Runge + Küchler

Parkraumkonzept für die Innenstadt der Hansestadt Attendorn

Mai 2015

Parkraumkonzept für die Innenstadt der Hansestadt Attendorn

Mai 2015

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge
Dipl.-Ing. Petra Kröger

| Runge + Küchler
Ingenieure für Verkehrsplanung
Hohenstaufenstraße 4
D-40547 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-kuechler.de
www.runge-kuechler.de

Begriffserläuterungen:

Parkraum: Gesamtheit der öffentlichen Parkstände und privaten Stellplätze

Parkstand: Abstellmöglichkeit für Kfz im öffentlichen Bereich (öffentlicher Straßenraum, öffentlich zugängliche Parkierungsanlage)

Stellplatz: Abstellmöglichkeit für Kfz auf privatem Grund

Parkraumnachfrage: Nachfrage nach Parkraum zum Zeitpunkt der Erhebung unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Attraktivität des Gebietes, Parkraumverfügbarkeit)

Kurzzeitparker: Die Parkdauer ist geringer als 4 Stunden. Insbesondere Besucher und Kunden fragen Parkraum nach.

Langzeitparker: Die Parkdauer ist größer als 4 Stunden. Insbesondere Anwohner und Beschäftigte fragen Parkraum nach.

Parkraumbilanz: Ergebnis der Gegenüberstellung von Parkraumangebot und Parkraumbedarf aller Nutzergruppen

Parkraumbedarf: Parkraumnachfrage, die in Abhängigkeit von planerischen Zielvorstellungen und Randbedingungen aus der Verkehrsinfrastruktur (z.B. ÖPNV-Erschließung) gedeckt werden soll und kann

Parkraummanagement: Organisation des Parkierungsbetriebes und Festlegung von Parkstandarten und mengenmäßiger Parkstandzusammensetzung

INHALT

1	**Die acht Leitsätze für das Parkraumkonzept Attendorn**	**1**
2	**Das zukünftige Parkraumangebot**	**5**
2.1	Potentialflächen zur Erhöhung des Parkraumangebotes	6
2.2	Das zukünftige Parkraumangebot innerhalb der Wälle	19
2.3	Das zukünftige Parkraumangebot außerhalb der Wälle	27
3	**Die zukünftige Parkraumnachfrage**	**29**
3.1	Das Kurzzeitparken der Besucher und Kunden	30
3.2	Das Langzeitparken der Anwohner und Beschäftigten	31
4	**Die zukünftige Parkraumbilanz**	**33**
5	**Die Bewirtschaftung des Parkraums**	**38**
5.1	Bewirtschaftungsgrundsätze	39
5.2	Entwurf einer Parkgebührenordnung	40
5.3	Parkraumüberwachung	42
5.4	Parkraummarketing	43
6	**Das Parkleitsystem**	**44**
7	**Die stufenweise Umsetzung des Parkraumkonzeptes**	**56**

1 Die acht Leitsätze für das Parkraumkonzept Attendorn

Die Stadtverordnetenversammlung der Hansestadt Attendorn hat am **10.12.2014** die **Leitsätze zur Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes** einstimmig beschlossen.

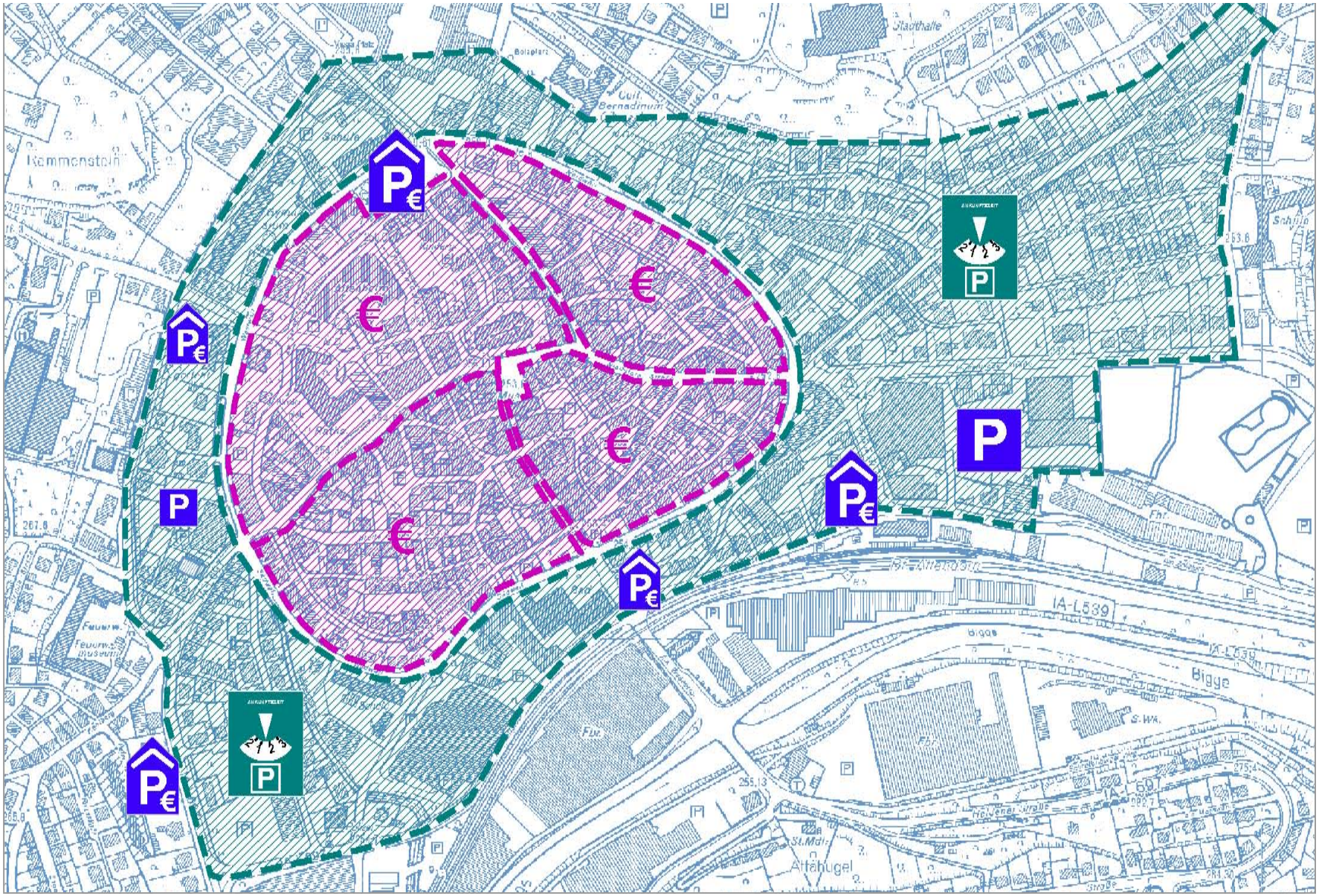
Die Hansestadt Attendorn beabsichtigt die innerstädtische Attraktivität von Handel, Wohnen, Freizeitgestaltung, Tourismus und Kultur durch ein integriertes Innenstadtentwicklungskonzept zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die einzelnen Handlungsfelder „Verkehr und (Nah-) Mobilität“, „Gewerbestandort Innenstadt“, „Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität“ sowie „Wohnen und Leben“ im Detail zu entwickeln und miteinander zu vernetzen. Eine entscheidende Grundvoraussetzung für die Gewinnung qualitativer Entwicklungspotentiale ist, dass im Stadtkern eine Reduzierung des Parkraumangebotes hinsichtlich der Frequentierung und der Fläche erfolgt. Hierzu sind folgende 8 Leitsätze für das Parkraumkonzept zu berücksichtigen:

1. Innerhalb der Wälle werden zukünftig nur noch kostenpflichtige Parkstände in Kombination mit einer räumlich gesteuerten Bewohnerparkbevorrechtigung vorgehalten.
2. Außerhalb der Wälle gilt in den Straßenräumen der Innenstadt zunächst eine Parkscheibenregelung. Sollte bei der Umsetzung des Parkraumkonzeptes eine unverträgliche Zunahme des ruhenden Verkehrs in diesen Straßen festzustellen sein, wird auch hier nur noch kostenpflichtiges Parken erlaubt.
3. Gebühren, die für das Parken erhoben werden, müssen außerhalb der Wälle deutlich günstiger als innerhalb der Wälle sein.
4. Außerhalb der Wälle werden Parkplätze für das Dauerparken vorgesehen. Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, Teile des Parkplatzes „Feuerteich“ für Dauerparker bereit zu stellen.

5. Beschäftigtenparken findet außerhalb der Wälle statt. Es sind ausreichend Parkplätze in zumutbarer Entfernung zum Stadtkern anzubieten. Gegenüber dem Bestand sind mindestens zusätzlich 150 Parkstände für Dauerparker zu schaffen.
6. Innerhalb der Wälle ist das Parkraumangebot entsprechend zu verringern, da die Umwandlung von Langzeit- in Kurzzeitparkplätze prinzipiell Mehrverkehr erzeugt. Die Belastung der Straßen innerhalb der Innenstadt vom Parksuchverkehr soll durch das Parkraumkonzept reduziert werden.
7. Das Parkraumkonzept wird mit einer wirksamen Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen die Parkregelung verknüpft.
8. Die Fußwegeachsen von zentralen Parkplatzanlagen in die Innenstadt sind aufzuwerten.

Die räumliche Umsetzung der acht Leitsätze in ein erstes Schaubild zeigt die folgende Seite mit **Bild 1**. Dargestellt ist die Abgrenzung der gebührenpflichtigen Bereiche innerhalb der Wälle, in denen gleichzeitig eine Bewohnerparkbevorrechtigung gilt, mit den äußeren Bereichen, in denen zeitlich eingeschränkt mit einer Parkscheibenregelung geparkt werden kann. Ebenfalls dargestellt sind die größeren Parkplätze und Parkdecks, die teilweise zusätzlich geplant sind. In den folgenden Kapiteln werden die Einzelelemente des Parkraumkonzeptes hergeleitet und beschrieben.

Bild 1: Abgrenzung gebührenpflichtiger und zeitbegrenzter Parkstände

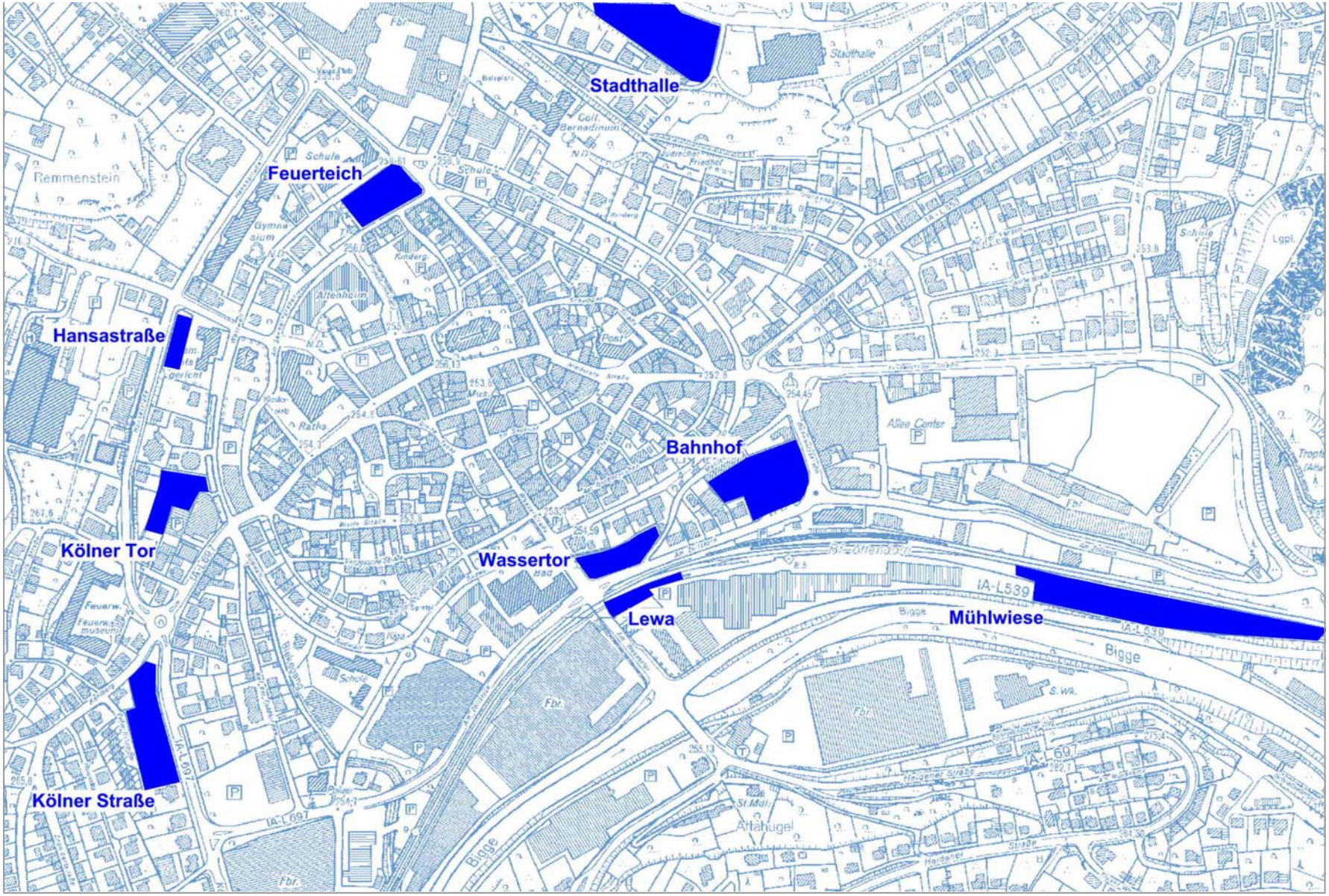


2 Das zukünftige Parkraum-angebot in der Innenstadt

2.1 Potentialflächen zur Erhöhung des Parkraumangebotes

- Für Langzeitparker sind zusätzliche Parkierungsflächen außerhalb der Wälle bereit zu stellen. Die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erfordert die Schaffung von mindestens 150 zusätzlichen Parkständen für Langzeitparker.
- Den Beschäftigten in der Innenstadt von Attendorn sind am ehesten weitere Wege vom Abstellort ihres Fahrzeugs bis zum Arbeitsplatz zuzumuten.
- Dabei sollte auch für die Langzeitparker eine Staffelung der Parkgebühren erfolgen: Je näher die Parkstände zu den Wällen liegen, desto höher sind die Parkgebühren. Ein begrenztes Angebot kostenloser Langzeitparkplätze sollte für die Beschäftigtenparker dabei auch zukünftig Bestandteil des Parkraumangebots sein, da im Regionalverkehr vielfach Alternativen zum privaten Pkw fehlen.
- Eine Erhöhung des Parkraumangebotes in der Innenstadt von Attendorn kann auch durch zusätzliche attraktive Nutzungen (z.B. im Einzelhandel) erforderlich werden. Die Stadt Attendorn strebt eine Erhöhung der Besucherzahlen und eine Verlängerung der Aufenthaltszeiten in der Innenstadt an.
- Die im integrierten Innenstadtentwicklungskonzept (IEK) angestrebte Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen zu Aufenthaltsflächen wird ebenfalls eine Kompensation durch eine Erhöhung des Parkraumangebotes außerhalb der Wälle notwendig machen.
- Im Folgenden werden 9 Potenzialflächen in Hinblick auf ihre grundsätzliche Eignung für die Schaffung zusätzlichen Parkraums untersucht.

Bild 2: Potenzialflächen für die Erweiterung des Parkraumangebotes



Stadthalle

Bestand

Kapazität: 96 Plätze markiert, ca. 160 Plätze unmarkiert

Bewirtschaftung: keine

Lage: Im Norden und oberhalb der Innenstadt.
Die fußläufige Erreichbarkeit ist unzureichend (800 m Entfernung bis zum Marktplatz), zumal ein beträchtlicher Höhenunterschied zu bewältigen ist.

Erschließung: An der Breslauer Straße, abseits von den Hauptverkehrsstraßen.

Ziele / Planungen

Kapazität: Unverändert

Bewirtschaftung: Keine geplant

Eignung für:
- Besucher der Stadthalle
- Beschäftigte im Umfeld der Stadthalle
- Bedingt für Besucher von Großveranstaltungen in der Innenstadt

Ungeeignet für:
- Besucher und Kunden der Innenstadt
- Beschäftigte der Innenstadt

Bewertung und Umsetzung

Sowohl die mangelhafte Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr als auch die schwierige fußläufige Anbindung an die Innenstadt sprechen gegen eine regelmäßige Parkplatznutzung, Denkbar ist nur die Nutzung bei Großveranstaltungen in der Innenstadt, wenn auf weiter entfernte Parkierungsanlagen ausgewichen werden muss.

Dieser Parkplatz hat keine Relevanz für das alltägliche Parkraumkonzept der Innenstadt.
Es wird keine Umsetzung geplant.

Feuerteich

Bestand

Kapazität:	88 Plätze (davon 30 mit Parkausweis belegt), zusätzlich 38 Plätze auf dem Westwall.
Bewirtschaftung:	Parkschein, gebührenpflichtig, Höchstparkdauer 2 h, Parkausweise für bestimmte Nutzergruppen
Lage:	Am nördlichen Innenstadtrand, fußläufig nur ca. 270 m vom Marktplatz entfernt.
Erschließung:	Getrennte Erschließung über den Westwall und die Straße Am Seewerngraben.

Ziele / Planungen

Kapazität:	174 Parkstände auf 2 Ebenen eines Parkdecks, im Westwall entfallen die Parkstände.
Bewirtschaftung:	Sowohl das gebührenpflichtige Kurzzeitparken als auch Langzeitparken werden ermöglicht.
Eignung für:	– Besucher und Kunden der Innenstadt sowie der Ennester und Niederste Straße – Beschäftigte
Geplante Erschließung:	Das obere Parkdeck wird ebenerdig an den neu zu bauenden Kreisverkehr Windhauser Straße / Ennester Straße / Ennester Weg angeschlossen. Das untere Parkdeck ist über Am Seewerngraben anfahrbar.

Bewertung und Umsetzung

Am Ennester Tor wird eine vergrößerte Parkraumkapazität geschaffen, die ein attraktives Angebot für Kurzzeitparker aber auch den längeren Aufenthalt in der Innenstadt bilden wird. Unter Berücksichtigung der bestehenden und zukünftig entfallenden Parkstände auf dem Westwall beträgt das Zusatzangebot rund 50 Parkstände. Während auf der oberen Ebene vor allem Besucher und Kunden der Innenstadt parken sollen, bietet sich auf der unteren Ebene die Möglichkeit, Parkstände an Langzeitparker (Beschäftigte) zu vermieten.

