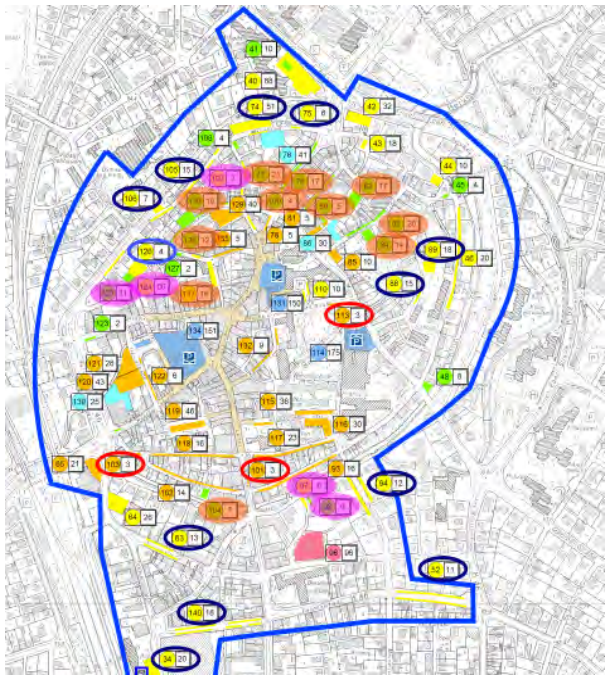
Stadt Coesfeld

Parkraumkonzept 2025

Teil 2: Handlungsempfehlungen



Projektnummer: 212197
Datum: 2012-06-22

IPW INGENIEURPLANUNG Wallenhorst

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis
Literaturverzeichnis

1 Zusammenfassung 7
2 Aufgabenstellung 8
3 Prämissen für die Handlungsempfehlungen 9
4 Methodik, Begriffe und Untersuchungsgebiet 13
5 Nachfrage 15
5.1 Zusammensetzung Prognose-Null-Fall (P0) 15
5.2 Berechnungsmodus zur Nachfrageänderung 18
6 Definition von maximalen Auslastungen (bereichsweise) 21
7 Maßnahmenuntersuchung 25
7.1 Anpassung der Bewirtschaftungszone 25
7.2 Variante 1 - Höchstparkdauer 120 Minuten 27
7.2.1 Auslastung der Parkzonen 28
7.2.2 Verlagerte Dauerparker 30
7.3 Variante 2 - Höchstparkdauer 60 Minuten 31
7.3.1 Auslastung der Parkzonen 32
7.3.2 Verlagerte Dauerparker 33
7.4 Weitere Veränderungen der Bewirtschaftung 33
7.5 Auswirkungen auf die Erreichbarkeit 35
7.6 Parkleitsystem 36
8 Handlungsempfehlungen 41

Abbildungen

Abbildung 1 Modal Split in Coesfeld 10
Abbildung 2 Abgrenzung Untersuchungsgebiet / Bewirtschaftungszone 1997....13
Abbildung 3 Abgrenzung Untersuchungsraum / Parkzonen....14
Abbildung 4 Verteilung der Parkdauer in der Spitzenstunde....16
Abbildung 5 Auslastungsänderung durch Fortfall der Dauerparker....18
Abbildung 6 akzeptierte Auslastung einzelner Stellplatzbereiche 23
Abbildung 7 Bewirtschaftungsraum 25
Abbildung 8 Lage der SPB der Stufen 1 und 2 25
Abbildung 9 Zeichen 290 und 314.1 26
Abbildung 10 Erreichbarkeit der Parkbauten 35
Abbildung 11 Parkleitsysteme 36
Abbildung 12 geeignete Stellplatzbereiche mit mindestens 50 Stellplätzen 37
Abbildung 13 Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems 39

Tabellen

Tabelle 1 Kfz-Parkraumnachfrage und Parkmerkmale 17
Tabelle 2 verlagerte Dauerparker 18
Tabelle 3 Bewohneranteil je Parkzone....18
Tabelle 4 induzierte Kurzparker je Parkzone....19
Tabelle 5 Anzahl Stellplätze, Belegung und Auslastung (P0)....27
Tabelle 6 Auslastung der Parkzonen in Var.e 1, Stufe 1 (Höchstparkdauer 120 Minuten)....28
Tabelle 7 Auslastung der Parkzonen in Var. 1, Stufe 2 (Höchstparkdauer 120 Minuten)....29
Tabelle 8 Veränderungen Dauerparker V1 + V2 30
Tabelle 9 Auslastung der Parkzonen in Var. 2, Stufe 1 (Höchstparkdauer 60 Minuten)....32
Tabelle 10 Auslastung der Parkzonen in Var. 2, Stufe 2 (Höchstparkdauer 60 Minuten)....33
Tabelle 11 Bewirtschaftung im Status Quo 34
Tabelle 12 Bewirtschaftung (Vorschlag für Var. 1, Stufe 1) 34

Anlagen

1 Erreichbarkeit der Fußgängerzone
2 Parkzonen mit Darstellung der Stellplatzbereiche
3 Umzuwandelnde Stellplatzbereiche (Stufe 1 / Stufe 2)
4 Definition der maximal akzeptierten Auslastung je Stellplatzbereich
5 Vorschlag zur Änderung der Bewirtschaftung der Stellplatzbereiche
6 Erreichbarkeit der Parkbauten
7 Erreichbarkeit nach Zufahrtsrichtung
8 Dynamisches Parkleitsystem
9 Antworten auf die Schlüsselfragen (Stadt Coesfeld; 22.03.2012), 3 Seiten

Abkürzungsverzeichnis

DP	Dauerparker
HPD	Höchstparkdauer
KP	Kurzparker
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] FGSV Köln (Hrsg.); EAR 05, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05; Ausgabe 2005

[2] Stadt Coesfeld – Parkraumkonzept 1997; Verkehrsuntersuchung; Ingenieurplanung 1997

[3] Stadt Coesfeld – VEP Coesfeld; Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen; 2006

[4] Stadt Coesfeld – Parkraumkonzept 2025, Teil 1 Parkraumbilanz; Ingenieurplanung 2011

[5] Huber-Erler, R.; Parkraum als Steuerungsinstrument, Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; 56. Ergänzungslieferung 04/2010

[6] FGSV Köln (Hrsg.); Hinweise zu Parkleitsystemen - Steuerung und Konzeption; Ausgabe 1996

Bearbeitung:

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

Wallenhorst, 2012-06-22
Proj.-Nr.: 212197

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 Berechnungen auf Basis der Analyseergebnisse und der im Arbeitskreis erarbeiteten Vorgaben ergaben, dass mit einer Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche auch zukünftig eine zufriedenstellende Auslastung der Stellplatzbereiche in der Innenstadt möglich ist.

Die Umsetzung der Stufe 1 aus der Variante 1 erfordert jedoch die Schaffung von rd. 100 zusätzlichen Stellplätzen für Dauerparker (außerhalb der Innenstadt). Sofern der Parkplatz ‚Altes Freibad' kurzfristig komplett nicht mehr als öffentlicher Stellplatz verfügbar ist, erhöht sich dieser Zahl auf 140 Stellplätze. Die genaue Verteilung und Lage dieser Stellplätze ist dabei im Vorfeld der Umsetzung zu ermitteln.

Eine vollständige Erweiterung, um weitere nicht bewirtschaftete Stellplätze (Stufe 2), verbessert zwar die durchschnittliche maximale Auslastung weiter, erfordert aber zusätzliche Stellplätze für Dauerparker, so dass diese Stufe nicht zur Umsetzung empfohlen wird.

Zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Regelungen ist die Art der Bewirtschaftung anzupassen. Dadurch kann zugleich auch aus diesem Bereich der geforderte Beitrag zur Haushaltskonsolidierung erbracht werden.

2 Aufgabenstellung

Die IPW GmbH & Co. KG hat im Herbst 2011 im Auftrag der Stadt Coesfeld die Parkraumbilanz (Parkraumkonzeptes 2025; Teil 1) mit folgenden relevanten Ergebnisse erarbeitet:

- In Coesfeld gibt es in der Summe ein gerade noch ausreichendes Angebot (bei heutiger Nachfrage) an Stellplätzen.
- Insbesondere im Bereich der Innenstadt zu Spitzenzeiten und räumlich begrenzt wurde eine so hohe Auslastung ermittelt, 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.
- 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 Krankhaus) 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.
- Die Nachfrageberechnung für den Prognosefall 2025 ergab in einer Reihe von Bereichen Auslastungen die deutlich mangelhaft sind.

Darauf aufbauend sollen nun in einer zweiten Phase „Handlungsempfehlungen“ für den Prognosezeitpunkt 2025 erarbeitet werden.

Zur Diskussion der Parkraumbilanz, die die Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Teil 1 des Parkraumkonzeptes 2025 der Stadt Coesfeld; [4]) zusammenfasst sowie zur Vorbereitung dieser Handlungsempfehlungen (Teil 2) wurde unter Beteiligung von Politik, Einzelhandelsvertretern und Verwaltung ein Arbeitskreis einberufen und im Frühjahr 2012 zwei Arbeitskreissitzungen durchgeführt. Die im Arbeitskreis erarbeiteten Antworten auf verschiedene Schlüsselfragen, die sich aus der Parkraumbilanz ergeben haben, bilden die Grundlage der Handlungsempfehlungen und waren daher in spezifische Annahmen für die vorliegende Untersuchung zu überführen.

Es soll insbesondere nachgewiesen werden, dass im Kernbereich der Innenstadt (bzw. der definierten Bewirtschaftungszone) für Kurzparker, unter Zugrundelegung einer gegenüber heute pauschal um 5 % erhöhten Prognosenachfrage, eine ausreichende Angebotsqualität für den ruhenden Verkehr erreicht wird. Die dabei unterstellte Nachfragesteigerung im Prognosezeitraum von 5 % leitet sich insbesondere aus der im VEP [3] bis zum Jahr 2020 benannten allgemeinen Verkehrszunahme von 6 % ab. Unter Berücksichtigung anderer Faktoren, wie z.B. der mittlerweile gebremsten Einwohnerentwicklung, ist dieser Wert eher überhöht, führt aber mit Blick auf die erwarteten Aussagen bzgl. der Auslastung allenfalls zu geringeren Werten, als sie nachfolgend ermittelt werden.

Schließlich soll in einem letzten Schritt festgelegt werden, wie viele Stellplätze für Dauerparker am Rand bzw. außerhalb der Bewirtschaftungszone erforderlich sind, um auch dort die zukünftige Nachfrage in einer ausreichenden Qualität sicherstellen zu können.

Darüber hinaus werden die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des vorhandenen statischen Parkleitsystems untersucht. Dies erfolgt insbesondere aufgrund der Ausweitung des Bewirtschaftungsraumes und der dadurch erforderlich werdenden Verbesserung der Information der Pkw-Fahrer über noch vorhandene freie Stellplätze (insb. in den Randbereichen).

3 Prämissen für die Handlungsempfehlungen

Seitens der Stadt Coesfeld wurde nach Vorstellung der Ergebnisse im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 07.12.2011 zur weitergehenden Diskussion und Vorbereitung der hier vorliegenden Stufe 2 (Handlungsempfehlungen) ein Arbeitskreis mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Einzelhandel einberufen. Die in zwei Arbeitskreissitzungen erarbeiteten Antworten (sh. Anlage 9) auf verschiedene Schlüsselfragen bilden die Grundlagen dieser Maßnahmenuntersuchung für Handlungsempfehlungen und sollen hier nachfolgend nochmals kurz erläutert werden.

Schlüsselfrage 1 – Förderung Umweltverbund

Die bereits im Vorfeld angesetzte weitere Steigerung der Nachfrage (bis 2025 +5 %) soll unverändert beibehalten werden. Trotz bzw. gerade wegen des in Coesfeld sehr hohen Radverkehrsanteils (29 %) wurden vom Arbeitskreis die Potentiale zu einem signifikanten Ausbau der Nahmobilität und damit die Option für eine geringer anzusetzende Steigerung der Nachfrage skeptisch gesehen.

Dies betrifft insbesondere mögliche Zunahmen bei den bislang eher geringen Fußgänger- (ca. 9 %) bzw. ÖV-Anteilen (ca. 3 %). Eine Steigerung des (in Coesfeld allenfalls durchschnittlichen) Anteils des Umweltverbundes, mit der Folge einer Reduzierung der Nachfrage im MIV und damit auch beim ruhenden Verkehr, soll im Rahmen dieses Konzeptes nicht unterstellt werden. Einerseits besitzt das ÖPNV-Angebot für eine attraktive innerstädtische Erschließung u.a. keine ausreichende Taktdichte und der hohe Anteil des Radverkehrs ist wegen der kompakten Stadtstruktur und eines guten Angebotes für Radfahrer insbesondere das Ergebnis einer Verlagerung von Anteilen vom ÖV und vom Fußgängerverkehr.

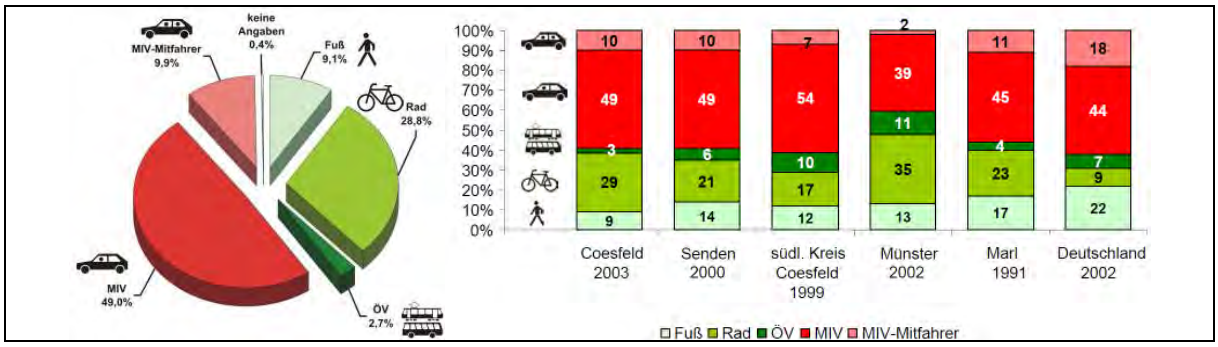


Abbildung 1 Modal Split in Coesfeld

Quelle: VEP Coesfeld [3]

- **Ein nachfragemindernder Effekt durch eine Förderung des Umweltverbundes in Coesfeld wird nicht unterstellt.**

Schlüsselfrage 2 – Konzentration von Stellplätzen

Mit Blick auf eine Minimierung des Parksuchverkehrs wurde im VEP der Stadt Coesfeld ([3], 2006) eine Konzentration der Stellplätze im Innenstadtbereich auf wenige Standorte vorgeschlagen. Ein derartiger Ansatz ist zwar grundsätzlich sinnvoll. Das Ziel kann in Coesfeld aber nicht mit vertretbarem finanziellem Aufwand realisiert werden, da Grundstücke in der benötigten Größe und Lage nicht verfügbar sind bzw. alternativ aufwändige Parkbauten erforderlich wären.

Das Ziel einer Minimierung des Parksuchverkehrs soll vielmehr durch eine ausreichende Reserve an Stellplätzen (über einen entsprechend definierten Auslastungsgrad) erreicht werden. Außerdem wurde vom Arbeitskreis die Auffassung vertreten, dass eine dezentrale Lage der Stellplätze auch als positiver Standortfaktor für Coesfeld angesehen werden kann. Diese These wird durch die Kompaktheit der Stadt und die sich daraus ergebenden kurzen Wege gestützt. Nach den EAR 05 [1] beträgt die zumutbare Fußwegeentfernung zwischen Stellplatz und Ziel 250 bis 500 m, was einem durchschnittlichen Zeitbedarf von vier bis acht Minuten entspricht. Mit einer maximalen Entfernung von 350 m Luftlinie (ab dem Rand der Fußgängerzone) lässt sich die gesamte Innenstadt von Coesfeld abdecken (sh. Anlage 1).

