

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:

Datum:
04.02.2025

Beratungsfolge:
Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:
12.02.2025 Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 8a "Parkdeck Mittelstraße"

Sachverhalt:

Aus der Sitzung des Ausschusses Planen und Bauen vom 30.01.2025 ergab sich eine Nachfrage zur Sachverhaltsdarstellung aus der Vorlage 013/2025 erster Absatz:

„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.“

Die Verwaltung wurde beauftragt, diesen Absatz mit seiner Aussage einer möglichen Aufstockung des Parkplatzes um eine Parkebene und etwa 70 zusätzlichen Parkplätzen zu präzisieren, da diese Möglichkeit den Erläuterungen aus dem weiteren Sachverhalt und der Vorstellung im Ausschuss, nämlich der Verringerung von Abstellmöglichkeiten beim Bau einer weiteren Parkebene in den Baugrenzen des bisherigen Bebauungsplans 8 „Cronestr.“, entgegenzustehen scheint.

Auf eine Bewertung der Klimarelevanz wird verzichtet, da sich durch die Ergänzungsvorlage in dieser Hinsicht keine Veränderungen gegenüber der Ursprungsvorlage ergeben.

Der aus der Vorlage 013/2025 zitierte Absatz gründet auf den Maßnahmenempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes zum ruhenden Verkehr. Dort heißt es:

„Unabhängig von diesen Entwicklungsmaßnahmen ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze gemäß den Empfehlungen des Parkraumkonzeptes an den folgenden Standorten weiterhin zu empfehlen:

...

- *Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit einer weiteren Parkebene und etwa 70 zusätzlichen Stellplätzen“*

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt damit Bezug auf das Parkraumkonzept von 1998. Bereits dort wird eine Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit einer Parkebene mit 70 Parkständen empfohlen. Beide Planwerke beschreiben in Textform die Möglichkeit einer Überbauung des Parkplatzes Mittelstraße, die weder mit einer (grafischen) Darstellung noch einer genauen Berechnung hinterlegt wurde.

Es wurde eine grobe Einschätzung möglicher zu schaffender Parkplätze durch eine weitere Parkebene abgegeben („etwa 70 Stellplätze“), welche sich vermutlich auf das im Bebauungsplan 8 hinterlegte Parkdeck beziehen. Ein Ausschnitt der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplans ist auf Blatt 2 der Anlage dargestellt. Auf Blatt 3 der Anlage wurde der Aufbau des Parkdecks grafisch verdeutlicht. Das Parkdeck besteht aus 2 Ebenen, die über eine Zufahrt von der Mittelstraße und eine Mittelrampe erschlossen werden. Mit einem solchen Parkdeck könnten insgesamt 128 Stellplätze (62 Stellplätze im Erdgeschoss, 66 Stellplätze im Obergeschoss) geschaffen werden. Die Formulierung „Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit einer weiteren Parkebene und etwa 70 zusätzlichen Stellplätzen“ bezieht sich mutmaßlich auf die 66 Stellplätze im Obergeschoss des dargestellten Parkhauses. Hierbei wurde aber aufgrund einer mangelnden technischen Ausarbeitung nicht bedacht, dass der Bau der Parkebene durch Baupfosten, Wände und Rampen zu einer Verringerung der Abstellplätze im EG führt.

Das dem Bebauungsplan Nr. 8 zugrunde gelegte Parkhaus lässt sich so heute nicht mehr realisieren. Aufgrund des Verkaufs eines Teilgrundstückes im nordwestlichen Planbereich entfällt die im Norden dargestellte Parkreihe mit 13 Stellplätzen, weil sie innerhalb der zwingend erforderlichen Verkehrsfläche liegen. In jeder Ebene würden daher 15 Stellplätze (13 Stellplätze und 2 weitere Stellplätze zur Verlagerung des Treppenhauses) wegfallen. Des Weiteren entfallen in jeder Ebene 3 Stellplätze am nordöstlichen Rand, weil sie ebenfalls innerhalb der Verkehrsfläche liegen. Damit hätte das Parkhaus noch 92 Stellplätze, 4 weniger als die heute vorhandenen 96 Stellplätze.

Am 01.07.2021 (Vorlage 068/2021) fasste der Rat Beschlüsse über die Freigabe des konkreten Entwurfs eines Parkhauses Mittelstraße. Der freigegebene Entwurf berücksichtigt den Erhalt der Baumreihe an der Mittelstraße. Auch in den vorgeschalteten Diskussionen wurde der Erhalt der Baumreihe als zwingende Voraussetzung formuliert. Berücksichtigt man diese Festlegung, kann die im Bebauungsplan Nr. 8 ausgewiesene Baugrenze nach Süden nicht mehr voll ausgeschöpft werden. Es entfielen weitere 24 Stellplätze (10 im Erdgeschoss, 14 im Obergeschoss) und es verbliebe ein Parkdeck mit 68 Stellplätzen. Einen Überblick über die wegfallenden Stellplätze enthält das Blatt 4 der Anlage.

Nicht berücksichtigt wurde bei der Ermittlung der möglichen Stellplätze die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke. Laut der „neuen“ Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23) der FGSV sollen Parkplätze bei Neueinrichtung statt wie bisher 2,50 m nun 2,65 m breit sein, da das unterstellte Bemessungsfahrzeug breiter anzulegen ist. Dahinter verbirgt sich die Entwicklung der Autoindustrie, immer breitere Autos auf den Markt zu bringen, welche nicht mehr in bisherige Parkbuchten passen (Stichwort: SUV). Aufgrund dessen fallen unter heutigen Aspekten weitere Stellplätze im Gegensatz zur Ursprungsplanung weg. Die entsprechenden Stellplatzanzahlen sind auf den Blättern 3 und 4 der Anlage als Klammerwerte angegeben.

