

Fachbereich 60

Verfasser: Holger Ludorf



04.09.2025

Umsetzung Masterplan Mobilität

Maßnahme E1 "Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt"

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

Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

mit dem Schwerpunkt „Verlagerung von Parkplätzen im Straßenraum als Voraussetzung für die Umgestaltung der Innenstadtstraßen zu Gemeinschaftsstraßen“

1. Grundsätzliche Überlegungen / Aktueller Anlass

In seiner Sitzung am 10.07.2025 fasste der Rat der Stadt Coesfeld unter dem TOP 30 „Parkdeck Marienring – Grundsatzentscheidung“, Vorlage: 115/2025 die folgenden Beschlüsse:

- *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.*
- *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 und zudem im Umfeld des Marienwalls weitere adäquate Spielfläche zu schaffen.*

Unmittelbar nach der Ratssitzung regte sich großer Widerstand in der Öffentlichkeit gegen den Bau eines Parkdecks am Marienring. Am 26.08.2025 wurde von den verantwortlichen Vertretern das Bürgerbegehren zur Aufhebung des Grundsatzbeschlusses zum Parkdeck Marienring i. S. d. § 26 Abs. 3 Satz 3 GO NRW eingereicht. Die Fraktionen signalisierten bereits zuvor die Bereitschaft, sich trotz der Ratsbeschlüsse auch noch einmal mit alternativen Überlegungen zu beschäftigen.

Grundlage für die Beschlüsse vom 10.07.2025 sind die zwei Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität

- Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen
- Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Die Straßen in der zentralen Innenstadt sollen zu so genannten Gemeinschaftsstraßen umgestaltet werden. Diese werden geprägt durch eine hohe Aufenthaltsqualität und insgesamt durch eine hohe städtebauliche Qualität auch im Sinne der Klimaanpassung. Sie besitzen einen nahmobilitätsfreundlichen Charakter, fördern die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden und räumen den langsamen Verkehrsteilnehmenden den Vorrang ein.

Um diese Qualitäten umsetzen zu können, wird es unerlässlich sein, Parkplätze aus dem Straßenraum zu verlagern. Die Regeln hierfür sind im Maßnahmensteckbrief E1 und hier insbesondere im Untersteckbrief

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

definiert. Nach jetzigem Kenntnisstand ist dafür eine Kapazitätserweiterung an anderer Stelle erforderlich, um die im Maßnahmensteckbrief definierten Kriterien zu erfüllen. Genauere Aussagen lassen sich erst nach einem Monitoring der Auslastung aller Parkflächen im Einzugsbereich der Innenstadt treffen. Letztmalig wurde die Auslastung im Rahmen des Masterplans Mobilität erfasst (Endbericht Teil I: Zusammenfassung, Anlass, Methodik & Prozess, Bestandsanalyse; Kapitel 6.7 Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr). In der Zwischenzeit wurden aber bereits erste wesentliche Bausteine des Maßnahmensteckbriefes umgesetzt. Hierzu gehören die Vereinheitlichung der Parkgebühren in der Parkzone 1 und die Inbetriebnahme des Parkhauses des Kreises Coesfeld. Insofern kann auf die Zahlen des Masterplans als Grundlage für eine für eine Bewertung nicht mehr zurückgegriffen werden.

Die Erfassung der Parkauslastung ist sehr personal- und damit kostenintensiv. Aufgrund der beschränkten Personalkapazitäten wäre eine externe Beauftragung erforderlich. Finanzmittel für eine solche Untersuchung stehen im Haushalt unter dem Sachkonto 543168 grundsätzlich zur Verfügung. In seiner Sitzung am 30.10.2024 (TOP 6 „Innenstadt-Parken“, Vorlage: 254/2024) beauftragte der Rat allerdings die Verwaltung eine Auflistung zur Darstellung des innerstädtischen Parkraums mittels digitaler Anwendung „City Pilot“ zu erarbeiten und in einer der nächsten Sitzungen inkl. Kostenrahmen vorzustellen. Aktuell läuft eine Markterkundung als Vorbereitung eines politischen Beschlusses und eines anschließenden Vergabeverfahrens. Über ein solches System könnte dauerhaft und lückenlos die Parkraumbelegung der integrierten Parkflächen abgerufen werden. Daher wurde die Beauftragung einer manuellen Erfassung zunächst zurückgestellt.