Die Fußgängerachse über die Truchseßgasse zum Kirchplatz soll aufgewertet werden.

Der Parkdeckbau ist von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.
Mit der Umsetzung wird 2015 begonnen; die Fertigstellung wird im Jahr 2016 erfolgen.

Hansastraße

Bestand

Kapazität: Parkhaus mit einer Gesamtkapazität von 130 Plätzen, davon 108 fest vermieteten Parkständen und nur 22 öffentlich nutzbaren Parkständen.

Bewirtschaftung: Parkschein, kostenpflichtig bzw. dauerhaft vermietet.

Lage: Außerhalb der Wälle, im Westen der Innenstadt, im Nahbereich zum Krankenhaus und zum Rathaus. Die Entfernung zum Marktplatz beträgt 390 m.

Erschließung: Die öffentlichen Parkstände werden von der Hansastr. angefahren. Über den Hohler Weg und den Schüldernhof ist das Parkhaus fußläufig an die Innenstadt angebunden; dennoch wird der Fußweg von Innenstadtbesuchern offensichtlich gescheut und nur zu Zeiten höchster Parkraumnachfrage eine stärkere Auslastung erreicht.

Ziele / Planungen

Kapazität: Eine Erweiterung des Parkraumangebots ist durch einen südlich anschließenden Anbau möglich. Die Kapazität lässt sich um circa 80 auf rund 210 Parkstände erweitern.

Bewirtschaftung: Keine Veränderungen geplant.

Eignung für:
- Besucher und Kunden der Innenstadt,
- Beschäftigte der Innenstadt,
- Beschäftigte und Besucher des Krankenhauses,
- Bewohner der westlichen Innenstadt

Geplante Erschließung: Eine Direkterschließung erweiterter Kapazitäten von der Hansastraße ist aus Leistungsfähigkeitsgründen zu prüfen.

Bewertung und Umsetzung

Für den südlichen Anbau des Parkhauses ist Grunderwerb erforderlich, da sich das Nachbargrundstück in Privatbesitz befindet.

Eine höhere Ausnutzung des Parkhauses ist bei der Umsetzung einer effektiven Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt zu erwarten. Der Standort bietet ein Potenzial bei einer zukünftigen höheren Attraktivität der Innenstadt mit einem erhöhten Besucheraufkommen.

Eine Erweiterung des Parkhauses ist in einer nachgeordneten Priorität langfristig möglich.

Kölner Tor

Bestand

Kapazität:	ca. 60 Parkstände, teilweise auf einer Schotterfläche
Bewirtschaftung:	keine
Lage:	Im Nordwesten der Innenstadt, außerhalb der Wälle, Entfernung zum Marktplatz rund 400 m.
Erschließung:	Anfahrbarkeit über den Kreisverkehr Hansastraße / Kölner Straße, verwinkelt über die St. Ursula-Str. und den Ziegelofenweg, fußläufig wird über den Westwall die Kölner Straße erreicht.

Ziele / Planungen

Kapazität:	Als Parkplatz kann die Kapazität erhalten werden. Durch die Aufstockung zu einem Parkdeck ist eine Verdoppelung auf 120 Plätze möglich.
Bewirtschaftung:	Parkscheibenregelung bei Beibehaltung des Platzes
Eignung für:	– Besucher und Kunden der Innenstadt – Beschäftigte, für die jedoch bei alternativen Parkmöglichkeiten eine Verlagerung anzustreben ist, um Raum für Kurzzeitparker zu schaffen.
Geplante Erschließung:	Bei einer Parkplatznutzung wird die bestehende Erschließung beibehalten. Für die Erschließung eines Parkdecks sind die verkehrstechnischen Anforderungen im Detail zu prüfen.

Bewertung und Umsetzung

Durch die Lage des Parkplatzes am „Kölner Tor“, kann mit einer Bewirtschaftung eine attraktive Parkierungsanlage am westlichen Auftaktbereich des Geschäftsbereichs entstehen. Die Leistungsfähigkeit der Erschließung ist für 60 Parkstände gegeben. Eine Befestigung der Parkplatzoberfläche ist für die Attraktivität für Besucher und Kunden der Innenstadt erforderlich.

Im Rahmen IEK wird eine städtebauliche Umnutzung des Bereiches „Kölner Tor“ überdacht. Die Ziele des IEK sind mit den Zielen des Parkraumkonzeptes abzustimmen. Die Ansiedlung einer höherwertigen baulichen Nutzung an westlichen Auftakt des Fußgängerbereichs kann eine erhöhte Parkraumnachfrage am Kölner Tor auslösen, die eine Aufstockung zu einem Parkdeck erforderlich machen würde. Unter den bestehenden Bedingungen ist ein Parkdeck jedoch nicht weiterführend.

Eine Bewirtschaftung des Parkplatzes sollte kurz– bis mittelfristig bei Bereitstellung von Ersatzparkraum für Langzeitparker erfolgen.
Die zusätzliche Vergrößerung des Parkraumangebots (Parkdeck) wird mittel– bis langfristig in Abhängigkeit von privaten Investitionsvorhaben am Standort „Kölner Tor“ gesehen.

Kölner Straße

Bestand

Nutzung:	Der Nordteil wird gewerblich genutzt, der Mittelteil als Parkplatz, der Südteil ist eine ungenutzte Freifläche.
Kapazität:	ca. 35 Parkstände, unmarkiert
Bewirtschaftung:	Vermietet an Lehrer der Laurentius-Schule.
Lage:	An der Kölner Straße, außerhalb der Wälle, südlich des Kreisverkehrs mit Hansastraße und Kehlberg. Die Entferung zum Marktplatz beträgt ca. 500 m
Erschließung:	Direkterschließung über die Kölner Straße

Ziele / Planungen

Ausbaustufen	Möglich ist ein Ausbau in Stufen.
1. Stufe:	Ebenerdiger Parkplatz, ohne die nördliche Spitze mit ca. 90 Parkständen für Langzeitparker.
2. Stufe:	Parkdeck für überwiegend Langzeitparker mit ca. 180 Parkständen
3. Stufe:	Bebauung der Grundstücksspitze und Nutzung für Kurzzeitparker (+ ca. 60 Parkstände) Gesamtkapazität: ca. 240 Parkstände möglich
Bewirtschaftung	Gebührenpflichtiges Parken
Eignung für:	– Langzeitparker (Beschäftigte), – Für Besucher und Kunden der Innenstadt aufgrund der Entfernung und der Überquerungsnotwendigkeit der Kölner Straße weniger geeignet.

Bewertung und Umsetzung

Für die Errichtung einer Parkierungsanlage ist Grunderwerb erforderlich.

Die bereits vorhandenen Beschäftigtenparker (Lehrer) sind zu berücksichtigen. Kurz– bis mittelfristig kann Ersatzparkraum für zusätzliche Langzeitparker angeboten werden. Die Lage des potentiellen Parkraumangebotes ist ideal für Einpendler. Es besteht eine Abhängigkeit zur zukünftigen Bewirtschaftung des Parkplatzes Kölner Tor.

Unter den heutigen Bedingungen besteht keine Attraktivität für das Parken von Besuchern und Kunden der Innenstadt, da sich der Standort westlich des Kölner Tores „gefühlsmäßig“ außerhalb der Innenstadt befindet. Nach einer möglichen Expansion der Innenstadtnutzungen nach Westen kann der Standort auch für Kurzzeitparker attraktiv werden.

Die verkehrstechnische Anbindung ist in Abhängigkeit von der Größe des Parkraumangebots detailliert zu prüfen.

Aufgrund der Lage an der Kölner Straße ist der Standort ideal für die mittel– bis langfristige Bereitstellung von Ersatzparkraum für Langzeitparker und bietet die Möglichkeit ihn bei Bedarf stufenweise auszubauen.

Wassertor

Bestand

Nutzung:	Das Grundstück wird gewerblich genutzt.
Kapazität:	Noch keine Parkstände vorhanden
Bewirtschaftung:	—
Lage:	Außerhalb der Wälle, direkt an der Wasserstraße und an der Straße Am Zollstock, nur 230 m vom Marktplatz entfernt.
Erschließung:	Über die Wasserstraße erschlossen.

Ziele / Planungen

Kapazitzät:	Ebenerdig können etwa 40 Parkstände geschaffen werden. Ein Parkdeck kann rund 80 Parkstände aufnehmen.
Bewirtschaftung:	Gebührenpflichtiges Parken
Eignung für:	– Besucher und Kunden der Innenstadt aufgrund der Nähe zum Fußgängerbereich. – Weniger geeignet für Langzeitparker.

Bewertung und Umsetzung

Für die Einrichtung einer Parkierungsanlage ist Grunderwerb erforderlich.

Durch die Lage am „Wassertor“ besteht eine sehr gute fußläufige Anbindung an die Innenstadtnutzungen, die den Standort für Kurzzeitparker (Besucher und Kunden) in hohem Maße qualifiziert. Langzeitparker sollten höchstens übergangsweise bis zur Herrichtung der Standorte Lewa und Mühlwiese untergebracht werden.

Für die Erschließung sind alternativ die Ein– und Ausfahrt von der Wasserstraße sowie eine Zufahrt von der Straße Am Zollstock über den Mühlengraben mit der Ausfahrt zur Wasserstraße zu prüfen. Beide Erschließungsanbindungen befinden sich zu den Hauptverkehrszeiten im Rückstaubereich des Knotenpunktes Am Zollstock / Wasserstraße.

Aufgrund der Lage an der Straße Am Zollstock und der Nähe zum Fußgängerbereich soll der Standort Wassertor prioritär für Kurzzeitparker verfolgt werden.

Lewa

Bestand

Nutzung: Fläche ist derzeit teilweise noch Bahngelände und wird teilweise von einem Gewerbebetrieb für Mitarbeiterstellplätze genutzt.

Bewirtschaftung: —

Lage: Südlich von der Straße Am Zollstock und der Bahntrasse und östlich der Straße Am Wassertor. Fußläufig ist der Standort etwa 280 m vom Marktplatz entfernt.

Erschließung: Über die Straße Am Wassertor.

Ziele / Planungen

Kapazität: Es können cica 30 Parkstände realisiert werden.

Bewirtschaftung: Kostenpflichtiges Langzeitparken

Eignung für:
- Langzeitparker (Beschäftigte) der Innenstadt
- Park-and-Ride
- Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens weniger geeignet für Kurzzeitparker

Bewertung und Umsetzung

Durch die Umgestaltung des Bahnübergangs Am Wassertor durch die Deutsche Bahn AG werden Flächen südlich der Bahntrasse frei. Ein Grunderwerb ist kurz- bis mittelfristig durchführbar. In Zusammenhang mit einer Umstrukturierung des benachbarten Lewa-Geländes (gemeinsame Erschließung) können rund 30 Parkstände entwickelt werden.

Die direkte Nachbarschaft der Erschließung zum Bahnübergang und zum Knotenpunkt mit der Straße Am Zollstock ist detailliert zu prüfen. Aufgrund des häufigen Umschlags sind Kurzzeitparkplätze zu vermeiden, sondern Langzeitparkplätze mit geringem Zu– und Abfahrtsverkehr empfehlenswert. Gegen die Nutzung durch Besucher und Kunden der Innenstadt spricht auch die Querung der Bahnanlage und der stark befahrenen Straße Am Zollstock.

Mit dem Grunderwerb ist die Realisierung des Parkplatzes kurz- bis mittelfristig möglich. Für langzeitparkende Beschäftigte besteht eine gute Eignung.

Mühlwiese

Bestand

Nutzung:	Bahngelände
Bewirtschaftung:	Keine Parkstände
Lage:	Südlich der Bahntrasse, ungefähr 720 m vom Marktplatz entfernt
Erschließung:	Über die Straße Mühlwiese besteht eine Anbindung zur Straße Am Zollstock und zur südlichen Umgehungsstraße L 539.

Ziele / Planungen

Kapazität:	Es können 200 bis 300 Parkstände realisiert werden.
Bewirtschaftung:	Es wird keine Bewirtschaftung geplant. Standort soll für das unbeschränkte Parken zur Verfügung stehen.
Eignung für:	– Langzeitparker (Beschäftigte) der Innenstadt – Park-and-Ride – Aufgrund der Entfernung ungeeignet für Besucher und Kunden der Innenstadt

Bewertung und Umsetzung

Die Bahnflächen südlich der Gleistrasse werden von der Bahn nicht mehr benötigt. Ein Grunderwerb ist kurz– bis mittelfristig vorstellbar.

Eine Parkierungsanlage kann relativ einfach hergerichtet werden mit einer Erschließung von der Straße Mühlwiese. Über eine Fußgängerbrücke über die Gleisanlage können der Bahnhof und die Innenstadt angebunden werden. Übergangsweise ist ein Fußweg über das Lewa-Gelände zur Straße Am Wassertor mit dem Grundstückseigentümer abzuklären.

Der Standort eignet sich aufgrund seiner Lage für langzeitparkende Beschäftigte, für die kostengünstige Parkstände bereit gestellt werden können. Sowohl für innerstädtische Pendler als auch Einpendler ist der Standort gut erreichbar, ohne dass innerstädtische Straßen belastet werden.

Mit dem Grunderwerb ist die Realisierung des Parkplatzes kurz– bis mittelfristig möglich. Für langzeitparkende Beschäftigte besteht eine gute Eignung, so dass die Entwicklung prioritär zu verfolgen ist.

Bahnhof

Bestand

Kapazität:	100 Parkstände
Bewirtschaftung:	Parkscheibe, maximal 2 Stunden
Lage:	Im Südosten der Innenstadt, außerhalb der Wälle in direkter Bahnhofsnähe. Fußläufig ist der Standort etwa 430 m vom Marktplatz entfernt.
Erschließung:	Anbindung an den Kreisverkehr Am Zollstock / Bahnhofstraße. Der nördlich gelegene Kundenparkplatz hat eine zusätzliche Direktanbindung zur Straße Am Zollstock.

Ziele / Planungen

Kapazität:	160 Parkstände in einem Parkdeck, bei einem dreistöckigem Parkhaus bis zu 240 Plätze.
Bewirtschaftung:	Gebührenpflichtiges Parken
Eignung für:	– Kurzzeitparker (Besucher und Kunden), – Für eine Zwischennutzung ist der Standort auch für Beschäftigte geeignet, wobei eine Abhängigkeit zur Aktivierung von Parkierungsflächen im Bereich Mühlwiese besteht.

Bewertung und Umsetzung

Es besteht eine Abhängigkeit zur zukünftigen städtebaulichen Nutzung der Potenzialfläche zwischen Am Mühlengraben, Am Zollstock und der Bahnhofstraße. Die Grundstücke Bahnhofstraße 6 sowie 8/10 sind bereits in städtischen Besitz. Innenstadtrelevante Nutzungen werden zur Attraktivierung der gesamten Innenstadt beitragen, sind allerdings investorenabhängig. Die bauliche Entwicklung eines Parkhauses kann nur in enger Zusammenarbeit mit den zukünftigen Investoren erfolgen. Die Umsetzung ist somit erst mittel-bis langfristig zu erwarten.

Kurzfristig ist nach der Umsetzung des Parkraumkonzeptes eine höhere Ausnutzung des Parkplatzes zu erwarten. In Abhängigkeit zur Entwicklung der Mühlwiese zu Langzeitparkplätzen kann ein Teilbereich für das Beschäftigtenparken zwischengenutzt werden.

Die Wegeführung für Fußgänger entlang der Bahnhofstraße und Niederste Straße wird durch einen Ein-Richtungsverkehr auf der Niederste Straße und breitere Gehwege sowie eine Verkehrsmengenreduzierung attraktiver werden.

Bei der Realisierung eines Parkhauses besteht eine Abhängigkeit zu potentiellen Investoren. Eine kurzfristige Realisierung durch die Stadt macht aus Vermarktungsgesichtspunkten keinen Sinn. Die Umsetzung ist somit mittel– bis langfristig zu erwarten.

Tabelle 1: Bewertung der Potentialflächen

Potentialflächen	Bestand		Potential		Eignung			Kfz-	Fußgänger	Flächen-	Baulicher Aufwand		Bewertung	Um-setzungs-ziel
	Angebot	Kapazität	Angebot	Kapazität	Anwohner	Beschäftigte	Besucher / Kunden	Erschließung	Erschließung	verfügbarkeit				
Stadthalle	Parkplatz	256	Parkplatz	256	-	○	-	-	-	+	+		-	-
Feuerteich	Parkplatz	88	Parkhaus	174	-	+	+	+	+	+	-		+	kurzfristig
Hansastraße	Parkhaus	130	Parkhaus	210	+	+	+	+	+	-	-		○	langfristig
Kölner Tor	Parkplatz	60	Parkplatz	60	○	+	+	○	○	+	○		+	kurzfristig
			Parkhaus	120	○	+	+	-	○	+	-		-	langfristig
Kölner Straße	Parkplatz	35	Parkplatz Stufe 1	90	-	+	-	+	○	-	+		○	mittelfristig
			Parkhaus Stufe 2	180	-	+	-		○		-		○	mittelfristig
			Parkhaus Stufe 3	240	-	+	○		+		-		○	langfristig
Wassertor	--	--	Parkhaus	bis 80	-	○	+	+	+	-	-		+	mittelfristig
Lewa	--	--	Parkplatz	30	-	+	-	+	○	-	+		○	mittelfristig
Mühlwiese	--	--	Parkplatz	bis 300	-	+	-	+	-	-	○		○	kurzfristig
Bahnhof	Parkplatz	100	Parkhaus	bis 240	+	○	+	+	+	+	-		+	mittelfristig

+ **positive Bewertung**

○ **positive Bewertung mit Abstrichen**

- **negative Bewertung**

Die Bewertung des Standortes gewichtet die Einzelkriterien und berücksichtigt die Bedeutung des Standortes im Gesamtkonzept. Das Umsetzungsziel spiegelt ebenfalls die Priorität im Parkraumkonzept wider und berücksichtigt nicht allein Flächenverfügbarkeit sowie baulichen Aufwand.

