

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung  
Produkt:

Datum:  
22.01.2025

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Umweltausschuss	29.01.2025	Kenntnisnahme
Ausschuss für Planen und Bauen	30.01.2025	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	12.02.2025	Entscheidung

## Bebauungsplan Nr. 8a "Parkdeck Mittelstraße"

### Beschlussvorschläge:

Es wird beschlossen, auf dem Flurstück Coesfeld-Stadt 37/250 eine hybride Lösung aus Wohnen und Parken zu ermöglichen. Die Verwaltung wird beauftragt, über den B-Plan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstr.“ entsprechendes Planungsrecht für die Variante 1.3 zu schaffen.

#### Beschlussvorschlag 2:

Die Verwaltung wird beauftragt, den genauen Parkplatzbedarf mittels einer Untersuchung zu ermitteln. Das Ergebnis ist der Politik vorzustellen und darauf aufbauend die notwendige Größe des Parkraumes zu ermitteln.

### Klimarelevanz:

Auch die Stadt Coesfeld hat die Verantwortung, die Potenziale für das Klimaneutralitätsziel 2045 für Deutschland auszuschöpfen. Der Klimacheck prüft, ob die in der Politik behandelten Themen und Entscheidungen klimarelevant sind und wie sie qualitativ einzuordnen sind. Ziele hierbei sind

- die Sensibilisierung für Klimaschutz und die Prüfung von Alternativen innerhalb der Verwaltung,
- Transparenz über Auswirkungen verschiedener Vorhaben sowie
- die Entscheidungshilfe für die Abwägung in politischen Gremien.

Nicht immer ist die klimafreundlichste Variante umsetzbar, die Abwägung geschieht letztendlich immer unter Berücksichtigung aller Faktoren.

x	Negativ	Positiv	Keine	Keine Angabe möglich
1.	<i>Immer auszufüllen:</i> Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?			

Es handelt sich bei diesem Projekt um einen Neubau auf dem Gelände des Parkplatzes an der Mittelstraße. Eine städtebauliche Machbarkeitsstudie hat diverse Konzepte/Alternativen aufgezeigt, welche ein Parkhaus in Verbindung mit Wohnen ermöglicht. Somit wird es einen Neubau geben, der außerdem Mehrverkehr an dieser Stelle generieren wird. CO<sub>2</sub>-Austoß ist beim Bau zu erwarten. Baustoffe müssen besorgt werden.

2. *Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:* Betrachtung von Alternativen/Optimierungs-optionen: Was wären denkbare Anpassungen in Richtung Klimaneutralität? Wie können die Auswirkungen vermindert werden? Wie könnte die Klimaanpassung gestärkt werden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?

Bei dem Konzept wird eine Dachbegrünung geplant, Photovoltaik auf den Dächern ist ebenso geplant. Zusätzliche Begrünung um den Neubau, egal bei welcher Variante, ist geplant. Zusätzliche Flächen werden nicht versiegelt, da die Fläche bereits versiegelt ist. Es ist eher von einer, wenn auch kleinen, Entsiegelung auszugehen. Eine Fassadenbegrünung wird favorisiert. Weiterhin kann bei der Wahl der Baustoffe Einfluss auf die Klimaauswirkungen genommen werden.

## **Sachverhalt:**

### **Rückblick**

Bereits im Jahr 2006 wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Coesfeld die Aufstockung des bestehenden Parkplatzes an der Mittelstraße empfohlen. Zum damaligen Zeitpunkt sollte der Parkplatz mit einer weiteren Parkebene und etwa 70 zusätzlichen Stellplätzen aufgestockt werden.

Zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes 2025 der Stadt Coesfeld (beschlossen am 27.09.2012; vgl. Vorlage 159/2012) hat sich der Rat der Stadt Coesfeld in verschiedenen Sitzungen (am 19.05.2016, vgl. Vorlage 100/2016 und am 17.05.2018, vgl. Vorlage 045/2018) umfangreich mit mehreren Planungsalternativen beschäftigt und u.a. die Verwaltung beauftragt, mit der Bäder- und Parkhausgesellschaft den Bau eines Parkdecks an der Mittelstraße vorzubereiten.

