

Bereich Tiefbau
Az: 66
Datum: 12.11.2002

2002/333
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 1 (Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Sport und Kultur)	03.12.2002	
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	04.12.2002	
Haupt- und Finanzausschuss	10.12.2002	

Betreff

Nutzungs- und Parkierungskonzept Altstadt unter besonderer Betrachtung des Altstadtkerns/Bereich Marktplatz

Finanzielle Auswirkungen ☒ keine haushaltsmäßige Berührung ☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt	Haushaltsstelle(n): Gesamtkosten der Maßnahme: ggf. Höhe des Zuschusses %=
---	---

Beschlussvorschlag

1. In Umsetzung des Handlungs- und Marketingkonzeptes Altstadt soll durch Neugestaltung des Marktplatzes bei Aufgabe eines wesentlichen Teiles der dortigen Stellplätze eine neue urbane Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Für die wegfallenden Stellplätze ist ein für diesen Kernbereich geeigneter Ersatz zu schaffen, der ein bedarfsgerechtes Erweiterungsangebot einschließen soll.
2. Eine Tiefgarage unter dem Marktplatz wird aufgrund des vorliegenden Gutachtens der Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologie nicht weiterverfolgt.
3. Stattdessen ist der Vorschlag des Gutachters, eine unterirdische Parkieranlage im Bereich Viehmarkt zwischen den Straßen Am Stadtgarten und An der Freiheit zu errichten, im Zusammenhang mit hier erwarteter Investorentätigkeit weiterzuverfolgen.
4. Auf Grundlage des GIVT-Gutachtens erarbeitet die Verwaltung bis zur nächsten Ausschußsitzung ein neues Parkraumbewirtschaftungskonzept zunächst für die vorhandene Situation.

Kruse
Bürgermeister

Dobrindt
Techn. Beigeordneter

Eckhardt
Beigeordneter

Sachverhalt

In den Jahren 1999 und 2000 wurde im Auftrag der Stadt von der Fa. ECON-Consult ein Handlungs- und Marketingkonzept für die Altstadt von Castrop-Rauxel erarbeitet. Unter Beteiligung von Politik, Verwaltung, Bürgerschaft Kaufmannschaft und sonstigen interessierten Gruppierungen wurden in einer Reihe von Leitprojekten konkrete Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, oder empfohlen, dazu weitere Untersuchungen anzustellen.

Das Konzept wurde am 20. Juni 2000 vom Haupt- und Finanzausschuß zur Kenntnis genommen und mündete in einem Beschluß kurzfristig zu realisierender Maßnahmen (z. B. Ausbau Parkplatz Viehmarkt, Drehung der Einbahnstraße Viktoriastraße, Öffnung Widumer Straße zur Mühlenstraße) und den Auftrag an die Verwaltung, u.a. eine Tiefgarage Marktplatz bzw. Busbahnhof zu prüfen und Möglichkeiten und Voraussetzungen für die übrigen in Leitprojekten gebündelten Einzelvorschläge abzuklären.

Die jetzt formulierten Beschlußvorschläge ergeben sich aus den Schlußfolgerungen eines verkehrstechnischen Gutachtens zur Tiefgarage Marktplatz (siehe Anlage/Kurzfassung), wobei neben den Standorten Marktplatz und Bunker am Busbahnhof zusätzlich die Standorte Viehmarkt und Bennertor mit in die Überlegungen einfließen. Hierin wird sehr aussagekräftig von einer Gesamtparkraumanalyse der Altstadt ausgegangen. Jetzige und künftige Erfordernisse werden ermittelt und Handlungsempfehlungen aus stadtfunktionalen, verkehrslogistischen und wirtschaftlichen Betrachtungen heraus vorgeschlagen und überzeugend dargestellt und begründet.

Zusätzlich zu den Ergebnissen des GIVT-Gutachtens haben die in verschiedenen Leitprojekten des Handlungs- und Marketingkonzeptes Altstadt formulierten Vorschläge

- „Passage Mühlenhof/Mühlengasse – Marktplatz“
- „Funktions- und Gestaltungskonzept Marktplatz“ und
- „Städtebauliche Überplanung des Baublocks An der Freiheit/Am Stadtgarten unter Einbeziehung des Viehmarktes“

Einfluß auf die Beschlußvorschläge gehabt.