Bewertung der Potentialflächen

- Von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen ist die Aufstockung des Parkplatzes Feuerteich durch ein Parkdeck und damit die Schaffung einer zusätzlichen Kapazität von rund 50 Parkständen, die für Kurzzeitparker aber auch für Langzeitparker bereit gestellt werden.
- Als geeignet für das Langzeitparken werden die Bahnflächen am Bahnübergang Wassertor (Standort Lewa) und an der Mühlwiese bewertet. Die Standorte sollen kurz– bis mittelfristig entwickelt werden.
- Die bestehende Parkplatzfläche Kölner Tor ist bis zu einer höherwertigen Nachnutzung als Parkplatzfläche prioritär für Kurzzeitparker zu erhalten. Ein Parkhausneubau mit einer Verdoppelung des Angebots ist aus verkehrstechnischer Sicht problematisch und nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes mit einem Investitionsvorhaben am westlichen Auftakt des Fußgängerbereiches zu empfehlen.
- Für die Umsetzung des Ziels, an den Eingangstoren zur Innenstadt vermehrt Parkraum für Kurzzeitparker zur Verfügung zu stellen, hat der Standort Wassertor eine hohe Priorität.
- Der Parkplatz Bahnhof bietet bereits im Bestand eine große Parkraumkapazität für Kurzzeitparker. Eine Aufstockung der Kapazität wird in Abhängigkeit zu einem möglichen Investitionsvorhaben an dieser Stelle gesehen.
- Am Standort Kölner Straße können mittelfristig Parkstände für das Langzeitparken geschaffen werden. Eine Kapazität, die über die vorhandene Kapazität des Standorts Kölner Tor hinausgeht, ist abhängig von der Entwicklung der Bahnflächen. Langfristig bietet der Standort Kölner Straße ebenso wie eine Erweiterung des Parkhauses Hansastraße Entwicklungspotenzial.
- Für den Parkplatz an der Stadthalle bietet sich allenfalls bei Großveranstaltungen eine Nutzung an.

2.2 Das zukünftige Parkraumangebot innerhalb der Wälle

- Zukünftig wird die Innenstadt innerhalb der Wälle in 4 Bewohnerparkbereiche mit unterschiedlichen Parkausweisen eingeteilt, die den Verkehrszellen 1 bis 4 der Zustandsanalyse entsprechen.
- Dadurch soll das Bewohnerparken im direkten Umfeld des Wohnortes unterstützt werden, ohne dass bevorrechtigtes Parken auch in anderen Innenstadtbereichen möglich ist.
- Neben den Bewohnern gibt es weitere, durch eine Bevorzugung zu fördernde Gruppen: schwerbehinderte Menschen, Familien mit kleinen Kindern, Seniorinnen und Senioren, für die eigene Parkplätze angeboten werden.
- Durch straßenraumgestalterische Maßnahmen, die im Innenstadtentwicklungskonzept (IEK) vorgesehen sind, mit der Absicht den Wirtschaftsstandort Innenstadt zu stärken und Freiraumqualitäten aufzuwerten, entfallen rund 180 öffentlich nutzbare Parkstände innerhalb der Wälle.
- Das zukünftige Parkraumangebot umfasst rund 340 öffentlich nutzbare Parkstände innerhalb der Wälle. Bis zu 88 Parkstände werden am Standort Feuerteich an Langzeitparker vermietet.

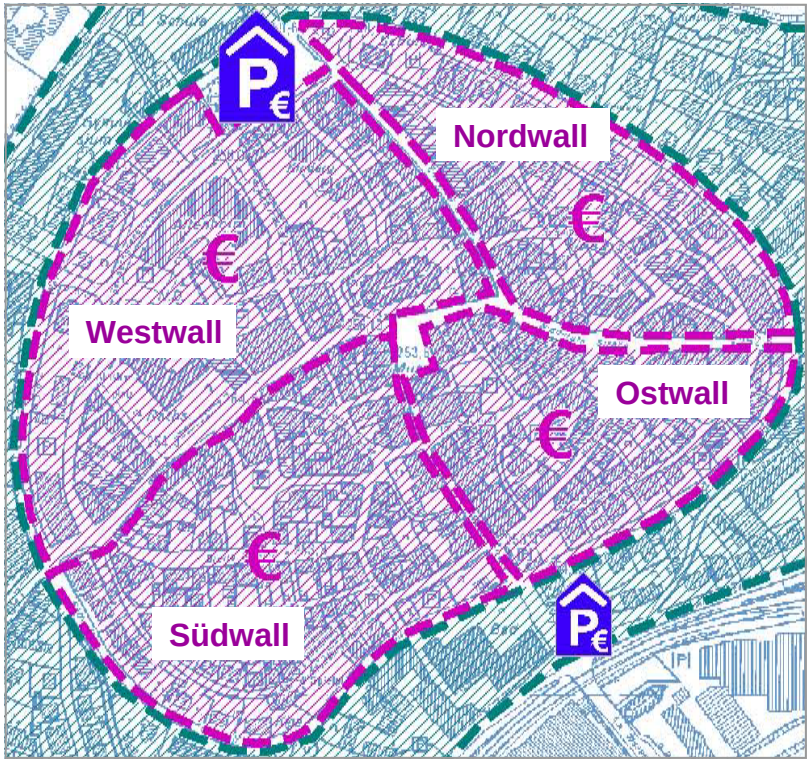
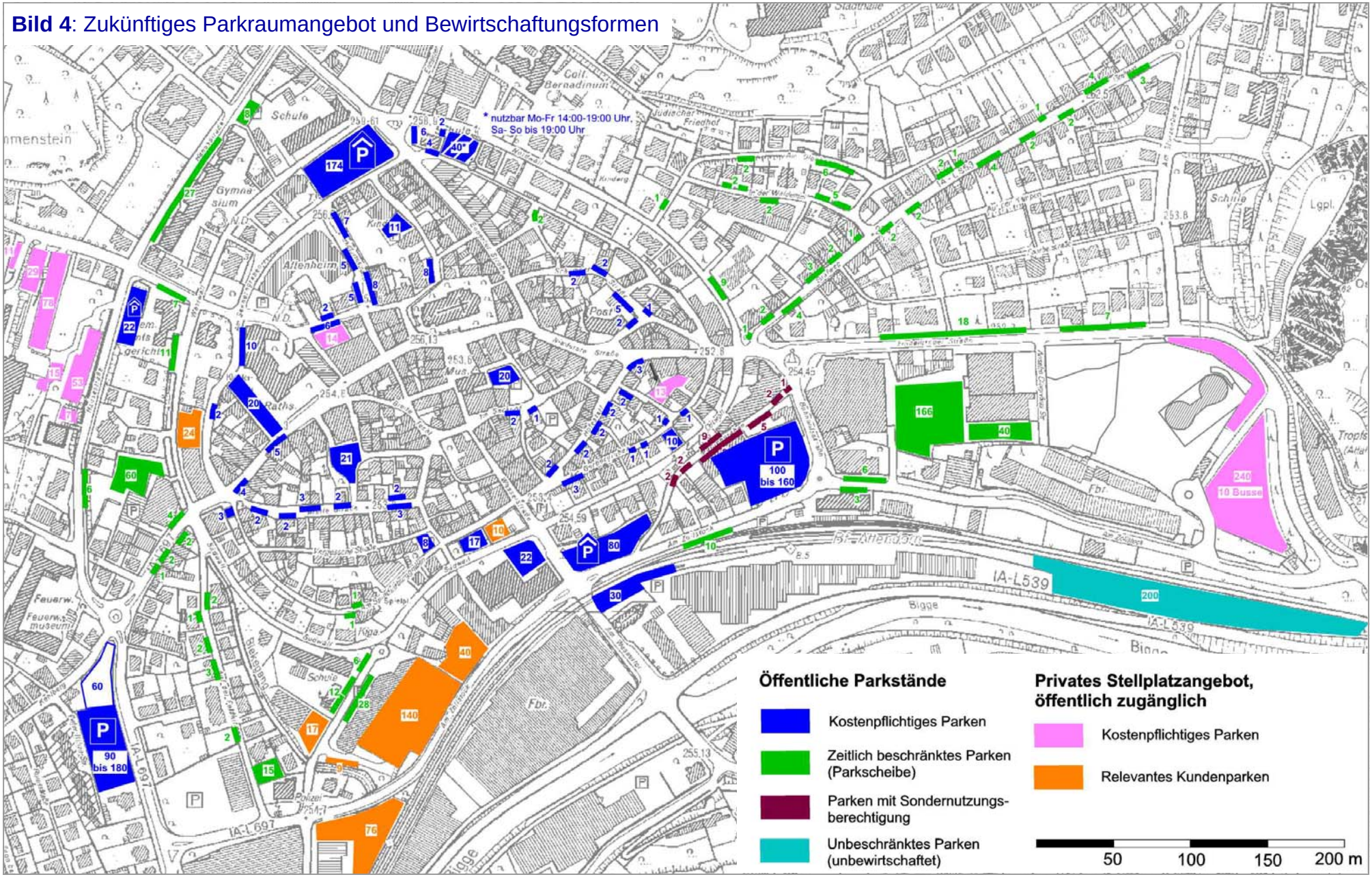


Bild 3: Anwohnerparkbereiche

Bevorzugte Nutzergruppen

- Gemeldete **Anwohner** der 4 Bewohnerparkgebiete erhalten für ihr jeweiliges Gebiet einen Bewohnerparkausweis für ein auf sie angemeldetes Fahrzeug (Pkw). Pro Person wird nur ein Parkausweis ausgestellt, der auf allen öffentlichen Parkständen im eigenen Bewohnerparkgebiet gilt. Damit entfällt auf kostenpflichtigen Parkständen die Parkgebühr.
- Für **schwerbehinderte Menschen** mit außergewöhnlicher Behinderung im Sinne der Straßenverkehrsordnung werden Behindertenparkstände vorgehalten, um diesen Menschen Wege zu ersparen (Verkehrszeichen Nr. 314 StVO mit Zusatzzeichen 1044-10). Andere Verkehrsteilnehmer dürfen auf diesen Plätzen nicht parken. Der Parkausweis berechtigt auch zum kostenlosen Parken auf kostenpflichtigen Parkständen.
- **Familienparkstände** sollen Müttern/Vätern mit Kleinkindern vorbehalten bleiben und ihnen ermöglichen, nahe des Fußgängerbereiches und z.B. bei Kinderärzten zu parken. Eine amtliche Anordnung ist nicht möglich, auch keine Verwarnung oder ein Bußgeld für Falschparker. Die Förderung des Familienparkens erfolgt allein über Sozialkontrolle. Das Familienparken befreit nicht von der Parkgebührenpflicht.
- **Seniorenparkstände** werden für ältere Menschen angeboten, die aus gesundheitlichen Gründen weite Strecken nicht mehr zurücklegen können aber keinen Parkausweis für einen Behindertenparkplatz erhalten. Auch bei den Seniorenparkplätzen kann die Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmer nicht reglementiert werden. Die Nutzung der Seniorenparkstände innerhalb der Wälle ist parkgebührenpflichtig.
- Familien- und Seniorenparkstände sollen an drei Stellen in der Innenstadt in Einheiten zusammen mit Behindertenparkständen angeboten werden: Klosterplatz, Im Tangel und Am Kirchplatz (Bereich Pastorat). An diesen Stellen werden Parkstände für andere Nutzer nicht ausgewiesen, damit die Sozialkontrolle funktioniert.

Bild 4: Zukünftiges Parkraumangebot und Bewirtschaftungsformen



Parkraumangebot Bereich 1 „Westwall“ (HR2, HR6, HR7 des IEK)

- Insgesamt stehen zukünftig im Bereich „Westwall“ 94 gebührenpflichtige Parkstände in den Straßenräumen zur Verfügung. Gegenüber der Analyse sinkt das Angebot um rund 70 Parkstände.
- Hinzu kommen 174 Parkstände im Parkdeck Feuerteich, wovon die Hälfte an Langzeitparker vermietet werden soll.
- In der Bieketurmstraße und der Truchseßgasse werden 36 Parkstände angeboten, wobei zusätzlich Am Kirchplatz 8 Parkstände Familien und Senioren wegen der Nähe zu den kirchlichen Einrichtungen und zur Fußgängerzone vorbehalten sind. Zur Attraktivierung der fußläufigen Verbindung vom Feuerteich zu Kirchplatz und Marktplatz sowie zur gestalterischen Aufwertung entfallen 13 Parkstände.
- Durch die Erweiterung der Grünanlage im Schüldernhof werden weitere 10 Parkstände entfallen. Diese werden Am Seewerngraben neu geschaffen. Zusammen mit dem Parkplatz der Sparkasse verbleiben 32 Parkstände. Es wird empfohlen, den Sparkassenparkplatz für das allgemeine (gebühren-pflichtige) Besucherparken der Innenstadt zu öffnen.
- Durch die Gestaltung des Rathaus- und Sparkassenplatzes zu einem repräsentativen Stadtplatz mit Aufenthaltsqualitäten und Nutzung eines Teils des Klosterplatzes für Aufenthalts- und Spielflächen entfallen 29 Parkstände. Wegen der Nähe zu den zentralen Einrichtungen und zu den Ärzten am Klosterplatz werden hier zukünftig Parkstände für das Familien- und Seniorenparken angeboten. Zusätzlich stehen Behindertenparkstände zur Verfügung.

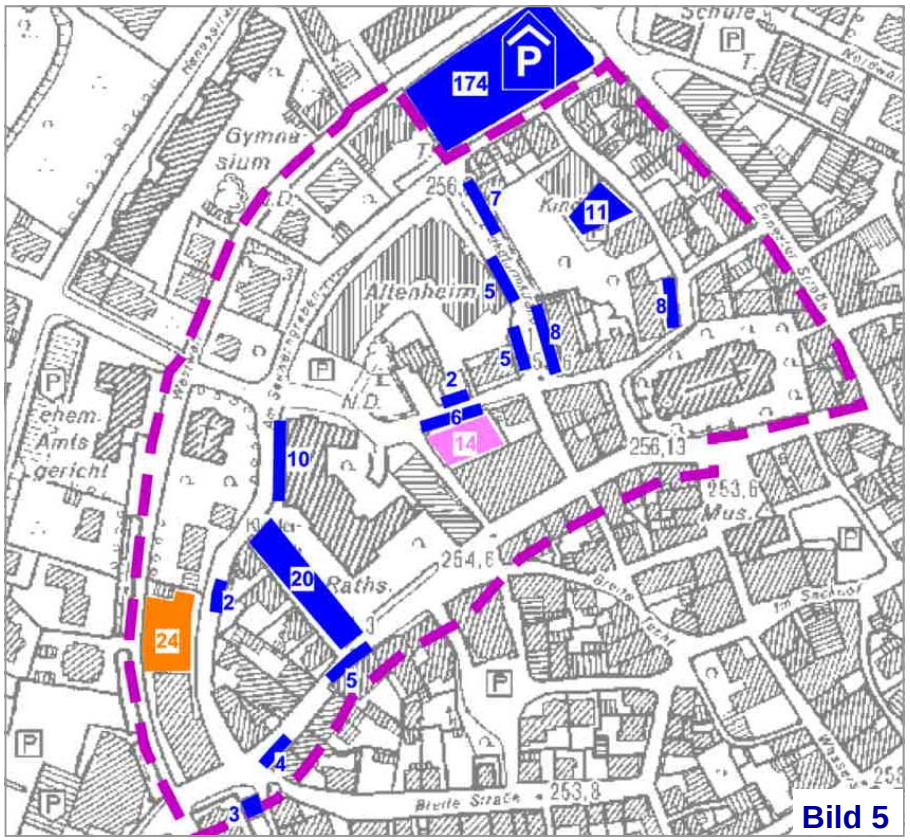


Bild 5

Parkraumangebot Bereich 2 „Nordwall“ (HR8, HR9, HR12 des IEK)

- Im Bereich „Nordwall“ werden zukünftig 35 bewirtschaftete öffentliche Parkstände angeboten.
- Hinzu kommen 40 Parkstände auf dem Parkplatz Am kleinen Graben, der montags bis freitags bis 14:00 Uhr den Mitarbeitern einer Firma vorbehalten ist. Da es sich nicht um ein städtisches Grundstück handelt, muss die Einführung der Gebührenpflicht mit dem Eigentümer geklärt werden.
- In der Ennester Straße besteht kein Raum, um Parkstände anzubieten. Mit dem Feuerteich steht sehr nahe eine große Parkierungsanlage zur Verfügung.
- In der Niederste Straße werden zukünftig keine Parkstände für sinnvoll erachtet. Der zur Verfügung stehende Straßenraum soll für Fußgänger und deren Aufenthalt genutzt werden, um die Fußgängerachse zwischen dem Allee-Center sowie dem Parkplatz am Bahnhof und der Fußgängerzone zu stärken. Ausreichender Parkraum steht auf dem nahen Bahnhofsparkplatz zur Verfügung.
- Der Bereich Ennester Tor wird im Zuge der Neugestaltung des Knotenpunktes Ennester Straße / Ennester Weg / Parkdeck Feuerteich voraussichtlich noch überplant werden.

