

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
09.03.2016

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	11.05.2016	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	19.05.2016	Entscheidung

Fortschreibung/Weitere Umsetzung des Parkraumkonzeptes

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- die Planungen zur weiteren Umsetzung des Parkraumkonzeptes mit den unter dem Punkt 1.2 beschriebenen Maßgaben weiter voranzutreiben,
- zur Vorbereitung der unter Punkt 2.1 beschriebenen städtebaulichen Entwicklungen die Planungen zur Erweiterung des Stellplatzangebotes für Kurzzeitparker fortzuführen,
- mit der Bäder- und Parkhausgesellschaft den Bau der Parkdecks an der Mittelstraße und am Marienring vorzubereiten und
- die für einen Umbau und anschließende Nutzung als Parkplatz erforderlichen Grundstücksverhandlungen für die im Privateigentum befindliche Fläche an der Davidstraße abzuschließen.

Bei den Planungen zur Erweiterung des Stellplatzangebotes für Kurzzeitparker ist die unter Punkt 2.2.1 beschriebene dezentrale Lösung (Maßnahmenpaket 1) zugrunde zu legen.

Die Planungen umfassen auch die für eine Umsetzung erforderliche Änderung der jeweiligen Bebauungspläne. Diese sind mit entsprechender Priorität in die nächste Überarbeitung der Prioritätenliste aufzunehmen.

Sachverhalt:

1. Umsetzung Parkraumkonzept

1.1 Zusätzlicher Stellplatzbedarf

Am 27.09.2012 hat der Rat die Umsetzung der im Parkraumkonzept formulierten Handlungsempfehlungen beschlossen. Grundidee des Parkraumkonzeptes ist es, das Angebot an Kurzzeitparkplätzen (in der Folge: Kurz-P) in der zentralen Innenstadt insbesondere für Kunden zu erhöhen, ohne große Parkbauten zu realisieren. Dies geschieht durch die Bewirtschaftung aller Parkplätze innerhalb der zentralen Innenstadt. Durch die Einbeziehung der bisher unbewirtschafteten Stellplätze können insgesamt 279 bislang vor allem von

Langzeitparkern (insbesondere Mitarbeitern) belegte Stellplätze (Langzeitstellplätze, in der Folge Lang-P) für Kurzzeitparker verfügbar gemacht werden (Beispiele: Parkplätze Kapuzinerstraße und Marienring). Die Verteilung dieser Parkplätze ist in der Anlage 1 dargestellt.

In der Folge werden die Langzeitparker aus der Innenstadt verdrängt. Um auch dieser Nachfragegruppe weiterhin ein zufriedenstellendes Angebot anbieten zu können, müssen am Rande der Innenstadt neue Stellplätze geschaffen werden. Nach aktualisierter Einschätzung des Fachbereiches 60 sind dort nunmehr 185 Stellplätze für Dauerparker zu schaffen. Dabei sind die Schließung von öffentlichen Parkplätzen am alten Freibad durch den Kreis und die Neuanlage eines Parkplatzes durch Straßen NRW berücksichtigt. Hieraus resultiert die Notwendigkeit, zusätzlich 35 Stellplätze anzubieten. Diese wurden dem südlichen Erweiterungsbereich (Mittelstraße) zugeordnet.

Die Diskrepanz zwischen den Zahlen (279 zusätzliche Kurz-P <> 185 zu schaffende Lang-P) ergibt sich dadurch, dass die unbewirtschafteten Stellplätze auch heute in Teilen von Kurzzeitparkern und Bewohnern genutzt werden.

Die Verortung der zusätzlich zu schaffenden Langzeitstellplätze ergibt sich aus der im Mai 2013 durchgeführten Umfrage unter den Nutzern der heutigen Lang-P (Berichtsvorlage 173/2013, beraten im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 18.09.2013) und einer darauf basierenden aktuellen Einschätzung des Fachbereiches 60. Die Idealverteilung ist in der Anlage 2 dargestellt. Nach Umsetzung dieser beiden Handlungsempfehlungen des Parkraumkonzeptes ist eine ausreichende Anzahl an Kurz- und Lang-P vorhanden.

Stellplatzbedarf gesamt: 185 Stellplätze

1.2 Erweiterung des Stellplatzangebotes

1.2.1 Bereits umgesetzte bzw. in der Umsetzung befindliche Maßnahmen

Erste Maßnahmen zur Schaffung von Lang-P wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich aktuell in der Umsetzung:

- Erweiterung des Parkplatzes Rekener Straße zwischen den Bahngleisen um 20 Stellplätze
- Bau des Parkplatzes an der Rekener Straße westlich der Gleise mit 63 zusätzlichen Stellplätzen für Langzeitparker. Insgesamt werden hier 128 Plätze geschaffen. 65 Plätze dienen aber als Ersatz für heute bestehende Stellplätze oder sind der zukünftigen gewerblichen Nutzung zugeordnet.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 83 Stellplätze

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen erforderlich. Nachdem eine große Anzahl an potenziellen Standorten im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit, die Realisierungschancen, der Verortung im Stadtgebiet und der Anzahl der zu schaffenden Stellplätze geprüft wurde, schlägt die Verwaltung nunmehr das im Folgenden erläuterte Maßnahmenpaket vor. Die Verortung der vorgeschlagenen Erweiterungsmaßnahmen sowie eine Bilanz in Bezug auf die neu zu schaffenden Lang-P ist in der Anlage 3 dargestellt.