Sowohl die Passage vom Mühlenhof zum Marktplatz, als auch das Bedürfnis nach einer geänderten Gestaltung der Marktplatzfläche mit verbesserter Aufenthaltsqualität, verlangen nach einer Verlagerung, zumindest eines größeren Anteils des ruhenden Verkehrs von der Marktplatzfläche. Die Idee einer Überplanung des Baublocks An der Freiheit/Am Stadtgarten einschließlich der Fläche Viehmarkt (oder eines Teiles davon) läßt sich gut mit dem Vorschlag einer Tiefgarage an dieser Stelle kombinieren. Damit wären gute Voraussetzungen für eine Investorentätigkeit an der Gesamtfläche gegeben, die auch den grundlegenden Bedarf einer größeren Stellplatzanlage in unmittelbarer Marktnähe voll mit abdecken könnte.

Auf die Problematik der Altstadtkirmes, die bei Bebauung des Viehmarktes in der heutigen Form nicht aufrechterhalten bleiben könnte, sei an dieser Stelle verwiesen.

Für eine mit Privatinvestitionen errichtete Tiefgarage wäre natürlich eine Kostenpflicht zum wirtschaftlichen Betrieb unumgänglich. Benachbarte kostenfreie Parkplätze würden demnach einen rentierlichen Betrieb und damit die Gesamtinvestition konterkarieren. Aus diesem Grund wäre für ein solches Vorhaben ein damit verträgliches Parkraumbewirtschaftungskonzept zwingende Voraussetzung.

Unabhängig davon sollten aber auch für den heutigen Zustand Änderungen in der Bewirtschaftung vorgenommen werden, um Langzeitparker aus dem Kernbereich zu verdrängen und damit zusätzlich Parkplätze für Kunden der Altstadt bereitzustellen. Dies könnte in einer ersten Stufe unabhängig von der künftigen Realisierung einer Tiefgarage geschehen.

Projekt:
Tiefgarage
unter dem Marktplatz von Castrop-Rauxel



Verkehrstechnisches Gutachten

– Kurzfassung –

September 2002

Projekt: **Tiefgarage unter dem Marktplatz von Castrop-Rauxel**
Verkehrstechnisches
Gutachten

Kurzfassung -

Auftraggeber: GeWo Gesellschaft für Wohnungs-
und Städtebau mbH
Bahnhofstraße 12

44575 Castrop-Rauxel

Stand: 16. September 2002

Bearbeiter: Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. I. Kosarev
Dipl.-Ing. B. Zeckzer
Beate Pachaly
Kerstin Stens

Erstellt durch: GIVT mbH
Blankenburger Pflasterweg 102
D - 13129 Berlin
Tel.: (0 30) 47 49 98-0
Fax: (0 30) 47 49 98-49
E-mail: verkehr@givt.de

Dr.-Ing. habil. Ilja Irmscher
Geschäftsführer

1 Aufgabenstellung

Der Schwerpunkt des Funktions- und Gestaltungskonzeptes für den Marktplatz im Handlungs- und Marketingkonzept für die Altstadt bildet die Verkehrsfreilegung des Platzes. In diesem Zusammenhang sind folgende Fragestellungen zu beantworten:

- Ist es verkehrlich sinnvoll und notwendig sowie technisch machbar die wegfallenden Stellplätze auf der Platzoberfläche durch die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Marktplatz zu ersetzen?
- Können weitere Standorte zur Deckung des Stellplatzbedarfs im Marktbereich einbezogen werden?

Zur Beantwortung dieser Fragenkomplexe wurde eine Analyse der bestehenden und eine Prognose der erwarteten Parkraumsituation vorgenommen. Daraus ließen sich Anforderungen an das zukünftige Parkraumkonzept ableiten, die u. a. durch Erweiterungsmaßnahmen umgesetzt werden können. Diese Maßnahmen wurden bewertet und Entscheidungsempfehlungen untersetzt.