Der Standort einer II-geschossigen Stellplatzanlage wurde auf der Fläche des bestehenden öffentlichen Parkplatzes an der Mittelstraße (städtisches Grundstück Gemarkung Coesfeld-Stadt, Flur 37, Flurstück 224) bereits 1979 im Bebauungsplan Nr. 8 „Cronestraße“ festgelegt. Der Standort bleibt weiter aktuell, weil dieser aufgrund seiner Lage, Größe und Ausgestaltung für die Schaffung zusätzlicher Stellplätze in Form eines mehrgeschossigen Parkdecks besonders geeignet ist (u.a. Fußgängerzone, Christophorus-Kliniken), die verkehrlichen Anbindung an das Straßennetz ist gegeben, das Grundstück befindet sich bereits im städtischen Eigentum und der Standort ist durch den hier bestehenden öffentlichen Parkplatz bereits städtebaulich entsprechend vorgeprägt.

Die Errichtung eines Parkdecks bzw. Parkhauses mit mehr als zwei Vollgeschossen ist an der Mittelstraße nach dem aktuell rechtskräftigen B-Plan Nr. 8 „Cronestraße“ allerdings nicht zulässig (maximal zwei Vollgeschosse). Innerhalb der im B-Plan Nr. 8 „Cronestraße“ festgesetzten Baugrenzen kann ein Parkhaus mit Halbebenen nach dem Split-Level-Prinzip mit maximal ca. 90 Stellplätzen realisiert werden. Eine solche Lösung ist also nicht zielführend, da sich das Stellplatzangebot gegenüber dem heutigen Parkplatz verringern würde. Soll das Stellplatzangebot also ausgebaut werden, ist ein Parkhaus erforderlich, welches über die Festsetzungen des geltenden B-Planes hinausgeht.

Um eine Aufstockung des vorhandenen Parkplatzes um weitere Ebenen bzw. funktional besser passende Halbebenen ohne Absenkung gegenüber Gelände und eine Überdachung der letzten Ebene planungsrechtlich zu ermöglichen, wurde am 12.07.2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8a "Parkdeck Mittelstraße" (vgl. Vorlage 115/2018) beschlossen.

Zentrales Ziel der Planung zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses war es am Standort der Mittelstraße die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines mehrgeschossigen Parkhauses zu schaffen und so eine Aufstockung durch zusätzliche Stellplätze des hier bereits bestehenden öffentlichen Parkplatzes zu ermöglichen.

Aus Gründen der Rentabilität war der Bau eines natürlich belüfteten Systemparkhauses wünschenswert. Die Lärmauswirkungen und die Auswirkungen auf das Verkehrssystem wurden bereits im Rahmen von Gutachten analysiert und bewertet. Insbesondere das Lärmgutachten definierte Eckpunkte, die auch Auswirkungen auf die Anordnung der Ein- und Ausfahrten und auf die Fassadengestaltung (geschlossene Fassadenbereiche) hatten. Die Möglichkeit einer Realisierung eines Parkhauses an dieser Stelle wurde in einer Machbarkeitsstudie bereits nachgewiesen.

Auf diesen Grundlagen wurden die Pläne für ein Systemparkhaus konkretisiert. Ende 2020 wurden erste Varianten visualisiert, welche im Gestaltungsbeirat der Stadt Coesfeld bis ins darauffolgende Jahr diskutiert und angepasst worden sind.

Nach intensiver Diskussion im Gestaltungsbeirat beschloss der Rat der Stadt Coesfeld im Juli 2021, die Verwaltung weiterhin zu beauftragen, das Bebauungsplanverfahren weiter fortzuführen und die Planung des Parkhauses Mittelstraße auf der Grundlage des Entwurfs und den Empfehlungen des Gestaltungsbeirates (insb. Begrünung der Fassaden) weiter zu konkretisieren.