1.2.2 Aufstockung des Parkplatzes an der Mittelstraße

Durch den Bau eines Parkdecks mit einer zusätzlichen Ebene können an dieser Stelle 78 zusätzliche Stellplätze für Langzeitparker geschaffen werden. Diese Stellplätze können allerdings nicht kostenlos angeboten werden, da sie sehr zentral liegen und der heute vorhandene Parkplatz bereits kostenpflichtig ist. Auf der Grundlage der Parkraumumfrage konnte ein Teil der fehlenden Dauerparkplätze ursächlich dem Krankenhaus zugeordnet werden. Insofern ist es denkbar, dass die Stellplätze im Rahmen einer Langzeitvermietung in Kooperation mit dem Krankenhaus insbesondere dessen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden.

Die Aufstockung des bestehenden Parkplatzes um eine Etage ist durch den bestehenden Bebauungsplan abgedeckt.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 78 Stellplätze

1.2.3 Fehlende Stellplätze am nördlichen Rand der Innenstadt

Insgesamt können durch die beschriebenen Maßnahmen 161 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Es fehlen somit noch 26 Stellplätze. Ein Blick auf die Idealverteilung zeigt allerdings, dass im Norden eigentlich 61 Stellplätze zu schaffen wären. Die eingehenden Untersuchungen durch den Fachbereich 60 haben aber gezeigt, dass gerade in diesem Bereich keine geeigneten Flächen unmittelbar am Rand der Innenstadt zur Verfügung stehen. Der Suchbereich musste daher ausgeweitet werden. Eine Aufstockung des Parkplatzes am Schulzentrum ist aufgrund der Nutzung der Fahrspuren durch die Schulbusse nicht möglich. Der ehemals geplante Parkplatz vor der Theodor-Heuss-Realschule wurde im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen nicht befürwortet. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Schulzentrums und dem angestrebten „Quartiersbezug“ (Öffnung zur Innenstadt) fällt diese Option nun endgültig weg. Der durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ins Spiel gebrachte Parkplatz in der Wendeanlage an der Neutorstraße kollidiert mit der Funktion der Neutorstraße als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung und sollte aus Sicht der Verwaltung daher nicht weiterverfolgt werden.

In der Sitzung des Arbeitskreises Handel und Gastronomie des Stadtmarketingvereins wurde vorgeschlagen, den Parkplatz nördlich des Konzerttheaters in die Überlegungen einzubeziehen. Die Entfernung z.B. zum Marktplatz beträgt von dort ca. 850 m. Die Einbeziehung dieses Parkplatzes wäre nicht mit weiteren Kosten verbunden. Die Nutzungsüberlagerung (Langzeitparker/Besucher des Konzerttheaters) ist unbedenklich, da die Theatervorstellungen in der Regel außerhalb der üblichen Arbeitszeit stattfinden. Alternativ kommt noch eine Fläche am Buchholzweg in Frage. Die Entfernung zum Marktplatz beträgt hier ca. 650 m. Das entspricht der Entfernung zum Parkplatz am CoeBad, der von Pendlern durchaus angenommen wurde, solange er frei zugänglich war. Zwischen dem Buchholzweg und den Gleisen könnten mit relativ geringem Aufwand Senkrechtstellplätze in ausreichender Anzahl angelegt werden. Denkbar wäre hier ein stufenweiser Ausbau, um zunächst die Akzeptanz zu prüfen. Die BEG wurde wegen Verfügbarkeit der Fläche angefragt. Für die weiteren Betrachtungen wird zunächst eine Anzahl von 25 Stellplätzen angesetzt.

In beiden Fällen ergeben sich auf den ersten Blick für Coesfelder Verhältnisse etwas längere Wege bis in die Innenstadt. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass z.B. der Weg vom Buchholzweg in der Länge exakt dem Weg entspricht, den auch Bahnpendler, die den Haltepunkt am Schulzentrum nutzen, zurücklegen müssen und auch akzeptieren. Insofern vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die Entfernung auch für „Autopendler“ akzeptabel sein sollte. Allerdings hält es die Verwaltung für sinnvoll, die Parkplätze mit einer kleinen Fahrradabstellanlage zu kombinieren, wie sie auch den Bahnpendlern angeboten wird, so dass der Weg z.B. zur Arbeitsstätte problemlos mit dem Fahrrad fortgesetzt werden kann.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 25 Stellplätze

2. Fortschreibung des Parkraumkonzeptes

2.1 Zusätzliche Parkraumnachfrage

Nicht berücksichtigt im Parkraumkonzept ist der zusätzlich Stellplatzbedarf, der durch neue Nutzungen in der Innenstadt induziert wird (z.B. Nachnutzung Postgrundstück, Berkelresidenz) oder der durch die städtebaulich gewünschte Bebauung heutiger Stellplatzanlagen entsteht. Diese zusätzliche Nachfrage erfordert die Errichtung zusätzlicher Kurz-P. Der Bedarf wurde in einer das Parkraumkonzept ergänzenden Studie durch das Büro Ingenieurplanung Wallenhorst ermittelt.

2.1.1 Realisierung der Berkelpromenade als städtebauliche Maßnahme

Durch die Realisierung der Berkelpromenade entfallen auf den bestehenden Parkplätzen an der Davidstraße insgesamt 19 Stellplätze (VR Bank 8 STP, Stadt 6 STP, Dieninshoff 5 STP).

