**

Um die Stellplätze zielgruppengerecht bereitstellen zu können und Parksuchverkehre zu minimieren, ist eine Vereinheitlichung der Parkentgelte sowie eine von Innen nach Außen gestaffelte Höhe der Parkentgelte erforderlich. Die Innenstadt einschließlich der angrenzenden Gebiete wird hierzu in zwei Parkzonen eingeteilt. Das Parkentgelt innerhalb der Zone 1 ist unabhängig von der Art der Stellplätze (Parkbauten, Straßenraum, Sammelstellplätze etc.) einheitlich. Das Parkentgelt in der Zone 1 liegt höher als in der Zone 2 und auch höher als die heute geltenden Entgelte. Der Schwerpunkt in der Zone 1 liegt auf den Kurzzeitparkvorgängen, in der Zone 2 auf den Langzeitparkern. Parken der Anwohnerschaft wird mittels Anwohnerschaftsparkausweisen ermöglicht. Im Betrachtungsraum werden die Anwohnerschaftsparkzonen weiter optimiert. Dies geht einher mit einer zeitgemäßen Bepreisung der Parkausweise. Die genaue Ausgestaltung ist Bestandteil einer nachgelagerten Detailuntersuchung. Die bis jetzt noch vereinzelt bestehenden Parkzeitregelungen sind ebenfalls auf den Prüfstand zu stellen. Hier sollte ein Einbezug in das Tarifsysteem oder zumindest eine Reduzierung der zulässigen Parkdauer erfolgen.

Die finanziellen Mittel, die den Parkhausbetreibern und der Stadt durch die Anhebung der innerstädtischen Parkgebühren und der Bewirtschaftung der Zone 2 zufließen, werden zur Aufwertung der bestehenden Parkhäuser, zur Sicherstellung eines wirtschaftlich vertretbaren Ersatzbaus am Krankenhaus, zur Finanzierung einer Kapazitätserweiterung am Rand der Innenstadt aber auch zur Verbesserung des Angebotes für die Nahmobilität verwendet. Im Rahmen der Attraktivierung der Parkbauten steht die Sicherheit und Beleuchtung, die verbesserte Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte, die Ausrichtung an heutigen Fahrzeuggrößen und eine ansprechende Gestaltung im Vordergrund. Ohne die Mehreinnahmen lassen sich all diese dringend erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich nicht abbilden. Das Parkangebot außerhalb der Zonen 1 und 2 bleibt weiterhin kostenfrei.

So bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt jederzeit auch für Pkw uneingeschränkt bestehen und gleichzeitig wird ökologiebewusstes Einpendeln monetär angereizt. Innerstädtische Parkvorgänge werden auf die zentralen, weitgehend unsichtbaren Parkhausbauten konzentriert und störende Parksuchverkehre reduziert. Über die nächsten Jahre wird insbesondere in der Marktgarage und der Kupferpassage der Anteil der Kurzparkplätze signifikant erhöht und im Gegenzug Raum für Dauerparkmöglichkeiten in den neu geplanten Parkhäusern am Krankenhaus und am Kreishaus (siehe Maßnahme E1b) sowie ggf. weiterer Kapazitätserweiterungen am Innenstadtrand (siehe Maßnahme E1d) geschaffen.

Außerhalb der Parkbauten werden kostenfrei, barrierefrei und an zentralen Stellen im gesamten Innenstadtbereich Behinderten-Stellplätze vorgehalten. Selbiges gilt für eine ausreichende Anzahl von E-Lade-Stellplätzen auf öffentlichen Parkplätzen, deren Nutzung auf den Zeitraum der Ladung begrenzt wird. Mobilitätseingeschränkten im weiteren Sinne (bspw. Ältere, Verletzte, Eltern mit Kinderwagen) steht weiterhin das Stellplatzangebot in Parkbauten und auf Sammelstellplätzen zur Verfügung.