Bis dorthin lag ein Entwurf eines reinen Parkhauses mit etwa 212 Stellplätzen auf 8 Parkebenen vor, welcher die Ein- und Ausfahrt aus Richtung Westen über die Mittelstraße vorsieht. Dieser Entwurf sieht nicht vor, in die Tiefe zu bauen, sodass sich die Parkebenen oberhalb der Geländeoberfläche befinden (siehe Anlage 1).

Da die Aufstellung des für 2021 und 2022 geplanten „Masterplan Mobilität“ und dessen voraussichtlichen Diskussionsinhalte neue Schwerpunkte hätte setzen können, die Auswirkungen auf die Innenstadtarksituation und auf das Parkhaus hätten haben können, entschied sich die Verwaltung vor der weiteren Bearbeitung zunächst die Zielstellungen durch den „Masterplan Mobilität“ abzuwarten, sodass die Diskussion über das Parkhaus erst einmal ausgesetzt wurden.

### **Städtebauliche Machbarkeitsstudie Parkhaus auch mit ergänzenden Nutzungen**

Im Ausschuss für Planen und Bauen vom 01.06.2023 wurde auf Antrag der CDU-Fraktion der ergänzende Beschluss gefasst, dass die Entwicklung des Parkhauses Mittelstr. in der Prioritätsliste auf hohe Priorität geändert wird mit dem Ziel, ergebnisoffen die Planungen für verschiedene Ebenen und Nutzungen des Gebäudes (z.B. auch Wohnen) zu verfolgen.

Nachdem im Juni 2023 der „Masterplan Mobilität“ vom Rat der Stadt Coesfeld beschlossen worden ist, wurde die Diskussion über das Parkhaus an der Mittelstraße wieder aufgenommen. Bisher handelte sich bei der Planung ausschließlich um ein dem Parken dienendes Parkhaus.

Die Funktionalität eines einfachen Parkhauses aber auch ein möglicher Gestaltungsanspruch wurde an dieser Stelle bereits nachgewiesen. Als neue oder ergänzende Zielrichtung wurde festgelegt, die Planungen verstärkt unter dem Blickwinkel der städtebaulichen Verträglichkeit auch für verschiedene Ebenen und Nutzungen des Gebäudes (z.B. auch Wohnen) ergebnisoffen zu verfolgen. Ein Augenmerk sollte nicht nur auf die Anzahl an möglichen Stellplätzen, sondern vor allem auch auf die städtebauliche Einbindung, vor allem Wohnen gelegt werden; auch vor dem Hintergrund der wachsenden Wohnraumknappheit.

Dafür wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Ergänzend zum reinen Systemparkhaus sollten zwei weitere Grundsatzalternativen aufgezeigt werden:

- a) ein Parkhaus mit **rd. 100 Stellplätzen** (Ersatz der heutigen Stellplatzanzahl) sowie einer Wohnnutzung bzw. Nutzung für Dienstleistungen.
- b) ein Parkhaus mit **rd. 150 Stellplätzen** sowie einer Wohnnutzung bzw. Nutzung für Dienstleistungen.

Für beide Varianten sollte eine Bruttogeschossfläche von mindestens 1.000 m<sup>2</sup> für die Wohn- bzw. Dienstleistungsnutzung vorliegen.

Es liegen mit der neuen Machbarkeitsstudie nun zwei Grundsatzvarianten vor, die in sich noch Untervarianten aufweisen (siehe Anlagen zur Vorlage 227/2024 sowie Anlage 2 dieser Vorlage):

Das erste Grundsatzvariante erstreckt sich über die gesamte bestehende Parkplatzfläche und weist mindestens 5 und bis zu 7 Parkebenen vor. Die Anzahl der Parkebenen hängt davon ab, wie weit in den Untergrund ausgewichen werden soll. Der Großteil der Parkebenen befindet sich oberhalb der Geländeoberfläche. Je nach Anzahl der Parkebenen können bis zu 168 Stellplätze errichtet werden. Die Ein- und Ausfahrt verläuft ebenso über die Mittelstraße im Westen des Grundstücks.

