STADT COESFELD

Die Bürgermeisterin

Öffentliche Beschlussvorlage **115/2025**
Dezernat II, gez. P. Hänsel

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
17.06.2025

Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen
70.10 Zentrales Gebäudemanagement

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Umweltausschuss	25.06.2025	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	26.06.2025	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	10.07.2025	Entscheidung

Parkdeck Marienring - Grundsatzentscheidung

Beschlussvorschlag 1:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante 4.2 umzusetzen.

Zugleich wird die Verwaltung beauftragt, das dafür nötige Planungsrecht im Zuge einer Änderung des bestehenden Bebauungsplans 121/1 Coesfelder Promenade zu schaffen.

Beschlussvorschlag 2:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Spielplatz am Burgring qualitativ aufzuwerten, um einen Ausgleich für den Wegfall des Spielplatzes am Marienring durch den Ausbau der Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen.

Sachverhalt:

A) Vorbemerkung

Die Vorbereitung des Baus eines Parkdecks am Marienring wurde in der Prioritätenliste 2025 für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" als Maßnahme V.2025.1 mit einer hohen Priorität belegt." In den Erläuterungen heißt es hier:

U.a. die Kleine und die Große Viehstraße sollen zu Gemeinschaftsstraßen umgestaltet werden (Maßnahme D1 Ausbau von Gemeinschaftsstraßen). Um die im Masterplan Mobilität für Gemeinschaftsstraßen definierten Gestaltungs- und Ausbaustandards umsetzen zu können, wird es unerlässlich sein, Parkplätze aus dem Straßenraum zu verlagern. Nach jetzigem Kenntnisstand ist dafür eine Kapazitätserweiterung an anderer Stelle erforderlich, um die im Maßnahmensteckbrief E1b "Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung" definierten Kriterien zu erfüllen.“

Ergänzend sei erwähnt, dass der Marienring Bestandteil des im Maßnahmensteckbrief B3.2 „Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings“

angesprochenen Fahrradrings ist. Auch im Zusammenhang mit dieser Maßnahme ist eine Reduzierung des Stellplatzangebotes zu prüfen.

A) Bestandssituation

a) Heutiger Parkplatz

Auf dem heutigen Parkplatz am Marienring werden 49 Stellplätze nachgewiesen. Diese werden über einen Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

b) Parkplätze im Straßenraum

In den Straßenräumen rund um den Marienring, die zur Gemeinschaftsstraße umgestaltet werden sollen, gibt es aktuell das folgende Parkraumangebot, welches ebenfalls über Parkscheinautomaten bewirtschaftet wird:

Bereich	Straße	Stellplätze gesamt	Davon Behindertenstellplätze
75	Marienring, Straßenraum	7	
77	Kleine Viehstraße	17	2
78	Kleine Viehstraße	4	
79	Große Viehstraße	14	1
107a	Neustraße	5	
107b	Neustraße	3	
109	Pumpengasse	4	
	Summe gesamt:	54	3

Eine Übersicht des Parkangebotes ist als Anlage 1 beigefügt. Das jetzige Parkraumangebot lässt noch keine unmittelbaren Rückschlüsse auf das zu schaffende Ersatzangebot zu. Zum einen muss voraussichtlich eine noch zu bestimmende Anzahl an Parkplätzen im Straßenraum verbleiben (stark mobilitätseingeschränkte Menschen, Ladeverkehre etc.). Zum anderen lässt erst eine detaillierte Parkraumanalyse Rückschlüsse auf das tatsächlich erforderliche Parkraumangebot – differenziert nach verschiedenen Nutzergruppen und damit Nutzungsansprüchen – zu. Die Untersuchungen zum Parkraum, die im Rahmen des Masterplans Mobilität durchgeführt wurden, haben aber gezeigt, dass der Parkraum in diesem Bereich sehr stark nachgefragt wird.

