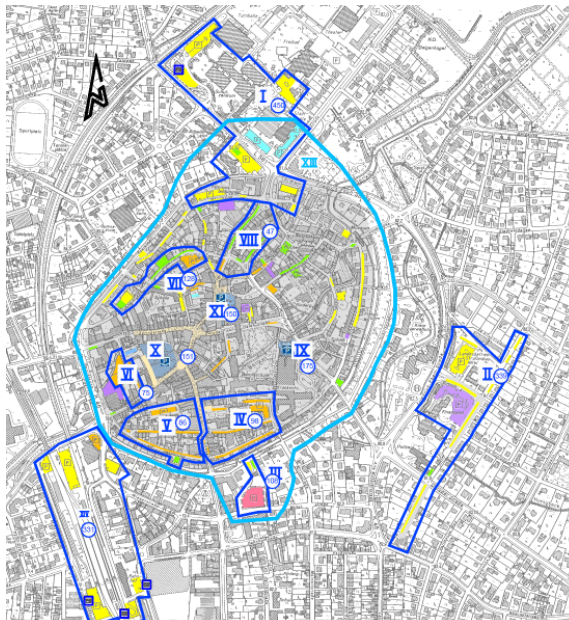




Parkraumkonzept 2025

Teil 1: Parkraumbilanz



Projektnummer: 211262
Datum: 2012-01-11

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis

Literaturverzeichnis

Rechenprogramm

1	Zusammenfassung.....	7
2	Aufgabenstellung.....	8
3	Parkraumangebot.....	10
3.1	Parkraumangebot - allgemein	10
3.2	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	11
3.3	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet.....	12
3.4	Bildung von Verkehrszellen	13
4	Parkraumnachfrage.....	14
4.1	Erhebungsumfang.....	14
4.2	Definition der Qualität anhand der Auslastung.....	15
4.3	Auslastung	16
4.3.1	Coesfeld ohne Lette	16
4.3.2	Lette.....	21
4.3.3	Auslastung im Nachtzeitraum.....	22
4.4	Belegung / Wechselvorgänge / Parkdauer	23
4.5	Parkrouten	24
4.6	Bewohnerparken	25
4.7	Vergleich Donnerstag / Markttag (Freitag).....	25
4.8	Parkscheinautomaten.....	26
4.9	Parkgebühren.....	26
4.10	Behindertenstellplätze	26
4.11	Befragung im Bereich Finanzamt/Amtsgericht/Straßen.NRW	27
4.12	Nördliche Innenstadt	27
4.13	Besonderheiten / Zusammenfassung	29
4.14	Nacherhebung im Bereich Bahnhof Coesfeld.....	29
5	Prognose	31
6	Ausblick auf die Maßnahmenuntersuchung.....	32

Anhang:

0	tabellarische Übersicht – gesamtes Stellplatzangebot, COE alle Bereiche - 1 Seite
1	Ergebnisse der Auswertung 13.10.2011 (Auslastung) - Analyse, 27 Seiten
2	Auswertung der Kennzeichenerfassung (Tabellen + Diagramme), 42 Seiten
3	Auswertung der Verkäufe der Parkscheinautomaten, 45 Seiten
4	Belegung der Parkbauten (13. + 14.10.), 12 Seiten
5	Auswertung der Erhebung (Auslastung) Prognose 2025, 14 Seiten
6	Auswertung der Nacherhebung (08.12.2011), 24 Seiten
7	Ergebnisse der Auswertung 14.10.2011 (Markttag, Auslastung) - Analyse, 9 Seiten

Abbildungen

Abbildung 1	Lage der einzelnen Stellplatzbereiche (mit Anzahl Stellplätze).....	11
Abbildung 2	Abgrenzung der Bereiche	13
Abbildung 3	Auslastung - Summe über alle Verkehrszellen (Coesfeld).....	17
Abbildung 4	Auslastung der Verkehrszellen (Summe aller Stellplatzarten).....	18
Abbildung 5	Auslastungen (summiert) in ausgewählten Zeiten.....	19
Abbildung 6	Auslastungen (nach Stellplatzarten) in ausgewählten Zeiten	20
Abbildung 7	Auslastung - alle Verkehrszellen (Lette).....	21
Abbildung 8	Parkraumbellegung in den Abendstunden (2009).....	28
Abbildung 9	Nacherhebung (08.12.2011) - Tagesgang	30

Tabellen

Tabelle 1	Parkraumangebot (Analyse 2011) - Aufteilung der Stellplatzarten	12
Tabelle 2	Erhebungsarten und Zuordnung zu Bereichen.....	14
Tabelle 3	Stellplatzarten – Unterscheidung Kurz- / Langparker	15
Tabelle 4	Auslastung der Verkehrszellen	16
Tabelle 5	Auslastung der Verkehrszelle Lette.....	21
Tabelle 6	Auslastung der Verkehrszellen im Nachtzeitraum	22
Tabelle 7	Verteilung der Kurz-, Mittel- und Langparker sowie Auslastung	23
Tabelle 8	Auslastung - Vergleich nördliche Innenstadt 2007 / 2011	28

Anlagen

1	untersuchte Stellplatzbereiche
2	Darstellung der Bereiche (aggregierte Stellplatzbereiche)
3	Parkrouten
4	Bewohnerparkzonen im Kernstadtbereich
5	Auslastung der Bereiche
6	Auslastung der Bereiche in ausgewählten Intervallen
7	Auslastung der Bereiche nach Stellplatzart in ausgewählten Intervallen

Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr (Verkehrsteilnehmer als Fahrer!)
PH	Parkhaus (hier i.d.R. Parkdeck Krankenhaus)
SP	Stellplatz/Stellplätze oder auch Parkstand
SPB	Stellplatzbereiche – kleinste erhobene Gruppe von Stellplätzen
TG	Tiefgarage

Literaturverzeichnis

- [1] EAR 05, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, FGSV Köln (Hg.), Ausgabe 2005
- [2] Stadt Coesfeld – Parkraumkonzept 1997, Verkehrsuntersuchung, Ingenieurplanung 1997
- [3] Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm
Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich
Zeichnerin Anette Matzke

Wallenhorst, 2012-01-11

Proj.-Nr.: 211262

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner

Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88

Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst

<http://www.ingenieurplanung.de>

Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen

Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

1 Zusammenfassung

Die Parkraumbilanz als erster Teil des Parkraumkonzeptes 2025 hat ergeben, dass es in Coesfeld in der Summe ein gerade noch ausreichendes Angebot (bei heutiger Nachfrage) an Stellplätzen gibt.

Allerdings gibt es insbesondere im Bereich der Innenstadt zu Spitzenzeiten und räumlich begrenzt auch eine so hohe Auslastung, dass 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. Mit Ende der Arbeitszeiten der nur vormittags Beschäftigten (ab Mittag) entspannt sich hier die Situation. Im Bereich der südlichen Innenstadt ist die Qualität insgesamt auch am Nachmittag nur knapp ausreichend.

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 gelegene Parkbauten (Marktgarage, TG Kupferpassage und Parkdeck Krankenhaus) noch über ausreichend freie Kapazitäten verfügen.

Da es insbesondere nachmittags in Randbereichen aber noch frei Stellplätze gibt, gleichzeitig aber kostenpflichtige Stellplätze sehr gut ausgelastet sind, folgt, dass Gebühren bei hoher Lagegunst der Stellplätze die Autofahrer nicht verschrecken.

Insgesamt wird in Coesfeld die Stellplatzwahl offensichtlich stark von den Faktoren Ortskenntnis, Erfahrung und Gewohnheiten geprägt. Zudem gibt es nur wenige Ortsunkundige.

Eine Umstellung der Parkraumwegweisung auf ein dynamisches System unter den beschriebenen Randbedingungen lässt insgesamt keine Verbesserung erwarten, auch wenn am Markttag eine höhere Auslastung der Parkbauten festgestellt wurde.

Handlungsbedarf ergibt sich durch die bevorstehende Veränderung der Angebotssituation im Bereich der Behörden im östlichen Stadtgebiet.

In Lette konnten keine Probleme im ruhenden Verkehr festgestellt werden.

Die vorgenommene Nachfrageberechnung für den Prognosefall 2025 ergab in einer Reihe von Bereichen Auslastungen die deutlich mangelhaft sind.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Parkraumbilanz lassen sich in einem ggf. zu beschließenden und beauftragenden weiteren Schritt konkrete Handlungsvorschläge unter Berücksichtigung des Parkraumpotenzials, der Parkraumnachfrage und der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung zur Erreichung der im Verkehrsentwicklungsplan definierten Ziele entwickeln.

2 Aufgabenstellung

Die IPW GmbH & Co. KG wurde von der Stadt Coesfeld mit dem ersten Teil der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 1997 beauftragt. Im Zuge dieser Parkraumbilanz soll die Darstellung des Stellplatzangebotes sowie der jeweiligen Nachfrage erfolgen. Auf dieser Basis werden dann Angebot und Nachfrage für den Prognosezeitpunkt 2025 bestimmt. Damit sind dann als zweiter Schritt des Parkraumkonzeptes im Rahmen einer anschließenden Maßnahmenuntersuchung differenzierte Aussagen zu möglichen Problemfeldern, deren Verursachern sowie zum künftigen Stellplatzbedarf möglich.

Durch die Stadt Coesfeld wurde im Mai 2011 das gesamte bestehende Parkraumangebot an frei zugänglichen Stellplätzen im Innenstadtbereich und im Kernbereich von Lette erfasst. Mit Ausnahme kleinerer, privater Abstellanlagen wird damit der gesamte innerstädtische Parkraum berücksichtigt. Dieser besteht aus:

- dem öffentlichen Parkraum,
- dem öffentlich zugänglichen Parkraum (grundsätzlich frei zugängliche Kunden- und Besucherstellplätze im Besitz öffentlicher Einrichtungen, Firmen und Geschäfte)
- größeren privaten Stellplätzen (nicht frei zugängliche Kunden- und Besucherstellplätze).

Mit dieser ‚Inventur öffentlich zugänglicher Stellplätze‘ liegt eine Basis zur Bilanzierung des Parkraums im Bestand vor. Diese soll vor dem Hintergrund spezieller Fragestellungen nun für verschiedene definierte Bereiche erfolgen, so dass dort die Nachfrage - mit Blick auf die Fragestellungen in unterschiedlicher Genauigkeit, getrennt nach Nachfragegruppen - zu ermitteln war.

Die umfangreichen Erhebungen zur Feststellung der Parkraumnachfrage ermöglichen nachfolgend Aussagen zur räumlichen und zeitlichen Auslastung verschiedener Bereiche sowie zur Parkdauerverteilung und Umschlaghäufigkeit. Über die Einteilung in die Gruppe der Kurz-, Mittel- und Langparker sind zudem Rückschlüsse auf die Nutzergruppen möglich. Aus diesen Daten ableitbare Defizite sind für die einzelnen Bereiche aufzuzeigen.

Die Erhebung der in den zuvor bestimmten Untersuchungsbereichen abgestellten Fahrzeuge erfolgte gem. Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE, [3]) im 1-Stunden-Takt

- an einem Normalwerktag im Zeitraum von 6.00 - 20.00 Uhr und
- an einem Freitag (Markttag) im Zeitraum von 6.00 - 14.00 Uhr.

Als Erhebungstage wurden der 13. und 14. Oktober 2011 gewählt.

In bewirtschafteten Stellplatzbereichen mit Parkscheibenregelung bzw. Parkscheinautomaten wurden mit Ausnahme des Stellplatzbereiches (SPB) 96 (P Mittelstraße) nur die Auslastung und der Anteil der Parker mit Bewohnerparkausweisen erhoben. Da für die vorgenannten SPB in der Innenstadt von Coesfeld eine maximale Parkdauer von 120 Minuten festgelegt ist, handelt es sich per Definition immer um Kurzparker. Eine weitergehende Bestimmung der Nutzergruppe über die Parkdauer kann hier daher entfallen. Zusätzlich zur Erhebung wurden auch die Verkaufszahlen der Parkscheinautomaten ausgewertet und - soweit eindeutig möglich – den Ergebnissen der erfassten Stellplatzbereiche gegenübergestellt.

Gleiches gilt für die drei großen öffentlichen Parkbauten, die Tiefgargagen Markt und Kupferpassage sowie die Parkpalette (oder auch Parkhaus) Krankenhaus.