Über den Parkebenen befinden sich zwei weitere Geschosse mit etwa 1.250m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche, die für Wohnnutzung oder Dienstleistungen genutzt werden können. Die Höhe des Gebäudes orientiert sich zu allen Seiten an der bereits bestehenden Bebauung, jedoch gestaffelt auf drei unterschiedliche Höhenausrichtungen von der Bebauung Letter Straße in Richtung Cronestraße abfallend. Die Bäume entlang der Mittelstraße bleiben erhalten.

Das zweite Grundsatzvariante erstreckt sich oberirdisch lediglich über einen Teil des bereits bestehenden Parkplatzes. Der Neubau wird mittels Aufständigung über dem bisherigen Parkplatz errichtet, sodass der jetzige Parkplatz mit seinen etwa 100 Stellplätzen – bis auf die wenigen aufzugebenden Stellplätze für die Ständerkonstruktion – erhalten bleibt.

Aber auch in dieser Grundsatzvariante werden 3 - 4 größere und 11 noch jüngere, kleinere Bäume in dem angedachten Baufeld stehende Bäume weichen müssen. Die südliche Baumreihe an der Mittelstraße bleiben erhalten.

Der dreigeschossige, rechteckige Neubau mit einer Bruttogeschossfläche von etwa 1.700m<sup>2</sup> bietet bspw. Platz für 16 Wohneinheiten. Genauso wie das erste Konzept orientiert sich dieses Konzept zu allen Seiten an der bereits bestehenden Bebauung, sodass auch hier eine Staffelung auf drei unterschiedliche Höhen vorgenommen wurde.

Dieses Konzept bietet zwei Untervarianten 2.1. und 2.2 an:

Die Untervariante 2.1 sieht einen „einfachen“ Aufbau, sodass durch den Neubau eine einstellige Zahl an Stellplätzen durch erforderliche Konstruktionen unterhalb des Gebäudes entfällt. Der zur Verfügung stehende Raum würde so dennoch eine Diversifizierung erfahren. Diese Untervariante kann den bauordnungsrechtlichen notwendigen Stellplatznachweis nur auf der Parkplatzfläche selber führen. Das heißt, dass zzt. für z.B. 16 Wohnungen 16 Stellplätze dort angebunden werden müssten. Entweder durch Reservierung von konkreten Stellplätzen oder nach Ablösung der Stellplätze durch Anliegerparken.

Die Untervariante 2.2 bietet eine unterirdische Parkebene mit 24 Plätzen unterhalb des jetzigen Parkplatzes. So würde der durch die zusätzliche Wohnnutzung entstehende Stellplatzbedarf direkt aufgefangen werden, ggf. mit einer Reserve. Diese Variante hat zur Konsequenz, dass entgegen Untervariante 2.1. die bestehende Parkplatzfläche und Randbereiche unterhalb der Neubebauung aufgenommen und neu gebaut werden müsste. Nicht gezeichnet, aber denkbar ist auch der flächenmäßig größere Ausbau einer dann öffentlich genutzten Tiefgarage.

### **Präsentation der Machbarkeitsstudie**

Im September 2024 wurde das Zwischenergebnis der Machbarkeitsstudie präsentiert. Die Verwaltung und das beauftragte Büro wollten mit den Ausschussmitgliedern darüber in die Diskussion gehen, wie die Grundsatzvarianten und die Untervarianten bewertet werden und wo Anregungen und Bedenken in die weitere Bearbeitung gegeben werden können. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Städtebaulichen.

Die Anzahl der benötigten Stellplätze und somit auch die Auswahl eines Konzeptes mit seinen Alternativen hängt maßgeblich ab

- vom Bedarf an Ersatzstellplätzen aus dem öffentlichen Straßenraum,
- von der zukünftigen Anzahl der geplanten Parkhauskapazitäten am Standort Münsterstraße (zzt. noch in der Abstimmung),
- von der Gegenüberstellung der Kosten (je Stellplatz).