Da die heutigen Parkplätze im Umfeld des geplanten Parkdecks nicht nur von Kunden und Besuchern, sondern auch von Bewohnenden genutzt werden, muss auch für diese Nutzergruppe eine passende Bewirtschaftungsform gefunden werden. Dies gilt für alle im Folgenden untersuchten Varianten.

c) Baumbestand

Als Grundlage der Planungen wurde der Baumbestand vermessen und bewertet. Eine Übersicht über den Zustand der Bäume ist als Anlage 2 beigefügt. Insgesamt lässt sich festhalten, dass ein Großteil des Bestandes als vital eingestuft werden kann. Lediglich ein Baum im rückwärtigen Bereich und ein Baum direkt am Marienrind sind abgängig. Die Reststandzeit der im Westen am Marienring gelegenen Bäume wird vom Baumexperten aufgrund der sehr kleinen Baumstandorte als verkürzt eingestuft. Vor einer endgültigen Aussage, welche Bäume in Abhängigkeit von der zu realisierenden Planung erhalten werden können ist eine genaue Untersuchung des Wurzelbestandes erforderlich. Diese kann erst im Zuge der Baumaßnahme erfolgen.

1. Vorüberlegungen der Verwaltung – Variante 1

Der Parkplatz liegt in sehr zentraler Lage in unmittelbarer Nähe zur städtebaulich sehr bedeutenden Wallanlage. Die Verwaltung ist zunächst davon ausgegangen, dass ein Parkdeck nicht wesentlich näher an die Wallanlage heranrücken sollte als die heutige Parkplatzfläche. Das hat zur Folge, dass das Parkdeck (ggf. mit kleinen Abweichungen) nur auf der Fläche des heutigen Parkplatzes entwickelt werden kann. Somit kommt zunächst nur ein einzügiges Parkdeck mit einer Fahrspur und zwei Parkdecks in Frage. Eine Standardlösung mit Halbebenen lässt sich so nicht realisieren, weil hierfür grundsätzlich zwei Fahrspuren erforderlich sind, zwischen denen die Halbebenen angeordnet werden können. Raum für eine separate, außenliegende Rampe steht unter den genannten Voraussetzungen ebenfalls nicht zur Verfügung-

Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung eine erste Planskizze entwickelt. Diese beinhaltet ein einzügiges Parkdeck mit zwei Parkebenen. Diese sind entgegen des Geländegefälles geneigt angeordnet. Dadurch kann jeweils eine nahezu ebenerdige Einfahrt in die beiden Ebenen realisiert werden. Die Parkebenen sind jeweils als Sackgasse ausgebildet. Das hat zur Folge, dass die Zahl der freien Stellplätze bereits bei der Einfahrt in das Parkhaus angezeigt werden sollte. Platz für eine Schrankenanlage bleibt nicht, die Bewirtschaftung muss auf anderem Wege erfolgen. Denkbar ist z.B. weiterhin eine Bewirtschaftung über einen Parkscheinautomaten.

Unter der Voraussetzung, dass am jeweiligen Ende der Fahrspuren eine Wendemöglichkeit angeboten wird, ließen sich mit einem solchen Parkhaus grundsätzlich 94 Stellplätze realisieren. Das Parkdeck liegt nahezu komplett auf der heutigen Fläche des Parkplatzes, der Baumbestand wurde bei der Entwicklung dieser Variante zunächst außen vorgelassen. Es kann zunächst davon ausgegangen werden, dass bei dieser Variante die Bäume 8, 9 bis 11 und 16 gefällt werden müssen. Ein Erhalt der unmittelbar am Marienring stehenden Bäume 1 bis 6 wäre eher unwahrscheinlich.

Der vorhandene Spielplatz kann in dieser Variante bestehen bleiben.

Die Planskizze ist als Anlage 3 beigefügt.

