

Entwicklung eines Parkraumkonzeptes für die Stadt Coesfeld

22.03.2012

2. Sitzung der Arbeitsgruppe am 21. März 2012 von 19.00 bis 21.30 Uhr

Teilnehmer:

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste

1. Zusammenfassung der Ergebnisse

Nach einer kurzen Begrüßung beschäftigte sich Ludger Schmitz mit dem Inhalt eines Schreibens der FDP-Fraktion vom 10.03.2012, welches im Vorfeld der Sitzung an die Teilnehmer des Arbeitskreises versandt wurde. Zunächst erläuterte er den Umfang des Auftrages, der an das Büro Ingenieurplanung vergeben wurde. Aufgabe war zunächst alleine die Parkraumbilanz mit den folgenden Einzelbausteinen:

- Erfassung des Parkraumangebotes
- Erhebungen
 - der Parkraumnachfrage
 - der Parkdauerverteilung
 - der Umschlaghäufigkeit
- Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage getrennt nach Nutzergruppen
 - zum Analysezeitpunkt
 - zum Prognosezeitpunkt
- Darauf aufbauende zusammenfassende Analyse
- Aufzeigen erkennbarer Defizite

Als Grundlage der Bilanz wurden besondere Fragestellungen definiert und die notwendige Untersuchungstiefe für die einzelnen Parkeinrichtungen definiert. Die Differenzierung nach Nutzergruppen erfolgt in der Bilanz im Wesentlichen anhand der Dauer des Parkvorganges. Eine weitergehende Unterscheidung z.B. der Kurzzeitparker in einzelne Nutzergruppen (z.B. Kunden oder Arztbesucher) ist anhand der vorliegenden Daten nicht möglich. Hierzu wären aufwändige Befragungen oder/und eine ausführliche Raumstrukturanalyse erforderlich. Aufgrund des geringen Mehrwertes und vor dem Hintergrund des Sparzwanges wurde auf die Beauftragung dieser finanziell sehr aufwändigen Bausteine verzichtet. Ebenso wurde zunächst darauf verzichtet, die Aufstellung eines bis zum Ende ausgearbeiteten Parkraumkonzeptes zu vergeben. Um Einsparungen zu erzielen und um die wesentlichen Partner frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen sollen zunächst wesentliche Schlüsselfragen durch den Arbeitskreis beantwortet werden. Auf dieser Grundlage wird die Ingenieurplanung Wallenhorst dann das endgültige Konzept erarbeiten. Die Teilnehmer einigten sich darauf, dass die Fragestellungen des Schreibens im weiteren Verfahren thematisiert werden sollen.

Im Anschluss wurden die durch die Verwaltung formulierten und in der Sitzung am 21.02.2012 verteilten Schlüsselfragen zunächst durch Holger Ludorf vorgestellt und anschließend durch den Arbeitskreis diskutiert. Analog zum Vorgehen in der Sitzung wird im Folgenden zunächst jede einzelne Schlüsselfrage dargestellt und der Standpunkt der Verwaltung formuliert. Anschließend wird versucht, das Meinungsbild aus der Sitzung abzubilden. Die Erläuterungen zu den einzelnen Fragen können den als Anlage beigefügten Präsentationsfolien entnommen werden.

Schlüsselfrage 1

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

Standpunkt der Verwaltung:

Die weitere Erhöhung des Nahmobilitätsanteils am Gesamtverkehr ist in Coesfeld grundsätzlich möglich. Die erforderlichen Anstrengungen sind eine kostengünstige Möglichkeit, die zukünftigen Probleme auch im Bereich Parken in den Griff zu bekommen. Die Maßnahmen müssen einhergehen mit einer sinnvollen Festsetzung der Gebührenhöhe.

Meinungsbild:

Zu dieser Frage konnte kein einheitliches Meinungsbild erhoben werden. Insgesamt wurde das Potential, welches die Förderung der Nahmobilität zur Reduzierung der Parkraumnachfrage bietet, aber eher skeptisch gesehen.

Meinung 1:

Im Bereich des Radverkehrs hat Coesfeld ein sehr hohes Niveau erreicht. Weitere Steigerungen im Radverkehrsanteil erfordern einen unverhältnismäßigen Aufwand. Auf Anstrengungen in diesem Bereich sollte daher verzichtet werden.

Meinung 2:

Die Förderung der Nahmobilität stellt einen kleinen Baustein zur Lösung der Problematik im Bereich Parken dar. Finanziell ist dieser Baustein allemal günstiger als der Bau von neuen Stellplatzanlagen. Es bieten sich zwar keine riesigen Potentiale, aber einiges kann noch erreicht werden. Eine alleinige Lösung kann die Förderung der Nahmobilität aber nicht sein.

Meinung 3:

Die Parkprobleme können nicht durch eine Steigerung des Anteiles der Nahmobilität am Gesamtverkehr gelöst werden.

Schlüsselfrage 2

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

Standpunkt der Verwaltung:

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.

Meinungsbild:

Der Standpunkt der Verwaltung wird mitgetragen. Ergänzend wurde festgestellt, dass die dezentrale Lage 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?