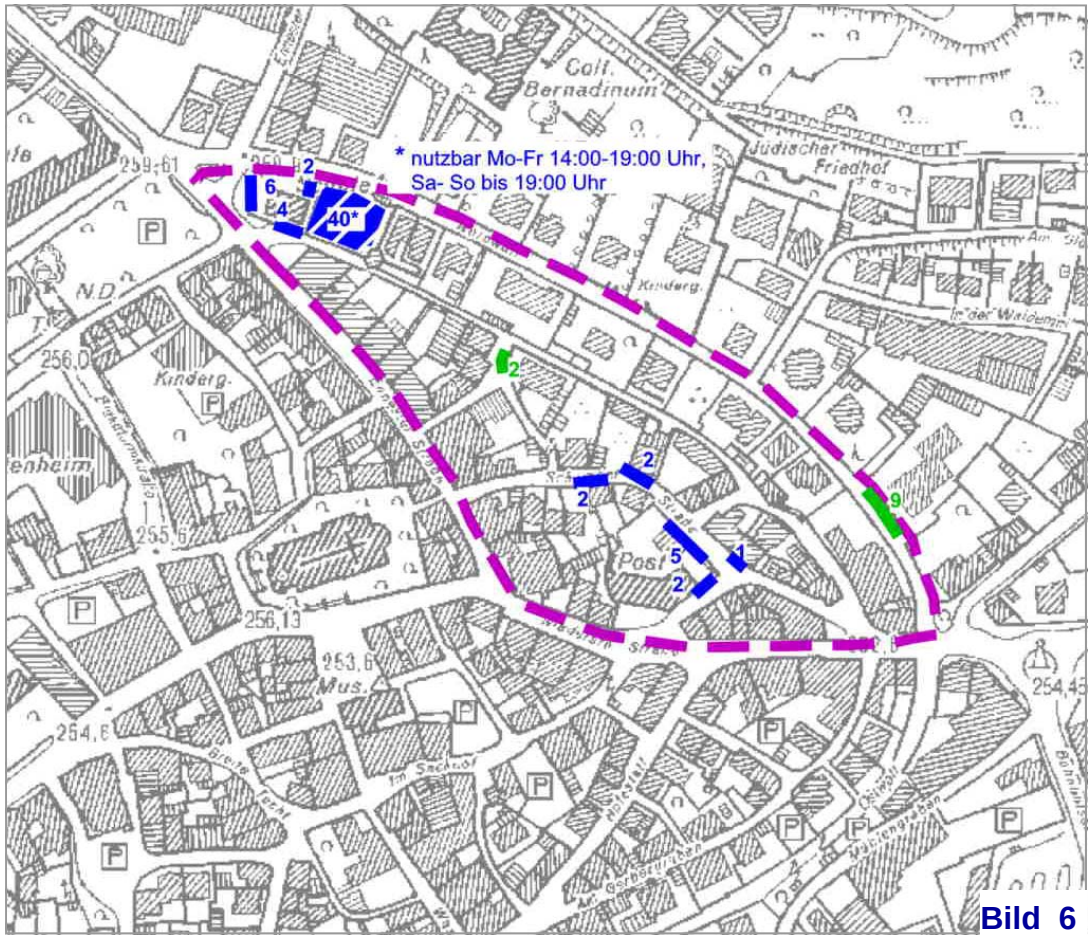


Bild 6

Parkraumangebot Bereich 3 „Ostwall“ (HR5 des IEK)

- Im Bereich „Ostwall“ werden zukünftig 53 kostenpflichtige Parkstände angeboten.
- Durch die beabsichtigte Schließung der Baulücke Im Sackhof entfallen 15 öffentliche Parkstände.
- Die Parkierungsfläche Im Tangel, die zum Analysezeitpunkt 41 Parkstände aufweist, soll baulich gefasst werden. Hier besteht das Potenzial, in Zusammenhang mit dem Einzelhandelsstandort Wasserstraße neue Handels– und Gastronomienutzungen anzusiedeln. Als zukünftig multifunktional nutzbarer Stadtplatz bietet sich die Möglichkeit, Parkstände für das Familien– und Seniorenparken vorzusehen.
- In den Straßen Am Gerbergraben und Hofestatt entfallen 3 Parkstände im Platzbereich mit der Einmündung In der Nette.

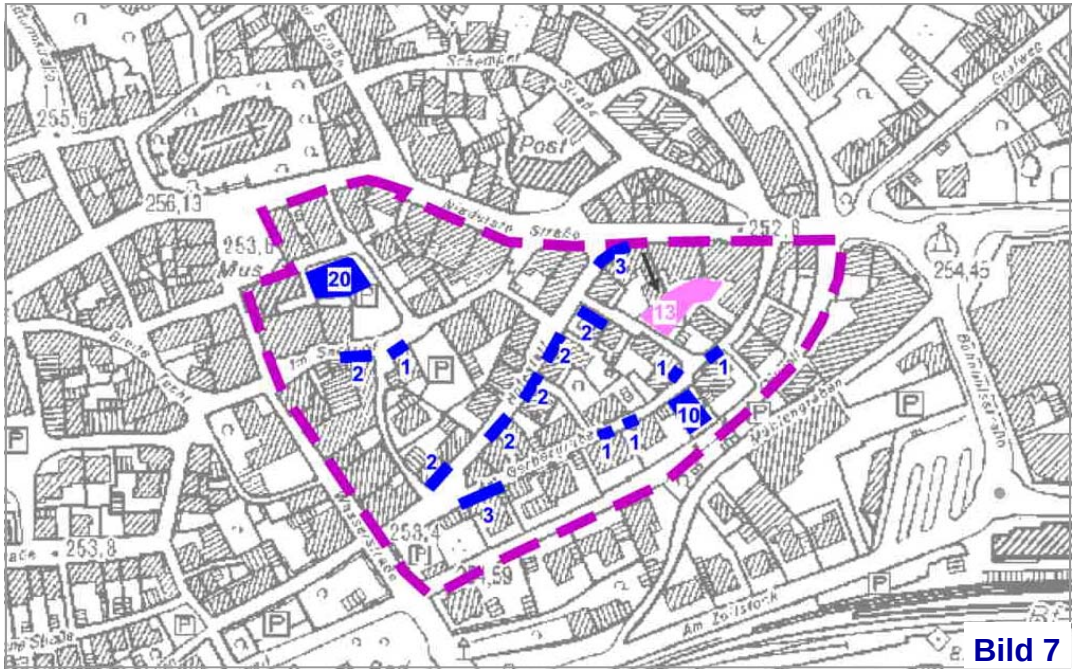


Bild 7

Parkraumangebot Bereich 4 „Südwall“ (HR3, HR4 des IEK)

- Im Bereich „Südwall“ werden zukünftig rund 60 bewirtschaftete Parkstände angeboten.
- Die Schließung der Baulücke an der Breite Straße führt dazu, dass 15 Parkstände entfallen. In der Breite Straße verbleiben 14 gebührenpflichtige Straßenrandparkstände.
- Im Übergangsbereich zum Fußgängerbereich Wasserstraße ist eine städtebauliche Neuordnung mit zusätzlichen Innenstadtnutzungen vorgesehen, wodurch im Bereich Breite Techt etwa 10 Parkstände entfallen werden.
- Auch nach einer Neuordnung des Quartiersplatzes Neumarkt ist ein Parkraumangebot von rund 20 bis 25 Parkständen möglich.

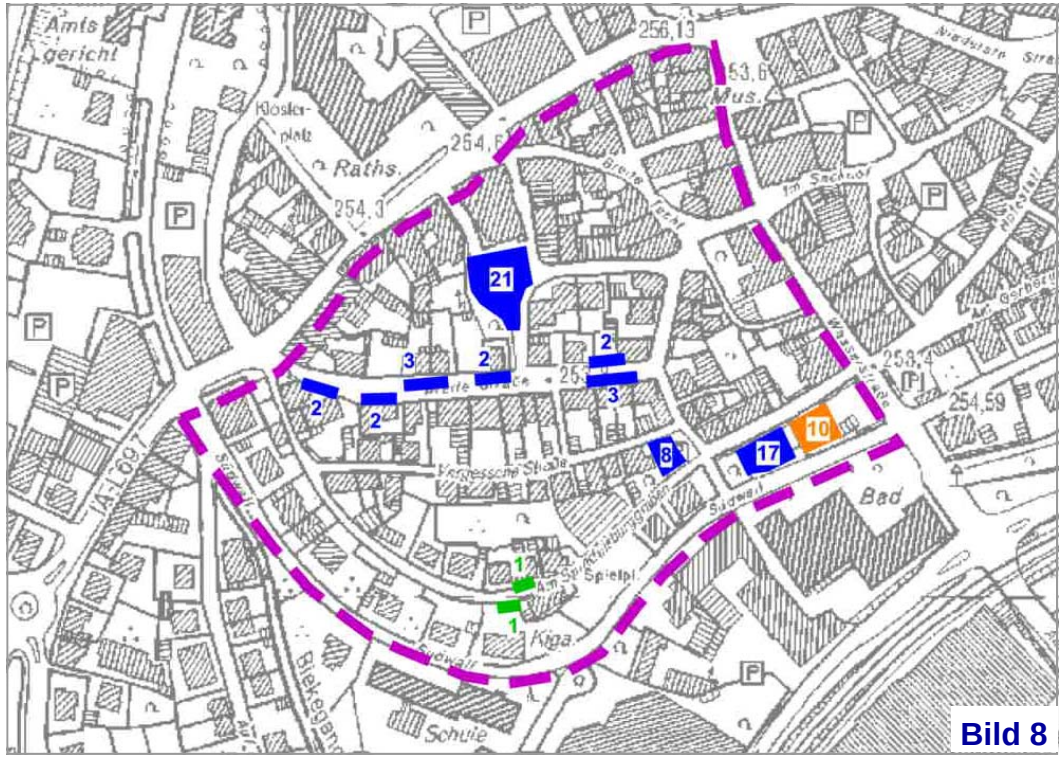


Bild 8

Verkehrs-zelle	Tabelle 2: Parkraumangebot Bereich Wälle Altstadt	Parkraumangebot im öffentlichen Raum						Privat-grundstüc öffentlich zugängl.	Summe Park-raum-angebot	Bemerkung
		Summe	öffentlich nutzbar			eingeschränkt				
			unbewirt-schaftet	Park-scheibe	Park-automat	Behind.-parken	vermietete Plätze			
1	Parkplatz Rathaus	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**	-14P wegen Platzgestaltung
1	Parkplatz Klosterplatz	**20**	0	0	20	2	0	0	**20**	Familien + Senioren (- 15P)
1	Kölner Straße bis Westwall	**12**	0	0	12	0	0	0	**12**	-2P Biekegang, -8P Gestaltpot.Kölner
1	Parkplatz Dänisches Bettenlager	**0**	0	0	0	0	0	24	**24**	
1	Südlicher Westwall	**11**	0	11	0	0	0	0	**11**	
1	Am Seewerngraben (Rathaus)	**10**	0	0	10	0	0	0	**10**	16P Altenheim entfallen, 10 P Rathaus neu
1	Schüldernhof	**8**	0	0	8	1	0	0	**8**	-10P wg. Park Altenheim
1	Parkplatz Sparkasse	**0**	0	0	0	0	0	14	**14**	öffentlich nutzbar
1	Bieketurmstraße	**25**	0	0	25	0	0	0	**25**	Das P-Angebot wird um ca. 13P
1	Truchseßgasse, Kirchplatz, Seewerngr.	**8**	0	0	8	2	0	0	**8**	vermindert, Senioren+Familien Truchseßg.
1	Parkplatz KiGa Truchseßgasse	**11**	0	0	11	0	0	0	**11**	
Summe	**Bereich 1**	**105**	**0**	**11**	**94**	**5**	**0**	**38**	**143**	
1a	Parkplatz Feuerteich	**86**	0	0	86	0	88	0	**174**	Neubau Parkpalette, bis zu 88 Langzeitp.
1a	Westwall Nord	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**	Entfällt bei Umgestaltung des Feuerteichs.
Summe	**Bereich 1a**	**86**	**0**	**0**	**86**	**0**	**88**	**0**	**174**	
2	Ennester Tor	**12**	0	0	12	0	0	0	**12**	
2	Schemperstraße und Glockengasse	**14**	0	2	12	1	0	0	**14**	Platzgestaltung Glockengasse -3P
2	Niederstes Tor	**9**	0	9	0	0	0	0	**9**	
2	Viega-Parkplatz	**0**	0	0	0	0	0	40	**40**	
Summe	**Bereich 2**	**35**	**0**	**11**	**24**	**1**	**0**	**0**	**35**	
3	Am Gerbergraben	**17**	0	0	17	0	0	0	**17**	Anpassung Straßenraum (-6P)
3	Parkplatz Volksbank	**0**	0	0	0	0	0	13	**13**	
3	Hofestatt	**13**	0	0	13	1	0	0	**13**	
3	Im Sackhof	**3**	0	0	3	2	13	0	**16**	13 P auf Grundstück nur Anwohner
3	Parkplatz Im Tangel	**20**	0	0	20	1	0	0	**20**	Senioren u. Familien (-21 Parkstände)
Summe	**Bereich 3**	**53**	**0**	**0**	**53**	**4**	**13**	**13**	**79**	
4	Parkplatz Löwen Apotheke	**0**	0	0	0	0	0	10	**10**	
4	Parkplatz Am Spindelsburggraben	**17**	0	0	17	0	0	0	**17**	
4	Breite Techt	**8**	0	0	8	0	0	0	**8**	-10P wg. potenziellem Investvorhaben
4	Breite Straße	**14**	0	0	14	0	0	0	**14**	
4	Parkplatz Breite Straße	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**	Neubau Baulücke (-15P)
4	Parkplatz Neumarkt	**21**	0	0	21	2	0	0	**21**	Platzgestaltung -2P
Summe	**Bereich 4**	**60**	**0**	**0**	**60**	**2**	**0**	**10**	**70**	
	Sonstige Parkstände Wälle	**4**	2	2	0	0	0	8	**12**	Straßenraumgestaltung -3P
Summe Wälle		**343**	**2**	**24**	**317**	**12**	**101**	**69**	**513**	

2.3 Das zukünftige Parkraumangebot außerhalb der Wälle

- Am Innenstadtrand werden kurz- bis mittelfristig mindestens rund 1.700 Parkstände planerisch vorgesehen.
- Am Feuerteich wird im Jahr 2016 ein um 50 Parkstände erweitertes Parkraumangebot zur Verfügung stehen (174 Parkplätze), das aber nicht ausreichend ist, um die verlagerten Langzeitparker in Gänze aufzunehmen.
- Parkstände für Langzeitparker sollen auf den Bahnflächen Lewa und Mühlwiese in einer Größenordnung von rund 300 Plätzen geschaffen werden.
- Als weitere Ausbaumaßnahmen werden die Errichtung eines Parkplatzes (90 Parkstände) westlich der Kölner Straße und der Neubau eines Parkdecks am Wassertor (80 Parkstände) vorgesehen.
- Der Ausbau des Parkplatzes Bahnhof zum Parkdeck (160 bis 240 Parkstände) ist abhängig von privaten Investitionsentscheidungen an diesem Standort und sollte nicht vor einer Vermarktung des Grundstücks erfolgen, damit Chancen auf eine höherwertige Ergänzung des Einzelhandelsstandorts nicht verbaut werden.
- Im Bereich 5 „Innenstadtrand Süd“ werden die Parkstände in den Straßen Kölner Straße, Auf der Tränke und Auf der Feldkirmes in die Parkscheibenregelung einbezogen.
- Der Parkplatz am Hallenbad ist in die gebührenpflichtige Bewirtschaftung (mit der Möglichkeit einer Tageskarte) einzubeziehen.
- Im Bereich 9 „Grafweg“ werden die Straßen Am Glockenberg, In der Waldemei, Grafweg, Auf den Kämpen und Färberstraße in die Parkscheibenregelung aufgrund der Nähe zur Innenstadt einbezogen. In diesem Bereich wird auch eine Bewohnerparkregelung erforderlich. Die Parkstände auf der Finnentroper Straße werden verkehrsgerecht gestaltet und in die Parkscheibenregelung eingebunden.
- Die Parkstände des Allee-Centers (Bereich 10) als privater Stellplatz eines Einkaufszentrums bleiben innerhalb der Parkscheibenregelung (maximale Parkdauer 2 Stunden).

Verkehrs-zelle	Tabelle 3: Parkraumangebot Bereich Innenstadtrand	Parkraumangebot im öffentlichen Raum						Privat-grundstüc öffentlich zugängl.	Summe Park-raum-angebot	Bemerkung
			öffentlich nutzbar			eingeschränkt				
		Summe	unbewirt-schaftet	Park-scheibe	Park-automat	Behind.-parken	vermietete Plätze			
5	Parkplatz Hallenbad Wasserstraße	**22**	0	0	22	2	0	0	**22**	Kostenpf., da PH auch Kostenpf.
5	Parkplatz Am Zollstock	**0**	0	0	0	0	0	40	**40**	
5	Parkplatz Aldi	**0**	0	0	0	2	0	76	**76**	
5	Tiefgarage Rewe	**0**	0	0	0	2	0	140	**140**	
5	Parkplätze Rewe	**0**	0	0	0	1	0	26	**26**	
5	Auf der Tränke	**46**	0	46	0	1	0	0	**46**	
5	Straße + Parkplatz Auf der Feldkirmes	**25**	0	25	0	0	0	0	**25**	10 Langzeit-, 5 Kurzzeitparkplätze 6-19h
Summe	**Bereich 5**	**93**	**0**	**71**	**22**	**8**	**0**	**282**	**375**	
6	Kölner Straße außerhalb Westwall	**9**	0	9	0	0	0	0	**9**	andere Straßenseite +4P
6	Parkplatz Kölner Tor	**60**	0	60	0	0	0	0	**60**	vermietet an Dauerparker
6	Jobcenter Hansastraße	**6**	0	5	0	1	0	0	**5**	Parkscheibenregelung, 1B
6	Parkplatz Kölner Str. (1. Ausbaustufe)	**0**	0	0	0	0	90	0	**90**	Erweiterung Langzeitparkplatz
Summe	**Bereich 6**	**75**	**0**	**74**	**0**	**1**	**90**	**0**	**164**	
Summe	**Bereich 7, Krankenhaus**	**193**	**0**	**0**	**193**	**9**	**0**	**0**	**193**	
8	Parkhaus Hansastraße, öffentl.	**22**	0	0	22	2	0	0	**22**	
8	Parkhaus Hansastraße, vermietet	**0**	0	0	0	0	108	0	**108**	
8	Hohler Weg	**7**	0	7	0	1	0	0	**7**	
8	Hansastraße	**35**	0	35	0	0	0	0	**35**	
8	Ennester Straße nord	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**	Umgestaltung Ennester Tor: Bushaltestelle
Summe	**Bereich 8**	**64**	**0**	**42**	**22**	**3**	**108**	**0**	**172**	
9	Glockenberg und In der Waldemei	**18**	0	18	0	0	0	0	**18**	Anwohnerparken
9	Grafweg	**36**	0	36	0	1	0	0	**36**	Anwohnerparken
9	Finnentroper Straße	**25**	0	25	0	0	0	0	**25**	Einbeziehung Parkscheibenregelung
Summe	**Bereich 9**	**79**	**0**	**79**	**0**	**1**	**0**	**0**	**79**	
10	Parkplatz Allee-Center	**206**	0	206	0	8	0	0	**206**	
Summe	**Bereich 10**	**206**	**0**	**206**	**0**	**8**	**0**	**0**	**206**	
11	Am Zollstock am Bahnhof	**9**	0	9	0	0	0	0	**9**	
11	Parkplatz Bahnhof	**100**	0	0	100	2	0	0	**100**	Aufstockung langfristig i.Z. FMZ
11	Mühlengraben	**0**	0	0	0	0	29	0	**29**	
11	Am Zollstock	**10**	0	10	0	0	0	0	**10**	
11	Wassertor	**80**	0	0	80	0	0	0	**80**	Neubau Parkdeck
11	Lewa	**0**	0	0	0	0	30	0	**30**	Neubau Parkplatz
11	Mühlwiese	**200**	200	0	0	0	0	0	**200**	Neubau Parkplatz
Summe	**Bereich 11**	**399**	**200**	**19**	**180**	**2**	**59**	**0**	**458**	
Summe Bereich Innenstadtrand		**1109**	**200**	**491**	**417**	**32**	**257**	**282**	**1.647**	

3 Die zukünftige Parkraumnachfrage

3.1 Das Kurzzeitparken der Besucher und Kunden

- Im März 2014 wurden im Rahmen der Parkraumanalyse 4.750 Parkvorgänge durch Besucher und Kunden im Untersuchungsgebiet Innenstadt erfasst. Unter Einbeziehung nicht erfasster Kurzzeitparkvorgänge ist von rund 7.000 Parkvorgängen an einem typischen Wochentag im Kurzzeitparkbereich auszugehen.
- In der Spitzenstunde der Parkraumnachfrage zwischen 11 und 12 Uhr wurden gleichzeitig 700 Kurzzeitparker festgestellt. Die mittlere Parkdauer der Besucher und Kunden der Attendorner Innenstadt ist mit 1 Stunde ermittelt worden.
- Die Stadt Attendorn strebt an, das Einzelhandels– und Gastronomieangebot in ihrer Innenstadt zu verbessern, um Kunden in der eigenen Stadt zu binden und die Innenstadt insgesamt attraktiver für das Einkaufen und den Freizeitaufenthalt zu machen. Die Zielerreichung eines erhöhten Besucheraufkommens ist unmittelbar verbunden mit einer zukünftig erhöhten Parkraumnachfrage.
- Wesentliches Ziel des Innenstadtentwicklungskonzeptes ist, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern. Damit einher geht, über die Generierung von steigenden Besucherzahlen hinaus, die Erwartung, dass die Aufenthaltszeiten gegenüber dem bestehenden Verhalten deutlich ansteigen. Mit den Aufenthaltszeiten werden auch die Parkzeiten steigen und somit die Auslastungszahlen.
- Das Parkraumkonzept hat im mittel- bis langfristigen Horizont die beabsichtigte Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von Attendorn zu berücksichtigen und Potenziale für zusätzlichen Parkraum für Besucher und Kunden aufzuzeigen.
- Die Parkraumbilanz, die für das kurzfristig umsetzbare Parkraumkonzept aufgestellt wird, geht von der Parkraumnachfrage zum Zeitpunkt der Parkraumanalyse 2014 aus, da die Verhältnisse im Prognosejahr 2016 noch nahezu unverändert gegenüber 2014 erwartet werden.