Stellplatzbedarf: 19 Stellplätze

2.1.2 Realisierung der Berkelresidenz, Nachnutzung des Postgrundstückes

Das Postgrundstück an der Davidstraße ist in der Innenstadt die einzige für die Entwicklung von großflächigem Einzelhandel zur Verfügung stehende Fläche. Eine solche Entwicklung ist weiterhin erklärtes städtebauliches Ziel der Stadt Coesfeld und nach Ansicht der Verwaltung auch realistisch umsetzbar, wenn auch u.U. nicht kurzfristig. Insofern ist der dadurch ausgelöste Stellplatzbedarf aber in der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes weiter zu berücksichtigen. Angesetzt wird der durch das Büro Ingenieurplanung Wallenhorst für das Berkelhaus ermittelte Bedarf von 36 Stellplätzen, die nach bisherigen Planungen nicht im Objekt selber untergebracht werden konnten. Im Zuge der Realisierung der Berkelresidenz entsteht ein weiterer Bedarf von 9 Stellplätzen, die nicht im Objekt unterbracht werden können. Unter der Annahme, dass der Mehrverkehr durch weitere Handelsflächen (Berkelhaus) in der Spitzenstunde nur über zusätzliche Stellplätze gedeckt werden kann, empfiehlt das Büro Ingenieurplanung Wallenhorst die Schaffung von insgesamt 50 Stellplätzen.

Der heutige Eigentümer des ehemaligen Postgrundstücks hatte in den Gesprächen mit der Stadt die Auffassung vertreten, dass die zusätzlich erforderlichen Stellplätze nicht unbedingt in der unmittelbaren Nähe geschaffen werden müssten. Wichtig war aus seiner Sicht, dass das Stellplatzangebot in den unmittelbar benachbarten Bereichen nicht reduziert wird. Diesen Ansatz hält die Verwaltung weiterhin für plausibel und hat ihn für die weiteren Betrachtungen daher übernommen.

Stellplatzbedarf: 50 Stellplätze

2.1.3 Bebauung der Grundstücke Kapuzinerstraße und Hohe Lucht

Ziel ist weiter, die Grundstücke im Bereich Kapuzinerstraße und Hohe Lucht, die heute als Stellplätze genutzt werden, für Baulandzwecke bereitzustellen (Rahmenplanung Kapuzinerstraße). Daraus ergibt sich ein weiterer Bedarf von 76 Stellplätzen. Zu beachten ist, dass das Parkraumkonzept für beide Parkplätze eine Bewirtschaftung vorsieht. Insofern sind beide Parkplätze in den weiteren Untersuchungen als Kurzzeitparkplätze zu betrachten, obwohl der Parkplatz an der Kapuzinerstraße heute zumindest teilweise noch unbewirtschaftet ist.

Stellplatzbedarf: 76 Stellplätze

2.2 Erweiterung des Stellplatzangebotes

Das Parkraumangebot ist um insgesamt 145 Stellplätze zu erweitern, damit der durch die oben beschriebenen Entwicklungen ausgelöste Stellplatzbedarf abgedeckt werden kann. Hierfür wurden drei Alternativen untersucht, die im Folgenden erläutert werden:

- Dezentrale Lösung mit Parkdecks an der Mittelstraße und am Marienring
- Bau eines Parkhauses an der Davidstraße
- Bau eines Parkhauses an der Süringstraße

Bei der Bewertung der einzelnen Alternativen ist immer auch die Bebaubarkeit der in der jeweiligen Alternative nicht für die Erweiterung des Parkraumangebotes benötigten Grundstücke zu berücksichtigen, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Die Anlagen 4 bis 6 enthalten eine Bilanz in Bezug auf die neu zu schaffenden Stellplätze sowie eine Übersicht über die zukünftige Anzahl an Stellplätzen für die einzelnen Maßnahmenpakete. Enthalten sind hier jeweils auch die aus der Umsetzung des Parkraumkonzeptes resultierenden Zahlen.

2.2.1 Dezentrale Lösung (Maßnahmenpaket 1)

Die dezentrale Lösung sieht den Umbau des Parkplatzes an der Davidstraße sowie die Aufstockung der Parkplätze an der Mittelstraße und am Marienring vor. Der Bedarf von 145 Stellplätzen wird mit 143 neu geschaffenen Stellplätzen nahezu vollständig gedeckt. Es wird zunächst einmal angenommen, dass die Maßnahmen Marienring und Mittelstraße von der Bäder- und Parkhausgesellschaft durchgeführt werden, die die erforderlichen Grundstücke von der Stadt erwirbt. Die Realisierung durch die Bäder- und Parkhausgesellschaft ist im weiteren Verfahren natürlich von noch zu prüfen.

Diese Lösung bringt einen Verzicht auf eine Bebauung der heutigen Parkplatzflächen an der Davidstraße mit Wohn- und Geschäftshäusern mit sich. Die Erweiterung des Lebensmittelmarktes am Marienring wird mit ihr unterstützt (siehe Punkt 2.2.1.3). Das in der Alternative 2.2.3 für eine Parkhausbebauung genutzte Grundstück an der Süringstraße steht für den Wohnungsbau zur Verfügung.

Aufgrund des dezentralen Parkraumangebotes wird zur Lenkung des Parksuchverkehrs im westlichen Teil des Stadtgebietes ein dynamisches Parkleitsystem erforderlich.