- **Die Konzentration von Stellplätzen an wenigen Standorten ist kein realistisches Ziel. Der Aspekt hat damit keinen Einfluss auf die Untersuchung der Handlungsempfehlungen.**

Schlüsselfrage 3 – Abgrenzung des Bewirtschaftungsraumes

Innerhalb des bereits 1997 als Bewirtschaftungsraum beschlossenen Bereiches befinden sich auch aktuell immer noch öffentlich zugängliche Stellplatzbereiche, die nicht bewirtschaftet werden. Es ist zu prüfen, ob die mit der Prognose aufgezeigten Nachfrageengpässe durch eine vollständige Bewirtschaftung minimiert werden können (Stufe 1). Zusätzlich soll die Ausweitung auf weitere Bereiche außerhalb der Bewirtschaftungszone betrachtet werden (Stufe 2). Zugleich ist die Anzahl der verdrängten Dauerparker zu bestimmen und für diese Gruppe eine Lösung aufzuzeigen.

- **Die konsequente Umsetzung der bereits beschlossenen Bewirtschaftung im Kernbereich - mit einer Verdrängung der Dauerparker– wird zentraler Untersuchungsinhalt der Maßnahmenuntersuchung zur Vorbereitung von Handlungsempfehlungen.**

Schlüsselfrage 4 – Innenstadt als einheitliche Tarifzone?
Grundsätzlich ist die Tarifgestaltung der Parkgebühren das zentrale Steuerungsinstrument einer Parkraumbewirtschaftung. Dabei sollte sich deren Höhe insbesondere am Parkdruck orientieren. Derzeit beträgt die Parkgebühr an den Parkscheinautomaten (für ebenerdige Stellplätze) einheitlich 0,25 EUR für 30 Minuten. In den Parkbauten gelten abweichende Tarife von 0,50 - 0,80 EUR/je Stunde, wobei es aber Tageshöchstsätze von 5,00 bzw. 6,40 EUR gibt.

Eine einheitliche Tarifzone für ebenerdige Stellplätze wird eher nicht dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu minimieren, da dann jeder Autofahrer zunächst versuchen wird, einen Stellplatz mit der für ihn größten Lagegunst zu finden. Attraktive Stellplätze bzw. Stellplatzbereiche werden also überdurchschnittlich oft angefahren. Alleine das Wissen um eine hohe Auslastung schreckt die Autofahrer nicht ab (wenn überall das Parken gleich teuer ist). Erst gestaffelte Regelungen (Parkscheibe/Parkscheinautomat, bzw. über die Gebührenhöhe) werden dazu führen, dass auch weniger attraktive Stellplätze schon frühzeitig belegt werden. Auch im Arbeitskreis wurde die Schaffung einer einheitlichen Tarifzone kritisch gesehen.

- **Es werden keine Effekte aus einer Änderung der Tarifzone berücksichtigt.**

Schlüsselfrage 5 – Parkgebührenunterschied öffentlicher Straßenraum / Parkbauten
Eine Gebührengestaltung, mit üblicherweise höheren Gebühren für das Parken im Straßenraum (zur Entlastung und Vermeidung von Parksuchverkehr), wurde im Arbeitskreis kritisch gesehen.

- **Es werden keine Effekte durch Parkgebühren im Straßenraum und in Parkbauten berücksichtigt, die von der heutigen Regelung abweichen.**

Schlüsselfrage 6 – Verkürzung / Staffelung der Höchstparkdauer
Die bisherige Höchstparkdauer (160 SP 60 Minuten, 421 SP 120 Minuten, Ausnahme Parkplatz Mittelstraße) bei bewirtschafteten Stellplätzen soll unverändert bestehen bleiben und analog auch auf die umzuwandelnden Stellplätze angewendet werden. Als Variante 2 soll eine Reduzierung der Höchstparkdauer auf einheitlich 60 Minuten untersucht werden, um ggf. vorhandene zusätzliche Potentiale aufzuzeigen.

- **Im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung werden zwei Varianten der Höchstparkdauer (120 / 60 Minuten) betrachtet.**

Schlüsselfrage 7 – Verbesserung des Parkleitsystems / Schaffung eines dynamischen Parkleitsystems
Das zielgerichtete Führen der Autofahrer zur optimalen Ausnutzung des Angebotes und damit eine Minimierung des Parksuchverkehrs erfordert insbesondere ein insgesamt ausreichendes Stellplatzangebot, eine ausreichende Größe der eingebundenen einzelnen Stell-

platzanlagen und für ein dynamisches System zusätzlich die Kenntnis über die aktuell freien Stellplätze.

In Coesfeld gibt es jedoch eher viele kleine Stellplatzbereiche und die Belegung ist zur Zeit nur bei den Parkbauten verfügbar. Wie in den Schlüsselfragen zuvor, ist es auch zur weiteren Erörterung dieses Aspektes zunächst wichtig, einen ausreichenden Auslastungsgrad (und damit freie Kapazitäten) in der Innenstadt bzw. den einzelnen Parkzonen nachzuweisen.

In jedem Fall erfordert die vollständige Bewirtschaftung in der Innenstadt die zusätzliche Information der Autofahrer in Form frühzeitiger Hinweise darauf, dass Parkvorgänge von mehr als 2 Stunden Dauer nur noch in den Parkbauten bzw. auf dem Parkplatz Mittelstraße möglich sind („Parkzone Coesfeld Innenstadt – Höchstparkdauer: 120 Min; Parkbauten: unbegrenzt).

- **Auf Basis der Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung werden ergänzend Aussagen zur Weiterentwicklung des Parkleitsystems in die Handlungsempfehlungen aufgenommen.**

Schlüsselfrage 8 – Bewohnerparken

Das aktuell praktizierte Mischprinzip soll wegen der Vorteile (einfache Anwendbarkeit, geringe Kosten) beibehalten werden. Eine gesonderte Ausweisung von Stellplätzen für Bewohner (Trennprinzip) ist wegen der hohen Nachfrage nach Parkraum und der Nutzungsüberlagerungen in Coesfeld generell nicht sinnvoll. Damit die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort nicht beeinträchtigt wird, ist jedoch bei einer Ausweitung der Bewirtschaftungszone die Einrichtung zusätzlicher Bewohnerparkzonen bzw. die Vergrößerung der bestehenden Zonen erforderlich. Ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Bewohner in der Spitzenstunde in den einzelnen öffentlichen Stellplatzbereichen wird in den Berechnungen berücksichtigt. Der Bestand wie auch Veränderungen bei einzelnen privaten Stellplätzen, die i.d.R. ausschließlich von Bewohnern genutzt werden, gehen dagegen nicht in die Betrachtung ein.

Bzgl. der weiteren Entwicklung des Bewohneranteils wurde keine signifikante Änderung unterstellt, eine Veränderung ist aber u.a. auch in der prognostischen Nachfragesteigerung von 5 % enthalten.

- **Zur Sicherstellung eines ausreichenden Stellplatzangebotes für die Bewohner der Innenstadt von Coesfeld wird eine Ausweitung der Bewohnerparkzonen unterstellt, so dass alle Bereiche, in denen bislang unbeschränkte Stellplätze wegfallen, abgedeckt werden.**

Schlüsselfrage 9 – Bauliche Erweiterung des Parkraumangebotes

Primär erfolgt die Berechnung der Auswirkungen einer Ausweitung der Bewirtschaftungszone. Für die dadurch verdrängten Dauerparker sind neue Angebote vorzusehen. Der entsprechende Bedarf wird bereichsweise ermittelt. Über die Frage, wo konkret derartige Angebote realisiert werden können, ist dann im Anschluss zu entscheiden. Dazu sind beispielsweise die Herkunft und das Ziel der Dauerparker über eine Befragung zu ermitteln.

- **Zunächst werden die Auswirkungen einer Ausweitung der Bewirtschaftungszone begutachtet. Als Ergebnis ergibt sich die Zahl der zusätzlich verfügbaren Kurzzeitparkplätze im Bewirtschaftungsraum. Gleichzeitig wird die Zahl der verdrängten Dauerparker festgestellt. Hieraus ergibt sich in Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen der Bedarf an zusätzlichen Langzeitparkplätzen außerhalb des Bewirtschaftungsraumes sowie ggf. auch an Kurzzeitparkplätzen im Bewirtschaftungsraum.**

4 Methodik, Begriffe und Untersuchungsgebiet

Das nachfolgende Vorgehen greift auf die von der Stadt beschlossene, jedoch nicht vollständig umgesetzte Festlegung eines Bewirtschaftungsraumes aus dem Parkraumkonzept von 1997 [2] zurück. Zur Überprüfung einer ausreichenden Qualität des Angebotes an Stellplätzen (SP) für Kurzparker werden im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung bislang nicht bewirtschaftete Stellplätze in bewirtschaftete Stellplätze umgewandelt.

Umwandlungsstufen

Diese Umwandlung erfolgt in zwei aufeinander aufbauenden Stufen (St. 1, St. 2), ohne dass sich dadurch im Untersuchungsgebiet die Gesamtzahl der Stellplätze verändert. Dabei umfasst die Stufe 1 alle SPB innerhalb der alten Bewirtschaftungszonen (1997, Zone 1 - 3) mit insgesamt 279 Stellplätzen, die bislang noch unbewirtschaftet sind.

Die Stufe 2 enthält insgesamt 6 weitere SPB (mit insgesamt 194 Stellplätzen, sh. Abbildung 8) die nach der Einteilung aus dem Jahr 1997 im ‚Dauerparkerbereich' (Zone 4, grün) liegen, ggf. mittlerweile aber ebenfalls für eine Bewirtschaftung geeignet sind. Nach Umsetzung der Stufen 1 und 2 wird es keine unbewirtschafteten Stellplätze mehr im Bewirtschaftungsbereich geben.

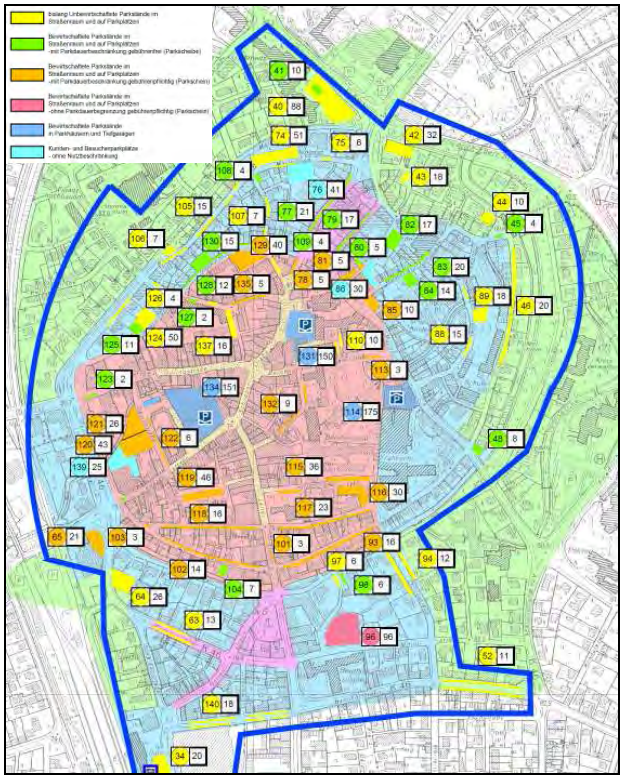


Abbildung 2 Abgrenzung Untersuchungsgebiet / Bewirtschaftungszone 1997

Quelle: eigene Definition

Varianten

Diese Auswirkungen dieser zweistufigen Umwandlung werden dabei in zwei Varianten (V1 und V2) untersucht und mit dem Prognose-Null-Fall (P0) verglichen:

P0: aus dem Status Quo entwickeltes Angebot (Anzahl Stellplätze) bzw. die berechnete Nachfrage (Belegung) ohne Maßnahmen; jeweils im Prognosejahr 2025. Die Stellplätze der Stufen 1 und 2 sind auch enthalten/vorhanden, aber hier noch unbewirtschaftet.

V1: In beiden Stufen erfolgt die Beibehaltung der vorhanden Höchstparkdauer von i.d.R. 120 Minuten. Bei den umgewandelten Stellplätzen (Stufe 1 und 2) wird die Höchstparkdauer in Analogie zur bisherigen Höchstparkdauer benachbarter Stellplatzbereiche gewählt.

V2: Festlegung der Höchstparkdauer bei bestehenden Stellplatzbereichen auf einheitlich 60 Minuten, sofern nicht . Bei den umgewandelten Stellplätzen (Stufe 1 und 2) wird die Höchstparkdauer ebenfalls auf 60 Minuten begrenzt.

Untersuchungsgebiet

Bei dem Untersuchungsgebiet zur Erarbeitung der Handlungsempfehlungen handelt es sich zum größten Teil um den zentralen Bereich der Kernstadt von Coesfeld innerhalb des Wallrings. Im Süden reicht das Gebiet bis zu den bislang ohne Beschränkungen angebotenen Stellplatzbereichen an der Bahnhofstraße. Die benötigten Daten für vier zuvor nicht erhobene Stellplatzbereiche (s. Abbildung 3) werden aus den Ergebnissen vergleichbarer Stellplatzbereiche abgeleitet.

In der Variante 1 werden die übrigen im Süden des Untersuchungsgebietes gelegenen Stellplatzbereiche (Bereich Bahnhofsstr./Wiesenstr.) nicht berücksichtigt, da diese bereits heute einer Bewirtschaftung unterliegen. Da keine Analysedaten vorliegen, wird für sechs SPB (53, 59 – 62 und 94) vor dem Hintergrund der Randlage auch in der Variante 2 keine Änderung (in Form einer Verringerung der Höchstparkdauer auf 60 Minuten) unterstellt.

Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 1.684 öffentliche Stellplätze, die sich wie folgt aufteilen:

		davon
unbewirtschaftet	473	
Umwandlung in St. 1		*279*
Umwandlung in St. 2		*194*
mit Schrankenanlage	531	
mit Parkschein	460	
max. Parkdauer 2h		364
ohne Höchstparkdauer		96
mit Parkscheibe	220	
max. Parkdauer 1h		160
max. Parkdauer 2h		60
Summe	**1.684**	

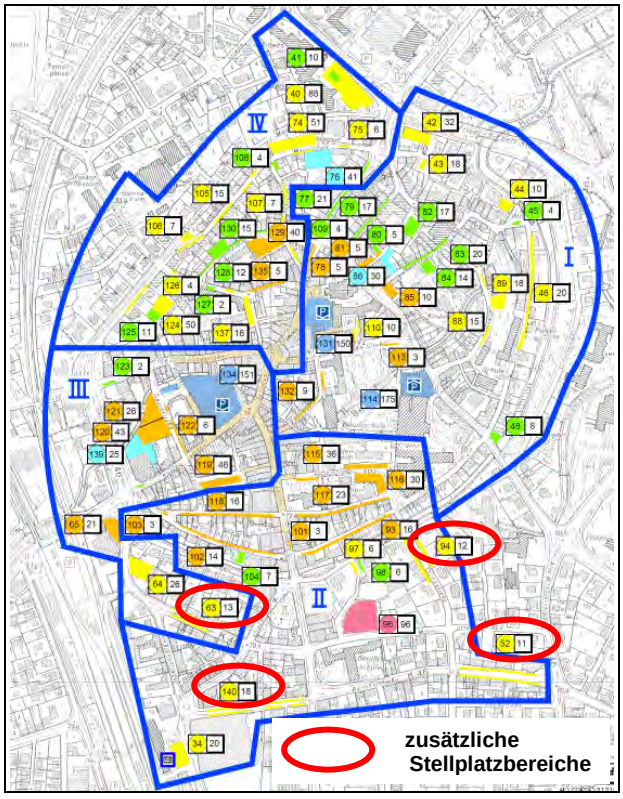


Abbildung 3 Abgrenzung Untersuchungsraum / Parkzonen

Quelle: eigene Definition

Bei den 531 Stellplätzen mit einer Schrankenanlage handelt es sich um solche in Parkbauten und auf den Parkplätzen der Sparkasse und Volksbank. Bei diesen Stellplätzen besteht grundsätzlich keine Höchstparkdauer, auch wenn die Geldinstitute ab einer Stunde die Gebühren stark ansteigen lassen. Außerdem wird der Parkplatz der Sparkasse auch von Mitarbeitern genutzt, während die berücksichtigten Stellplätze der Volksbank ausschließlich Kunden zur Verfügung stehen, da die Volksbank noch über eine

Tiefgarage mit Stellplätzen für Mitarbeiter verfügt. Diese wurden aber nicht in die Untersuchung einbezogen.