2 Parkraumbilanz

2.1 Status-Quo

- Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bezogen auf die gesamte Altstadt (das Untersuchungsgebiet) das Stellplatzangebot quantitativ als ausreichend anzusehen ist. Die verfügbaren Stellplätze (2.258) werden in der Spitzenstunde bis maximal 83 % ausgelastet.
- Defizite bestehen in der räumlichen Aufteilung und der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkraumkapazitäten in den zentralen Bereichen südlich der Bahntrasse. Es fehlt ein einheitliches Konzept des Parkraummanagements.
- Die praktizierte punktuelle Zuordnung von Stellplatzkapazitäten den jeweiligen Nutzungen hat einen erhöhten Parksuchverkehr und eine starke Belastung der zuführenden Straßenabschnitte sowie einen überdurchschnittlichen Anteil an Dauerparkern in städtebaulich sensiblen Bereichen im Umfeld des Marktplatzes zur Folge.
- Der Stellplatzbedarf der Bewohner wird zu einem Großteil auf privaten Flächen gedeckt. In den geschäftsfreien Zeiträumen abends und nachts ist der öffentliche Parkraum im Marktumfeld nur zur Hälfte (360 Fahrzeuge bei 680 Stellplätzen) belegt. Auf dem Viehmarkt (89 SP) werden zwischen 10 und 15 und auf dem Parkplatz Am Stadtgarten (58 SP) zwischen 5 und 10 Fahrzeuge abgestellt. Der Marktplatz fängt den abendlichen Parkverkehr der umliegenden Wohnbebauung und insbesondere des Fußgängerbereichs in der Münsterstraße und um den Lambertusplatz ab, so dass hier höhere abendliche Auslastungen auftreten.
- Der aktuelle Parkraumbedarf im öffentlichen Straßenraum im Umfeld des Marktplatzes liegt bei 650 Stellplätzen.
- Das Parkraumangebot im Einzugsbereich beträgt 560 Stellplätze. Es besteht ein Defizit von 90 Stellplätzen, insbesondere für Kurzzeitparker. Die Dauerparker (Berufs- und Ausbildungsspendler des Albert-Stifter-Gymnasiums, der öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen) belegen bereits in den frühen Morgenstunden die nicht bewirtschafteten Stellplätze südöstlich des Marktplatzes (Parkplatz Viehmarkt, Am Stadtgarten, Viktoriastraße, Glückaufstraße).

2.2 Prognose der Parkraumbilanz

Die Entwicklung der Nachfrage und des Angebots an Parkraum hängt von den speziellen Entwicklungen in der Altstadt (standortbezogenen Einflussfaktoren) sowie von den allgemeinen volks- und soziodemografischen Trends ab.

Bei den **speziellen Entwicklungen** in der Altstadt werden berücksichtigt:

- Umsetzung der Maßnahmen im Handlungs- und Marketingkonzept für die Altstadt

Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungs- und Marketingkonzept [1] wird eine Attraktivitätssteigerung der Altstadt und damit verbunden eine Erhöhung des Kunden- und Besucheraufkommens erwartet.

- Flächenentwicklungen und städtebauliche Neuordnungsmaßnahmen

mit konkreten Planungsüberlegungen:

- Umgestaltung und Verkehrsfreimachung des Marktplatzes
- Mühlenhof: Überbauung einer Baulücke zwischen Mühlenstraße und Münsterstraße; Errichtung einer Markthalle; Schaffung einer Fußgängerverbindung zum Marktplatz

ohne konkrete Planungsüberlegungen:

- Eingangstor Widumer Straße
- Viehmarkt / An der Freiheit: Abriss der Wohnbebauung An der Freiheit und Überbauung der gesamten Fläche einschließlich des Viehmarktes
- Stadtgestalterische Maßnahmen im Straßenraum zur Verbesserung der Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr

In einigen Straßenabschnitten werden Gehwege und Grünflächen derart zugeparkt, dass die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigt werden. Dies betrifft insbesondere Gehwege mit einer nutzbaren Breite von weniger als 1,5 m (teilweise sogar unter 1,0 m). Davon sind folgende Straßen betroffen:

- Am Stadtgarten – 13 SP
- Glückaufstraße – 15 SP
- Schillerstraße – 20 SP
- Viktoriastraße – 30 SP
- Thomasstraße - 20 SP

Gesamt: 98 SP

Entwicklung von Parkraum-Angebot und –Nachfrage

Flächenentwicklungen	SP-Bedarf		SP- Angebot	
	Zunahme	Abnahme	Zunahme	Abnahme
Marktplatz	-	-	-	123

