



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 159/2012

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

10.09.2012

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	19.09.2012	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	20.09.2012	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	27.09.2012	Entscheidung

Parkraumkonzept: Umsetzung der Handlungsempfehlungen

Beschlussvorschlag:

1.

Die im Rahmen des Parkraumkonzeptes 2025 formulierten Handlungsempfehlungen sind entsprechend dem als Anlage beigefügten Maßnahmen- und Umsetzungsplan umzusetzen. Die finanziellen Auswirkungen sind im Entwurf des städtischen Haushaltes für das Jahr 2013 darzustellen.

Die finanziellen Auswirkungen für die Umsetzung der Maßnahmen 1a, 5 und 6b sind entsprechend des Maßnahmen- und Umsetzungsplanes rechtzeitig zu ermitteln und im Entwurf des städtischen Haushaltes für das Jahr 2014 darzustellen.

Die Ausgestaltung und die Auswirkungen einer Umsetzung der in der Phase D „Sonstige Maßnahmen“ enthaltenen Handlungsempfehlungen 4, 10a, 10b und 11 sind zunächst entsprechend des Maßnahmen- und Umsetzungsplanes zu untersuchen. Über die Ergebnisse der Untersuchungen ist im Ausschuss zu berichten. Anschließend wird der Rat der Stadt Coesfeld über eine Umsetzung entscheiden.

2.

Das im verkehrlichen Leitbild der Stadt Coesfeld definierte Unterziel „Das Stellplatzangebot ist, wenn eine höhere Nachfrage prognostiziert wird, anzupassen.“ wird dahingehend erweitert, dass bei weiteren städtebaulichen Entwicklungen in besonderem Maße darauf zu achten ist, dass keine öffentlichen Stellplätze verloren gehen und die notwendigen Stellplätze in unmittelbarer Nähe der Entwicklungsmaßnahme geschaffen werden.

Sachverhalt:

Die IPW Ingenieurplanung hat im Herbst 2011 im Auftrag der Stadt Coesfeld die Parkraumbilanz (Parkraumkonzeptes 2025; Teil 1) mit folgenden relevanten Ergebnisse erarbeitet:

- In Coesfeld gibt es in der Summe ein gerade noch ausreichendes Angebot (bei heutiger Nachfrage) an Stellplätzen.
- Insbesondere im Bereich der Innenstadt zu Spitzenzeiten und räumlich begrenzt wurde eine so hohe Auslastung ermittelt, sodass die Qualität bereits als mangelhaft bezeichnet werden muss. Dies betrifft insbesondere die unbewirtschafteten Stellplätze am Rand des Kernbereiches, bei denen vormittags die Auslastung bei ca. 95 % liegt.
- Neben den unbewirtschafteten Stellplätzen sind aber auch attraktiv gelegene Stellplätze an den Parkscheinautomaten sehr stark ausgelastet. Die Auslastung der kostenpflichtigen, ebenerdigen Stellplätze erreicht in Spitzenzeiten Werte zwischen 90 und 100 %, während gleichzeitig die zentral gelegenen Parkbauten (Marktgarage, TG Kupferpassage und Parkdeck Krankenhaus) noch über ausreichend freie Kapazitäten verfügen.
- Da es insbesondere nachmittags in Randbereichen aber noch freie Stellplätze gibt, gleichzeitig aber kostenpflichtige Stellplätze sehr gut ausgelastet sind, ist festzustellen, dass Gebühren bei hoher Lagegunst der Stellplätze die Autofahrer nicht von der Wahl dieser Stellplätze abhalten, die Gebühren also akzeptiert werden.
- Die Nachfrageberechnung für den Prognosefall 2025 ergab in einer Reihe von Bereichen Auslastungen die deutlich mangelhaft sind.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Parkraumbilanz führte die IPW Ingenieurplanung eine Maßnahmenuntersuchung durch, um hieraus konkrete Handlungsvorschläge zur Erreichung der im Verkehrsentwicklungsplan definierten Ziele für den Prognosezeitpunkt 2025 unter Berücksichtigung des Parkraumpotenzials, der Parkraumnachfrage und der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung ableiten zu können. In diesen Prozess wurden Vertreter der Fraktionen, des Stadtmarketing Vereins, der Bäder- u. Parkhausgesellschaft sowie der Verwaltung eingebunden.

