

Parkraumkonzept Oelde

Ergebnisbericht

erstellt im Auftrag der Stadt Oelde

- Projekt-Nr. 0853 -

Dr.-Ing. Harald Blanke
Dipl.-Ing. (FH) Andre Harms

Dezember 2008



verkehr . infrastruktur

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRS-
UND INFRASTRUKTURPLANUNG

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius

Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Telefon 0234 / 9130-0

Fax 0234 / 9130-200

email info@ambrosiusblanke.de

web www.ambrosiusblanke.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	2
2. ALLGEMEINE ASPEKTE.....	4
3. BESTANDSANALYSE	6
3.1 RÄUMLICHE VERTEILUNG UND BETRIEBSFORMEN	6
3.2 RÄUMLICHE UND ZEITLICHE STELLPLATZAUSLASTUNG	14
3.3 PARKDAUERVERTEILUNG	22
3.4 STELLPLATZKATEGORIEN	27
3.5 VERGLEICHENDE GEGENÜBERSTELLUNG 1996 - 2008.....	29
3.6 ZWISCHENFAZIT	31
4. BILANZ DER EFFEKTIV NUTZBAREN STELLPLÄTZE	37
4.1 KENNGRÖSSEN IN DEN EINZELANLAGEN.....	37
4.2 ZWISCHENFAZIT	59
5. EINFLUSS STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGEN.....	63
AUF DEN STELLPLATZBEDARF	
5.1 INNENSTADT NORD	63
5.2 OELDE-GALERIE	64
6. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	66
6.1 ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN	67
6.2 BAU ZUSÄTZLICHER PARKIERUNGSANLAGEN.....	68
6.3 PARKLEITSYSTEM.....	70
6.4 ZEITLICHE ABFOLGE.....	70
7. ZUSAMMENFASSUNG.....	72
 VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN	 75
VERZEICHNIS DER TABELLEN	75
ANLAGEN	

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Oelde hat sich zum Ziel gesetzt, das im Jahr 1997 erstellte Parkraumkonzept fortzuschreiben. Dies geschieht aus mehreren Gründen. Zum Einen wird die Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Innenstadt geändert. Im Zuge dessen werden Straßenquerschnitte umgebaut, die zu einer Veränderung der Parksituation beitragen. Zum Anderen soll im südlichen Bereich der Innenstadt mit der „Oelde Galerie“ ein Großprojekt realisiert werden, welches zusätzliche Besucher aus der Region in die Oelde Innenstadt ziehen wird. Außerdem wird die derzeit vorhandene Parkplatzverfügbarkeit subjektiv durch viele Nutzer als nicht ausreichend eingestuft. Durch das Parkraumkonzept sollen diese Entwicklungen zusätzlich zum Status Quo berücksichtigt werden.

Das neue Parkraumkonzept zeigt auf, an welchen Standorten und mit welchen Maßnahmen (kurz-, mittel- und langfristig) der Bedarf in den nächsten Jahren stadtverträglich und nachfragegerecht abgedeckt werden kann. Durch die Optimierung der Parkraumsituation soll die Zukunft der Oelder Innenstadt gestärkt und gesichert werden. Die Ziele des Parkraumkonzeptes sind:

- Analyse der bestehenden Situation der öffentlich zugänglichen Stellplätze innerhalb der Innenstadt von Oelde (Erhebung der Auslastung, Parkdauer, Umschlagshäufigkeit und Frequentierung unterschiedlicher Nutzergruppen).
- Formulierung von Perspektiven und konkrete Handlungsvorschläge unter Berücksichtigung des Parkraumpotenzials, der Parkraumnachfrage und der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung.
- Aussagen zur speziellen Situation „Oelde Galerie“. Stand der gegenwärtigen Planung ist, dass das jetzige Kaufhaus mit dem Parkdeck abgerissen wird. Durch den Investor werden die zu schaffenden Parkplätze abgelöst, so dass durch die Stadt Oelde Parkraum zu schaffen ist. Das Konzept soll mögliche Standorte prüfen und eine Aussage dazu treffen, wo, in welcher Art und Weise und mit welchem Finanzierungsmodell Parkraum für die „Oelde Galerie“ bzw. die Oelder Innenstadt geschaffen werden kann.
- Vorschlag zur Neugestaltung des Park-Leitsystems zur Lenkung des Parksuchverkehrs, das für die Größe der Stadt Oelde angemessen ist.

Der Untersuchungsraum wird begrenzt durch den Straßenzug Wallstraße - Paulsburg im Westen, die Spellerstraße im Süden, den Straßenzug Konrad-Adenauer-Allee im Osten sowie die Eisenbahnlinie im Norden. Die erforderliche Datenbasis wurde durch Zählungen vor Ort an einem Normalwerktag im Zeitraum zwischen 5.00 und 21.00 Uhr und an einem Markttag im Zeitraum zwischen 7.00 und 13.00 Uhr erhoben. Aus der Erhebung an einem Normalwerktag mit einem langen Erhebungsintervall von 16 Stunden können sowohl Angaben zu den Kenngrößen des Parkverhaltens im Einkaufs- und Besorgungsverkehr als auch Angaben über Dauerparker (Anwohner und Beschäftigte) ermittelt werden. Aus einer ergänzenden Erhebung an einem Markttag können stärkere Frequenzen und höhere Umschlagshäufigkeiten der zentral gelegenen Stellplätze durch Kurzparker (Einkaufs- und Besucherverkehr) erwartet werden.

Aus den Ergebnissen der Nutzungskennziffern werden detaillierte Aussagen hinsichtlich Auslastung, Parkdauer, Umschlagshäufigkeit und Frequentierung verschiedener Nutzergruppen innerhalb der vorhandenen Stellplatzanlagen getroffen.

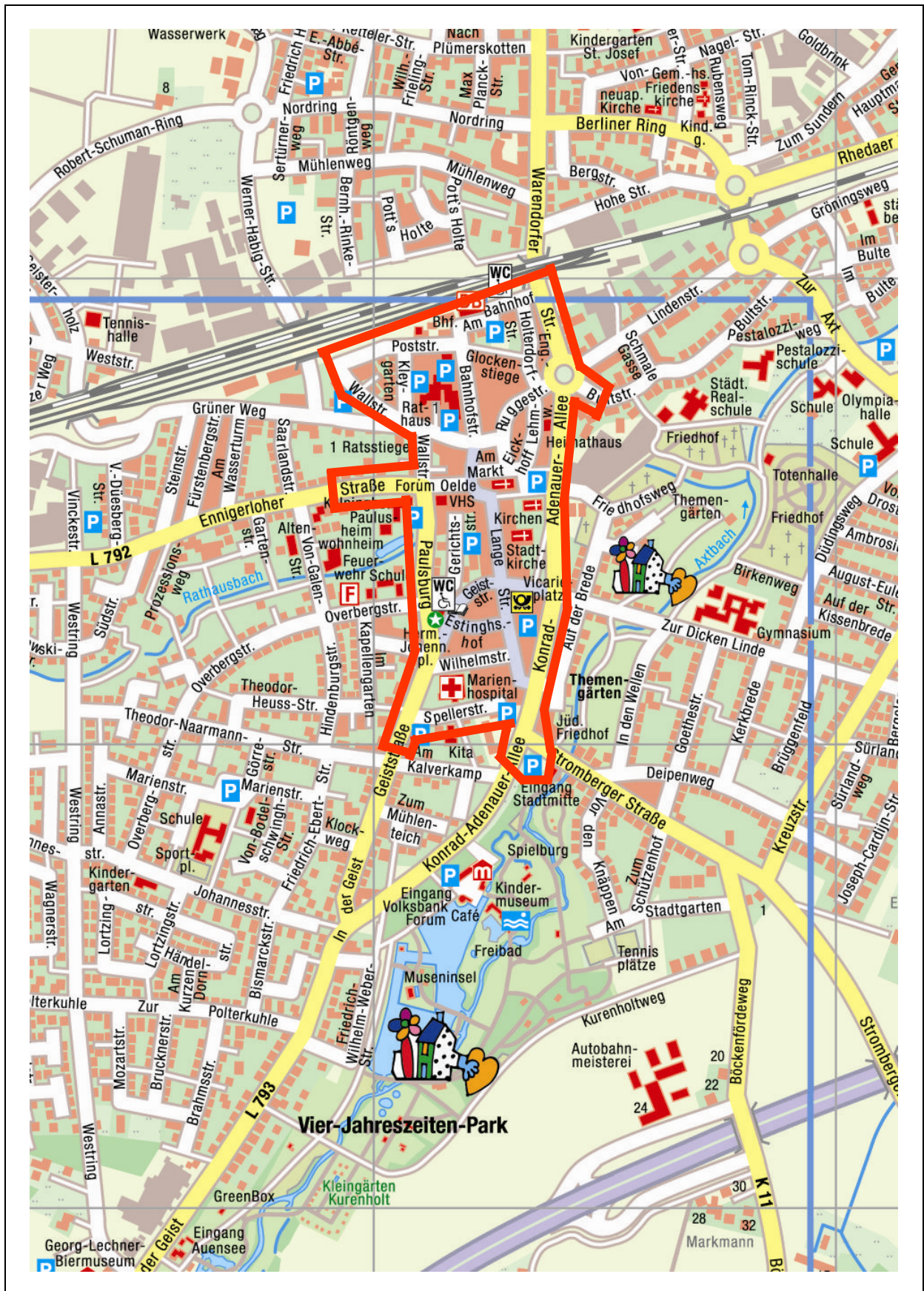


Abbildung 1: Untersuchungsraum der Erhebungen im ruhenden Verkehr

2. ALLGEMEINE ASPEKTE

Im Allgemeinen kann das Stellplatzangebot in einer Stadt nach einer Vielzahl unterschiedlicher Kriterien differenziert und demzufolge im Rahmen eines Parkraumkonzeptes entsprechend analysiert und bewertet werden. Zum einen ist eine Differenzierung nach der Zugänglichkeit möglich. Öffentliche Parkplätze haben die höchste Zugänglichkeit, private Stellplätze auf privatem Grund haben die geringste Zugänglichkeit. Zum anderen kann unterschieden werden nach Lage und Art (einzelne Stellplätze, Stellplatzgruppen, Parkboxen, Parkpaletten, Tiefgaragen und Parkhäuser) sowie nach der Betriebsform der Stellplätze (nicht bewirtschaftet, zeitlich beschränkte Bewirtschaftung oder kostenpflichtige Bewirtschaftung). Aufgrund dieser verschiedenen Betriebsformen und der unterschiedlichen Zugänglichkeit der Stellplätze ergeben sich verschiedene Möglichkeiten und Formen der Einbeziehung in städtische Parkraumkonzepte:

Form des Parkraumangebots	Nutzergruppen	Betreiber	Einbeziehung in Parkraumkonzept	Eignung für Mehrfachnutzung
Straßenraum	Bewohner, Kunden / Besucher, Beschäftigte	Kommune	Ausgangspunkt und Gegenstand in Parkraumkonzepten	Mehrfachnutzung durch hohe Attraktivität
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Kunden / Besucher, Beschäftigte	Kommune	notwendiger Gegenstand in Parkraumkonzepten (in Wechselwirkung mit Straßenraum)	aus städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen auf Mehrfachnutzung ausgelegt
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Kunden / Besucher, Beschäftigte	private Parkhausgesellschaft	Baugenehmigungsverfahren, freiwillige Vereinbarungen zwischen Betreiber und Kommune	aus wirtschaftlichen Gründen auf Mehrfachnutzung ausgelegt
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Beschäftigte, Kunden / Besucher	Behörden, Firmen	Stellplatzverordnung / -satzung (über Ablösebeträge Umwandlung in kommunalen Parkraum)	privatrechtliche Vereinbarung zwischen Betreiber und Einzelpersonen bzw. Kommune
Einzel-/ Sammelgarage, offene Stellplätze, Tiefgarage	Bewohner	Eigentümer	Stellplatzverordnung / -satzung	privatrechtliche Vereinbarung zwischen Einzelpersonen

Tabelle 1: Betriebsformen und Parkraumkonzepte (*Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 1990*)

Die Parksituation in Klein- und Mittelstädten ist im Vergleich zu Großstädten durch zahlreiche Unterschiede gekennzeichnet (vgl. Haller, von Lübke, 1994):

- Der Parkdruck, d.h. die übermäßige Nachfrage nach Parkraum, ist geringer und zumeist auf relativ kleine Bereiche beschränkt.
- Der ÖPNV ist schwächer ausgebildet und stellt in der Regel keine Alternative zur Autobenutzung dar.

- Klein- und Mittelstädte stehen stark in Konkurrenz zu benachbarten Großstädten und zu Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“. Der Einzelhandel sieht die Pkw-Erreichbarkeit als wesentlichen Standortvorteil.
- Die Zentren der Klein- und Mittelstädte spielen für die tägliche Versorgung eine große Rolle. Dies begünstigt die Autobenutzung.
- Klein- und Mittelstädte sind somit auf den ersten Blick stärker autoorientiert als Großstädte. Klein- und Mittelstädte liegen aber auch im aktuellen Trend der Verkehrsvermeidung. Sie entsprechen am ehesten dem Idealbild der Stadt der kurzen Wege mit einer Stärkung des Nahbereiches.

Den Ansprüchen des Einzelhandels an den ruhenden Verkehr muss unter diesen Aspekten im Untersuchungsraum der Stadt Oelde zweifellos ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Darüber hinaus wird die Struktur des Innenstadtbereiches zudem durch die Funktionen Wohnen und Arbeiten geprägt. Das zu erarbeitende Parkraumkonzept stellt sich daher der Aufgabe, den ruhenden Kfz-Verkehr den ortsspezifischen Anforderungen entsprechend zu ordnen und einen Ausgleich zwischen den verschiedenen konkurrierenden Nutzungen zu ermöglichen.