**Maßnahme E1b:****Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung**

Konkret wird die Zielsetzung verfolgt, Stellplätze in innerstädtischen Straßenräumen nicht mehr zu benötigen. Damit sind ausdrücklich zunächst nur die Stellplätze gemeint, die straßenbegleitend zur Fahrbahn angeordnet sind. Nicht betroffen sind in einer ersten Stufe alle Formen der Sammelparkanlagen, welche auch genutzt werden sollen, um eine Verlagerung zu ermöglichen. Als ganz langfristige Zielsetzung wurde darüber hinaus definiert, dass keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt mehr benötigt werden. Dies ist zunächst als perspektiver Ansatz zu verstehen und wird erst dann verfolgt, wenn die Transformation der Straßenraumplätze abgeschlossen ist. Dabei sind zunächst solche Flächen in den Fokus zu nehmen, die ein erhebliches städtebauliches Potenzial aufweisen. Ob letztendlich auch alle Sammelstellplätze entbehrlich werden, hängt auch von der Realisierbarkeit weiterer Ersatzbauten und von der Entwicklung im Mobilitätssektor insgesamt ab. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt für Pkw-Verkehr steht bei dieser Vorgehensweise damit nicht infrage.

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 Sammelplatzplätzen 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.

Für alle Nutzergruppen der Innenstadt bestehen differenzierte Zumutbarkeitsgrenzen:

- Mobilitätseingeschränkten im engeren Sinne stehen Behinderten-Stellplätze (kostenlos, barrierefrei, zentral) zur Verfügung. Hierunter werden gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlage [59] körperbehinderte, sehgeschädigte, hörbehinderte und sprachbehinderte Menschen sowie Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychischen Behinderungen gefasst. Deren Stellplatzverfügbarkeit ist somit von der Zug um Zug Verlagerung ausgenommen.
- Altersbedingt und reisebedingt mobilitätseingeschränkte Personen sind in der ersten Nutzergruppe nicht enthalten. Für diese stehen die attraktivierten Parkhäuser in Innenstadtlage kostenpflichtig zur Verfügung. Hierüber wird bspw. das Erreichen von medizinischen Einrichtungen in der Innenstadt mit dem Auto nach wie vor gewährleistet.
- Ausgenommen von der Zug um Zug Betrachtung sind zudem Lieferverkehre, die die Handelstreibenden der Innenstadt beliefern. Für Lieferverkehre mit privaten Adressaten sollten Maßnahmen hinsichtlich Paketstationen und Lieferzonen entwickelt werden.
- Kundschaft, Bewohnende und Beschäftigte der Innenstadt finden einen Stellplatz in zumutbarer, fußläufiger Entfernung. Im Grundsatz greift die Kundschaft mit Pkw-Nutzung entweder auf zumutbare, kostenpflichtige Stellplatzangebote außerhalb der Innenstadt oder auf Innenstadtparkangebote in Parkbauten zurück. Bewohner nutzen Anwohnerparkausweise oder Dauerparkangebote. Für Beschäftigte der Innenstadt bestehen Dauerparkangebote in zumutbarer Distanz. Der

Zumutbarkeitsradius wird um jeden Straßenzug, der für eine Maßnahme zur Parkraumreduzierung im Straßenraum in Erwägung gezogen wird, gezogen.

Demnach werden in einem ersten Schritt die entsprechend zu behandelnden Straßenräume bestimmt. Dies geschieht in enger Abstimmung zu dem mit dem Masterplan beschlossenen Handlungskonzept. Dieses gibt vor, welche Maßnahmen in welcher zeitlichen Taktung umgesetzt werden sollen. Die Verlagerung der Stellplätze steht hier in unmittelbarem Zusammenhang mit anderen Maßnahmen wie z.B. der Fahrradstraße auf dem Ring, der Schaffung von Gemeinschaftsstraßen oder der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. Startpunkt könnte die nordwestliche Innenstadt sein, da hier hinsichtlich der städtebaulichen Aufwertung der größte Handlungsbedarf durch das InHK und den Masterplan identifiziert wurde und viele dieser Straßen aufgrund des baulichen Standards und der Nutzungsdauer ohnehin grundlegend saniert werden müssen. Die entsprechenden Straßen (bspw. Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Rosenstraße, Neustraße, Basteiring, Marienring, Köbbinghof) zählen ebenso wie die hier vorhandenen Sammelparkplätze (bspw. Marienring, Basteiring Nord und Süd, Kapuzinerstraße, Hohe Lucht) zum Untersuchungsgebiet.