Bei unbewirtschafteten Stellplatzbereichen wurde dagegen meistens eine Kennzeichenerfassung - ebenfalls im Ein-Stundenintervall - zur Bestimmung der Nutzergruppen durchgeführt.

Zur Beantwortung besonderer Fragestellungen wurden zusätzlich zu den SP in der Kernstadt auch die Behördenparkplätze im Osten der Stadt (Amtsgericht, Finanzamt, Straßen.NRW) sowie die Stellplätze im Bereich Kino, Bürgerhalle, Agentur für Arbeit, Schulzentrum, HP Schulzentrum untersucht. Die Bestimmung der tatsächlichen Nachfragegruppe im Bereich der Behördenstellplätze sollte (auch vor dem Hintergrund einer Verdrängung von Parkern aus dem Bereich Krankenhaus) zusätzlich durch eine Befragung gestützt werden, die dabei zusätzliche Informationen zum Parkverhalten liefern soll.

Um auch für die Stellplätze im Bereich des Bahnhofs (P+R) bzw. im Bereich Kupferstr. / Wiesenstr. aktuelle Daten für nachfolgende Planungen zur Verfügung zu haben, wurde von der Stadt am 08.12.2011 in insgesamt 8 Stellplatzbereichen (331 Stellplätze) eine Nacherhebung in Form einer Kennzeichenerfassung durchgeführt. Eine kurze Zusammenfassung dieser Ergebnisse findet sich im Kap. 4.14, die Auswertungen im Anhang 6.

3 Parkraumangebot

3.1 Parkraumangebot - allgemein

Die Aufnahme des Stellplatzangebotes innerhalb des Stadtgebietes erfolgte im Mai 2011 durch die Stadt Coesfeld selbst. Insgesamt wurden in Coesfeld (Kernstadt) insgesamt **139** sogenannte Stellplatzbereiche definiert (sh. Anhang 1). Für Lette wurden zusätzlich nochmals 24 Stellplatzbereiche bestimmt.

Im Zuge der beauftragten Parkraumbilanz wurden hiervon in der Kernstadt Coesfeld **78** und in Lette 8 Stellplatzbereiche ausgewählt. Dabei wurde die Stellplatzanzahl im Rahmen der Erhebungen nochmals überprüft. Das endgültig dieser Bilanzierung zugrunde gelegten Stellplatzangebot für alle einzelnen Stellplatzbereiche kann der Anlage 1 bzw. dem Anhang 1, Seite 25 entnommen werden.

Grundsätzlich stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, um das Parken im öffentlichen Straßenraum zu bewirtschaften. Die formal auch zur Bewirtschaftung zählende Grundform, das sog. ‚freie Parken‘ (am Straßenrand oder auf gesonderten Parkstreifen) wird im Rahmen dieser Untersuchung allerdings NICHT als eine Form der Bewirtschaftung betrachtet. Vielmehr werden nur ‚restriktive Maßnahmen‘ entsprechend bezeichnet, wie z.B.

- eingeschränkte Halteverbote (Vz 286 StVO – nicht aufgenommen / dargestellt)
- Halteverbote (Vz 283 StVO – nicht aufgenommen / dargestellt)
- Parkscheibenregelungen
- Parken mit Parkschein (Gebührenerhebung)
- Sonderparkplätze bzw. Sonderparkberechtigungen

Im Untersuchungsgebiet stehen folgende Arten von Stellplätzen zur Verfügung:

- unbewirtschaftet (direkt im Straßenraum oder auf Parkplatz / Parkdeck)
 - öffentliche Stellplätze
 - Kunden- und Besucherparkplätze
- bewirtschaftet (direkt im Straßenraum oder auf Parkplätzen)
 - mit Parkscheibe (gebührenfrei)
 - mit Parkschein (gebührenpflichtig) mit und ohne Parkdauerbegrenzung
- bewirtschaftet (mit Automaten) in Parkhäusern und Tiefgaragen
- nicht öffentlich zugängliche private Stellplätze
 - für Beschäftigte
 - für Kunden und Besucher
 - bewirtschaftet (mit Gebühren, abgeschlossen oder durch Parkberechtigungen)
- Park+Ride-Plätze

3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet besteht aus zwei räumlich getrennten Teilen innerhalb der Kreisstadt Coesfeld. Neben dem zentralen Bereich der Kernstadt von Coesfeld wird auch ein Teil der Stellplätze im Ortskern von Lette betrachtet. Der Fokus der Betrachtung in Coesfeld selbst ist dabei die Innenstadt.

Außerdem wurden in Coesfeld zwei Bereiche von besonderem Interesse betrachtet. Hierbei handelt es sich zum einen um den Bereich der nördlichen Innenstadt bis hin zum Schulzentrum (Schulzentrum, Kino, Bürgerhalle, Arbeitsamt). Der in der Kernstadt betrachtete Bereich unterteilt sich in den eigentlichen Kernbereich, den Bereich Schulzentrum, den Bereich Behördenzentrum und den nacherfassten Bereich Bhf. Mit dem Begriff Kernbereich sind nachfolgend immer alle erfassten zentralen Stellplätze in Coesfeld außer denen im Bereich Finanzamt / Amtsgericht und denen am Schulzentrum bzw. Hallenbad definiert.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Lage der einzelnen Stellplatzbereiche, die im Rahmen dieser Untersuchung betrachtet wurden.

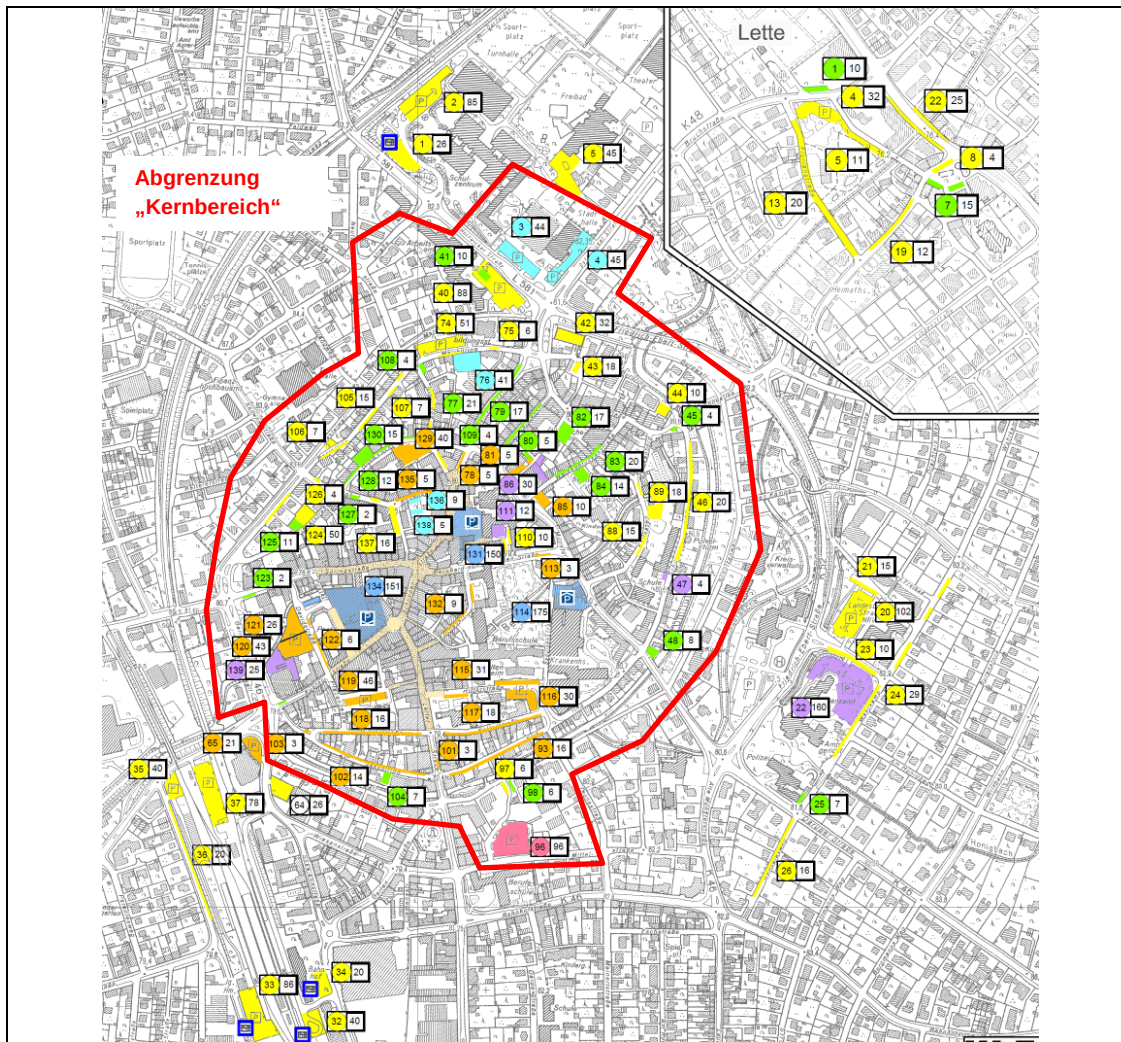


Abbildung 1 Lage der einzelnen Stellplatzbereiche (mit Anzahl Stellplätze)

Quelle: eigene Definition

3.3 Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet

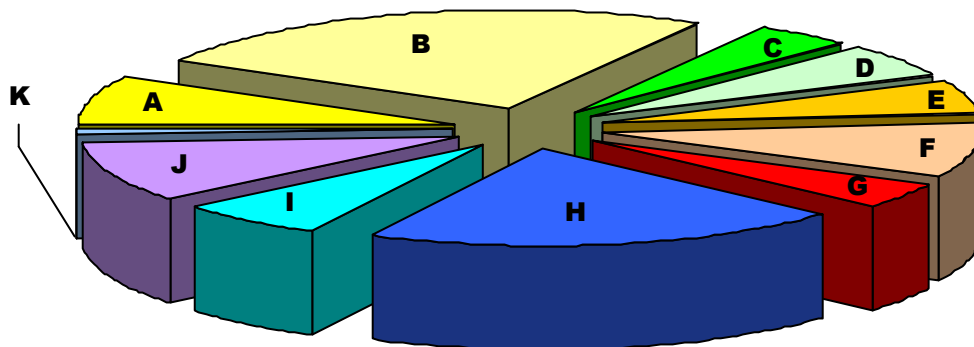
Insgesamt wurden in Coesfeld und Lette **2.296 Stellplätze** betrachtet. Hiervon entfallen 129 Stellplätze auf Lette (37 mit Parkscheibenregelung, die übrigen ohne Beschränkungen).

Von der Gesamtzahl der erhobenen Stellplätze ist ca. ein Drittel (**767 St.-pl., 33,4%**) **ohne jegliche Beschränkungen** („freies Parken“) hiervon wiederum entfallen 367 Stellplätze auf den Kernbereich. Bei **223 Stellplätzen** (9,7 %) erfolgt die Regelung der **Parkdauerbeschränkung** über eine **Parkscheibe**. Von den insgesamt 429 Stellplätzen die mittels Parkscheinen bewirtschaftet werden, sind 96 Stellplätze (P Mittelstraße) zeitlich unbegrenzt. Insgesamt befinden sich mehr als 82,5 % der Stellplätze auf Parkplätzen bzw. in Parkbauten. 16,4 % der Plätze werden für Kunden, Besucher sowie Beschäftigte bereitgehalten.

Die nachfolgende Tabelle 1 fasst die Situation zusammen (s. auch Anhang 1).

Tabelle 1 **Parkraumangebot (Analyse 2011) - Aufteilung der Stellplatzarten**

	Anzahl Stellplätze	Anteil [%]
A: Parken im Straßenraum (ohne Beschränkung)	182	7,9 %
B: Parken auf Parkplätzen / Parkdeck (ohne Beschränkung)	585	25,5 %
C: Parken im Straßenraum (Parkscheibe)	94	4,1 %
D: Parken auf Parkplätzen (Parkscheibe)	129	5,6 %
E: Parken im Straßenraum (Parkschein – zeitl. begrenzt)	126	5,5 %
F: Parken auf Parkplätzen (Parkschein – zeitl. begrenzt)	207	9,0 %
G: Parken auf Parkplätzen (Parkschein – zeitl. unbegrenzt)	96	4,2 %
H: Parken in Parkbauten (Parkschein – zeitl. unbegrenzt)	476	20,7 %
I: Kunden- / Besucherparkplatz (begrenzt / unbegrenzt)	144	6,3 %
J: Parkplatz für Beschäftigte	231	10,1%
K: P+R	26	1,1 %
Summe	2.296	100 %



Quelle: eigene Erhebungen

Die Lage der einzelnen Stellplatzbereiche (differenziert nach Art der Bewirtschaftung) sowie die jeweils dort vorhandenen Stellplätze sind in der Anlage 1 dargestellt.