Die Präsentation wurde mit anschließender Diskussion zur Kenntnis genommen. Eine abschließende Beschlussfassung über eine Variante wurde nicht vorgenommen.

### **Wirtschaftlichkeit**

Im Anschluss an die Ausschusssitzung wurde verwaltungsintern festgehalten, um eine fundierte Entscheidung zu erleichtern, eine Schätzung der Wirtschaftlichkeit für die Variante des reinen Parkhauses einzuholen, die Folgendes aussagt [BITTE BEACHTEN: alle folgenden Kennzahlen sind in NETTO-Beträgen ausgewiesen]:

*Das in der Realisierung befindliche Parkhaus Marienhospital Borken hat 250 Stellplätze. Ein wirtschaftlicher Betrieb wäre bei einem Erlös von € 1.500 pro Jahr pro Stellplatz über die Laufzeit von 35 Jahren darzustellen. Die Kostenschätzung für den Entwurf des reinen Parkhauses (€ 5,2 mio) inklusiv der Baunebenkosten bewegt sich in einem ähnlichen Rahmen wie das Parkhaus Marienhospital Borken. Die Anzahl der Stellplätze ist jedoch mit 212 deutlich geringer. Daher steigt der für einen wirtschaftlichen Betrieb benötigte Erlös auf € 1769 pro Jahr pro Stellplatz.*

*Die Erlössituation des Parkhauses ist abhängig vom Betriebskonzept, also ob eine Mischnutzung von Dauer- und Kurzparkern oder jeweils nur eine Nutzungsmöglichkeit angestrebt wird. Bei einer reinen Nutzung als Dauerparkeinrichtung und einer angenommenen Überbuchung der vorhandenen Stellplätze um 30% würde für einen wirtschaftlichen Betrieb die monatliche Gebühr für die Dauerparkkarte € 114 betragen müssen. Augenblicklich betragen die Kosten für Privatpersonen in den von der Emery betriebenen Garagen € 63,45 zzgl. MwSt. pro Monat, ermäßigt bei € 49,16 pro Monat.*

*Bei einer reinen Nutzung als Kurzparkgarage ist die Herleitung komplexer, da mit den ab dem 01.01.2025 geltenden Tarifen neue Grundlagen vorliegen. Im Jahr 2024 (bis einschließlich November) wurde pro Parkvorgang ein Erlös von € 2,54 (Marktgarage) und € 3,37 (Krankenhaus) erwirtschaftet, allerdings bei einer Gebühr von € 1,51 pro angefangener Stunde.*

*Wird der Preis ab dem 01.01.2025 mit € 1,18 angesetzt und wird ein Mittelwert der Erlöse beider Parkhäuser ermittelt, so wird ein mittlerer Erlös von € 2,28 pro Parkvorgang erzielt. Damit sind monatlich 65 Parkvorgänge für jeden der 156 Stellplätze notwendig. In 2024 gab es pro Kurzzeitparkplatz im Schnitt 61 (Marktgarage: für jeden der 80 Kurzzeitparkplätze) und 75 (Krankenhaus: für jeden der 85 Kurzzeitparkplätze) Parkvorgänge pro Monat. Diese Zahl scheint bei der zu erwartenden Auslastung an diesem Standort bei einem reinen Kurzparkbetrieb nicht annähernd erreichbar.*

*Die Auslastung ist ein entscheidender Punkt für die Wirtschaftlichkeit eines Parkhauses. Daten für den Parkplatz Mittelstraße liegen aus dem Parkleitsystem vor. Die maximale Auslastung des Parkplatzes Mittelstraße wird ein bis zweimal wöchentlich erreicht, auch in den Wintermonaten. Diese Auslastung hält bei einem steilen An- und Abstieg der Auslastung nur für ca. 90 min an. Dieser steile An- und Abstieg ist wochentags täglich zu beobachten. In der restlichen Zeit wird eine Auslastung zu zwei Dritteln selten überschritten. In den Sommermonaten sinkt die Auslastung weiter ab. Gründe für einen Mehrbedarf an Parkraum an dieser Stelle sind nicht bekannt. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass das Parkhaus im reinen Kurzparkbetrieb schlecht ausgelastet sein wird.*