3. BESTANDSANALYSE

Die Analyse des bestehenden Parkraumangebotes umfasst das gesamte Angebot an Stellplätzen im Untersuchungsgebiet der Stadt Oelde. Im Einzelnen handelt es sich dabei um den öffentlichen Parkraum, den öffentlich zugänglichen Parkraum (d.h. Kunden- und Besucherstellplätze, die sich im Besitz von Firmen und Geschäften befinden, im Prinzip aber jedermann zugänglich sind) sowie private Stellplätze. Diese grundsätzliche Klassifizierung des Parkraumangebotes wurde zu Beginn der Arbeiten durch Ortsbesichtigungen vorgenommen.

Aufgrund der ersten Erkenntnisse vor Ort stellt sich heraus, dass eine Unterteilung des vorhandenen Stellplatzangebotes in „Stellplätze im Straßenraum“ und „Stellplätze auf Parkieranlagen“ im vorliegenden Fall für die Ausarbeitung eines Parkraumkonzeptes sinnvoll ist. Die darauf aufbauende Analyse des Parkraumangebotes berücksichtigt darüber hinaus differenziert die räumliche und zeitliche Auslastung verschiedener Parkbereiche, die Parkdauerverteilung sowie die Frequentierung unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte, Kunden) anhand einer Differenzierung von Kurz-, Mittel- und Dauerparkern. Die im Parkraumkonzept des Innenstadtbereiches der Stadt Oelde zugrunde gelegte Datenbasis wurde in verschiedenen Erhebungen vor Ort gewonnen:

- Kartierung sämtlicher im Untersuchungsgebiet angebotenen Stellplätze differenziert nach räumlicher Lage, Zugänglichkeit, Art der Bewirtschaftung und Stellplatzanzahl
- Erhebung aller im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrzeuge mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung differenziert nach Parkbereichen
 - am Donnerstag, den 11. September 2008 (Normalwerktag) im Zeitraum von 5.00 - 21.00 Uhr,
 - am Freitag, den 12. September 2008 (Markttag) im Zeitraum von 7.00 - 13.00 Uhr.

3.1 RÄUMLICHE VERTEILUNG UND BETRIEBSFORMEN

Als Ergebnis der Kartierungen des heutigen Stellplatzbestandes wurden für die vorliegende Untersuchung insgesamt 116 Stellplatzbereiche definiert. Diese sind durch zum Teil sehr unterschiedliche Größenordnungen sowie verschiedenen Betriebsformen bzw. Zugänglichkeit geprägt. Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde folgende Einteilung in Stellplatzkategorien gewählt (vgl. Abbildung 2 und Tabelle 2):

- Bewirtschaftete Parkbereiche (Bewirtschaftung durch Erheben von Parkgebühren)
- Bewirtschaftete Parkbereiche (zeitliche Beschränkung der Parkdauer)
- Nichtbewirtschaftete, öffentliche Parkbereiche (Parken im Straßenraum, Parken auf Parkstreifen sowie weitere Parkplätze ohne Bewirtschaftung)
- Kundenparkplätze (gekennzeichnet durch Beschilderung)
- Private Parkplätze (für Mitarbeiter oder Anwohner gekennzeichnet durch Beschilderung)
- Anwohnerparkbereiche (gekennzeichnet durch Beschilderung)

Parkbereiche im Untersuchungsgebiet

- 1 Straßenraum Poststraße West
- 2 Stadtverwaltung, Poststraße
- 3 Öffentl. Parkplatz am Bahnhof
- 4 EVO Kundenparkplatz
- 5 Deutsche Bahn Kundenparkplatz
- 6 Sparkasse Kundenparkplatz
- 7 Straßenraum vor Sparkasse (Poststr.)
- 8 Parkstreifen Am Bahnhof
- 9 Bürobedarf, Bahnhofstr. 30
- 10 Parkstreifen IPEK-Lebensmittel

- 11 Parkplatz IPEK-Lebensmittel
- 12 Fitnessstudio
- 13 Dänisches Bettenlager
- 14 Warendorferstr. 10
- 15 E.-Holterdorfer-Str. Parkpl.
- 16 E.-Holterdorfer-Str. Straßenraum
- 17 Glocke Warendorfer Str.
- 18 Haver & Böcker ohne Schranke, Bultstr.
- 19 Haver & Böcker mit Schranke, Bultstr.
- 20 Lehmwall (Parkstreifen und Parkplatz)

- 21 Eickhoff
- 22 Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Nord
- 23 Eickhoff Straßenraum
- 24 Haver & Böcker mit Schranke (Eickhoff)
- 25 Carl-Haver-Platz
- 26 St. Johannes an Carl-Haver-Platz
- 27 Parkplätze hinter dem Bernadushaus
- 28 Hinter Carl-Haver-Platz
- 29 Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Mitte I
- 30 Obere Bredenstiege

- 31 Dietrich Bonhoeffer Haus
- 32 Ihr Platz
- 33 Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Mitte II
- 34 TAKKO Markt
- 35 Parkplatz Schülerhilfe
- 36 Parkplatz Zur Dicken Linde
- 37 Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Süd
- 38 KOM Parkhaus Ebene 1
- 39 KOM Parkhaus Ebene 2
- 40 Anwohnerparkplatz Lange Straße 49

- 41 Zahnarztpraxis und B&S Lange Straße 49
- 42 Parkplatz südlich Parkhaus KOM
- 43 Straßenraum Lange Straße Süd
- 44 Straßenraum Stromberger Tor
- 45 Parkplatz Stromberger Tor
- 46 Parkplatz Krankenhaus K.-Adenauer-Allee
- 47 Parkplatz Sommers Wiese
- 48 Parkplatz Spellerstr. 11 (Anwohner)
- 49 Spellerstraße (Straßenraum)
- 50 Parkplatz Chefärzte

- 51 Parkplatz OP-Zentrum
- 52 Parkplatz Krankenhaus
- 53 Parkstreifen Geiststraße (Süd)
- 54 Parkplatz Oberärzte
- 55 Parkplatz Hotel Mühlenkamp
- 56 Wilhelmstraße (Straßenraum)
- 57 Wilhelmstraße (Anwohner)
- 58 Provinzial
- 59 Estinghauser Hof (Anwohner)
- 60 Estinghauser Hof (Straßenraum)

- 61 Parkplatz Hermann-Johanning-Platz
- 62 Polizeiparkplatz Hermann-Johanning-Platz
- 63 Geiststraße (Nord)
- 64 Ärztehaus
- 65 Mosquito
- 66 Polizeiparkplatz Gerichtsstraße und Anwohnerparken
- 67 Parkplatz der Stadtbücherei
- 68 Paulsburg 6-12
- 69 Paulsburg (Straßenraum - Süd)
- 70 Parkplatz "Schwarze" (Paulsburg)

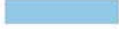
- 71 Paulsburg 7
- 72 Parkplatz Kindergarten
- 73 Parkplatz Forum Oelde (Paulsburg)
- 74 Herrenstraße (Straßenraum)
- 75 Ennigerloher Straße (Straßenraum)
- 76 Parkplatz Sonnenstudio
- 77 Parkplatz Marktpassage
- 78 Parkplatz "EDEKA-Markt"
- 79 Anwohnerparkplatz Bernhard-Raestrup-Platz
- 80 Parkplatz Wallstraße

- 81 Straßenraum Wallstraße
- 82 Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg I
- 83 Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg II
- 84 Förderverein Integration
- 85 Poststraße / Wallstraße
- 86 Poststr. Neu-Beschränkt
- 87 Kleigarten
- 88 Plexus Besucher Parkplatz
- 89 Poststraße Parkstreifen Ost
- 90 Parkplatz Alte Post

- 91 Parkplatz hinter dem Rathaus
- 92 Bürgerhaus
- 93 Parkplatz vor dem Rathaus I
- 94 Parkplatz vor dem Rathaus II
- 95 Straßenraum Bernhard-Raestrup-Platz
- 96 Parkstreifen Bahnhofstraße (Süd)
- 97 Ruggestraße Mitte (Straßenraum)
- 98 Ruggestraße West (Straßenraum)
- 99 Parkplatz Ruggestraße Ost
- 100 Parkplatz Volksbank

- 101 Parkplatz Trippenhof
- 102 Parkstreifen St. Johannes
- 103 Optik Zumhagen
- 104 Schwarte Mode
- 105 Vanity
- 106 Schlecker
- 107 Parfümerie Hake
- 108 Hotel Engbert
- 109 Sparkasse
- 110 Parkplatz Friedr. Schwarze

- 111 "Schwarze"
- 112 Straßenraum Gerichtsstraße
- 113 Parkstreifen Trippenhof
- 114 SOR
- 115 Straßenraum vor Plexusparkplatz (Wallstraße)
- 116 Poststraße Mitte Straßenraum

- | | | | |
|---|-------------------|--|--|
|  | Kundenparkplatz |  | Öffentlicher Parkplatz |
|  | Privatparkplatz |  | Bewirtschafteter Parkplatz (Parkscheibe) |
|  | Anwohnerparkplatz |  | Kostenpflichtiger Parkplatz (Parkschein) |

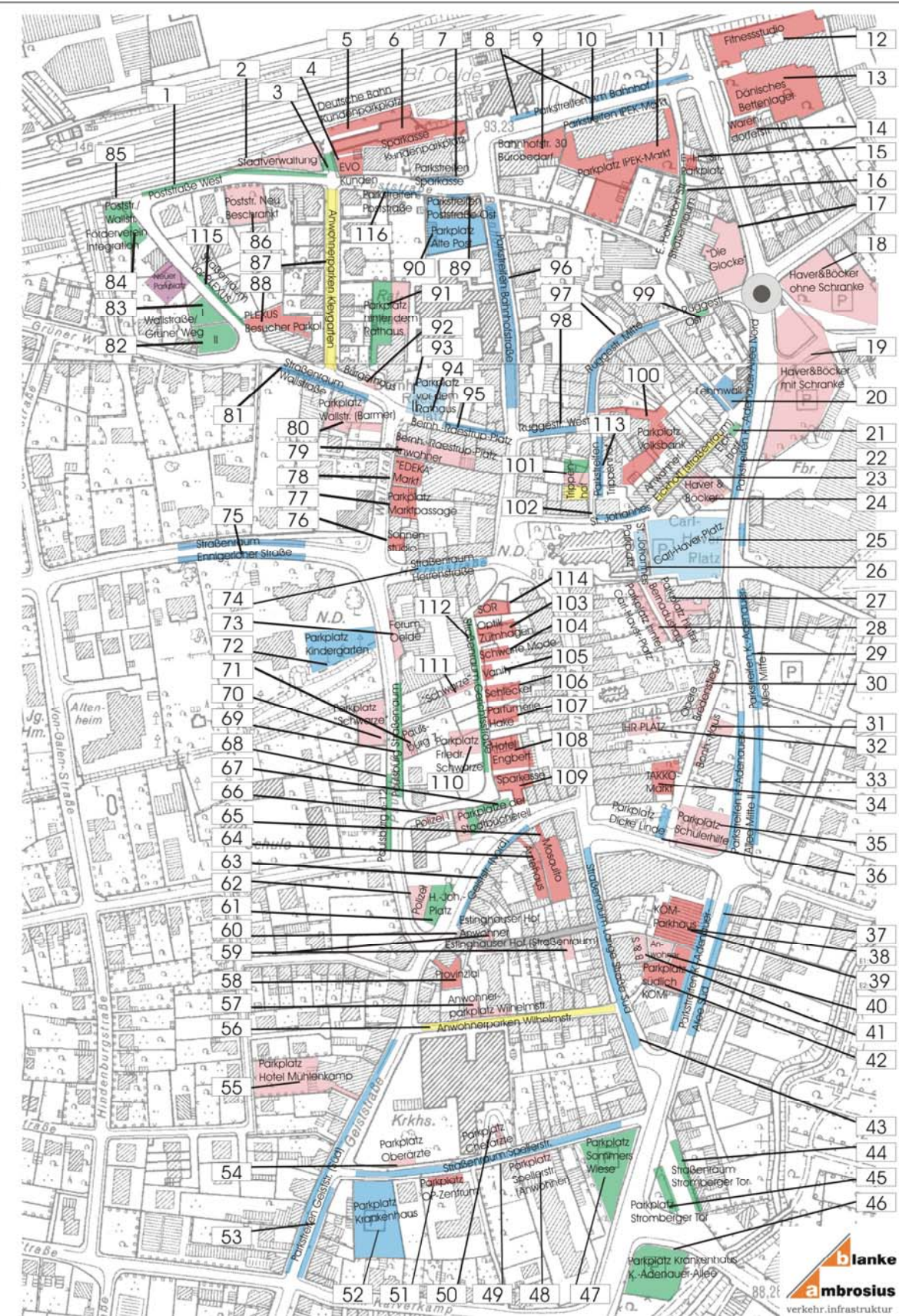


Abbildung 2: Differenzierung der definierten Stellplatzbereiche nach Betriebsformen

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit	Bewirtschaftung
1	Straßenraum Poststraße West	20	Öffentlich	
2	Stadtverwaltung Poststraße	30	Firmen	
3	Parkplatz am Bahnhof	5	Öffentlich	
4	EVO Kundenparkplatz	11	Kunden	
5	Deutsche Bahn Kundenparkplatz	14	Kunden	
6	Sparkasse Kundenparkplatz	37	Kunden	
7	Straßenraum Sparkasse (Poststraße)	5	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
8	Parkstreifen Am Bahnhof	8	Öffentlich	Parkscheibe 0,5 h
9	Bürobedarf Bahnhofstraße 30	16	Kunden	
10	Parkstreifen IPEK-Lebensmittel	15	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
11	Parkplatz IPEK-Lebensmittel	84	Kunden	
12	Fitnessstudio	62	Kunden	
13	Dänisches Bettenlager	65	Kunden	
14	Warendorfer Straße Nr. 10	8	Kunden	
15	E.-Holterdorf-Straße Parkplatz	9	Kunden	
16	E.-Holterdorf-Straße Straßenraum	8	Öffentlich	
17	Fa. Die Glocke Warendorfer Straße	50	Firmen	
18	Fa. Haver&Böcker ohne Schranke	90	Firmen	
19	Fa. Haver&Böcker mit Schranke		Firmen	
20	Lehmwall	15	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
21	Eickhoff	3	Öffentlich	
22	Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Nord	14	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
23	Eickhoff Straßenraum	12	Anwohner	Anwohner
24	Fa. Haver&Böcker / Carl-Haver-Platz	25	Firmen	
25	Parkplatz Carl-Haver-Platz	80	Öffentlich	Parkschein
26	St. Johannes / Carl-Haver-Platz	9	Öffentlich	Parkausweis / -schein
27	Parkplatz hinter Bernadushaus	11	Firmen	
28	Parkplatz hinter Carl-Haver-Platz	15	Anwohner	
29	Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Mitte I	11	Öffentlich	Parkscheibe 2.0 h
30	Obere Bredenstiege	12	Anwohner	
31	Dietrich Bonhoeffer Haus	14	Firmen	
32	Parkplatz Ihr Platz	7	Kunden	
33	Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Mitte II	19	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
34	Parkplatz Takko-Markt	15	Kunden	