In einem zweiten Schritt wird das vorhandene Mengengerüst an Stellplätzen im Straßenraum und auf Sammelparkplätzen sowie deren Auslastung zusammengestellt. Auf Basis dessen wird geprüft, ob eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen entsprechend der vorher festgelegten zumutbaren fußläufigen Entfernungen möglich ist. Entscheidend ist, ob unter dieser Prämisse die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen ausreichen. Ist dies der Fall, 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. Da dies die Maßnahmen unter Umständen für einen langen Zeitraum ruhen lässt, können in diesem Fall zunächst andere Bereiche der Innenstadt auf Umverteilungspotenziale geprüft werden.

So sollen nach und nach alle Straßenzüge der Innenstadt vom ruhenden Verkehr soweit möglich und soweit erforderlich befreit werden.

#### **Maßnahme E1c:**

#### **Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus**

Planungen mit unterschiedlicher Umsetzungsreife bestehen für ein Parkhaus der Kreisverwaltung und einen Ersatzparkhausbau am Krankenhaus. Hier sollen Erweiterungsflächen für die Christophorus Kliniken entstehen und das baulich mangelhafte Krankenhausparkhaus ersetzt werden.

Mit Bezugnahme zu bestehenden Planungsvarianten könnten so am Kreishaus rund 120 und am Krankenhaus rund 60 zusätzliche Parkplätze entstehen.

Das neue Parkhaus am Krankenhaus hätte somit wie das bestehende Krankenhausparkhaus die vorrangige Funktion, Kurzzeitparken am Krankenhaus für Krankenhausbesucher zu ermöglichen. Darüber hinaus dienen beide Parkraumerweiterungen dazu, den jeweiligen Beschäftigten der Christophorus Kliniken, den Beschäftigten der Behörden am Kreishaus und anderen Beschäftigten im Innenstadtbereich eine ausreichende Anzahl von Dauerparkmöglichkeiten während der Arbeitszeit zu gewährleisten.

Durch den Parkhausbau am Kreishaus wird auch der werktags angespannten Parksituation in angrenzenden Wohngebieten begegnet.

Beide Parkhaus-Baumaßnahmen sind mit den Zielen des Masterplans gut vereinbar und weisen eine hohe Konsistenz mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen E1a und E1b auf. Hierbei ist das Ziel zur Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung des Verkehrs umzusetzen und genügend Schnellladestationen miteinzuplanen.

#### **Maßnahme E1d:**

#### **„Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“**

Aus dem Vorgehen zu Maßnahme E1b folgt lediglich eine geringfügige Reduzierung von Stellplätzen der Innenstadt. Es werden exakt so viele Stellplätze reduziert, wie im Straßenraum vorhanden und gleichzeitig in Parkbauten und auf den Sammelparkplätzen regelmäßig frei sind. Dabei ist zuvor zu unterscheiden



zwischen dem Parken von Kunden und der Anwohnerschaft. Dies gewährleistet, dass die derzeitige Nachfrage an Parkraum durch den Entscheidungsalgorithmus und die folgende Verlagerung nicht restriktiv reduziert wird.

Zudem soll es langfristig ermöglicht werden, den Pkw bequem außerhalb der Innenstadt abzustellen und die „letzte Meile“ in die Innenstadt auf andere Art zu bewältigen. Hierzu sollten unter anderem die Fußwege zwischen der Innenstadt und den Sammelparkplätzen aufgewertet werden (siehe Maßnahme B7). Darüber hinaus muss das Parkraumkonzept alternative Mobilitätsangebote entwickeln, mit denen der Weg in die Innenstadt gemacht werden kann. Diese sollen für all diejenigen nutzbar sein, die bereit sind, den Pkw auf den größeren Sammelparkanlagen außerhalb der Innenstadt abzustellen (bspw. Konzerttheater). Ansatzpunkt ist die ebenfalls als Maßnahme definierte Bereitstellung von Mobilstationen (siehe Maßnahme C2). Die Vorrichtung der infrastrukturellen Voraussetzungen für elektrischen MIV sind mitzudenken (Schnellladepunkte).

Neben den bereits in Planung befindlichen und unter der Maßnahme E1c zusammengefassten Parkhäusern am Krankenhaus und an der Kreisverwaltung bestehen bereits Planungen für die Überbauung eines Parkplatzes an der Mittelstraße. Das Projekt „Entwicklung Parkhaus Mittelstraße“ (v.2002.01 und S.2018.02) besitzt im Rahmen der Prüfung neuer Parkraumstandorte herausragende Priorität. Im Zuge des Masterplans wird das Ziel des Ausschusses für Planen und Bauen vom 01.06.2023 (TOP13, Vorlage 121/2023) nachdrücklich bestätigt, ergebnisoffen die Planungen für verschiedene Ebenen und Nutzungen des Gebäudes (bspw. auch Wohnen) zu verfolgen.