- Insgesamt 767 nicht bewirtschaftete Stellplätze im Untersuchungsbereich (33,4 %)
- Nur ca. 17,5 % der Stellplätze im Straßenraum
- Noch 367 nicht bewirtschaftete öffentliche Stellplätze im Kernbereich (~ 23%)

3.4 Bildung von Verkehrszellen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden zur Beurteilung besonderer Fragestellungen einzelne Stellplatzbereiche zu insgesamt zwölf Bereichen aggregiert. Hierbei handelt es sich einerseits um verschiedene Bereiche innerhalb der gesamten Innenstadt Coesfelds, ergänzt um zwei Bereiche von besonderem Interesse sowie den zentralen Bereich von Lette (Bereich XII). Bei den Bereichen handelt es sich um:

- Bereich I: Schulzentrum, Kino, Bürgerhalle (tlw. erw. Innenstadtbereich)
- Bereich II: Finanzamt, Amtsgericht, etc. (zus. Bereich von besond. Interesse)
- Bereich III: Mittelstraße
- Bereich IV: Südring, Ritterstr. (Altenheim)
- Bereich V: Pfauengasse, Jakobiring
- Bereich VI: Davidstraße
- Bereich VII: Kapuzinerstr., Hohe Lucht
- Bereich VIII: Große und Kleine Viehstr.

Die drei großen Parkbauten (TG Markt, TG Kupferpassage und Parkhaus Krankenhaus) wurden gesondert als Bereiche IX, X und XI bzw. zusammengefasst betrachtet. Schließlich umfasst der Bereich XIII alle übrigen erfassten Stellplätze im Kernbereich. Der Bereich ist in Abbildung 2 hellblau umrahmt.

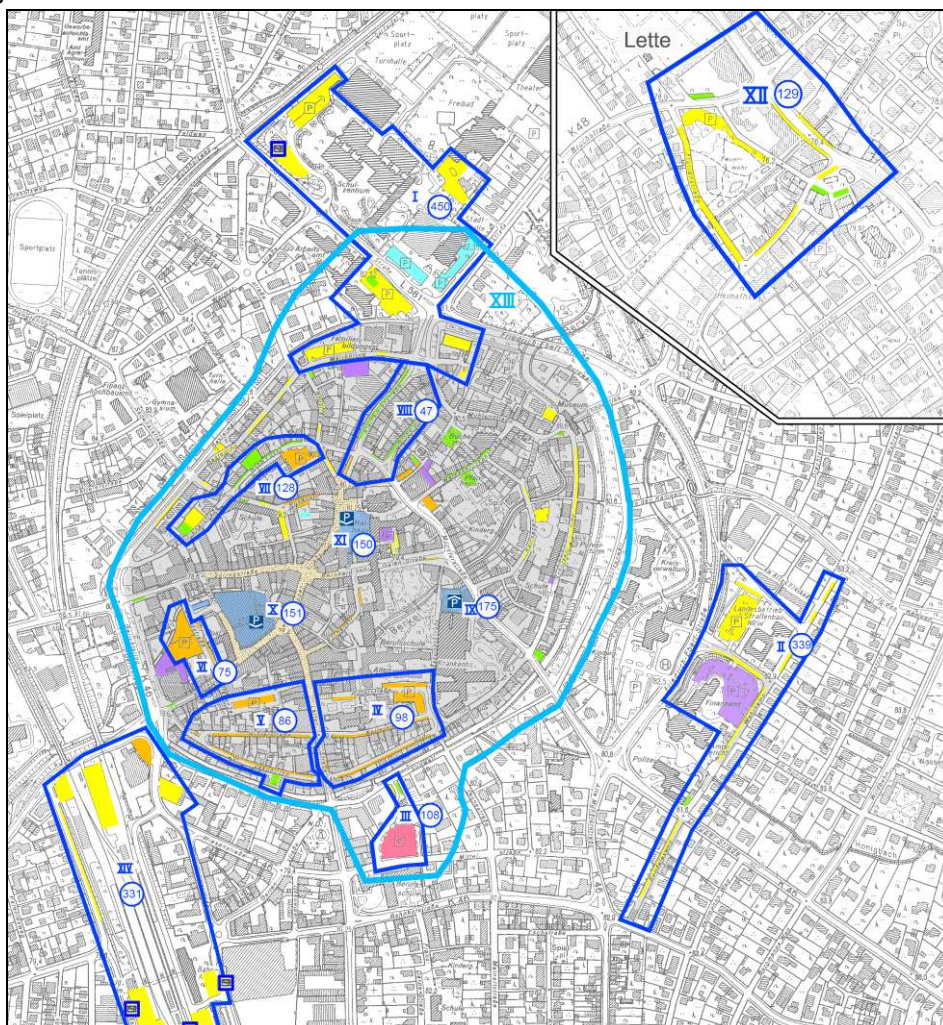


Abbildung 2 Abgrenzung der Bereiche

Quelle: Definition der Stadt Coesfeld

4 Parkraumnachfrage

4.1 Erhebungsumfang

Die Erfassung der Stellplatznachfrage erfolgte am Donnerstag (13.10.2011) im Zeitraum 06.00 – 20.00 Uhr im Stundenintervall. Daraus ergibt sich, dass Parkvorgänge von weniger als 60 Minuten Dauer teilweise nicht erfasst wurden (diejenigen, die zwischen zwei Erhebungszeitpunkten liegen).

Bei den Erhebungsmethoden kam eine Kombination unterschiedlicher Methoden zum Einsatz, die jeweils auf die speziellen Fragestellungen abgestimmt war. Ziel war allgemein die Zuordnung der Parkvorgänge in Kurz-, Mittel- und Langparkern (und damit zu den einzelnen Parkzwecken). In den Bereichen mit einer Höchstparkdauer von ≤ 2 Stunden (fast alle bewirtschafteten Stellplätze im Kernbereich) war eine Kennzeichenerfassung nicht notwendig, weil hier alle Parker ohnehin zu den Kurzparkern gehören. Durch die sog. differenzierte Zählung konnte aber in relevanten Bereichen zwischen Bewohnern (erkennbar an den Bewohnerparkausweisen) und übrigen Parkern unterschieden werden. In zwei Bereichen mit einer besonderen Fragestellung wurde die Parkdauer über eine Kennzeichenerfassung bestimmt, um so eine Zuordnung zu Kurz-, Mittel- und Langparkern vornehmen zu können und damit Rückschlüsse auf die Nutzergruppe ziehen zu können. Zu beachten ist allerdings, dass bei der Kennzeichenerfassung an den Rändern der Erhebungszeiten keine eindeutige Bestimmung der Parkdauer möglich ist.

Bei allen bewirtschafteten Stellplätzen konnten die Angaben zur Parkdauer entweder aus den Daten der Schrankenanlagen (Parkbauten) bestimmt werden oder es handelt sich - aufgrund der Bewirtschaftung mittels Parkscheibe oder Parkschein - ohnehin um Stellplätze für Kurzparker. Allerdings konnte nur in der TG Kupferpassage durch entsprechende Auswertung für jeden Parkvorgang die Parkdauer ermittelt und ein entsprechender Belegungsverlauf angegeben werden.

Tabelle 2 **Erhebungsarten und Zuordnung zu Bereichen**

	Belegung (stündlich)	Parkdauer	Bewohner	Bereiche (in Klammern: nur einzelne Stellplatzbereiche)
Kennzeichenerfassung	X	X		I, II + X + XIV
einfache Zählung	X			(III), (VII) + (XII)
differenzierte Zählung	X		X	IV, V, VI, VIII, IX, XI
Daten Parkhaus + Tiefgaragen	X	(X)		(III), IV, V, VI, (VII), VIII + (XIII)
zus. Auswertung Parkscheinautomaten	(X)	(X)		IX, X, XI
				(III), IV, (V), VI, (VII), (VIII) + (XIII)

Quelle: eigene Erhebungen

Zusätzlich wurde auch zwischen 22.00 und 24.00 Uhr einmalig die Belegung erhoben, da zu dieser Zeit die Stellplatznachfrage der Anwohner weitgehend unverfälscht abgebildet wird.

Schließlich erfolgte am Freitag (14.10.2011, Markttag) eine vereinfachte vergleichende Betrachtung in der Zeit 06.00 – 14.00 Uhr.

Für beide Erhebungstage war gutes Wetter vorhergesagt und nach einem kühlen Morgen waren beide Tage schöne, milde Spätsommertage. Insofern kann das Verkehrsaufkommen als vollkommen ungestört bezeichnet werden. An Regentagen kann im Mittel von einer in der Spitze um 5 % höheren Nachfrage ausgegangen werden.

Tabelle 3 **Stellplatzarten – Unterscheidung Kurz- / Langparker**

	Erhobene Stellplätze	SP für Kurzparker	SP für Langparker	kostenlos für Langparker
Gesamt (13.10.)	2.296	652	1.644	1.072
am Markttag (14.10.)	858	286	572	0
davon am 13.10.				
Coesfeld (ohne Lette)	2.167	615	1.552	980
ohne Beschränkung	980	0	980	980
Parkscheibe	227	227	0	0
kostenpflichtig	960	388	572	-
davon in Parkbauten	476	0	476	0
Kernbereich	1.672	608	1.064	492
davon m. Parkdauererfassung	1.254	674	580	173
in Bewohnerparkbereichen	597	484	113	0
Lette	129	37	92	92
davon ohne Beschränkung	92	0	92	92
davon mit Parkscheibe	37	37	0	-
Erhebung als:				
Kennzeichenerfassung	937	17	920	824

SP: Stellplatz

Quelle: eigene Berechnungen

4.2 Definition der Qualität anhand der Auslastung

Ein wesentliches Qualitätskriterium des ruhenden Verkehrs ist die sog. Stellplatzauslastung. Zur Beurteilung der Ergebnisse und damit der Qualität der Stellplatzauslastung (angegeben als Ergebnis der Berechnung des Verhältnisses (je Intervall) von Nachfrage zu Anzahl vorh. Stellplätze) ist zuvor eine Definition des Qualitätsniveaus des vorhandenen Angebotes erforderlich. Grundsätzlich gilt, dass mit zunehmender Auslastung das Ziel (der jeweilige Stellplatzbereiche) für die Verkehrsteilnehmer aufgrund der Wartezeiten immer unattraktiver wird. So werden i.d.R. schon vor Erreichen der 100 %-Grenze viele Verkehrsteilnehmer andere Stellplatzbereiche anfahren.

Unter Rückgriff auf diese Kenntnisse lässt sich die Qualität wie folgt bestimmen:

- Auslastung (Spitzenstunde im Tagesverlauf) unter 80 % -> sehr gutes bis gutes Angebot (immer freie Stellplätze, kein Parksuchverkehr)
- Auslastung (Spitzenstunde im Tagesverlauf) 80 – 90 % -> ausreichendes Angebot (fast immer freie Stellplätze, wenig Parksuchverkehr, punktuell)
- Auslastung (Spitzenstunde im Tagesverlauf) über 90 % -> mangelhaftes Angebot (häufig keine freien Stellplätze, viel Parksuchverkehr)
- Auslastung (über mehrere Stunden) über 90 % -> ungenügendes Angebot (selten freie Stellplätze, sehr viel Parksuchverkehr)

4.3 Auslastung

4.3.1 Coesfeld ohne Lette

Insgesamt wurden ca. 18.600 Fahrzeuge erfasst und berücksichtigt. Im Rahmen der Kennzeichenerfassung wurden dabei rund 8.000 Kennzeichen erhoben, die wiederum 2.300 Fahrzeugen (Parkvorgängen) zugeordnet werden konnten. Aus diesen Daten konnte detailliert die Auslastung der einzelnen Bereiche ermittelt werden.

Neben der Angabe des absoluten Maximums werden für den Vormittag bzw. den Nachmittag auch die Dauer und Länge der Spitzenzeiten sowie der Mittelwert innerhalb dieses Intervalls in der nachfolgenden Tabelle 4 aufgeführt. Im Bereich IV liegt die maximale Auslastung z.B. zwischen 10.00 und 11.00 Uhr. Es gibt aber am gesamten Vormittag (zwischen 09.00 und 12.00 Uhr) eine sehr hohe Auslastung von im Mittel 89 % und auch nachmittags (13.00-17.00 Uhr liegt der Mittelwert bei 87 %. Besonders markante Werte sind hinterlegt.