Die Untersuchungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Berechnungen auf Basis der Analyseergebnisse und der im Arbeitskreis erarbeiteten Vorgaben ergaben, dass mit einer Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche auch zukünftig eine zufriedenstellende Auslastung der Stellplatzbereiche in der Innenstadt möglich ist.
- Die Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche durch Umsetzung der Stufe 1 aus der Variante 1 erfordert gleichzeitig die Schaffung von rd. 100 zusätzlichen Stellplätzen für Dauerparker (außerhalb der Innenstadt). Sofern der Parkplatz ‚Altes Freibad‘ kurzfristig komplett nicht mehr als öffentlicher Stellplatz verfügbar ist, erhöht sich diese Zahl auf 140 Stellplätze. Die genaue Verteilung und Lage dieser Stellplätze ist dabei im Vorfeld der Umsetzung zu ermitteln.
- Eine vollständige Erweiterung um weitere nicht bewirtschaftete Stellplätze (Stufe 2), verbessert zwar die durchschnittliche maximale Auslastung weiter, erfordert aber zusätzliche Stellplätze für Dauerparker, so dass diese Stufe nicht zur Umsetzung empfohlen wird.
- Zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Regelungen ist die Art der Bewirtschaftung anzupassen. Dadurch kann zugleich auch aus diesem Bereich der geforderte Beitrag zur Haushaltskonsolidierung erbracht werden.

Auf Grundlage der Maßnahmenuntersuchung formuliert das Parkraumkonzept 2025 die folgenden konkreten Handlungsempfehlungen:

1. Im Vorfeld der Erweiterung der Bewirtschaftungszone ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze für Dauerparker außerhalb der Innenstadt (aber noch in einem von Dauerparkern akzeptierten Bereich) erforderlich (ca. 100).

Zur Festlegung geeigneter Bereiche für Dauerparkerstellplätze ist zudem eine vorbereitende differenzierte Befragung in den Stellplatzbereichen, die für eine Umwandlung vorgesehen sind, durchzuführen.