2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

2.1. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie – Variante 2.1

Die PGSJ Planungsgesellschaft aus Münster wurde mit einer Machbarkeitsstudie für das von der Verwaltung skizzierte Parkhaus beauftragt. In dieser Studie sollte die grundsätzliche bauliche Realisierbarkeit des Parkhauses insbesondere auch unter Berücksichtigung des Baumbestandes geprüft werden. Um die späteren Bewirtschaftungskosten zu minimieren, sollte hierbei als Ziel ein offenes, natürlich belüftetes Parkdeck entwickelt werde.

Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen vor, diese sind als Anlage 4 beigefügt. Die grundsätzliche Machbarkeit eines Parkdecks an dieser Stelle wird hiermit nachgewiesen. Die Planung reagiert auf den Baumbestand mit einer entsprechenden baulichen Ausgestaltung (Aussparungen, Lichtschächte etc.) insbesondere im Erdgeschoss. Berücksichtigt wird in der Planung ein Zugang vom Marienring zum heutigen Spielplatz östlich des Parkdecks. Insgesamt können mit einer solchen Lösung 81 Stellplätze (EG: 36 Plätze, OG: 45 Plätze) geschaffen werden.

Dem Parkdeck weichen müssten die Bäume 1 bis 6 unmittelbar am Marienring, wobei nur der Baum 1 als vital eingestuft wird. Bei den Bäumen 2 bis 5 sorgen die kleinen Baumstandorte für eine verkürzte Reststandzeit, der Baum 6 wird als abgängig eingestuft. Entfernt werden müssten darüber hinaus die Bäume 9 (abgängig) und 16 (vital).

Der vorhandene Spielplatz kann in dieser Variante bestehen bleiben.

2.2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie – Variante 2.2 (ohne Aussparungen im Erdgeschoss)

Verzichtet man auf die Aussparungen im Erdgeschoss, könnten 10 zusätzliche und damit insgesamt 91 Stellplätze geschaffen werden. Allerdings müssten dann auch die Bäume 8, 10 und 11 entfernt werden.

Der vorhandene Spielplatz kann auch in dieser Variante bestehen bleiben.

3. Parkhaus mit außen liegender Rampe – Variante 3

Als Alternative liegt ein Vorentwurf mit einer außen liegenden Rampe vor. Die Rampe liegt auf der Nordseite des Parkhauses und rückt damit sehr nah an die Promenade. Der Vorentwurf geht von drei Ebenen aus, auf diesen drei Ebenen lassen sich 87 Stellplätze schaffen. Grundsätzlich lässt sich das Parkhaus mit weiteren Ebenen nach oben hin erweitern. Nach einer ersten Einschätzung hält die Verwaltung aber maximal 4 Ebene für vertretbar.

Nach einer ersten Einschätzung müssen bei dieser Variante die Bäume 3, 9 bis 13 und 16 sicher entfernt werden. Der Baum 8 liegt unmittelbar an der Parkhauszufahrt und könnte voraussichtlich ebenfalls nicht erhalten werden.

Das Parkhaus beschränkt sich auf den östlichen Teil des heutigen Parkplatzes, eine Bebauung des Restgrundstückes wäre gegebenenfalls denkbar. Diese Fläche könnte alternativ auch für einen Spielplatz genutzt werden. Der vorhandene Spielplatz kann in der bestehenden Fläche nicht erhalten werden.

4. Erweiterung des Parkhauses nach Norden

4.1. Erweiterung des Parkhauses nach Norden – Variante 4.1

Das zuvor Geschriebene zeigt bereits jetzt, dass der Kosten-/Nutzen-Faktor für eine Erweiterung des Parkangebotes an dieser Stelle bei einem weitestgehenden Erhalt der Bäume relativ ungünstig ist. Daher ist zunächst zu entscheiden, wie mit dem vorhandenen Baumbestand umgegangen werden soll. Kommt man zum Schluss, dass eine wirtschaftlich tragbare Erweiterung des Parkangebotes eine größere Priorität besitzt als der Erhalt der Bäume, käme auch eine Erweiterung des Parkhauses in der Variante 2.1 nach Norden in Frage.