Reduziert man die Betrachtung ausschließlich auf die Stellplätze, die auch im Rahmen des Parkraumkonzeptes 1997 [2] erhoben worden waren, liegt die maximale Auslastung jetzt bei 86 %. Auch wenn diverse Faktoren (Neubau und Entfall von Stellplätzen, Veränderungen im Modal Split, Einwohner- und Beschäftigtenzahl), die hier nicht alle im Einzelnen untersucht und erläutert werden sollen, die Veränderung der Auslastung beeinflussen, kann doch in jedem Fall eine Zunahme von im Maximum nur 3 Prozentpunkten (von 83 % (1997) auf 86 % (2011)) als eher moderate Steigerung der Stellplatzauslastung bezeichnet werden.

Tabelle 4 Auslastung der Verkehrszellen

Bereich	vorh. # SP	Maximum		Vormittag (09.00 – 12.00)		Nachmittag (14.00 – 18.00)	
			[%]	darin Spitze	Ø [%]	darin Spitze	Ø [%]
I	450	11.00	85 %	09.00-11.00	83%	14.00	48%
II	339	10.00	92 %	09.00-11.00	87%	14.00	44%
III	108	11.00	86 %	11.00	71%	15.00	64%
IV	98	10.00	97 %	09.00-12.00	89%	13.00-17.00	87%
V	86	10.00	92 %	10.00-11.00	81%	15.00-18.00	86%
VI	75	10.00	100 %	10.00-11.00	72%	16.00-17.00	74%
VII	128	10.00	87 %	10.00-11.00	80%	15.00-17.00	82%
VIII	47	17.00	91 %	09.00-10.00	81%	15.00-18.00	86%
IX	175	11.00	80 %	10.00-11.00	75%	13.00	59%
X	151	11.00	82 %	11.00	66%	17.00	67%
XI	150	11.00	83 %	10.00-11.00	73%	16.00	67%
XIII	360	10.00	86 %	09.00-11.00	83%	15.00-17.00	76%
Coe ges	2.167	10.00	85 %	10.00-11.00	80 %	15.00	63 %
SPB wie 1997	1.081	11.00	86 %	10.00-11.00	77 %	16.00	70 %

Quelle: eigene Erhebungen und Berechnungen

Die Abbildung 3 stellt die Summe der Parkdauerverteilung in Coesfeld (Kernstadt) wie auch die festgestellten Anteile von Kurzparkern, Mittelparkern und Langparkern dar.

Da für die TG Markt und das Parkdeck Krankenhaus keine intervallweise Belegungszählung verfügbar waren, wurden für diese beiden Stellplatzbereiche die entsprechenden Werte anhand der Parkdauerverteilung aus den bezahlten Stunden (mit Anteilen von: Kurzparkern - 59 %, Mittelparkern - 32 % und Langparkern - 9 %) bestimmt.

In der Spitzenstunde konnten in der Kernstadt von Coesfeld von den 1.840 erfassten Parkvorgängen ca. 45% Kurzparkern, 21 % Mittelparkern 25 % Langparkern zugeordnet werden. 9 % der Parkvorgänge waren undefiniert.

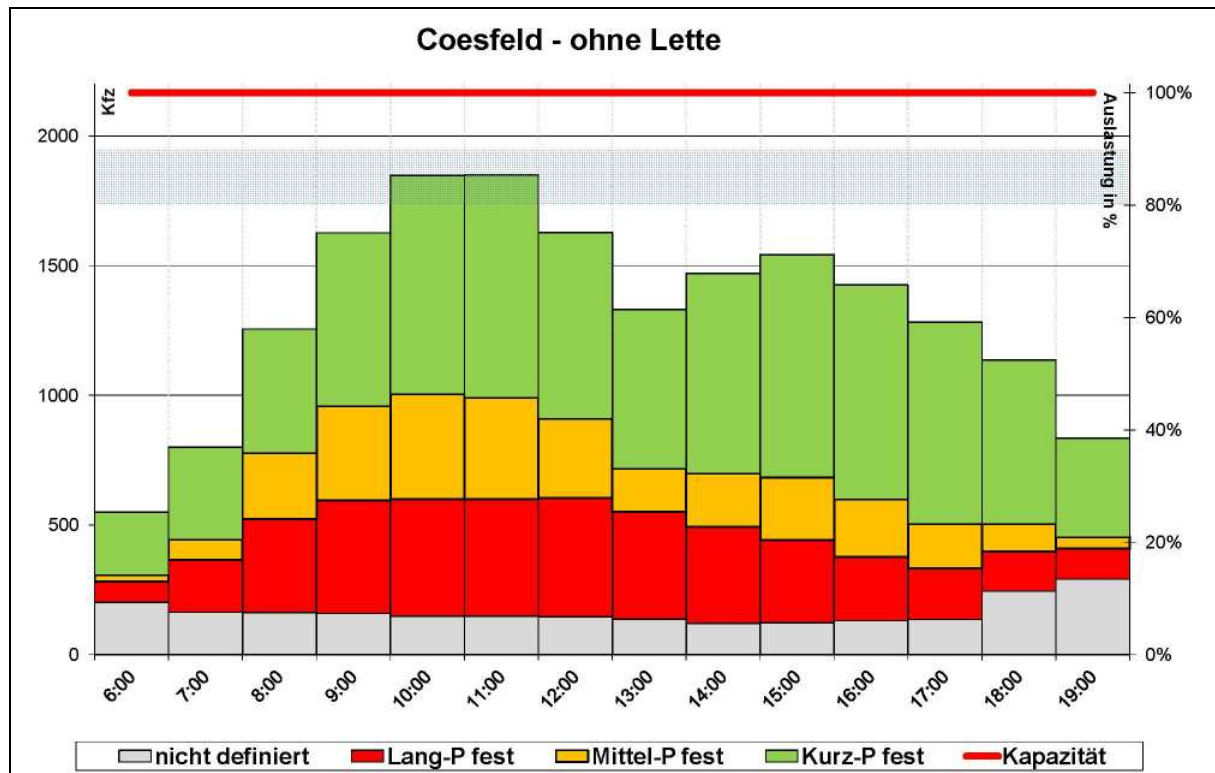


Abbildung 3 Auslastung - Summe über alle Verkehrszellen (Coesfeld)

Quelle: eigene Erhebungen

Bei einer differenzierten Einzelbetrachtung (sh. nachfolgende Abbildung 4) ist festzustellen, dass in den Bereichen IV (Davidstraße) und VI (Ritterstraße) die Kapazitätsauslastung am Vormittag zwischen 95 und 100 % erreichte. Außerdem fällt auf, dass bei einer Auswertung der 373 unbewirtschafteten (kostenlos und unbeschränkt) Stellplätzen im Kernbereich (ca. 23 %) deren Auslastung über den gesamten Vormittag (08.00 - 13.00 Uhr) Werte von über 85 % erreicht und dabei in der Spitze (09.00 - 12.00 Uhr!) sogar auf eine Auslastung von fast 95 % kommt. Nachmittags werden diese überwiegend am Rand der Kernstadt gelegenen Stellplätze dagegen nur zu maximal 79 % ausgelastet (14.00 Uhr), obwohl es in anderen Bereichen auch noch hohe Auslastungen von über 90 % und einer demzufolge mangelhaften Angebotsqualität gibt.

Die Auswertung der 152 unbewirtschafteten Stellplätze im Bereich XIII ergab eine noch höhere Auslastung. Diese erreichte zwischen 8.00 - 13.00 Uhr Werte von mehr als 95 %. Auch wenn für diese Stellplätze (im Randbereich der Kernstadt) die Parkdauer nicht erhoben wurde, ist davon auszugehen, dass hier neben der Belegung durch Bewohner auch ein hoher Anteil von Langparkern (= Beschäftigte) zu erwarten ist.

Der Bereich VIII (Große und Kleine Viehstraße) ist nachmittags insgesamt stärker ausgelastet als am Vormittag.

Über den ganzen Tag besonders gut ausgelastet sind damit die Bereiche IV, V, VI und VIII. Dabei resultiert die hohe Auslastung der TG Kupferpassage (Bereich VIII) u.a. auch aus der

Annahme, dass die vermieteten Stellplätze im Tagesverlauf auch immer komplett belegt sind, da für diese Nutzergruppe kein Tagesgang vorlag.

Uhrzeit Bereich	Anzahl	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
I	450	17 %	29 %	62 %	85 %	85 %	85 %	77 %	55 %	59 %	55 %	47 %	42 %	38 %	33 %	
II	339	14 %	58 %	74 %	90 %	92 %	88 %	77 %	58 %	71 %	69 %	37 %	26 %	18 %	8 %	
III	108	6 %	6 %	34 %	56 %	78 %	86 %	64 %	37 %	63 %	83 %	73 %	56 %	46 %	43 %	
IV	98	29 %	31 %	53 %	84 %	97 %	91 %	85 %	85 %	95 %	96 %	89 %	83 %	70 %	60 %	
V	86	49 %	44 %	44 %	64 %	92 %	91 %	77 %	78 %	78 %	86 %	88 %	85 %	92 %	60 %	
VI	75	17 %	17 %	19 %	27 %	100 %	99 %	63 %	40 %	51 %	68 %	88 %	97 %	68 %	20 %	
VII	128	34 %	46 %	71 %	77 %	87 %	85 %	72 %	47 %	74 %	91 %	85 %	82 %	77 %	54 %	
VIII	47	49 %	45 %	79 %	83 %	87 %	74 %	81 %	70 %	79 %	87 %	87 %	91 %	87 %	79 %	
IX	175	29 %	36 %	58 %	68 %	79 %	80 %	73 %	75 %	70 %	66 %	66 %	47 %	44 %	31 %	
X	151	8 %	9 %	32 %	45 %	66 %	82 %	70 %	55 %	51 %	54 %	71 %	84 %	77 %	45 %	
XI	150	19 %	21 %	51 %	64 %	82 %	83 %	65 %	53 %	67 %	82 %	88 %	62 %	36 %	21 %	
XII	129	24 %	26 %	42 %	44 %	47 %	43 %	38 %	46 %	51 %	53 %	55 %	42 %	29 %	24 %	
XIII	360	49 %	57 %	65 %	84 %	85 %	83 %	82 %	76 %	73 %	77 %	78 %	76 %	76 %	63 %	
XIII unbeschränkt	152	82 %	89 %	96 %	98 %	97 %	97 %	96 %	90 %	80 %	81 %	80 %	74 %	84 %	76 %	
Kernbereich unbewirtsch.	373	47 %	58 %	85 %	94 %	95 %	95 %	88 %	73 %	79 %	77 %	75 %	71 %	67 %	56 %	

Legende

0 ≤ 80 %	81 ≤ 85 %	86 ≤ 90 %	91 ≤ 95 %	96 ≤ 100 %	> 100 %
----------	-----------	-----------	-----------	------------	---------

Abbildung 4 Auslastung der Verkehrszellen (Summe aller Stellplatzarten)

Quelle: eigene Berechnungen

Außerdem ist die ausgeprägte Steigerung der Auslastung im Bereich VI (Davidstraße) bemerkenswert. Noch zwischen 9.00 und 10.00 Uhr wird nur eine sehr geringe Auslastung von 27 % erreicht, während dann in den beiden anschließenden Intervallen der Bereich mit fast 100 % ausgelastet ist.

Im Anhang 1 findet sich auf den Seiten 13 und 14 eine vergleichbare differenzierte Darstellung für einzelne Arten der Bewirtschaftung (kostenlos (ohne Beschränkung, Parkscheibenregelung) und kostenpflichtig (Parkschein bzw. Automaten (Parkhaus, TG)).

Der kartografische Vergleich der Auslastungen innerhalb der Kernstadt für ausgewählte Zeiten (Abbildung 5) zeigt, dass im Intervall 09.00 – 10.00 Uhr im eigentlichen Kernstadtbereich nur der Bereich in der südlichen Innenstadt stärker ausgelastet ist. Dies ist vermutlich dem Krankenhaus zuzuschreiben, denn die Geschäfte Öffnen i.d.R. erst um 09.30 oder 10.00 Uhr. Ansonsten sind eben dem Bereich VIII (Bewohner!) die Bereiche I und II durch Beschäftigte z.T. schon zu mehr als 85 % ausgelastet.

