

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.01 Stadtplanung

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

70.10 Zentrales Gebäudemanagement

Datum:

30.01.2026

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

10.02.2026

Entscheidung

**Masterplan Mobilität, Maßnahme E1: Bestätigung des Umsetzungsplans für das Parken in der Innenstadt - Antrag der Fraktion Bündnis 90/die Grünen:
Alternativer Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt**

Beschlussvorschlag:

1. Der Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt wird so weiterentwickelt, dass die Verlagerung von Stellplätzen aus dem innerstädtischen Straßenraum unter Nutzung bestehender Parkeinrichtungen sowie des geplanten Parkhauses Münsterstraße erfolgt.
2. Die weitere Verlagerung des Anwohnerparkens wird durch ein Bündel ergänzender organisatorischer und steuernder Maßnahmen ermöglicht.
3. Zur Steuerung der Umsetzung wird ein Monitoring beschlossen. Das geplante Monitoring wird um digitale Parkleitfunktionen ergänzt, die die Verkehrsteilnehmenden über geeignete digitale Anwendungen gezielt zu verfügbaren Parkplätzen führen.

Sachverhalt:

Der Antrag wird gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Coesfeld vorgelegt und ist als Anlage beigefügt. Er wird wie folgt begründet:

„Der vorliegende Umsetzungsplan zeigt, dass im Bestand Parkraumkapazitäten vorhanden sind, die es ermöglichen, in einzelnen ausgewählten Bereichen mit der Verlagerung von Stellplätzen aus dem innerstädtischen Straßenraum zu beginnen. Zusätzliche Parkhausstandorte sind hierfür nicht zwingend erforderlich. Die Verlagerung kann zunächst durch organisatorische Maßnahmen erfolgen und in einem weiteren Schritt unter Nutzung des Parkhauses Münsterstraße fortgeführt werden. Ziel ist eine verlässliche Bereitstellung von Parkraum für alle Nutzergruppen, der kostengünstig organisiert ist und niederschwellig erreichbar bleibt. Die Steuerung soll dazu beitragen, Parkraum zuverlässig bereitzustellen. Die Errichtung weiterer Parkhäuser ist mit Investitions-, Betriebs- und Folgekosten verbunden. Um die geringe Nutzerakzeptanz und die hohen Kosten für Parkhäuser auszugleichen, ist eine intensive Steuerung erforderlich. Vor diesem Hintergrund wird ein Ansatz verfolgt, der vorrangig auf organisatorische Maßnahmen setzt. Diese Maßnahmen zielen auf eine effizientere Nutzung vorhandener Kapazitäten und ermöglichen eine flexible Umsetzung mit geringerem Steuerungsdruck. Da die Umsetzung

kurzfristig beginnen kann, eröffnen sich Möglichkeiten, städtebauliche Aufwertungen im Straßenraum früher zu realisieren. Stellplätze in den Zielgebieten können vorgezogen verlagert und Flächen für Aufenthaltsqualität und Begrünung nutzbar gemacht werden. Die verkehrlichen und städtebaulichen Ziele des Masterplans Mobilität können so schrittweise und ohne zusätzliche bauliche Parkinfrastruktur umgesetzt werden.“

Weitere Informationen können dem als Anlage beigefügten Antrag entnommen werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und damit die oben aufgeführten Beschlussvorschläge abzulehnen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Kurzfristige Möglichkeiten für die Verlagerung von Stellplätzen aus dem Straßenraum ergeben sich durch aktuell freie Kapazitäten auf den Parkplätzen an der Kapuzinerstraße und an der Wiesenstraße sowie in der Garage unter der Kupferpassage. Im Verlagerungskonzept, welches dem mit der Vorlage 213/2025 vorgelegten Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt (im Folgenden: Umsetzungsplan) als Anlage beigefügt wurde, werden damit Verlagerungen für die folgenden Straßenabschnitte aufgefangen (letzte Spalte: Zahl der heute vorhandenen Stellplätze):

102	Jakobiring	Straßenraum	14
103	Jakobiring	ebenerdiger P.	4
105a	Basteiring/Jägerhof	Straßenraum	6
105b	Basteiring	Straßenraum	3
115a	Ritterstraße Haselhoff	Straßenraum	12
115b	Ritterstraße	Straßenraum	28
118	Hinterstraße	Straßenraum	10
126	Köbbinghof	Straßenraum	2
127	Köbbinghof	Straßenraum	4
128	Hohe Lucht	Straßenraum	8
132	Kuchenstraße	Straßenraum	11
136	Rosenstraße	Straßenraum	5
137	Rosenstraße	ebenerdiger P.	14

In dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan sind diese Straßenabschnitte gelb hinterlegt. Unter Nutzung der vorhandenen Parkraumkapazitäten könnten diese Straßenabschnitte kurzfristig zu Gemeinschaftsstraßen umgestaltet werden.