Die notwendige Kapazitätserweiterung am Marienring wurde für die Vorlage 115/2025 stark vereinfacht alleine anhand der reinen Anzahl der Stellplätze im Straßenraum im Einzugsbereich des Marienrings ermittelt. Damit wird natürlich nur ein sehr kleiner Teil der Innenstadt betrachtet. Außerdem wird dabei nicht nur die tatsächliche Belegung der Stellplätze, sondern auch freie Kapazitäten an anderer Stelle und die Betrachtung unterschiedlicher Nutzergruppen (Bewohner, Besucher und Kunden) außer Acht gelassen.

Um alternative Standorte beurteilen und konkrete Verlagerungsmöglichkeiten untersuchen zu können, ist eine genauere Datengrundlage erforderlich. Dies hat die Verwaltung – auch auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 12.02.2025 (siehe Kapitel 2.1) zum Parkhaus Mittelstraße -zum Anlass genommen, um die Parkraumbelegung noch einmal eingehend zu ermitteln und zu analysieren (siehe Kapitel 3).

2. Geplante Projekte zur Erhöhung der Parkraumkapazitäten

2.1. Entwicklung der heutigen Parkplatzfläche an der Mittelstraße

Am 10.07.2025 fasste der Rat der Stadt Coesfeld den Beschluss, gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der derzeit gültigen Fassung den Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“ auf Grundlage des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) aufzustellen (Vorlage 141/2025).

Auszug aus der Beschlussvorlage:

„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.

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, welche im September 2024 im Ausschuss für Planen und Bauen vorgestellt wurde (siehe Vorlage 227/2024). Es liegen mit der Machbarkeitsstudie zwei Grundsatzvarianten vor, die in sich noch Untervarianten aufweisen.

Nach weiteren Diskussionen beschloss der Rat in seiner Sitzung am 12.02.2025 die Untervariante 1.3 der Machbarkeitsstudie zur Grundlage für das weitere Planvorhaben zu machen (siehe Vorlage 013/2025) und darauf aufbauend das notwendige Planungsrecht zu schaffen. Diese Variante erstreckt sich über die gesamte bestehende Parkplatzfläche und weist 7 Parkebenen mit ca. 170 Stellplätzen auf. Die Ein- und Ausfahrt ist über die Mittelstraße im Westen des Grundstücks an die bestehende Erschließung angebunden.

Über den Parkebenen befinden sich bis zu zwei weitere Geschosse, 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.“

Zuvor hatte der Rat in seiner Sitzung am 12.02.2025 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.“ Gleichzeitig wurde die Verwaltung 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.“

2.2. Bau eines Parkhauses an der Münsterstraße

2.2.1. Rahmenplan

Bereits im Jahr 2021 wurde ein Rahmenplan für den Bereich Münsterstraße entwickelt. Mit der Beschlussvorlage 96/2021 sollte dieser Rahmenplan zur Beratung in die politischen Gremien gebracht werden. Da insbesondere die zukünftige Ausrichtung der Christophorus Kliniken GmbH als wesentlichem Player an diesem Standort völlig unklar war, wurde das Thema von der Tagesordnung genommen.

2.2.2. Bebauungsplan

Ratsbeschluss vom 12.07.2018 (Vorlage 138/2018):

„Es wird beschlossen, gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der zurzeit gültigen Fassung die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 151 „Parkhaus Münsterstraße“ auf der Grundlage des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) durchzuführen.“

Der Übersichtsplan mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans ist als Anlage beigefügt. Im Halbjahresbericht für den FB 60: Produkt 60.01.01 "Stadtentwicklung/Bauleitplanung" (Vorlage 159/2025, Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 26.06.2025) wurde bereits angekündigt, dass sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans auf einen kleineren Bereich reduzieren wird, um ein öffentliches Parkhaus realisieren zu können.