### **Parkraumbedarf**

Eine Bestandsanalyse zum ruhenden motorisierten Verkehr erfolgte letztmalig im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Masterplan Mobilität. Grundlage war eine Erhebung der Parkraumerhebung im Mai 2022. Das Zwischenfazit zur Erhebung der Parkraumauslastung im Teil 1 des Masterplanes lautet wie folgt:

- Innerhalb des Innenstadtrings sind wesentlich mehr Stellplätze in Parkbauten und auf Parkplätzen vorhanden als am Innenstadtrand.
- Innerhalb des Innenstadtrings sind in der Woche rund zwei von drei Stellplätzen zu Nachtzeiten und zu Tagzeiten einer von drei Stellplätzen ungenutzt.
- Die unbewirtschafteten Stellplätze sind stärker ausgelastet als bewirtschaftete. Die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze ist signifikant geringer.

- Im Innenstadtbereich wird zu Nachtzeiten rund die Hälfte aller On-Street-Stellplätze durch Bewohnende genutzt. Tagsüber wird die Hälfte der ausgelasteten On-Street-Stellplätze durch Bewohnende genutzt, was ca. 1/3 aller verfügbaren On-Street-Stellplätze entspricht.

Abschließend werden folgende Big Points für das Handlungsfeld Kfz-Verkehr (ruhend) formuliert:

- Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr kommt eine Schlüsselrolle für den Erfolg der Mobilitätswende zu. Es bestehen zudem erhebliche Wechselwirkungen mit den anderen Handlungsfeldern wie bspw. dem der Straßenraumgestaltung.
- Für Kundschaft besteht ein gutes Angebot an Parkplätzen. Daraus resultiert, dass der ruhende Verkehr (auch in weiten Teilen der Innenstadt) den öffentlichen Raum dominiert.
- Es besteht ein Widerspruch zwischen den Zielen „Erreichbarkeitsgarantie für Bewohnende des ländlichen Raums“ und „Schaffung der notwendigen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“.
- Eine örtliche Stellplatzsatzung zur erweiterten Steuerung des ruhenden Verkehrs steht derzeit zur Disposition.
- Die Kapazitätsreserven des Parkraumangebots sind im untersuchten Zeitraum höher als die insgesamt vorhandenen, im Innenstadtbereich gelegenen Stellplätze im Straßenraum.
- Eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots ist gemessen an den Daten zu Auslastung nicht erforderlich. Neue Parkangebote sollten nur in Verbindung mit der Reduzierung von Parkflächen an anderer Stelle, bspw. im Straßenraum, realisiert werden.

Im Teil 2 des Endberichtes zum Masterplan Mobilität „Zielsetzungen, Maßnahmenentwicklung, Handlungskonzept“ (Maßnahmensteckbrief E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt) wird die Bestandsanalyse noch einmal wie folgt zusammengefasst:

- 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.

Ein echter Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen lässt sich daraus nicht ableiten. Vielmehr wird eine vertiefende Analyse des Stellplatzbedarfes empfohlen. Dies gilt umso mehr, da einzelne Handlungsempfehlungen aus dem Maßnahmensteckbrief E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ aktuell umgesetzt werden. Hierzu gehört die einheitliche gebührenpflichtige Bewirtschaftung aller Stellplätze in der Zone 1 (Maßnahme E1a „Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, Anhebung der Parkentgelte in den Parkzonen 1 (Innenstadtring) und 2 (Innenstandrand/Donut) sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser“) und der Bau des Parkhauses des Kreises (Maßnahme E1c „Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus“). Die erste Maßnahme führt zu einer Verlagerung von Langzeitparkern (insbesondere Beschäftigte) von der Zone 1 in die Zone 2. Durch die zweite Maßnahme verringert sich insgesamt der Parkdruck auf die übrigen Parkeinrichtungen in der Zone 2. Was dies für Folgen auf die Parkraumbelastung insgesamt hat, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehen.