2.2.1.1 Umbau Parkplatz Davidstraße

Der Parkplatz an der Davidstraße kann unter Einbeziehung von Teilen der Straßenfläche so umgestaltet werden, dass dort trotz des Baus der Berkelpromenade wieder nahezu die heute bereits vorhandene Anzahl an Stellplätzen angeboten werden kann. Insgesamt sind dort dann 62 öffentliche Stellplätze vorhanden, die Stellplätze der VR Bank können vollständig ersetzt werden. Für die Stellplatzbilanz wird hier der unter Punkt 2.1.1 ermittelte zusätzliche Bedarf von 19 Stellplätzen angesetzt.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 19 Stellplätze

2.2.1.2 Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße (Parkdeck)

Durch die Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße um eine weitere Ebene können 74 zusätzliche Kurzzeitparkplätze geschaffen werden. Zu beachten ist, dass die Ebene für Kurzzeitparker an der Mittelstraße zusätzlich zur Ebene für Dauerparker realisiert werden muss, die zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes erforderlich wird. Das Parkdeck erhält damit 3 Geschosse, was vom bestehenden Bebauungsplan nicht abgedeckt ist. Somit wird eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Diese ist in der Prioritätenliste des Fachbereiches mit einem Zielhorizont Mitte 2017 ohnehin vorgesehen.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 74 Stellplätze

2.2.1.3 Aufstockung des Parkplatzes Marienring (Parkdeck)

Durch Aufstockung des Parkplatzes Marienring um eine Ebene können 50 zusätzliche Kurzzeitparkplätze geschaffen werden. Auch hier muss zunächst durch einen Bebauungsplan Baurecht geschaffen werden. Insgesamt entstehen am Marienring dann 101 Stellplätze.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 50 Stellplätze

In der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass durch die Erweiterung die Einbeziehung von 33 Stellplätzen, die durch eine Erweiterung des an der Kleinen Viehstraße angesiedelten Lebensmittelmarktes erforderlich werden, möglich wird. In der Folge wurde ein entsprechender Ablösebetrag in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen berücksichtigt. Das Parkraumkonzept sieht eine Bewirtschaftung des Parkplatzes Marienring mittels Parkscheibe vor. In Folge der Kapazitätsausweitung und in Verbindung mit der Erweiterung des Marktes hält die Verwaltung eine Bewirtschaftung über einen Parkscheinautomaten für möglich und sinnvoll. In den Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurde dies ebenfalls berücksichtigt. Somit wird durch dieses Maßnahmenpaket mit der Erweiterung des Lebensmittelmarktes ein wichtiges städtebauliches Ziel unterstützt.

Nach ersten Presseberichten über die Überlegungen der Stadt zur Lösung der Parkproblematik haben sich Anlieger des Marienrings mit einem Schreiben an die Stadt gewandt. Unterzeichnet wurde das Schreiben von 15 Anliegern. Hierin sprechen sich die Anlieger deutlich gegen den Bau eines Parkdecks aus. Näheres kann dem als Anlage 7 beigefügten Schreiben entnommen werden. Die Verwaltung ist sich sehr wohl darüber bewusst, dass es sich am Marienring teilweise um eine schutzwürdige Bebauung handelt. Hier sind die Belange der Anlieger im ohnehin durchzuführenden Bebauungsplanverfahren zu prüfen und gegenüber den öffentlichen Belangen abzuwägen. Das Aufstellungsverfahren könnte 2017 durchgeführt werden. Das Thema Lärmschutz wurde bereits im Vorfeld vorgeprüft. Hier wurde festgestellt, dass keine Überschreitungen der einschlägigen Immissionswerte zu erwarten sind (siehe Punkt 3). Die Auswirkungen auf Zu- und Abfahrtsverkehr und dessen gezielte Lenkung wären im weiteren Verfahren zu untersuchen.

2.2.2 Bau eines Parkhauses an der Davidstraße (Maßnahmenpaket 2)

Alternativ zur dezentralen Lösung kann das Grundstück Davidstraße mit einem Parkhaus bebaut werden. Durch den Bau des Parkhauses entfallen die heute an der Davidstraße vorhandenen 69 Stellplätze (43 Stadt, 26 Dieninghoff) komplett. Hierin enthalten sind bereits die 11 Stellplätze (Stadt 6 STP, Dieninghoff 5 STP), die durch den Bau der Berkelpromenade wegfallen (siehe Punkt 2.1.1). Darüber hinaus sind die 8 wegfallenden Stellplätze der VR Bank zu berücksichtigen.

Zusätzlicher Stellplatzbedarf: 58 Stellplätze

Insgesamt ergibt sich bei dieser Variante also ein erhöhter Bedarf von 203 Stellplätzen. Durch den Bau des Parkhauses würden 208 Kurzzeitstellplätze neu geschaffen. Diese decken den zuvor beschriebenen Bedarf von 203 Stellplätzen ab. Die 77 durch den Bau des Parkhauses wegfallenden Stellplätze werden zukünftig im Parkhaus angeboten. Die unter Punkt 2.2.1.1 beschriebene Umgestaltung des Parkplatzes Davidstraße ist in dieser Alternative nicht zu berücksichtigen. Die verbleibende Reserve von 5 Stellplätzen kann z.B. in Anspruch genommen werden, falls durch die Umgestaltung der Davidstraße oder bei einer etwaigen Öffnung der Süringstraße in beiden Richtungen (Aufhebung der Einbahnstraßenregelung) die heute dort vorhandenen Stellplätze im Straßenraum (6+2 STP) entfallen.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 208 Stellplätze

Diese Lösung bringt automatisch einen Verzicht auf eine Bebauung der heutigen Parkplatzflächen an der Davidstraße mit Wohn- und Geschäftshäusern mit sich. Die Erweiterung des Lebensmittelmarktes am Marienring wird mit ihr nicht unterstützt. Das in der Alternative 2.2.3 für eine Parkhausbebauung genutzte Grundstück an der Süringstraße steht für den Wohnungsbau zur Verfügung.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist nicht erforderlich, da die Stellplätze im Bereich der Davidstraße konzentriert angeboten werden.