2.2.3. Vorkaufssatzung

Ratsbeschluss vom 27.09.2018 (Vorlage 142/2018):

„Die Satzung zur Begründung eines besonderen gemeindlichen Vorkaufsrechts nach § 25 Abs.1 Nr. 2 BauGB (Vorkaufssatzung) mit der Bezeichnung „Stadt Coesfeld – Parkhaus Münsterstraße“ wird in der als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.

Der Begründung zur Vorkaufssatzung mit der Bezeichnung „Stadt Coesfeld – Parkhaus Münsterstraße“ wird zugestimmt.“

2.2.4. Architektenwettbewerb

Ratsbeschluss vom 19.12.2018 (Vorlage 303/2018):

„Die Durchführung eines Architektenwettbewerbs für das geplante Parkhaus am Standort Münsterstraße wird befürwortet. Ein externes Büro soll mit der Verfahrensbetreuung beauftragt werden.

Der Wettbewerb soll möglichst über die Bäder- und Parkhausgesellschaft durchgeführt werden. Für den Fall, dass dies nicht möglich sein sollte wird beschlossen, dass die für diesen Architektenwettbewerb erforderlichen finanziellen Mittel in Höhe von 57.500 €, vorsorglich in den Haushalt für das Jahr 2019 eingestellt werden sollen.“

2.2.5. Grundstücksverfügbarkeiten

Um den gesamten Bereich entlang der Münsterstraße zwischen Katthagen und Schützenring einer positiven städtebaulichen Entwicklung zuführen zu können, wurden in den vergangenen Jahren Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern im Gebiet geführt. Eine große Anzahl der Verhandlungen konnten zu einem positiven Abschluss gebracht werden. Mit Kaufvertrag vom 11.07.2025 (Grundlage: Ratsbeschluss vom 10.04.2025, Vorlage 85/2025) konnten die letzten Flächen im Eckbereich Münsterstraße/Katthagen nordwestlich des Tankstellengrundstücks erworben werden. Damit stehen der Stadt inzwischen Grundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 2.123 m² für die Entwicklung eines Parkhauses in diesem Bereich zur Verfügung. Ein entsprechender Übersichtsplan ist als Anlage beigefügt.

2.2.6. Planung eines Parkhauses

Im Entwurf des Rahmenplanes wurden ausgehend von den damals bestehenden Flächenverfügbarkeiten für die östliche Seite der Münsterstraße drei Entwicklungsszenarien mit verschiedenen Anordnungsvarianten eines Parkhauses erarbeitet.

Das Entwicklungsszenario I verfolgt dabei bereits die Zielsetzung einer Realisierung des Parkhauses auf den aktuell zur Verfügung stehenden städtischen Grundstücken.

„Erschlossen von der Münsterstraße ist ein drei- bzw.- dreieinhalb-geschossiger Baukörper vorgesehen, dessen Längsachse sich zum Katthagen orientiert. Die Abstandsflächen werden zu den Nachbargrundstücken weitestgehend eingehalten, lediglich im Süden und Osten bestehen Überlagerungen mit den angrenzenden Grundstücken (Tankstelle, Lambertischule). Diese Problematik ließe sich jedoch bauplanungs- bzw. bauordnungsrechtlich ohne Beeinträchtigung der Nutzung der angrenzenden Flächen auflösen.“ (Auszug aus dem Erläuterungsbericht zum Rahmenplan)

Ein Auszug aus dem Erläuterungsbericht zum Entwicklungsszenario I ist als Anlage beigefügt. Für einen Zwischenstand des Rahmenplans wurde auf der Grundlage des Entwicklungsszenario I eine detailliertere Planung entwickelt. Mit einem 4-geschossigen Parkhaus können an dieser Stelle demnach 230 Stellplätze realisiert werden. Gegenüber dem heutigen Bestand mit 175 Stellplätzen bedeutet dies eine Kapazitätserweiterung um 55 Stellplätze. Die Planung ist ebenfalls als Anlage beigefügt.