Dies gilt auch für die Auswirkungen der Maßnahmenempfehlung Maßnahme E1b „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“. Auch hier lassen sich die Auswirkungen erst –

wie der Maßnahmentitel bereits implementiert - nach einer detaillierten Erfassung und Analyse der aktuellen Parkraumnachfrage (hier: Monitoring) bewerten und damit die Notwendigkeit von Erweiterungen des Parkangebotes ableiten. Letztlich wird hier aber von einer Nachfragesteigerung an Parkmöglichkeiten im Bereich des Parkplatzes Mittelstr. ausgegangen.

Der Umsetzungsplan Parken ist Bestandteil der vom Ausschuss für Planen und Bauen beschlossenen Prioritätenliste für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung". In den Erläuterungen wird die notwendige vertiefende Untersuchung angesprochen.

### **Weitere Planung**

Der Parkplatz Mittelstr. liegt in unmittelbarer Entfernung zur Umflut und dem Südwall. Der Wall ist städtebaulich prägend für Coesfeld, weshalb in den letzten Jahren auch verschiedene Bauleitpläne zur Sicherung der alleeartigen Struktur als auch der typischen baulichen Einzelvillengestaltung beschlossen wurden. Der Bebauung des Flurstückes Coesfeld-Stadt 37/250 kommt demnach ebenso eine grundlegende städtebaulich prägende Wirkung zu, da diese in absoluter Sichtachse zur Promenade entsteht. Die Mittelstr. selbst ist eine ruhige angenehm mit Bäumen und Grün gestaltete Nebenstr., welche sich für eine weitergehende Nutzung als reinen Parkraum in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt hervorragend eignet. Die Notwendigkeit zur Schaffung neuen Wohnraums ist gegeben und durch die Nähe zur Umflut und der Innenstadt auch hoch attraktiv und entspricht dem Gedanken der Nachhaltigkeit und Nachverdichtung, da hier keine neuen unbebauten Flächen für eine weitergehende Nutzung in Anspruch genommen werden.

Es liegt eine Machbarkeitsstudie für hybride Lösungen aus Parken und Wohnen/Dienstleistung vor, um dem attraktiv gelegenen Raum Parkplatz Mittelstraße einen neuen Charakter zu verleihen. In der größtmöglichen Variante 1.3 würden 168 Parkplätze zur Verfügung stehen. Für diese Nutzung ist Planungsrecht zu schaffen, um zügig nach Ermittlung des notwendigen Parkraums in die Umsetzung gehen zu können.

Die Notwendigkeit der Schaffung neuer Parkplätze wird aufgrund der Maßnahme E1b „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“ erwartet, ohne deren genaue Anzahl momentan schon beziffern zu können. Nach der notwendigen Analyse wird der Politik der notwendige Bedarf angezeigt und ein entsprechender Vorschlag zur Größe des Parkraumes unterbreitet.

Bezüglich der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit wird auf die Machbarkeitsstudie verwiesen, welche die wirtschaftlichen Kennziffern widerspiegelt. Abhängig von der real benötigten Anzahl der Parkplätze und des damit einhergehenden Eingriffs in den Boden für den Ausbau als Tiefgarage wird die Umsetzungsmöglichkeit mit einem Investor erst nach Vorliegen der Daten aus der Analyse zu klären sein.

### **Anlagen:**

Anlage 1: Ursprünglicher Entwurf eines reinen Parkhauses

Anlage 2: Variante 1.3 aus der städtebaulichen Machbarkeitsstudie

Anlage 3: Aktuelles Planungsrecht Parkplatz Mittelstraße