



Der Bürgermeister

# Öffentliche Berichtsvorlage 123/2012

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

11.06.2012

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

27.06.2012

Kenntnisnahme

## Parkraumkonzept: Teil 2 - Handlungsempfehlungen

### Sachverhalt:

Die IPW Ingenieurplanung hat im Herbst 2011 im Auftrag der Stadt Coesfeld die Parkraumbilanz als den ersten Teil des Parkraumkonzeptes 2025 erarbeitet. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 07.12.2011 berichtete Herr von Wittich als Vertreter der IPW Ingenieurplanung über die Ergebnisse der Parkraumbilanz. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

*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 waren in einem weiteren Schritt konkrete Handlungsvorschläge unter Berücksichtigung des Parkraumpotenzials, der Parkraumnachfrage und der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung zur Erreichung der im Verkehrsentwicklungsplan definierten Ziele für den Prognosezeitpunkt 2025 zu entwickeln. In diesen Prozess wurden Vertreter der Fraktionen, des Stadtmarketing Vereins und der Bäder- u. Parkhausgesellschaft eingebunden. Die in zwei Arbeitskreissitzungen erarbeiteten Antworten auf verschiedene, durch die Verwaltung formulierte Schlüsselfragen bildeten die Grundlagen für die Maßnahmenuntersuchung zur Ableitung von Handlungsempfehlungen. Die Schlüsselfragen sowie das Meinungsbild der Arbeitsgruppe sind im Folgenden wiedergegeben, das ausführliche Protokoll der Sitzung am 21.03.2011 ist als Anlage beigefügt:

#### **Schlüsselfrage 1**

Kann die Nachfrage nach Parkraum durch die Förderung des Umweltverbundes reduziert werden?

*Insgesamt wird das Potential, welches die Förderung der Nahmobilität zur Reduzierung der Parkraumnachfrage bieten kann, durch den Arbeitskreis eher skeptisch gesehen. Insofern werden positive Effekte auf die Parkraumnachfrage durch eine Erhöhung des Anteils der Nahmobilität in den weiteren Untersuchungen zunächst nicht berücksichtigt.*

#### **Schlüsselfrage 2**

Kann eine Konzentration der Stellplätze im Innenstadtbereich auf wenige Standorte gelingen?

*Eine Konzentration der Stellplätze im Innenstadtbereich auf wenige Standorte ist zwar grundsätzlich sinnvoll. Sie kann aber mit vertretbarem Aufwand nicht realisiert werden und soll daher nicht weiter verfolgt werden. Die dezentrale Lage der Stellplätze kann auch als Standortfaktor für Coesfeld angesehen werden kann.*

#### **Schlüsselfrage 3**

Wie ist

- der engere Innenstadtbereich mit Kurzzeitparkplätzen und Behindertenstellplätzen
- der engere Kernbereich der Innenstadt mit genereller Bewirtschaftung des Parkraumangebotes

abzugrenzen?

*Die Abgrenzung des Bewirtschaftungsraumes erfolgt entsprechend der Festlegungen des Parkraumkonzeptes von 1997, ggf. ergänzt um wenige Stellplätze*

#### **Begründung:**

In der Diskussion zeigte sich zwar kein eindeutiges Meinungsbild, welches vom gesamten Arbeitskreis mitgetragen wird. Gleichwohl sollten angesichts der prognostizierten Entwicklung die im Parkraumkonzept festgelegten und durch damalige politische Beschlüsse bestätigten Festlegungen in Bezug auf die Bewirtschaftungszonen nunmehr in Gänze umgesetzt werden. Gleichzeitig ist in jedem Fall für die verdrängten Langzeitparker eine Lösung zu schaffen.

#### **Schlüsselfrage 4**

Kann es sinnvoll sein, die gesamte Innenstadt als einheitliche Tarifzone auszuweisen, um den Parksuchverkehr zu reduzieren?

*Die Beantwortung dieser Frage wird zunächst zurückgestellt. Für die weiteren Untersuchungen ist es zunächst unerheblich, ob die Stellplätze im oben definierten Bewirtschaftungsraum mittels Parkschein oder Parkscheibe bewirtschaftet werden. Entscheidend ist hier alleine die Höchstparkdauer (siehe Frage 6).*

#### Schlüsselfrage 5

Sollte Parken im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich teurer sein als in Parkhäusern, um eine Entlastung des Straßenraumes und eine bessere Auslastung der Parkhäuser zu erzielen?

*Die Beantwortung dieser Frage wird ebenfalls zunächst zurückgestellt, da sie keine messbaren Auswirkungen auf das Parkverhalten hat und somit zunächst für die weiteren Untersuchungen unerheblich ist.*

#### Schlüsselfrage 6

Kann eine Verkürzung der Höchstparkdauer zur Lösung der Probleme beitragen?

Kann eine Staffelung der Höchstparkdauer sinnvoll sein?

*Der Arbeitskreis sprach sich mehrheitlich dafür aus, die bestehende Höchstparkdauer von in der Regel 2 Stunden beizubehalten. Insofern wird diese Festlegung zunächst Eingang in die weiteren Untersuchungen finden. Gleichwohl hält es die Verwaltung für die weiteren Diskussionen für wichtig, auch die Auswirkungen und das Potential einer auf eine Stunde verkürzte Höchstparkdauer zu untersuchen. Insofern schlägt die Verwaltung an dieser Stelle eine Untersuchung in zwei Varianten vor.*

#### Schlüsselfrage 7

Welche Rolle kann ein verbessertes Parkleitsystem spielen?

Kann ein dynamisches System für Coesfeld sinnvoll sein?

*Wenn genügend Kapazitäten in jedem einzelnen Sektor nachgewiesen werden, reicht es aus, die Verkehrsteilnehmer mit einem statischen System durch die Sektoren zu führen. Das bestehende System sollte zusätzlich punktuell optimiert werden, z.B. durch dynamische Anzeigen für die drei großen Parkhäuser an optimalen Standorten.*

#### Schlüsselfrage 8

Bringt die derzeit praktizierte Form des Bewohnerparkens die gewünschten Effekte?

*Die Vorteile des Trennprinzips wiegen den erforderlichen Aufwand nicht auf. Das Mischprinzip bietet deutliche Vorteile für die Bewohner. Zur Sicherung des Wohnstandortes „Innenstadt“ wird das bestehende System beibehalten.*

#### Schlüsselfrage 9

Ist eine bauliche Erweiterung des Parkraumangebotes

- für freie Plätze
- für gebührenpflichtige Plätze

zur Lösung der Probleme erforderlich?

*Zunächst ist der Bedarf an zusätzlichem Parkraum auf Grundlage der bisherigen Festlegungen durch die Ingenieurplanung Wallenhorst zu ermitteln. Anschließend ist über bauliche Erweiterungen zu entscheiden.*

Über die Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung zur Ableitung von Handlungsempfehlungen wird Herr von Wittich als Vertreter der IPW Ingenieurplanung in der Sitzung detailliert informieren. Den Fraktionen wird in der Sitzung je ein gedrucktes Exemplar des

Schlussberichtes zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig werden die Ergebnisse im Internet veröffentlicht.

Aufgrund des Umfangs der Unterlagen und der Vielschichtigkeit des Themas ist die Vorberatung vorgesehen für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 19.09.2012, die endgültige Beschlussfassung für die Ratssitzung am 27.09.2012.

**Anlagen:**

Protokoll über die Sitzung der Arbeitsgruppe am 21.03.2012