➤ Kapazitätserweiterung um 55 Stellplätze

2.3. Bau eines Parkhauses auf dem Parkplatz an der Agentur für Arbeit als Alternative für ein Parkdeck am Marienring

In der Diskussion um das Parkdeck am Marienring taucht immer wieder die Frage auf, warum nicht alternativ ein Parkhaus auf dem Parkplatz an der Agentur für Arbeit entwickelt wird. Diese Fläche geriet bereits bei den Überlegungen zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes von 2012 immer wieder in den Fokus. Mit der direkten Anbindung an die Holtwicker Straße bietet sie sehr gute Voraussetzungen für eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs. Die Grundstückstiefe reicht in Verbindung mit den notwendigen Abstandsflächen

zum Gebäude der Agentur für Arbeit nicht für den Idealfall eines Systemparkhauses mit zwei Fahrgassen und jeweils zwei Parkreihen, die auf Halbebenen angeordnet sind aus. Grundsätzlich ist auf dieser Fläche aus Sicht der Verwaltung aber eine reduzierte Variante mit Halbebenen realisierbar. Die Verwaltung hat ein erstes Planungskonzept entwickelt, welches als Anlage 1 beigefügt ist.

Mit einem solchen Parkhaus ließen sich in 8 Halbebenen ca. 244 Stellplätze realisieren. Gegenüber dem heutigen Parkplatz bedeutet dies eine Kapazitätserweiterung um 146 Plätze. Die resultierende Höhe entspräche der Höhe des unmittelbar benachbarten Gebäudes der Agentur für Arbeit und ist somit als städtebaulich verträglich anzusehen. Bei einer Erweiterung nach unten wären weitere Kapazitäten denkbar.

Auch für ein solches Parkdeck müssten Bäume gefällt werden. Wie in dem als Anlage beigefügten Lageplan dargestellt wären dies mindestens 8 Bäume, für drei Bäume kann erst nach einer näheren Untersuchung eine Aussage getroffen werden. Allerdings ließe sich dieser Verlust durch eine städtebaulich sehr attraktive Baumreihe entlang der Holtwickcker Straße ggf. in Verbindung mit einer Fassadenbegrünung mehr als kompensieren. Zusätzlich bietet das Projekt die Möglichkeit, Geh- und Radwege in ausreichender Breite zu schaffen.

Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als Fläche für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB) - Öffentliche Verwaltung dargestellt. Einen Bebauungsplan gibt es an dieser Stelle nicht. In einer Ersteinschätzung, ob das Parkhaus auf Grundlage des § 34 BauGB genehmigt werden könnte, kommt die Verwaltung zum folgenden Ergebnis:

„Der durch die nähere Umgebung vorgegebene Rahmen kann durch das Vorhaben Parkhaus nicht eingehalten werden. Alle weiteren Parameter wie z. B. Erschließung, Rücksichtnahmegebot, sind mit dem Vorhaben Parkhaus einzuhalten.

Allerdings ist für eine Realisierung eines Vorhabens ausnahmsweise und bei vorhandenen atypischen Sonderfällen auch eine Überschreitung dieses Rahmens möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass keine bodenrechtlich beachtlichen Spannungen begründet oder erhöht werden. Das Vorhaben darf keine „Unruhe“ in das Gebiet bringen, das Vorhaben darf keine negative Vorbildwirkung für die Änderung des Umgebungscharakters entfalten.

Ob diese Voraussetzungen durch das geplante Gebäude (Grundfläche 1.800 m², 4 Geschosse, Baudichte 0,53) erfüllbar sind, muss genauer geprüft und entschieden werden. Falls die Prüfung negativ ausfällt, bleibt nur der Weg über die Bauleitplanung.“

Der Grund, warum ein Parkhaus an dieser Stelle nicht weiterverfolgt wurde, war immer die Nutzung als Kirmesstandort. Dabei wurde auch immer mal wieder über eine Verlagerung der Kirmes an einen anderen Standort diskutiert und auch erste Überlegungen für Alternativen angestellt. Letztendlich wurde eine Verlagerung aber verworfen und dann mit dem Einbau einer auf die Kirmesnutzung abgestimmten, herausnehmbaren Beleuchtung letztendlich zunächst auch Fakten geschaffen.