Zur Zeit der größten Auslastung (Intervall 11.00 – 12.00 Uhr) ist dann ein weites Gebiet der südlichen Kernstadt (Bereiche IV, V und VI) sehr stark ausgelastet. Auch die Stellplätze im südlich angrenzenden Bereich Mittelstraße (Bereich III) sind in dieser Zeit noch zwischen 80 und 85 % ausgelastet und auch der Bereich VII (Hohe Lucht) ist nun erstmals mit über 80 % ausgelastet.

In den Intervallen am Nachmittag ist die Auslastung der Bereiche I und II deutlich zurückgegangen. Dies ist u.a. mit den nur halbtags Beschäftigten zu erklären, die i.d.R. nur vormittags

arbeiten. Ansonsten bleibt es im Zeitbereich 15.00 – 16.00 Uhr bei der hohen Auslastung in der südlichen Kernstadt. Im Bereich IV steigt der Wert sogar noch über die Quote des Vormittags. Der Bereich VI (Daivdstraße) ist dagegen - ähnlich wie am Vormittag - zunächst wiederum weniger stark ausgelastet. Erst im Intervall 17.00 – 18.00 Uhr wird hier wieder ein Spitzenwert erreicht.

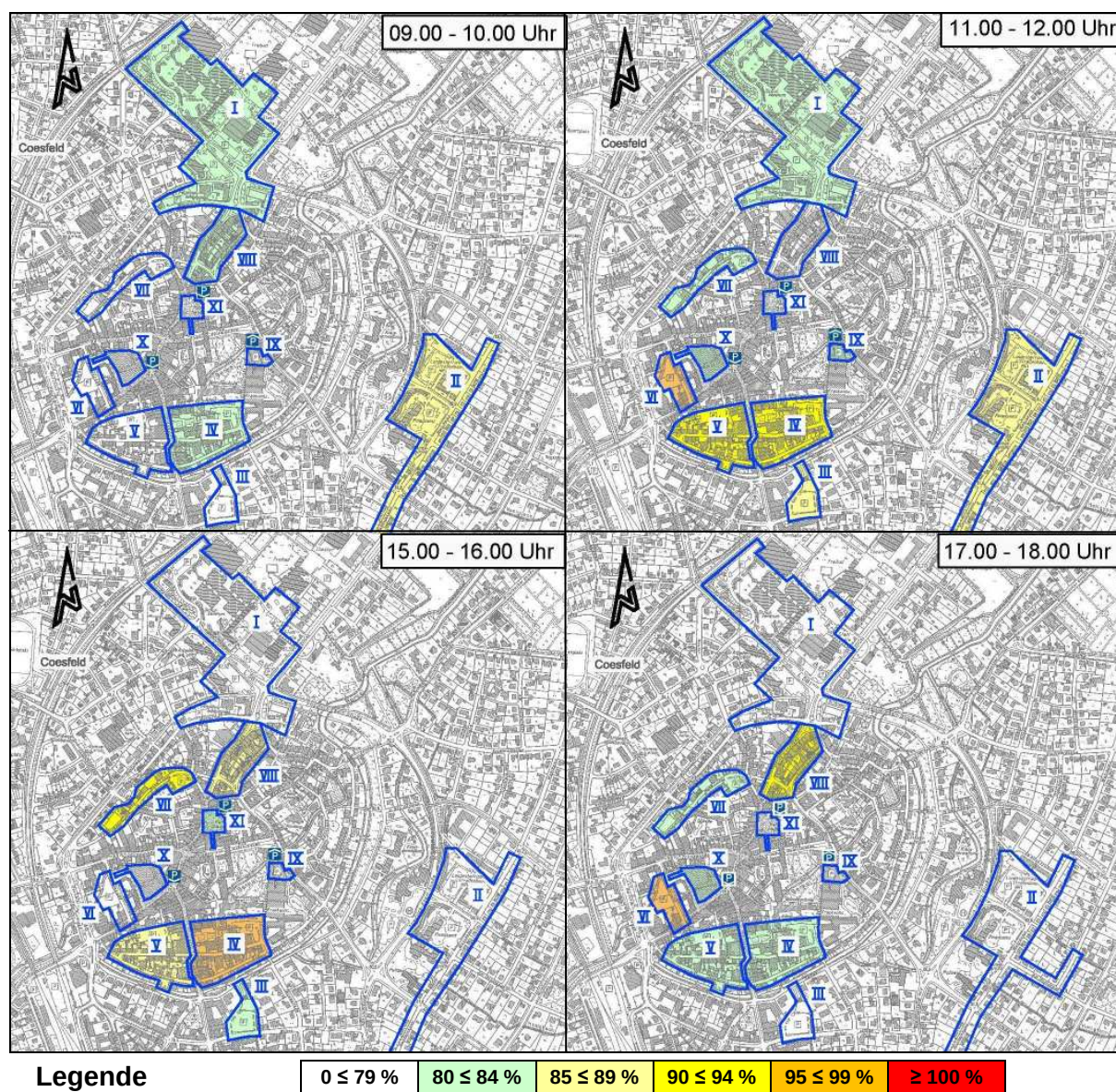


Abbildung 5 Auslastungen (summiert) in ausgewählten Zeiten

Quelle: eigene Auswertungen

Zusätzlich zur obigen Auswertung der Auslastung aller Stellplätze in den Bereichen erfolgte auch eine differenzierte Auswertung der Auslastung nach Art der Stellplätze (unbewirtschaftet, kostenlos + bewirtschaftet (Parkscheibe) kostenpflichtig) unterschieden darstellt. Die Abbildung 6 zeigt die grafische Umsetzung der Daten aus dem Anhang 1, Seite 14 + 15 für die exemplarisch ausgewählten Intervalle 10.00 – 11.00, 14.00 – 15.00 und 17.00 – 18.00 Uhr.

Auffällig ist bei den kostenlosen, zeitlich unbeschränkten Stellplätzen die durchgängig in den drei Zeitbereichen sehr hohe Auslastung zwischen 95 und 99 % im Bereich VIII. Zumindest im Zeitbereich 10.00 – 11.00 Uhr werden auch die kostenlosen und unbeschränkten Stell-

plätze im Bereich XII derart stark nachgefragt. In den beiden anderen Zeitbereichen ist die Auslastung dort mit jeweils (knapp) weniger als 80 % allerdings befriedigend. Dies ist genauso wie die höheren Auslastungen in den Bereichen I und II der vormittags besonders großen Zahl von Beschäftigten zuzuschreiben.

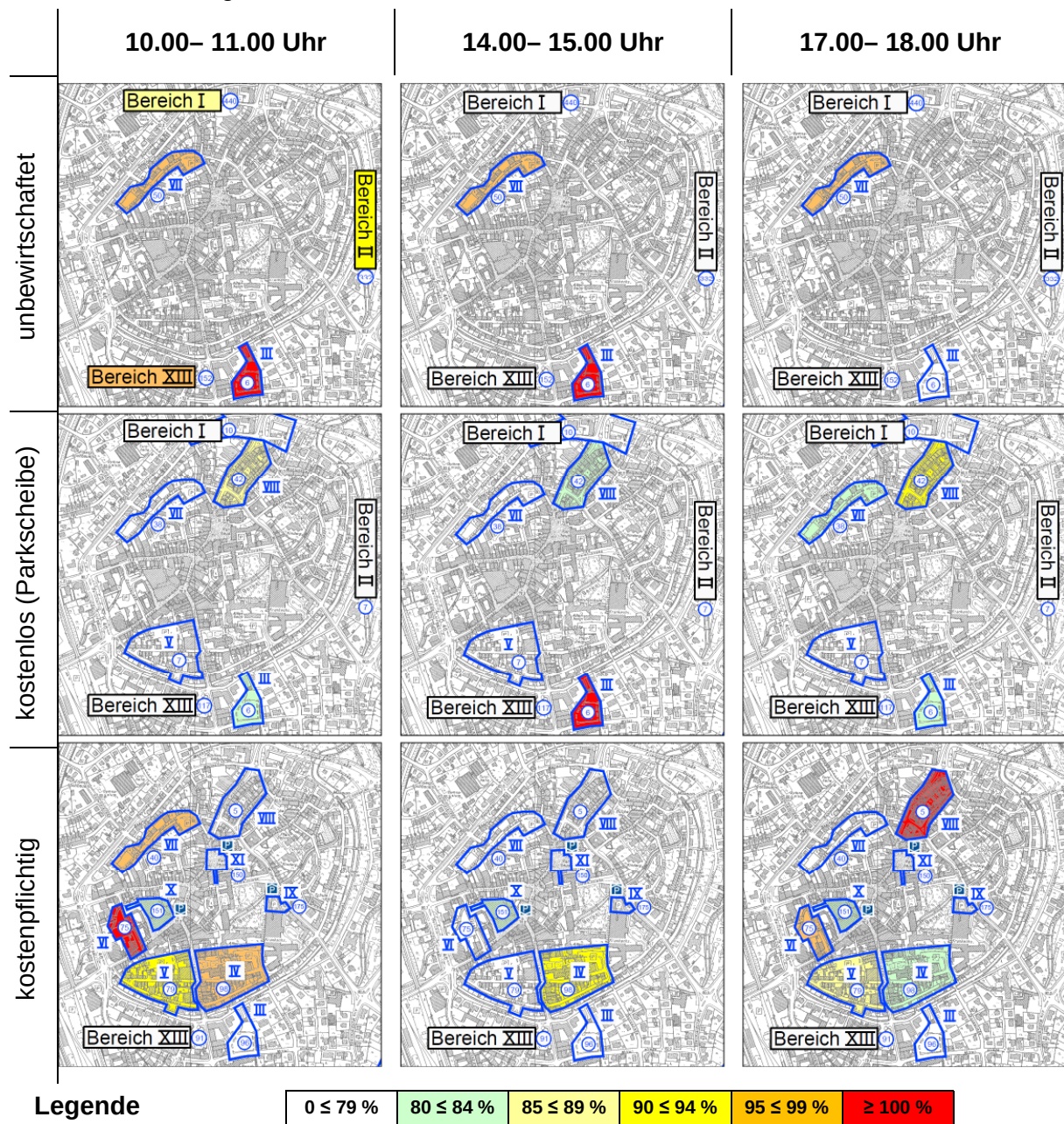


Abbildung 6 Auslastungen (nach Stellplatzarten) in ausgewählten Zeiten

Quelle: eigene Auswertungen

Bei den mit Parkscheibe bewirtschafteten Stellplätzen weisen von den Bereichen mit einer nennenswerten Anzahl an Stellplätzen (> 10 SP) nur die Bereiche VII (in allen drei Zeitbereichen) und VIII (17.00 – 18.00 Uhr) höhere Auslastungen auf. Im Bereich XIII (übrige Stellplätzen im Kernbereich) ist auch hier wiederum die Qualität der Auslastung mit unter 80 % befriedigend.

Der Blick auf die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze zeigt von 10.00 – 11.00 Uhr und am späten Nachmittag (17.00 – 18.00 Uhr) eine hohe Auslastung der besonders zent-

rumsnahen Bereiche (IV, V, VI und VII), während es im Bereich XIII – hier wie auch bei den kostenlosen Stellplätzen (mit Parkscheibe) - Auslastungen von unter 80 % gibt. Andererseits sind auch in der besonders attraktiven (da zentralen) Marktagarage (Bereich XI) noch Kapazitäten vorhanden. Der Bereich IV (in dem es ausschließlich kostenpflichtige Stellplätze gibt) ist über den gesamten Tag stark ausgelastet.

Die Betrachtungen zur Parkraumauslastung zeigen, dass in der Innenstadt – insbesondere unter Beachtung des Aspektes der Bewirtschaftung / Parkgebühren offensichtlich noch Verbesserungspotential vorhanden ist. Die Auslastung der attraktiven Stellplatzbereiche mit Parkscheinautomaten (insbesondere die Bereiche IV, V und VI) liegt stellenweise bei über 100 % (sh. Anhang 1, Seite 12), obwohl in den Parkbauten noch freie Stellplätze vorhanden sind. Die detaillierten Ergebnisse (und Tagesgänge) können der Übersicht aller Bereiche in Anhang 4 entnommen werden und sind differenziert für alle SPB tabellarisch im Anhang 1 (Seite 13) zu finden, die Übersichten der Auslastung der Tagesverläufe sind den Anlagen 5 bzw. 7 zu entnehmen.

