

Sitzungsvorlage Nr. V/2016/0529

Zuständig: Fachbereich Stadtplanung
Verfasser: Walter Fleige



Ahaus, 30.05.2016

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr	22.06.2016	TOP: 4	öffentlich
---	-------------------	---------------	-------------------

Beratungsgegenstand

**Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplans Wallstraße;
Beschluss über die Vorentwurfsvariante**

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr beschließt:

1. Der Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans Wallstraße wird in der Fassung der Variante gebilligt.
2. Als Ersatz für den teilweisen Wegfall von Parkplätzen in der Wallstraße wird die Alternative favorisiert.
3. Durch geeignete Maßnahmen in der Wallstraße soll sichergestellt werden, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich die Innenstadtangente benutzt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - a) auf der Grundlage der beschlossenen Vorentwurfsvariante und
 - b) unter Berücksichtigung der beschlossenen Alternative zur Schaffung von Ersatzparkplätzen für den teilweisen Wegfall von Parkplätzen in der Wallstraßeeinen Entwurf für den städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen.

Sachdarstellung

Das Entwicklungskonzept Innenstadt Ahaus (Stand: 29.09.2010) beschreibt als eines von sechs Schlüsselprojekten die Umgestaltung der Wallstraße.

Abbildung 1: Entwicklungskonzept Innenstadt Ahaus



Quelle: Entwicklungskonzept Innenstadt Ahaus (Stand: 29.09.2010)

Ziel der Maßnahme ist es, die Wallstraße als integralen Bestandteil des Hauptgeschäfts- und Begegnungsbereichs der Stadt zu entwickeln. Wesentliche Voraussetzung für die beabsichtigte Umgestaltung ist die Entlastung der Wallstraße vom (fließenden und ruhenden) Kraftfahrzeugverkehr.

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Z. Zt. dient die Wallstraße ausschließlich als Verkehrsraum. Mittelpunkt ist eine Parkplatzanlage mit ca. 220 Parkplätzen, umlaufend von Straßen umgeben, die ihrerseits im Einbahnverkehr die Erschließung des Parkplatzes sowie der straßenbegleitenden Grundstücke/Bebauung sichern.

Der Parkplatz sichert die kraftfahrzeugfähige Erreichbarkeit des Hauptgeschäftsbereichs, ein Umstand, der gerade in Mittelstädten wie Ahaus wesentlich ist (und bleibt) für eine funktionsfähige Innenstadt. Andererseits behindert der Parkplatz die Entwicklung der Wallstraße als integralen Bestandteil des Hauptgeschäfts- und Begegnungsbereichs. Zum einen steht die als Parkplatz genutzte Fläche für eine städtebauliche Weiterentwicklung des Hauptgeschäfts- und Begegnungsbereichs nicht zur Verfügung, zum anderen behindert die Trennwirkung des Parkplatzes die städtebauliche Anbindung der Flächen westlich der Wallstraße an den Hauptgeschäft- und Begegnungsbereich.

Zur Lösung dieses Nutzungskonflikts kommen folgende Alternativen in Betracht:

1. Städtebauliche Umgestaltung der Wallstraße unter vollständiger Verlagerung des ruhenden Verkehrs
2. Städtebauliche Umgestaltung der Wallstraße unter teilweiser Verlagerung des ruhenden Verkehrs

Favorisiert wird die städtebauliche Umgestaltung der Wallstraße unter teilweiser Verlagerung des ruhenden Verkehrs (Alternative 2). Eine vollständige Verlagerung des ruhenden Verkehrs wäre unter städtebaulichen Gesichtspunkten zwar wünschenswert, ist aber mangels geeigneter Flächen für die ersatzweise Schaffung von Parkraum kaum realisierbar und im Hinblick auf die Ziele, die mit der städtebaulichen Umgestaltung der Wallstraße verbunden sind, auch nicht zwingend erforderlich.

Die städtebauliche Umgestaltung der Wallstraße i. V. m. einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs wird zwangsläufig zu einer Verringerung des Parkraums in der Wallstraße führen. Darüber hinaus wird der verbleibende Parkraum deutlich weniger Parkplätzen Raum bieten, da die gegenwärtige Breite des einzelnen Parkplatzes von 2,20 m nicht mehr heutigen Anforderungen entspricht.