2. Mit einer zusätzlichen Nachfrageerhebung im Norden und Westen der Innenstadt lassen sich dort noch vorhandene freie Kapazitäten ermitteln. Anschließend muss die Festlegung der Anzahl tatsächlich zu schaffender, neuer Stellplätze für Dauerparker (maximal 70) in diesem Bereich erfolgen.
3. Nach Abschluss dieser Vorarbeiten ist die Umsetzung der Variante 1 – Stufe 1 möglich. Dadurch sinkt die maximale Auslastung in der gesamten Innenstadt um 5 % auf ca. 85 %; auch an Markttagen ist dann die Auslastung mit rund 90 % noch im akzeptablen Bereich. Von wenigen kleinen Bereichen abgesehen, können Dauerparker in der Innenstadt nur noch die Parkbauten nutzen.
4. Zur Minimierung des Parksuchverkehrs ist die Ausweisung und Integration einer zusätzlichen Parkroute für die Parkzone IV in die statische Wegweisung empfehlenswert.
5. Ausweisung/Ergänzung der Bewohner-Parkzonen
Durch ein enges Nebeneinander von bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Stellplatzbereichen konnte bislang auf die vollständige Einrichtung von Bewohner-Parkzonen in der Innenstadt verzichtet werden. Die Vereinheitlichung der Bewirtschaftung erfordert hier nun ggf. zusätzliche Bewohnerparkzonen in Anlehnung an die Abgrenzung der Parkzonen.
6. Neben der Umwandlung bisher nicht bewirtschafteter Stellplätze ist auch die Art der Bewirtschaftung bereits heute bewirtschafteter Stellplätze anzupassen. Ein erster Vorschlag für eine mögliche Änderung ist beigefügt. Wesentliche Änderung ist die Umwandlung bisher mit Parkscheibe bewirtschafteter Bereiche in kostenpflichtige Stellplätze (mit Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten). Hiermit wird eine zur Vereinheitlichung der Regelung bei gleichzeitiger Verbesserung des Ertrags erreicht. In diesem Zusammenhang ist dann auch die Beschilderung der Halteverbotszone zu ändern bzw. zu ergänzen/anzupassen.
7. Die heute noch gegenüber den Parkbauten günstigeren Tarife für das Parken im Straßenraum sollten (auf das Niveau der Parkbauten) angeglichen werden. Eine Verkürzung der Höchstparkdauer (für die Stellplätze im Straßenraum) ist aber weder sinnvoll noch zur Schaffung weiterer Stellplätze für Kurzparker (unter 60 Minuten) erforderlich.
8. Die Fokussierung auf Kurzparker macht in jedem Fall eine Intensivierung der Parkraumüberwachung erforderlich. Mit aktuell nur 1,5 Personalstellen kann die zukünftig größere Zahl bewirtschafteter Stellplätze nicht sinnvoll überwacht werden. Hier ist in jedem Fall eine entsprechende Aufstockung des Personals auf mind. 3 Personalstellen zu empfehlen. Diese Maßnahme lässt sich aber durch die höheren Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung bzw. aus einem Plus bei Verwarnungs- und Bußgeldern finanzieren.
9. Das bislang kostenlose Parken in den ersten 15 Minuten in den Parkbauten (Marktgarage und Krankenhaus) soll nicht fortgeführt werden, da sich mit Realisierung der Stufe 1 für Parkbauten eine vermehrte Nutzung durch Dauerparker (> 120 Minuten) ergibt. Kurzparker sollen die Stellplätze im Straßenraum nutzen.
10. Ermittlung der Kosten für ein dynamisches Parkleitsystem und Gegenüberstellung zu den Erlösen aus einer Ausweitung der Bewirtschaftung.

Als zweiten Schritt (nach Einführung eines dynamischen Parkleitsystems):

sind zumindest die größeren Stellplatzbereiche aus der Stufe 1 (Marienring und Kapuzinerstraße) ebenfalls mit Parkscheinen (aber mit Schrankenanlage) zu bewirtschaften. Gegebenenfalls kann der Parkplatz an der Agentur für Arbeit zusätzlich (weil eigentlich zur ‚verworfenen‘ Stufe 2 gehörend) auf Grund seiner Größe und der guten Einbindungsmöglichkeit in ein dynamisches Parkleitsystem bewirtschaftet werden (allerdings für Kurz- und Dauerparker – wie z.B. P Mittelstr.).

11. Im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Bereiches Davidstraße in das Parkleitsystem kann zusätzlich als Option geprüft werden, ob eine Aufstockung des Bereiches wirtschaftlich sinnvoll, finanzierbar und technisch machbar ist.
12. Schließlich kann insbesondere für auswärtige Besucher durch eine Verbesserung bei der Einbindung (Anmeldung) der Parkbauten in moderne Navigationssysteme eine effektivere Lenkung in die Parkbauten erreicht werden.

Über die Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung sowie die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen berichtete Herr von Wittich als Vertreter der IPW Ingenieurplanung detailliert in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 27.06.2012. Zur weiteren Beratung wurde den Fraktionen in der Sitzung je ein gedrucktes Exemplar des Schlussberichtes zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig wurden die Ergebnisse im Internet veröffentlicht. Nach der Ausschusssitzung wurde den Mitgliedern des beteiligten Arbeitskreises, die nicht Mitglied des Ausschusses sind, ebenfalls ein Exemplar des Schlussberichtes mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt. Im Einzelnen betraf dies:

- die Bäder- und Parkhausgesellschaft Coesfeld
- die Ärzteversorgung Westfalen-Lippe
- sowie die Vertreter des Stadtmarketingvereins.