Voraussetzung für die Entwicklung eines Parkhauses an diesem Standort wäre also ein Grundsatzbeschluss des Rates zur Verlagerung oder anderen Ausrichtung der Kirmes.

➤ Kapazitätserweiterung um 146 Stellplätze

3. Analyse der Parkraumbelegung

3.1. Erfassung der Parkraumbelegung

Für den Masterplan Mobilität wurde die Parkraumbelegung an einem Donnerstag und an einem Freitag erfasst. Laut Analyse wird die höchste Auslastung für den Zeitraum zwischen 10:30 und 11 Uhr gemessen. Dementsprechend erfolgte die aktuelle Erfassung am Donnerstag, 28.09.2025 und am Freitag, 29.08.2025 jeweils im Stundenintervall zwischen 10:30 und 12:30 Uhr.

Manuell erfasst wurden die Stellplätze in der im Masterplan Mobilität definierten Parkzone 1 mit Ausnahme der in das Parkleitsystem integrierten Parkeinrichtungen. Durch das Parkleitsystem werden die folgenden Einrichtungen erfasst:

Nr.	Bezeichnung	Art	Anzahl
114	Krankenhaus	Parkhaus	175
74	Marienring	ebenerdiger P.	48
96	Mittelstraße	ebenerdiger P.	96
119	Pfauengasse	ebenerdiger P.	43
120	Davidstraße	ebenerdiger P.	59
131	Markt	Tiefgarage	150
134	Kupferpassage	Tiefgarage	151

Daten für die Belegung der in das Parkleitsystem integrierten Parkeinrichtungen wurden aus einer Langzeituntersuchung der Stadtwerke Coesfeld für das erste Halbjahr 2025 abgeleitet. Um eine Vergleichbarkeit zu der manuellen Erfassung herzustellen, wurden die Daten des Parkleitsystems auch für den 28.08. und den 29.08.2025 ausgewertet.

Zusätzlich wurde die Belegung des in der Zone 2 liegenden, aber unmittelbar an die Zone 1 grenzenden Parkplatzes an der Agentur für Arbeit manuell erfasst. Der ebenfalls in der Zone 2 liegende Parkplatz Nr. 64 „Wiesenstraße“ dient aktuell als Baustelleneinrichtungsfläche und kann daher nicht zum Parken genutzt werden.

Die Anlage 6.1 enthält einen Übersichtsplan aller erfassten Stellplätze, die Anlage 6.2 eine tabellarische Zusammenstellung der manuell erfassten Parkplätze.

3.2. Ergebnisse der Parkraumerfassung

3.2.1. Manuell erfasste Parkplätze

Die Ergebnisse der manuellen Parkraumerfassung sind in der Anlage 7.1 zusammengefasst.

Erfasst wurden insgesamt 648 Parkplätze. Die stärkste Auslastung ergibt sich am 28.08.2025 um 10:30 Uhr. Hier sind insgesamt 526 Parkplätze – unabhängig von der Nutzergruppe – belegt. Das entspricht einer Belegung von 81%.

Nicht alle Parkplätze, deren Belegung manuell erfasst wurde, sollen im ersten Schritt ihrer Funktion als Parkplatz entzogen werden. Hierzu wird im Masterplan Mobilität Folgendes ausgeführt:

„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.“

In der Anlage 7 wurden die Parkplätze, die weiterhin in Betrieb bleiben sollen, grau hinterlegt. In der folgenden Tabelle sind diese Parkplätze gemeinsam mit der aktuellen Belegung am 28.08.2025 um 10:30 Uhr und den daraus resultierenden Kapazitätsreserven dargestellt.