2.2.3 Bau eines Parkhauses an der Süringstraße (Maßnahmenpaket 3)

Ebenfalls möglich ist die Errichtung eines Parkhauses an der Süringstraße. Die Überlegungen für ein solches Parkhaus gehen davon aus, dass bis zu 260 Stellplätze geschaffen werden könnten, was aber städtebaulich zu Problemen führen kann (Gebäudehöhe Süringstraße und Kapuzinerstraße). Die weiteren Betrachtungen gehen daher zunächst von 200 Stellplätzen aus. Der Bäder- und Parkhausgesellschaft wurde ein Richtpreis für eine schlüsselfertige Anlage genannt, die von der Bäder- und Parkhausgesellschaft erworben werden könnte.

Zusätzliches Stellplatzangebot: 200 Stellplätze

Mit den 200 Stellplätzen kann nicht nur der Bedarf gedeckt werden, der durch den Bau der Bekelpromenade ausgelöst wird, sondern annähernd der gesamte durch den Wegfall des Parkplatzes an der Davidstraße im Rahmen einer Bebauung ausgelöste Bedarf. In

der Folge kann auf dem ca. 2.300 m² großen Grundstück an der Davidstraße eine Wohnbebauung realisiert werden. Bei einer 4-geschossigen Bauweise könnten z.B. etwa 50 Wohnungen mit 2.200 m² Wohnfläche (ca. 3500 m² BGF) errichtet werden. Eine Finanzierung ist schwierig, da eine Tiefgarage für den zusätzlichen Stellplatzbedarf der Wohnbebauung zu errichten ist. Die Umsetzung dürfte aber noch machbar sein. Die Lage wird als gut geeignet eingeschätzt. Die Bereitstellung des privaten Grundstücks auch für eine Wohn- oder Geschäftsbebauung in Verbindung mit der Realisierung der Berkelpromenade ist besprochen, aber noch nicht abschließend verhandelt worden.

Unter diesen Rahmenbedingungen entspricht der Stellplatzbedarf dann dem unter Punkt 2.2.2 beschriebenen Bedarf von 203 Stellplätzen (145+58 Plätze).

Die Erweiterung des Lebensmittelmarktes am Marienring wird mit dieser Lösung nicht unterstützt. Das Grundstück an der Süringstraße steht automatisch nicht mehr für den Wohnungsbau zur Verfügung. Ein umfassendes dynamisches Parkleitsystem ist nicht erforderlich, da die Stellplätze im Bereich der Süring und Davidstraße konzentriert angeboten werden. Allenfalls ist eine lokale Anzeige wie für Markt- und Krankenhausgarage für die Tiefgarage Kupferpassage und das neue Parkhaus sinnvoll.

3. Lärmschutz

Die Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH hat im Auftrag der Stadt für die 4 möglichen Standorte von Parkbauten an der Süringstraße, der Davidstraße, der Mittelstraße und am Marienring eine Voreinschätzung der lärmtechnischen Auswirkungen vorgenommen und Maßnahmen benannt, die beim Betrieb der öffentlichen Stellplatzanlagen Immissionskonflikte mit der (Wohn)Nachbarschaft vermeiden. Eine konkrete Berechnung der zu erwartenden Geräuschimmissionen war zum jetzt Planungszeitpunkt noch nicht möglich. Zusammenfassend lässt sich jedoch feststellen, dass unter Berücksichtigung der ohnehin vorgesehenen zeitlichen Nutzungsbeschränkungen (keine Nachtnutzung) an allen untersuchten Standorten keine nennenswerten Störungen der Nachbarschaft bzw. keine Überschreitungen der einschlägigen Immissionswerte zu erwarten sind, wenn bestimmte Vorgaben hinsichtlich der Anordnung der Zufahrten und der baulichen Ausführung einzelner Fassaden eingehalten werden.

4. Bewertung der Varianten

Zu unterscheiden ist zunächst in eine Bewertung aus Sicht der Bäder- und Parkhausgesellschaft und in eine Bewertung aus Sicht der Stadt Coesfeld. Während für die Bäder- und Parkhausgesellschaft naturgemäß wirtschaftliche Faktoren im Vordergrund stehen, spielen für die Stadt neben den wirtschaftlichen Faktoren insbesondere auch die städtebaulichen Aspekte eine Rolle. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist zu beachten, dass nicht alleine die Investitionskosten eine Rolle spielen, sondern eine ganze Reihe weiterer Punkte einfließen. Betrachtet wurden die finanziellen Auswirkungen jeweils über einen Zeitraum von 40 Jahren in Form einer Barwertbetrachtung.

4.1 Bäder- und Parkhausgesellschaft

Für die Bäder- und Parkhausgesellschaft sind demnach zu berücksichtigen:

- Baukosten für das jeweilige Parkhaus (Abschreibung, Zins)
- Mehrkosten für Fassaden, die aus Gründen des Lärmschutzes oder aus städtebaulichen Gründen erforderlich werden (Abschreibung, Zins)
- Zukünftige Parkentgelte
- Bewirtschaftungskosten
- Restwert der jeweiligen baulichen Anlage nach 40 Jahren
- Kaufpreis für erforderliche Grundstücke

- Ggf. Erbpachtzinsen für zu nutzende Grundstücke
- Baukostenzuschüsse durch die Stadt in Form von weitergeleiteten Stellplatzablösebeträgen

4.2 Stadt Coesfeld

4.2.1 Städtebauliche Aspekte

Auf Seiten der Stadt spielen zunächst insbesondere städtebauliche Aspekte bei der Bewertung eine entscheidende Rolle. Hier sind zu berücksichtigen:

- a) Freistellung der Grundstücke an der Kapuzinerstraße und der Hohen Lucht für eine Wohnbebauung
- b) Realisierung der Berkelpromenade
- c) Unterstützung einer Investition zur Nachnutzung des Postgeländes

Nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes, wie sie unter dem Punkt 1.2 beschrieben wurde, werden diese drei städtebaulichen Ziele durch alle drei Maßnahmenpakete unterstützt. Leichte Abstriche ergeben sich für das Maßnahmenpaket 1 in Bezug auf das Ziel c) „Unterstützung einer Investition zur Nachnutzung des Postgeländes“, da hier die heute vorhandene Anzahl an Stellplätze auch nach Umgestaltung des Parkplatzes an der Davidstraße nicht in voller Zahl wieder angeboten werden kann. Allerdings ist die Differenz so gering (69 heute vorhandene Stellplätze, 62 zukünftige Stellplätze), dass sie in der Bewertung keine ausschlaggebende Rolle spielen kann.