Tabelle 2a: Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit	Bewirtschaftung
35	Parkplatz Schülerhilfe	10	Firmen	
36	Parkplatz Zur Dicken Linde	6	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
37	Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Süd	25	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
38	Parkhaus KOM Ebene 1	26	Kunden	
39	Parkhaus KOM Ebene 2	34	Kunden	
40	Anwohnerparkplatz Lange Straße 49	12	Anwohner	
41	Zahnarztpraxis und B&S Lange Str. 49	7	Anwohner	
42	Parkplatz südlich Parkhaus KOM	31	Kunden	
43	Straßenraum Lange Straße Süd	20	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
44	Straßenraum Stromberger Tor	7	Öffentlich	
45	Parkplatz Stromberger Tor	15	Öffentlich	
46	Parkplatz K.-Adenauer-Allee	38	Öffentlich	
47	Parkplatz Sommers Wiese	36	Öffentlich	
48	Anwohnerparkplatz Spellerstraße 11	9	Anwohner	
49	Spellerstraße Straßenraum	6	Öffentlich	
50	Parkplatz Chefärzte	5	Firmen	
51	Parkplatz OP-Zentrum	12	Firmen	
52	Parkplatz Krankenhaus	65	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
53	Parkstreifen Geiststraße Süd	27	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
54	Parkplatz Oberärzte	6	Firmen	
55	Parkplatz Hotel Mühlenkamp	24	Firmen	
56	Wilhelmstraße Straßenraum	13	Anwohner	Anwohner
57	Wilhelmstraße Anwohner	20	Anwohner	
58	Parkplatz Provinzial	7	Firmen	
59	Estinghauser Hof Anwohner	19	Anwohner	
60	Estinghauser Hof Straßenraum	7	Anwohner	Parkverbotszone
61	Parkplatz Hermann-Johenning-Platz	9	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
62	Polizeiparkplatz H.-Johenning-Platz	7	Firmen	
63	Parkstreifen Geiststraße Nord	9	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
64	Parkplatz Ärztehaus	22	Kunden	
65	Parkplatz Mosquito	11	Firmen	
66	Polizeiparkplatz Gerichtsstraße	15	Firmen	
67	Parkplätze an der Stadtbücherei	12	Öffentlich	
68	Paulsburg Straßenraum links	0	Öffentlich	

Tabelle 2b: Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit	Bewirtschaftung
69	Paulsburg Straßenraum rechts	11	Öffentlich	
70	Parkplatz Fa. Schwarze Paulsburg	23	Firmen	
71	Paulsburg Nr. 7	8	Firmen	
72	Parkplatz Kindergarten	30	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
73	Parkplatz Forum Oelde	8	Firmen	
74	Herrenstraße Straßenraum	13	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
75	Ennigerloher Straße Straßenraum	16	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
76	Parkplatz Sonnenstudio	3	Kunden	
77	Parkplatz Marktpassage	19	Kunden	
78	Parkplatz EDEKA-Markt	15	Kunden	
79	Bernhard-Raestrup-Platz Anwohner	17	Anwohner	
80	Parkplatz Wallstraße (Barmer)	23	Firmen	
81	Wallstraße Straßenraum	12	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
82	Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg I	17	Öffentlich	
83	Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg II	10	Öffentlich	
84	Parkplatz Förderverein Integration	12	Öffentlich	
85	Parkplatz Poststraße / Wallstraße	12	Öffentlich	
86	Parkplatz Poststraße	19	Firmen	
87	Kleygarten	16	Anwohner	Anwohner
88	Plexus Besucherparkplatz	20	Kunden	
89	Parkstreifen Poststraße Ost	3	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
90	Parkplatz Alte Post	32	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
91	Parkplatz hinter dem Rathaus	30	Firmen	
92	Parkplatz Bürgerhaus	3	Firmen	
93	Parkplatz vor dem Rathaus I	18	Öffentlich	Parkschein
94	Parkplatz vor dem Rathaus II	25	Öffentlich	Parkschein
95	Bernhard-Raestrup-Platz Straßenraum	7	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
96	Parkstreifen Bahnhofstraße	26	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
97	Parkstreifen Ruggestraße Mitte	22	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
98	Parkstreifen Ruggestraße West	9	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
99	Parkplatz Ruggestraße Ost	3	Öffentlich	
100	Parkplatz Volksbank	35	Kunden	
101	Parkplatz Trippenhof	18	Firmen	
102	Parkstreifen St. Johannes	6	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h

Tabelle 2c: Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit	Bewirtschaftung
103	Parkplatz Optik Zumhagen	16	Kunden	
104	Parkplatz Schwarte Mode	6	Kunden	
105	Parkplatz Vanity	2	Kunden	
106	Parkplatz Schlecker	7	Kunden	
107	Parkplatz Parfümerie Hake	16	Kunden	
108	Parkplatz Hotel Engbert	15	Kunden	
109	Parkplatz Sparkasse	11	Kunden	
110	Parkplatz Fa. Schwarze I	13	Firmen	
111	Parkplatz Fa. Schwarze II	9	Firmen	
112	Straßenraum Gerichtsstraße	17	Öffentlich	
113	Parkstreifen Trippenhof	7	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
114	Parkplatz SOR	9	Kunden	
115	Wallstraße Straßenraum	6	Öffentlich	
116	Poststraße Mitte Straßenraum	5	Öffentlich	Parkscheibe 2,0 h
Σ		2.051		

Tabelle 2d: Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

Die Zusammenstellung der definierten Stellplatzbereiche in der Tabelle 2 verdeutlicht, dass das bestehende Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet durch eine Vielzahl kleinerer Stellplatzanlagen geprägt ist. Es gibt derzeit insgesamt 14 Stellplatzanlagen mit mehr als 30 ausgewiesenen Stellplätzen. Dies entspricht einem Anteil von 12% aller Stellplatzanlagen. Nach Abzug der Stellplatzanlagen der Fa. Glocke und der Fa. Haver & Boecker, die durch Schrankenanlagen gesperrt nahezu ausschließlich den Mitarbeitern zur Verfügung stehen, verbleiben auf insgesamt 12 größeren und zusammenhängenden Parkbereichen insgesamt 626 öffentlich zugängliche Stellplätze. Dies entspricht einem Anteil von ca. 31% des heutigen Stellplatzangebotes. Diese größeren Parkieranlagen werden nachstehend im Einzelnen noch einmal mit ihrer Bezeichnung und Stellplatzkapazität hervorgehoben. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung verdeutlicht die Zusammenstellung, dass diese größeren Parkieranlagen weitgehend am Rand des Untersuchungsgebietes verteilt liegen. In zentraler Lage des Kernbereiches befinden sich aufgrund der hier gewachsenen Strukturen überwiegend kleinere Einheiten.

[Nr.6]	Parkplatz Sparkasse.....	37 Stellplätze
[Nr.11]	Parkplatz IPEK-Lebensmittelmarkt.....	84 Stellplätze
[Nr.12]	Parkplatz Fitnessstudio	62 Stellplätze
[Nr.13]	Parkplatz Dänisches Bettenlager	65 Stellplätze
[Nr.25]	Parkplatz Carl-Haver-Platz.....	80 Stellplätze
[Nr.38+39]	Parkhaus KOM Ebenen 1 und 2.....	60 Stellplätze
[Nr.42]	Parkplatz südlich Parkhaus KOM.....	32 Stellplätze

[Nr.46]	Parkplatz Krankenhaus Konrad-Adenauer-Allee	38 Stellplätze
[Nr.47]	Parkplatz Sommers Wiese	36 Stellplätze
[Nr.52]	Parkplatz Krankenhaus	65 Stellplätze
[Nr.90]	Parkplatz Alte Post	32 Stellplätze
[Nr.100]	Parkplatz Volksbank	35 Stellplätze
Summe		626 Stellplätze

Die Tabelle 3 zeigt, dass sich alle größeren Stellplatzanlagen (> 30 ausgewiesene Stellplätze) ausschließlich auf Parkplätze beschränken. Auf den straßengleitenden Parkstreifen liegt die Stellplatzkapazität jeweils unterhalb von 30 Stellplätzen. Deutlich wird aber auch, dass sowohl auf Parkplätzen als auch am Straßenrand Stellplatzgrößen zwischen 11 und 20 Stellplätzen mit jeweils 40% den mit Abstand grössten Anteil aufweisen. Die mittlere Stellplatzgröße innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt bei ca. 18 Stellplätzen pro Parkierungsanlage.

Stellplatzgröße	Anteil der vorhandenen Stellplatzanlagen					
	Insgesamt		am Straßenrand		auf Parkplätzen	
≤ 5	11	9%	4	12%	7	8%
6 - 10	31	27%	12	36%	19	23%
11 - 20	46	40%	13	40%	33	40%
21 - 30	14	12%	4	12%	10	12%
31 - 40	6	5%	-	-	6	7%
41 - 50	2	2%	-	-	2	3%
> 50	6	5%	-	-	6	7%
Σ	116	100%	33	100%	83	100%

Tabelle 3: Differenzierung des Parkraumangebotes nach Stellplatzgrößen

Von den insgesamt 2.051 vorhandenen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet sind 630 Stellplätze als Privatstellplätze gekennzeichnet, verteilt auf 471 Stellplätze nur für Mitarbeiter von Betrieben, Dienstleistungsunternehmen usw. sowie 159 Stellplätze nur für Anwohner. Für Kunden, Besucher und Beschäftigte steht demzufolge innerhalb des Innenstadtbereiches von Oelde im Bestand eine Gesamtzahl von 1.421 grundsätzlich zugänglichen Stellplätzen zur Verfügung.

Davon sind allein 615 Stellplätze durch Beschilderung speziell für Kunden bestimmter Geschäfte des Einzelhandels gekennzeichnet. Unterstellt wird, dass viele Kunden im Einkaufsverkehr die Innenstadt von Oelde frequentieren, um mehrere Einkäufe zu tätigen bzw. neben dem Einkauf auch bestimmte Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Aus den daraus resultierenden Aktivitäten- bzw. Fahrtenketten lässt sich ableiten, dass entweder die Beschilderung separater Kundenparkplätze missachtet wird oder - bei konsequenter Befolgung der Beschilderung - Stellplatzwechsel vorgenommen werden, die als negative Begleiterscheinung zu einer Erhöhung der Parksuchverkehre im Innenstadtbereich führen würden. Die verbleibenden 806 Stellplätze stehen als öffentliche Stellplätze (im Straßenraum,

auf Parkstreifen sowie Parkplätzen) zur Verfügung und sind durch folgende Betriebsformen gekennzeichnet:

- 132 Stellplätze sind kostenpflichtig (Carl-Haver-Platz und Parkplatz vor dem Rathaus),
- 436 Stellplätze sind hinsichtlich der Parkdauer beschränkt (Parkscheibenregelung),
- 238 Stellplätze sind nicht bewirtschaftet.

Stellplatzkategorie	Stellplatzanzahl	[%]
Öffentliche Stellplätze insgesamt, davon:	806	39
- Bewirtschaftet (Parkgebühr)	132	6
- Bewirtschaftet (zeitliche Parkdauerbeschränkung)	436	21
- Nichtbewirtschaftet, öffentliche Stellplätze	238	12
Kundenstellplätze	615	30
Private Stellplätze insgesamt, davon:	630	31
- Firmenparkplätze	471	23
- Anwohnerparken	159	8
Insgesamt	2.051	100

Tabelle 4: Vorhandene Stellplatzanzahl verschiedener Kategorien

Aus der Bestandserhebung vor Ort zeigte sich, dass die durch Beschilderung gekennzeichneten Stellplätze für Anwohner und Firmen in der Regel nicht durch Kundenverkehre der Innenstadt fremdgenutzt werden. Insofern kann für das Untersuchungsgebiet eine hohe Befolgungsrate von gekennzeichneten Anwohner- und Mitarbeiterparkbereichen ermittelt werden. Aus diesen Erkenntnissen heraus lässt sich aber auch ableiten, dass das vorhandene Stellplatzangebot für Kunden mit kurzen Aufenthaltszeiten im Innenstadtbereich grundsätzlich als durchaus ausreichend angesehen werden kann.

3.2 RÄUMLICHE UND ZEITLICHE STELLPLATZAUSLASTUNG

Zu Beginn der Untersuchung wurde in Absprache mit dem Auftraggeber die Erfassung der heutigen Parkraumsituation an zwei verschiedenen Wochentagen festgelegt. Aus der Erhebung an einem Normalwerktag mit entsprechend langem Erhebungszeitraum von den frühen Morgenstunden bis in den Abend werden insbesondere Informationen zum Anteil und der räumlichen Verteilung der Parkraumbelegung von Beschäftigten der Oelder Innenstadt und der Anwohner erhoben. Darüber hinaus liefern die Daten während der Ladenöffnungszeiten konkrete Angaben zu den Kenngrößen des Parkverhaltens im Einkaufs- und Besorgungsverkehr. Aus einer ergänzenden Erhebung an einem Markttag werden stärkere Frequenzen und höhere Umschlagshäufigkeiten der zentral gelegenen Stellplätze durch Kurzparker (Einkaufs- und Besucherverkehr) abgeprüft.