Bauvorhaben Mühlenhof	50	0	30	22
Stellplätze im Straßenraum	0	0	0	98
Gesamt	50	0	30	243
Bilanz	+ 50		- 213	

Dem Wegfall von 213 Stellplätzen steht eine Zunahme der Nachfrage (hervorgerufen insbesondere durch das Investitionsvorhaben Mühlenhof) von 50 Stellplätzen gegenüber (Tab. 3). Bei den anderen Flächenentwicklungen wurde aufgrund fehlender Planungsdaten eine neutrale Haltung zur Parkraumbilanz zugrundegelegt.

Prognose der Parkraumbilanz infolge der speziellen Entwicklungen in der Altstadt

	SP-Nachfrage	SP-Angebot
Ist-Zustand	650	683
Entwicklung	+50	-213
Prognose-Zustand	700	470
Bilanz	- 230	

Durch die speziellen Entwicklungen in der Altstadt ist in den nächsten Jahren ein **Fehlbedarf von ca. 230 Stellplätzen** zu erwarten.

Die **allgemeine Entwicklung** berücksichtigt volkswirtschaftliche Tendenzen bezüglich des Pkw-Bestandes und des Motorisierungsgrades der Bevölkerung. Durch den Einfluss allgemeiner Mobilitätsfaktoren ist mittelfristig mit einer 5- bis 10%-igen Steigerung im MIV-Sektor zu rechnen, woraus eine zusätzliche Nachfrage im Marktumfeld von ca. 50 Stellplätzen resultieren wird.

Daher ist mittelfristig mit einem Defizit von ca. 280 Stellplätzen zu rechnen.

Prognose der Parkraumbilanz

	SP-Nachfrage	SP-Angebot
Ist-Zustand	650	683
Entwicklung	+100	-213
Prognose-Zustand	750	470
Bilanz	- 280	

Würde man eine maximale Auslastung von 90 % als Maßstab für eine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung zugrundelegen, ist der Nachfrageüberhang mit **345 Stellplätzen** zu beziffern.

3 Parkraumkonzept

- Der öffentliche Straßenraum soll im Kerbereich von gebietsfremden Dauerparkern weitestgehend freigehalten werden. Zu diesem Zweck wird die durchgängige kostenpflichtige Bewirtschaftung folgender Parkbereiche empfohlen:
 - Parkplatz Viehmarkt
 - Parkplatz Am Stadtgarten
 - Straße Am Stadtgarten im Abschnitt zwischen Viktoriastraße und Glückaufstraße
 - Wittener Straße im Abschnitt zwischen Glückaufstraße und Viktoriastraße
 - Viktoriastraße im Abschnitt zwischen Wittener Straße und Straße Am Stadtgarten
- Im Bewirtschaftungszeitraum – werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr – sollte die Gebühr im Kernbereich einheitlich 1,00 EUR / h betragen.
- Die Parkdauer ist einheitlich auf 2 Stunden zu begrenzen.
- Der Parkplatz Herner Straße ist aus der Bewirtschaftung herauszulösen und frei den Berufspendlern und den Tagesbesuchern anzubieten.
- Bewohner und Lieferfahrzeuge können durch Ausnahmegenehmigungen von der Gebührenpflicht und der Parkdauerbegrenzung befreit werden.
- In der Straße An der Freiheit sollte ausschließlich Bewohnerparkverkehr zugelassen werden.
- Durch die Bewirtschaftung werden ca. 80 gebietsfremde Dauerparker (Pendler) aus dem sensiblen Bereich um den Markt zum Altstadtrand hin verdrängt. **Durch die Errichtung einer oder mehreren Parkieranlagen im fußläufigen Umfeld des Marktplatzes sind kurz- bis mittelfristig 265 Stellplätze zu schaffen.**

4 Potentielle Standorte für Parkieranlagen

- 1 Markplatz
- 2 Viehmarkt
- 3 Am Bennertor
- 4 Bunker (an der Lönsstraße)

Die Standorte Am Bennertor und am Bunker sind aufgrund der kleinen verfügbaren Grundfläche für die Errichtung einer ober- oder unterirdischen Anlage ungeeignet. Logistische Gründe sprechen ebenso gegen eine Angebotserweiterung in diesen Bereichen.