Diese Variante hat die Verwaltung auf Grundlage der Variante 2.1 skizziert. Beibehalten wird dabei im Erdgeschoss zunächst die westliche Aussparung, um den stadtbildprägenden Baum Nr. 8 erhalten zu können. Mit ihr könnten gegenüber der Variante 2.1 34 zusätzliche und damit insgesamt 115 Stellplätze geschaffen werden. Weichen müssten im Vergleich zur Variante 2.1 zusätzlich die als vital eingestuften Bäume 10 bis 13.

Für einen Spielplatz bleibt in dieser Variante kein Platz.

4.2. Erweiterung des Parkhauses nach Norden – Variante 4.2 (ohne Aussparungen im Erdgeschoss

Mit dieser Variante könnten insgesamt 121 Stellplätze geschaffen werden. Weichen müsste im Vergleich zur Variante 4.1 zusätzlich der als vital eingestufte Baum 8.

Auch in dieser Variante bleibt für einen Spielplatz kein Platz.

5. Kostensituation

Für die Variante 2.1 hat die PGSJ Planungsgesellschaft eine Grobkostenschätzung erstellt. Demnach belaufen sich die Baukosten netto auf 1,8 Mio. €. Dies gilt zunächst gleichermaßen für die Varianten 2.1 und 2.2. Dabei ist zu beachten, dass es sich zunächst um eine sehr grobe Schätzung handelt. Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist auch eine genauere Kostenschätzung. Diese kann aber erst auf Grundlage einer weiter ausgearbeiteten Planung erfolgen. Um Kostenschätzungen für alle Varianten zu erhalten, müssten diese planerisch

zunächst konkretisiert werden. Dies ist im Leistungsumfang der Beauftragung nicht enthalten und würde den Kostenrahmen für die Planungsleistungen deutlich in die Höhe treiben.

Für die Variante 3 liegt ebenfalls eine Kostenschätzung vor. Diese geht zunächst von einem Kostenvolumen von ca. 1,55 Mio. € (netto) aus. Hinzu kommen Kosten schallabsorbierende Deckenplatten und Fassadenelemente. Die Kosten werden mit ca. 300.000 € angesetzt. Die tatsächlichen Kosten hängen hier stark vom Ergebnis des Lärmgutachtens und der tatsächlichen Fassadengestaltung ab.

Für die Kostenschätzung der Variante 4.1 wird hilfsweise das Verhältnis der der Stellplatzzahlen herangezogen. Mit der Variante 2.1 werden 81 Stellplätze geschaffen, mit der Variante 4.1 115 Stellplätze. Setzt man diese ins Verhältnis, ergeben sich Nettokosten für die Variante 4.1 in Höhe von ca. 2,6 Mio. €. Dieser Kostenansatz wird auch für die Variante 4.2 übernommen.

Die Wirtschaftlichkeit relativiert sich naturgemäß, wenn man die Kosten je neu geschaffenem Stellplatz zugrunde legt.

6. Variantenvergleich

Die Variante 1 als Vorüberlegung der Verwaltung ist durch das Büro PGSJ auf die Realisierbarkeit hin geprüft und weiterentwickelt worden. Die Variante 2.1, in der nicht auf die Bestandsbäume eingegangen wird, ist als Weiterentwicklung der Variante 1 anzusehen. Daher wird auf eine Darstellung der Variante 1 im Variantenvergleich verzichtet.