Für den Wegfall dieser Parkplätze muss in geeigneter Form und an geeigneter Stelle (d. h. in akzeptabler, fußläufiger Entfernung zum Hauptgeschäftsbereich) Ersatz geschaffen werden. In diesem Zusammenhang sind drei Alternativen geprüft worden:

1. Errichtung eines Parkhauses/Parkdecks auf dem Rathausparkplatz
2. Errichtung eines Parkhauses an der Straße Stadtwall
3. Errichtung einer Tiefgarage in der Wallstraße

Ergänzend zu der favorisierten Alternative soll mittelfristig auch über eine "Parkplatzintensivierung" auf dem Kirmesplatz nachgedacht werden. Der Kirmesplatz verfügt aktuell über ca. 400 Parkplätze. Nach Lage und Umfang ist der Kirmesplatz die innerstädtische Parkraumreserve. Die intensivere Nutzung des Kirmesplatzes als Parkraum setzt allerdings voraus, dass die Kirmes ganz oder teilweise auf andere innerstädtische Standorte verlegt wird. Nicht nur der innerstädtische Einzelhandel und die innerstädtische Gastronomie, sondern auch die Kirmesbesucher klagen seit Jahren über rückläufige Umsatz- und Besucherzahlen. Eine stärkere räumliche Verzahnung von Kirmes, Krammarkt, Einzelhandel und Gastronomie, wie man sie beispielsweise von der Soester Allerheiligenkirmes kennt, könnte in dieser Situation von gegenseitigem Nutzen sein.

Allgemein ist zur innerstädtischen Parkraumsituation folgendes festzustellen: Die Parkraumanalyse aus dem Jahr 1998¹ weist für die Innenstadt eine Parkplatzreserve von ca. 5 % aus. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Steigerungen bei der Mobilität und der Motorisierung ist davon auszugehen, dass die seinerzeit noch freien Parkplatzkapazitäten bereits ohne weitere städtebauliche Entwicklung zwischenzeitlich ausgeschöpft sind. Die Nutzungsintensivierungen in bzw. am Rande der Innenstadt (Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen) werden eine zusätzliche Nachfrage nach Parkplätzen in allen Bereichen (Kunden/Besucher, Beschäftigte, Bewohner) hervorrufen. Auf Grund der Entwicklungsabsichten in der Innenstadt empfiehlt eine neuere Studie zur innerstädtischen Parkraumsituation² mittel- bis langfristig eine Erweiterung des Parkplatangebotes.

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Nach einer Untersuchung aus dem Jahre 1999 ist ca. 63 % des Kraftfahrzeugverkehrs in der Wallstraße Durchgangsverkehr (Erhebungszeitraum: März 1998). Nur 37 % des Kraftfahrzeugverkehrs nutzt die Wallstraße, um dort zu parken. Dieses Untersuchungsergebnis wird durch die Verkehrsuntersuchung zur Innerstadttangente aus dem Jahre 2012 (Erhebungszeitraum: Juli 2011) tendenziell bestätigt³.

Der Bau der Innerstadttangente parallel zur Wallstraße (ein weiteres Schlüsselprojekt des Entwicklungskonzepts Innenstadt) dient u. a. der Entlastung der Wallstraße vom Durchgangsverkehr. Die Innerstadttangente bezeichnet einen Straßenzug, der westlich der und parallel zur Wallstraße die Straßen Zum Roterling und Wüllener Straße miteinander verbindet:

- Der Straßenabschnitt zwischen Schlossstraße und Wüllener Straße führt über den nördlichen Abschnitt der Frauenstraße und ist bereits vorhanden.
- Für den Straßenabschnitt zwischen den Straßen Zum Roterling und Schlossstraße schafft der Bebauungsplan Nr. 1 Teil 5 - Wallstraße-Südteil - Abschnitt 1 die planungsrechtlichen Voraussetzungen. Der Straßenzug trägt den Straßennamen Stadtwall. Mit der endgültigen Fertigstellung der Straße Stadtwall / Freigabe für den Verkehr wird im Jahre 2018 gerechnet.

Durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen in der Wallstraße soll sichergestellt werden, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich die Innerstadttangente benutzt.

Weitere Anforderungen an die Umgestaltung der Wallstraße

Grundsätzlich wird die Wallstraße auch künftig von Kraftfahrzeugen befahren, allerdings unter geänderten Rahmenbedingungen:

- Der Kraftfahrzeugverkehr wird nicht mehr bevorzugt sein, sondern sich gleichberechtigt mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Radfahrverkehr, den Straßenraum teilen.
- Die Wallstraße wird nicht nur Verkehrsraum sein, der der Erschließung dient, sondern auch städtebaulicher Raum mit vielfältigen Aufenthalts- und Freiraumfunktionen, d. h. verkehrliche und nicht verkehrliche Nutzungsansprüche stehen künftig gleichberechtigt nebeneinander.

Diese veränderten Rahmenbedingungen werden bei der Umgestaltung der Wallstraße berücksichtigt.

¹ Handlungskonzept Innenstadt Ahaus Verkehr/Parken. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von Waning Consult GmbH, Bochum. Projekt-Nr. 932/933. Bochum, März 1999

² Parkraumkonzept Innenstadt Ahaus und Tiefgarage Wallstraße. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum. Projekt-Nr. 0417/0418. Bochum, Juni 2005

³ Städtebauliche Entwicklung der Flächen westlich der Wallstraße in Ahaus. Verkehrsuntersuchung. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum. Projekt-Nr. 1127. Bochum, August 2012

Städtebauliche und verkehrliche Anbindung der Wallstraße an die Umgebung

Neben der Umgestaltung der Wallstraße selber ist auch ihre städtebauliche und verkehrliche Anbindung an die Umgebung Gegenstand der Planung:

- Anbindung der Wallstraße über die Straßen Beckers Brink und Schlossstraße an die Innenstadtangente,
- Anbindung des Rathausplatzes an die Wallstraße unter Berücksichtigung einer baulichen Fassung der Wallstraße an ihrer Südseite, ggf. i. V. m. einer baulichen Fassung des Rathausplatzes an seiner Westseite,
- Anbindung des Straßenzuges Coesfelder Straße/Wallstraße an die Straße Zum Rotering unter Berücksichtigung des Kaufhausneubaus auf dem ehemaligen Gelände Rathaus II/Finanzamt Ahaus (unter dem Titel Arrondierung des Rathausplatzes ein weiteres Schlüsselprojekt des Entwicklungskonzepts Innenstadt),
- Anbindung der Tiefgaragenzufahrt Königstraße unter Berücksichtigung einer baulichen Fassung der Wallstraße an ihrer Nordseite,
- Anbindung des Kulturzentrums (ebenfalls ein Schlüsselprojekt des Entwicklungskonzepts Innenstadt).

Zur Vorbereitung der städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen soll zunächst ein **städtebaulicher Rahmenplan** für die Wallstraße aufgestellt werden, der auf der Grundlage des Entwicklungskonzepts Innenstadt die Zielvorstellungen zur Nutzung, Bebauung, Verkehr/Erschließung und Grünordnung konkretisiert bzw. weiterentwickelt und diese unter Berücksichtigung der skizzierten Anforderungen zu einem räumlichen Gesamtkonzept miteinander verbindet.

Zwischenzeitlich sind in Zusammenarbeit mit dem Büro farwick + grote, Ahaus drei Vorentwurfsvarianten erstellt worden. Für die Berücksichtigung der verkehrlichen Belange zeichnet das Büro ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum verantwortlich.

Die Vorentwurfsvarianten werden in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Budget:	Stadtentwicklungsplanung	09.01
Maßnahme:		

Ergebnisplan:

Pos.	Bezeichnung	Betrag in €
16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	49.497,34

Finanzplan:

Pos.	Bezeichnung	Betrag in €
15	Sonstige Auszahlungen	49.497,34