Standpunkt der Verwaltung:

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

Meinungsbild:

In der Diskussion zeigte sich kein eindeutiges Meinungsbild, welches vom gesamten Arbeitskreis mitgetragen wird. Es wurden gleichermaßen zustimmende als auch ablehnende Stimmen laut. Einig war man sich darin, dass, falls die Empfehlung aus dem Jahr 1997 umgesetzt und damit die Zahl der bewirtschafteten Stellplätze ausgeweitet wird, in jedem Fall eine Lösung für die verdrängten Langzeitparker geschaffen werden muss.

Schlüsselfrage 4

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

Standpunkt der Verwaltung:

Ausweisung des gesamten Bewirtschaftungsraumes als einheitliche Tarifzone, komplett bewirtschaftet mit Parkscheinautomaten, ggf. Ausnahme für sehr kleine Einheiten (Parkscheibe). Die verdrängten Langzeitparker sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Meinungsbild:

Mehrheitlich sprach sich der Arbeitskreis dagegen aus, die bestehenden Parkscheibenregelungen durch eine Regelung mit kostenpflichtigem Parkschein zu ersetzen.

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?

Standpunkt der Verwaltung:

Einheitliche Gebühr für Parken im Straßenraum und in Parkhäusern.

Meinungsbild:

Der Arbeitskreis geht davon aus, dass die Gebühren auf das insgesamt höhere Niveau angehoben würden (Steigerung für die Tiefgarage „Kupferpassage“ und für die durch Parkschein bewirtschafteten Plätze von 50 Cent auf 80 Cent je Stunde). Insofern käme diese Maßnahme einer Gebührenerhöhung gleich. Dies wird insgesamt eher kritisch gesehen.

Schlüsselfrage 6

Kann eine Verkürzung der Höchstparkdauer zur Lösung der Probleme beitragen?

Kann eine Staffelung der Höchstparkdauer sinnvoll sein?

Standpunkt der Verwaltung:

Gestaffelte Höchstparkdauer (1 Stunde/2 Stunden) zwecks Zuordnung der Parkeinheiten zu bestimmten Nachfragegruppen und in Abhängigkeit von der Entfernung zum Zentrum.

Meinungsbild:

Befürchtet wird, dass eine Verkürzung der Höchstparkdauer negative Folgen für die Geschäftswelt hat. Daher sprach sich der Arbeitskreis mehrheitlich dafür aus, die bestehende Höchstparkdauer von in der Regel 2 Stunden beizubehalten. Ein Teil der Arbeitskreismitglieder konnte keine positiven Effekte erkennen und warnte davor, eine unnötige Diskussion loszutreten

Schlüsselfrage 7

Welche Rolle kann ein verbessertes Parkleitsystem spielen?
Kann ein dynamisches System für Coesfeld sinnvoll sein?

Standpunkt der Verwaltung:

Wenn genügend Kapazitäten in jedem einzelnen Sektor nachgewiesen werden, reicht es aus, die Verkehrsteilnehmer mit einem statischen System durch die Sektoren zu führen.

Meinungsbild:

Der Standpunkt der Verwaltung wird im Grundsatz mitgetragen. Das bestehende System sollte aber 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?

Standpunkt der Verwaltung:

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

Meinungsbild:

Der Standpunkt der Verwaltung wird mitgetragen.

Ein Teilnehmer äußerte die Ansicht, dass die Gebühr für Bewohnerparkausweise höher festgesetzt werden sollte. Hierzu folgende Stellungnahme des Fachbereiches „Bürgerservice&Ordnung“ vom 22.03.2012:

Für die Gebührenfestsetzung gilt folgende Rechtsgrundlage: Die "Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Januar 2012 (BGBl. I S. 103) gibt in Tarifstelle 265 für das Ausstellen eines Parkausweises für Anwohner eine Rahmengebühr von 10,20 € bis 30,70 € (früher 60 DM) vor. Für die Stadt Coesfeld hat der Bürgermeister per Verfügung die Gebühr auf 30,00 € festgesetzt. Es wäre also maximal eine Anhebung der Jahresgebühr um 0,70 € jährlich möglich.

Schlüsselfrage 9

Ist eine bauliche Erweiterung des Parkraumangebotes

- für freie Plätze
 - für gebührenpflichtige Plätze
- zur Lösung der Probleme erforderlich?

Standpunkt der Verwaltung:

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

Meinungsbild:

Der Standpunkt der Verwaltung wird mitgetragen.

Es wurde vereinbart, dass die Verwaltung die Ergebnisse der Sitzung zusammenfasst. Auf dieser Grundlage wird sie versuchen, Antworten auf die Schlüsselfragen zu formulieren, bei denen sie vermutet, dass sie konsensfähig sein könnten oder aber zumindest von der Mehrheit des Arbeitskreises mitgetragen werden. Beides wird die Verwaltung an die Teilnehmer des Arbeits-

kreises verschicken. Anschließend wird die Ingenieurplanung Wallenhorst auf dieser Grundlage konkrete Handlungsempfehlungen ableiten.

2. Auf Grundlage der oben beschriebenen Ergebnisse formulierte Antworten auf die Schlüsselfragen als Grundlage für die Ableitung von konkreten Handlungsempfehlungen

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.

gez. Holger Ludorf

Anlagen:
Präsentationsfolien