Nr.	Bezeichnung	Art	Anzahl	Belegung	Freie Kapazitäten
40	Agentur für Arbeit	ebenerdiger P.	88	84	4
41	Agentur für Arbeit	ebenerdiger P.	10	7	3
42	Burgring	Parkdeck	32	31	1
43	Burgring	ebenerdiger P.	18	18	0
82	Weberstraße/ Bücherei	ebenerdiger P.	17	17	0
84	Walkenbrückenstr./ Kindergarten	ebenerdiger P.	14	11	3
117b	Kellerstraße	ebenerdiger P.	8	5	3
125	Kapuzinerstraße	ebenerdiger P.	61	27	34
129	Hohe Lucht	ebenerdiger P.	40	32	8

In der Summe sind dies 288 Parkplätze, von denen 232 Plätze und damit 81% belegt waren.

360 Parkplätze liegen unmittelbar im Straßenraum oder grenzen als kleinere Fläche direkt an diesen an. Hiervon waren 294 Plätze und damit 82% belegt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass im heutigen Zustand eine genügend große Kapazitätsreserve vorliegt. Als echte Kapazitätsreserve für die Parkplätze, die auch zukünftig erhalten bleiben, können 34 Plätze auf dem Parkplatz an der Kapuzinerstraße in die weiteren Überlegungen eingeführt werden. Als zusätzliche Reserve stehen die 26 Plätze auf dem Parkplatz an der Wiesenstraße zur Verfügung, wenn dieser zukünftig wieder als Parkplatz genutzt werden kann.

- Kapazitätsreserve 34 Stellplätze, Kapuzinerstraße
- Kapazitätsreserve 26 Stellplätze, Wiesenstraße

3.2.2. Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze innerhalb des Parkleitsystems

Für diese Parkeinrichtungen ergibt sich für den Tag mit den meisten Parkvorgängen im ersten Halbjahr 2025 (Dienstag, 03.06.2025) für den Zeitpunkt mit der größten Auslastung (10:00 Uhr) das in der folgenden Tabelle dargestellte Bild. Dabei ist für die Parkbauten zu unterscheiden in die Anzahl aller Parkplätze und die Anzahl der Parkplätze, die im Parkleitsystem berücksichtigt werden. Die Differenz begründet sich in den zusätzlichen Parkplätzen für Dauerparker (feste Mieter eines Parkplatzes).

Nr.	Bezeichnung	Art	Anzahl	Anzahl im PLS	Belegung	Freie Kapazitäten
114	Krankenhaus	Parkhaus	175	59	59	0
74	Marienring	ebenerdiger P.	48	48	48	0
96	Mittelstraße	ebenerdiger P.	96	96	87	9
119	Pfauengasse	ebenerdiger P.	43	43	38	5
120	Davidstraße	ebenerdiger P.	59	59	49	10
131	Markt	Tiefgarage	150	85	83	2
134	Kupferpassage	Tiefgarage	151	99	37	62

Insgesamt stehen 722 Parkplätze zur Verfügung, davon sind 489 Plätze in das Parkleitsystem integriert. Belegt zum Zeitpunkt der größten Auslastung sind 401 Plätze und damit 82%.

Um eine Vergleichbarkeit zu der manuellen Erfassung herzustellen, wurden die Daten des Parkleitsystems auch für den 28.08. und den 29.08.2025 ausgewertet. Für beide Tage ergibt sich die größte Auslastung am Vormittag um 10:45 Uhr. Die Auslastung für diesen Zeitpunkt ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nr.	Bezeichnung	Anzahl im PLS	Belegung 28.08.2025	Freie Kapazitäten 28.08.2025	Belegung 29.08.2025	Freie Kapazitäten 29.08.2025
114	Krankenhaus	59	58	1	48	11
74	Marienring	48	32	16	33	15
96	Mittelstraße	96	91	5	91	5
119	Pfauengasse	43	37	6	39	4
120	Davidstraße	59	47	12	50	9
131	Markt	85	64	21	80	5
134	Kupferpassage	99	37	62	48	51

Belegt zum Zeitpunkt der größten Auslastung sind 389 Plätze und damit 80%. Damit ergibt sich ein im Verhältnis zur Langzeitauswertung vergleichbares Bild. Auffällig ist hier nur die deutlich größere Anzahl an freien Plätzen auf der Fläche am Marienring. Für die Bewertung wird aber insgesamt auf die Ergebnisse der Langzeituntersuchung zurückgegriffen.