4.3.2 Lette

Trotz diverser in den letzten Jahren entstandener Neuansiedlungen und einer daraus resultierenden gestiegenen Nachfrage, ist die Situation des ruhenden Verkehrs in Lette als vollkommen zufriedenstellend zu beschreiben. Zur Beurteilung der Nachfrage im Kernbereich

Tabelle 5 Auslastung der Verkehrszelle Lette

Bereich	vorh. # SP	Maximum		Vormittag (09.00 – 12.00)		Nachmittag (14.00 – 18.00)	
			[%]	darin Spitze	Ø [%]	darin Spitze	Ø [%]
XII (Lette)	129	16.00	55 %	10.00	43 %	16.00	46 %

Quelle: eigene Erhebungen und Berechnungen

von Lette wurden von den insgesamt in Lette vorhandenen 346 Stellplätzen im Rahmen der Parkraumbilanz 129 Stellplätze in 8 Stellplatzbereichen untersucht.

Die maximale Auslastung liegt hier am Nachmittag bei einer Auslastung von 55 %, nachts sind nur 22 % der Stellplätze belegt. Bedingt durch die zentrale Lage liegt zwischen 8.00 und 18.00 Uhr der Anteil der festgestellten Kurzparker bei maximal 20 %. Durch die geringe Auslastung sind hier noch ausreichend Reserven vorhanden.

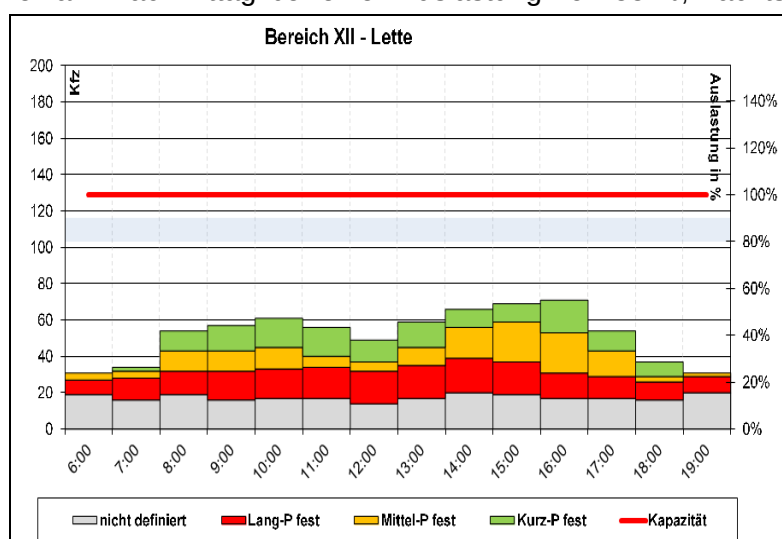


Abbildung 7 Auslastung - alle Verkehrszellen (Lette)

Quelle: eigene Erhebungen

4.3.3 Auslastung im Nachtzeitraum

Ergänzend wurde am 13.10.2011 eine Belegungszählung im Nachtzeitraum (zwischen 22 und 0 Uhr) durchgeführt. Nur in den Bereichen V und VIII lagen die Auslastungsquoten nachts bei 60 bzw. 66 %.

Da an diesem Tag keine Veranstaltung in der Bürgerhalle stattfand und es auch im Kinoprogramm keine ‚Blockbuster‘ gab, war die Nachfrage in den Abend-/Nachtstunden vollkommen im Rahmen, so dass der Wert von 18 % für den Bereich I hier wie auch in den übrigen Bereichen dem Anteil der Bewohner bzw. deren Besuchern entspricht.

Tabelle 6 Auslastung der Verkehrszellen im Nachtzeitraum

	vorhandene Stellplätze	Auslastung nachts
Bereich I -	450	18 %
Bereich II -	339	3 %
Bereich III -	108	5 %
Bereich IV -	98	48 %
Bereich V -	86	60 %
Bereich VI -	75	11 %
Bereich VII -	128	43 %
Bereich VIII -	47	66 %
Bereich IX -	175	29 %
Bereich X -	151	8 %
Bereich XI -	150	19 %
Bereich XII -	129	22 %
Bereich XIII -	360	44 %

Quelle: eigene Erhebungen und Berechnungen

- In der vormittäglichen Spitze liegt die Auslastung zwischen 80 und 100 %, im Mittel (10.00 – 11.00 Uhr) bei 85 %. Damit ist:
 - die Qualität knapp ausreichend,
 - nicht immer und überall eine ausreichende Zahl freier Stellplätze vorhanden,
 - Parksuchverkehr in geringem Umfang festzustellen.
- Im Zeitbereich 10.00 – 12.00 Uhr liegt die Auslastung der uneingeschränkten Stellplätze (kostenlos, ohne Parkdauerbeschränkung) bei 95 %. Für die Stellplatzbereiche dieser Gruppe kann die Qualität des Angebotes daher schon heute als ungenügend bezeichnet werden.
- In der nachmittäglichen Spitze ergaben sich stark unterschiedliche Auslastungen von maximal 80 – 90 %, mit einer höheren Auslastung in der südlichen Innenstadt, im Mittel (15.00 – 16.00 Uhr) ergeben sich nur 68 %
- In der südlichen Innenstadt ist die Qualität nur knapp ausreichend und es kommt zu Parksuchverkehr.
- Die restlichen Bereiche der Innenstadt sind am Nachmittag eher unkritisch.
- Die drei großen Parkbauten verfügten am Erhebungstag durchgehend noch über ausreichend Kapazitäten.

Insgesamt gibt es in Coesfeld in der Summe ein gerade noch ausreichendes Angebot (bei heutiger Nachfrage) an Stellplätzen.

4.4 Belegung / Wechselvorgänge / Parkdauer

Die Tagesgänge in Anlage 5 zeigen die Auslastung als Belegungsverlauf. Eine Zusammenfassung der Parkdauerverteilung ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen und außerdem differenziert für einzelne Stellplatzbereiche bzw. Bereiche (soweit verfügbar) in tabellarischer und grafischer Form in Anhang 2 beigelegt.

Die Parkdauer wurde im Rahmen dieser Auswertung in insgesamt drei Gruppen zusammengefasst.

- Kurzparker - Parkdauer bis zu zwei Stunden (i.d.R. Kunden und Besucher)
- Mittelparker - Parkdauer ab zwei bis zu fünf Stunden
- Langparker - Parkdauer ab fünf Stunden (i.d.R. Beschäftigte oder Bewohner)

Wie oben bereits erläutert, können an den zeitlichen Rändern der Kennzeichenerfassung auch sog. ‚undefinierte Parkvorgänge‘ in den Werten enthalten sein. Diese wurden bei der Ermittlung der Parkdauer nicht berücksichtigt.

Tabelle 7 Verteilung der Kurz-, Mittel- und Langparker sowie Auslastung

Bereich	Anzahl SP	Kurzparker	Mittelparker	Langparker	undefinierte Parkvorgänge	durchschn. Auslastung
I	450	17,3%	23,1%	45,9%	13,7%	54,8%
II	339	14,0%	24,1%	51,5%	10,4%	55,6%
III	108	51,0%	17,4%	9,4%	22,2%	52,1%
IV	98	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	74,7%
V	86	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	73,4%
VI	75	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	55,2%
VII	128	61,7%	12,2%	23,7%	2,5%	70,1%
VIII	47	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	77,1%
IX	175	59,0%	32,0%	9,0%	0,0%	58,8%
X	151	25,7%	9,7%	64,7%	0,0%	53,7%
XI	150	59,0%	32,0%	9,0%	0,0%	56,7%
XII	129	46,7%	17,9%	27,9%	7,5%	40,4%
XIII	360	48,8%	0,0%	0,0%	51,2%	73,1%
nur COE	2.167	48,5%	14,6%	22,1%	14,8%	61,0%
Kernbereich	1.672	55,4%	12,1%	16,1%	16,4%	64,0%

Quelle: eigene Erhebungen und Berechnungen

In den Bereichen, in denen keine Kennzeichenerfassung erfolgte, gibt es nur dann undefinierte Parkvorgänge, wenn bei einer reinen Zählung aufgrund der Bewirtschaftungsform keine eindeutige Zuordnung der gezählten Fahrzeuge möglich war. Dies macht sich insbesondere im Bereich XIII (übrige Stellplätze im Kernbereich) bemerkbar. Die ebenfalls angegebene durchschnittliche Auslastung (über den ganzen Tag) ist in den Bereichen IV, V, VIII am größten. Auffällig ist auch die hohe durchschnittliche Auslastung der übrigen Stellplätze innerhalb der Anlage (73,1 %). Die rote Schrift kennzeichnet den jeweils größten Anteil.

Im Durchschnitt aller Stellplätze in Coesfeld wurde ein Kurzparkeranteil von 48,5 % ermittelt. Mittelparker machen 14,6 % aus, während 22,1 % der Parkvorgänge Langparkern zuzuordnen waren und 14,8 % der Parkvorgänge nicht zugeordnet werden konnte.

Die Kurzparker haben in den Bereichen III – IX (Innenstadt, i.d.R. bewirtschaftet) den größten Anteil, während die Langparker mit hohen Anteilen nur in den Bereichen I und II dominieren, in denen als Zielgruppe fast ausschließlich Beschäftigte vorkommen.

Für die Bereich IX und XI (TG Markt und Parkpalette Krankenhaus) wird seitens der Parkhausbetreiber nicht für jeden Parkvorgang die Parkdauer direkt ermittelt. Die Auswertungen erlauben nur Aussagen zur jeweiligen Belegung und Parkdauerverteilung (am Tag) sowie zur Anzahl der belegten vermieteten Stellplätze (hier: Dauerparker) bzw. der Belegung der übrigen Stellplätze (hier ‚Kurzparker‘). Eine stundenscharfe Darstellung der Parkdauerverteilung wie z.B. bei einer Kennzeichenerfassung und damit detaillierte Aussagen zur Parkdauer sind hier damit nicht möglich. Daher wurde dieser Wert aufgrund der festgestellten Summation von Parkvorgängen einheitlich bestimmt.

Auch in der Kupferpassage (Bereich X) konnte die Belegung vermieteter Stellplätze Tagesverlauf Stellplätze nicht ermittelt werden und daher auch keine tatsächliche Maximalmalbelegung bestimmt werden.

Wenn hier für weitere Planungen noch eine genauere Aussage benötigt werden, kann dies unseres Erachtens nur über eine Zählung/Befragung bei der Ein-/Ausfahrt in die Parkbauten festgestellt werden. Diese Analyse kann aber immer noch kurzfristig im Vorfeld weiterer Arbeiten durchgeführt werden, da die Zahlen ja immer mit den ‚Kurzparkern‘ und der Anzahl der vermieteten Stellplätze geeicht werden können.

In Folge der wenig aussagekräftigen Datengrundlage wurden die drei Bereiche der Parkbauten (IX, X und XI) in der Tabelle 7 grau hinterlegt.

- In der Kernstadt:
Dominanz von Kurzparkern durch Vorgaben der Bewirtschaftung
- Aber auch insgesamt ein hoher Anteil an Kurzparkern, der sich aus der Zentrumsfunktion der Stadt ergibt.

4.5 Parkrouten

Coesfeld verfügt über ein Parkleitsystem. Auf insgesamt vier Routen (sh. Anlage 3) werden Besucher durch die City geführt. Neben den Parkbauten und großen Parkplätzen liegen aber auch weitere Stellplatzbereiche entlang der jeweiligen Routen. Die Überprüfung der Auslastung der Stellplätze entlang dieser Routen ergab, dass auch die Stellplatzbereiche entlang der Parkrouten nicht signifikant abweichende Auslastungen aufweisen. Dabei weist die Parkroute 1 (aus Richtung Westen) mit 88 % die im Maximum höchste Auslastung auf.

4.6 Bewohnerparken

Für knapp 29 % der von Bewohnern nutzbaren Stellplätze wurden von der Stadt Bewohnerparkausweise ausgegeben. Dieser Wert ist im Vergleich mit anderen Städten als eher hoch - und damit für die Bürger günstig – zu beurteilen. Ohnehin soll das Bewohnerparken nur dort eingeführt werden, wo in städtischen Quartieren ein erheblicher Mangel an Stellplätzen vorliegt. Zumindest am Vormittag besteht dieser Mangel an Stellplätzen. Sofern aber keine Stellplätze mehr frei sind, hilft den Bewohnern auch kein Bewohnerparkausweis.