Intervall	Donnerstag (Normalwerktag)		Freitag (Markttag)	
5.00 - 6.00	370	18%		
6.00 - 7.00	433	21%		
7.00 - 8.00	568	28%	700	34%
8.00 - 9.00	922	45%	1.155	56%
9.00 - 10.00	1.212	59%	1.540	75%
10.00 - 11.00	1.322	64%	1.594	77%
11.00 - 12.00	1.268	62%	1.416	69%
12.00 - 13.00	1.064	52%	1.042	51%
13.00 - 14.00	926	45%		
14.00 - 15.00	1.037	51%		
15.00 - 16.00	1.135	55%		
16.00 - 17.00	1.125	55%		
17.00 - 18.00	990	48%		
18.00 - 19.00	737	36%		
19.00 - 20.00	565	28%		
20.00 - 21.00	556	27%		
Mittelwert	889	43%	1235	60%

Tabelle 5: Erfasste Fahrzeuge und Stellplatzauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet

Hinsichtlich der Erhebungsmethodik wurde eine Kennzeichenerfassung gewählt, bei der im Stunden-Rhythmus auf den zuvor definierten 116 Stellplatzbereichen die Kennzeichen aller abgestellten Fahrzeuge auf Band aufgesprochen wurden. Das Abhören der Bänder mit Übertragung in Listen und Auswertung erfolgte nachträglich.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Anforderungen zum Datenschutz eingehalten und die erfassten Kennzeichen ausschließlich zur Ermittlung der Kenngrößen der Parkraumbelegung verwendet werden.

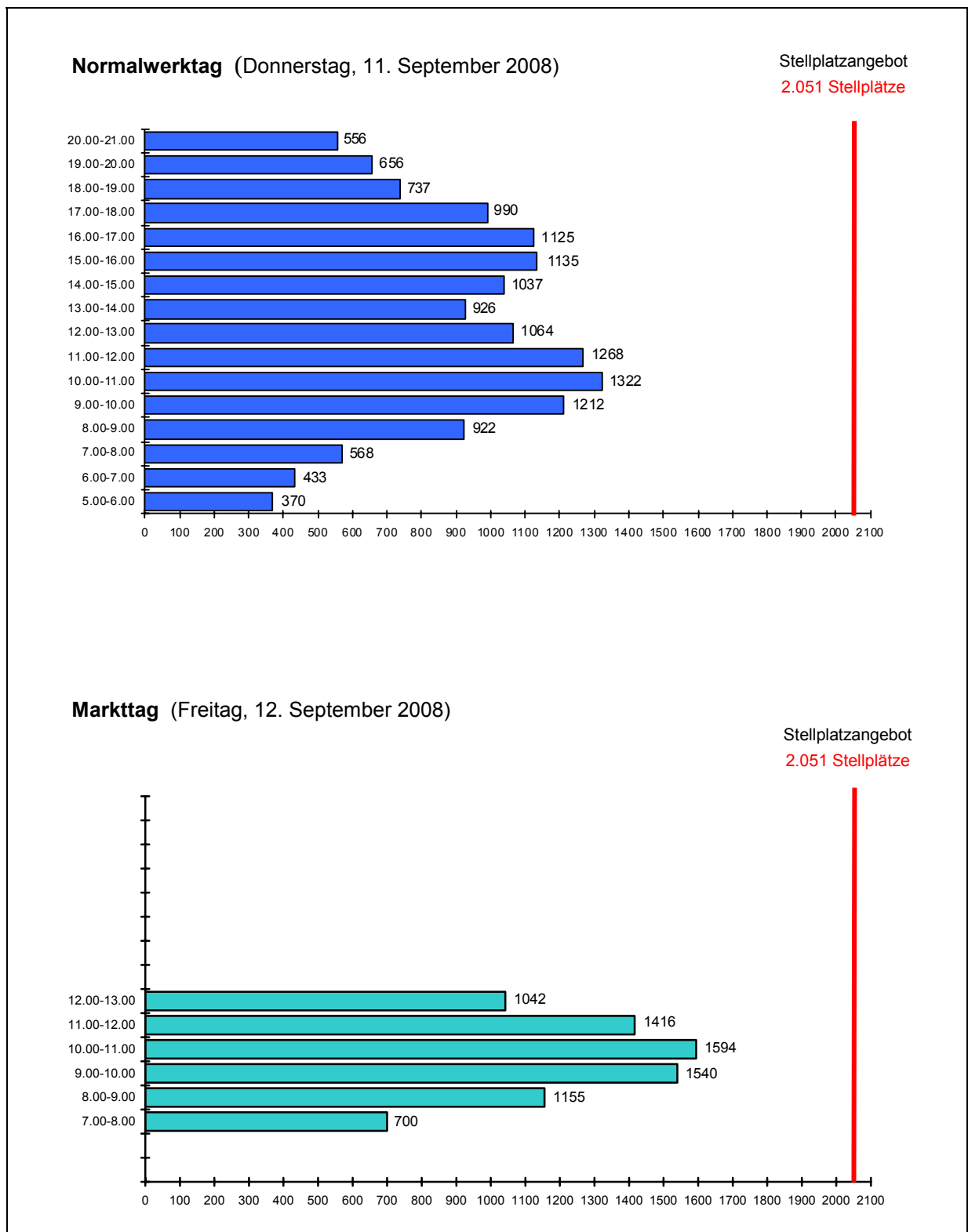


Abbildung 3: Anzahl der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet

Im Gesamtüberblick sind die Erhebungsergebnisse aller erfassten Fahrzeuge innerhalb der Innenstadt Oelde an beiden Erhebungstagen in der Tabelle 5 und in der Abbildung 3 dargestellt. Bei dieser Gesamtbetrachtung stellte sich heraus, dass an einem Normalwerktag die maximale Stellplatznachfrage am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr auftritt. In diesem Zeitraum wurden am Donnerstag, den 11. September 2008 insgesamt 1.322 abgestellte Fahrzeuge erfasst. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 64% aller angebotenen Stellplätze. Bis zu den Mittagsstunden sinkt die Stellplatznachfrage kontinuierlich ab. Dies ist insbesondere auf die Ladenöffnungszeiten sowie auf die Mittagspausen und Teilzeitbeschäftigte zurückzuführen. Nach 14.00 Uhr steigt die Stellplatzbelegung wieder an und erreicht im Zeitraum zwischen 15.00 und 16.00 Uhr mit 1.135 belegten Stellplätzen ein lokales Maximum. Mit einem Auslastungsgrad von ca. 55% wird jedoch die Spitzenauslastung vom Vormittag nicht erreicht.

Die Darstellungen in Abbildung 3 und Abbildung 4 verdeutlichen einen sehr hohen Einfluss des Wochenmarktes auf die Parkraumsituation. Im Vergleich zum Normalwerktag wurden am Freitag, den 12. September 2008 in allen betrachteten Stundenintervallen am Vormittag jeweils höhere Stellplatzbelegungen ermittelt. Die maximale Stellplatznachfrage wurde im Zeitraum zwischen 10.00 und 11.00 Uhr festgestellt mit insgesamt 1.594 Fahrzeugen. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 78% aller angebotenen Stellplätze.

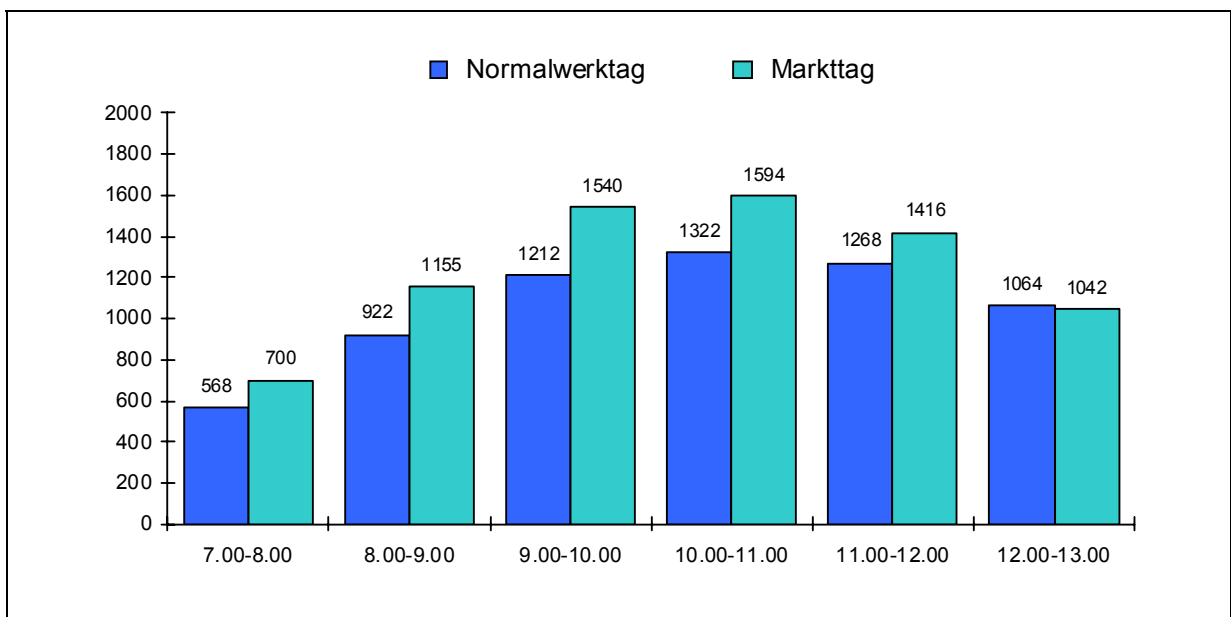


Abbildung 4: Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet in den Vormittagsstunden eines Normalwerktages und eines Markttages

Bei einer Ersteinschätzung der Stellplatzsituation könnte man demzufolge bei einer Gesamtbetrachtung aller angebotenen Stellplätze im Untersuchungsgebiet zu den Spitzenstunden am Morgen eine theoretische Stellplatzreserve von ca. 36% an Normalwerktagen (ca. 740 Stellplätze) und ca. 22% an Markttagen (ca. 450 Stellplätze) ableiten. Es muss jedoch beachtet werden, dass nicht alle Stellplätze uneingeschränkt für alle Nutzergruppen zur Verfügung stehen, sondern Teilbereiche ausschließlich den Anwohnern zur Verfügung stehen oder separat als Kunden- bzw. Firmenstellplätze ausgewiesen sind.

Es ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Stellplatzanlagen in einem Zeitintervall von einer Stunde abgelaufen wurden und somit zwischen den Erhebungsintervallen durchaus weitere Fahrzeuge die Stellplätze angefahren und auch wieder verlassen haben können. Diese Fahrzeuge, mit Parkdauern deutlich unterhalb von einer Stunde, können mit der gewählten Untersuchungsmethodik nicht erfasst werden, so dass hinsichtlich der Auslastung gewisse Zufallseinflüsse zu beachten sind. Da sich das Gesamtstellplatzangebot innerhalb des Untersuchungsgebietes von Oelde aus einer Vielzahl von kleineren Anlagen ergibt, wurde im vorliegenden Fall ein Schwellenwert von 80% zur Einstufung einer hoch ausgelasteten Anlage festgelegt.

Geringe Auslastung:	≤ 50% (deutliche Reserven vorhanden)
Mittlere Auslastung:	zwischen 51 und 65% zwischen 66 und 79%
Hohe Auslastung:	≥ 80% (kaum oder geringe Reserven, Anlage z.T. überlastet)

In der Tabelle 6 sind für die einzelnen Parkieranlagen die jeweils mittleren Auslastungsgrade in den Vormittagsstunden zwischen 7.00 und 13.00 Uhr im unmittelbaren Vergleich zwischen einem Normalwerktag und einem Markttag dargestellt. An einem Normalwerktag sind demnach 13 Anlagen durch hohe Auslastungen gekennzeichnet, an Markttagen sind dies bereits 20 Anlagen.

Aus den Tagesganglinien in Abbildung 3 geht hervor, dass sich diese hohe Stellplatznachfrage innerhalb des Untersuchungsgebiet von Oelde nicht über mehrere Stunden auswirkt, sondern dass sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen ein stark ausgeprägtes Spitzenintervall im Zeitraum zwischen 10.00 und 11.00 Uhr auftritt. Diesem Charakteristikum wird mit der differenzierten Betrachtung der Auslastungsgrade in der Spitzenstunde am Vormittag Rechnung getragen.

Die Zusammenstellung in der Tabelle 7 zeigt, dass zur Spitzenstunde (10.00 – 11.00 Uhr) auf einem Großteil aller Stellplatzanlagen innerhalb der Innenstadt von Oelde die Kapazität der Anlage erreicht bzw. sogar überschritten wird. Bereits an Normalwerktagen sind auf 52 Anlagen von 116 und an Markttagen sogar auf 75 Anlagen zu Spitzenzeiten keine nennenswerten Stellplatzreserven mehr vorhanden.

An Markttagen wird somit die Parkraumsituation auf einigen Stellplatzanlagen, die bereits an Normalwerktagen stark nachgefragt werden, noch verschärft. Auffällig ist, dass Stellplatzanlagen, die an Normalwerktagen weniger stark frequentiert werden und offenbar aus Kundensicht weniger attraktiv sind, an Markttagen deutlich stärker genutzt werden und zu Spitzenzeiten zum Teil überlastet sind. Dies betrifft beispielsweise

- den Parkplatz Carl-Haver-Platz [Nr.25] mit einem Anstieg von 56% auf 116% Auslastung bei 80 angebotenen Stellplätzen,
- den Parkplatz hinter dem Bernadushaus [Nr.27] mit einem Anstieg von 55% auf 109% Auslastung bei 11 angebotenen Stellplätzen
- den Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee I [Nr.33] mit einem Zuwachs von 21% auf 90% Auslastung bei 19 angebotenen Stellplätzen,
- die zweite Ebene des Parkhauses KOM [Nr.39] mit einem Zuwachs von 15% auf 100% Auslastung bei 34 angebotenen Stellplätzen,

- den Straßenraum Ennigerloher Straße [Nr.75] mit einem Anstieg von 50% auf 81% Auslastung bei 16 angebotenen Stellplätzen,
- den Parkplatz vor dem Rathaus I [Nr.93] mit einem Anstieg von 24% auf 89% Auslastung bei 18 angebotenen Stellplätzen.