Die Gesamtstellplatzanzahl weicht wegen der veränderten Abgrenzung des Untersuchungsgebietes von der Anzahl ab, die im Zuge der Parkraumbilanz [2] als ‚Kernbereich' bezeichnet wurde. Außerdem werden einige zuvor noch enthaltene (und in beiden Bereichen gelegene) nicht öffentliche Stellplatzbereiche innerhalb des zukünftigen Bewirtschaftungsraums bei den Berechnungen der Maßnahmenuntersuchung nicht berücksichtigt, da diese auch zukünftig ausschließlich für Dauerparker zur Verfügung stehen (private Kunden- und Mitarbeiterstellplätze an der Rosenstraße (Café Extrablatt), Verwaltung Rathaus-Innenhof, Schulparkplatz am Schützenring).

Parkzonen

Ergänzend werden die im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung einbezogenen Stellplatzbereiche entsprechend der Hauptzufahrtsrichtungen sowie in Anlehnung bzw. zur Weiterentwicklung der Parkrouten vier Parkzonen (I – IV; sh. Abbildung 3) zugeordnet. Diese Einteilung in Parkzonen greift dabei die Festlegung aus dem Arbeitskreis auf, die Auslastungen nicht nur bezogen auf den Gesamtraum zu betrachten, sondern die Betrachtung für kleinräumigere Gebiete vorzunehmen.

5 Nachfrage

5.1 Zusammensetzung Prognose-Null-Fall (P0)

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ‚Kernbereich' in der Parkraumanalyse [2] ist nicht mit der des Untersuchungsgebietes dieser Untersuchung identisch (sh. Abbildung 2). Außerdem waren bei der Betrachtung der Nachfragegruppen noch eine Reihe von Stellplatzbereichen enthalten, die stark durch Dauerparker (nach den Ankunfts- und Abfahrtzeiten handelt es sich um Berufsverkehr) belegt wurden. Daher war für den hier betrachteten Untersuchungsraum für den Prognose-Null-Fall der Anteil der Kurz- und Dauerparker neu zu ermitteln.

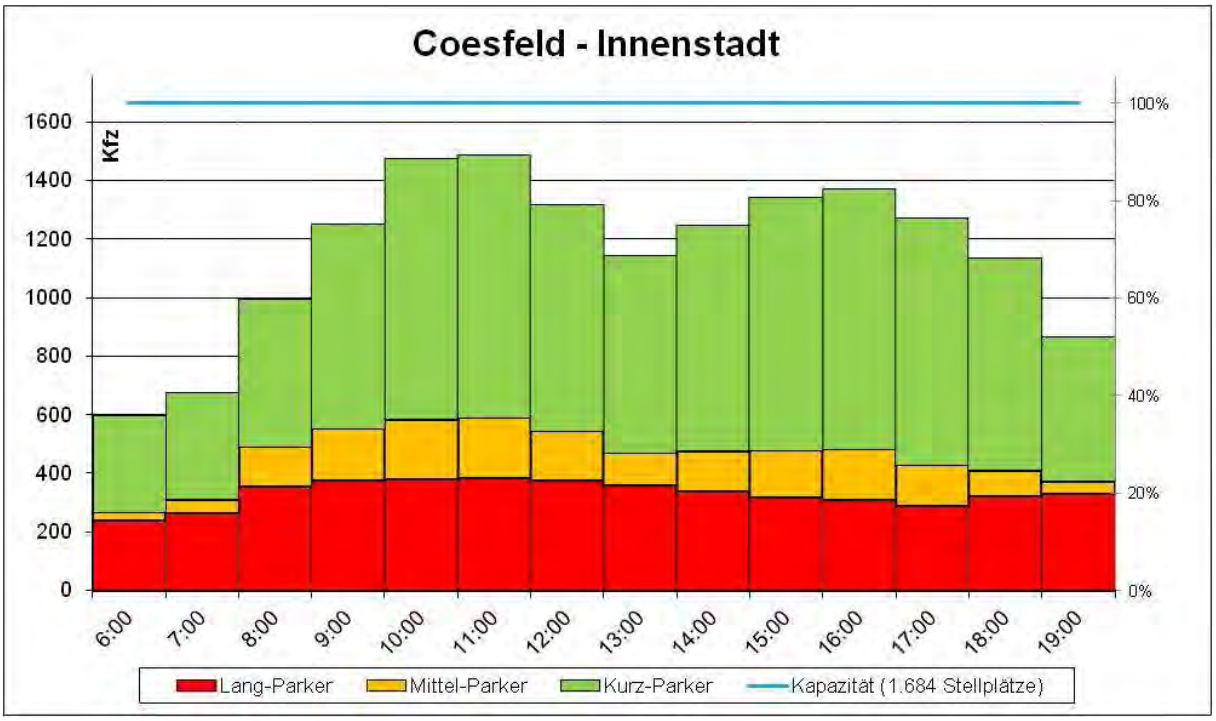


Abbildung 4 Verteilung der Parkdauer in der Spitzenstunde

Quelle: eigene Berechnung

Die Übertragung der Ergebnisse der Parkraumanalyse auf das neu definierte Untersuchungsgebiet für die Maßnahmenuntersuchung zur Entwicklung von Handlungsempfehlungen zeigt die nachfolgende Abbildung. Dabei belegt die Auswertung der Dauer der Parkvorgänge in der Spitzenstunde, dass ca. 60 % der Nachfrage (Belegung) aus Kurzparkern (bis zu zwei Stunden) resultieren. Die übrigen Parker entfallen auf die Dauerparker (als Summe der Mittel- und Langparker). Der insgesamt noch vergleichsweise hohe Anteil an Dauerparkern begründet sich einerseits durch die großen Parkbauten und den Parkplatz Mittelstraße (∑ = 572 von 1.684 = ca. 34 % der Stellplätze mit einem höheren Anteil an Dauerparkern) sowie den Anteil nicht bewirtschafteter Stellplätze (473 von 1.684 = 28 %) die sogar zu einem großen Teil von Dauerparkern belegt werden.

Die Hauptunterscheidungsmerkmale der Parkvorgänge sind einerseits die Parkdauer (mit der Unterscheidung in Kurz- und Dauerparker) und anderseits die Nachfragegruppen. Die nachfolgende Tabelle nach Huber-Erler [5] aus dem Jahr 2010 zeigt die Zusammenhänge auf.

Bei Kurzzeitparkern handelt es sich in erster Linie um Kunden (Geschäfte) und Besucher (z.B. von Arztpraxen) sowie alle Arten von Lieferverkehr. Dieser Anteil des Ruhenden Verkehrs ist für die Innenstadt von großer Bedeutung, wobei die Ansprüche der Kurzparker nicht einheitlich sind.

Tabelle 1 Kfz-Parkraumnachfrage und Parkmerkmale

		Einwohner	Beschäftigte	Kunden	Besucher/Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	kurz (bis zu 2 h)			X			X
	lang (mehr als 2 h)	X	X				
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen							X
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich			X				
Langer Fußweg zumutbar			X				
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig				X	X	X	

trifft zu X | trifft tlw. zu | trifft nicht zu

Quelle: [5]

Beschäftigte und Bewohner bilden demgegenüber im Wesentlichen die Gruppe der Dauerparker. Zur Sicherung der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort sollte für Bewohner - sofern nicht ohnehin auf privatem Grund vorhanden – auch zukünftig eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen angeboten werden. Nach der EAR [1] sind im Stadtkern von Mittelzentren in der Spitzenstunde gut 20 % der Stellplätze durch Bewohner belegt. Dieser Wert deckt sich mit den für die Stadt Coesfeld ermittelten Werten des Bewohneranteils der erfassten Pkw ([4], Anhang 1, Seite 8).

Auch wenn für die Beschäftigten die o.g. Merkmale ebenso gelten, ist zu beachten, dass ein Stellplatz durch Beschäftigte meistens sehr lange belegt wird. Damit besteht ein Konflikt mit den Ansprüchen der Kurzparker. In der Abwägung kommt daher letztlich nur eine Verlagerung der Stellplätze für Dauerparker in weniger zentrale Bereiche in Betracht. Diese Maßnahme ist vertretbar, da Dauerparkern aufgrund ihrer in der Regel längeren Aufenthaltszeit am Zielort auch ein längerer Fußweg zumutbar ist.

Hauptqualitätsmerkmal für die jeweils bevorzugte Gruppe ist eine ausreichende Anzahl freier Stellplätzen in der Nähe zum Ziel. Von der Parkraumbewirtschaftung beeinflussbare Größen sind damit:

- die Zentralität des Stellplatzbereiches
- ein geringer Zeitbedarf zur Stellplatzsuche und
- attraktive (also günstige) Parktarife

5.2 Berechnungsmodus zur Nachfrageänderung

Die Nachfrage im Prognose-0-Fall (P0) in den von einer Änderung betroffenen Stellplatzbereichen ist um die Anzahl der (verlagerten) Dauerparker zu mindern. Es ergibt sich die theoretische Anzahl maximal für Kurzparker zusätzlich verfügbarer Stellplätze.

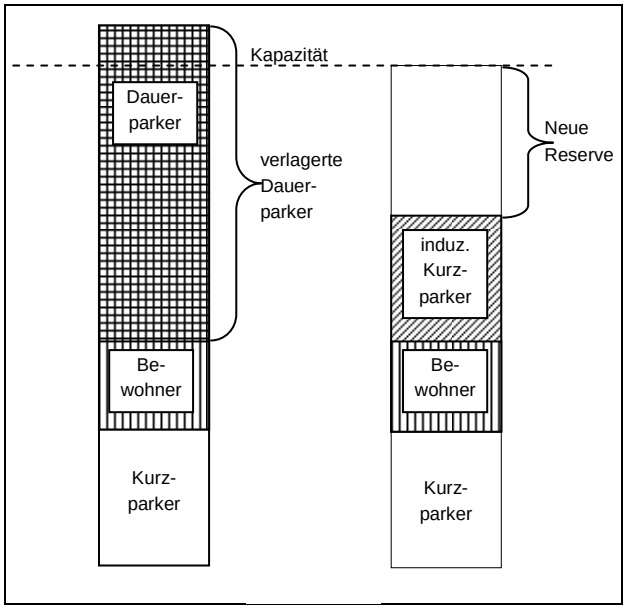


Abbildung 5 Auslastungsänderung durch Fortfall der Dauerparker

Quelle: eigene Definition

Die durch eine Bewirtschaftung frei werdenden Stellplätze stehen dabei allerdings auch zukünftig nicht vollständig für Kurzparker zur Verfügung. Nachfolgend sollen die zu berücksichtigenden Anteile erläutert werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass den nachfolgenden Berechnungen entsprechend kenntlich gemachte gutachterliche Annahmen bzw. Schlussfolgerungen aus der Bestandsaufnahme zugrunde liegen. Die als Ergebnis der Berechnungen konkret genannten Zahlen stehen letztlich für eine Tendenz zur Beschreibung der Maßnahmenwirkung.

<u>Dauerparker:</u>

In der Summe beider Stufen für die Umwandlung von unbewirtschafteten Stellplätzen können im Prognose-0-Fall insgesamt 256 Stellplätze, die noch von Dauerparkern belegt werden, für Kurzparker nutzbar gemacht werden.

Tabelle 2 verlagerte Dauerparker

Parkzone	Stufe 1	Stufe 2
I	22	22
II	43	0
III	0	12
IV	87	70
Summe	*152*	*104*

<u>Bewohner:</u>

Damit die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort nicht beeinträchtigt wird, ist bei einer Ausweitung der Bewirtschaftungszone die Einrichtung zusätzlicher Bewohnerparkzonen bzw. die Vergrößerung der bestehenden Zonen erforderlich. Die zusätzliche Ausgabe von Parkausweisen für Bewohner führt dazu, dass ein Teil der Stellplätze weiterhin von Bewohnern genutzt werden kann. In den einzelnen Stellplatzbereichen ändert sich der Anteil der parkenden Bewohner nicht.

Die Bestimmung des Bewohneranteils und damit der Stellplatzbedarf der Bewohner in der Spitzenstunde erfolgt anhand der ermittelten Größe der ‚nachts parkenden Kfz' und des Anteils der am Tag hiervon noch anzutreffenden Fahrzeuge, der gemäß der Parkraumbilanz 2011 mit ca. 70 % ermittelt wurde.

Tabelle 3 Bewohneranteil je Parkzone

Parkzone	SQ	St. 1	St. 2	∑	Anteil
I	28	17	34	79	15,1 %
II	28	18	0	46	16,0 %
III	18	0	3	21	6,4 %
IV	19	50	2	71	18,9 %
Summe	**93**	**85**	**39**	**217**	**14,4 %**

Innerhalb der Bewirtschaftungszone wurde in der Spitzenstunde ein Bedarf von 217 Stellplätzen für Bewohner ermittelt. Dieser verteilt sich wie nebenstehend (Tabelle 3) auf die einzelnen Parkzonen. Es ist zu erkennen, dass in den Stellplatzbereichen der Stufen 1 und 2 (mit zusammen nur 473 SP) der Anteil der Bewohner (∑: 124) bereits heute absolut über dem der gesamten übrigen Bereiche (1.211 SP) liegt, auch wenn diese Bereiche fast dreimal so viele SP umfassen wie die SPB der Stufen 1 und 2. Damit verbleibt in den Stellplatzbereichen der Stufen 1 und 2 ein größerer Teil von Stellplätzen für Bewohner vorbehalten. Diese stehen auch nach Einführung einer Bewirtschaftung nicht für Dauerparker zur Verfügung.

verlagerte Dauerparker:
Durch die Verlagerung von Dauerparkern (abzgl. der nicht verlagerten Bewohner) werden Stellplätze an anderer Stelle benötigt. Da die Parkbauten bzw. der Parkplatz Mittelstraße gemäß der Analyse teilweise noch über freie Kapazitäten verfügen, können diese von Dauerparkern genutzt werden. Die hierfür zur Verfügung stehende Anzahl von Stellplätzen wird als Differenz der als maximal definierten Auslastung (Zielwert) abzgl. der Auslastung im Prognose-Null-Fall bestimmt. Die Anzahl der in den Parkbauten und im Bereich Mittelstraße zur Verfügung stehender Stellplätze kann sich zudem weiter erhöhen, da zukünftig Kurzparker, die bislang die Parkbauten nutzen, nun noch leichter einen ebenerdigen Stellplatz finden werden und so ihr Anteil in den Parkbauten tendenziell abnehmen wird.

induzierte Kurzparker:
Bei der Ermittlung der tatsächlichen zukünftigen Auslastung eines Stellplatzbereiches (nach Verlagerung der Dauerparker) ist ferner zu beachten, dass in Abhängigkeit von der Lagegunst des Bereiches auch neuer Verkehr erzeugt wird. Diese Annahme ergibt sich insbesondere daraus, dass nun Kurzparker die Stellplätze der verlagerten Dauerparker (z.B. Kurzparker aus den Parkbauten oder gänzlich neue Parker) nutzen können. Diese Kurzparker werden als induzierte Kurzparker bezeichnet.

Bei der Bestimmung dieses Anteils wurde für jeden Stellplatzbereich eine spezifische Attraktivität (als Prozentsatz) definiert, wie viele der frei werdenden Stellplätze (ehemals Dauerparker) nun von Kurzparkern genutzt werden. Je attraktiver (größere Lagegunst zur Fußgängerzone) ein Bereich eingeschätzt wird, umso mehr der frei werdenden Stellplätze werden durch induzierte Kurzparker belegt. Als maximaler Wert wurde eine vollständige Belegung (100 %) durch induzierte Kurzparker angesetzt. Die Attraktivität in weniger attraktiven Bereichen wird mit 50 % und in den Randbereichen mit nur noch 40 bzw. 20 % angesetzt.