Zudem ergeben sich aus den Auslastungsstatistiken und aus der Orientierung zu den Einfahrtrouten nach Coesfeld als Standorte mit Ausbaupotenzial die Parkflächen an der Agentur für Arbeit und an der Rekener Straße Ost. Baulich sind an beiden Stellen Parkhäuser möglich, die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Vereinbarkeit mit berechtigten Ansprüchen von Anliegern (DB, Agentur für Arbeit) müssen allerdings geklärt werden.

Das heutige Bewirtschaftungskonzept für die Mittelstraße (bewirtschaftet mit 0,80 €/h, auch Langzeitparken möglich), Agentur für Arbeit (unentgeltlich bewirtschaftet mit Parkscheibe) und für die Rekener Straße Ost (freies Parken) begünstigt die hohen Auslastungen der Standorte und gibt an allen drei Standorten keinen wirtschaftlichen Rahmen für die Errichtung und den Betrieb eines Parkhauses.

Auch im Kontext der neuen Preissetzungen in Parkzone 2 bieten die drei Standorte keine Perspektive für einen wirtschaftlichen Parkhausbetrieb.

In der Erwartung, dass die jeweiligen Parkhäuser für sich genommen unwirtschaftlich wären, müsste somit z.B. eine Querfinanzierung über innerstädtische Kurzparkerlöse vollzogen werden, um eines oder mehrerer dieser Projekte perspektivisch zu realisieren.

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

## **Zusammenfassung**

Das zuvor beschriebene Maßnahmenpaket sorgt dafür, dass auch weiterhin ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden kann. Hauptbausteine des Parkraumangebotes sind attraktive, modernen Anforderungen genügende Parkbauten, die entweder durch Aufwertung der bestehenden Bauten oder durch den Bau neuer Parkhäuser entstanden sind. Die Straßenräume der Innenstadt sind langfristig von der Dominanz des ruhenden Verkehrs befreit. Die dadurch eröffneten Flächenpotenziale werden genutzt, um das Angebot für die Nahmobilität zu verbessern, das Stadtbild aufzuwerten, mehr Grün in die Straßen zu bringen und Klimafolgenanpassung zu betreiben. Dies steigert einerseits die Qualität des öffentlichen Raums und andererseits die Attraktivität der Innenstadt. So können gesellschaftliche und wirtschaftliche Vorteile für Coesfeld genutzt werden. Eine klare Zuweisung und Bündelung des ruhenden Verkehrs bewirkt die Reduzierung von Parksuchverkehren. Durch das Freihalten von Sichtbeziehungen, die Reduktion des fließenden Verkehrs und durch den Abbau von parkenden Pkw als Barrieren und Hindernisse wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Grundsätzlich bestimmt die Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort eines Weges maßgeblich die Verkehrsmittelwahl für diesen Weg. Somit besitzt ein nachhaltiger Umgang mit Parkraum das Potenzial, eine Reduktion des fließenden Verkehrs insgesamt zu bewirken und einen Beitrag zum Modal Shift zu leisten.

Während die Maßnahmen E1a und E1c in sich wirtschaftlich finanzierbar und kurzfristig umsetzbar sind, bedürfen die Maßnahmen E1b und E1d weiterer ausgewogener Einzelfallbefassungen. Die Maßnahme E1d zeigt einen längerfristigen Entwicklungspfad auf.

Dies zusammenfassend ist die Verlagerung von ruhendem Verkehr eine entscheidende Stellschraube für das Gelingen der Mobilitätswende und bietet die Chance, die Innenstadt Coesfelds langfristig zu attraktivieren, Besuchende und Kundschaft zu längeren Aufenthalten zu bewegen und den Einkaufs- und Wirtschaftsstandort Coesfeld zu fördern.