In der Darstellung nach Abbildung 3 und den Tabellen 6 und 7 ist zu erkennen, dass die hoch ausgelasteten Stellplatzbereiche flächendeckend über das gesamte Untersuchungsgebiet der Innenstadt von Oelde verteilt sind.

Stellplatzanlagen, die sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen in den Spitzenstunden am Vormittag freie Kapazitäten aufweisen, befinden sich entweder

- auf größeren Stellplatzanlagen am Rande des Untersuchungsgebietes, z.B.
 - Parkplatz Fitnessstudio [Nr.12],
 - Parkplatz Dänisches Bettenlager [Nr.13],
 - Parkplatz Krankenhaus Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46],
 - Parkplatz Förderverein Integration [Nr.84],
 - Parkplatz Poststraße / Wallstraße [Nr.85]
- auf privaten Stellplatzanlagen, z.B.
 - Parkplatz Sparkasse [Nr.6],
 - Parkplatz Schülerhilfe [Nr.35],
 - Anwohnerparkplatz und Zahnarztpraxis und B & S Lange Straße 49 [Nr.40/41],
 - Parkplatz Hotel Mühlenkamp [Nr.55],
 - Parkplatz Schwarte Mode [Nr.104])
- auf kleineren Stellplatzanlagen
 - z.B. E.-Holterdorf-Straße Straßenraum [Nr.16].

Die privaten und kleineren Stellplatzanlagen können nicht in die konzeptionellen Überlegungen eines zukünftigen Parkraumkonzeptes einbezogen werden. Privatparkplätze stehen grundsätzlich nicht für den Kundenverkehr der Innenstadt zur Verfügung. Demgegenüber sind die Stellplatzanlagen am Rand des Untersuchungsgebietes sowohl durch größere Gesamtstellplatzkapazitäten als auch durch erhebliche Reserven gekennzeichnet. Die Parkplätze Fitnessstudio und Dänisches Bettenlager sind zwar als Kundenparkplatz durch eine Schrankenanlage geregelt. Tagsüber sind diese Stellplätze jedoch grundsätzlich ohne Nutzungsbeschränkung öffentlich zugänglich. Grundsätzlich wird daher für die Stellplatzanlagen am Rand des Untersuchungsgebietes ein gewisses Potenzial zumindest zur Verlagerung von Dauerparkern gesehen.

Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag
[1]	75	64	[30]	35	46	[59]	62	61	[88]	48	52
[2]	53	54	[31]	30	61	[60]	71	79	[89]	39	44
[3]	97	97	[32]	-	-	[61]	56	56	[90]	74	79
[4]	82	95	[33]	7	52	[62]	52	64	[91]	91	89
[5]	76	96	[34]	24	48	[63]	74	65	[92]	6	67
[6]	30	38	[35]	22	27	[64]	68	69	[93]	11	47
[7]	50	63	[36]	61	58	[65]	51	68	[94]	39	69
[8]	67	71	[37]	15	41	[66]	73	64	[95]	69	74
[9]	49	50	[38]	44	59	[67]			[96]	65	71
[10]	79	78	[39]	6	46	[68]	62	77	[97]	64	73
[11]	61	73	[40]	34	31	[69]			[98]	59	78
[12]	19	22	[41]			[70]	75	83	[99]	72	72
[13]	29	31	[42]	59	74	[71]	44	48	[100]	44	46
[14]	58	35	[43]	49	73	[72]	54	74	[101]	81	87
[15]	37	30	[44]	67	72	[73]	48	71	[102]	64	67
[16]	17	25	[45]			[74]	80	96	[103]	43	50
[17]	-	-	[46]	19	17	[75]	24	42	[104]	17	33
[18]	105	105	[47]	91	96	[76]	56	45	[105]	33	33
[19]	-	-	[48]	50	60	[77]	84	87	[106]	23	60
[20]	46	59	[49]	67	67	[78]	59	65	[107]	54	53
[21]	67	83	[50]	53	40	[79]	74	77	[108]	67	60
[22]	60	75	[51]	44	58	[80]	46	61	[109]	88	92
[23]	54	61	[52]	88	79	[81]	49	83	[110]	62	96
[24]	-	-	[53]	42	59	[82]	92	96	[111]	56	47
[25]	37	80	[54]	80	86	[83]	80	82	[112]	75	75
[26]	69	78	[55]	44	26	[84]	10	13	[113]	52	74
[27]	47	91	[56]	35	42	[85]	47	72	[114]	76	52
[28]	66	84	[57]	68	61	[86]	-	-	[115]	17	50
[29]	67	68	[58]	-	-	[87]	42	41	[116]	40	47

Tabelle 6: Mittlere Auslastung [%] der einzelnen Stellplatzbereiche am Vormittag im Zeitraum zwischen 7.00 und 13.00 Uhr an einem Donnerstag (Normalwerktag) und an einem Freitag (Markttag)

Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag	Nr.	Normal- werktag	Markt- tag
[1]	85	80	[30]	50	58	[59]	79	68	[88]	60	75
[2]	70	77	[31]	50	114	[60]	86	86	[89]	67	67
[3]	100	100	[32]	-	-	[61]	89	89	[90]	114	111
[4]	109	118	[33]	21	90	[62]	71	86	[91]	103	100
[5]	79	100	[34]	67	80	[63]	100	100	[92]	33	100
[6]	38	65	[35]	50	50	[64]	100	105	[93]	24	89
[7]	80	100	[36]	83	83	[65]	109	100	[94]	68	96
[8]	100	113	[37]	28	84	[66]	81	69	[95]	100	86
[9]	75	88	[38]	73	100	[67]			[96]	85	92
[10]	100	93	[39]	15	100	[68]	91	100	[97]	91	91
[11]	80	92	[40]	42	42	[69]			[98]	89	89
[12]	34	42	[41]			[70]	87	104	[99]	133	133
[13]	52	55	[42]	84	100	[71]	50	75	[100]	63	77
[14]	88	50	[43]	70	95	[72]	90	100	[101]	94	100
[15]	56	44	[44]	86	100	[73]	75	113	[102]	83	83
[16]	38	50	[45]			[74]	108	123	[103]	63	88
[17]	-	-	[46]	26	26	[75]	50	81	[104]	33	50
[18]	110	107	[47]	106	106	[76]	67	100	[105]	50	50
[19]	-	-	[48]	67	67	[77]	100	100	[106]	40	100
[20]	73	100	[49]	100	100	[78]	93	107	[107]	75	75
[21]	100	100	[50]	60	60	[79]	94	88	[108]	87	87
[22]	80	100	[51]	58	67	[80]	48	74	[109]	118	127
[23]	75	92	[52]	97	97	[81]	75	108	[110]	100	123
[24]	-	-	[53]	52	81	[82]	106	106	[111]	67	56
[25]	56	116	[54]	100	100	[83]	100	100	[112]	94	94
[26]	100	122	[55]	71	46	[84]	25	33	[113]	100	100
[27]	55	109	[56]	46	46	[85]	58	75	[114]	122	100
[28]	87	113	[57]	70	65	[86]	-	-	[115]	33	83
[29]	91	100	[58]	-	-	[87]	69	63	[116]	80	120

Tabelle 7: Maximale Auslastung [%] der einzelnen Stellplatzbereiche in der Spitzenstunde am Vormittag an einem Donnerstag (Normalwerktag) und an einem Freitag (Markttag)

Normalwerktag (Donnerstag, 11. September 2008)



Markttag (Freitag, 12. September 2008)

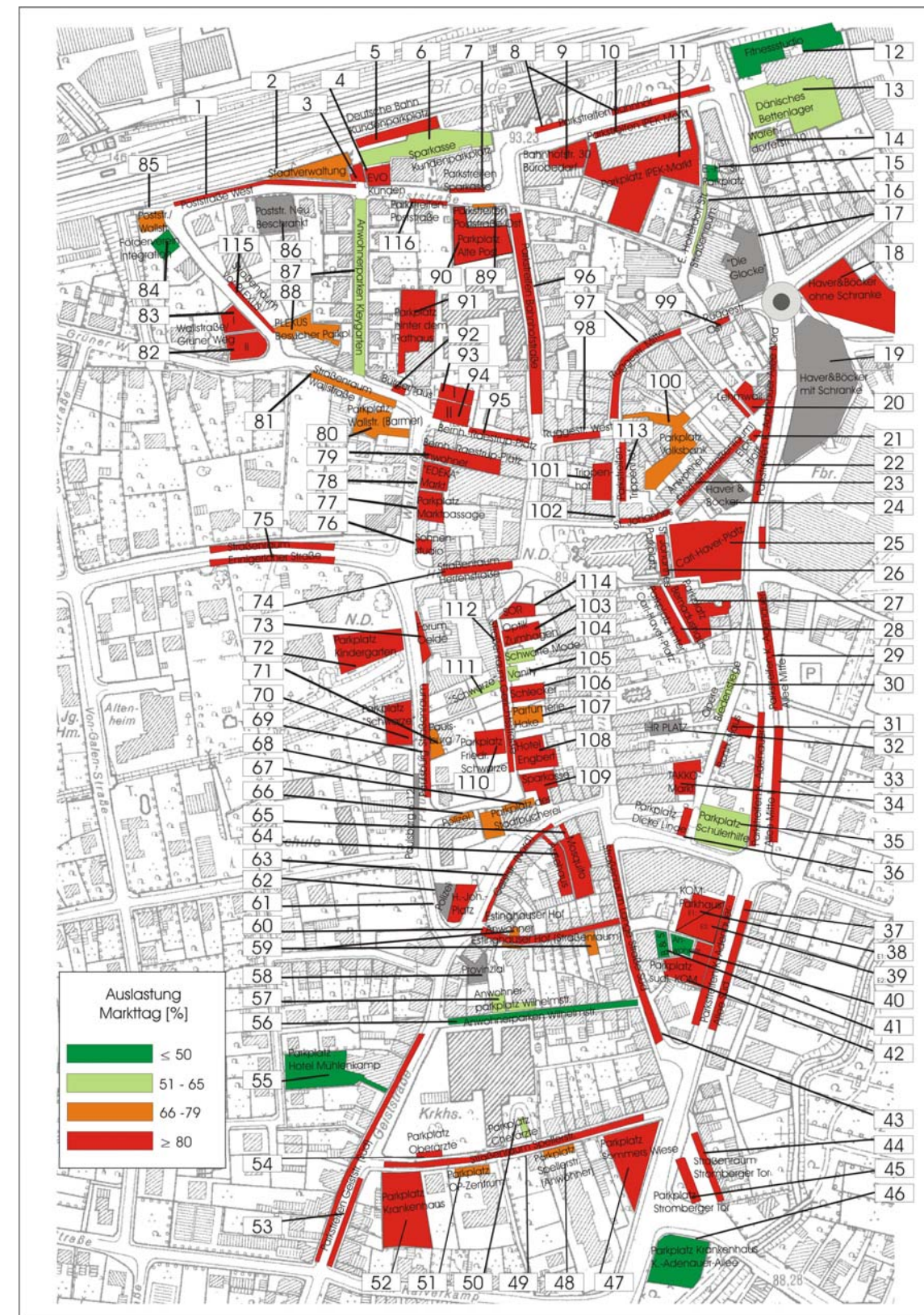


Abbildung 5: Maximale Auslastung und räumliche Verteilung der Stellplatzanlagen in der Spitzenstunde am Vormittag

3.3 PARKDAUERVERTEILUNG

Die gewählte Form zur Durchführung der Erhebungen mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung aller im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrzeuge, ermöglicht Aussagen bezüglich der Parkdauer aller erfassten Fahrzeuge an einem Normalwerktag. Infolge der zugrunde gelegten Erhebungsintervalle von jeweils einer Stunde wird jedoch darauf hingewiesen, dass in diesen Ergebnissen u.U. die Anteile von Kurzparkern nicht vollständig erfasst werden können. Dies betrifft Fahrzeuge, die zwischen den Erhebungsdurchgängen den Stellplatz angefahren und auch wieder verlassen haben, und somit deutlich weniger als eine Stunde geparkt haben. In Anbetracht der Tatsache, dass die Kurzparker jedoch an allen Erhebungstagen die jeweils größten Anteile aller Parkvorgänge ausmachten, werden derartige Besonderheiten in der vorliegenden Untersuchung als vernachlässigbar angesehen.

Mit Hilfe einer Unterteilung in Kurz-, Mittel- und Dauerparker anhand der im Anlagenband für jeden Parkbereich detailliert aufgeschlüsselten Parkdauervertelung können entsprechende Rückschlüsse auf die jeweiligen Nutzergruppen gezogen werden. Am Beispiel der Erhebungsergebnisse vom Donnerstag, den 11. September 2008 wird im Folgenden die Nutzerstruktur im Bereich der Innenstadt von Oelde erläutert. Dabei wird folgende Abgrenzung festgelegt:

- Kurzparker: Parkdauer ≤ 2 Stunden
Aufgrund der Struktur des Innenstadtbereiches können diese Verkehrsteilnehmer dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr zugeordnet werden.
- Mittelparker: Parkdauer > 2 Stunden und < 6 Stunden
Zur Durchführung von Aktivitätenketten wie z.B. Einkäufe in verschiedenen Geschäften, Erledigungen im Dienstleistungsbereich und Arztbesuche sowie Freizeitaktivitäten kann auch für die Stadt Oelde ein Zeitaufwand von mehr als 2 Stunden unterstellt werden. Im vorliegenden Fall sind dieser Kategorie aufgrund der Mittagspausen im Einzelhandel auch Teile der Beschäftigten zuzuordnen.
- Dauerparker: Parkdauer ≥ 6 Stunden.
Dieser Kategorie sind im Innenstadtbereich von Oelde die Anwohner sowie die Beschäftigten zuzuordnen.

