

Ahaus, 31.05.2017

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr 22.06.2017 TOP Ö 5

Beratungsgegenstand

**Aufstellung eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt;
Erarbeitungsbeschluss**

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr beschließt die Aufstellung eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Leistungen zur Aufstellung des Parkraumkonzepts zu erarbeiten.

Sachdarstellung

Die Funktion und Attraktivität der Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum wird in ländlich gelegenen Mittelzentren wie Ahaus maßgeblich durch ihre Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Voraussetzung ist ein entsprechendes Angebot an Parkmöglichkeiten in ortsüblicher Fußwegeentfernung zu den innerstädtischen Zielen. Andererseits steht das Parken in unmittelbarem Wettbewerb zu anderen, um die knappen Flächen konkurrierenden Nutzungsansprüchen, beispielsweise der Schaffung attraktiver öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, die als weiche Standortfaktoren zunehmend die Funktion und Attraktivität der Innenstadt beeinflussen.

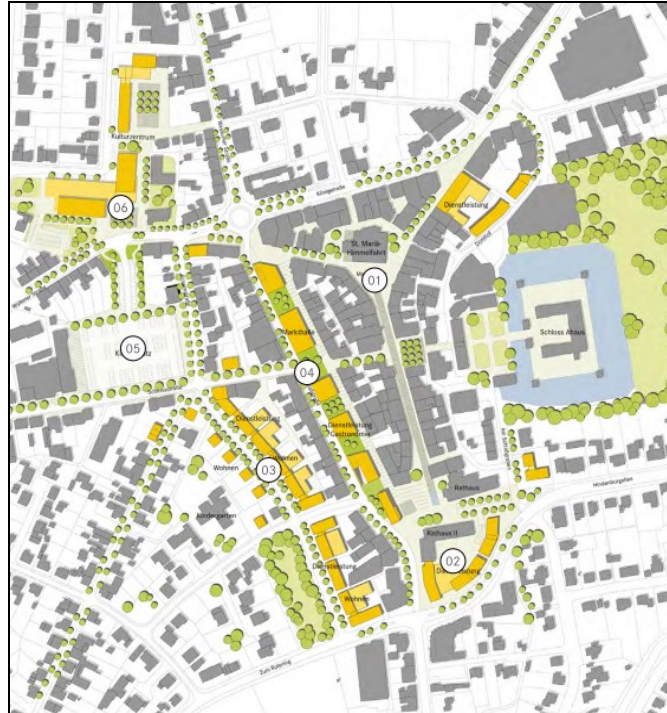
Parkraumkonzepte sollen dazu beitragen, diesen, auf den ersten Blick nicht lösbaren **Konflikt zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungsansprüchen** zu bewältigen und unter Berücksichtigung der einschlägigen Rahmenbedingungen Strategien für eine **städtebaulich verträgliche Parkraumentwicklung** aufzeigen. Gleichzeitig ist ein Parkraumkonzept eine unverzichtbare Voraussetzung für eine sachgerechte **Planung und Bewirtschaftung des Parkraumangebots**.

Die Parkraumanalyse aus dem Jahr 1998 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. Unter Bezugnahme auf die weitere Umsetzung des Entwicklungskonzepts Innenstadt empfiehlt eine neuere Studie zur innerstädtischen Parkraumsituation mittel- bis langfristig eine Erweiterung des Parkraumangebotes¹.

¹ Parkraumkonzept Innenstadt und Tiefgarage Wallstraße. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von ambrosius blanke, Bochum. Projekt-Nr. 0417/0418. Bochum, Juni 2005 (unveröffentlicht)

Konkreter **Anlass** für die Aufstellung eines Parkraumkonzepts ist die geplante **Umgestaltung der Wallstraße**, eines von sechs Schlüsselprojekten des Entwicklungskonzepts Innenstadt Ahaus (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Entwicklungskonzept Innenstadt Ahaus
(Auszug, Stand: 29.09.2010)



Quelle: reicher haase assoziierte gmbh, Aachen

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.

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 anliegenden Baugrundstücke sichern.

Der Parkplatz sichert die kraftfahrzeugfähige Erreichbarkeit des Hauptgeschäftsbereichs, ein Umstand, der gerade in Mittelzentren 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.

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

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 wird u. a. die Errichtung einer Tiefgarage in der Wallstraße diskutiert. Ergänzend dazu soll mittelfristig auch über eine "Parkraumintensivierung" 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.

Darüber hinaus sind **weitere Vorhaben** zu nennen, die sich auf die Parkraumnachfrage bzw. das Parkraumbangebot in der Innenstadt auswirken (siehe Abbildung 2):

Abbildung 2: Übersichtsplan



Quelle: Kreis Borken, Luftbild, eigene Darstellung

1. Umnutzung des Volksbankgeländes

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr hat am 16.03.2017 das Konzept zur Umnutzung des Volksbankgeländes in der Fußgängerzone (Markt 30-32) gebilligt². In dem neuen Wohn- und Geschäftsgebäude sollen ca. 3.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche entstehen. Dem stehen lediglich 37, nicht öffentlich zugängliche Tiefgaragenstellplätze gegenüber.

2. Bau der Innenstadtangente

Der Bau der Innenstadtangente, ebenfalls ein Schlüsselprojekt des Entwicklungskonzepts Innenstadt, schafft die verkehrlichen Voraussetzungen für die Entlastung der Wallstraße vom Durchgangsverkehr. Die Maßnahme ist eine wesentliche Voraussetzung für die beabsichtigte Umgestaltung der Wallstraße als integralen Bestandteil des Hauptgeschäfts- und Begegnungsbereichs.