3.2 Das Langzeitparken der Anwohner und Beschäftigten

- Bei der Parkraumanalyse 2014 wurden knapp 600 Parkvorgänge durch Anwohner und 930 durch Beschäftigte auf den öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkständen der Innenstadt festgestellt. Nicht erfasst wurden Parkvorgänge der Anwohner und Beschäftigten auf privaten Grundstücken und in für bestimmte Nutzergruppen reservierten Bereichen.
- Die maximale Parkraumnachfrage der Anwohner in den Straßenräumen wurde nachts mit rund 300 abgestellten Pkw in der Innenstadt festgestellt. Zum Zeitpunkt der höchsten Parkraumnachfrage zwischen 11 und 12 Uhr wurden rund 700 abgestellte Beschäftigtenfahrzeuge erfasst, davon 150 innerhalb der Wälle. Beschäftigte sind Langzeitparker, die die Parkstände im Durchschnitt für 6,5 Stunden blockiert haben.
- Bei zukünftigen Bauvorhaben in der Innenstadt ist erhöhter Wert darauf zu legen, dass der aus dem Bauvorhaben resultierende Stellplatzbedarf in Zusammenhang mit dem Grundstück gedeckt wird. Insbesondere das Bewohner- und Beschäftigtenparken hat grundsätzlich auf dem Entwicklungsgrundstück zu erfolgen. Bei einer Bebauung von Grundstücken in dicht bebauten Innenstadtbereichen, mit denen die Allgemeinheit betreffende Aufwertungserwartungen verbunden sind, kann in Ausnahmefällen eine Ablösung von der Stellplatzpflicht möglich sein.
- Das Langzeitparken der Anwohner wird auch zukünftig durch das Bewohnerparken mit Ausweis gefördert, allerdings auf das engere Umfeld der Wohnung beschränkt. Dazu wird das bisherige Bewohnerparkgebiet innerhalb der Wälle in 4 Bewohnerparkgebiete aufgeteilt. Eine Einbeziehung benachbarter Bereiche in die Bewohnerparkregelung wird entsprechend den Erfahrungen mit der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu prüfen sein.
- In der Parkraumbilanz ist das nächtliche Anwohnerparken entsprechend der Parkraumerhebung 2014 zu berücksichtigen. Dieses gilt grundsätzlich auch für den Tageszeitraum. Mögliche kleinräumige Engpässe im Bewohnerparken sind bei einem reduzierten Parkraumangebot in den Straßenräumen jedoch hinzunehmen.

- Für langzeitparkende Beschäftigte gibt es zukünftig in den öffentlichen Straßenräumen der Innenstadt grundsätzlich keinen Parkraum mehr. Bislang noch unbewirtschaftete Bereiche werden in die Parkraumbewirtschaftung über die Gebührenpflicht (innerhalb der Wälle) oder die Parkscheibenregelung einbezogen.
- Das Langzeitparken soll zukünftig überwiegend am Rand der Innenstadt stattfinden. Zum Analysezeitpunkt werden im Parkhaus an der Hansastraße 108 Parkstände an Langzeitparker fest vermietet. Dies soll auch in Zukunft so bleiben.
- In der unteren Parkebene des Parkdecks Feuerteich werden bis zu 89 Parkstände an Langzeitparker vermietet.
- Der Parkplatz Kölner Tor (60 Parkstände) wird zukünftig bewirtschaftet. Vorübergehend kann hier ein Parkraumangebot für Beschäftigenparker gegen Gebühr bereit gestellt werden. Die Flächenpotenzialuntersuchung hat jedoch insbesondere den Standort Kölner Straße als Standort für Langzeitparker herausgestellt. Kurzfristig sollen 90 Parkstände ebenerdig geschaffen werden (1. Stufe). Mittel- bis langfristig können in einem Parkdeck 180 (später bis zu 240) Plätze bereitgestellt werden, die auch von Kurzzeitparkern genutzt werden.
- Zum Schwerpunkt des Langzeitparkens sollen die Flächen an der Bahn entwickelt werden. Am Standort Lewa bietet sich die Möglichkeit 30 Plätze an Langzeitparker zu vermieten. Der Standort Mühlwiese bietet 200 bis 300 Pkw-Abstellplätze für ein kostenfreies Parken. Da die Bahnflächen veräußert werden sollen, ist eine kurz- bis mittelfristige Parkplatznutzung wahrscheinlich.
- Nur für einen Übergangszeitraum sollen die Standorte Kölner Tor, Bahnhof und Wassertor von Langzeitparkern genutzt werden. Bei einer entsprechenden Nutzungsentwicklung in der Innenstadt werden an diesen Standorten eher Parkierungsflächen für das wachsende Besucheraufkommen gesehen.

4 Die zukünftige Parkraumbilanz

Entsprechend der Vorgehensweise bei der Parkraumanalyse ist auch für die Parkraumkonzeption eine Parkraumbilanz zu erstellen. Darunter versteht man die Gegenüberstellung des zukünftigen Parkraumangebotes mit der zukünftigen Parkraumnachfrage, die im kurzfristigen Planungshorizont der Parkraumnachfrage der Zustandsanalyse entspricht.

Neben der Parkraumbilanz zum Zeitpunkt der höchsten Nachfrage (11:00 Uhr) wird die nächtliche Parkraumnachfrage (3:00 Uhr), die maßgebend für das Anwohnerparkbedürfnis ist, dem zukünftigen Parkraumangebot gegenübergestellt.

Die Parkraumbilanzen für die einzelnen Parkbereiche sind tabellarisch auf den folgenden Seiten 35 bis 37 abgebildet und zeigen die folgenden Ergebnisse:

- In der Nacht finden innerhalb der Wälle die rund 200 Anwohnerfahrzeuge auf den 343 öffentlichen Parkständen ein ausreichendes Parkraumangebot vor (siehe Tabelle 4 auf Seite 35). Die Bereiche Nordwall (100%) und Südwall (98%) weisen die höchsten Auslastungskennziffern auf. Es ist jedoch sichergestellt, dass alle Anwohner innerhalb ihres Bewohnerparkbereiches einen nächtlichen Abstellplatz finden. Die durchschnittliche nächtliche Auslastung beträgt innerhalb der Wälle 58%.
- Die Tabelle 5 auf Seite 36 zeigt die Parkraumbilanz um 11:00 Uhr entsprechend dem Parkverhalten zum Analysezeitpunkt und ohne eine Umverteilung der parkenden Kfz. Die Parkraumnachfrage beinhaltet weiterhin 145 Beschäftigtenparker innerhalb der Wälle. In der Folge ist das gegenüber der Zustandsanalyse reduzierte Parkraumangebot (- 170 Parkstände) nicht mehr in der Lage, die Nachfrage zu decken. Es kommt zu deutlichen Überlastungserscheinungen in den meisten Verkehrszellen.
- Auch bei Bereitstellung einer Parkebene des geplanten Parkdecks Feuerteich für Dauerparker fehlen rund 60 Parkstände für Beschäftigtenparker innerhalb der Wälle. Im nächsten Arbeitsschritt wird eine Umverteilung der Parkraumnachfrage auf Parkplätze mit freien Kapazitäten vorgenommen.

Tabelle 4: Nächtliche Parkraumbilanz ohne Umverteilung der parkenden Kfz

		Parkraumangebot im öffentlichen Raum						Privat-	Summe	Parkraumnachfrage					Auslastung
		öffentlich nutzbar				eingeschränkt		grundstück	Park-	03:00 Uhr					03:00 Uhr
		Summe	unbewirt-schaftet	Park-scheibe	Park-automat	Behind.-parken	vermietete Plätze	öffentlich zugängl.	raum-angebot	Anwohner	Beschäftigte	P-Besch.	Besucher	Summe	
Bereich 1	Westwall	105	0	11	94	5	0	38	**143**	58	0	0	0	**58**	**55%**
Bereich 1a	Feuerteich	86	0	0	86	0	88	0	**174**	0	0	0	0	**0**	**0%**
Bereich 2	Nordwall	35	0	11	24	1	0	0	**35**	35	0	0	0	**35**	**100%**
Bereich 3	Ostwall	53	0	0	53	4	13	13	**79**	47	0	0	0	**47**	**89%**
Bereich 4	Südwall	60	0	0	60	2	0	10	**70**	59	0	0	0	**59**	**98%**
Sonstige	Wälle	4	2	2	0	0	0	8	**12**						
Summe	innerhalb Wälle	343	2	24	317	12	101	69	**513**	199	0	0	0	**199**	**58%**
Bereich 5	Innenstadtrand	93	0	71	22	8	0	282	**375**	29	0	0	0	**29**	**31%**
Bereich 6	Kölner Tor	75	0	74	0	1	90	0	**164**	9	0	0	0	**9**	**12%**
Bereich 7	Krankenhaus	193	0	0	193	9	0	0	**193**	0	4	11	0	**15**	**8%**
Bereich 8	Hansastraße	64	0	42	22	3	108	0	**172**	17	0	0	0	**17**	**27%**
Bereich 9	Grafweg	79	0	79	0	1	0	0	**79**	37	0	0	0	**37**	**47%**
Beeich 10	Alleecenter	206	0	206	0	8	0	0	**206**	6	0	0	0	**6**	**3%**
Bereich 11	Bahnhof	399	200	19	180	2	59	0	**458**	8	0	0	0	**8**	**2%**
Summe	außerhalb Wälle	1.109	200	491	417	32	257	282	**1.647**	106	4	11	0	**121**	**11%**
Gesamte	Innenstadt	1.452	202	515	734	44	358	351	**2.160**	305	4	11	0	**320**	**22%**

- Neben den 60 Langzeitparkern aus dem Bereich innerhalb der Wälle, müssen auch Langzeitparker aus den mit der Parkscheibenregelung bewirtschafteten Bereichen bilanztechnisch einen neuen Platz finden:
  - Auf dem Parkplatz Kölner Straße werden 55 Langzeitparker vorgesehen,
  - Im Bereich der Bahntrasse wird von rund 180 Langzeitparkern ausgegangen.

  Tabelle 6 auf der folgenden Seite 36 zeigt die Parkraumbilanz nach der Umverteilung.

Tabelle 5: Parkraumbilanz zum Zeitpunkt der höchsten Nachfrage ohne Umverteilung der parkenden Kfz

		Parkraumangebot im öffentlichen Raum						Privat-grundstück	Summe Park-raum-angebot	Parkraumnachfrage 11:00 Uhr					Auslastung 11:00 Uhr
		öffentlich nutzbar				eingeschränkt									
		Summe	unbewirt-schaftet	Park-scheibe	Park-automat	Behind.-parken	vermietete Plätze	öffentlich zugängl.		Anwohner	Beschäftigte	P-Besch.	Besucher	Summe	
Bereich 1	Westwall	105	0	11	94	5	0	38	**143**	29	51	0	117	**197**	**138%**
Bereich 1a	Feuerteich	86	0	0	86	0	88	0	**174**	1	8	23	50	**82**	**47%**
Bereich 2	Nordwall	35	0	11	24	1	0	0	**35**	12	22	0	13	**47**	**134%**
Bereich 3	Ostwall	53	0	0	53	4	13	13	**79**	28	43	0	33	**104**	**132%**
Bereich 4	Südwall	60	0	0	60	2	0	10	**70**	29	21	0	38	**88**	**126%**
Sonstige	Wälle	4	2	2	0	0	0	8	**12**						
Summe	innerhalb Wälle	343	2	24	317	12	101	69	**513**	99	145	23	251	**518**	**101%**
Bereich 5	Innenstadtrand S	93	0	71	22	8	0	282	**375**	15	68	4	159	**246**	**66%**
Bereich 6	Kölner Tor	75	0	74	0	1	90	0	**164**	2	90	0	15	**107**	**65%**
Bereich 7	Krankenhaus	193	0	0	193	9	0	0	**193**	0	23	122	35	**180**	**93%**
Bereich 8	Hansastraße	64	0	42	22	3	108	0	**172**	5	21	101	26	**153**	**89%**
Bereich 9	Grafweg	79	0	79	0	1	0	0	**79**	20	39	0	7	**66**	**84%**
Beeich 10	Alleecenter	206	0	206	0	8	0	0	**206**	2	32	27	140	**201**	**98%**
Bereich 11	Bahnhof	399	200	19	180	2	59	0	**458**	2	32	12	60	**106**	**23%**
Summe	außerhalb Wälle	1.109	200	491	417	32	257	282	**1.647**	46	305	266	442	**1.059**	**64%**
Gesamte	Innenstadt	1.452	202	515	734	44	358	351	**2.160**	145	450	289	693	**1.577**	**73%**

- Die Parkraumbilanzierung für die Innenstadt geht von der realistischen Annahme aus, dass die derzeitigen Bahnflächen kurz- bis mittelfristig für das Langzeitparken aktivierbar sind. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Verteilung der Langzeitparker auf folgende Standorte möglich:
  - übergangsweise Nutzung des Parkplatzes Kölner Tor,
  - Nutzung eines Teils der Parkplätze am Bahnhof,
  - Nutzung einer Parkebene des Parkdecks Wassertor,
  - frühzeitige Realisierung der 2. Stufe für den Standort Kölner Straße (Parkdeck).

Tabelle 6: Parkraumbilanz zum Zeitpunkt der höchsten Nachfrage mit Umverteilung der parkenden Kfz

		Parkraumangebot im öffentlichen Raum						Privat-	Summe	Parkraumnachfrage					Auslastung
		öffentlich nutzbar				eingeschränkt		grundstück	Park-	11:00 Uhr					11:00 Uhr
		Summe	unbewirt-schaftet	Park-scheibe	Park-automat	Behind.-parken	vermietete Plätze	öffentlich zugängl.	raum-angebot	Anwohner	Beschäftigte	P-Besch.	Besucher	Summe	
Bereich 1	Westwall	105	0	11	94	5	0	38	**143**	29	0	0	100	**129**	**90%**
Bereich 1a	Feuerteich	86	0	0	86	0	88	0	**174**	1	45	23	50	**119**	**68%**
Bereich 2	Nordwall	35	0	11	24	1	0	0	**35**	12	0	0	13	**25**	**71%**
Bereich 3	Ostwall	53	0	0	53	4	13	13	**79**	28	0	0	33	**61**	**77%**
Bereich 4	Südwall	60	0	0	60	2	0	10	**70**	29	0	0	38	**67**	**96%**
Sonstige	Wälle	4	2	2	0	0	0	8	**12**						
Summe	innerhalb Wälle	343	2	24	317	12	101	69	**513**	99	45	23	234	**401**	**78%**
Bereich 5	Innenstadtrand S	93	0	71	22	8	0	282	**375**	15	15	4	159	**193**	**51%**
Bereich 6	Kölner Tor	75	0	74	0	1	90	0	**164**	2	90	0	15	**107**	**65%**
Bereich 7	Krankenhaus	193	0	0	193	9	0	0	**193**	0	23	122	35	**180**	**93%**
Bereich 8	Hansastraße	64	0	42	22	3	108	0	**172**	5	21	101	26	**153**	**89%**
Bereich 9	Grafweg	79	0	79	0	1	0	0	**79**	20	0	0	7	**27**	**34%**
Beeich 10	Alleecenter	206	0	206	0	8	0	0	**206**	2	40	27	140	**209**	**101%**
Bereich 11	Bahnhof	399	200	19	180	2	59	0	**458**	2	216	12	77	**307**	**67%**
Defizit Beschäftigtenparker											**0**			**0**	
Summe	außerhalb Wälle	1.109	200	491	417	32	257	282	**1.647**	46	405	266	459	**1.176**	**71%**
Gesamte	Innenstadt	1.452	202	515	734	44	358	351	**2.160**	145	450	289	693	**1.577**	**73%**

- Bei Lösung des Dauerparkproblems ergibt sich zum Zeitpunkt der maximalen Parkraumnachfrage eine Auslastung von 78% des (verringerten) Parkraums innerhalb der Wälle. Die Gesamtauslastung des Parkraums im betrachteten Untersuchungsgebiet wird mit 73 % berechnet.
- Somit besteht für die Zukunft ein Potenzial, dass sich einerseits die Aufenthaltszeit der Kunden und Besucher in der Innenstadt verlängern kann, was sich in verlängerten Parkzeiten äußern wird, und andererseits auch die absolute Anzahl der Kunden und Besucher ansteigen kann. Mittel- bis langfristig sind zusätzliche Maßnahmen (z.B. Aufstockung Kölner Straße zum Parkdeck, Parkhaus am Bahnhof, Parkdeck am Kölner Tor …) möglich.