Auf dem Blatt 3 der Anlage ist ein Parkdeck mit 4 Halbebenen abgebildet, welches sich auf der heute zur Verfügung stehenden Fläche unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan Nr. 8 festgesetzten Baugrenze und der heutigen Verkehrsflächen realisieren ließe. Dabei war die Maßgabe, sich an den offensichtlichen Festlegungen des Bebauungsplans Nr. 8 „Cronestr.“ zu orientieren, welcher eine Bebauung mit 2 Vollgeschossen ermöglicht.

Es entstünde ein Angebot von 86 Stellplätzen. Die Stellplatzbreite von 2,7 m entspricht dem Rastermaß des Systembauherstellers. Grundlage ist der Grundriss des am 01.07.2021 vom Rat freigegebene Entwurf eines Parkhauses an der Mittelstraße, der an die im Bebauungsplan Nr. 8 festgesetzten Baugrenze angepasst wurde.

	Anlage Blatt ...	Stellplatzanzahl Breite 2,5 m	Stellplatzanzahl Breite 2,65/2,70 m
Im Bebauungsplan Nr. 8 dargestelltes Parkhaus	3	128	120
Im Bebauungsplan Nr. 8 dargestelltes Parkhaus unter Berücksichtigung der heutigen Verkehrsflächen	4	92	86

Im Bebauungsplan Nr. 8 dargestelltes Parkhaus unter Berücksichtigung der heutigen Verkehrsflächen bei Erhalt der Baumreihe entlang der Mittelstraße	4	68	64
Parkdeck mit 4 Halbebenen innerhalb der im Bebauungsplan Nr. 8 festgesetzten Baugrenze	5		86

Aufgrund des trotz baulicher Maßnahmen abnehmenden Parkplatzangebotes hat sich die Verwaltung nicht mit einer wirtschaftlichen Kalkulation der unterschiedlichen Varianten des Projektes auseinandergesetzt.

Bereits in der weiter oben angesprochenen Vorlage 068/2021 hatte die Verwaltung auf den folgenden Sachverhalt hingewiesen (Zitat aus der Vorlage):

„Die Errichtung eines Parkhauses mit mehr als zwei Vollgeschossen ist nach dem aktuell rechtskräftigen B-Plan Nr. 8 „Cronestraße“ nicht zulässig, da in dem hier festgelegten Kerngebiet nur ein Parkdeck mit einem 2. Vollgeschoss errichtet werden dürfte. Dabei ist zu beachten, dass die Anzahl der Vollgeschosse keine Rückschlüsse erlaubt auf die Anzahl der nutzbaren Parkierungsebenen. Für den bisher gültigen Bebauungsplan ist die Bauordnung 1970 zugrunde zu legen. Danach sind Garagengeschosse nur dann Vollgeschosse, wenn sie mehr als 2 m im Lichten über die festgelegte Geländeoberfläche hinausragen. Bei einer in Parkhäusern üblichen mittleren Geschosshöhe von 2,75 m muss daher die unterste Ebene nur 0,76 m tiefer liegen als das Gelände, um als Vollgeschoss nicht mehr angerechnet zu werden. Eine Nutzungsebene ist nach BauONW 1970 nur dann ein Geschoss, wenn sie einen oberen Abschluss hat. Der obersten Ebene eines Parkhauses ohne diesen oberen Abschluss fehlt somit die „Geschosseigenschaft“. Es ist damit bei der Berechnung der Anzahl der Vollgeschosse nicht mitzurechnen. Da eine Gebäudehöhe nicht festgesetzt ist, wäre nach dem bestehenden Bebauungsplan ein offenes Parkhaus mit 4 (!) Nutzungsebenen möglich.“

Dies bedeutet, dass bei vollständiger Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten bis zu vier Parkebenen realisierbar wären.

Die unterste Ebene stellt sich aus planerischer und rechtlicher Sicht als unproblematisch dar. Allerdings wäre ein höherer Kostenansatz zu berücksichtigen, da – ähnlich wie bei einer Tiefgarage – ein Eingriff in den Boden erforderlich wäre. Zudem müssten denkmalpflegerische Aspekte, in Bezug auf mögliche Bodendenkmäler, geprüft werden. Bei einem reinen Parkhaus wurde bislang bewusst auf einen Bodeneingriff verzichtet, um die Kosten niedrig zu halten.

Die oberste Ebene ist derzeit nur unter Vorbehalt planbar. Eine vierte Ebene wäre nur ohne Überdachung zulässig, was Fragen zur Lärmemission aufwirft. Aufgrund der umliegenden Wohnbebauung wäre ein schalltechnisches Gutachten erforderlich, um die Auswirkungen zu bewerten.

Zudem ist mit Rückfragen aus der Anwohnerschaft zu rechnen, da diese sich an den naheliegenden Bestimmungen des Bebauungsplans orientiert, der eine Zwei(voll)geschossigkeit vorsieht. Eine nach oben offene Konstruktion wäre zudem in der Umgebung unüblich und könnte städtebaulich als Fremdkörper wahrgenommen werden.

Potentiell wären damit folgende Realisierungsoptionen möglich:

	Anlage Blatt ...	Stellplatzanzahl Breite 2,5 m	Stellplatzanzahl Breite 2,65/2,70 m
3 Parkebenen (6 Halbebenen)	5		131
4 Parkebenen (8 Halbebenen) unter Vorbehalt Lärmschutz	5		176

Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist bisher nicht erfolgt.

Anlagen:

Dokument mit 5 Planunterlagen als Grundlage der Beurteilung