Die induzierte Nachfrage (Kurzparker) wird dabei nicht in anderen Stellplatzbereichen abgezogen, verringert aber die Anzahl der freien Stellplätze die für Kurzparker zur Verfügung stehen, so dass hier - zumindest bei einer Verlagerung aus anderen weniger attraktiven Stellplatzbereichen - noch zusätzliche freie Stellplätze für Kurzparker an anderen Stellen (in anderen Stellplatzbereichen) entstehen können, die im Rahmen dieser modellhaften Annahme aber nicht bestimmbar sind.

Tabelle 4 induzierte Kurzparker je Parkzone

Parkzone	induzierte Kurzparker		
	St. 1	St. 2	ges.
I	7	7	14
II	10	0	10
III	0	5	5
IV	48	14	62
Summe	**65**	**26**	**91**

Besonders attraktiv (100 %) sind die Stellplatzbereiche 110 (Rathaus Innenhof) und 137 (Rosenstraße). Der Bereich 124 (Kapuzinerstraße) ist allein schon wegen der großen Anzahl an Stellplätzen attraktiv, liegt aber bereits weniger zentral, so dass hier nur noch eine Attraktivität von 50 % unterstellt wurde. Insgesamt wurden durch diese Annahmen 91 zusätzliche Kurzparker generiert, die sich gemäß der nebenstehenden Tabelle auf die einzelnen Parkzonen und Stufen verteilen. Aufgrund der größeren Attraktivität der SP in der Stufe 1 ist davon auszugehen, dass dort eine größere Anzahl von induzierten Kurzparkern anzutreffen sein wird.

zukünftige Auslastung:
Die unter Verwendung dieser Daten insgesamt bestimmte Auslastung (je Stellplatzbereich) kann dann ins Verhältnis zur Anzahl der vorhandenen Stellplätze gesetzt werden und liefert damit die Auslastung je Stellplatzbereich. Nach Summation über die gebildeten Parkzonen kann der erreichte Auslastungsgrad beurteilt und die Anzahl der verdrängten Dauerparker ausgewiesen werden. Auf die Angabe der Auslastung einzelner Stellplatzbereiche soll allerdings verzichtet werden, da ansonsten eine unnötige Diskussion über einzelne Bereiche geführt würde, die aber nicht dem methodischen Ansatz entspricht.

weitere Aspekte
Die Verlagerung der Dauerparker wird zum Teil auch dazu führen, dass eine Verdrängung in Randbereiche jenseits der Bewirtschaftungszone stattfindet (z.B. Neutor / Wetmarstr., Quartier südlich der Bahnhofstraße / Hengtestr. (westl. der Bahn)). Da sich für einen Teil der Parker, die den Wagen innerhalb von Coesfeld nur für kurze Wege nutzen, dann kaum noch Vorteile durch den Pkw-Gebrauch ergeben, könnte sich letztlich doch auch eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (Zunahmen im Rad- bzw. Fußgängerverkehr) einstellen (sh. Schlüsselfrage 1), ohne dass dieser Ansatz unterstellt wurde.

Die Frage nach der Art Bewirtschaftung – ob mit Parkscheibenregelung (kostenlos) oder über Parkscheinautomaten (kostenpflichtig) – wird an dieser Stelle nicht weiter diskutiert oder beantwortet. Gleichwohl werden im Rahmen der Handlungsempfehlungen für einzelne Stellplatzbereiche Vorschläge zur Bewirtschaftung gemacht.

Grundsätzlich soll die Einführung einer Bewirtschaftung in allen Stellplatzbereichen innerhalb der Bewirtschaftungszone (Stufe 1) zunächst alleine dem Zweck dienen, die Dauerparker aus der Innenstadt zu verlagern. Damit diese Maßnahme auch greift, ist in jedem Fall eine intensive Überwachung der bewirtschafteten Bereiche unerlässlich. Eine Erlösverbesserung ergibt sich für die Stadt erst durch eine Bewirtschaftung mit Parkschein, erfordert aber ggf. die Beschaffung zusätzlicher Automaten.

6 Definition von maximalen Auslastungen (bereichsweise)

Als Kenngröße zur Beurteilung der Qualität des ruhenden Verkehrs und damit als Erfolgsmesser der Maßnahmenuntersuchung und Indikator für Handlungsempfehlungen wird die Auslastung (der Stellplatzbereiche) in der Spitzenstunde herangezogen. Die isolierte Betrachtung der Auslastung einzelner Straßen oder Stellplatzanlagen ist dabei allerdings nicht sinnvoll, da attraktiv gelegene Bereiche i.d.R. oft schnell komplett belegt sind, während in unmittelbarer Nähe aber durchaus noch Kapazitäten vorhanden sein können. Daher ist es für die Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt, insbesondere für die wichtige Gruppe der Kunden und Besucher vielmehr wichtig, größere Teilbereiche (Parkzonen) abzugrenzen. In diesen soll dabei eine festgelegte maximale Auslastung nicht überschritten werden, damit gem. der obigen Definition potentielle Besucher in der von ihnen gewählten Parkzone auch tatsächlich einen freien Stellplatz finden.

Die Abgrenzung der Parkzonen ergibt sich wie zuvor erläutert aus der Verkehrsführung und wird insbesondere von der Hauptzufahrtsrichtung bestimmt. Eine Aufteilung einzelner Stellplatzbereiche mit der Zuordnung in zwei unterschiedliche Parkzonen wurde nicht vorgenommen. Je nachdem für welchen Bereich man sich bei der Anfahrt entscheidet, steht eine Parkroute bzw. ein abgegrenzter Bereich mit einer definierten Anzahl von Stellplatzbereichen bzw. Stellplätzen zur Verfügung.

Als Beurteilungsgröße wird ein sogenannter Zielwert der Auslastung verwendet. Diese insgesamt maximal akzeptierte Auslastung setzt sich (für die Parkzonen bzw. den gesamten Untersuchungsbereich) aus den maximal akzeptierten Auslastungen der einzelnen Stellplatzbereiche zusammen und kann mit den berechneten Auslastungen verglichen werden. Daher wird zunächst anhand von Erfahrungswerten für jeden einzelnen Stellplatzbereich eine maximal akzeptierte Auslastung festgelegt. Die Einzelwerte (über die jeweilige Stellplatzanzahl gewichtet) werden für die vier Parkzonen bereichsweise bzw. den gesamten Untersuchungsbereich summiert. Damit ergibt sich für das gesamte Untersuchungsgebiet ein Zielwert der Auslastung von knapp 90 %.

Eine weitergehende Unterscheidung der Stellplätze im Straßenraum in solche mit und ohne Einzelhandelsnutzung ist im Zuge der Definition der maximalen Auslastung in Coesfeld nicht erforderlich. Von wenigen Ausnahmen (Große bzw. Kleine Viehstraße) abgesehen, liegt eine relevante und zugleich dichte Einzelhandelsnutzung insbesondere im Bereich der Fußgängerzone vor. In allen übrigen Straßen sind überwiegend nur vereinzelt Geschäfte vorhanden. Die Attraktivität der Stellplätze definiert sich daher überall weniger über die direkt angrenzenden Geschäfte, als vielmehr über die Nähe zur Fußgängerzone.

Für die einzelnen Stellplatzbereiche werden, unterschieden nach Lage und Größe, folgende Auslastungen als tolerabel angesehen / angesetzt. Die farbigen Felder in der Tabelle sind zugleich die Legende der nachfolgenden Abbildung 6:

Stellplätze im Straßenraum:

Bis zu 5 Stellplätze	Kleine Stellplatzbereiche werden seltener gezielt angefahren sind aber auch schnell vollständig belegt. Dies ist jedoch umso eher tolerierbar, je attraktiver die Lage ist. Da diese Bereiche aber oftmals ‚am Weg' (also entlang einer Parkplatzsuchroute) liegen, ist der spezifische Parksuchverkehr dieses einzelnen Stellplatzbereiches unproblematisch. **Auslastung von 100 %**
Bis zu 10 Stellplätze	Straßenabschnitte dieser Größe sind – je nach Attraktivität - ebenfalls schnell vollständig belegt. Hier sollte jedoch – zur Vermeidung von spezifischem Parksuchverkehr - eine rechnerische Reserve vorhanden sein. **Auslastung von 90 %**
> 10 Stellplätze	Größere Stellplatzbereiche sollten immer freie Stellplätze bieten, so dass hier – auch zur Vermeidung von spezifischem Parksuchverkehr – die Auslastung noch etwas geringer sein sollte. **Auslastung von 85 %**

Stellplatzanlagen:

≤ 15 Stellplätze	Bei kleineren Anlagen kommt es – je nach Attraktivität - schnell zu einer Vollauslastung. Es sollte jedoch – zur Vermeidung von spezifischem Parksuchverkehr - eine kleine Reserve vorhanden sein. **Auslastung von 95 %**
> 15 Stellplätze	Mit zunehmender Größe des Stellplatzbereiches, sollte zur Vermeidung von spezifischem Parksuchverkehr die maximale Auslastung niedriger angesetzt werden. **Auslastung von 85 %**

Stellplätze in Parkbauten:

größenunabhängig	Bei diesen großen Anlagen (> 100 SP) kann eine hohe Auslastung nahe der Grenze der Vollauslastung akzeptiert werden. Eine ungehinderte Zufahrt ist - ohne negative Auswirkungen auf den Parksuchverkehr – bis zur vollständigen Belegung möglich. **Auslastung von 95 %**

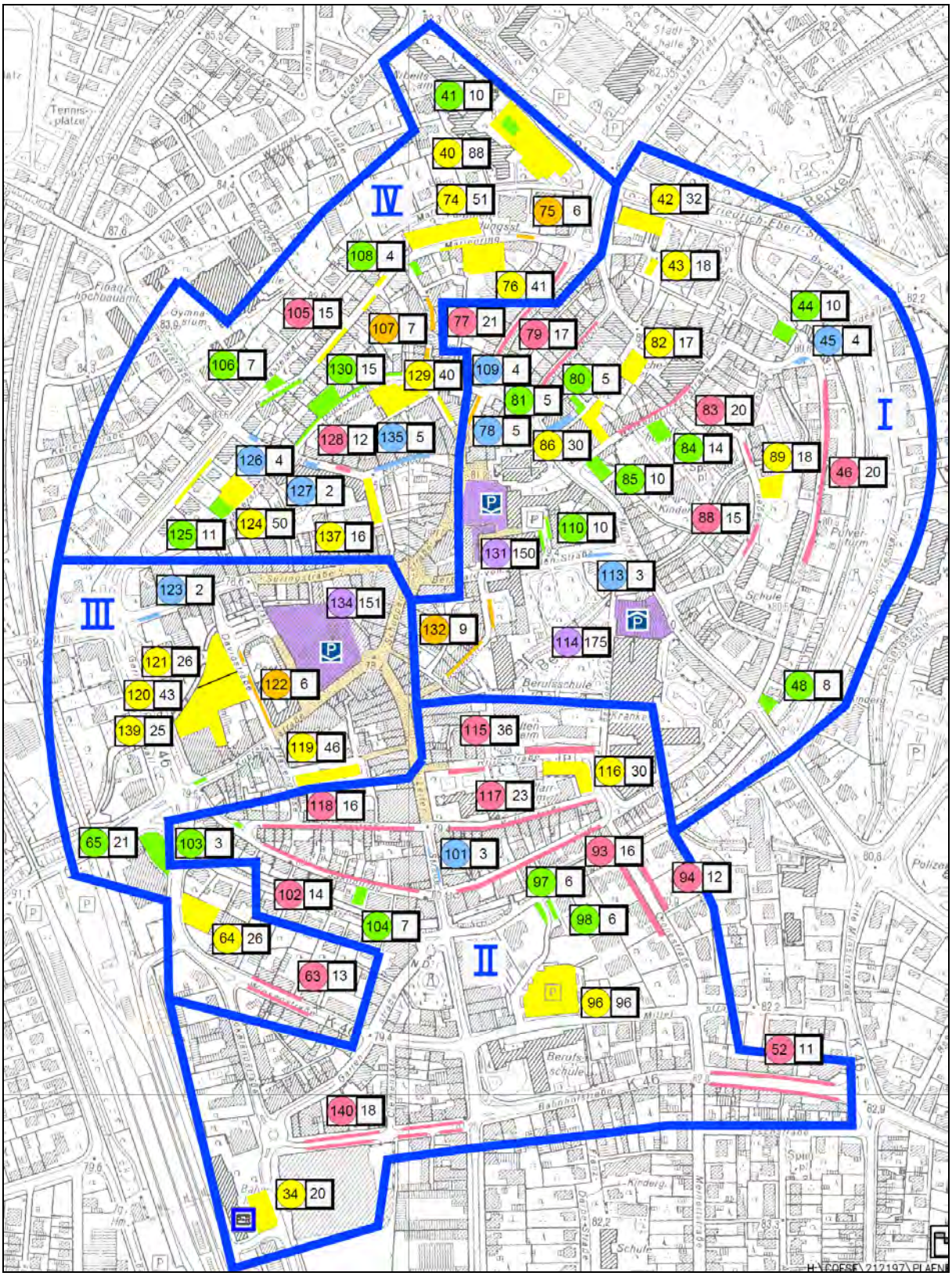


Abbildung 6 akzeptierte Auslastung einzelner Stellplatzbereiche

Quelle: eigene Definition

Entsprechend der Hauptzufahrtsrichtungen sowie in Anlehnung bzw. zur Weiterentwicklung der Parkrouten gem. [4] (Anlage 4), werden im Bewirtschaftungsraum die zuvor definierten vier Parkzonen (sh. Abbildung 3) gebildet.

Unter Verwendung der oben definierten Auslastungen für die einzelnen Stellplatzbereiche ergeben sich für die Parkzonen (PZ) folgende maximale Auslastungen, die bei der Beurteilung der Maßnahmenuntersuchungen nicht überschritten werden sollen:

Parkzone I:
Hauptzufahrt von Norden (Holtwicker / Osterwicker Straße); Parkroute 4 und von Osten (Daruper Straße); Parkroute 3
Parkzone II:
Hauptzufahrt von Süden (Dülmener Straße); Parkroute 2
Parkzone III:
Hauptzufahrt von Westen (Friedhofsallee / Borkener Straße); Parkroute 1
Parkzone IV:
Hauptzufahrt von Westen (Friedhofsallee / Borkener Straße) oder Norden (Holtwicker / Osterwicker Straße); bislang ohne Einbindung in eine Parkroute

	SP ohne Änderung		Stufe 1		Stufe 2		Summe	
	Anzahl	**%**	**Anzahl**	**%**	**Anzahl**	**%**	**Anzahl**	**%**
PZ I	501	93 %	43	87 %	80	86 %	624	92 %
PZ II	234	86 %	80	86 %	0	-	314	86 %
PZ III	336	90 %	0	-	26	85 %	362	90 %
PZ IV	140	89 %	156	86 %	88	85 %	384	87 %
Summe	**1.211**	**90,4 %**	**279**	**86,3 %**	**194**	**85,5 %**	**1.684**	**89,1 %**

Die Abweichungen bei den maximalen Auslastungen der einzelnen Parkzonen geben damit auch jeweils einen Hinweis auf die Art der dort vorhandenen Stellplätze. Z.B. ist die Parkzone I geprägt von den Parkbauten (Marktgarage, Parkdeck Krankenhaus) sowie einer größeren Zahl kleinerer Stellplatzanlagen. In Parkzone IV gibt es wiederum vergleichsweise viele größere Stellplatzbereiche im Straßenraum.

Bei den Stellplätzen die im Rahmen dieser Maßnahmenuntersuchung nicht in einer der beiden Stufen 1oder 2 in bewirtschaftete Stellplätze umgewandelt werden, liegt die Auslastung bei 90 %. Für die Stellplätze in den Stufen 1 und 2 ergeben sich jeweils Auslastungen von rund 86 %. In der Summe wird für alle 1.684 Stellplätze eine Auslastung von fast 90 % als tolerabel festgelegt.