Die Standorte **Markplatz und Viehmarkt** wurden einer detaillierten Analyse unterzogen. Dazu wurden drei Varianten von Parkieranlagen entworfen.

4.1 Lagegunst / Zielnähe

Der Marktplatz ist ein zentraler Punkt im fußläufigen Wegenetz des Kernbereichs. Durch die Nähe zu allen fußläufigen Zielen im Umfeld ist seine Lage in bezug auf die nutzerseitigen Anforderungen an eine Parkierungsanlage als optimal zu bewerten.

Der Viehmarkt befindet sich in zentraler Lage am Rand des Kernbereichs in einer fußläufigen Entfernung zum Markt von ca. 90 m. Diese liegt deutlich unter der Akzeptanzgrenze. Unter Berücksichtigung der gut ausgebauten Gehwege zum Marktplatz und unter Berücksichtigung der Entwicklungspotentiale der städtebaulichen Achse Marktplatz / Viehmarkt / An der Freiheit / Stadtgarten ist die Lage des Viehmarktes aus Nutzer-sicht als gut zu bezeichnen.

4.2 Verkehrslogistik / Verkehrsanbindung

Die Verkehrsanbindung des Marktplatzes ist als problematisch zu bewerten. Eine Erweiterung der Stellplatzkapazitäten steht im Widerspruch zum Aufenthaltscharakter dieses Bereiches und zur Revitalisierungszielstellung im Handlungs- und Marketingkonzept für die Altstadt.

Eine Schließung der Bahnübergänge an der Dortmunder Straße und an der Oberen Münsterstraße im Falle des Ausbaus der Schnellbahn S 4 (Emschertalbahn) würde die Anfahrbarekeit des Marktes weiter erschweren.

Der Bereich Viehmarkt / An der Freiheit ist für den Zielverkehr aus südöstlicher und westlicher Richtung direkt erreichbar. Der Standort ist eindeutig im östlichen Verkehrsraum positioniert. Eine Erhöhung der Kapazitäten an diesem Standort würde zur Reduzierung der Westlastigkeit des Parkraumangebotes in der Altstadt. Die zuführenden Straßen stellen Sammelstraße im Verkehrsnetz der Altstadt dar und zerschneiden keine zentralen Aufenthaltsräume.

4.3 Layout und Kapazität der Parkierungsanlagen

Bei beiden Standorten wurden 2-geschossige Tiefgaragen unter der Annahme ähnlicher Baugrundverhältnisse konzipiert.

Für den Marktplatz wurden entsprechend den möglichen Anbindungsvarianten zwei Studien erarbeitet: eine mit Erschließung nur über die Mühlenstraße und eine mit einer zusätzlichen Andienung über den Biesenkamp und die Straße Am Markt. Für den Bereich Viehmarkt einschließlich der Wohnbebauung An der Freiheit wurde eine Tiefgarage als Gebäudeunterkellerung mit Zufahrt über die Straße Am Stadtgarten und Ausfahrt über die Glückaufstraße entworfen.

TG-Varianten	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße und Stra- ße Am Markt	Viehmarkt
Stellplatz-Kapazität	215	205	328

Die aufgrund der räumlichen Randbedingungen realisierbare Kapazität der Parkierungsanlagen ist unter Berücksichtigung der erforderlichen Mindestkapazität von 265 Stellplätzen für den Bereich Viehmarkt als ausreichend und für den Marktplatz als ungenügend zu bewerten.

Im Falle einer Standortentscheidung zugunsten des Marktplatzes würde entweder eine Erhöhung der Kapazität durch die Errichtung einer 3. oder im Falle einer partiellen Unterbauung des Platzes (um Kirmesveranstaltungen zu ermöglichen) sogar einer 4. TG-Ebene (Baugrundverhältnisse, Statik, Herstellungskosten etc. zu beachten) notwendig sein.

4.4 Herstellungskosten

Es wurde eine Abschätzung der Herstellungskosten, Bau- und Baunebenkosten ohne Grundstückskosten, vorgenommen.

Die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Marktplatz stellt eine bautechnisch anspruchsvolle Aufgabe dar. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der sensiblen Randbebauung bietet sich als Herstellungsverfahren die Deckelbauweise an.