Mit der geplanten Kapazitätserweiterung durch den Neubau des Parkhauses am Krankenhaus ergeben sich weitere Verlagerungspotenziale. Das Verlagerungskonzept sieht die mögliche Verlagerung der Stellplätze aus den folgenden Straßenabschnitten vor:

46	Schützenring	Straßenraum	21
48	Münsterstraße	ebenerdiger P.	8

88	Katthagen	Straßenraum	15
110	B.-v.-Galen-Str.	ebenerdiger P.	8

In dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan sind diese Straßenabschnitte grün hinterlegt. Die Straßenräume (insbesondere Schützenring und Katthagen) könnten mit Inbetriebnahme des neuen Parkhauses Anfang 2029 zu Gemeinschaftsstraßen umgestaltet werden.

Die Zuordnung zwischen zu verlagernden Parkplätzen und auffangenden Parkeinrichtungen erfolgte nicht willkürlich, sondern unter Berücksichtigung der zumutbaren fußläufigen Entfernung. Unter Beachtung dieser Entfernungen ist – allerdings in sehr geringem Umfang - auch eine hiervon abweichende Zuordnung möglich (Beispiel: Verzicht auf die Verlagerung aus den Straßenräumen 115a und 115 b, stattdessen Verlagerung aus den Straßenräumen 93 und 117a/b).

Der Umsetzungsplan weist ansonsten sehr deutlich nach, dass für die Verlagerung weiterer Straßenraumparkplätze aktuell keine Kapazitäten vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere den gesamten nördlichen Teil der Innenstadt. Bevor hier Parkplätze verlagert werden können, sind zuvor die Parkraumkapazitäten zu erweitern. Ein anderes Vorgehen ist aus Sicht der Verwaltung nur möglich, wenn die Prämisse „Zug um Zug“ aus dem Masterplan Mobilität aufgegeben wird. Diese besagt, dass Stellplätze nur dann aufgehoben werden dürfen, wenn sie nicht mehr benötigt werden oder in zumutbarer Entfernung ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen oder geschaffen wurden. Dies gilt gleichermaßen für Besucher-, Kunden- und Anliegerstellplätze.

Ein verändertes Mobilitätsverhalten kann natürlich dazu führen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen sinkt und diese letztendlich nicht mehr benötigt werden. Auch aus diesem Grund definiert der Masterplan das folgende Oberziel: *„Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.“*

Um diese Effekte zu erfassen und Rückschlüsse auf ggf. notwendige Kapazitätserweiterungen ziehen zu können, sehen sowohl der Masterplan Mobilität als auch der Umsetzungsplan ein regelmäßiges Monitoring der jeweils aktuellen Parkraumbelegung vor. Wie im Umsetzungsplan beschrieben, böte eine elektronische Erfassung der Belegung aller Plätze innerhalb der Zone 1 eine Hilfestellung. Ergänzend hierzu wird im Umsetzungsplan ausgeführt:

„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.“

Erste Ergebnisse zeigen allerdings bereits jetzt, dass die Erfassung der Stellplätze im Straßenraum sehr kostenintensiv ist. Dies gilt unabhängig davon, ob die Erfassung mit Einzelplatzsensoren oder mit Überkopfsensoren erfolgt. Aber unabhängig davon, ob das Monitoring elektronisch erfolgen kann oder manuell durchgeführt werden muss, bleibt es ein unverzichtbarer Bestandteil des Umsetzungsplanes für das Parken in der Innenstadt.

Bereits 2025 hat die Stadtverwaltung über Pressearbeit Informationen zur sachgerechten Nutzung vorhandener Garagen geleistet. Diese Pressearbeit wird flankiert von Gesprächen als auch Prüfungen vor Ort seitens des Baukontrolleurs.

Die Einführung kostendeckender Parkausweise für Anwohnerinnen und Anwohner ist im Rahmen einer entsprechenden politischen Willensbildung seitens der Stadt durchführbar.

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. <i>Immer auszufüllen:</i> Was sind die Auswirkungen des Beschlusses/des berichteten Sachverhalts auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?							
<p>Der Beschluss selber löst noch keine Baumaßnahme aus, sondern setzt zunächst nur die Eckpunkte für die weiteren Planungen. In letzter Konsequenz mündet die Planung aber in Baumaßnahmen (Bau von Parkhäusern), die zunächst zu negativen Klimaauswirkungen führen. Die Emissionen sind bedingt durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 <p>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.</p> <p>Der Bau eines Parkhauses 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.</p>							
2. <i>Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:</i> Welche <u>weiteren</u> Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht <u>noch nicht berücksichtigt</u> wurden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?							
Weitere Optimierungsoptionen werden nicht gesehen.							

Anlagen:

01 Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, eingegangen per Mail vom 28.01.2026

02 Übersichtsplan „Verlagerung von Stellplätzen“