7 Maßnahmenuntersuchung

7.1 Anpassung der Bewirtschaftungszone

Den Ergebnissen der Arbeitskreissitzungen folgend, wird weder eine Nachfragereduzierung durch einen Ausbau bzw. eine Förderung des Umweltverbundes, noch eine Konzentration der Stellplätze in der Innenstadt auf wenige Standorte als sinnvoll angesehen. Somit kommt letztlich als Maßnahme nur die konsequente Umsetzung der Bewirtschaftung im Kernbereich in Betracht.

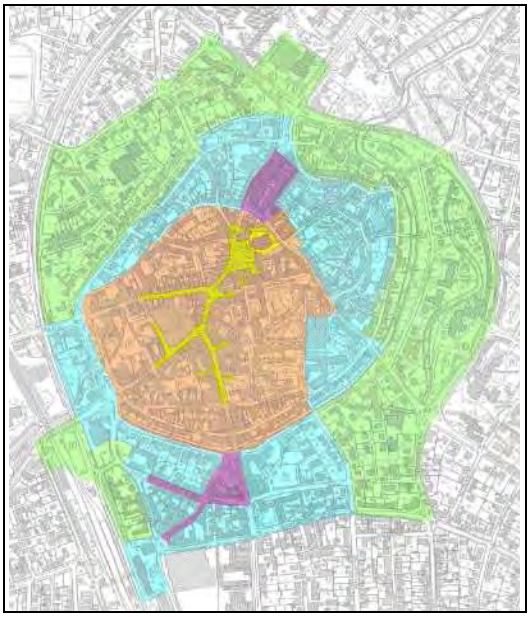


Abbildung 7 Bewirtschaftungsraum

Quelle: IPW 1997 [2]

Die Ausweitung der Bewirtschaftung soll in zwei Stufen erfolgen. Die Betrachtungen wurden dabei in zwei Varianten mit einer unterschiedlichen Höchstparkdauer für Kurzparker (Variante 1: 120 Minuten; Variante 2: 60 Minuten) vorgenommen.

In der ersten Stufe soll daher für alle Stellplätze innerhalb des bereits 1997 als Bewirtschaftungszone beschlossenen Bereiches (Abbildung 7; orange, lila und blau hinterlegt) die Bewirtschaftung erfolgen und die Prognosenachfrage (P0) verteilt werden. Gemäß der Parkraumbilanz (sh. Abbildung 4) liegt die Spitzenstunde im Zeitbereich 11.00 – 12.00 Uhr.

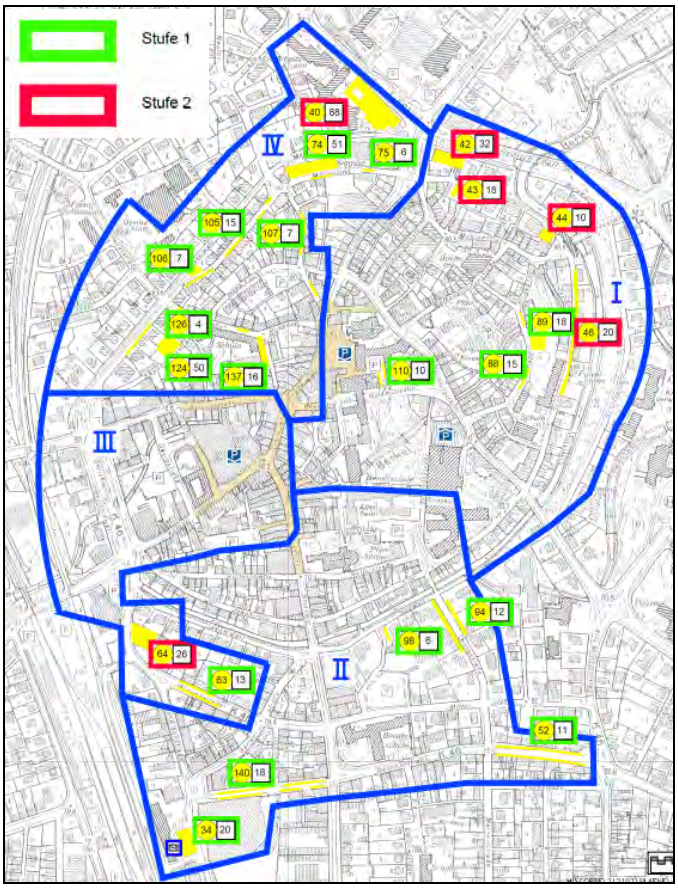


Abbildung 8 Lage der SPB der Stufen 1 und 2

Quelle: IPW 1997 [2]

Außerhalb der eigentlichen (Kern-)Bewirtschaftungszone (Definition 1997: Dauerparkerbereich) sollen in einer zweiten Stufe zusätzlich einige weitere Stellplatzbereiche in die Bewirtschaftungszone mit einbezogen werden (Abbildung 7; grün hinterlegt).

Durch die Erweiterung der Bewirtschaftungszone und Beschilderung als Parkraumbewirtschaftungszone darf innerhalb dieser Zone nur mit Parkschein oder Parkscheibe geparkt werden. Die Art der Parkbeschränkung wird durch Zusatzzeichen angezeigt.

Dies kann entweder wie bisher negativ (als Haltverbotszone, Zeichen 290) oder aber mit dem Zeichen 314.1 (Parkzone) positiv beschildert erfolgen. Alleine aus Kostengründen sollte dabei die Weiterentwicklung der bisherigen Regelung vorgesehen werden. Außerdem ist das Zeichen 314.1 noch deutlich weniger bekannt und würde daher bei der Einführung zu größeren Verständnisproblemen führen.

Abbildung 9 Zeichen 290 und 314.1

Quelle: StVO

Bewohner mit Parkausweis können von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt werden. Insofern ist die Ausweitung des Bewohner-Parkbereiches erforderlich.

Es werden grundsätzlich bislang in einzelnen Stellplatzbereichen von Dauerparkern belegte Stellplätze für Kurzparker verfügbar gemacht. Dies betrifft in beiden Stufen alle Stellplatzbereiche, die bislang keinen Beschränkungen unterlagen. In der Stufe 1 sind dies insgesamt 279 Stellplätze in 17 Stellplatzbereichen. Für die Stufe 2 kommen nochmals 194 Stellplätze in 6 Stellplatzbereichen hinzu (sh. Abbildung 8).

Zur Berechnung der Auslastung ist eine Belegungsermittlung für die Spitzenstunde (vormittags, 11.00 – 12.00 Uhr) ausreichend. Zwar gibt es auch am Nachmittag z.T. hohe Auslastungen und der Anteil der Kurzparker steigert sich dabei sogar auf über 66 %. Da sich aber nachmittags weniger Nutzungen überlagern (insb. durch den Wegfall der Nachfrage nur halbtags Beschäftigter) steht insgesamt ausreichend Parkraum zur Verfügung (sh. Abbildung 4, 16 – 17 Uhr: Auslastung: ~ 80 %). In einzelnen attraktiv gelegenen (bereits heute bewirtschafteten) Stellplatzbereichen wird zukünftig auch weiterhin nachmittags eine hohe Nachfrage vorhanden sein. Es stehen aber insgesamt (in anderen Stellplatzbereichen) ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Daher kann auf eine gesonderte Betrachtung des Nachmittagszeitraums verzichtet werden.

Mit Ausnahme der Parkbauten und des Parkplatzes Mittelstraße (∑ = 572 Stellplätze) wird es nach Anpassung der Bewirtschaftungszone in der Innenstadt keine Möglichkeit mehr geben, zeitlich unbeschränkt auf öffentlichen Stellplätzen zu parken. Die Höchstparkdauer für die Kurzparkbereiche bleibt wie heute bei 120 Minuten (Variante 1) bestehen. Der vorhandene, einheitliche Tarif für ebenerdige öffentliche Stellplätze (an Parkscheinautomaten) wird innerhalb der gesamten Bewirtschaftungszone beibehalten bzw. ggf. auf einige der umgewandelten Stellplatzbereiche ausgedehnt. Zur Vermeidung einer Verlagerung der Nachfrage zu Lasten von zentralen Bereichen mit Parkscheibenregelung, wird für diese Bereiche ergänzend die Umwandlung in eine Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten vorgeschlagen. Durch die Anordnung von kostenlosen bewirtschafteten Stellplätzen (Parkscheibe) im Randbereich kann insgesamt erreicht werden, dass zusätzlicher Parksuchverkehr (nach dem günstigsten

oder gar kostenlosen Stellplatz) minimiert wird. Ob eine Differenzierung der Parkgebühren u.U. ein weiteres geeignetes Instrument zur Steuerung des ruhenden Verkehrs in Coesfeld wäre, kann nicht abschließend geklärt werden. In jedem Fall dürfen dann aber zur Vermeidung unnötigen Suchverkehrs keine günstigen Stellplatzbereiche zentral liegen. Grundsätzlich nimmt die Auslastung innerhalb der Bewirtschaftungszone durch die verlagerten Dauerparker ab und wird in den folgenden Kapiteln beschrieben.

Hinweis:
Einige Stellplatzbereiche innerhalb der Bewirtschaftungszone, die im Zuge der Parkraumbilanz erhoben wurden, werden auch zum Prognosezeitpunkt (zumindest in der Spitzenstunde) nur für Dauerparker zur Verfügung stehen (private Stellplätze Cafe Extrablatt, Verwaltung Rathaus-Innenhof, Schulparkplatz am Schützenring). Diese Stellplatzbereiche mit insgesamt 30 Stellplätzen werden aus der Betrachtung (vorhandene Kapazität bzw. Nachfrage) herausgenommen. Die daraus resultierende minimale Reduzierung der Prognosenachfrage um 2 Pkw kann bei der Berechnung vernachlässigt werden.

7.2 Variante 1 - Höchstparkdauer 120 Minuten

Die Verdrängung der Dauerparker wurde, wie zuvor erläutert, in zwei Stufen untersucht. Bei alleiniger Betrachtung einer Umsetzung der Stufe 1 wird dabei für die Stellplatzbereiche der Stufe 2 zunächst noch eine Beibehaltung der bisherigen Praxis (ohne Bewirtschaftung) mit der entsprechenden Belastung aus dem Prognose-0-Fall unterstellt. Außerdem werden bereits heute bestehende geringere Regelungen mit einer geringeren Höchstparkdauer (60 Minuten) beibehalten.
Zum Vergleich mit dem Ergebnis der Variantenberechnungen wird der Prognose-Null-Fall (P0) herangezogen. Die zugehörigen Werte für die einzelnen Parkzonen und Stufen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 5 Anzahl Stellplätze, Belegung und Auslastung (P0)

Parkzone	**I**	**II**	**III**	**IV**	**Summe**
Stellplatzanzahl					
Summe	**624**	**314**	**362**	**384**	**1.684**
davon:					
SPB ohne Änderung	501	234	336	140	1.211
Stufe 1	43	80	0	156	279
Stufe 2	80	0	26	88	194

Belegung – P0

Auslastung Zielwert	*€*	*86 %*	*90 %*	*87 %*	*89,1 %*
Summe	**521**	**287**	**327**	**375**	**1.510**
vorh. Auslastung	*83,5 %*	*91,4 %*	*90,3 %*	*97,7 %*	*89,7 %*
davon:					
SPB ohne Änderung	411	204	299	117	1.031
Auslastung	*82,0 %*	*87,2 %*	*89,0 %*	*83,6 %*	*85,1 %*
Stufe 1	41	83	0	168	292
Auslastung	*95,3 %*	*103,8 %*	-	*107,7 %*	*104,7 %*
Stufe 2	69	0	28	90	187
Auslastung	*86,3 %*	-	*107,7 %*	*102,3 %*	*96,4 %*

Von der Änderung in der Stufe 1 sind insgesamt 279 Stellplätze betroffen, für die in der Prognose eine Auslastung von rechnerischen 104,7 % ermittelt wurde. In der Stufe 2 addieren sich weitere 194 Stellplätze. Insgesamt liegt die Auslastung im Prognose-0-Fall bei 89,7 %. Damit deckt sich diese Auslastung mit der im Kap. 6 als noch tolerabel definierter Auslastung von 90 % (Zielwert). Bei Betrachtung der einzelnen Parkzonen wird die hohe Auslastung in der Parkzone IV sowie die geringfügig erhöhte Auslastung in der Zone II erkennbar. Dies unterstreicht den Bedarf zur Maßnahmenuntersuchung. Die zusätzliche differenzierte Betrachtung über alle Parkzonen lässt erkennen, dass bei Stellplatzbereichen ohne Änderung eine Auslastung von 85,1 % darauf hindeutet, dass hier kein vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Sofern diese Auslastung als nicht ausreichend angesehen wird und auch die Höchstparkdauer für Kurzparker nicht verändert werden soll, stellt allenfalls die Neuanlage von Stellplätzen eine Lösung dar.

Anders verhält es sich mit den Stellplatzbereichen die in den Stufe 1 und 2 zusammengefasst werden. Bei diesen bislang unbewirtschafteten Stellplatzbereichen ergibt sich eine Auslastung von insgesamt 104,7 % bzw. 96,4 %, wobei mit Ausnahme der Parkzone I überall Auslastungen von mehr als 100 % ermittelt wurden.

In Stellplatzbereichen ohne Änderungen (Verlagerung von Dauerparkern) sind allenfalls geringe Änderungen zu erwarten, da dort sowohl die Kurzparker als auch die berechtigten Bewohner zukünftig weiterhin unverändert parken können. Da für weitergehende Berechnungen aus der Bestandsaufnahme bzw. dem Prognose-Null-Fall kein geeignetes Zahlenmaterial vorlag, wurden für diese Stellplatzbereiche die Nachfragedaten unverändert übernommen.

7.2.1 Auslastung der Parkzonen

Tabelle 6 Auslastung der Parkzonen in Var. 1, Stufe 1 (Höchstparkdauer 120 Minuten)

Parkzone	**I**	**II**	**III**	**IV**	**Summe**	**Δ Belegung**
vorh. Stellplätze	624	314	362	384	**1.684**	
Auslastung (Zielwert)	*92 %*	*86 %*	*90 %*	*87 %*	*89,1 %*	
Auslastung (V1) davon						
ohne Änderung	411	204	299	117	**1.031**	
Auslastung	*82,0 %*	*87,2 %*	*89,0 %*	*83,6 %*	*85,1 %*	
V1 - Stufe 1 - neu	26	50	0	129	**205**	
Auslastung	*60,0 %*	*62,3 %*	-	*82,9 %*	*73,5 %*	
Stufe 2 (unverändert)	69	0	28	90	**187**	
Auslastung	*86,3 %*	-	*107,7 %*	*102,3 %*	*96,4 %*	
Summe (Änd. nur in Stufe 1)	**506**	**254**	**327**	**336**	**1.423**	***- 87***
zukünftige Auslastung	*81,1 %*	*80,8 %*	*90,3 %*	*87, 6 %*	*84,5 %*	

In der Variante 1 ergibt sich bei Realisierung der Stufe 1 durch die Veränderungen (abzüglich ‚verlagerte Dauerparker' und zusätzlich ‚induzierte Kurzparker') eine Reduzierung der

Nachfrage um insgesamt 87 auf 1.423 Parker. Die Auslastung von 84,5 % liegt damit dann in etwa auf dem heutigen Niveau.

In den Stellplatzbereichen der Stufe 1 sinkt die Auslastung deutlich (auf 73,5 %) und bietet, trotz der dort bereits berücksichtigten zusätzlichen Parker (‚induzierte Kurzparker')', noch Reserven. In den Parkzonen I – III wird die definierte Zielauslastung erreicht oder deutlich unterschritten. Nur in der Parkzone IV wird mit 87,6 % der Zielwert von 87 % noch knapp überschritten, wobei der größte Teil (62 von 91) der induzierten Kurzparker dieser Parkzone zugeordnet wurden.