Die Tabelle 8 zeigt im Überblick die am Donnerstag ermittelte durchschnittliche Parkdauer aller insgesamt 116 definierten Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet. Mit Hilfe dieser Angaben können beispielsweise typische Kurzparkerbereiche ermittelt werden, die aufgrund ihrer Nähe zum Kernbereich des Untersuchungsgebietes verstärkt von dem Einkaufsverkehr frequentiert werden, wie z.B.:

- [Nr.7] Straßenraum vor Sparkasse Poststraße (5 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.8] Parkstreifen Bahnhof (8 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,1 Stunden
- [Nr.10] Parkstreifen IPEK-Lebensmittel (15 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,5 Stunden
- [Nr.22] Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Bereich Nord (14 zeitlich beschränkte Stellplätze)

- mittlere Parkdauer 1,7 Stunden
- [Nr.25] Parkplatz Carl-Haver-Platz (80 gebührenpflichtige Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,7 Stunden
- [Nr.33] Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte II (19 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,5 Stunden
- [Nr.36] Parkplatz Zur Dicken Linde (6 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,3 Stunden
- [Nr.37] Parkstreifen K.-Adenauer-Allee Bereich KOM (25 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.39] Parkhaus KOM Ebene 2 (34 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.43] Straßenraum Lang Straße Süd (20 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,5 Stunden
- [Nr.49] Straßenraum Spellerstraße (6 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.51] Parkplatz OP-Zentrum (12 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.61] Parkplatz Hermann-Johennig-Platz (9 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,3 Stunden
- [Nr.63] Parkplatz Geiststraße Nord (9 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,1 Stunden
- [Nr.72] Parkplatz Kindergarten (30 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.74] Straßenraum Herrenstraße (13 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.75] Straßenraum Ennigerloher Straße (16 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.78] Parkplatz Edeka-Markt (15 bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.81] Straßenraum Wallstraße (12 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.92] Parkplatz Bürgerhaus (3 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.93] Parkplatz vor dem Rathaus I (18 gebührenpflichtige Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.94] Parkplatz vor dem Rathaus II (25 gebührenpflichtige Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden

- [Nr.98] Parkstreifen Ruggestraße West (9 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden
- [Nr.116] Straßenraum Poststraße Mitte (5 zeitlich beschränkte Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 1,2 Stunden

Andererseits ergeben sich für einzelne Parkbereiche auch relativ hohe Parkdauern, die sich vornehmlich auf speziell ausgewiesenen Anwohner- bzw. Beschäftigtenstellplätzen einstellen:

- [Nr.1] Straßenraum Poststraße West (20 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 6,1 Stunden
- [Nr.3] Parkplatz am Bahnhof (5 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 7,4 Stunden
- [Nr.4] EVO-Kundenparkplatz (11 Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 7,4 Stunden
- [Nr.5] Deutsche Bahn Kundenparkplatz (14 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 8,3 Stunden
- [Nr.18] Fa. Haver & Boecker (90 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 6,2 Stunden
- [Nr.54] Parkplatz Oberärzte (6 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 8,0 Stunden
- [Nr.57] Wilhelmstraße Anwohner (20 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 6,6 Stunden
- [Nr.70] Parkplatz Fa. Schwarze Paulsburg (23 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 6,0 Stunden
- [Nr.85] Parkplatz Poststraße/Wallstraße (12 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 8,0 Stunden
- [Nr.91] Parkplatz hinter dem Rathaus (30 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 6,5 Stunden
- [Nr.105] Parkplatz Vanity (2 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 10,0 Stunden
- [Nr.110] Parkplatz Fa. Schwarze I (13 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 7,3 Stunden
- [Nr.111] Parkplatz Fa. Schwarze II (9 nicht bewirtschaftete Stellplätze)
 - mittlere Parkdauer 7,6 Stunden

Nr.	Mittlere Parkdauer	Nr.	Mittlere Parkdauer	Nr.	Mittlere Parkdauer	Nr.	Mittlere Parkdauer
[1]	6,1	[30]	4,2	[59]	5,1	[88]	3,0
[2]	5,8	[31]	3,4	[60]	3,9	[89]	2,4
[3]	7,4	[32]	-	[61]	1,3	[90]	2,1
[4]	6,0	[33]	1,5	[62]	1,7	[91]	6,5
[5]	8,3	[34]	2,5	[63]	1,1	[92]	1,6
[6]	2,7	[35]	3,2	[64]	2,5	[93]	1,5
[7]	1,2	[36]	1,3	[65]	2,2	[94]	1,4
[8]	1,1	[37]	1,2	[66]	4,3	[95]	3,8
[9]	2,4	[38]	2,5	[67]		[96]	2,2
[10]	1,5	[39]	1,1	[68]	3,7	[97]	2,1
[11]	2,4	[40]	3,6	[69]		[98]	1,5
[12]	2,1	[41]		[70]	6,0	[99]	5,5
[13]	2,2	[42]	4,6	[71]	2,9	[100]	3,6
[14]	3,6	[43]	1,5	[72]	1,8	[101]	5,3
[15]	3,4	[44]	4,3	[73]	4,1	[102]	2,4
[16]	2,8	[45]		[74]	1,9	[103]	4,0
[17]	-	[46]	2,7	[75]	1,5	[104]	2,5
[18]	6,2	[47]	2,6	[76]	2,0	[105]	10,0
[19]	-	[48]	3,4	[77]	3,2	[106]	2,6
[20]	2,3	[49]	1,6	[78]	1,6	[107]	4,6
[21]	2,9	[50]	5,6	[79]	3,7	[108]	3,8
[22]	1,7	[51]	1,9	[80]	3,9	[109]	2,5
[23]	3,6	[52]	3,1	[81]	1,5	[110]	7,3
[24]	-	[53]	2,1	[82]	4,9	[111]	7,6
[25]	1,7	[54]	8,0	[83]	4,9	[112]	5,2
[26]	3,8	[55]	3,7	[84]	3,0	[113]	2,1
[27]	3,4	[56]	5,6	[85]	8,0	[114]	5,2
[28]	4,5	[57]	6,6	[86]	-	[115]	2,4
[29]	2,3	[58]	-	[87]	3,4	[116]	1,9

Tabelle 8: Mittlere Parkdauer [h] in den einzelnen Parkbereichen an einem Normalwerktag

Die Zusammenstellung in der Tabelle 8 zeigt, dass bereits auf der Basis von mittleren Parkdauern auf den Stellplatzanlagen mit einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer von 0,5 bzw. 2 Stunden durch Parkscheibenregelung die bestehenden Vorgaben zum Teil überschritten werden. Überschreitungen ergeben sich auf folgenden Parkierungsanlagen:

- [20] Parkstreifen Lehmwall mit 15 Stellplätzen bei 2,3 Stunden
- [29] Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte I mit 11 Stellplätzen bei 2,3 Stunden,
- [52] Parkplatz Krankenhaus mit 65 Stellplätzen bei 3,1 Stunden
- [53] Parkstreifen Geiststraße Süd mit 27 Stellplätzen bei 2,1 Stunden
- [89] Parkstreifen Poststraße Ost mit 3 Stellplätzen bei 2,4 Stunden
- [90] Parkplatz Alte Post mit 32 Stellplätzen bei 2,1 Stunden
- [95] Parkstreifen Bernhard-Raestrup-Platz mit 7 Stellplätzen bei 3,8 Stunden
- [96] Parkstreifen Bahnhofstraße mit 26 Stellplätzen bei 2,2 Stunden
- [97] Parkstreifen Ruggestraße Mitte mit 22 Stellplätzen bei 2,1 Stunden
- [102] Parkstreifen St.Johannes mit 6 Stellplätzen bei 2,4 Stunden
- [113] Parkstreifen Trippenhof mit 7 Stellplätzen bei 2,1 Stunden

Die Angabe von mittleren Parkdauern liefert bereits einen ersten Hinweis auf die teilweise Missachtung der bestehenden Bewirtschaftungsvorgaben und weist in vielen Fällen geringe Überschreitungen der zugelassenen Parkdauer auf. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen zur Parkscheibenbenutzung ist aber in den Fällen, in denen die mittlere Parkdauer bei 2,5 Stunden oder mehr Stunden liegt, dies ein eindeutiger Hinweis dafür, dass die Parkscheibenregelung missachtet wird.

Aus den detaillierten Darstellungen der Parkdauerverteilung für einen Normalwerktag in den Anlagenblättern geht hervor, auf den zuvor genannten Parkbereichen der Anteil der Fahrzeuge, die weniger als 1 Stunde geparkt haben zum Teil deutlich über 50% beträgt. Es zeigt sich aber auch, dass einzelne Stellplätze dauerhaft bis zu 8 Stunden und mehr belegt werden. Dieser Effekt ist besonders kritisch zu bewerten, da durch die zentrale Lage dieser Stellplatzbereiche zur Innenstadt und zum Markt besonders attraktive Kundenstellplätze zum Teil von Dauerparkern belegt werden.

3.4 STELLPLATZKATEGORIEN

Neben den zuvor dargestellten Erkenntnissen entsprechender Einzelbetrachtungen der insgesamt 116 definierten Stellplatzbereiche wurde auch eine zusammenfassende Betrachtung bestimmter Stellplatzkategorien vorgenommen. Dies wird als notwendig erachtet, da in den vorherigen Darstellungen die Ausprägungen innerhalb der einzelnen Stellplatzbereiche vielfach derart gering ausfallen, dass keine gesicherten Erkenntnisse abgeleitet werden können. Für eine zusammenfassende Bewertung des bestehenden Stellplatzangebotes in der Stadt Oelde werden die im Abschnitt 3.1 definierten Kategorien zugrunde gelegt:

- Zeitliche Bewirtschaftung durch Parkscheibenregelung am Straßenrand
- Zeitliche Bewirtschaftung durch Parkscheibenregelung auf Parkplätzen
- Preisliche Bewirtschaftung durch Erheben von Parkgebühren
- Nicht bewirtschaftete, öffentliche Stellplätze
- Kundenparkplätze
- Private Stellplätze (Beschäftigte)
- Private Stellplätze (Anwohner)

Stellplatzkategorie	Mittlere Parkdauer	Mittlerer Umschlag	Mittlere Auslastung
Parkscheibenregelung am Straßenrand	1,8 h	4,4	46%
Parkscheibenregelung 2,0 h auf Parkplätzen	1,8 h	5,2	55%
Parkscheibenregelung 0,5 h auf Stellplatzanlagen	1,1 h	8,3	56%
Preisliche Bewirtschaftung durch Parkgebühren	2,1 h	3,2	40%
Nicht bewirtschaftete, öffentliche Stellplätze	3,8 h	2,2	49%
Kundenparkplätze	3,7 h	2,1	44%
Private Stellplätze (Beschäftigte)	4,9 h	2,2	49%
Private Stellplätze (Anwohner)	3,9 h	1,8	41%

Tabelle 9: Kenngrößen der Parkraumbelastung unterschiedlicher Stellplatzkategorien

Mit den Ergebnissen der Tabelle 9 können somit folgende Gesamtbewertungen und Schlussfolgerungen getroffen werden:

- Die zeitliche Beschränkung der Parkdauer mit Hilfe einer Parkscheibenregelung wirkt sich auf den Stellplätzen am Straßenrand und auf Stellplatzanlagen gleichermaßen positiv aus. Die Höchstdauer von 2 Stunden wird bei einer mittleren Parkdauer nicht überschritten. Die Umschlagshäufigkeit und auch die mittlere Auslastung fallen auf zusammenhängenden Parkplätzen größer aus als auf Stellplätzen am Straßenrand.

- Die Parkdauer ist auf den Stellplätzen mit einer preislichen Bewirtschaftung im Mittel leicht erhöht gegenüber den nur zeitlich beschränkten Parkbereichen. Diese Stellplätze weisen jedoch eine geringere Umschlagshäufigkeit sowie eine niedrigere Auslastung auf. Daraus lässt sich ableiten, dass die Parkraumbenutzer im Innenstadtbereich von Oelde dazu tendieren, zunächst die kostenfreien Parkplätze anzufahren.
- Auf den nicht bewirtschafteten, öffentlichen Parkbereichen wird im Vergleich zu den bewirtschafteten Bereichen im Schnitt doppelt so lange geparkt, bei gleichzeitig weniger als nur halb so hohen Wechselvorgängen. Dies ist als eindeutiger Hinweis anzusehen, dass in diesen Bereichen erhebliche Anteile von Dauerparkern (> 6 h Aufenthalt), zumindest jedoch von Mittelparkern (2 bis 6 h Aufenthalt) auftreten.
- Auf den Kundenparkplätzen ergeben sich vergleichbare Kenngrößen der Parkraumbelastung wie auf den nicht bewirtschafteten, öffentlichen Parkbereichen.
- Die privaten Stellplatzbereiche unterscheiden sich von den übrigen Kategorien durch deutlich höhere Parkdauern und geringere Umschlagshäufigkeiten gegenüber den bewirtschafteten Stellplätzen. Die Umschlagshäufigkeiten zwischen privaten Stellplätzen und nicht bewirtschafteten Stellplätzen sowie Kundenparkplätzen wiesen keine signifikanten Unterschiede auf.
- Grundsätzlich können mit einer Bewirtschaftung die höchsten Umschlagshäufigkeiten erreicht werden.

3.5 VERGLEICHENDE GEGENÜBERSTELLUNG 1996 - 2008

Im Jahr 1996 wurde bereits eine Parkraumerhebung im Innenstadtbereich von Oelde durchgeführt. In dieser Untersuchung wurden insgesamt 2.047 Stellplätze auf 112 Einzelanlagen betrachtet. Der räumliche Umfang des Untersuchungsraumes aus den Jahren 1996 und 2008 ist nahezu identisch.