- d) Konzentration der Stellplätze/Verteilung der Stellplätze in der Innenstadt

Die Maßnahmenpakete 2 und 3 bringen naturgemäß eine größere Konzentration der Stellplätze mit sich. Hier erfolgt eine deutliche Konzentration im Bereich Davidstraße/Süringstraße. Vorteile ergeben sich dadurch insbesondere für die Auffindbarkeit der Stellplätze. Parksuchverkehr kann somit weitestgehend vermieden werden. Aufgrund der dezentralen Anordnung der zusätzlichen Stellplätze im Maßnahmenpaket 1 wird hier in jedem Fall ein dynamisches Parkleitsystem erforderlich, welches die Nutzer in Abhängigkeit von der Stellplatzbelegung zur passenden Parkeinrichtung leitet. Der Parkplatz Marienring fungiert dadurch auch als „Überlauf“ für die Marktgarage und das Parkhaus „Am Krankenhaus“: Die Besucher der zentralen Einrichtungen werden das Parkhaus am Marienring in den meisten Fällen dann nutzen, wenn das Parkleitsystem eine volle Belegung für die beiden zentraler gelegenen Parkbauten anzeigt. Aufgrund der insgesamt relativ geringen Entfernungen in der Coesfelder Innenstadt hält die Verwaltung die dezentrale Anordnung der Stellplätze im Maßnahmenpaket 1 in Verbindung mit einer funktionierenden Parkroute vorteilhaft, da der Parksuchverkehr und der gezielte Anfahrtsverkehr reduziert wird.

Auf der anderen Seite kann eine zu starke Konzentration aber auch Probleme mit sich bringen, z.B. durch eine deutlich steigende Verkehrsbelastung an einzelnen Knotenpunkten. Hier weist das Maßnahmenpaket 1 eine deutlich homogenere Verteilung der neu zu schaffenden Stellplätze auf. Die Auswirkungen eines Parkhauses an der David- bzw. Süringstraße wurden bereits durch die Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft überprüft. Diese vorgeschalteten Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) zeigen zunächst, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte auch nach dem Bau eines Parkhauses gewährleistet werden kann. Erforderlich werden aber deutliche Eingriffe in die bauliche Gestaltung der Verkehrsräume und in die Signalprogramme bis hin zur Aufgabe der Einbahnstraßenregelung in der Süringstraße und ein Verzicht auf das „Rundum-Grün“ für Fußgänger und Radfahrer in den beiden benachbarten Knotenpunkten. Das Büro empfiehlt darüber hinaus in jedem Fall eine Verkehrsflusssimulation zur Beurteilung der echten Leistungsfähigkeit im weiteren Planverfahren, da die Voruntersuchungen gezeigt haben, dass der Unterschied zwischen der rechnerischen Ermittlung und den Ergebnissen der Simulation bis zu zwei Qualitätsstufen betragen kann. Verursacht wird dies insbesondere durch die unmittelbar benachbarten Bahnübergänge. Die

Auswirkungen einer dezentralen Lösung auf das Verkehrsgeschehen wurden bisher noch nicht untersucht. Aufgrund der homogeneren Verteilung ist hier aber zunächst mit weniger Problemen zu rechnen.

Ein Blick auf die zukünftige Verteilung der Stellplätze insgesamt innerhalb der Innenstadt zeigt zunächst eine gleichmäßige Verteilung der Lang-P in allen drei Varianten. Unterschiede zeigen sich naturgemäß bei der Verteilung der Kurzzeitparkplätze. Klare Vorteile für eine der drei Varianten lassen sich aber – auch begründet durch die kurzen Entfernungen innerhalb der Innenstadt - nur schwer begründen. Darstellt sind die Auswirkungen in den Anlagen 4,5 und 6 je Maßnahmenpaket. Mit Umsetzung der Maßnahmenpakete 2 und 3 ergibt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Westen der Stadt:

- 405 (MP2) bzw. 397 (MP3) Kurz-P im Westen +208 (MP2) bzw. +200 (MP3)
- 96 Kurz-P im Süden ±0
- 365 Kurz-P im Osten ±0
- 51 Kurz-P im Norden ±0

Mit Realisierung des Maßnahmenpaketes 1 ergeben sich im Parkraumangebot für den Osten und den Westen keine Veränderungen. Die Erweiterungen erfolgen hier im Norden und im Süden. Insgesamt ergibt sich das folgende Bild:

- 259 Kurz-P im Westen ±0
- 170 Kurz-P im Süden +74
- 365 Kurz-P im Osten ±0
- 101 Kurz-P im Norden +50

Da das östliche und nördliche Zentrum insgesamt über eine größere Anzahl von Einfallstraßen (Holtwicker Straße, Osterwicker Straße, Billerbecker Straße, Daruper Straße) aus angefahren wird, scheint die mit dem Maßnahmenpaket 3 verbundene Konzentration in diesem Bereich durchaus angemessen zu sein.