Tabelle 7 Auslastung der Parkzonen in Var. 1, Stufe 2 (Höchstparkdauer 120 Minuten)

Parkzone	**I**	**II**	**III**	**IV**	**Summe**	**Δ Belegung**
vorh. Stellplätze	624	314	362	384	**1.684**	
Auslastung (Zielwert)	*92 %*	*86 %*	*90 %*	*87 %*	*89,1 %*	
ohne Änderung (s.o.)	411	204	299	117	**1.031**	
V1 - Stufe 1 - neu (s.o.)	26	50	0	129	**205**	
Stufe 2 - neu	54	0	21	34	**109**	
Auslastung	*67,3 %*	-	*80,0 %*	*38,6 %*	*56,0 %*	
Summe (Änd. in Stufe 1 und 2)	**491**	**254**	**320**	**280**	**1.345**	***- 165***
zukünftige Auslastung	*78,6 %*	*80,8 %*	*88,3 %*	*73,0 %*	79,8 %	

Die Ausdehnung des Bereiches mit bewirtschafteten Stellplätzen in der Stufe 2 führt durch weitere insgesamt 165 zusätzlich verfügbare Stellplätze (für Kurzparker) zu einer Auslastung von nur noch durchschnittlichen 79,8 %. In allen vier Parkzonen wird damit die definierte Auslastung jetzt z.T. deutlich unterschritten. In den Stellplatzbereichen der Stufe 2 wird nur noch eine Auslastung von 56 % erreicht. Vor dem Hintergrund der zusätzlich für Dauerparker zu schaffenden 104 Stellplätze (in der Stufe 2) erscheint die Attraktivität dieser Stellplatzbereiche insgesamt doch zu gering, als dass die so erreichbare weitere Reduzierung der Auslastung für Kurzparker (insbesondere in den Randbereichen) hier sinnvoll erscheint.

Bezüglich der Annahmen für die umzuwandelnden Stellplätze muss noch auf den Bereich Kapuzinerstraße (SPB 124/125) hingewiesen werden. Im Parkraumkonzept aus dem Jahr 1997 war diese Fläche als entfallend gekennzeichnet worden. In Abstimmung mit der Stadt wird davon ausgegangen, dass der Bereich auch weiterhin als öffentlicher Parkplatz zur Verfügung steht. Bei Aufgabe dieses Bereiches als öffentliche Stellplatzfläche muss ebenfalls ein entsprechender Ersatz geschaffen werden.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass für alle Parkzonen gilt, dass das Angebot an Stellplätze keine Stellplatzreserven (über die aufgezeigten Prognosen hinaus) mehr enthält. Bei weiteren städtebaulichen Entwicklungen ist deshalb in besonderem Maße darauf zu achten, dass keine öffentlichen Stellplätze verloren gehen.

Außerdem kann es aufgrund ihrer Größe für einzelne Stellplatzbereiche (z.B. Agentur für Arbeit) sinnvoll sein, diese ergänzend mit Parkscheinen zu bewirtschaften. Hierbei ist aber dann eine Lösung für Dauerparker vorzusehen.

Bei einer vollständigen Umsetzung der Stufe 2 nimmt die Anzahl an anderer Stelle zu schaffenden Stellplätze für Dauerparker stark zu (s. unten). Da aber bereits mit der Stufe 1 eine zufriedenstellende Auslastung (sowohl insgesamt, als auch in den einzelnen Parkzonen) erreicht werden kann, wird die Umsetzung der Stufe 2 nicht empfohlen.

7.2.2 Verlagerte Dauerparker

In der Stufe 1 werden 152 Dauerparker verlagert. Dieser Wert ergibt sich als Differenz aus der Gesamtbelegung abzgl. der auch weiterhin verbleibenden Bewohnerparker. 57 dieser Dauerparker können noch vorhandene freie Kapazitäten in den Parkbauten nutzen. Es verbleiben demnach 95 Dauerparker, für die außerhalb Angebote als Ersatz geschaffen werden müssen.

Die meisten Dauerparker werden in der Stufe 1 aus dem Bereich IV verdrängt. Die freien Kapazitäten in den Parkbauten machen z.T. eine Addition über benachbarte Parkzonen (I + II; bzw. III + IV) erforderlich. So können 17 dieser verdrängten Dauerparker noch Kapazitäten der TG Kupferpassage nutzen (da aus der Parkzone III selbst keine Dauerparker verdrängt werden).

Tabelle 8 Veränderungen Dauerparker V1 + V2

Parkzone	Änderung Parkbauten	Stufe 1	Summe nur Stufe 1	Stufe 2	Summe St. 1 + 2
I	- 40	22	25	22	**4**
II	0	43		0	**43**
III	- 17	0	70	12	**152**
IV	0	87		70	
Summe	**-57**	**152**	**95**	**104**	**199**

In der Stufe 2 kommen weitere 104 Dauerparker hinzu – insgesamt also 199 Dauerparker (unter Berücksichtigung derjenigen, die bereits die Parkbauten nutzen). Da aber bereits mit Umsetzung der Stufe 1 eine ausreichende Auslastung erreicht werden kann, wird die Erweiterung um die Stufe 2 nicht empfohlen. Die wenigsten Änderungen würden sich für die Parkzone I ergeben, so dass für die wenigen dort verlagerten Dauerparker keine Stellplätze an anderen Stellen geschaffen werden müssen.

Insgesamt ergibt sich der größte Anteil verdrängter Dauerparker in der Parkzone IV. Wegen der fehlenden Informationen bzgl. der Herkunft bzw. des Zieles der Dauerparker kann keine genaue Aussage dazu getroffen werden, in welchem Bereich von Coesfeld idealerweise konkret Ersatz zu schaffen ist. Bei den verlagerten Dauerparkern aus der Parkzone IV liegt die Schaffung alternativer Angebote im Norden bzw. Nordosten der Innenstadt nahe. Für die aus der Parkzone II verlagerten Dauerparker werden vermutlich im Süden der Innenstadt Ersatzstellplätze benötigt. Vor einer Änderung der Bewirtschaftung in den Parkzonen bedarf es daher aber einer differenzierten Nachfrageanalyse der Stellplatzbereiche. Ohne diese sind

allenfalls grobe Aussagetendenzen dazu möglich, welche umliegenden Quartiere mehr belastet werden.

Die zu verlagernden Dauerparker und damit die Anzahl zu schaffender Stellplätze ist in beiden Varianten gleich, da es sich um ein Berechnungsergebnis von zwei ‚Eingangsgrößen' (Dauerparker + Bewohnerparker) handelt und dies unabhängig von der Lösung für die Kurzparker ist.

Wie bereits ausgeführt muss zunächst davon ausgegangen werden, dass die Dauerparker in benachbarte (Wohn-) Quartiere ohne Beschränkung ausweichen. Daher ist dort entweder ebenfalls zusätzlich Bewohnerparken vorzusehen (um die Dauerparker auf spezielle Parkplätze zu ‚zwingen') oder aber es ist durch eine Belegungszählung zu prüfen, ob in diesen Quartieren sogar noch ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.

Bei der nur geringen Anzahl neu zu schaffender Stellplätze für Pkw, die aus der Parkzone I verdrängt wurden, ist zu beachten, dass es im Bereich östlich der Innenstadt (und damit an die Parkzone I unmittelbar angrenzend) durch die bereits erfolgte teilweise Umwandlung des Parkplatzes „Altes Freibad" in einen Mitarbeiterparkplatz des Kreises (mittels Schrankenanlage) einen zusätzlichen Bedarf an Stellplätzen für Dauerparker gibt. Dieser ist bei der heutigen Regelung mit einem noch zur Hälfte noch frei zugänglichen Parkplatz nur schwer zu quantifizieren. Auf der Gesamtfläche mit 102 Stellplätzen lag der Anteil von Parkern aus dem Bereich der Innenstadt (insbesondere Mitarbeiter des Krankenhauses) bei rund 40 %. Durch den Wegfall von bislang rund 50 Stellplätzen wurden diese Parker vermutlich in die umliegenden Wohnquartiere verdrängt. Da die Umwandlung erst nach der Analyse erfolgte, liegt keine Information über die Zusammensetzung der Parker auf der verbleibenden Fläche vor. Sofern zukünftig aber auch diese übrige Fläche noch vom Kreis beansprucht wird und damit nicht mehr unbewirtschaftet und frei zugänglich ist, muss in jedem Fall ausreichender Ersatz für Dauerparker in einer Größenordnung von 100 Stellplätzen geschaffen werden. Sollte der Landesbetrieb Straßen NRW selbst weitere Stellplätze schaffen liegt die Untergrenze der zu schaffenden Stellplätze für Dauerparker bei 40 Stellplätzen.

7.3 Variante 2 - Höchstparkdauer 60 Minuten

Auch wenn bereits die Berechnungen zur Variante 1 ergaben, das mit der Stufe 1 eine zufriedenstellende Auslastung der Stellplatzbereiche in der Innenstadt erreicht werden kann soll alternativ als Variante 2 eine Begrenzung der Höchstparkdauer für alle ebenerdigen Stellplatzbereiche (außer Mittelstraße) auf 60 Minuten untersucht werden. Eine derartige Maßnahme hat dabei aber im Gegensatz zur Variante 1, in der für Stellplatzbereiche ohne Herausnahme der Dauerparker keine Änderung der Nachfrage unterstellt wurde, auch Auswirkungen auf die Belegung aller untersuchten Stellplatzbereiche (einschließlich Belegung der Parkbauten).

Die Zusammenhänge die sich aus der Änderung der Höchstparkdauer für Kurzparker ergeben, lassen sich wie folgt beschreiben:
Durch die Reduzierung der Höchstparkdauer ergibt sich eine größere Zahl von Stellplatzwechseln. Damit können mehr Kurzparker den Bereich nutzen und die Belegung mit Kurz-

parkern in der Spitzenstunde wird sinken. Maßstab für die Änderung soll die bisherige durchschnittliche Parkdauer in den Bereichen sein (z.B. ermittelt aus der Parkdauer der verkauften Parkscheine an den Parkscheinautomaten). Wenn bislang (bei einer Höchstparkdauer von 120 Minuten) die durchschnittliche Parkdauer 75 Minuten betrug, ergibt sich dann (bei einer Höchstparkdauer von 60 Minuten) ein Faktor von 0,8 (60‘/75‘) zur Berechnung der Anzahl der Kurzparker.

Weitere Auswirkungen

Heute wird der überwiegende Teil der Kurzparkvorgänge innerhalb von 120 Minuten abgewickelt. Bei einer Verkürzung der Höchstparkdauer auf nur noch 60 Minuten müssten zukünftig bei allen Parkvorgängen von mehr als 60 Minuten Dauer die Parkbauten benutzt werden. Da auch weiterhin Dauerparker die Parkbauten nutzen (die in der Regel die Stellplätze schon früher belegen; spätestens zur Öffnung der Geschäfte, wenn es sich um Angestellte handelt), werden dann Stellplätze für diese verdrängten Parker (Parkdauer 61 – 120 Minuten) fehlen. Es ist jedoch ein gewisser Ausgleich dadurch zu erwarten, weil sich für Kurzparker die Situation weiter verbessert. Für diese nimmt durch das größere Angebot an Stellplätzen die Notwendigkeit zur Nutzung der Parkbauten ab. Damit stehen letztlich mehr Kapazitäten für Dauerparker in den Parkbauten zur Verfügung.

7.3.1 Auslastung der Parkzonen

Als Folge der oben beschriebenen Änderungen bei den Kurzparkern ergeben sich wie erläutert in der Variante 2 auch in den Stellplatzbereichen weitere Änderungen bei den Auslastungen, in denen selbst keine Verlagerung von Dauerparkern erfolgt ist.

Tabelle 9 Auslastung der Parkzonen in Var. 2, Stufe 1 (Höchstparkdauer 60 Minuten)

Parkzone	**I**	**II**	**III**	**IV**	**Summe**	**Δ Belegung**
vorh. Stellplätze	624	314	362	384	**1684**	
Auslastung (Zielwert)	*92 %*	*86 %*	*90 %*	*87 %*	*89,1 %*	
Auslastung (V2) davon						
ohne Änderung bei DP	389	182	269	98	**938**	
Auslastung	77,7%	77,9%	80,1%	69,8%	77,5%	
V2 - 1 - neu	15	37	0	122	**174**	
Auslastung	35,3%	46,5%	-	77,9%	**62,4%**	
Stufe 2 (unverändert)	69	0	28	90	**187**	
Auslastung	*86,3 %*	-	*107,7 %*	*102,3 %*	*96,4 %*	
Summe (Änd. nur in Stufe 1)	474	219	297	309	**1.299**	**- 211**
zukünftige Auslastung	80,9 %	69,9 %	82,2 %	80,1 %	78,9 %	

Bei Realisierung der Stufe 1 kommt es zu einer Reduzierung der Nachfrage von 1.510 auf 1.299 Parker (Abnahme von 211 Parkern), was dann zu einer Gesamtauslastung von 78,9 % führt. In den Stellplatzbereichen der Stufe 1 sinkt die Auslastung auf nun 62,4 %. Es wird in allen Parkzonen die definierte Auslastung unterschritten.

Tabelle 10 Auslastung der Parkzonen in Var. 2, Stufe 2 (Höchstparkdauer 60 Minuten)

Parkzone	I	II	III	IV	Summe	Δ Belegung
vorh. Stellplätze	624	314	362	384	**1684**	
Auslastung (Zielwert)	*92 %*	*86 %*	*90 %*	*87 %*	*89,1 %*	
o. Änd. bei DP (s.o.)	389	182	269	98	**938**	
V2 - Stufe 1 - neu (s.o.)	15	37	0	122	**174**	
Stufe 2 - neu	17	0	15	28	**61**	
Auslastung	21,5%	-	58,5%	32,3%	**31,3%**	
Summe (Änd. in Stufe 1 und 2)	422	219	284	248	**1.173**	**- 337**
	67,6 %	69,9 %	78,5 %	64,5 %	**69,7 %**	

Die Erweiterung um die Stufe 2 führt bei insgesamt 337 zusätzlich verfügbaren Stellplätzen zu einer Auslastung von durchschnittlich 69,7 %. In allen Parkzonen wird die definierte Auslastung nun z.T. deutlich unterschritten.

In den Stellplatzbereichen der Stufe 2 sinkt die Auslastung auf knapp über 30 %. Damit gilt hier wie schon in der Variante 1, dass die zusätzlich für Dauerparker zu schaffenden 104 Stellplätze es nicht sinnvoll erscheinen lassen, die Stufe 2 umzusetzen. Eine Umsetzung der Stufe 2 ist damit auch in der Variante 2 keine geeignete Maßnahme.

Grundsätzlich wird durch die Variante 2 dokumentiert, dass bei einer Reduzierung der Höchstparkdauer für Parken im Straßenraum weitere Stellplätze für Kurzparker frei werden. Dies bildet letztlich aber nicht mehr die Nachfrage sinnvoll ab und erfordert zudem die Schaffung von entsprechendem Parkraum für diese Parker an anderer Stelle.

7.3.2 Verlagerte Dauerparker

Wie bereits oben erläutert, sind die zu verlagernden Dauerparker in beiden Varianten gleich.

7.4 Weitere Veränderungen der Bewirtschaftung

Neben der Untersuchung der Umwandung von bislang 473 unbewirtschafteten Stellplätzen wurde ergänzend auch die bisherige Form der Bewirtschaftung überprüft und vor dem Hintergrund einer von der Stadt aus haushaltstechnischer Sicht angestrebten Verbesserung der Erlössituation aus der Parkraumbewirtschaftung ein Vorschlag zur Neuordnung entwickelt.

Sofern anstelle des kostenlosen Parkens oder der bisherigen (zeitlichen) Bewirtschaftung mittels Parkscheibe nun das Aufstellen von Parkscheinautomaten und damit die Einführung einer Kostenpflicht vorgeschlagen wird, kann davon ausgegangen werden, dass dies keinen grundsätzlichen Einfluss auf das Parkverhalten (Verdrängung in andere Bereiche) haben wird. Einerseits ist die gegenwärtige Höhe der Parkgebühren für Stellplätze im Straßenraum in Coesfeld mit 0,25 € je 30 Minuten vergleichsweise niedrig. Auf der anderen Seite erfolgt

ein umfassendes Anpassen der Strukturen. Da insgesamt weniger kostenloser Parkraum (-229 Stellplätze) zur Verfügung steht, werden die Parker zwangsläufig auf die kostenpflichtigen Stellplätze ausweichen – insbesondere wenn diese eine attraktive Lage aufweisen.