Die bautechnischen Randbedingungen für den Viehmarkt sind aufgrund der fehlenden Nachbarbebauung als einfach zu bewerten. Da das Baugrundstück nur durch Straßenzüge begrenzt wird und die Tiefgarage als Gebäudeunterkellerung erfolgen wird, kann klassisch mit offener Baugrube gebaut werden.

Unter Berücksichtigung der bautechnischen Randbedingungen und der Größe der zu errichtenden Tiefgaragen sowie bei Heranziehen von Herstellungskosten vergleichbarer Projekte kann von folgenden Herstellungskosten ausgegangen werden:

TG-Varianten	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße und Straße Am Markt	Viehmarkt
Herstellungskosten pro Stellplatz	25.000 EUR	27.000 EUR	15.000 EUR
Investitionsvolumen gesamt	5.375 Tsd. EUR	5.535 Tsd. EUR	4.920 Tsd. EUR

4.5 Verkehrliche Auswirkungen

Die Anbindung einer Parkieranlage auf dem Marktplatz ist mit besonderen Problemen bezüglich der Verkehrsführung und der zusätzlichen Belastung verbunden, der das Einbahnstraßennetz im Kernbereich der Altstadt ausgesetzt sein wird. Bei den beiden betrachteten Varianten – Anbindung nur über die Mühlenstraße oder zusätzlich auch über die Straße Am Markt – ist eine Zerschneidung der sensiblen Aufenthaltsbereiche im Stadtkern nicht zu vermeiden. Darüber hinaus wird der Biesenkamp in seinem kritischen Querschnitt (im Abschnitt zwischen der Dortmunder Straße und der Zufahrt zum Marktplatz) zusätzlich belastet, so dass die Staugefahr am Fußgängerüberweg im Bereich der Marktanbindung zunehmen wird. Eine zusätzliche Belastung der Lönsstraße und eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs einschließlich des Buslinienverkehrs insbesondere im Eingangsbereich des EKZ Widumer Tor ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Die Anbindung des Bereichs Viehmarkt erfolgt über Sammelstraßen mit ausreichenden Kapazitätsreserven, die keine wichtigen Aufenthaltsbereiche berühren oder queren, so dass im Falle einer Erweiterung der Stellplatzkapazitäten nicht mit negativen Auswirkungen auf das Straßennetz und die städtebaulichen Entwicklungen zu rechnen ist.

4.6 Wirtschaftlichkeit

Für die vergleichende Bewertung der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der einzelnen Varianten werden die Einnahmeerwartungen den Herstellungskosten und den Betriebskosten gegenübergestellt. Neben Varianten mit einer 100%-igen Fremdfinanzierung wurden Cash-Flow-Berechnungen unter Einsatz von Drittmitteln zur Kompensation von Liquiditätsengpässen untersucht. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen beziehen sich auf einen Zeitraum von 25 Jahren.

Als **Investitionskosten** wurden die ermittelten Herstellungskosten (s. o.) angesetzt. Bei den Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit wurde der Marktplatz einheitlich (und nicht nach Varianten) betrachtet, wobei im Ansatz die Bedingungen der wirtschaftlich günstigeren Variante einer Anbindung nur über die Mühlenstraße kamen.

Die **Betriebskosten** wurden in Anlehnung an die DIN 18 960 (1976) in folgenden Kategorien unterteilt und ermittelt:

- Energiekosten
- Kosten für Wartung/Reparatur/Instandhaltung
- Personalkosten
- Kosten für Versicherungen und Abgaben
- Betriebsmittelkosten

Dazu wurde folgendes Betriebskonzept zugrundegelegt.

- Einfahrtzeiten für Kurzparker täglich 7.00 – 21.00 Uhr (14 Stunden)
- Ausfahren jederzeit möglich
- Ständige Ein- und Ausfahrtmöglichkeit für Dauerparker

Die Betriebskosten sind bei der Variante Viehmarkt etwas höher (aufgrund der größeren Kapazität) als bei der Tiefgarage unter dem Marktplatz, die stellplatzbezogenen Betriebskosten stellen sich jedoch günstiger dar.