**Räumlicher Bezug**

|                                      |  |                                      |   |
|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input type="checkbox"/> konkreter Raum |
|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---|

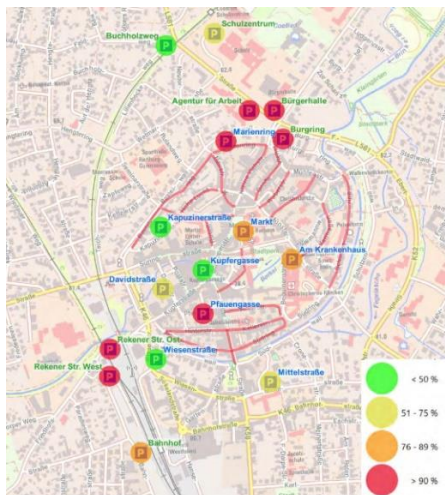
**Anwendungsfälle**

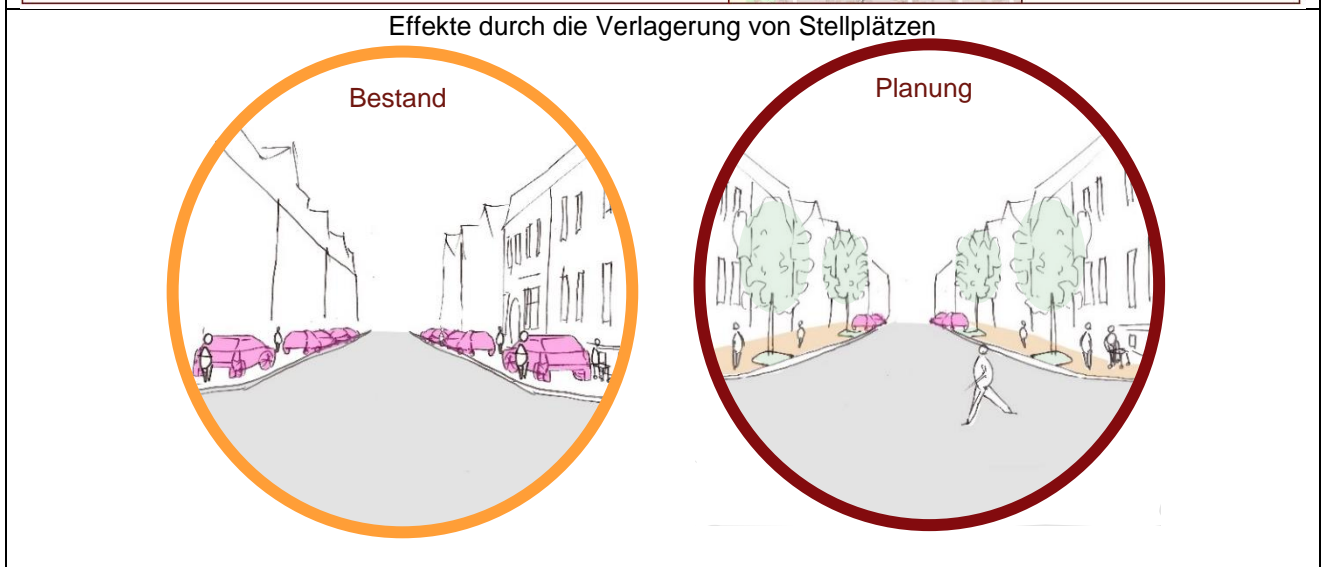
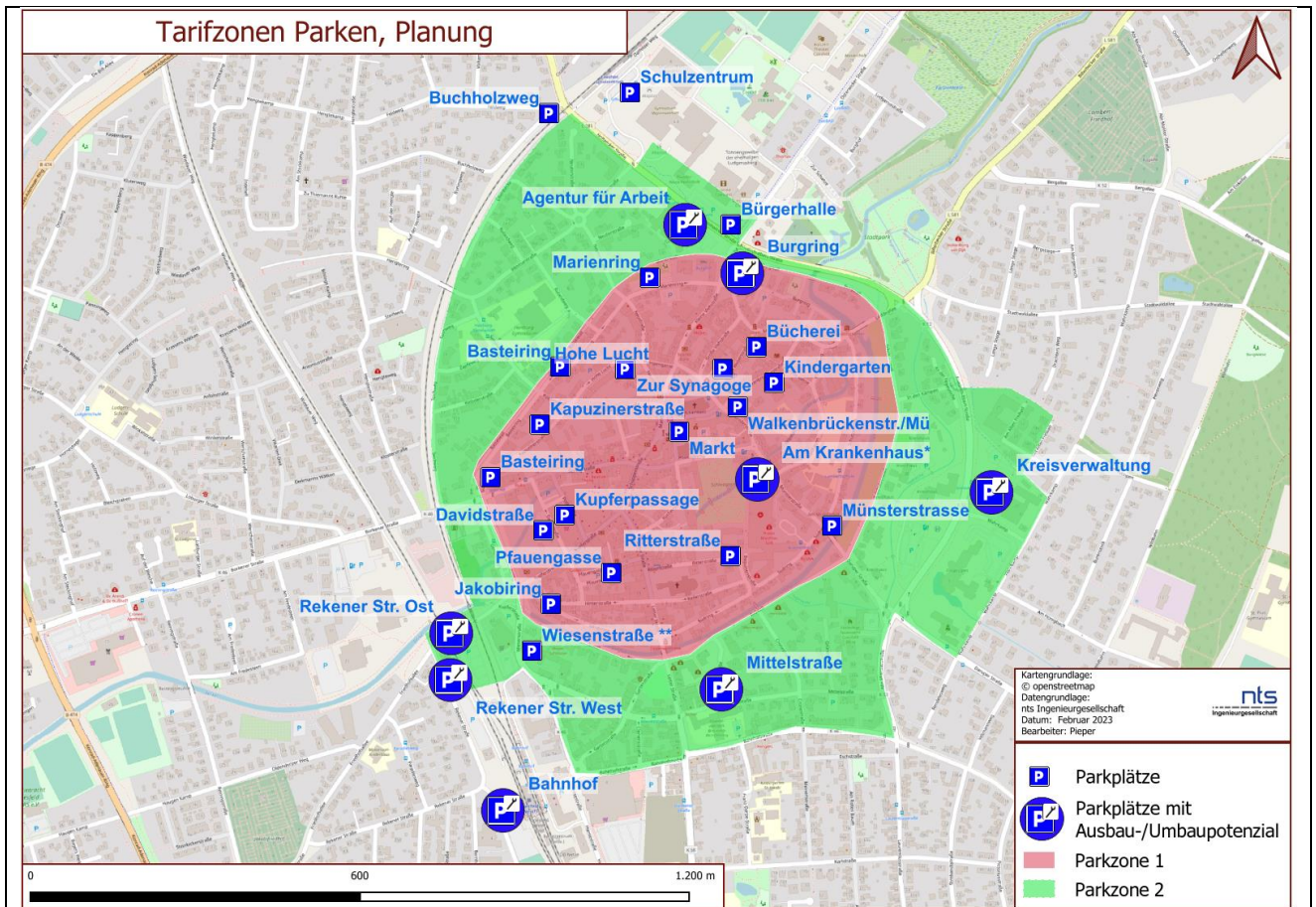
**Vom ruhenden Verkehr dominierte Straßenzüge der Innenstadt:**