Im Status Quo gibt es neben 473 unbewirtschafteten Stellplätzen auch noch weitere 220 kostenlose Stellplätze, bei denen die Begrenzung der Parkzeit über die Parkscheibenregelung erfolgt. Beim größeren Teil (160 SP) ist dabei die Höchstparkdauer (HPD) auf 1 Std. begrenzt.

Tabelle 11 Bewirtschaftung im Status Quo

Grenze HPD / Form	ohne	1 Std	2 Std	3 Std	
ohne	473	0	0	0	**473**
P-Schein	96	0	361	3	**460**
P-Automat	531	0	0	0	**531**
P-Scheibe	0	160	60	0	**220**
Summe	**1.100**	**160**	**421**	**3**	**1.684**

Tabelle 12 Bewirtschaftung (Vorschlag für Var. 1, Stufe 1)

Grenze HPD / Form	ohne	1 Std	2 Std	3 Std	
ohne	194	0	0	0	**194**
P-Schein	108	148	433	0	**689**
P-Automat	531	0	0	0	**531**
P-Scheibe	0	32	238	0	**270**
Summe	**833**	**180**	**671**	**0**	**1.684**

Die **Tabelle 12** fasst die Parkdauer und Form der Bewirtschaftung für einen Vorschlag zu Variante 1 (Stufe 1, sh. Anlage 5) zusammen. Es ist erkennbar, dass die Zahl der Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde nahezu gleich bleibt. Die größte Veränderung betrifft die Bewirtschaftungsform. Insgesamt steigt (in 17 Stellplatzbereichen) die Zahl der Stellplätze an Parkscheinautomaten um 229. Fünf dieser Bereiche sind bislang noch unbewirtschaftet, in den anderen 12 gilt bereits die Parkscheibenregelung. Dazu sind insgesamt 13 neue Parkscheinautomaten (Kosten je 3.500 EUR = 45.500 EUR) zu beschaffen, 3 weitere Automaten sollten umgesetzt werden, da diese Automaten an den bisherigen Standorten (SPB 101, Letter Straße; 103, Jakobiring; 113 Bern.-v.-Galen-Str.) jeweils nur drei Stellplätze bewirtschaften. In diesen Bereichen wird alternativ eine Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde vorgeschlagen. In der Letter Straße ist auch die Ausweisung einer Ladezone zweckmäßig. Es werden nur 16 Automaten benötigt, da zwei Stellplatzbereiche (im Bereich der Mittelstraße) mit nur einem Automaten bewirtschaftet werden können. Außerdem wird für insgesamt 12 Stellplatzbereiche (190 Stellplätze) die Bewirtschaftung mit Parkscheibe vorgeschlagen.

Durch die Ausweitung des Bewirtschaftungsbereiches und die Empfehlungen einer veränderten Bewirtschaftungsform sinkt durch die größere Anzahl kostenpflichtiger Stellplätze der Anteil kostenloser Stellplätze von 41 % auf 28 %. Dadurch ergeben sich bereits auch ohne eine Anhebung der Parkgebühren höhere Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung. Nach Auskunft der Stadt wird aus den bislang 361 durch Parkscheinautomaten bewirtschaften Stellplätzen (ohne Mittelstraße!) nach Abzug der Kosten ein Ertrag von ca. 215.000 EUR erlöst. Durch die zukünftig 581 Stellplätze für Kurzparker (1 + 2 Stunden) an Parkscheinauto-

maten ließe sich der Ertrag um jährlich ca. 130.000 EUR verbessern. Der Vorschlag zur Änderung der Bewirtschaftung der einzelnen Stellplatzbereiche ist der Anlage 5 zu entnehmen.

7.5 Auswirkungen auf die Erreichbarkeit

Maßgebliches Ziel der Handlungsempfehlungen soll es sein, eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Kurzparker – möglichst in allen Parkzonen – zur Verfügung zu stellen und damit in der Spitzenstunde wieder eine ausreichende Auslastung zu erreichen. Dieses Ziel dient insbesondere dazu, die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher zu verbessern.

Der größte Teil der verlagerten Stellplätze für Dauerparker befindet sich in der Parkzone IV. Die dort gelegenen Stellplätze sind gegenwärtig noch nicht in die Beschilderung der Parkrouten integriert. Zur Minimierung des Parksuchverkehrs ist die Ausweisung einer zusätzlichen Parkroute aus Richtung Norden (in die Parkzone IV) empfehlenswert. Die Ausweisung einer solchen Route wird aber auch dazu führen, dass zusätzlicher quartiersfremder Verkehr in das Gebiet geleitet wird. Dies wäre unter Umständen mit der heutigen Ausweisung als Tempo 30-Zone nicht vereinbar und könnte es erforderlich machen, die Tempo 30-Zone aufzuheben und die Straßen in das Vorbehaltsnetz aufzunehmen. Im weiteren Prozess sind diese Aspekte eingehend zu bewerten und die beiden Faktoren „Verringerung des Parksuchverkehrs“ und „Steigerung des quartiersfremden Verkehrs“ gegen einander abzuwägen. Außerdem ist die Weiterentwicklung des Parkleitsystems von Interesse (s. auch Kap. 7.6).

Durch die Verlagerung der Dauerparker ergeben sich aber auch Änderungen die z.T. auch Kunden und Besucher betreffen können, sofern diese mehr als 120 Minuten parken und bislang nicht die Parkbauten nutzen.

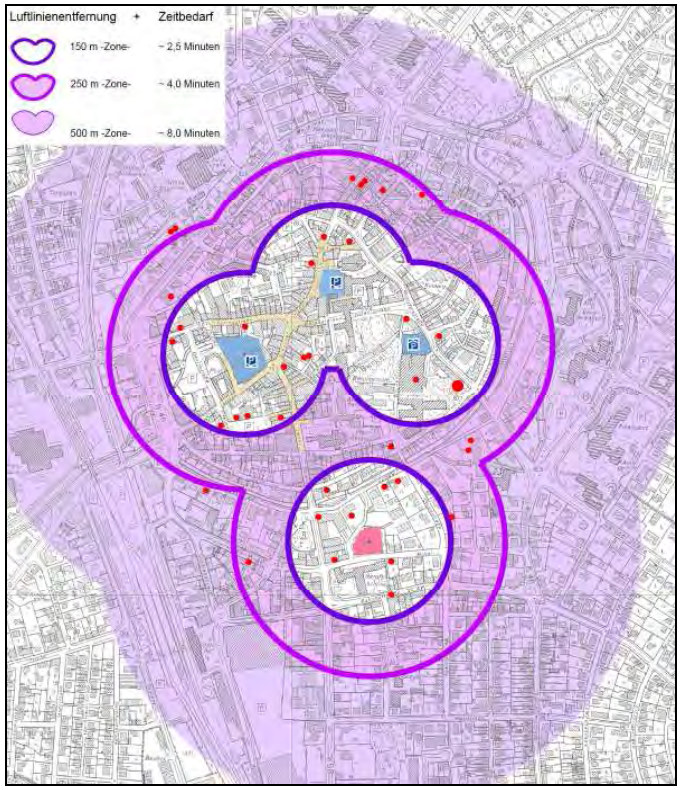


Abbildung 10 Erreichbarkeit der Parkbauten

Quelle: IPW 1997 [2]

Insgesamt ist die Nutzung der Parkbauten gerade auch für solche Parkvorgänge als Alternative sinnvoll, die länger als 120 Minuten dauern. Die Nutzer dieser Gruppe haben ein berechtigtes Interesse und parken zudem nicht regelmäßig in den Parkbauten. Hier sind insbesondere Besucher von Arztpraxen zu nennen. Diese sind im Innenstadtbereich von Coesfeld in großer Zahl vorhanden. Die nebenstehende Abbildung (s.a. Anlage 6) verdeutlicht, dass nahezu alle Arztpraxen (rote Punkte) in einer maximalen Entfernung (Luftlinie) von 250 m zu einer der am nächsten gelegenen Parkbauten liegen. Der Zeitbedarf beträgt hierfür ca. 4 Minuten.

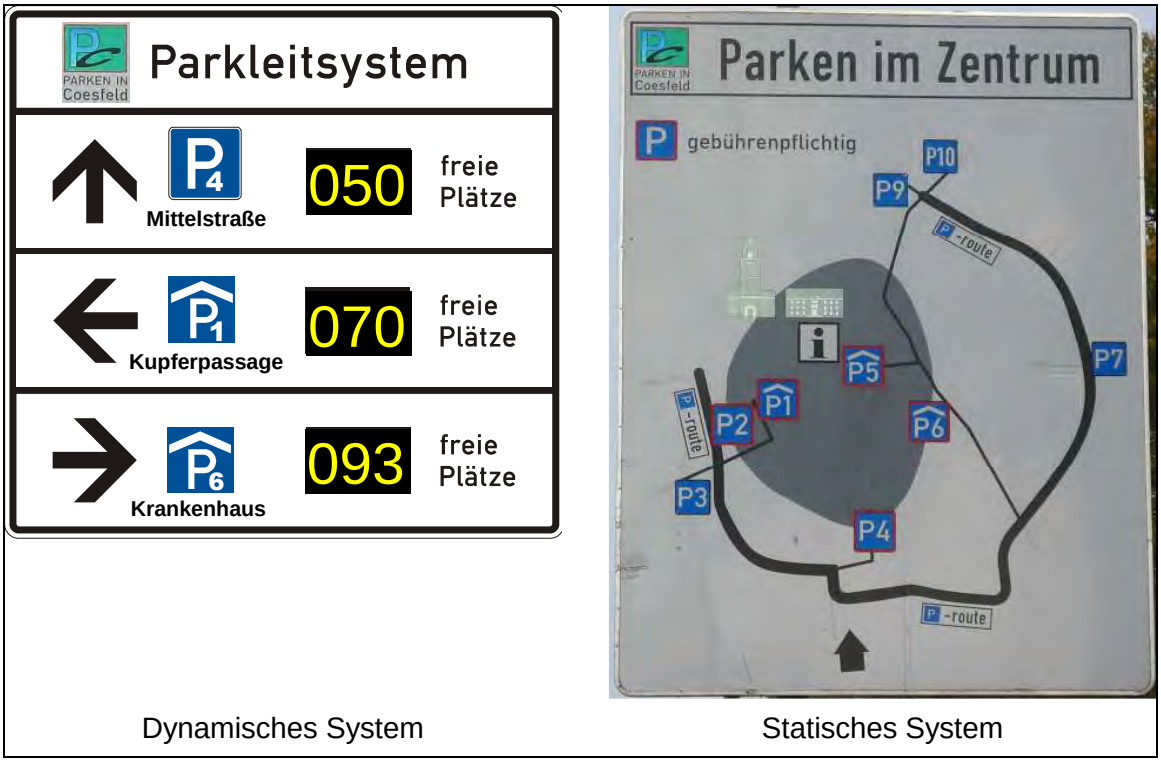
Die Verlagerung der Stellplätze für Dauerparker betrifft die Gruppe dieser Parker damit aus zwei Gründen nicht. Erstens werden für die oben genannte Gruppe die entfallenden Stellplätze zum von ihnen benötigten Zeitpunkt überwiegend bereits von Dauerparkern (Berufstätige) belegt und zweitens sind Parkbauten als Alternative gut erreichbar und dort auch noch überwiegend noch ausreichend Kapazitäten vorhanden. Damit spricht aus Sicht der Gruppe dieser Nutzer nichts gegen eine Verlagerung der Stellplätze für Dauerparker.

Ohnehin ist die Pkw-Erreichbarkeit der Innenstadt von Coesfeld als gut bis sehr gut zu bewerten. Von jedem zentralen Punkt je Zufahrtsrichtung (sh. Anlage 6) kann in einer Luftlinienentfernung von 250 m nahezu die gesamte Innenstadt erreicht werden. Es verbleibt ein nicht abgedeckter Bereich im Bereich der Fußgängerzone, der bei einer Ausweitung auf einen 300 m Radius (5 Minuten Fußweg) allerdings auch abgedeckt wird.

7.6 Parkleitsystem

Das vorhandene statische Parkleitsystem, das punktuell einzelne dynamische Elemente (im Nahbereich der Parkierungsanlagen) enthält, wird bislang deutlich zu wenig beachtet. Daher soll im Folgenden geprüft werden, ob ein dynamisches Parkleitsystem die Orientierung zum Auffinden der vorhandenen Stellplätze verbessern kann.

Die bisherige Beschilderung beinhaltet lediglich die Bezeichnung der Stellplatzbereiche oder der einzelnen Stellplätze ohne eine Anzeige der freien Stellplätze. Sie informiert ferner über eine Parkroute, die angibt, wie die einzelnen Bereiche der Innenstadt untereinander verbunden sind.



Dynamisches System Statisches System

Abbildung 11 **Parkleitsysteme**

Ein dynamisches Parkleitsystem zeigt demgegenüber frühzeitig über entsprechende an den Hauptzufahrtsstraßen aufgestellte dynamische Wegweiser die Anzahl der freien Stellplätze in den einbezogenen Stellplatzanlagen oder alternativ „frei“ oder „besetzt“ an. Damit kann gezielt auf freie Kapazitäten hingewiesen werden, auch wenn diese z.B. im Randbereich liegen.

Als Voraussetzungen eines dynamischen Parkleitsystems sind gem. [6] folgende Kriterien zu überprüfen.

- Stellplatzanlagen ab 50 Stellplätzen
- Stark unterschiedliche Nachfrage der Stellplätze
- Vergleichbare Attraktivität der Stellplatzanlagen hinsichtlich Lage, Ausstattung und Tarifen
- Technische Voraussetzungen (i.d.R. Schrankenanlage zur Ermittlung der Auslastung)

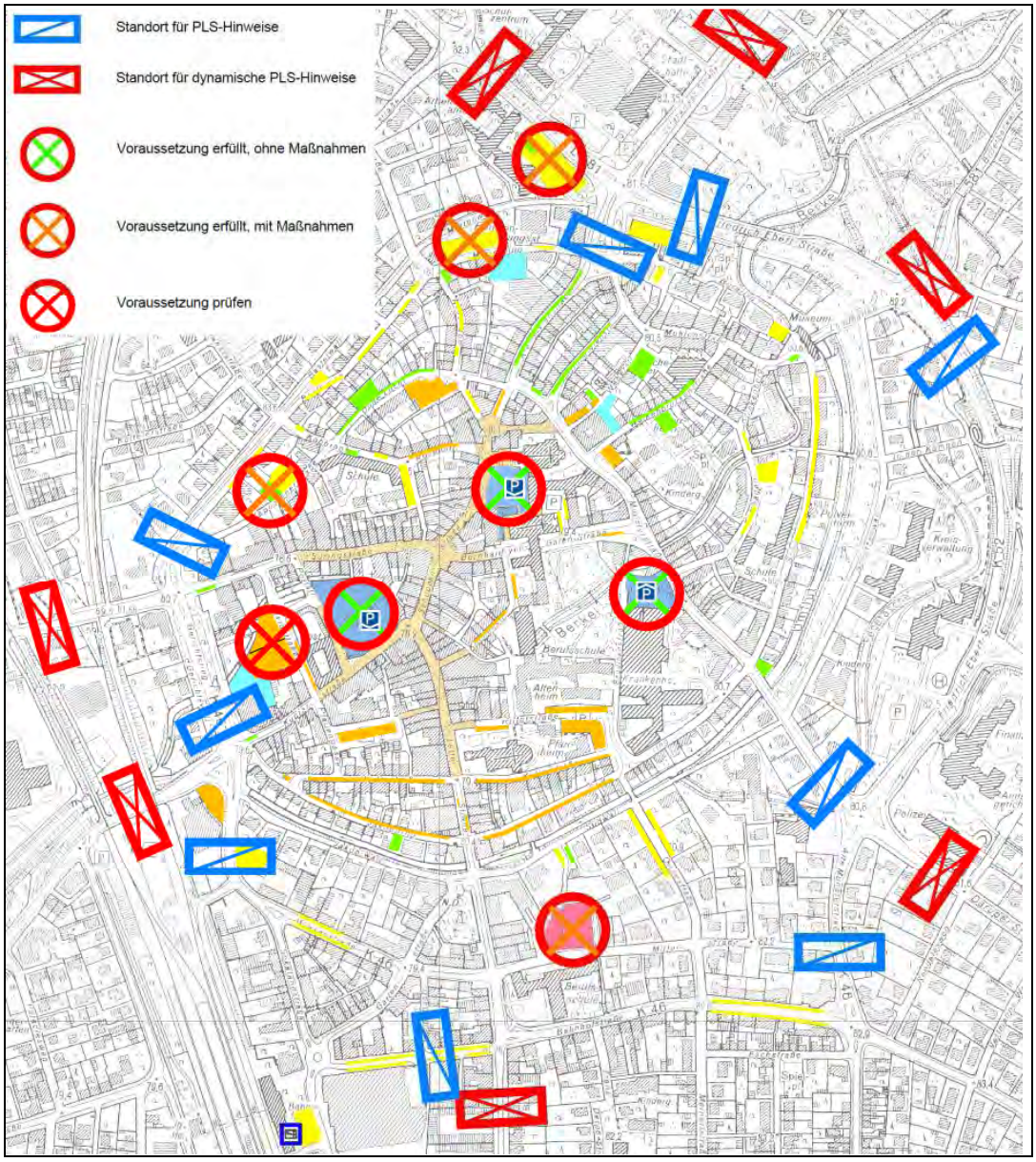


Abbildung 12 **geeignete Stellplatzbereiche mit mindestens 50 Stellplätzen**

Die vorstehende Abbildung zeigt neben möglichen Standorten der dynamischen Wegweiser die Lage der Stellplatzbereiche die für eine Einbindung in ein dynamisches Parkleitsystem geeignet sind (> 50 Stellplätze). Diese werden in drei Kategorien unterteilt:

- Geeignete Bereiche, die ohne weitere bauliche Maßnahmen integriert werden können
- Geeignete Bereiche, die nach Umsetzung baulicher Maßnahmen integriert werden können
- Zu prüfende Bereiche, hier ist im Vorfeld eine bauliche Realisierbarkeit abzuklären

Insgesamt ist eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen vorhanden, die in ein dynamisches Parkleitsystem integriert werden können. Wobei bislang lediglich die drei Parkbauten (Marktgarage, Parkdeck Krankenhaus und TG Kupferpassage) für ein dynamisches Parkleitsystem geeignet (ausreichende Größe, Schrankenanlage vorhanden und baulich abgeschlossen) sind.