Damit steht auch in den in das Parkleitsystem integrierten Parkeinrichtungen grundsätzlich eine ausreichend große Kapazitätsreserve zur Verfügung.

Als echte Reserve können hier 50 Plätze in der Kupferpassage für die weiteren Überlegung notiert werden.

➤ Kapazitätsreserve 50 Stellplätze, Kupferpassage

4. Verlagerungskonzept

4.1. Einzugsbereiche verschiedener Parkeinrichtungen

Um Verlagerungspotenziale ermitteln zu können, sind zunächst die Einzugsbereiche der verschiedenen, als Ziele einer Verlagerung (hier werden die verlagerten Stellplätze zukünftig angeboten) in Frage kommender Parkeinrichtungen zu ermitteln. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Frage, welche fußläufige Entfernung zwischen den zu verlagernden Stellplätzen und dem Ziel der Verlagerung akzeptiert werden können. Einen Anhaltspunkt liefert hier die am 10.07.2025 vom Rat beschlossene Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld. Hier heißt es im § 5 „Erfüllung der Herstellungspflicht“ unter dem Absatz 2:

„Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern. Größere Entfernungen können bei Gebäuden, die nicht zu Wohnzwecken genutzt werden, akzeptiert werden, wenn durch besondere Maßnahmen der Bauherrschaft ein attraktives Mobilitätsangebot für den Weg zwischen Stellplätzen und Baugrundstück geschaffen wird.“

Zunächst kann also von einer zumutbaren fußläufigen Entfernung von 300 m bei Wohnungen und von 500 m für alle anderen Nutzergruppen (wie hier z.B. Kunden und Besucher der Innenstadt) ausgegangen werden. In der Anlage 8 sind die Einzugsbereiche verschiedener Parkeinrichtungen jeweils mit einer fußläufigen Entfernung von 300 m, 400 m und 500 m abgebildet. Als mögliche Ziele einer Verlagerung wurden zunächst der Parkplatz Mittelstraße, die Tiefgarage unter der Kupferpassage, der Parkplatz an der Kapuzinerstraße, der Parkplatz an der Agentur für Arbeit und das Eckgrundstück Münsterstraße/Kattagen) berücksichtigt. Als zu verlagernde Stellplätze wurden die Stellplätze im Straßenraum und kleine Stellplätze unmittelbar am Straßenrand (z.B. der Stellplatz im Eckbereich Schützenring/Münsterstraße) berücksichtigt. Die Anlage 9 enthält Überlagerungen der Einzugsbereiche für die drei unterschiedlichen fußläufigen Entfernungen, die Anlage 10 eine tabellarische Zusammenstellung, welche Stellplätze welchen Einzugsbereichen zuzuordnen sind.

4.2. Verlagerungskonzept

Für das Verlagerungskonzept wurden die Ergebnisse der Parkraumerfassung für den Zeitpunkt mit der stärksten Auslastung berücksichtigt (28.08.2025, 10:30 Uhr). Diese wurden unter Berücksichtigung der Einzugsbereiche auf die 5 Zielbereiche Mittelstraße, Kupferpassage, Kapuzinerstraße, Agentur für Arbeit und „Am Krankenhaus“ verteilt. Das Ergebnis ist ebenfalls in der Anlage 10 dargestellt. Dabei ergibt sich in der Summe die folgende Zuordnung:

- Mittelstraße: 33 verlagerte Stellplätze
- Kupferpassage: 41 verlagerte Stellplätze bei einer Kapazitätsreserve von 50 Plätzen
- Kapuzinerstraße: 27 verlagerte Stellplätze bei einer Kapazitätsreserve von 34 Plätzen
- Agentur für Arbeit: 125 verlagerte Plätze bei einem möglichen Kapazitätszuwachs von 146 Plätzen
- Am Krankenhaus: 50 verlagerte Stellplätze bei einem möglichen Kapazitätszuwachs von 55 Plätzen

Zusätzlich werden 24 Stellplätze zur Wiesenstraße bei einer aktuellen Kapazitätsreserve von 26 Plätzen verlagert.