5 Die Bewirtschaftung des Parkraums

5.1 Bewirtschaftungsgrundsätze

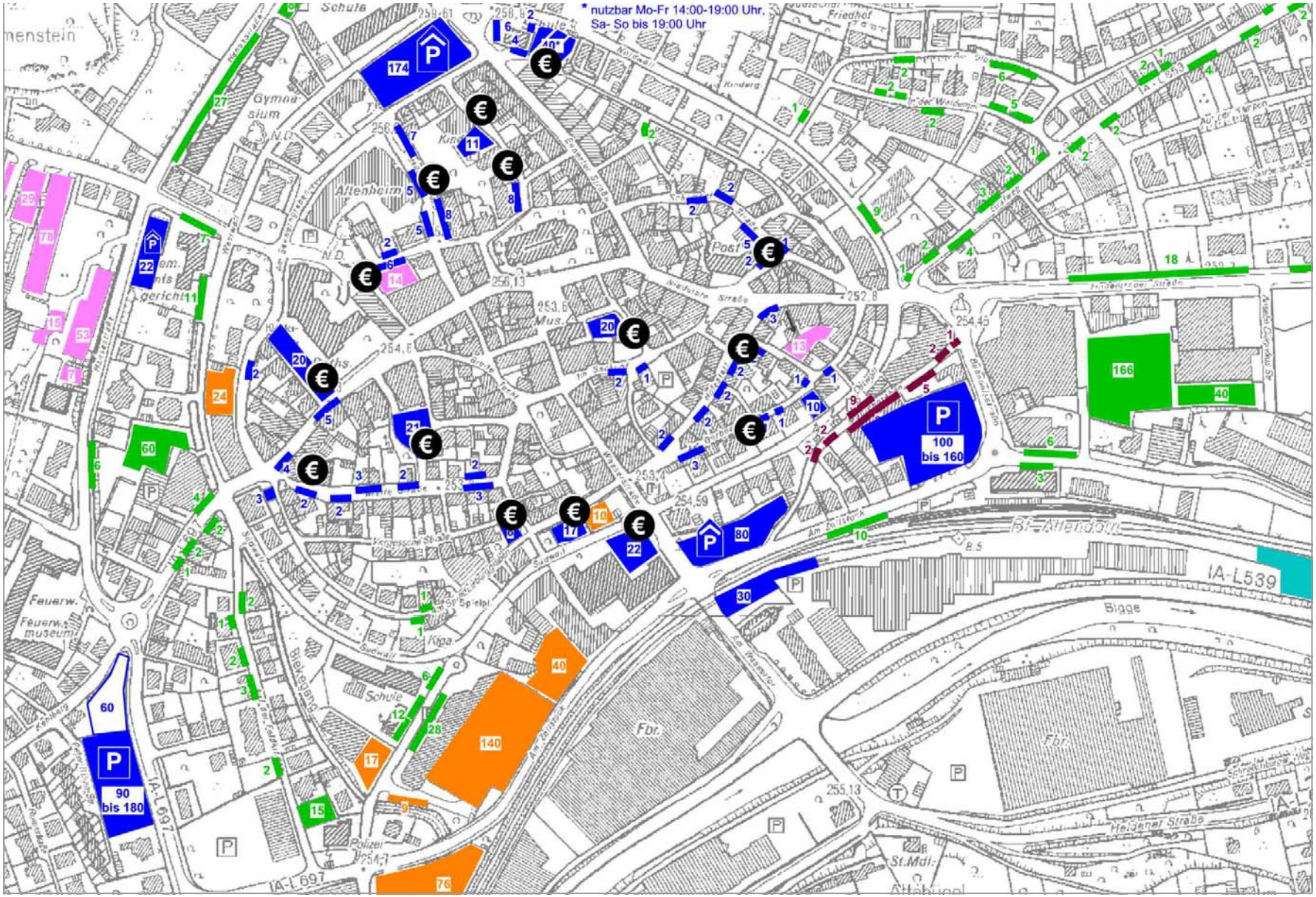
- Der Stadtraum innerhalb der Wälle ist zu wertvoll, um zukünftig kostenfrei für das Abstellen von Autos zur Verfügung zu stehen. Um die Nutzung des hochwertigen Stadtraums konkurrieren Menschen aus verschiedenen Nutzergruppen: Kinder mit ihren speziellen Schutzbedürfnissen, Bewohner im öffentlichen Raum, Besucher der Aufenthaltsplätze und schließlich die Autofahrer auf der Suche nach Parkraum für ihre Fahrzeuge. Solange noch keine Maßnahmen des IEK umgesetzt sind, bleiben die Parkplatznutzungen erhalten. Der Abbau des Parkraumangebotes erfolgt sukzessive mit der Umsetzung der Maßnahmen des IEK in den kommenden Jahren.
- Gestaffelte Parkgebühren tragen dazu bei, dass der ruhende Verkehr sinnvoll geordnet wird. Das Parken innerhalb der Wälle ist somit zukünftig deutlich teurer als außerhalb. In den Straßenräumen außerhalb der Wälle wird erst einmal eine Parkscheibenregelung als ausreichend erachtet. Um die Parkplätze und Parkdecks am Rand der Wälle attraktiver für die Parkplatzsuchenden zu machen und die Innenstadtstraßen gleichzeitig zu entlasten, soll das Parken hier günstiger als im Straßenraum sein.
- Mit Ausnahme des Parkdecks am Feuerteich wird innerhalb der Wälle die maximale Parkdauer 2 Stunden betragen, auf den äußeren Parkplätzen dagegen werden längere Parkzeiten ermöglicht, bis hin zu einer Tagesnutzung.
- Das kostenlose Kurzzeitparken mit der sogenannten „Brötchentaste“ soll in Attendorn nicht eingeführt werden, da diese Regelung vielfach missbraucht wird und nur schwerlich mit wirtschaftlichem Aufwand kontrollierbar ist. Ein besonderes Angebot für Kurzzeitparker für den „täglichen Bedarf“ bildet das Angebot des kostenlosen Parkens für maximal 30 Minuten an den Toren (Feuerteich, Bahnhof, Wassertor, Kölner Straße).
- In jedem Fall sollen das Parkgebührensystem und die Staffelung der Parkdauern so einfach wie möglich sein, so dass der Nutzer diese einsehen und sich merken kann. Von Ausnahmen, die für den typischen Nutzer nicht einsehbar sind, ist unbedingt abzusehen, um die Akzeptanz des Gesamtbewirtschaftungssystems nicht zu gefährden.

5.2 Entwurf einer Parkgebührenordnung

Empfohlen wird folgendes Parkgebührensystem:

Parken innerhalb der Wälle	0,60 €/h	Gebühr je angefangener Stunde, Gebührenpflicht montags bis freitags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr, Höchstparkdauer: 2 Stunden, Anwohner mit Parkausweis parken in ihrem Bereich frei.
Parkplätze / -decks am Rand der Wälle	ab der 30. Minute 0,30 €/h ab der 2. Stunde 0,50 €/h	Die erste halbe Stunde ist gebührenfrei, Gebühr je angefangener Stunde, Gebührenpflicht montags bis freitags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr, Höchstparkdauer: 24 Stunden, Tagesticket: 3,50 €
Parken außerhalb der Wälle	gebührenfrei, Parkscheibenpflicht	Parkscheibenpflicht montags bis freitags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr, Höchstparkdauer: 2 Stunden, Anwohner mit Parkausweis parken in ihrem Bereich unbegrenzt.

Bild 9: Standortvorschläge für die Parkautomaten



5.3 Parkraumüberwachung

- Wie die Erfahrung zeigt, werden Parkregelungen nur dann eingehalten, wenn diese auch regelmäßig durch die Ordnungsbehörden kontrolliert werden. Der hohe Anteil von Dauerparkern innerhalb der Wälle zeigt, das dies in Attendorn bislang nicht effektiv gelingt.
- Bei der Umsetzung des vorliegenden Parkraumkonzeptes ist die regelmäßige Kontrolle der Parkregelungen und die Ahndung von Verstößen die wesentliche Stellschraube für eine geordnete Parkraumnachfrage. Durch Verwarnungen mit entsprechenden Geldzahlungserfordernissen lässt sich das Parkverhalten der regelmäßigen Parker beeinflussen.
- Um die Parkraumüberwachung konsequent und wirksam auszugestalten, ist von einem zusätzlichen Personalbedarf auszugehen.

5.4 Parkraummarketing

- Das übergeordnete Ziel des Parkraumkonzeptes ist die Verbesserung der Attraktivität und Standortqualität der Innenstadt. Das Parkraumkonzept stellt keinen Selbstzweck dar, sondern ist eine wichtige Voraussetzung, die qualitativen Entwicklungspotentiale zu aktivieren und eine attraktivere Innenstadt auch gestalterisch umzusetzen.
- Besonders die Parkplätze für Familien und ältere Menschen sind hervorzuheben und stellen in den Zeiten des demografischen Wandels wichtige Standortqualitäten dar.
- Der sukzessive Ausbau des Parkraumangebotes am Rand der Innenstadt und die Verlagerung der Dauerparker bieten in Zukunft ein vergrößertes Parkraumangebot für die Besucher der Innenstadt. Die Gleichzeitigkeit von Parkraumausbau und –abbau ist herauszustellen.
- Im Innenstadtentwicklungskonzept ist das Parkraumkonzept offensiv zu kommunizieren. Einzelhändler, Gewerbetreibende, Gastronomen und nicht zuletzt die Bürgerschaft sind aufgefordert das Konzept begleitend zu unterstützen.
- Parkinformationen auf Flyern sowie im Internet helfen Besuchern (z.B. Kunden und Touristen) attraktive und kostengünstige Parkplätze zu finden.
- Dem Einzelhandel in der Innenstadt steht es frei, in Eigeninitiative eine Parkrückvergütung für die Kunden einzuführen, um damit einen Teil der Parkgebühren zu erstatten. Eine Parkrückvergütung darf sich jedoch ausschließlich auf das Parken auf den Parkplätzen und in den Parkhäusern am Rande der Wälle beschränken, um das Ziel einer Entlastung der Innenstadtstraßen innerhalb der Wälle nicht zu gefährden. Die Rückerstattung sollte auf einen Teil der Parkgebühren, beispielsweise die 1. Parkstunde beschränkt bleiben, um nur das Kurzzeitparken der Besucher und Kunden zu fördern.

6 Das Parkleitsystem

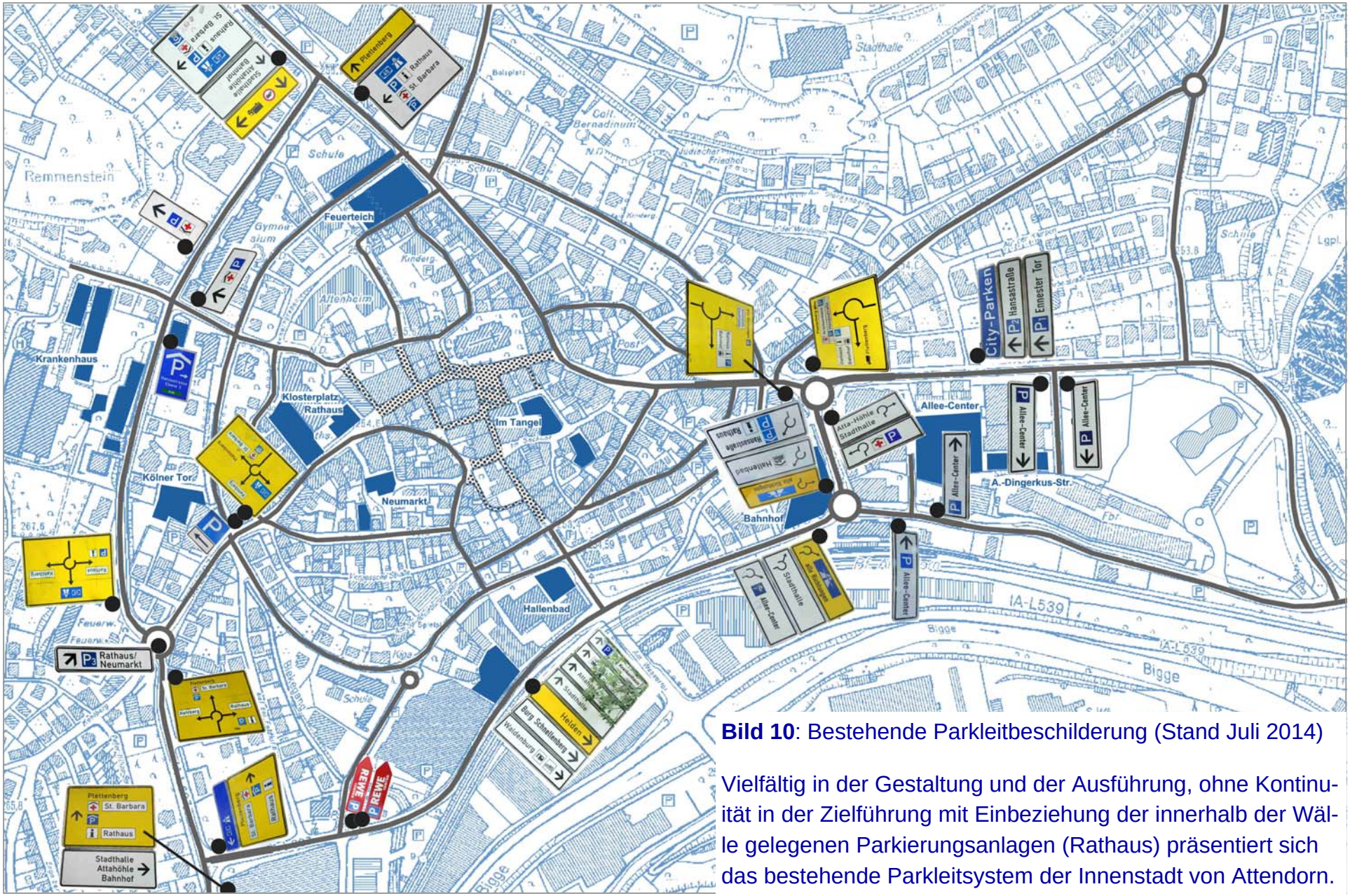


Bild 10: Bestehende Parkleitbeschilderung (Stand Juli 2014)

Vielfältig in der Gestaltung und der Ausführung, ohne Kontinuität in der Zielführung mit Einbeziehung der innerhalb der Wälle gelegenen Parkierungsanlagen (Rathaus) präsentiert sich das bestehende Parkleitsystem der Innenstadt von Attendorn.

Grundsätze der Parkleitführung

- Parkleitsysteme haben zum Ziel, durch verkehrssteuernde und verkehrsbeeinflussende Maßnahmen die Autofahrer zu einem freien Parkplatz zu leiten.
- In der Innenstadt von Attendorn sollen die Kfz-Führer über das gegenüber dem Autoverkehr unempfindlichere Verkehrsstraßennetz gelenkt werden. Der Parkring besteht aus den Straßen Hansastraße, Kölner Straße, Am Zollstock, Bahnhofstraße, Niederste Straße, Ennester Straße und Windhauser Straße. Dabei sind die Niederste und Ennester Straße nur in Fahrtrichtung Ennester Tor zu befahren.
- Insbesondere die Straßen innerhalb der Wälle sollen vom Parksuchverkehr entlastet werden. Deshalb werden keine Parkplatzanlagen innerhalb der Wälle in das Parkleitsystem aufgenommen. Da diese Parkplatzanlagen jeweils nur eine geringe Kapazität aufweisen und in der Regel zu den Zeiten starker Nachfrage voll ausgelastet sind, ist es nicht sinnvoll, diese in die Parkleitführung aufzunehmen.
- Die Parkplatzanlagen, auf die das Parkleitsystem ausgerichtet ist, liegen an den „Stadttoren“ der historischen Wälle, sodass das Parkleitsystem das stadtplanerische Ziel unterstützt, die Stadttore in ihrer Bedeutung zu stärken:
  - Parkdeck Feuerteich am Ennester Tor (174 Parkplätze),
  - Parkplatz Kölner Tor (ca. 60 Parkplätze),
  - Parkplatz Kölner Straße (ca. 90 Parkstände in der 1. Stufe),
  - Parkdeck Wassertor (ca. 80 Parkplätze),
  - Parkdeck Bahnhof am Niederste Tor (ca. 160 Parkplätze).
- Nicht in das Parkleitsystem aufgenommen wird der Parkplatz Allee-Center, der zuvorderst das Kundenparken des Einkaufszentrums aufnimmt und den Ortskundigen bekannt ist. Zu den Haupteinkaufszeiten bestehen am Allee-Center in der Regel nur geringe Kapazitäten. Auch andere private Parkplatzanlagen (Tiefgarage Rewe-Markt Auf der Tränke, Parkplatz Aldi-Markt Am Zollstock) werden nicht in das Parkleitsystem aufgenommen.

- Grundsätzlich ist zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystemen zu unterscheiden. Statische Systeme bezeichnen die Parkierungsanlage und geben die Zielrichtung an, während dynamische Systeme darüber hinaus über die Belegung (frei / besetzt) oder die Anzahl freier Parkstände (Restplatzanzeige) informieren.
- Für die Innenstadt von Attendorn wird vorerst ein einfaches, reduziertes und einprägsames statisches Parkleitsystem empfohlen. Die Anzahl der aufzunehmenden Parkierungsanlagen ist gering. Die Besucher der Innenstadt sind zum überwiegenden Teil ortskundig. Die Parkraumanalyse hat gezeigt, dass zumeist zielgenau unter Vermeidung von Fußwegen geparkt wird.
- Zukünftig ist der „Preis für das Parken“ das wichtigste Steuerungsinstrument zur Verteilung der parkenden Fahrzeuge. Auf den ausgewiesenen Parkplätzen des Parkrings ist das Parken deutlich günstiger als auf den Straßen und Plätzen innerhalb der Wälle.