Die Stellplatzbereiche Agentur für Arbeit (sofern man diesen Bereich (eigentlich Stufe 2 – ‚vollständige Umsetzung nicht sinnvoll') ggf. zukünftig doch bewirtschaftet (ähnlich wie die Mittelstraße für Kurz- und Dauerparker), Marienring, Kapuzinerstraße und der Parkplatz Mittelstraße lassen sich nach Schaffung der baulichen Abgeschlossenheit und der Einrichtung einer Schrankenlage vergleichsweise einfach umwandeln und sind daher auch gut geeignet.

Bei einer letzten Gruppe von Bereichen (z.B. Zusammenlegung der beiden Stellplatzbereiche an der Davidstr.) fehlen ebenfalls die baulichen Voraussetzungen. Hier ist vorab zu prüfen, wie hoch der finanzielle Aufwand zur Schaffung der baulichen Voraussetzungen für eine Einbindung dieser Stellplatzbereiche ist. Schließlich sind auch weitere, in der obigen Abbildung nicht dargestellte Bereiche (Ritterstr. bzw. Pfauengasse) zu nennen. Dort wäre ggf. der Bau von Schrankenanlagen möglich. Allerdings dürfte zumindest die Ritterstraße wegen der notwendigen Zufahrt zum privaten Parkplatz des Altenheims (im Innenhof) vermutlich nicht geeignet sein. Im Bereich der Pfauengasse gibt es dagegen nur private Anlieger, denen mit einer Karte eine Durchfahrt zur ihren Stellplätzen ermöglicht werden kann.

Bzgl. der unterschiedlichen Nachfrage der einzelnen Stellplatzbereiche können insbesondere solche in den Randbereichen der Innenstadt, die bislang noch unbewirtschaftet sind, zukünftig für Kurzparker noch besser nutzbar gemacht werden (Marienring, Kapuzinerstraße) als dies zuvor unterstellt wurde.

Die größte Attraktivität bzgl. der Lage der Stellplätze besitzen die Parkbauten in der Innenstadt. Neben einer guten Erreichbarkeit verfügen diese Anlagen auch über eine ausreichende Größe.

Die Überprüfung zeigt, dass im Fall einer Einbeziehung weitere Anlagen im Randbereich der Innenstadt die Voraussetzungen für ein dynamisches Parkleitsystem in Coesfeld durchaus gegeben sind. Durch die Einbeziehung der zusätzlichen Stellplätze für Kurzparker können sich Synergien ergeben.

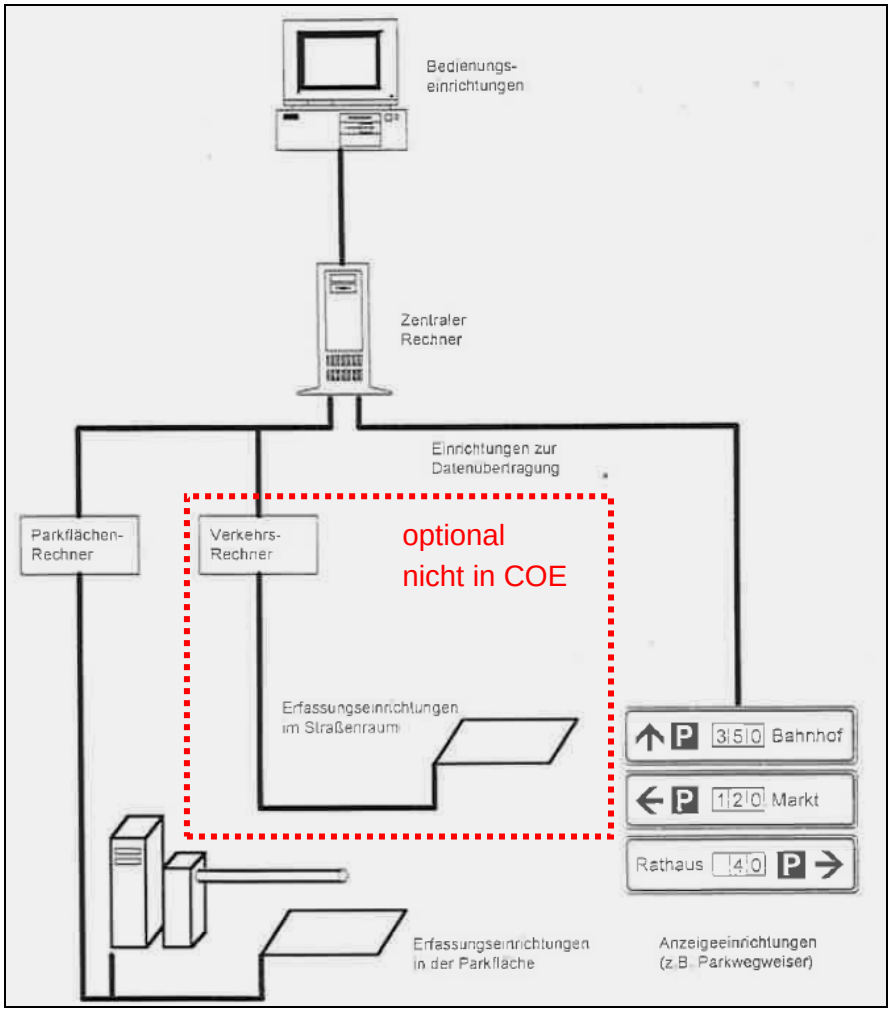


Abbildung 13 **Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems**

(Quelle: Hinweise zu Parkleitsystemen, FGSV)

Die obige Abbildung zeigt die erforderlichen Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems. In Coesfeld müsste die gesamte technische Infrastruktur mit bis zu 17 dynamischen Wegweisern (sh. Anlage 6), einer zentralen Steuereinheit und entsprechender Übermittlungstechnik der Daten (die aktuelle GPRS-Technik erfordert weniger Tiefbau-Aufwand) installiert werden. Dabei sollten sich die Standorte auf die Hauptzufahrtsstraßen (sieben Standorte) beschränken und die Pkw-Fahrer von dort zu den Stellplatzbereichen geführt werden. Da aber auch immer zielnahes Parken gewünscht wird (Qualitätsmerkmal!) und an den Standorten auf die Auslastung in den anderen Bereichen auch verwiesen werden soll, müssen weitere Schilderstandorte (ca. 10) hinzukommen, um die kontinuierliche Führung der Pkw-Fahrer zu gewährleisten. An diesen Standorten reichen u.U. aber auch statische Hinweise (kostengünstigere) auf die Fortführung des Parkleitsystems aus.

Sämtliche einbezogenen Stellplatzbereiche müssten mit Schrankenanlagen, neuen Kassenautomaten und ggf. einer Videoüberwachung ausgestattet werden und benötigen wie auch die vorhandenen Anlagen ein Parkdatenerfassungsgerät. Je nach Bereich sind auch ggf. weitere bauliche Maßnahmen erforderlich (Kosten ebenfalls nicht enthalten!).

Ob darüber hinaus weitere Kosten für zusätzliches Personal zur Besetzung einer Zentrale (Steuerungseinheit) anfallen, ist ebenfalls zu prüfen. Insgesamt kann mit einer Investitionssumme von mindestens 600.000 € (ohne Tiefbau) und jährlichen Ausgaben von mindestens 50.000 € für Betrieb, Wartung und Personal gerechnet werden.

Das statische System muss demgegenüber nur überprüft und ggf. ergänzt werden (um die Route zur/durch die Parkzone IV). Dies bedeutet neben einigen zusätzlichen Schilderstandorten (Informationstafeln und Wegweiser) insbesondere den Entwurf und die Montage neuer Informationstafeln mit der angepassten Bewirtschaftungszone. Die Kosten hierfür hängen von der Anzahl und Größe der Schildertafeln sowie der einzelnen Wegweiser ab. Da aber bereits die Schilderstandorte vorhanden sind, ist hier insgesamt von deutlich geringeren Kosten (je Schildertafel ca. 5.000 €) auszugehen.

Grundsätzlich liegen die Voraussetzungen für ein dynamisches Parkleitsystem in Coesfeld vor, da die Auslastung größerer Stellplatzbereiche in den Randbereichen gesteigert werden kann und zur besseren Orientierung der Besucher der Innenstadt beitragen kann. Allerdings sind hierfür zunächst die Kosten konkret zu ermitteln. Erst danach kann entschieden werden, ob die Maßnahme, wirklich empfehlenswert ist oder ob mit der Investitionssumme alternativ besser zusätzliche Stellplätze geschaffen werden sollen.

8 Handlungsempfehlungen

Aus der Maßnahmenuntersuchung lassen sich die folgenden Handlungsempfehlungen ableiten:

- ✓ Im Vorfeld der Erweiterung der Bewirtschaftungszone ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze für Dauerparker außerhalb der Innenstadt (aber noch in einem von Dauerparkern akzeptierten Bereich) erforderlich (ca. 100).
  Zur Festlegung geeigneter Bereiche für Dauerparkerstellplätze ist zudem eine vorbereitende differenzierte Befragung in den Stellplatzbereichen, die für eine Umwandlung vorgesehen sind, durchzuführen.
- ✓ Mit einer zusätzlichen Nachfrageerhebung im Norden und Westen der Innenstadt lassen sich dort noch vorhandene freie Kapazitäten ermitteln. Anschließend muss die Festlegung der Anzahl tatsächlich zu schaffender, neuer Stellplätze für Dauerparker (maximal 70) in diesem Bereich erfolgen.
- ✓ Nach Abschluss dieser Vorarbeiten ist die Umsetzung der Variante 1 – Stufe 1 möglich. Dadurch sinkt die maximale Auslastung in der gesamten Innenstadt um 5 % auf ca. 85 %; auch an Markttagen ist dann die Auslastung mit rund 90 % noch im akzeptablen Bereich. Von wenigen kleinen Bereichen abgesehen, können Dauerparker in der Innenstadt nur noch die Parkbauten nutzen.
- ✓ Zur Minimierung des Parksuchverkehrs ist die Ausweisung und Integration einer zusätzlichen Parkroute für die Parkzone IV in die statische Wegweisung empfehlenswert.
- ✓ Ausweisung/Ergänzung der Bewohner-Parkzonen
  Durch ein enges Nebeneinander von bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Stellplatzbereichen konnte bislang auf die vollständige Einrichtung von Bewohner-Parkzonen in der Innenstadt verzichtet werden. Die Vereinheitlichung der Bewirtschaftung erfordert hier nun ggf. zusätzliche Bewohnerparkzonen in Anlehnung an die Abgrenzung der Parkzonen.
- ✓ Neben der Umwandlung bisher nicht bewirtschafteter Stellplätze ist auch die Art der Bewirtschaftung bereits heute bewirtschafteter Stellplätze anzupassen. Ein erster Vorschlag für eine mögliche Änderung ist beigefügt. Wesentliche Änderung ist die Umwandlung bisher mit Parkscheibe bewirtschafteter Bereiche in kostenpflichtige Stellplätze (mit Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten). Hiermit wird eine zur Vereinheitlichung der Regelung bei gleichzeitiger Verbesserung des Ertrags erreicht. In diesem Zusammenhang ist dann auch die Beschilderung der Halteverbotszone zu ändern bzw. zu ergänzen/anzupassen.
- ✓ Die heute noch gegenüber den Parkbauten günstigeren Tarife für das Parken im Straßenraum sollten (auf das Niveau der Parkbauten) angeglichen werden. Eine Verkürzung der Höchstparkdauer (für die Stellplätze im Straßenraum) ist aber weder sinnvoll noch zur Schaffung weiterer Stellplätze für Kurzparker (unter 60 Minuten) erforderlich.
- ✓ Die Fokussierung auf Kurzparker macht in jedem Fall eine Intensivierung der Parkraumüberwachung erforderlich. Mit aktuell nur 1,5 Personalstellen kann die zukünftig größere Zahl bewirtschafteter Stellplätze nicht sinnvoll überwacht werden. Hier ist in jedem Fall eine entsprechende Aufstockung des Personals auf mind. 3 Personalstellen zu empfehlen. Diese Maßnahme lässt sich aber durch die höheren Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung bzw. aus einem Plus bei Verwarnungs- und Bußgeldern finanzieren.

- ✓ Das bislang kostenlose Parken in den ersten 15 Minuten in den Parkbauten (Marktgarage und Krankenhaus) soll nicht fortgeführt werden, da sich mit Realisierung der Stufe 1 für Parkbauten eine vermehrte Nutzung durch Dauerparker (> 120 Minuten) ergibt. Kurzparker sollen die Stellplätze im Straßenraum nutzen.
- ✓ Ermittlung der Kosten für eine dynamisches Parkleitsystem und Gegenüberstellung zu der Erlösen aus einer Ausweitung der Bewirtschaftung.
  Als zweiten Schritt (nach Einführung eines dynamischen Parkleitsystems):
  sind zumindest die größeren Stellplatzbereiche aus der Stufe 1 (Marienring und Kapuzinerstraße) ebenfalls mit Parkscheinen (aber mit Schrankenanlage) zu bewirtschaften. Ggf kann der Parkplatz an der Agentur für Arbeit zusätzlich (weil eigentlich zur ‚verworfenen' Stufe 2 gehörend) auf Grund seiner Größe und der guten Einbindungsmöglichkeit in ein dynamisches Parkleitsystem bewirtschaftet werden (allerdings für Kurz- und Dauerparker – wie z.B. P Mittelstr.)
- ✓ Im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Bereiches Davidstraße in das Parkleitsystem kann zusätzlich als Option geprüft werden, ob eine Aufstockung des Bereiches wirtschaftlich sinnvoll, finanzierbar und technisch machbar ist.
- ✓ Schließich kann insbesondere für auswertige Besucher durch eine Verbesserung bei der Einbindung (Anmeldung) der Parkbauten in moderne Navigationssysteme eine effektivere Lenkung in die Parkbauten erreicht werden.