Variante	Zahl der Stell-plätze	Zugewinn gegenüber Bestand	Vorhandener Spielplatz	Wegfallende Bäume	Kosten netto	Kosten je neu geschaffenem Stellplatz
Bestand	49					
2.1	81	32	Bleibt bestehen	1 bis 6, 9, 16	1.800.000 €	56.250 €
2.2	91	42	Bleibt bestehen	2 bis 6, 8 bis 11, 16	1.800.000 €	42.850 €
3	87	38	Kann auf dem Grund-stück verla-gert werden	3, 8 bis 13, 16	1.850.000 €	48.700 €
4.1	115	66	Spielplatz entfällt	1 bis 6, 9 bis 13, 16	2.600.000 €	39.400 €
4.2	121	72	Spielplatz entfällt	2 bis 6, 8 bis 13, 16	2.600.000 €	36.100 €

Der Wegfall des Spielplatzes bei den Varianten 4.1 und 4.2 soll durch eine Aufwertung des Spielplatzes am Burgring weitestgehend kompensiert werden.

7. Weiteres Verfahren

Nach einer Entscheidung über das weitere Vorgehen sind ein Lärmgutachten und ein Baugrundgutachten einzuholen. Parallel ist ein Bebauungsplan aufzustellen und die Planung des Parkdecks/Parkhauses zu konkretisieren.

Mit den Wirtschaftsbetrieben haben bereits erste Gespräche zur Planung und Errichtung des Parkdecks stattgefunden. Im Falle eines positiven Votums sollen diese Gespräche weiter intensiviert und konkretisiert werden.

Die Bewirtschaftung des Parkdecks soll – analog zu den bestehenden Parkflächen – über Parkscheinautomaten erfolgen. Eine Schranken- oder Zugangsanlage ist aufgrund der Größe

des Parkdecks wirtschaftlich nicht sinnvoll. Für Inhaberinnen und Inhaber eines Bewohnerparkausweises soll es eine Sonderregelung geben.

Die Verwaltung empfiehlt, Variante 4.2 weiterzuverfolgen. Diese Variante weist mit den geringsten Kosten pro neu geschaffenem Stellplatz die höchste Wirtschaftlichkeit auf. Mit 72 zusätzlichen Stellplätzen entstehen ausreichend Kapazitäten, um sowohl künftige Umgestaltungen der umliegenden Straßen zu berücksichtigen als auch ein erweitertes Angebot für Besucherinnen und Besucher der Arztpraxen bereitzustellen. Durch die zentrale, innenstadtnahe Lage des Parkdecks wird der Parksuchverkehr effektiv gebündelt.

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.

	Negativ		Positiv	x	Keine		Keine Angabe möglich

1. *Immer auszufüllen:* Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen des Beschlusses/des berichteten Sachverhalts auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?

Es handelt sich um die Planung einer Baumaßnahme, die zunächst zu negativen Klimaauswirkungen führt. Die Emissionen sind bedingt durch:

- Verbrauch von Energie und Wasser für den Bau
- Beschaffung von Materialien für die Umgestaltung
- Produktion von Müll durch den Ausbau von Altmaterialien
- Anfahrt von Fahrzeugen, Bewegungen auf der Baustelle

Die Kapazitätserweiterung ist ein wichtiger Baustein innerhalb der Maßnahme „E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ des Masterplans Mobilität. Sie schafft die Voraussetzung u.a. für die Aufwertung der innerstädtischen Straßen (und hier insbesondere der Kleinen und der Großen Viehstraße) zu Gemeinschaftsstraßen.

Der Bau eines Parkhauses an dieser Stelle setzt somit neue Rahmenbedingungen für klimaangepasste Mobilitätsräume. Daher kann der Ressourcenverbrauch durch die Baumaßnahme und die zuvor genannten negativen Auswirkungen an dieser Stelle keine Begründung für eine insgesamt negative Klimarelevanz sein.

2. *Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:* Welche weiteren Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht noch nicht berücksichtigt wurden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?

Weitere Optimierungsoptionen werden nicht gesehen.

Anlagen:

01 – Übersicht Parkraumangebot

02 – Bewertung des Baumbestandes

03 – Planung der Verwaltung, Variante 1

04 – Ergebnis der Machbarkeitsstudie, Variante 2.1

05 – Planung mit außen liegender Rampe, Variante 3

06 – Planung mit Erweiterung nach Norden, Variante 4.1