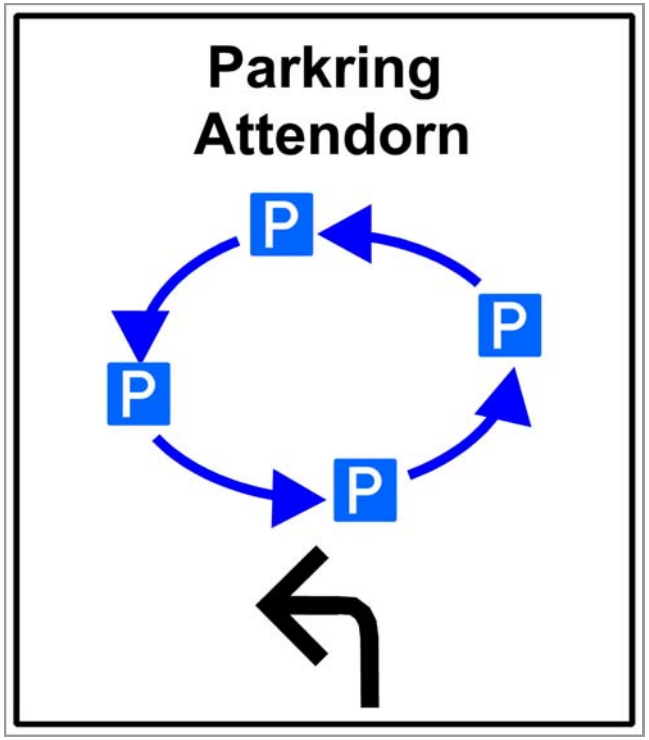


Bild 11: Hinweistafel „Parkring“

- Ortsunkundige Besucher (Touristen) lassen sich durch ein statisches System genauso gut wie durch ein dynamisches Parkleitsystem lenken. Ortskundige Besucher sind durch Parkleitsysteme kaum zu beeinflussen.
- Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit eines statischen Systems ist, dass an allen Parkierungsanlagen in der Regel freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Auf eine Überbelegung einzelner Parkierungsanlagen mit Dauerparkern ist somit zu verzichten.
- Die Autofahrer werden bei der Zufahrt zur Innenstadt frühzeitig über Hinweistafeln (siehe **Bild 11**) auf das Angebot eines Parkrings informiert. Die Zufahrten zum Parkring sind an allen Hauptverkehrsstraßen ausgeschildert (siehe **Bild 16**).

- Die Parkroute verläuft ringförmig um die Wälle der Innenstadt. Auf den Zielführungstafeln wird auf die einzelnen Parkierungsanlagen hingewiesen (siehe **Bild 12**).
- Die bestehenden Zielführungstafeln zum Parkplatz des Allee-Centers bleiben selbstverständlich bestehen. Auf der Hansastraße werden Zielführungstafeln für das dort gelegene Parkhaus angebracht. Auf eine private Beschilderung im öffentlichen Raum (z.B. Rewe) ist hingegen zu verzichten.
- Weiterführungstafeln (siehe **Bild 13**) weisen im Verlauf des Parkrings auf zusätzliche Parkierungsanlagen hin und geben die Fahrtrichtung vor.
- Es wird keine Ein-Richtungsführung auf der Parkroute vorgegeben, obwohl die Einbahnstraßenregelung im nördlichen Teil des Rings dies nahelegt. Für die Vermeidung von Kfz-Verkehr ist es wichtiger, das nächstgelegene Parkziel auszuweisen.
- Das Gesamtsystem der Parkleitführung ist in den **Bildern 14 bis 18** veranschaulicht.
- An Veranstaltungstagen (z.B. Stadtfest, Schützenfest), an denen auch die Verkehrsführung teilweise geändert wird, ist weiterhin eine mobile Beschilderung einzusetzen, die einerseits auf für den Autoverkehr gesperrte Straßen und die Verkehrslenkung hinweist, andererseits aber auch zusätzliche (zumeist private) Parkplätze ausweist.

Bild 12: Zielführungstafel

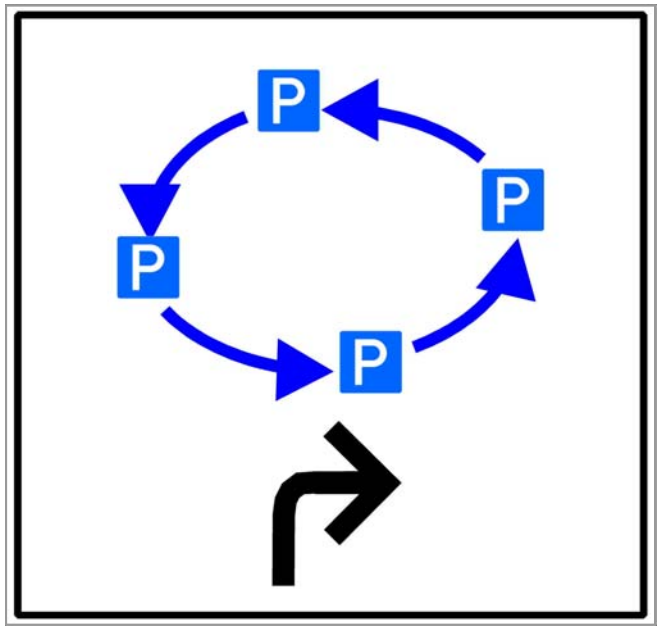


Bild 13: Weiterführungstafel

Bild 14: Auszuweisende Parkierungsanlagen am Parkring (Stadttore)