e) Impulswirkung für die Süringstraße

In diesem Kriterium kann insbesondere das Paket 3 punkten. Es ist zu erwarten, dass die Kundenfrequenz rund um die Süringstraße durch das Parkhaus deutlich ansteigt. Allerdings ist es zwingend erforderlich, dass die Fassade besonders hochwertig und ansprechend gestaltet wird, so dass die positiven Effekte nicht durch eine rein technische Gestaltung und die städtebaulich nicht attraktive Nutzung in der EG Zone wieder aufgehoben werden. Insofern ist hier in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein deutlich erhöhtes Kostenniveau für die Fassade anzusetzen. Im Maßnahmenpaket 2 ergeben sich nur dann positive Effekte, wenn statt des Parkhauses eine Wohnbebauung realisiert wird. Das Paket 1 verhält sich neutral in Bezug auf die Entwicklung der Süringstraße.

f) Aufwertung der Davidstraße

Da im Paket 3 zumindest die städtische Fläche für eine Wohnbebauung genutzt werden kann, ergibt sich bei diesem Paket die deutlichste Aufwertung für die Davidstraße. Ob darüber hinaus eine Aufwertung möglich ist, hängt davon ab, ob der Eigentümer der weiteren Flächen sein Grundstück im Wege der Erbpacht ebenfalls für eine Wohnbebauung in Verbindung mit der Realisierung der Berkelepromenade zur Verfügung stellt.

Im Paket 1 ergibt sich alleine schon durch die Umgestaltung der heutigen Flächen zu einem vernünftig gefassten Parkplatz in Verbindung mit der Berkelepromenade eine gestalterische Aufwertung. Wie sich das Parkhaus an der Davidstraße auf die Attraktivität des städtebaulichen Umfeldes auswirkt, wird ebenfalls entscheidend von der Fassadengestaltung abhängen. Daher ist auch hier ein deutlich erhöhtes Kostenniveau für die Fassade anzusetzen.

- g) Stellplatzangebot Marienring, insbesondere zur Unterstützung einer Erweiterung des Lebensmittelmarktes

Durch die Erweiterung des Parkplatzes am Marienring im Maßnahmenpaket 1 wird die Einbeziehung von 33 Stellplätzen, die durch eine Erweiterung des Lebensmittelmarktes erforderlich werden, möglich. Somit unterstützt nur dieses Maßnahmenpaket die Erweiterung des Lebensmittelmarktes und damit ein wichtiges städtebauliches Ziel für die nordwestliche Innenstadt.

- h) Langfristige Nutzungsperspektive der in der jeweiligen Alternative neu gebauten Parkbauten (nach einer Nutzungsdauer von 40 Jahren)

Zunächst ist festzuhalten, dass eine Prognose zur Parknachfrage in 40 Jahren derzeit nicht verlässlich abgegeben werden kann. Die einschlägige Fachmeinung geht derzeit eher davon aus, dass die Nachfrage nach Parkraum in den nächsten Jahren aufgrund anderer Beförderungsalternativen abnimmt. Für die Bewertung stellt sich die Frage, wie flexibel die neu errichteten Parkbauten nach Ablauf von 40 Jahren genutzt werden können bzw. welche Folgekosten die Nachnutzung bzw. der Abriss verursachen. Bei den Parkdecks im Maßnahmenpaket 1 handelt es sich um Leichtbauten, deren Abriss kein Problem darstellt. Die frei werdenden Grundstücke am Marienring und an der Mittelstraße können dann problemlos anderweitig genutzt werden. Im Maßnahmenpaket 2 muss das Parkhaus an der Davidstraße abgerissen werden, wenn das Erbbaurecht ausläuft. Da es sich hierbei um einen Massivbau handelt, ist mit wesentlich höheren Kosten zu rechnen. Die Nutzungsperspektive für das Parkhaus an der Süringstraße (Maßnahmenpaket 3) ist stark von der zukünftigen Parkraumnachfrage abhängig. Gegebenenfalls ist das Parkhaus abzureißen. Eine anderweitige Nutzung ist ohne hohen finanziellen Einsatz nicht denkbar.

- i) Nutzungsperspektive Davidstraße (nach einer Nutzungsdauer von 40 Jahren)

Das städtische Grundstück bleibt in jedem Fall weiterhin verfügbar. Ob weiterhin ein Parkplatz erforderlich ist, hängt von der zukünftigen Parkraumnachfrage ab. Der Abriss einer Hochbauanlage ist anders als im Maßnahmenpaket 2 nicht erforderlich. Hier würde ggf. der Abriss des Parkhauses an der Davidstraße notwendig, wenn das Erbbaurecht ausläuft. Im Paket 3 ist die Nachnutzung völlig problemlos, weil dort parallel zum Parkhaus an der Süringstraße Wohnungsbau realisiert würde.

- j) Auswirkungen auf das Verkehrssystem

Der Bereich rund um den Gerichtsring ist einer der sensibelsten im Verkehrssystem. Bereits der Verkehrsentwicklungsplan schlug Maßnahmen zur Entlastung der beiden betroffenen Knotenpunkte des Gerichtsringes mit der Borkener und der Rekener Straße vor. In einer Untersuchung der Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Inneren Ring erreicht der Knoten Gerichtsring/Borkener Straße in der Analyse der heutigen Situation nur noch eine mangelhafte, der Knoten Gerichtsring/Rekener Straße eine befriedigende Verkehrsqualität. Allerdings erreicht auch der südlich gelegene Knoten Dülmener Straße/Bahnhofstraße nur eine mangelhafte Verkehrsqualität. Zu den Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen siehe die Ausführungen unter Punkt 4.2.1 d).