Wesentlicher Teil der Handlungsempfehlungen ist die Bewirtschaftung aller Stellplätze innerhalb des Bewirtschaftungsraumes, der bereits im Parkraumkonzept aus dem Jahr 1997 definiert wurde (Handlungsempfehlung 3, Umsetzung der Variante 1 – Stufe 1). Mit der Umsetzung dieses Teiles der Handlungsempfehlungen werden somit lediglich die bereits durch die politischen Gremien im Rahmen der Aufstellung des Parkraumkonzeptes 1997 festgelegten Maßnahmen vollzogen. In diesem Zusammenhang sei auch noch einmal auf das im verkehrlichen Leitbild der Stadt Coesfeld (VEP 2006) definierte und vom Rat beschlossene Unterziel hingewiesen:

Im Innenstadtbereich ist ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle Nutzergruppen vorzuhalten. Im engeren Innenstadtbereich sind im Wesentlichen Kurzzeitparkplätze sowie Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte bereit zu stellen. Langzeitstellplätze werden überwiegend am Rand der Innenstadt vorgehalten. Die Zuweisung der Stellplätze zu den einzelnen Nutzergruppen erfolgt über eine Bewirtschaftung.

Durch die generelle Bewirtschaftung werden Dauerparker verdrängt. Voraussetzung ist somit die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für Dauerparker außerhalb der Innenstadt (aber noch in einem von Dauerparkern akzeptierten Bereich).

Hiermit in unmittelbarem Zusammenhang steht die Vereinheitlichung der Gebühren für Parken im Straßenraum und den Parkbauten (Handlungsempfehlung 7) sowie die Systematisierung der Bewirtschaftungsform (Handlungsempfehlung 6). Wesentliche Änderung ist die Umwandlung bisher mit Parkscheibe bewirtschafteter Bereiche in kostenpflichtige Stellplätze. Voraussetzung ist die Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten. Neben einer Vereinheitlichung der Regelung führt dies gleichzeitig zu einer weiteren Verbesserung des Ertrages. Eine Verbesserung des Ertrages ist auch erforderlich, um die zusätzlich benötigten kostenfreien Stellplätze für Dauerparker finanzieren zu können. Ein erster Vorschlag für die Anpassung der Bewirtschaftungsform ist Bestandteil des zweiten Teiles des Parkraumkonzeptes (siehe Anlage). Dieser ist noch weiter auszuarbeiten und zu präzisieren.

Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahmen ist die durch das Parkraumkonzept empfohlene Aufstockung des Personals zur Parkraumüberwachung auf mind. 3 Personalstellen (Handlungsempfehlung 8). Dies bedeutet eine Verdoppelung der vorhandenen Personalkapazität. Der Fachbereich Bürgerservice und Ordnung geht davon aus, dass gleichzeitig eine Verdoppelung des Innendienstpersonals erforderlich ist, um die anfallenden Verfahren abwickeln zu können.

Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten ist eine Umsetzung dieser vier Handlungsempfehlungen nicht kurzfristig im nächsten Jahr möglich. Die Umsetzung der Empfehlungen 6 und 7 löst allerdings noch keine Verdrängungseffekte für Dauerparker aus. Hier werden lediglich die Gebührenhöhe sowie die Bewirtschaftungsart für bereits heute bewirtschaftete Plätze angepasst. Die Zahl der Parkmöglichkeiten für Dauerparker im Bewirtschaftungsraum reduziert sich erst mit Umsetzung der Empfehlung 3. Insofern lassen sich diese Empfehlungen losgelöst von den Empfehlungen 1a und 3 vorgezogen umsetzen. Daher schlägt die Verwaltung eine Umsetzung in den folgenden drei Phasen vor

Phase A: Empfehlungen 6a und 7, Umsetzung 2013

Phase B: Empfehlung 1a und 3, Umsetzung bis Ende 2014

Phase C: Empfehlung 8, Umsetzung mit Beginn des dritten Quartals 2014

Zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der Phase B ist die Realisierung der folgenden Handlungsempfehlungen, die in einem entsprechenden zeitlichen Rahmen umzusetzen sind:

- Empfehlungen 1b: vorbereitende, differenzierte Befragung zur Festlegung geeigneter Bereiche für Dauerparkplätze (Umsetzung 2013)
- Empfehlung 2: Zusätzliche Nachfragerhebung im Norden und Westen der Innenstadt zur Ermittlung der dort noch vorhandenen freien Kapazitäten (Umsetzung 2013)
- Empfehlung 5: Ausweisung/Ergänzung der Bewohner-Parkzonen (Umsetzung 2014)
- Empfehlung 6b: Anpassung/Einführung einer Halteverbotszone für die gesamte Innenstadt (Umsetzung 2014)

In dem als Anlage beigefügten Maßnahmen- und Umsetzungsplan ist dies noch einmal anschaulich dargestellt. Die verbleibenden Handlungsempfehlungen werden zur Phase D „Sonstige Maßnahmen“ zusammengefasst. Insbesondere geht es hier um die Optimierung des Parkleitsystems und um Maßnahmen, die hiermit in direktem Zusammenhang stehen (Empfehlungen 4, 10 und 11. Hinzu kommen die Rücknahme des bislang kostenlosen Parkens in den ersten 15 Minuten in den Parkbauten (Empfehlung 9) und die verbesserte Einbindung der Parkbauten in moderne Navigationssysteme (Empfehlung 12). Der zeitliche Rahmen zur Umsetzung der Phase D kann ebenfalls dem Maßnahmen- und Umsetzungsplan entnommen werden. Hierbei ist zu beachten, dass über die Umsetzung der folgenden Handlungsempfehlungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entschieden werden kann:

- Empfehlung 4: Ausweisung und Integration einer zusätzlichen Parkroute für die Parkzone IV in die statische Wegweisung
- Empfehlung 10a: Ermittlung der Kosten für ein dynamisches Parkleitsystem und Gegenüberstellung zu den Erlösen aus einer Ausweitung der Bewirtschaftung
- Empfehlung 10b: Bewirtschaftung der größeren Stellplatzbereiche aus der Stufe 1 (Marienring und Kapuzinerstraße) und ggf. des Parkplatzes an der Agentur für Arbeit (aus der eigentlich verworfenen Stufe 2) mit Parkscheinen

Hier sind zunächst eingehende Untersuchungen erforderlich. Die Untersuchungsergebnisse dienen dem Rat der Stadt Coesfeld als Grundlage für eine spätere Entscheidung über die Umsetzung. Dem zu Folge ist die Umsetzung dieser drei Empfehlungen nicht Bestandteil des aktuellen Beschlussvorschlages.

Die Nr. 2 des Beschlussvorschlages resultiert aus der Feststellung in der Maßnahmenuntersuchung, dass das Angebot an Stellplätzen keine Stellplatzreserven (über die aufgezeigten Prognosen hinaus) mehr enthält. Bei weiteren städtebaulichen Entwicklungen ist deshalb in besonderem Maße darauf zu achten, dass keine öffentlichen Stellplätze verloren gehen. In gleichem Maße ist aber auch darauf zu achten, dass die notwendigen Stellplätze in unmittelbarer Nähe geschaffen werden, um ein Ausweichen auf öffentliche Stellplätze zu verhindern.

Stellungnahmen/Anträge:

- **Antrag der FDP-Fraktion**

Mit Schreiben vom 11.08.2012 hat die FDP-Fraktion einen Antrag zum Thema Parkraum gestellt. Nähere Angaben können der Beschlussvorlage 171/2012 entnommen werden.