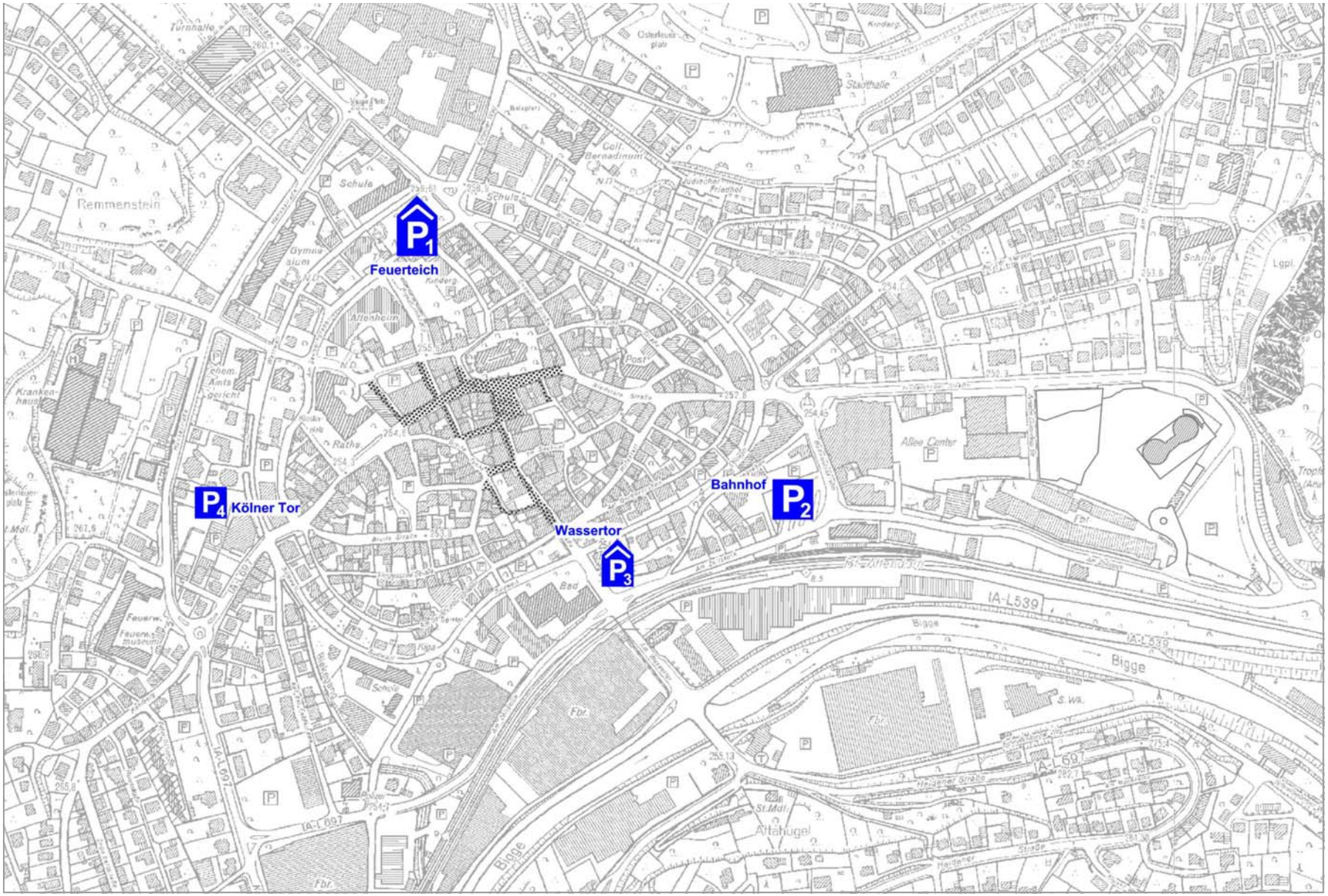


Bild 15: Parkring Attendorn

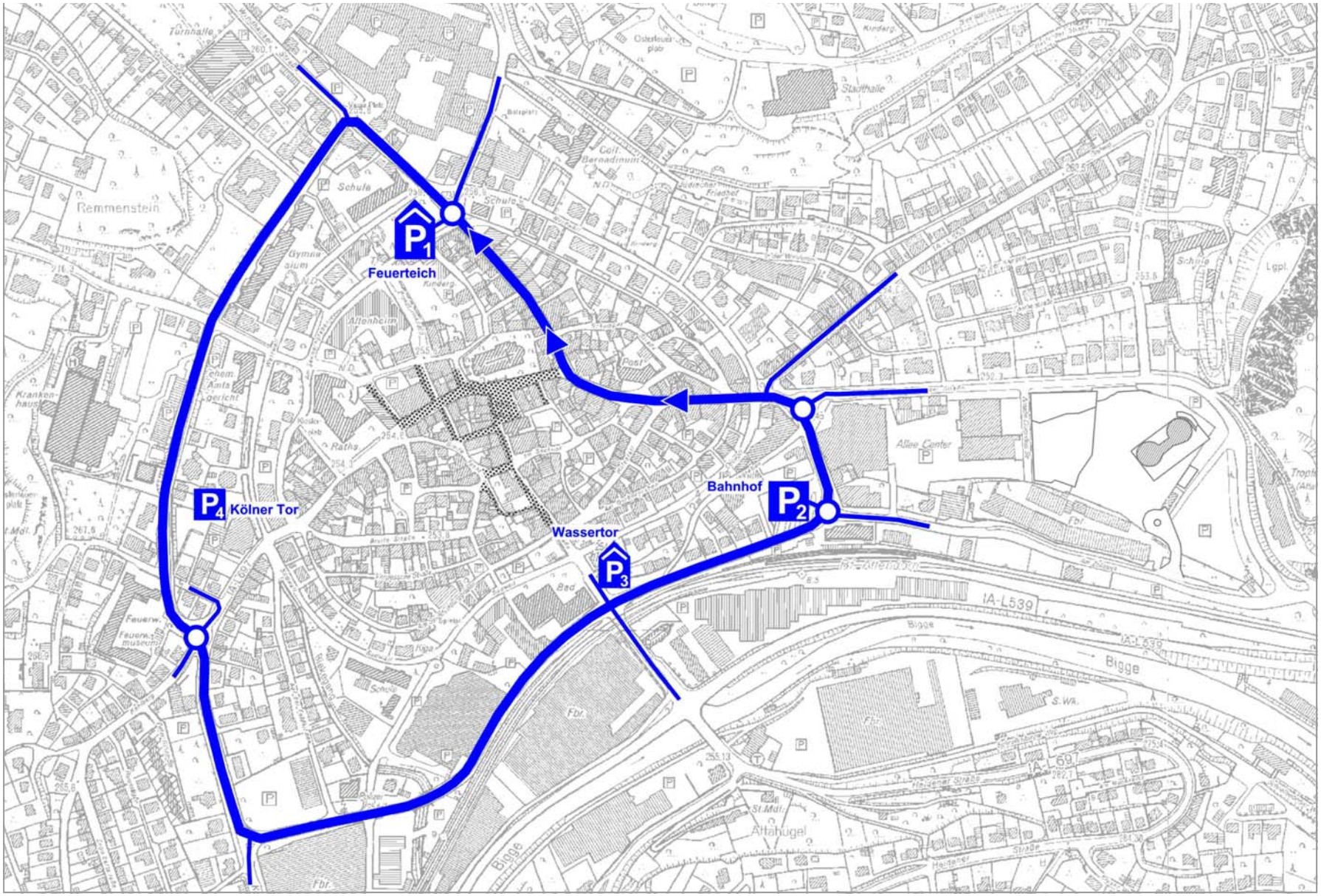


Bild 16: Hinweistafeln Parkring Attendorn

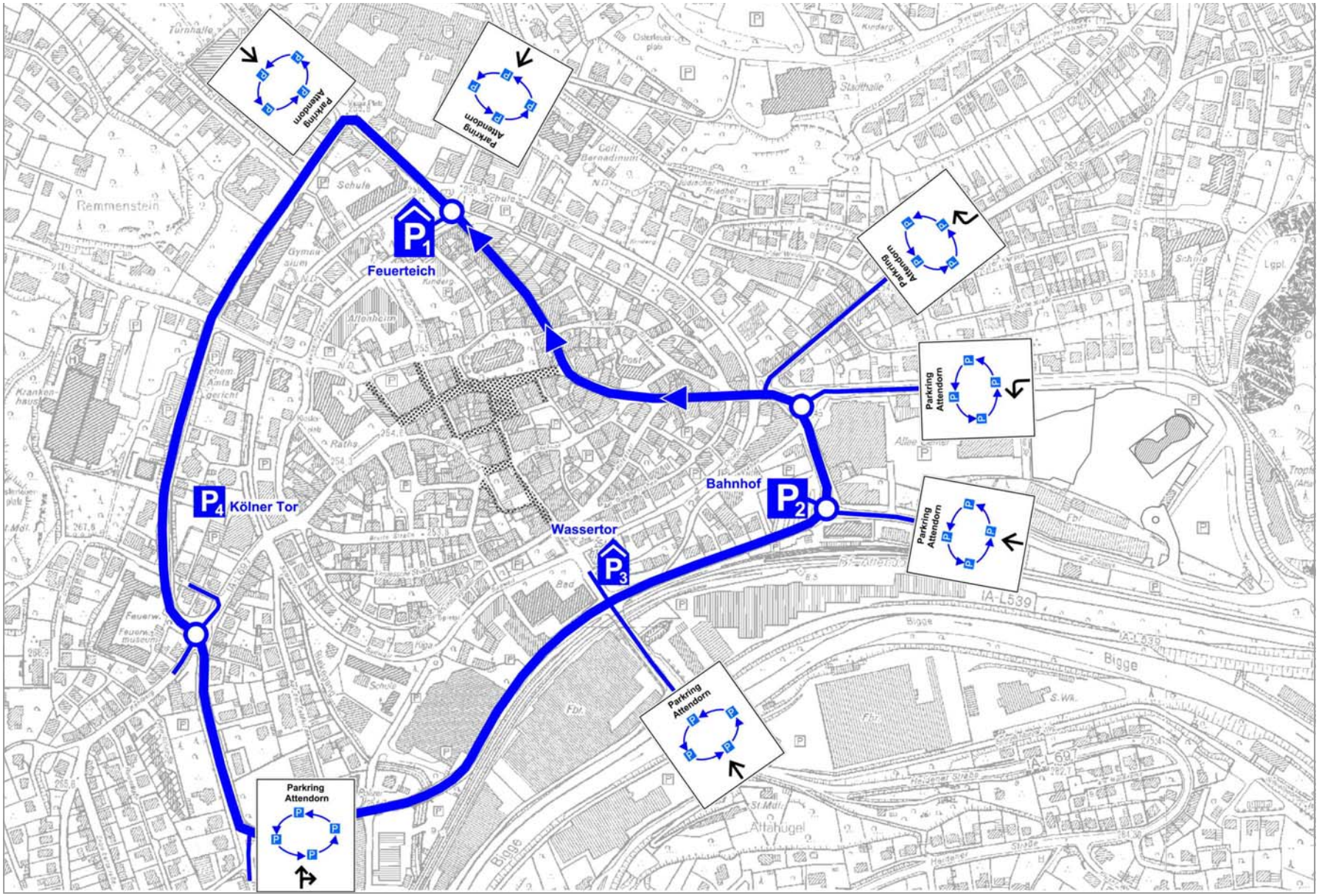


Bild 17: Zielführungstafeln zu den Parkierungsanlagen

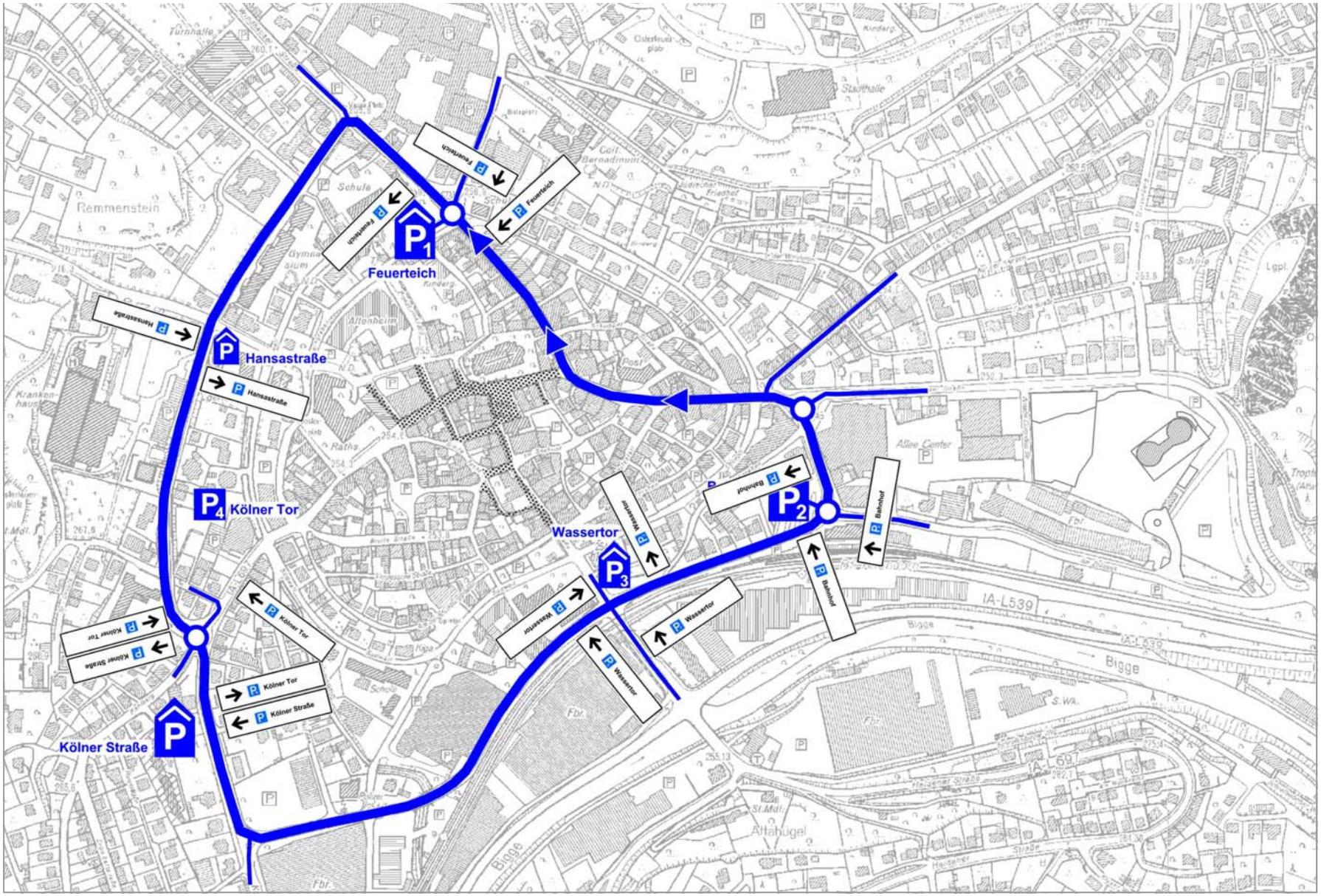


Bild 18: Parkleitsystem Innenstadt Attendorn

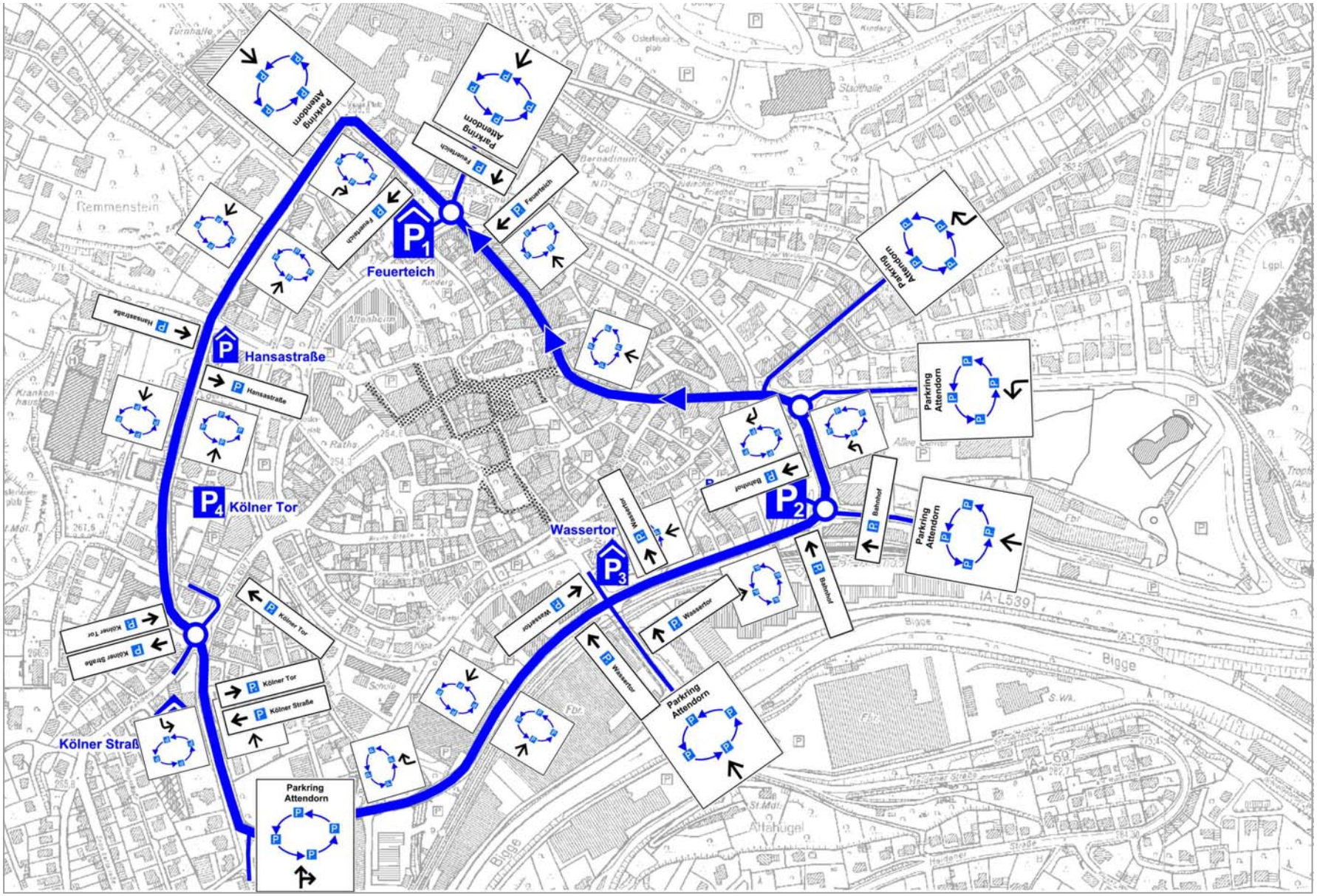
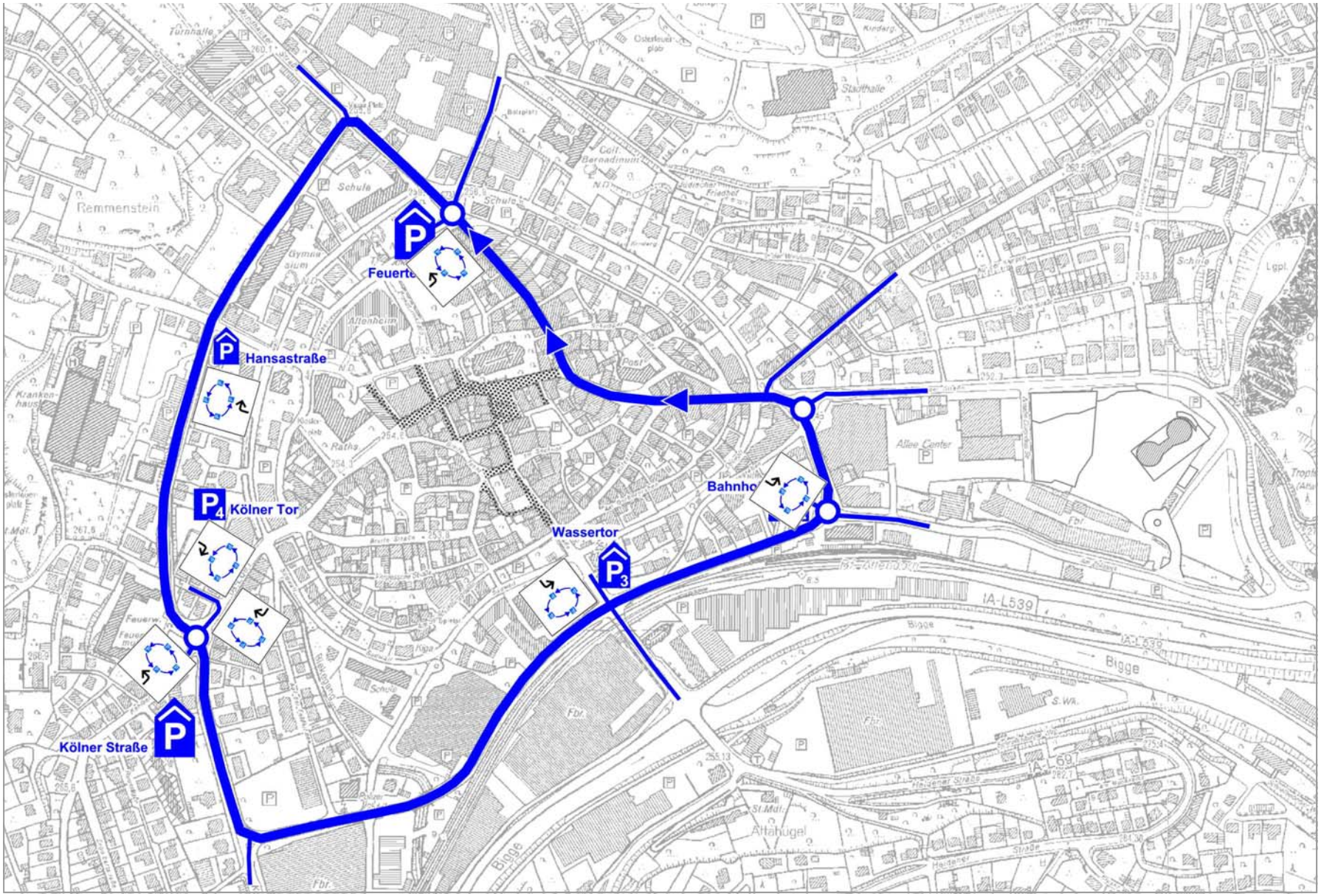


Bild 19: Weisung zurück auf den Parkring



Alternative Dynamisches Parkleitsystem

- Ein dynamisches Parkleitsystem bietet über die Restplatzanzeige die Zusatzinformation der Anzahl freier Parkstände. Dies ist in Zeiten hoher Parkraumnachfrage interessant, wenn manche Parkierungsanlagen vollkommen ausgelastet sind und der Parksuchverkehr auf andere (freie) Parkplätze verteilt werden muss.
- Im Falle der Innenstadt von Attendorn kann dieser Fall eintreten, wenn in den Parkdecks zu viele Parkstände an Dauerparker vermietet werden.
- Allerdings ist ein dynamisches System nur voll funktionsfähig, wenn ganze Parkebenen mit eigenen Zu- und Ausfahrten den Nutzergruppen Langzeitmieter und Kurzzeitmieter zugeordnet werden können (z.B. am Feuerteich untere Ebene Langzeit-, obere Ebene Kurzzeitparker).
- Gegen die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in Attendorn spricht die geringe Größe der Innenstadt innerhalb des Parkrings. Aufgrund der geringen Ausdehnung der Innenstadt kann an allen Stadttoren ohne große Mühe zielrein geparkt werden, ohne dass zusätzlicher Parkzielverkehr stattfindet.
- Weiterhin sind die deutlich höheren Investitions- und Betriebskosten für die Technik zu berücksichtigen.

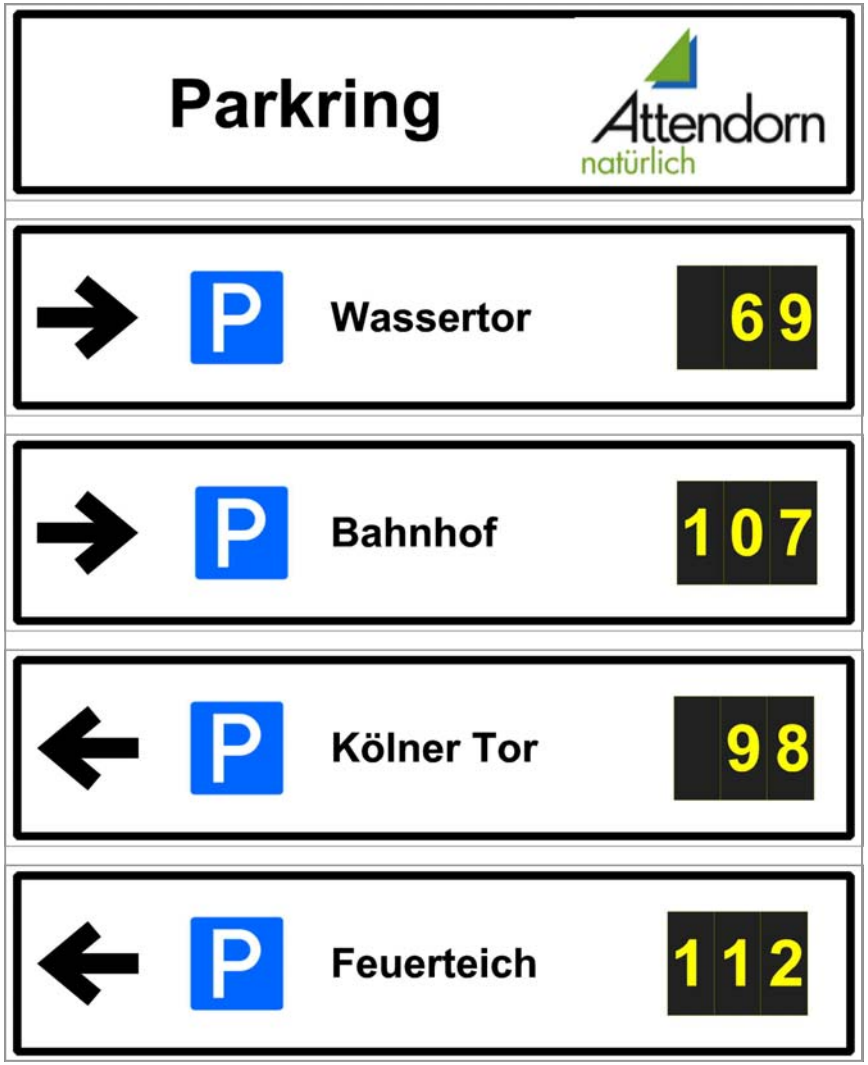


Bild 20: Beispiel für dynamische Zielführungstafeln

7 Stufenweise Umsetzung des Parkraumkonzeptes

2015

Im Juli 2015 beginnen die Arbeiten zum Neubau des Parkdecks Feuerteich, das mit insgesamt 174 Parkständen, davon jeweils circa die Hälfte für Langzeit- und Kurzzeitparker, realisiert werden soll. Die Inbetriebnahme wird 2016 erfolgen.

Aufnahme der Planungen für die Umsetzung der Parkplätze Mühlwiese und Lewa.

2016/17

Mit der Eröffnung des Parkdecks Feuerteich wird das zonierte Anwohnerparken eingeführt und das Parkraumbewirtschaftungskonzept sukzessive umgesetzt.

Innerhalb der Wälle wird die flächendeckende Parkgebührenpflicht eingeführt; außerhalb der Wälle gilt in der Innenstadt eine Parkscheibenpflicht mit einer Begrenzung der Höchstparkdauer auf 2 Stunden.

Die Parkgebühren innerhalb der Wälle betragen 0,60 €/h. Auf den Parkplätzen und –decks am Rand der Wälle gilt ab der 30. Minute eine Gebühr von 0,30 €/h. Die erste halbe Stunde ist hier gebührenfrei.

Im Parkhaus Hansastraße gelten 0,50 €/h bereits ab der 1. Minute.

Die Überwachung des Parkraums wird gleichzeitig intensiviert.

Der Parkplatz Mühlwiese (ca. 200 - 300 Parkplätze) wird gebaut.

Für Dauerparker, die ihr Fahrzeug bislang ungeahndet bzw. geduldet abgestellt haben, wird Ersatzparkraum (gegen Gebühr) angeboten:

- untere Ebene Parkdeck Feuerteich: bis zu 89 Plätze,
- Parkplatz am Bahnhof: ca. 40 Plätze,
- Parkplatz Kölner Tor: ca. 60 Plätze..

Die Planungen für den Parkplatz des Parkhauses Wassertor werden aufgenommen.

Entsprechend der Prioritätenliste (Umsetzungsfahrplan) des Innenstadtentwicklungskonzeptes erfolgen die ersten Umbaumaßnahmen innerstädtischer Plätze, durch die das Parkraumangebot innerhalb der Wälle reduziert wird. Grundsätzlich gilt: Keine Reduzierung des Parkraumangebotes ohne einen nachfolgenden Mehrwert für die Fläche!

2018/19 Bau des Parkhauses Wassertor als zweites Parkdeck am Rande der Wälle sowie des Parkplatzes Lewa. Gleichzeitig wird an der Kölner Straße der Parkplatz als 1. Stufe des dortigen Parkraumangebotes für Dauerparker geschaffen.

Das Parkhaus Wassertor kann als Ersatzparkraum für spätere Baumaßnahmen auf den Grundstücken Bahnhof und Kölner Straße fungieren. Der Bau eines Parkhauses Bahnhof mit öffentlichen Parkständen wird im Zusammenhang mit dem Bau eines Geschäftshauses gesehen und ist deshalb investorenabhängig.

Nach dem erfolgten Umbau von Ennester Straße und Niederste Straße wird das Parkleitsystem für die Innenstadt umgesetzt.

Die Planungen für das Parkdeck an der Kölner Straße werden aufgenommen.

2020/21 Die Stufe 2 des Parkraumangebotes für Dauerparker an der Kölner Straße wird mit dem Bau des Parkdecks verwirklicht.

Der bisherige Kundenparkplatz der Sparkasse am Schüldernhof wird umgebaut und zu einem insgesamt öffentlichen Parkplatz gestaltet.

Als dritte Stufe des Parkraumangebotes an der Kölner Straße wird das dortige Parkdeck in Richtung Kreisverkehr erweitert. Voraussetzung ist ein Bedarf, der sich aus einer verstärkten Einzelhandelsnutzung am Kölner Tor ergibt.

Der Standort Kölner Tor ist für den Bau eines Parkdecks geeignet, das die Nachfrage nach Parkraum, die im Zusammenhang mit einer dortigen zusätzlichen Einzelhandelsnutzung entsteht, zu decken. Weitere Potentialflächen für ein Angebot an Parkraum bietet langfristig eine Erweiterung des Parkhauses Hansastraße.

Innerhalb der Wälle wird sukzessive die Umsetzung des Innenstadtentwicklungskonzeptes verfolgt. Insgesamt soll die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes gesteigert werden. In den Jahren 2017 bis 2020 werden weitere Parkstände einer attraktiven Gestaltung / Nutzung zugeführt.

Der vorstehende Zeitplan stellt einen Entwurf für die zeitlich gestaffelte Umsetzung des Parkraumkonzeptes dar. Die Einzelmaßnahmen sind eng abzustimmen mit den umzusetzenden Maßnahmen des Innenstadtentwicklungskonzeptes.