4.2.2 Wirtschaftliche Aspekte

Darüber hinaus darf aber auch die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Maßnahmenpakete nicht außer Acht gelassen werden. Auf Seiten der Stadt sind die folgenden wirtschaftlichen Faktoren zu berücksichtigen:

- Baukosten der zu errichtenden Parkplätze
- Baukosten für ein Parkleitsystem
- Betriebskosten für ein Parkleitsystem

- Entfallende Parkentgelte für heute bestehende Parkflächen, die in Zukunft durch die Bäder- und Parkhausgesellschaft bewirtschaftet werden (z.B. Parkplatz Mittelstraße)
- Einnahmen aus Grundstücksverkäufen
- Restwert der jeweiligen baulichen Anlage nach 40 Jahren
- Kaufpreis für erforderliche Grundstücke
- Ggf. Erbpachtzinsen für zu nutzende Grundstücke
- Baukostenzuschüsse durch die Stadt in Form von weitergeleiteten Stellplatzablösebeträgen

Untersucht wurden die finanziellen Auswirkungen für die Stadt durch eine Barwertbetrachtung über einen Zeitraum von 40 Jahren. Zunächst ist festzuhalten, dass keines der neu zu bauenden und in der Zukunft durch die Bäder- und Parkhausgesellschaft bewirtschafteten Parkhäuser bzw. Parkdecks in diesem Zeitraum unter Berücksichtigung sämtlicher Kostenfaktoren wirtschaftlich betrieben werden kann. Der Betrieb der Parkeinrichtungen bleibt also immer ein Zuschussgeschäft. Die Verluste der Bäder- und Parkhausgesellschaft wurden als negative Barwerte in die Barwertbetrachtung der Stadt übernommen, da diese laut Gesellschaftervertrag durch die Stadt auszugleichen sind. Die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Bäder- und Parkhausgesellschaft können in der abschließenden Bewertung daher außer Acht gelassen werden.

In der Barwertbetrachtung wurde vorausgesetzt, dass die Maßnahmen, die für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes erforderlich sind und unter Punkt 1.2 beschrieben wurden, als Voraussetzung für alle weiteren Maßnahmen ebenfalls umgesetzt werden. Der Barwert dieser Maßnahmen ist demnach in der Barwertbetrachtung bereits enthalten. Unter dieser Maßgabe ergeben sich für die Maßnahmenpakete 1 bis 3 einschließlich Umsetzung des Parkraumkonzeptes die folgenden Barwerte:

- Maßnahmenpaket 1: ca. -1 Mio. €
- Maßnahmenpaket 2: ca. -2,5 Mio. €
- Maßnahmenpaket 3: ca. -3 Mio. €

Hierbei kann es sich im jetzigen Planungsstadium nur um eine grobe Schätzung handeln. Aussagekräftig ist allerdings das Verhältnis zwischen den Barwerten für die einzelnen Pakete. Im Verhältnis der Varianten zueinander dürften sich auch bei einem größeren Detaillierungsgrad keine wesentlichen Verschiebungen ergeben.

5. Zusammenfassung

Vorrangig ist die Realisierung weiterer Langzeitparkplätze. Diese sind dezentral anzuordnen. Neben der Maßnahme im Bereich West (Kupferstraße realisiert + 20 STP und Rekener Straße im Bau + 63 STP) sind hierzu Investitionen im Bereich Nordost (z.B. Buchholzweg + 25 STP) und Süd (Mittelstraße + 78 STP) erforderlich.

Mit diesen Maßnahmen wird es möglich, die weitere Stufe der Bewirtschaftung in der Innenstadt umzusetzen. In der Innenstadt stehen dann 279 Kurzzeitparkplätze zusätzlich im Vergleich zu 2012 zur Verfügung.

Um die städtebauliche Entwicklung im Bereich Kapuzinerstraße zu ermöglichen und laufende und künftige Investitionen in der westlichen Innenstadt zu unterstützen (Berkelresidenz, Nachnutzung Post, Berkelpromenade, Umgestaltung oder Bebauung Bereich Davidstraße) sind weitere Investitionen für zusätzliche Kurzzeitparkplätze erforderlich.

Eine dezentrale Anordnung dieser Stellplätze in Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem hat städtebauliche Vorteile gegenüber einer konzentrierten Realisierung in einem Parkhaus, reduziert den Parksuchverkehr, trägt somit auch zur Verkehrsreduzierung in der

Innenstadt und der nordwestlichen Innenstadt bei und ist wirtschaftlich vorteilhaft. Durch die mögliche schrittweise Realisierung und dadurch, dass ebenerdige Stellplätze oder Parkbauten in Leichtbauweise entstehen, wird auch das Risiko einer heute nicht abschätzbaren Veränderung von Mobilitätsverhalten in der Zukunft reduziert.

Aus Sicht der Verwaltung weist keine der beiden anderen beschriebenen Alternativen in der städtebaulichen Bewertung so große Vorteile in Bezug auf eine Impulswirkung für die Innenstadt (Süringstraße) auf, dass sie die Vorteile der dezentralen Lösung aufwiegen würden.

Anlagen:

- Anlage 1: Zusätzliche Kurzzeitparkplätze nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes
- Anlage 2: Idealverteilung der zu schaffenden Langzeitstellplätze
- Anlage 3: Bilanz in Bezug auf die neu zu schaffenden Lang-P
- Anlage 4-6: Bilanz in Bezug auf die neu zu schaffenden Stellplätze/Übersicht über die zukünftige Anzahl an Stellplätzen für die einzelnen Maßnahmenpakete einschließlich Umsetzung des Parkraumkonzeptes
- Anlage 7: Schreiben der Anlieger Marienring vom 29.03.2016