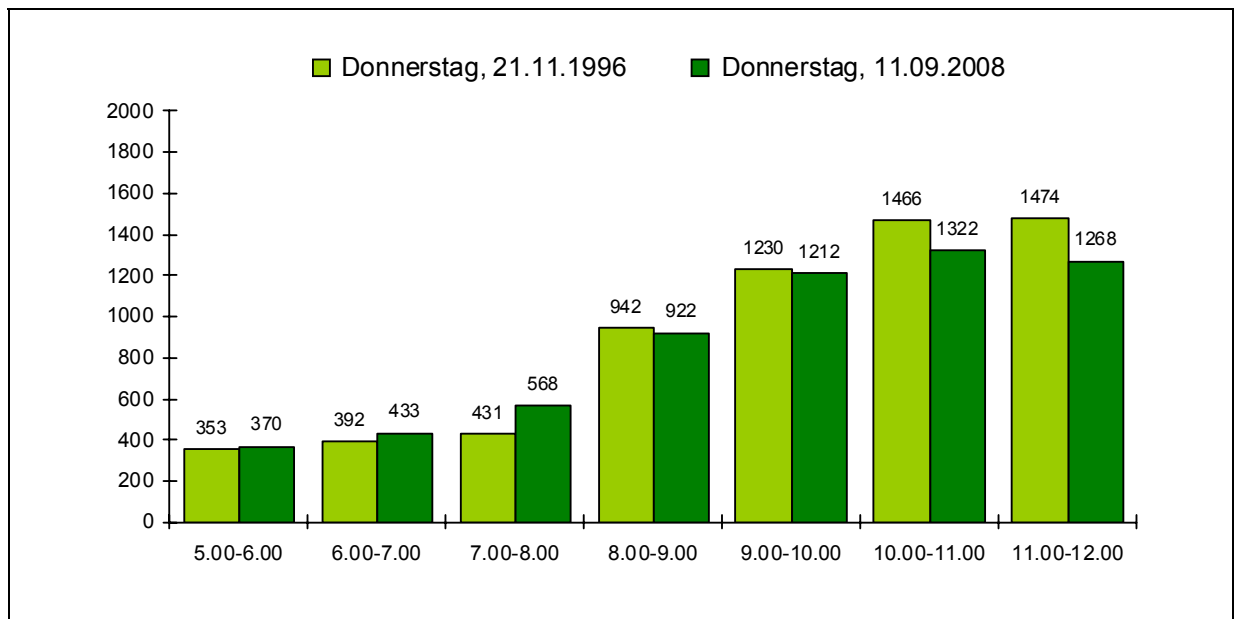


Abbildung 6: Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet in den Vormittagsstunden eines **Normalwerktages** in den Jahren 1996 und 2008

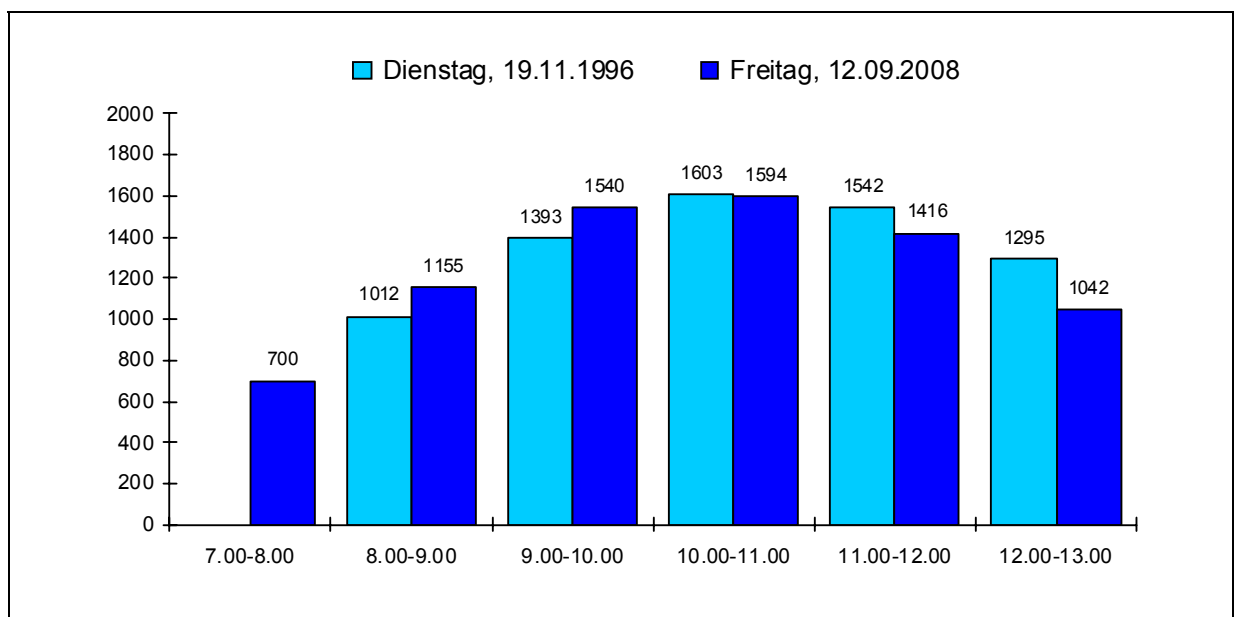


Abbildung 7: Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet in den Vormittagsstunden eines **Markttages** in den Jahren 1996 und 2008

Die vergleichende Gegenüberstellung der Parkraumbelegung in der Abbildung 6 verdeutlicht, dass die Stellplatznachfrage an einem Normalwerktag eine rückläufige Tendenz aufweist. In der Vormittagsspitzenstunde eines Normalwerktages (in beiden Erhebungen jeweils ein Donnerstag) zeigt sich ein Rückgang um 144 Fahrzeuge. Mögliche Ursachen sind in der Schließung des Kaufhaus Oelde Mitte (KOM) begründet und ggfs. jahreszeitlich bedingt aufgrund der Erhebungen im September im Jahr 2008 und im November 1996.

Demgegenüber weist der Vergleich der Markttage in der Abbildung 7 eine deutliche höhere Auslastung der Stellplatznachfrage gegenüber Normalwerktagen auf. Die absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge in der Vormittagsspitzenstunde zwischen 10.00 und 11.00 Uhr ist mit 1.603 Fahrzeugen aus dem Jahr 1996 und 1.594 Fahrzeugen im Jahr 2008 nahezu identisch.

Es wird somit noch einmal bestätigt, dass die hohe Stellplatznachfrage an Markttagen keineswegs ein Zufallsereignis aufgrund besonders günstiger Faktoren (z.B. Witterung) ist, sondern als fester Bestandteil der Attraktivität der Innenstadt von Oelde regelmäßig in Erscheinung tritt.

3.6 ZWISCHENFAZIT

Für die Bewertung der Parkraumsituation im Innenstadtbereich der Stadt Oelde ist die Nachfrage im Einkaufs- und Besorgungsverkehr als ausschlaggebendes Kriterium anzusehen. Hierbei stellt die Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplätze in der Spitzenstunde am Vormittag die zentrale Schlüsselgröße dar.

Für das Untersuchungsgebiet wurde eine Gesamtzahl von 2.051 Stellplätzen aufgeteilt in 116 Einzelbereiche zugrunde gelegt. Dies entspricht einer mittleren Größe von ca. 18 Stellplätzen pro Parkierungsanlage. An einem Normalwerktag (Donnerstag, 11. September 2008) tritt die maximale Stellplatznachfrage am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr auf. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 1.322 abgestellte Fahrzeuge erfasst. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 64% aller angebotenen Stellplätze. Im Vergleich zu einem Normalwerktag wurden am Freitag, den 12. September 2008 in allen betrachteten Stundenintervallen am Vormittag jeweils höhere Stellplatzbelegungen ermittelt. Die maximale Stellplatznachfrage wurde im Zeitraum zwischen 10.00 und 11.00 Uhr festgestellt mit insgesamt 1.594 Fahrzeugen. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 78% aller angebotenen Stellplätze.

Bei einer Ersteinschätzung der Stellplatzsituation könnte man demzufolge bei einer Gesamtbetrachtung aller angebotenen Stellplätze im Untersuchungsgebiet zu den Spitzenstunden am Morgen eine theoretische Stellplatzreserve von ca. 36% an Normalwerktagen (ca. 740 Stellplätze) und ca. 22% an Markttagen (ca. 450 Stellplätze) ableiten. Es muss jedoch beachtet werden, dass nicht alle Stellplätze uneingeschränkt für alle Nutzergruppen zur Verfügung stehen, sondern Teilbereiche ausschließlich den Anwohnern zur Verfügung stehen oder separat als Kunden- bzw. Firmenstellplätze ausgewiesen sind. Die detaillierte Zusammenfassung der verkehrlichen Kenngrößen in den einzelnen Parkbereichen in der Tabelle 10 verdeutlicht die sehr stark unterschiedlich ausgeprägte Auslastung der Einzelanlagen sowohl an Normalwerktagen als auch in der unmittelbaren Gegenüberstellung zu einer erhöhten Nachfrage zu Zeiten des Wochenmarktes.

Für das Untersuchungsgebiet der Innenstadt von Oelde können insgesamt folgende Bewertungen der bestehenden Situation getroffen werden.

- Die Parkraumsituation ist an Normalwerktagen insgesamt als absolut stabil anzusehen. Auf zahlreichen innenstadtnahen Parkplätzen stehen zu jeder Tageszeit freie Stellplätze zur Verfügung.
- An Markttagen ist eine signifikant erhöhte Stellplatznachfrage zu verzeichnen. Auch wenn in Einzelbereichen geringe Kapazitätsreserven zu verzeichnen sind, wird die aus Kundensicht effektiv nutzbare Gesamtkapazität des Stellplatzangebots in der Gesamtbetrachtung zwar nicht ganz erreicht. In einzelnen und aus Kundensicht offenbar besonders attraktiven Parkierungsanlagen ergeben sich allerdings Überlastungen.
- In der Gegenüberstellung zu den Erhebungsergebnissen aus dem Jahr 1996 haben sich keine Veränderungen der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung in der Vormittagsspitzenstunde zwischen 10.00 und 11.00 Uhr an einem Markttag ergeben.

- Die hohe Stellplatznachfrage an Markttagen ist keineswegs ein Zufallsereignis aufgrund besonders günstiger Faktoren (z.B. Witterung), sondern tritt als fester Bestandteil der Attraktivität der Innenstadt von Oelde regelmäßig in Erscheinung.
- Die Akzeptanz kostenpflichtiger Stellplätze ist in der Stadt Oelde als relativ gering einzustufen. Kostenpflichtige Stellplätze weisen an Normalwerktagen eine mittlere Auslastung auf. Lediglich an Markttagen sind auch diese Stellplätze vollständig ausgelastet.
- Grundsätzlich können mit einer Bewirtschaftung die höchsten Umschlagshäufigkeiten erreicht werden.
- Auf zahlreichen Stellplatzanlagen mit einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer durch Parkscheibenregelung werden die bestehenden Vorgaben von maximal 0,5 h bzw. 2 h missachtet.
- 84% der betrachteten Stellplatzanlagen sind durch mehr oder weniger stark ausgeprägte Dauerparkeranteile gekennzeichnet. Auf lediglich 18 von 116 Stellplatzanlagen wurden keine Dauerparker mit Aufenthaltszeiten von 6 Stunden und mehr erhoben.
- An Markttagen werden zu Spitzenzeiten auch längere Fußwege akzeptiert. Durch Beobachtungen wurden beispielsweise zahlreiche Marktbesucher auf dem Parkplatz Krankenhaus [Nr.52] und im südlichen Abschnitt der Geiststraße [Nr.53] registriert.
- Demgegenüber ist auf dem Parkplatz Krankenhaus an der Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46] trotz ungefähr vergleichbarer Fußwegentfernung zur Fußgängerzone keine höhere Frequentierung gegenüber Normalwerktagen zu verzeichnen. Durch die Konrad-Adenauer-Allee wird offenbar eine hohe Trennwirkung hervorgerufen.
- Die durch Beschilderung gekennzeichneten Stellplätze für Anwohner und Firmen werden in der Regel nicht durch Kundenverkehre der Innenstadt fremdgenutzt.
- Die separat ausgewiesenen Behindertenstellplätze werden zu Spitzenzeiten der Stellplatznachfrage an Markttagen nicht vollständig belegt. Das Angebot an Behindertenstellplätzen ist somit als angemessen zu bezeichnen.

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Normalwerktag			Markttag Auslastung Spitzenstunde [%]
			Mittlere Parkdauer [h]	Wechsel pro Stellplatz	Auslastung Spitzenstunde [%]	
1	20	Öffentlich	6,1	1,4	85	80
2	30	Firmen	5,8	0,9	70	77
3	5	Öffentlich	7,4	1,4	100	100
4	11	Kunden	6,0	1,3	109	118
5	14	Kunden	8,3	1,3	79	100
6	37	Kunden	2,7	1,2	38	65
7	5	Öffentlich	1,2	5,2	80	100
8	8	Öffentlich	1,1	8,3	100	113
9	16	Kunden	2,4	2,6	75	88
10	15	Öffentlich	1,5	5,4	100	93
11	84	Kunden	2,4	2,7	80	92
12	62	Kunden	2,1	1,3	34	42
13	65	Kunden	2,2	0,8	52	55
14	8	Kunden	3,6	2,0	88	50
15	9	Kunden	3,4	1,8	56	44
16	8	Öffentlich	2,8	0,8	38	50
17	50	Firmen	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
18	90	Firmen	6,2	1,6	110	107
19		Firmen	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
20	15	Öffentlich	2,3	3,3	73	100
21	3	Öffentlich	2,9	3,3	100	100
22	14	Öffentlich	1,7	5,3	80	100
23	12	Anwohner	3,6	2,2	75	92
24	25	Firmen	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
25	80	Öffentlich	1,7	3,7	56	116
26	9	Öffentlich	3,8	2,7	100	122
27	11	Firmen	3,4	1,3	55	109
28	15	Anwohner	4,5	2,1	87	113
29	11	Öffentlich	2,3	3,6	91	100
30	12	Anwohner	4,2	1,2	50	58
31	14	Firmen	3,4	0,9	50	114
32	7	Kunden	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
33	19	Öffentlich	1,5	0,9	21	90
34	15	Kunden	2,5	2,3	67	80