- Hohe Lucht
- Basteiring
- Neustraße
- Pumpengasse
- Köbbinghof
- Rosenstraße
- Kleine und Große Viehstraße
- Walkenbrückenstraße
- Schützenring
- Südring
- Kellerstraße
- Kupferstraße
- Jakobiring
- Hinterstraße

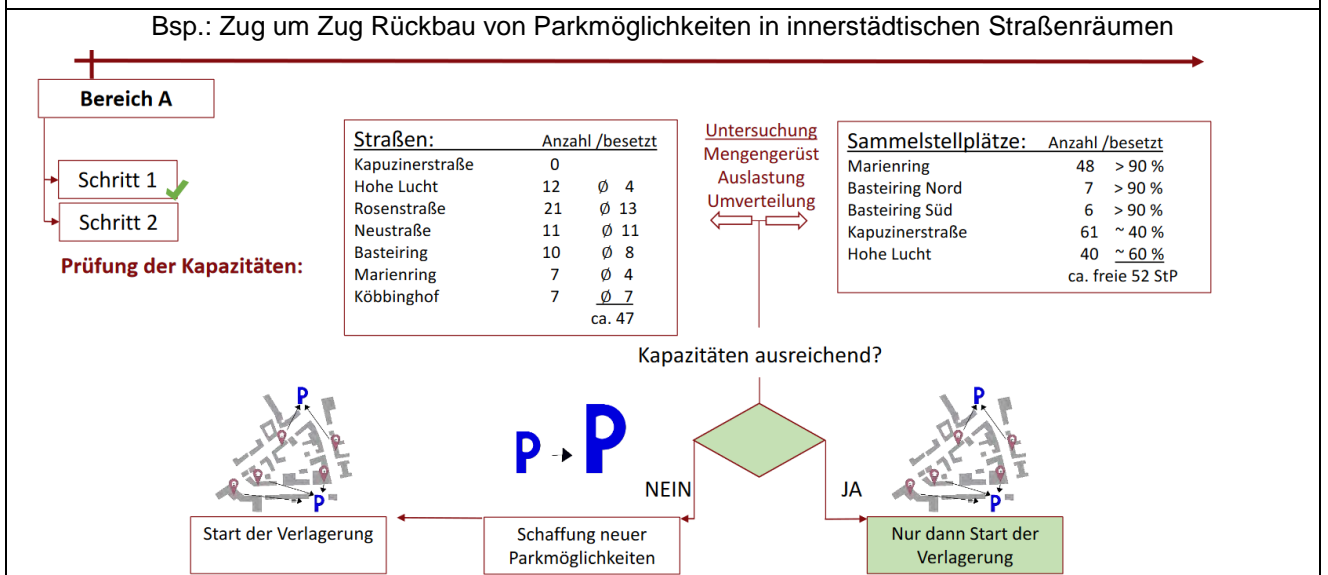
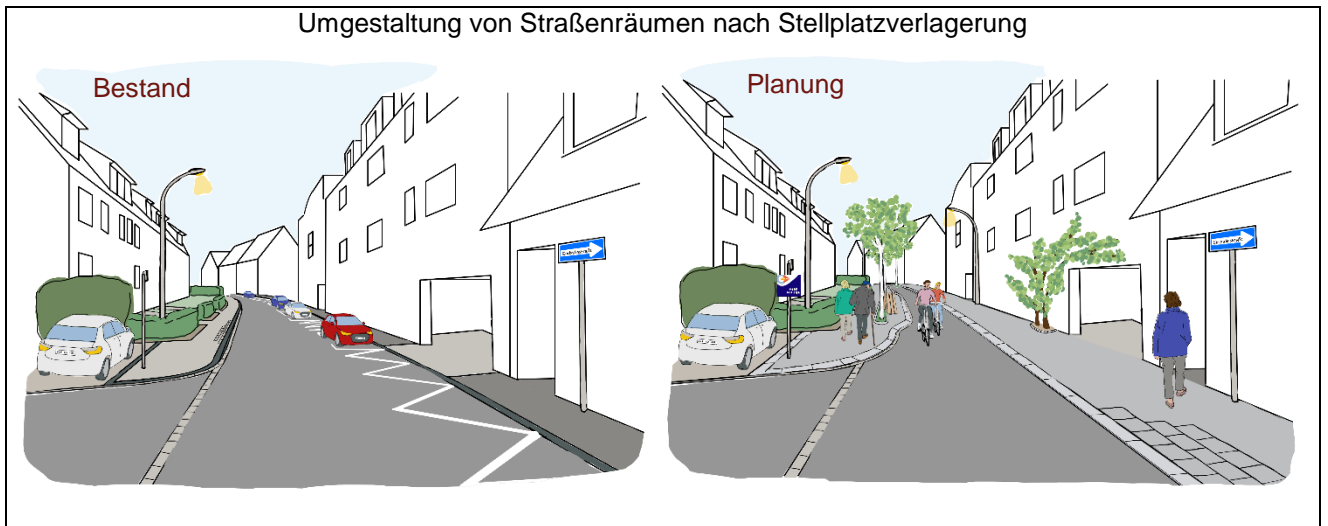
**Visualisierung der Maßnahme**

Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte











| Kosten  | Fördermöglichkeiten  |
|---|--|
| <p><u>Maßnahmen E1a und E1b:</u><br/>Kostenneutral, in sich wirtschaftlich finanzierbar über neue Parkregelung</p> <p><u>Maßnahme E1c und E1d:</u><br/>Ca. 25.000 – 35.000 € (Machbarkeitsstudie, ohne potenzielle Planungs- und Baukosten)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fö-Ri-MM Nr. 4</li> </ul> |

| Bedeutung für die Zielerreichung  | Umsetzungshorizont: Startpunkt   | Umsetzungshorizont: Zeitrahmen  |
|---|--|---|
|  <p>hohe Priorität</p> |  <p>kurz-<br/>fristig    mittel-<br/>fristig    lang-<br/>fristig</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul> |