Damit ist zunächst nachgewiesen, dass die im Masterplan Mobilität vorgesehene Verlagerung der Stellplätze aus dem Straßenraum erfolgreich umgesetzt werden kann, wenn zuvor die Parkraumkapazitäten an der Mittelstraße, an der Agentur für Arbeit und am Standort „Am Krankenhaus“ wie beschrieben erweitert wurden. Gleichzeitig kann mit der Untersuchung nachgewiesen werden, dass an der Mittelstraße eine Erweiterung der Kapazitäten von ca. 30 Plätzen notwendig wird. Bei den Überlegungen bleibt zunächst außer

Betracht, ob die Stellplätze von Bewohnenden oder von Besuchenden der Innenstadt genutzt wurden. Dies ist legitim, da die Verlagerungen zum überwiegenden Teil ohnehin in einem Einzugsbereich von 300 m erfolgen.

Das Verlagerungskonzept geht davon aus, dass die freien und die neu geschaffenen Kapazitäten fast vollständig für die Verlagerung genutzt werden. Das bedeutet, dass nach der Verlagerung der Stellplätze nahezu keine freien Kapazitäten mehr vorhanden sind. Dies ist aus Sicht der Verwaltung aus verschiedenen Gründen gerechtfertigt:

- Bei allen Betrachtungen wird nur die eine Spitzenstunde der Parkraumauslastung berücksichtigt. Direkt davor oder danach ist die Auslastung bereits sehr viel geringer.
- Die Förderung der Nahmobilität und die Einführung eines Stadtbussystems (On demand-System) wird dazu führen, dass gerade für innerstädtische Fahrten seltener das Auto genutzt wird und damit die Parkraumnachfrage sinken wird.
- Nach der Verlagerung der Parkplätze konzentriert sich das Parkraumangebot auf wenige Standorte. Über das Parkleitsystem kann der Parksuchverkehr dann nachhaltig reduziert werden.
- Die Diskussionen mit Anliegern und verschiedensten Nutzergruppen in den vergangenen Monaten lassen die Notwendigkeit erkennen, einige wenige Parkplätze in den Gemeinschaftsstraßen zu belassen. Diese dienen dann z.B. dem Lieferverkehr, aber auch z.B. dazu, mobilitätseingeschränkte Patienten zur Arztpraxis zu bringen.
- Die Realisierung der Gemeinschaftsstraßen erfolgt nicht in einem Zuge, sondern über einen längeren Zeitraum. Über ein dazwischengeschaltetes Monitoring der jeweils aktuellen Parkraumbelastung können Rückschlüsse auf ggf. notwendige Kapazitätserweiterungen gezogen werden. Hier böte eine elektronische Erfassung der Belegung aller Plätze innerhalb der Zone 1 eine Hilfestellung. Nach Ermittlung der Kosten und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Faktors ist über eine Realisierung zu entscheiden.

Anlagenverzeichnis

Anlage Nr.	Bezeichnung
01	Lageplan „Parkhaus Agentur für Arbeit“
02	Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 151 „Parkhaus Münsterstraße“
03	Lageplan "Städtische Grundstücke im Eckbereich Münsterstraße/Katthagen (ohne Verkehrsflächen)"
04	Auszug Rahmenplan Münsterstraße – Entwicklungsszenario I
05	Lageplan „Parkhaus Münsterstraße“
06.1	Erhebungsumfang - Plan
06.2	Erhebungsumfang - Tabelle
07	Ergebnisse: Manuelle Erfassung der Parkraumbelastung
08.1 bis 08.5	Einzugsbereiche der einzelnen Parkeinrichtungen
09.1 bis 09.3	Einzugsbereiche 300 m, 400 m und 500 m (Überlagerungen)
10	Verlagerungskonzept