Der Bewohneranteil wurde dabei nur in den Bereichen IV bis VIII und XIII ermittelt, in den Bereichen VII und XIII allerdings nicht vollständig.

Auch wenn erwartungsgemäß die Belegungsspitze der Bewohner mit 101 festgestellten Bewohnerparkausweisen im Nachtzeitraum (also hier 6.00 Uhr) liegt, reduziert sich die Zahl im Tagesverlauf aber nur auf minimal 78 Fzg. (14.00 Uhr). Addiert man noch die Bewohnerparker in den nicht erfassten Bereichen, sind 92 von 600 für diesen Bereich verfügbaren Stellplätzen permanent von Bewohnern belegt. Die größten Anteile an der Nachfrage haben die Bewohner im Bereich 8 (Große + Kleine Viehstraße). Die Zuordnung der einzelnen Stellplatzbereiche zu den vier Bewohnerparkbereichen zeigt die Anlage 4.

Im Nachtzeitraum sind die verfügbaren Stellplätze, in denen Bewohnerparkausweise gelten nur zu maximal 53 % belegt. Im Tageszeitraum werden dagegen in diesen Bereichen Auslastungen von 93 – 97 % erreicht. Diese Werte liegen damit deutlich über denen des Durchschnitts.

4.7 Vergleich Donnerstag / Markttag (Freitag)

Am zusätzlich erhobenen Markttag (Freitag, 14.10.2011) war bei ähnlichen Witterungsverhältnissen wie am Donnerstag die Auslastung der erfassten Stellplatzbereiche höher. Während am Donnerstag ein maximaler Anteil von 84 % (11.00 Uhr) ermittelt wurde, lag dieser Wert am Markttag bei 89 %. Auch insgesamt war die Zahl der erfassten Fzg. mit 4.010 am Markttag um gut 5 % über der Zahl vom Donnerstag (3.817 Fzg.). Besonders auffällig ist die am Markttag deutlich höhere Auslastung der Parkbauten. Die Auslastung der Marktgarage erreicht 95 %, gegenüber 85 % am Donnerstag, die Parkpalette Krankenhaus Werte bis zu 93 %, gegenüber ‚nur‘ 81 % am Donnerstag und die TG Kupferpassage sogar bis zu 96 %, gegenüber 82 % am Donnerstag. Es zeigt sich, dass die o.g. generelle Zunahme (193 Fzg. mehr) zu mehr als 80 % von den Parkbauten abgedeckt wird. Dies lässt den Schluss zu, dass die Nutzer von den freien Stellplätzen in den Parkbauten wissen und diese entsprechend nutzen.

Mit Ende des Marktes gegen Mittag, geht dann allerdings ab 12.00 Uhr die Auslastung wieder auf vergleichbare Werte des Donnerstags zurück.

4.8 Parkscheinautomaten

Aufgrund ihrer Lagegunst sind die Stellplatzbereiche, die mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, insgesamt sehr stark ausgelastet. Hier gibt es gleich mehrere größere Bereiche (Rosenstraße, Pfauengasse, Davidstr. (Dienighoff) und Ritterstr. (Altenheim)), die sowohl vormittags, als auch nachmittags und über einen längeren Zeitraum zu 100 % belegt sind. Dabei ist zu beachten, dass an den Automaten bereits ab der ersten Minute bezahlt werden muss, während in den Parkbauten die ersten 15 Minuten frei sind. Auch wenn an den Parkscheinautomaten auch kürzere Parkvorgänge möglich sind und das Parken dort günstiger ist (s.u.) als in den Parkbauten, besteht doch offensichtlich bei den Nutzern eine deutliche Bereitschaft, für attraktive Stellplätze auch eine Gebühr zu zahlen. Außerdem war bei der Auswertung auffällig, dass die bezahlte Parkdauer nicht gleichverteilt ist, sondern bei einer Stunde (50 Cent) und zwei Stunden (1 Euro) eine signifikante Anzahl von Bezahlvorgängen festzustellen war. Dies lässt sich nur durch die Tatsache erklären, dass hier jeweils nur eine Münze eingeworfen werden muss.

Bei den Parkscheinautomaten wurde (mit Ausnahme des P Mittelstraße) auf die Feststellung der Parkdauer (mittels Kennzeichenerfassung) verzichtet, da an allen Standorten die max. Parkdauer 2 Std. beträgt und damit alle Parker in diesen Stellplatzbereichen definitionsgemäß Kurzparker sind.

Eine detaillierte Auswertung der Daten findet sich in Anhang 3.

4.9 Parkgebühren

Die Höhe der Parkgebühren in der Kernstadt von Coesfeld ist nicht einheitlich geregelt. Während für alle mit Parkschein bewirtschafteten Flächen für 30 Minuten 25 Cent zu zahlen sind, fallen in der Marktgarage und in der Parkpalette Krankenhaus 80 Cent je Stunde an. In der TG Kupferpassage liegt der Tarif bei 1 EUR für die ersten beiden Stunden (danach je Stunde 50 Cent). Außerdem ist in der Marktgarage und in der Parkpalette Krankenhaus das Parken in den ersten 15 Minuten kostenlos

Dauerparker müssen in Coesfeld für einen Stellplatz in einer der drei Parkbauten zwischen 30 und 40 EUR im Monat bezahlen.

4.10 Behindertenstellplätze

Gemäß DIN 18024-1 ist je Anlage mindestens ein Stellplatz bzw. 3% des Stellplatzangebotes für Behindertenstellplätze vorzusehen. Bei den untersuchten Stellplätzen liegt der Anteil bei 2,3 %. Auffällig ist, dass mit nur 2,3 % (4 Stellplätze) auch im Parkhaus des Krankenhauses die Mindestquote nicht erreicht wird, dies gilt auch für die Marktgarage (Quote: 0,7 %). Ansonsten fällt auf, dass im Bereich 7 und in Lette keine Stellplätze für Behinderte vorhanden sind.

4.11 Befragung im Bereich Finanzamt/Amtsgericht/Straßen.NRW

Die Auswertung der Befragung im Bereich Finanzamt/Amtsgericht/Straßen.NRW ist nur bedingt aufschlussreich, da einerseits ein zwischenzeitlich auf dem Parkplatz des Finanzamtes aufgestelltes Schild mit dem Hinweis ‚nur für Besucher und Mitarbeiter des FA/AG‘ sicher dazu geführt hat, dass keiner der Befragten in diesem Bereich ein anderes Ziel angab. Außerdem fand am Tag der Erhebung bei Straßen.NRW ein Betriebsfest statt, so dass hier ein abweichendes Verkehrsverhalten vorlag.

Die Auswertung der Befragung hat unter Beachtung der o.g. Rahmenbedingungen ergeben, dass der nördliche Bereich des Parkplatzes „Altes Freibad“ (Stellplatzbereich 21) auch heute bereits ausschließlich durch Mitarbeiter von Straßen.NRW genutzt wird.

Der große Parkplatz „Altes Freibad“ (Stellplatzbereich 20) wird gem. der Befragung auch von einer großen Zahl von Mitarbeitern des Krankenhauses genutzt. Die Größenordnung der dort parkenden Krankenhausmitarbeiter liegt bei 30 bis 40 % (also ca. 30 – 40 Fahrzeuge). Mitarbeiter der Kreisverwaltung nutzen diesen Parkplatz in eher geringem Umfang, Besucher konnten hier nicht festgestellt werden.

Mit der bevorstehenden Umwandlung dieses Parkplatzes in einen Mitarbeiterparkplatz für die Kreisverwaltung werden die Krankenhausmitarbeiter in andere Bereiche verdrängt.

Die Straßen Am Honigbach / Burenstock waren auch zur Zeit der größten Nachfrage auf dem Parkplatz des Finanzamtes nur gering ausgelastet.

Der Rendelesweg war am Vormittag z.T. vollständig ausgelastet. Verwertbare Aussagen zu den Zielen der Fahrer konnten nicht gewonnen werden, die Parkdauerverteilung zeigt aber deutlich einen hohen Anteil von Beschäftigten.

4.12 Nördliche Innenstadt

Bereits in den Vorjahren hat die Stadt die Parksituation rund um Kino, Bürgerhalle und Arbeitsamt eingehend untersucht („nördliche Innenstadt“). Dies erfolgte insbesondere mit Blick auf die Parksituation im Bereich des Kinos und der Bürgerhalle in den Abendstunden. Der Bereich umfasst die Stellplatzbereiche 3, 4, 40, 41, 42, 43 und 74 (gem. Anhang 1) mit insgesamt 288 Stellplätzen.

Im Jahr 2007 wurde in der nördlichen Innenstadt in den Morgenstunden eine sehr hohe Auslastung festgestellt. Die nachfolgende Tabelle vergleicht die Auslastung in den betreffenden Bereichen mit den Werten aus 2011.

Es zeigt sich insgesamt eine durchgehend höhere Auslastung im Jahr 2007 (markierte Zellen). Eine mögliche Ursache hierfür kann u.a. sein, dass in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsbereiches ein neuer P+R-Stellplatz mit 26 Stellplätzen entstanden ist und dies die Anzahl der Stellplätze in diesem Bereich um ca. 10 % erhöht hat.

Tabelle 8 Auslastung - Vergleich nördliche Innenstadt 2007 / 2011

SPB	3		4		40+41		42+43		74	
Anzahl SP	44		45		98		50		51	
	2007	2011	2007	2011	2007	2011	2007	2011	2007	2011
08.00	66%	61%	67%	42%	91%	71%	100%	80%	96%	69%
09.00	95%	93%	82%	78%	94%	92%	100%	76%	98%	98%
10.00	95%	89%	87%	78%	95%	90%	98%	72%	98%	100%
11.00	95%	89%	91%	89%	95%	87%	92%	76%	98%	98%
12.00	84%	80%	67%	65%	84%	76%	100%	78%	90%	94%

Quelle: eigene Erhebungen / Stadt COE - 2007

Grundsätzlich besteht trotz dieser leichten Entspannung allerdings schon eine sehr hohe Nachfrage, da hier – auch bedingt durch die Nähe zur City - ein Teil der Stellplätze auch von Beschäftigten der Innenstadt belegt werden. Außerdem werden mit weiter steigender Nutzung des Haltepunktes Schulzentrum auch vermehrt zusätzliche Nutzer die P+R-Stellplätze nutzen.

Parkplatz	Anzahl Stellplätze	28.03.2009: 20.00 Uhr		Bemerkungen	04.04.09: 18.00 Uhr		04.04.09: 19.30 Uhr		04.04.09: 20.30 Uhr	
		belegte Stellplätze	Kapazitätsreserve (Fahrzeuge)		belegte Stellplätze	Kapazitätsreserve (Fahrzeuge)	belegte Stellplätze	Kapazitätsreserve (Fahrzeuge)	belegte Stellplätze	Kapazitätsreserve (Fahrzeuge)
Agentur für Arbeit	98	84 (6)	8	voll; schlecht geparkt 6 Fz vor Gebäude	17	81	75 (3)	20	95 (9) (7)	-13
Kino	44	44 (5) (1)	-6	5 Fz vor Gebäude 1 Fz in der Fahrgasse	41 (2)	1	44 (7)	-7	45 (7)	-8
Bürgerhalle	45	35	10		42	3	35	10	35 (7)	3
Bad	73	46	27		58	15	29	44	35	38
Burgring Parkdeck	32	6	26		8	24	9	23	10	22
Burgring Parkplatz	18	15	3		6	12	12	6	11	7
Marienring	51	19	32		26	25	24	27	40	11
Schulzentrum	84	55	29		1	83	1	83	5	79
Summe ohne Parkplatz CoeBad			102			229		162		101

Abbildung 8 Parkraumbellegung in den Abendstunden (2009)

Quelle: Erhebungen Stadt COE 2009

Wie bereits oben (Kap. 4.3.3) erläutert gab es zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2011 keine Veranstaltung in der Bürgerhalle. Es soll daher hier nochmals auf die Ergebnisse einer Parkraumbellegungserhebung im Frühjahr 2009 (an zwei Samstagabenden) verwiesen werden (sh. Abbildung 8). Seinerzeit wurde festgestellt, dass die Stellplatzbereich (SPB 40, 41) „Agentur für Arbeit“, „Kino“ (SPB 3) und „Bürgerhalle“ (SPB 4) bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen komplett belegt waren. Gleichzeitig stand aber an den in unmittelbarer

Nachbarschaft des Kinos und der Bürgerhalle liegenden Parkplätzen, also auch während der Veranstaltung in der Bürgerhalle, eine ausreichende Anzahl freier Stellplätze zur Verfügung steht. Zu der seinerzeitigen Kapazitätsreserven am Burgring (SPB 42, 43) und auf den Parkplätzen Marienring (SPB 74) und Schulzentrum (SPB 2) ist mit zusätzlichen 26 Stellplätzen noch der P+R-Parkplatz am Haltepunkt hinzugekommen. Dadurch hat sich auch hier die Situation entsprechend weiter verbessert, da diese Stellplätze in den Abendstunden nicht durch P+R-Kunden nachgefragt werden.