Betriebskosten

Position	Betriebskosten pro Jahr	
	Marktplatz	Viehmarkt
1. Energie	16.698 EUR	18.677 EUR
2. Wartung, Reparatur und Instandhaltung	7.418 EUR	7.321 EUR
3. Personal	63.072 EUR	66.249 EUR
4. Versicherungen, Abgaben, Beiträge und Gebühren	7.256 EUR	8.076 EUR
5. Betriebsmittel	5.212 EUR	7.627 EUR
Betriebskosten ohne AfA und Finanzierung	99.656 EUR	106.908 EUR
Betriebskosten pro Stellplatz:		
pro Jahr	464 EUR	326 EUR

pro Monat	39 EUR	27 EUR
-----------	--------	--------

Für die Ermittlung der erwarteten **Einnahmen aus Parkentgelten** wurde eine Mischnutzungsstruktur mit Schwerpunkt Kurzzeitparken zugrundegelegt.

Nutzerstruktur

Nutzerstruktur	Marktplatz	Viehmarkt
Anzahl der Stellplätze	215	328
Dauerparker	20 (9 %)	80 (24 %)
Kurzparker	195 (91 %)	248 (76 %)

Die anzuwendende Tarifstruktur für beide Garagen ist aufgrund der gleichen Zielgruppen identisch. Die Entgelthöhe für Kurzparker lehnt sich an die Gebührenordnung im öffentlichen Straßenland an und entspricht dem durchschnittlichen Niveau in Städten mit bis zu 100 Tausend Einwohnern.

Tarifstruktur

Nutzergruppe	Parkzeit	Parkgebühr netto
Dauerparker	Mo. – So. 0 – 24.00 Uhr	53 EUR / Monat
Kurzparker	Mo. - So. 7.00 – 21.00 Uhr	0,86 EUR / h

Nach Einführung einer flächenhaften Bewirtschaftung im Umfeld des Marktplatzes ist mit einer Reduzierung der allgemeinen Parkraumauslastung zu rechnen. Für die Prognose der erwarteten Einnahmen wurde daher für den Marktplatz von einer maximalen durchschnittlichen Tagesauslastung von 60 %, für den Viehmarkt von 55 % ausgegangen, wobei diese üblicherweise erst nach einer Einlaufphase von ca. 3 bis 4 Jahren erreicht wird. Die sonntägliche Frequentierung durch Kurzparker wurde mit etwa 25 % der gewöhnlichen Auslastung an Werktagen angenommen.

Einnahmen aus Parkentgelten

Standort	Einnahmen [in Tausend EUR] im Bewirtschaftungsjahr				
	1	2	3	4	5
Marktplatz	314	352	398	435	472
Viehmarkt	419	476	541	589	590

Die Einnahmen aus Kurzparkentgelten übersteigen um ein Mehrfaches die aus Dauermietverträgen erzielbaren Erlöse.

Cash-Flow

Bei den Cash-Flow-Berechnungen wurden unterschiedliche Varianten hinsichtlich der Finanzierung untersucht.

Die Analysen haben gezeigt, dass ein rentabler Betrieb an beiden Standorten ohne Einsatz von Eigenkapital oder von öffentlichen Zuschüssen für die Errichtung nicht möglich ist. Die Mieteinnahmen können in den ersten 10 Jahren die Betriebs- und die Finanzierungskosten (einschließlich Tilgungsraten) nicht decken. Beim Standort Marktplatz wird sich in diesem Zeitraum ein kumuliertes Liquiditätsdefizit von voraussichtlich 2,3 Mio. EUR anhäufen. Bei dem Standort Viehmarkt beträgt das anderweitig zu finanzierende Defizit ca. 1,9 Mio. EUR, wobei durch die Einbindung des Objektes in den Gesamtbetrieb des Gebäudekomplexes positive Synergien bezüglich der Finanzierungsgestaltung möglich sind. Diese wurden jedoch im Rahmen der vorliegenden Analyse nicht berücksichtigt, um die Vergleichbarkeit der beiden Standorte zu bewahren.

Erst beim **Einsatz von ca. 1,3 Mio. EUR für die Marktplatz-Tiefgarage** und **ca. 1,2 Mio. EUR für die Viehmarkt-Tiefgarage nicht rückzahlbaren Zuschüssen (25 % der Investitionskosten)** oder Eigenkapitalmitteln des Investors ist eine Finanzierbarkeit des Garagenbetriebes vom ersten Jahr an gegeben (s. Anlage, Tabellenteil).