- **Stellungnahme des Fachbereiches 70 – Bauen und Umwelt**

Die Forderung, zusätzliche Stellplätze für Dauerparker an verschiedenen Standorten außerhalb des Zentrums auszuweisen, ist Inhalt der Handlungsempfehlung 1 sowie der daraus resultierenden Maßnahme 1a und somit auch des Beschlussvorschlages. Die Bewertung der weiteren Stellungnahmen in Bezug auf die Art der Bewirtschaftung (Parkscheibe/Parkschein), den Einsatz von Parkscheinautomaten mit Lesegeräten für Geldkarten und die Optimierung des Parkleitsystems wird wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses zur Umsetzung der Maßnahmen 3, 4, 6a und 10a sein. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

Weitere Stellungnahmen gingen nicht ein.

Finanzielle Auswirkungen:

- Umsetzung der Phase A (Handlungsempfehlungen 6+7)

Jährliche Mehreinnahmen:	300.177 €
Jährliche Mehrausgaben:	10.281 €
Jährlicher Mehrgewinn:	289.896 €
Einmalige Beschaffungskosten:	42.000 €
Einmalige Montagekosten:	9.000 €

- Umsetzung der Phase B (Handlungsempfehlungen 1a+3)

Jährliche Mehreinnahmen:	80.000 €
Jährliche Mehrausgaben:	1.713 €
Jährlicher Mehrgewinn:	78.287 €
Einmalige Beschaffungskosten:	7.000 €
Einmalige Montagekosten:	1.500 €

- Umsetzung der Phase A+B (Handlungsempfehlungen 6+7+1a+3)

Jährliche Mehreinnahmen:	380.177 €
Jährliche Mehrausgaben:	11.994 €
Jährlicher Mehrgewinn:	368.183 €
Einmalige Beschaffungskosten:	49.000 €
Einmalige Montagekosten:	10.500 €

- Umsetzung der in der Phase B zusätzlich erforderlichen Maßnahmen

- Umsetzung der Handlungsempfehlung 1b

Kosten der Befragung:	4.000 €
-----------------------	---------

- Umsetzung der Handlungsempfehlung 2

Kosten der Nachfrageerhebung:	1.500 €
-------------------------------	---------

- Umsetzung der Handlungsempfehlungen 5+6

Kosten sind im weiteren Verfahren zu ermitteln

- Umsetzung der Phase C (Handlungsempfehlung 8)

Jährliche Personalkosten (siehe Anlage) 130.472 €

In der Kostenzusammenstellung nicht enthalten sind die Kosten für die Beschaffung und Montage der Beschilderung. Diese können erst im Rahmen des aufzustellenden Planungskonzeptes zuverlässig ermittelt werden. Eine Übersicht über die Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der Phasen A und B ist als Anlage beigefügt. Als Maßnahme zur Konsolidierung der Haushaltslage hat der Fachbereich Bauen und Umwelt 130.000 € Mehreinnahmen pro Jahr beginnend mit 2012 durch Anhebung der Parkgebühren und Erschließung bislang nicht bewirtschafteter Flächen angesetzt. Dieser Ansatz wird durch die geplanten Maßnahmen auf Dauer deutlich überschritten. Geht man von einer Umsetzung der Handlungsempfehlung 6 zum 01.04.2013 und der Handlungsempfehlung 7 zum 01.10.2013 aus, ergeben sich für das Jahr 2013 die folgenden Werte:

Mehreinnahmen 2013:	(172.177 € x $\frac{3}{4}$ =)	129.133 €	
	(128.000 € x $\frac{1}{4}$ =)	32.000 €	+
		161.133 €	=
Mehrausgaben 2013:	(10.281 € x $\frac{1}{4}$ =)	2.570 €	-
Mehrgewinn 2013:		<u>158.563 €</u>	=
Einmalige Beschaffungskosten:		42.000 €	

Anlagen:

Maßnahmen- und Umsetzungsplan

Darstellung der Finanziellen Auswirkungen der Umsetzung in den Phasen A und B

Berechnung der Personalkosten

Anlage 5 des zweiten Teils des Parkraumkonzeptes: Änderung der Bewirtschaftung in den Stellplatzbereichen

Stellungnahme des Fachbereiches Bauen und Umwelt