4.13 Besonderheiten / Zusammenfassung

- Kostenpflichtige Stellplätze sind sehr gut ausgelastet -> Gebühren verschrecken bei hoher Lagegunst der Stellplätze die Autofahrer nicht!
- Stellplätze auf denen Bewohnerparker zugelassen sind, sind insgesamt stärker ausgelastet als der Durchschnitt.
- Am Markttag ergab sich (auf den an beiden Tagen untersuchten Stellplätzen) eine höhere Auslastung in der Spitze (statt 84 % am Markttag 89 %), dabei waren insbesondere die Parkbauten deutlich besser ausgelastet.
- Die Befragung ergab mit rund 40 % einen signifikanten Anteil von Krankenhausmitarbeitern auf dem Parkplatz ‚Altes Freibad‘.
- Das Gesamtergebnis ist auch Ausdruck der festgestellten hohen Zentralität im Einzelhandel. Die gute Entwicklung wird im Mittel aber noch nicht durch eine zu ungünstige Auslastungsquote beeinflusst.

Das Ergebnis der Händlerbefragung im Einzelhandels- und Zentrenkonzept, in der die Verkehrs- und Parkplatzsituation ‚Alles in allem‘ mit der Note 2,8 bewertet wird, deckt sich damit mit dem Ergebnis dieser Stellplatzbilanz.

Interessant ist dabei, dass die i.o. Gutachten bemängelte Höhe der Parkgebühren sich nicht im Verhalten der Besuchern widerspiegelt. Vielmehr ist es gerade so, dass insbesondere zentrale gebührenpflichtige Stellplätze eine besonders hohe Auslastung aufweisen.

4.14 Nacherhebung im Bereich Bahnhof Coesfeld

Mit Blick auf ein zukünftiges Parkraumkonzept wurde die vorstehende umfassende Erhebung der Stellplätze (Parkraumbilanz) seitens der Stadt am 08.12.2011 noch um eine Nacherhebung im Bereich des Bahnhofs Coesfeld (P+R-Stellplätze) und der Kupferstraße / Wiesenstraße ergänzt. Dies erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass so mögliche Verlagerungen in diese Bereiche auch noch betrachtet werden können.

Im Rahmen der Nacherhebung (als Kennzeichenerfassung, bei vergleichbaren Wetterverhältnissen wie am 13./14.10.2011) wurden ebenfalls im Zeitraum von 06.00- 20.00 Uhr weitere 331 Stellplätze in insgesamt 8 Stellplatzbereichen außerhalb des Kernbereichs erhoben (Bereich XIV). Von diesen Stellplätzen werden nur 21 (SPB 65) mit Parkschein bewirtschaftet. Durch die insgesamt im Bereich XIV unterdurchschnittliche Auslastung sinkt die Auslastung in Coesfeld (Kernstadt - gesamt) insgesamt in der Spitze 10.00 – 12.00 Uhr) auf 83 %.

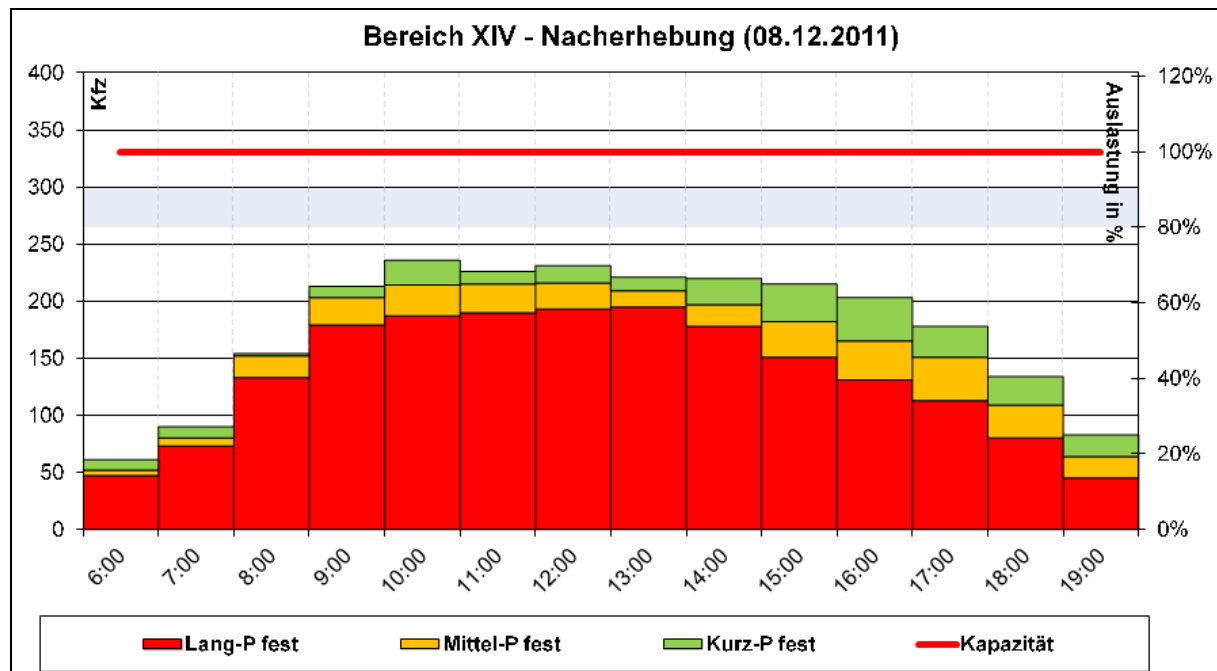


Abbildung 9 Nacherhebung (08.12.2011) - Tagesgang

Quelle: Erhebungen Stadt COE 2009

Der Tagesgang der nacherhobenen Stellplatzbereiche zeigt deutlich die Dominanz der Langparker in diesem Bereich (ca. 76 % im Mittel). Die maximale Belegung lag im Zeitbereich 10.00 – 11.00 Uhr bei 236 Pkw (Auslastung: 71 %).

Von den untersuchten Stellplatzbereichen ist der Bereich 65 (Wiesenstraße) nahezu durchgängig von 08.00 – 17.00 Uhr zu 100 % (bzw. auch knapp darüber) ausgelastet. Ansonsten ist nur noch der P+R-Parkplatz Bahnhof (Ost) bei nur 20 Stellplätzen zwischen 07.00 und 15.00 Uhr zu mehr als 80 % ausgelastet. Insgesamt über alle Stellplätze im Bereich XIV wird nur eine maximale Auslastung von 71 % (10.00 – 11.00 Uhr) erreicht.

Die bewirtschafteten Stellplätze sind nur in zwei Intervallen am späten Nachmittag (16.00 - 17.00 bzw. 18.00 – 19.00 Uhr) zu mehr als 80 % ausgelastet.

Insgesamt ist die Anzahl der Stellplätze im Bereich XIV damit noch vollkommen ausreichend, da die Qualität der Auslastung deutlich besser als befriedigend ist.

5 Prognose

Die Veränderungen bzgl. der Parkraumnachfrage können in diesem Rahmen allenfalls über pauschale Faktoren berechnet werden. Als Zunahme der Nachfrage wird bis 2025 ein Wert von 5 % unterstellt. Im Vergleich mit der allgemeinen Verkehrszunahme die im aktuellen VEP (2004) bis zum Jahre 2020 noch mit 6 % angegeben wurde sowie vor dem Hintergrund einer allgemeinen demografischen Entwicklung, die hinsichtlich der Einwohnerzahlen in Coesfeld mittlerweile eher von Stagnation bzw. einem leichten Rückgang ausgeht, mag der gewählt Wert u.U. zu hoch angesehen werden. Die Annahme erscheint allerdings vor dem Hintergrund der Vielzahl von Faktoren, die hier nicht weiter beachtet werden können vertretbar. Eine stellplatzbereichsscharfe Ermittlung der zukünftigen Nachfrage wird von zu vielen Faktoren beeinflusst und kann daher nicht vorgenommen werden.

Der wie beschrieben ermittelten zukünftigen Nachfrage wird das – aus heutiger Sicht - zukünftige Angebot gegenübergestellt. Mit Ausnahme des Bereiches ‚Altes Freibad‘ sind keine weiteren größeren Änderungen geplant oder bekannt. Die Stellplatzanzahl wird daher im Prognosefall nicht verändert.

Die durchschnittliche Auslastung in Coesfeld steigt auf 89 %. Die mit Parkschein bewirtschafteten Stellplätze sind über einen längeren Zeitraum am Vormittag als auch nachmittags mit bis zu ca. 95 % ausgelastet. Um 10.00 Uhr wird sogar eine 96%-ige Auslastung erreicht. Bei den kostenlosen Stellplätzen ohne Parkdauerbeschränkung wird nun über einen längeren Zeitraum eine Auslastung von ca. 100 % erreicht, so dass hier eine Verdrängung in andere Bereiche oder aber zu einer anderen Bewirtschaftungsart erfolgt.

Für den Kernbereich steigt die Zahl der Parkvorgänge von 15.030 auf 15.848 (= + 5,4 %). Damit ergeben sich teilweise auch Auslastungen von mehr als 100 %. Die daraus folgende Verdrängung von Fahrzeugen in andere Bereiche kann erst im Rahmen der zukünftigen Maßnahmenuntersuchung bewertet werden.

Handlungsbedarf in einzelnen Bereichen wird insbesondere in den Bereichen IV (Kellerstr./Ritterstr.) und VI (Davidstr.) deutlich. Dort ergeben sich z.T. Auslastungen von über 100 % in mehreren Zeitbereichen. Weiterhin noch Ressourcen sind im Bereich der Parkbauten (IX, X und XI) festzustellen. Die maximale Auslastung am Vormittag erreicht hier nur 87 %.

Auch im Bereich II (Mittelstraße) ergibt sich in der Spitze eine Auslastung von 91 %. Dabei muss hier beachtet werden, dass die Verdrängung von Mitarbeitern des Krankenhauses aus dem Bereich ‚Altes Freibad‘ ggf. gerade in diesem Bereich zu einer zusätzlichen Nachfrage führen kann. Die insgesamt verdrängte Anzahl von Fahrzeugen (ca. 30-40) kann der Bereich Mittelstraße nicht mehr aufnehmen.

Auch für Lette erhöht sich in der Prognose die Nachfrage. Mit einer maximalen Auslastung von 58 % bleibt die Angebotsqualität aber sehr gut.

6 Ausblick auf die Maßnahmenuntersuchung

Eine Reduzierung des Angebotes – gerade in der südlichen Innenstadt – würde zu Problemen führen. Gleiches gilt für eine zukünftige Erhöhung der Nachfrage.

Die Änderung der Bewirtschaftung des Parkplatzes ‚Altes Freibad‘ wird ca. 30 bis 40 Fahrzeuge von Krankenhausmitarbeitern verdrängen. In den umliegenden Wohnstraßen (Reines Wohngebiet) sind diese Fahrzeuge aus städtebaulicher Sicht nicht erwünscht. Hier ist ggf. Planungsbedarf der im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung zu berücksichtigen ist.

Die Prognose zeigt, dass mit einer zukünftigen durchschnittlichen Auslastung von 89 % zwar in der Summe noch gerade eine ausreichende Qualität erreicht werden kann. Allerdings kann aufgrund der hohen Auslastungen in einzelnen Stellplatzbereichen ohne gezielte Maßnahmen der heute noch ausreichende Qualitätsstand nicht mehr gehalten werden.

Die Überprüfung, welche Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt erforderlich werden, ist also die anstehende Aufgabe, damit die Stadt Coesfeld auch hinsichtlich der Situation des ruhenden Verkehrs für die Zukunft gut gerüstet ist.