5 Zusammenfassende Bewertung der Standortvarianten

Die Komplexität einer Standortentscheidung findet ihren Ausdruck in einer Bewertungsmatrix, in der die einzelnen Standortfaktoren nach ihrer Bedeutung für das untersuchte Vorhaben – Errichtung und Betrieb einer Parkierungsanlage – gewichtet werden. Anschließend wurden die jeweiligen Varianten auf der Notenskala 1 „sehr gut“ bis 5 „ungenügend“ bewertet. Aus der Kombination zwischen dem Wichtungsfaktor und der jeweiligen Bewertungsnote wurde die zusammenfassende Bewertungszahl für die Varianten abgeleitet.

Der wichtigste Faktor für die Akzeptanz und den wirtschaftlichen Betrieb einer Parkierungsanlage ist die Standortlage und die Zielnähe. Deshalb wurde dieses Kriterium mit 25 % der Gesamtqualität (-eignung) eines Standortes gewichtet. Die übrigen 5 Kriterien wurden gleichwertig mit 15 % gewichtet.

Zusammenfassende Bewertung der Standorte

Kriterien	Wichtungsfaktor	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße	Marktplatz mit Anbindung über Mühlenstraße und Straße Am Markt	Viehmarkt
1. Standortlage / Zielnähe	2,5	1	1	3
2. Verkehrsanbindung	1,5	4	2	2
3. Kapazität	1,5	3	4	2
4. Herstellungskosten	1,5	3	4	2
5. Verkehrliche Auswirkungen	1,5	3	4	1
6. Wirtschaftlichkeit	1,5	2	3	2
Gesamt	10	25	28	21
Rang-Wertung		2	3	1

Die eingehende Analyse aller Standortfaktoren hat ergeben, dass der Standort Viehmarkt am besten die komplexen Anforderungen erfüllt. Er ist zwar bezüglich der Standortlage dem Marktplatz unterlegen, liegt jedoch im akzeptablen Fußgängerbereich von 90 m zum Marktplatz und ist in allen sonstigen Belangen dem Marktplatz gleichwertig bzw. überlegen. Seine Vorzüge sind insbesondere in einer guten und ohne negative verkehrliche Auswirkungen realisierbaren Anbindung, in der entsprechend der erwarteten Nachfrage ausreichenden Stellplatzkapazität und niedrigen Herstellungskosten sowie in der städtebaulichen Aufwertung des südöstlichen Altstadtbereiches zu sehen. Darüber hinaus ist der Spielraum bei der Gestaltung eines Finanzierungskonzeptes und insbesondere bei der Organisation des Betriebes der Tiefgarage durch deren Einbindung im Gebäudekomplex Viehmarkt / An der Freiheit positiv zu werten.

Der Standort Viehmarkt wird von den Nutzern sehr gut angenommen und rege angefahren. Die bereits gegenwärtig festzustellende hohe Auslastung an Wochenmarkttagen illustriert die Standortsituation nach einer erfolgten Umgestaltung des Marktplatzes.

6 Handlungsempfehlungen

- Herbeiführung einer Entscheidung über die Erweiterung der Stellplatzkapazitäten im Bereich des Viehmarktes
- Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs über eine Neugestaltung des Marktplatzes
 - ohne Unterbauung für eine Tiefgarage,
 - als reinen Fußgängerbereich,
 - mit 10 bis 15 Stellplätzen am südlichen Rand (mit Schrägaufstellung an der Mühlenstraße) für extreme Kurzparker (Höchstparkdauer 0,5 h) und 3 Stellplätzen für Behinderte.
- Prüfung und Schaffung des Planungsvorlaufs für die Umsetzung eines flächenhaften Parkraumkonzeptes im Umfeld des Marktplatzes
- Abklärung der Eigentums- und investorenseitigen Voraussetzungen für eine Überbauung des Viehmarktes unter Einbeziehung der Wohnbebauung An der Freiheit
- Erarbeitung eines architektonischen Entwurfs für den Bereich Viehmarkt und An der Freiheit