Andererseits entfällt durch den Bau der Innenstadtangente der Parkplatz am alten Friedhof. Der Parkplatz hat 34 Parkstände. Dem stehen in den Parkbuchten der Innenstadtangente zwischen den Straßen Zum Rotering und Beckers Brink lediglich 8 Parkplätze gegenüber.

3. Errichtung eines Kaufhauses am südlichen Ende des Rathausplatzes

Durch die geplante Errichtung des Kaufhauses entfallen

- der öffentliche Parkplatz Hindenburgallee/Coesfelder Straße mit ca. 43 Parkständen,
- der öffentlich nicht zugängliche Mitarbeiterparkplatz des Rathauses mit 35 Stellplätzen.

Dem stehen gegenüber:

- 122 öffentlich zugängliche private Parkplätze, davon 110 Parkplätze in einer Tiefgarage sowie
- 26 zusätzliche, öffentlich nicht zugängliche Stellplätze auf dem Mitarbeiterparkplatz des Rathauses Am Schlossgraben/Hindenburgallee sowie 5 öffentlich nicht zugängliche Parkplätze für städtische Dienstfahrzeuge.

4. Erweiterung des Rathauses

Durch die Erweiterung des Rathauses sind 18 öffentliche Parkplätze weggefallen. Im Zuge der Neugestaltung des Rathausumfeldes sind 8 neue Parkplätze (ohne die Parkplätze für die städtischen Dienstfahrzeuge) entstanden.

² siehe Niederschrift zu TOP 2 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 16.03.2017 (Sitzungsvorlage V/2016/0661)

5. Sanierung der Parkdecks Am Domhof

Zu dem innerstädtischen Parkplatzangebot zählen auch die Parkdecks Am Domhof am Rande der nordöstlichen Innenstadt mit insgesamt 300 Parkplätzen. Für die Parkdecks sind seinerzeit Teile des Schlossparks aufgegeben worden. Gegenwärtig werden die Parkdecks unter zwei Aspekten diskutiert:

- Die Parkdecks sind Teil des innerstädtischen Parkraumangebots, wobei der Parkdruck hier deutlich geringer ist als in der Wallstraße oder auf dem Kirmesplatz. Ob sich dies durch die Umnutzung des benachbarten Volksbankgeländes ändert bleibt abzuwarten.
- Im Rahmen der Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der nordöstlichen Innenstadt wird auch die kritische Nutzungsbeziehung sowie die negativ geprägte Sichtbeziehung zum Schloss/Schlossgarten thematisiert. Beides wird maßgeblich durch die Parkdecks beeinflusst.

Die Parkdecks müssen innerhalb der nächsten 5 Jahre grundlegend saniert werden. In diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung der v. g. ebenfalls abwägungserheblichen Belange zeichnen sich folgende Lösungsansätze ab:

- Sanierung der Parkdecks (Erhalt des Status Quo),
- Wiederherstellung des Schlossparks in seinen historischen Grenzen/Aufgabe der Parkdecks i. V. m. Ersatzparkplätzen an anderer Stelle,
- Wiederherstellung des Schlossparks in seinen historischen Grenzen i. V. m. einer Tiefgarage unter dem Schlosspark, ggf. i. V. m. Ersatzparkplätzen an anderer Stelle.

Die o. a. städtebaulichen Maßnahmen führen in der Summe zu einer Verringerung des innerstädtischen Parkraumangebotes. Andererseits hängt die Akzeptanz der Maßnahmen maßgeblich davon ab, ob es gelingt, die mit den Maßnahmen einhergehende Verringerung des innerstädtischen Parkraumangebotes in geeigneter Form zu kompensieren, ohne

- die bislang gute Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV zu verschlechtern oder
- die von Parkraumrestriktionen Betroffenen auf Nachbargebiete zu verdrängen.

Dabei wird davon ausgegangen, dass öffentliche Verkehrsmittel in einer ländlichen Flächengemeinde wie Ahaus auf absehbare Zeit keinen nennenswerten Beitrag zur Verminderung des innerstädtischen Parkdrucks leisten können.

Neben den üblichen Aussagen eines Parkraumkonzepts, insbesondere

- zum innerstädtischen Parkraumangebot,
- zur Bewirtschaftung dieses Angebotes (Parkgebühren, Parkdauerbegrenzung, Sonderparkberechtigungen für bestimmte Nutzergruppen, usw.) und
- zur Lenkung des Parksuchverkehrs (Parkleitsystem)

soll das Parkraumkonzept schwerpunktmäßig Aussagen dazu machen, welche Maßnahmen am ehesten geeignet erscheinen, die zu erwartende Verringerung des innerstädtischen Parkraumangebotes zu kompensieren. Dazu zählt auch eine Überprüfung der Geldbeträge für die Ablösung der Stellplatzpflicht. Nach § 2 der Satzung beträgt der Geldbetrag in der Gebietszone I (Innenstadt) 6.235,00 €, in der Gebietszone II (übriges Stadtgebiet) 2.594,00 €. ³

³ Satzung der Stadt Ahaus über die Festsetzung der Gebietszonen, die Festlegung des vom-Hundert-Satzes und die Höhe des Geldbetrags nach § 51 (5) Landesbauordnung NRW vom 27.06.2008

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Der Entwurf des Parkraumkonzepts soll, in Anlehnung an die Regelungen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Rahmen der Bauleitplanung, öffentlich zur Diskussion gestellt werden.

Beschluss über das Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept soll abschließend vom Rat der Stadt als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 (6) Nr. 11 BauGB beschlossen werden.

Zeitplan

Für die Bearbeitung der Leistungen ist ein Zeitraum von 6 bis 9 Monaten vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja

☐ Nein

Anlagen

- keine -