Tabelle 10a: Übersicht der Parkraumkenngrößen für alle Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Normalwerktag			Markttag Auslastung Spitzenstunde [%]
			Mittlere Parkdauer [h]	Wechsel pro Stellplatz	Auslastung Spitzenstunde [%]	
35	10	Firmen	3,2	1,4	50	60
36	6	Öffentlich	1,3	6,2	83	83
37	25	Öffentlich	1,2	1,8	28	84
38	26	Kunden	2,5	2,2	73	100
39	34	Kunden	1,1	0,9	15	100
40/41	19	Anwohner	3,6	1,8	42	42
42	31	Kunden	4,6	1,8	84	100
43	20	Öffentlich	1,5	5,0	70	95
44/45	22	Öffentlich	4,3	2,0	86	100
46	38	Öffentlich	2,7	1,3	26	26
47	36	Öffentlich	2,6	5,0	106	106
48	9	Anwohner	3,4	1,3	67	67
49	6	Öffentlich	1,6	6,5	100	100
50	5	Firmen	5,6	1,0	60	60
51	12	Firmen	1,9	3,9	58	67
52	65	Öffentlich	3,1	3,8	97	97
53	27	Öffentlich	2,1	3,5	52	81
54	6	Firmen	8,0	1,0	100	100
55	24	Firmen	3,7	1,6	71	46
56	13	Anwohner	5,6	1,4	46	46
57	20	Anwohner	6,6	1,2	70	65
58	7	Firmen	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
59	19	Anwohner	5,1	1,8	79	68
60	7	Anwohner	3,9	2,6	86	86
61	9	Öffentlich	1,3	6,1	89	89
62	7	Firmen	1,7	7,0	71	86
63	9	Öffentlich	1,1	8,1	100	100
64	22	Kunden	2,5	3,1	100	105
65	11	Firmen	2,2	3,9	109	100
66/67	27	Firmen/Öffentlich	4,3	2,4	81	69
68/69	11	Öffentlich	3,7	2,0	91	100
70	23	Firmen	6,0	1,5	87	104
71	8	Firmen	2,9	1,8	50	75
72	30	Öffentlich	1,8	4,4	90	100

Tabelle 10b: Übersicht der Parkraumkenngrößen für alle Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Normalwerktag			Markttag Auslastung Spitzenstunde [%]
			Mittlere Parkdauer [h]	Wechsel pro Stellplatz	Auslastung Spitzenstunde [%]	
73	8	Firmen	4,1	1,3	75	113
74	13	Öffentlich	1,9	6,9	108	123
75	16	Öffentlich	1,5	3,3	50	81
76	3	Kunden	2,0	2,3	67	100
77	19	Kunden	3,2	3,7	100	100
78	15	Kunden	1,6	4,9	93	107
79	17	Anwohner	3,7	2,6	94	88
80	23	Firmen	3,9	2,1	48	74
81	12	Öffentlich	1,5	4,8	75	108
82	17	Öffentlich	4,9	2,0	106	106
83	10	Öffentlich	4,9	1,3	100	100
84	12	Öffentlich	3,0	0,7	25	33
85	12	Öffentlich	8,0	0,7	58	75
86	19	Firmen	Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung			
87	16	Anwohner	3,4	2,6	56	63
88	20	Kunden	3,0	3,4	60	75
89	3	Öffentlich	2,4	2,7	67	67
90	32	Öffentlich	2,1	4,6	114	111
91	30	Firmen	6,5	1,5	103	100
92	3	Firmen	1,6	2,7	33	100
93	18	Öffentlich	1,5	2,3	24	89
94	25	Öffentlich	1,4	4,1	68	96
95	7	Öffentlich	3,8	1,4	100	86
96	26	Öffentlich	2,2	5,6	85	92
97	22	Öffentlich	2,1	4,6	91	91
98	9	Öffentlich	1,5	6,1	89	89
99	3	Öffentlich	5,5	2,0	133	133
100	35	Kunden	3,6	1,6	63	77
101	18	Firmen	5,3	1,8	94	100
102	6	Öffentlich	2,4	6,3	83	83
103	16	Kunden	4,0	1,6	63	88
104	6	Kunden	2,5	1,7	50	50
105	2	Kunden	10,0	0,5	50	50
106	7	Kunden	2,6	1,0	40	100

Tabelle 10c: Übersicht der Parkraumkenngrößen für alle Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Normalwerktag			Markttag Auslastung Spitzenstunde [%]
			Mittlere Parkdauer [h]	Wechsel pro Stellplatz	Auslastung Spitzenstunde [%]	
107	16	Kunden	4,6	1,6	75	75
108	15	Kunden	3,8	2,8	87	87
109	11	Kunden	2,5	4,1	118	127
110	13	Firmen	7,3	1,2	100	123
111	9	Firmen	7,6	0,9	67	56
112	17	Öffentlich	5,2	1,5	94	94
113	7	Öffentlich	2,1	4,6	100	100
114	9	Kunden	5,2	2,4	122	100
115	6	Öffentlich	2,4	0,8	33	83
116	5	Öffentlich	1,9	1,6	80	100

Tabelle 10d: Übersicht der Parkraumkenngrößen für alle Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet

4. BILANZ DER EFFEKTIV NUTZBAREN STELLPLÄTZE

In Anbetracht dessen, dass nicht alle Stellplätze für Kunden und Besucher der Innenstadt uneingeschränkt genutzt werden können, sondern Teilbereiche ausschließlich den Anwohnern zur Verfügung stehen oder separat als Firmenstellplätze ausgewiesen sind, werden die effektiv nutzbaren und zugleich öffentlich zugänglichen Stellplätze detailliert betrachtet. Die zusammenfassende und übersichtliche Darstellung der Maximalauslastungen in den Vormittagsstunden sowie die daraus resultierenden Stellplatzreserven als Absolutwerte für die nachfolgende beschriebenen Einzelanlagen ist in der Tabelle 11 aufgeführt.

4.1 KENNGRÖSSEN IN DEN EINZELANLAGEN

Straßenraum Poststraße West [Nr.1]

Die 20 Stellplätze im Straßenraum am westlichen Ende der Poststraße werden überwiegend von Dauerparkern genutzt. 38% der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz länger als 8 Stunden, die mittlere Parkdauer beträgt 6,1 Stunden. Der Umschlag der Stellplätze beträgt 1,4 am Normalwerktag. Eine Parkdauerrestriktion ist nicht gegeben. Die Auslastungsspitze wird am Normalwerktag mit 85% um 8.00 Uhr erreicht, von 9.00 bis 15.00 Uhr liegt die Belegung bei ca. 75%. Gegen 19.00 Uhr stellt sich die geringste Belegung mit 25% ein.

Auswirkungen des Markttages in Form einer stärkeren Stellplatzauslastung wurden nicht festgestellt. Die Auslastung am Markttag erreicht nicht das Niveau eines Normalwerktages.

- ⇒ Die Anzahl der Dauerparker lässt in diesem Bereich auf Anwohner und Beschäftigte schließen, aber auch Bahnkunden (Pendler) nutzen den Straßenraum zum Parken. Die Kurzparker sind vor allem Besucher der Anwohner.

Parkplatz am Bahnhof [Nr.3]

Die 5 Stellplätze werden überwiegend von Dauerparkern genutzt. An den Zähltagen wurden keine Kurzparker gezählt. Die mittlere Parkdauer beträgt 7,4 Stunden mit lediglich 1,4 Stellplatzwechsel, 14% der parkenden Kfz belegten ihren Stellplatz 4 Stunden, 57% parkten 8 Stunden und länger. In der Zeit von 6.00 bis 12.00 Uhr war der Parkplatz am Normalwerktag zu 100% ausgelastet, nachmittags wurde eine Auslastung von 80% erreicht, am Abend leert sich der Parkplatz bis zu einer Auslastung von 20%.

Am Markttag ist der Parkplatz vormittags ebenfalls zu 100% ausgelastet und bietet keine Stellplatzreserven.

- ⇒ Aufgrund der Parkdauer und geringen Stellplatzwechsel parken offenbar überwiegend Beschäftigte, bzw. Kunden der Deutschen Bahn auf diesem Parkplatz.

EVO Kundenparkplatz [Nr.4]

Die 11 Stellplätze werden überwiegend von Langzeitparkern belegt. Am Normalwerktag wurde eine mittlere Parkdauer von 6 Stunden bei 1,3 Stellplatzwechsel festgestellt, 38% der parkenden Kfz belegten den Stellplatz bis maximal 2 Stunden; 50% der Kunden parkten jedoch 8 Stunden und länger. Die Auslastung übersteigt vor allem in den Vormittagsstunden die Kapazitätsgrenze. Erst ab 16 Uhr leert sich der Parkplatz spürbar und weist Reserven auf.

Am Marktag wurde die Kapazitätsgrenze noch deutlicher überschritten, allerdings lässt sich die Auslastung aufgrund der räumlichen Distanz zum Marktgebiet nicht zwingend auf eine gestiegene Nachfrage von Marktbesuchern zurückführen.

- ⇒ Die ermittelte Anzahl der Dauerparker weist darauf hin, dass der Parkplatz vor allem von den Beschäftigten der EVO genutzt wird, eine kleine Anzahl an EVO Kunden stellt die Gruppe der Kurzparker dar.

Deutsche Bahn Kundenparkplatz [Nr.5]

Der Kundenparkplatz der Deutschen Bahn mit seinen 14 Stellplätzen zwischen den Bahnanlagen und dem Parkplatz der Sparkasse nutzen vor allem Langzeitparker. 94% der parkenden Kfz belegen Ihren Stellplatz 7 Stunden und länger mit einer mittleren Parkdauer von 8,3 Stunden am Normalwerktag. Zwischen 8.00 und 13.00 Uhr ist der Parkplatz zu 79% ausgelastet, ab 14.00 Uhr nimmt die Belegung stetig ab.

Am Marktag ist der Parkplatz vormittags zu 100% ausgelastet, allerdings lässt sich die Auslastung aufgrund der räumlichen Distanz zum Marktgebiet nicht zwingend auf eine gestiegene Nachfrage von Marktbesuchern zurückführen.

- ⇒ Der Kundenparkplatz wird offenbar überwiegend von Beschäftigten aber auch von Bahnkunden genutzt.

Sparkasse Kundenparkplatz [Nr.6]

Der Kundenparkplatz der Sparkasse mit 37 Stellplätzen wird überwiegend von Kurzparkern genutzt. 79% der parkenden Kfz belegen Ihren Stellplatz maximal 2 Stunden. Darüber hinaus ergibt sich ein Anteil von 17% an Dauerparkern (> 8h Parkdauer). Die maximale Auslastung liegt am Normalwerktag bei 38%.

Am Marktag ist der Parkplatz vormittags mit 65% deutlich stärker ausgelastet, allerdings lässt sich die Auslastung aufgrund der räumlichen Distanz zum Marktgebiet nicht zwingend auf eine gestiegene Nachfrage von Marktbesuchern zurückführen.

- ⇒ Der Kundenparkplatz wird offenbar überwiegend von Kunden und Beschäftigten der Sparkasse genutzt.

Straßenraum Sparkasse (Poststraße) [Nr.7]

Der Parkstreifen an der Poststraße vor der Sparkasse bietet 5 Stellplätze an, die ausschließlich von

Kurzparkern genutzt werden. Eine Parkscheibenregelung als restriktive Maßnahme begrenzt das Parken auf 2 Stunden. 77% der Kfz parken maximal eine Stunde, 23% bis zwei Stunden. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,2 Stunden. Am Normalwerktag fanden 5,2 Stellplatzwechsel statt. Die Vormittagsspitze wird um 10.00 Uhr mit 80% Auslastung erreicht, nachmittags um 15.00 und um 17.00 Uhr ist der Parkstreifen zu 100% belegt.

Am Markttag beträgt die Auslastung zwischen 8.00 und 11.00 Uhr im Mittel 80%, um 11 Uhr ist der Parkstreifen vollständig ausgelastet. Reserven für eine Parkraumoptimierung sind nicht gegeben.

⇒ Die Stellplätze werden vor allem von dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt. Die Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden wurde am Erhebungstag konsequent eingehalten.

Parkstreifen Am Bahnhof [Nr.8]

Der Parkstreifen vor dem Bahnhof weist 8 Stellplätze an. Als restriktive Maßnahme wird eine halbstündige Parkscheibenregelung eingesetzt. Am Normalwerktag wurde eine mittlere Parkdauer von 1,1 Stunden mit 8,3 Stellplatzwechsel festgestellt. 94% der parkenden Kfz belegten den Stellplatz maximal eine Stunde lang. Eine vollständige Auslastung wird vor allem in den Morgenstunden zwischen 8.00 und 10.00 Uhr sowie am Nachmittag gegen 17.00 Uhr erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht; die Auslastungsspitze mit 113% ist zwischen 9.00 und 10.00 Uhr erreicht. Stellplatzreserven sind nicht mehr vorhanden.

⇒ Vor allem „Kiss & Ride“ - Parkverkehr nutzt diesen Parkstreifen, vereinzelt parken aber auch Kunden der gegenüberliegenden Einzelhandelsgeschäfte. Die halbstündige Parkdauer wird nur von wenigen Pkw überschritten. Vor allem im Osten der Bahnhofsstraße in Höhe der Warendorferstraße traten längere Parkvorgänge auf. Im Bereich des Bahnhofs konnte ein häufiger Stellplatzwechsel festgestellt werden.

Kundenparkplatz Bürobedarf Bahnhofstraße 30 [Nr.9]

Der Parkplatz des Bürobedarfgeschäfts mit 16 Stellplätzen ist für Kunden vorgesehen. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,4 Stunden bei 2,6 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. 62% der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz bis zu einer Stunde. Die 16 Stellplätze sind am Normalwerktag maximal zu 75% ausgelastet, die Auslastungsspitze ist vormittags gegen 9.00 Uhr erreicht. Die Nachmittagsspitze mit einer Auslastung von 56% ist zwischen 14.00 und 16.00 Uhr erreicht.

Am Markttag ist eine leicht erhöhte Auslastung festzustellen, sie steigt auf 88% gegen 10.00 Uhr am Vormittag. Potential für eine Parkraumoptimierung ist nicht gegeben, da es sich um einen Privatparkplatz handelt.

⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern lässt darauf schließen, dass vor allem Kunden den Parkplatz nutzen. Aber auch Beschäftigte und Anwohner nutzen den Stellplatz. Die insgesamt hohe Auslastung am Markttag und der hohe Anteil von Kurzparkern lässt auf allgemeinen Einkaufsverkehr schließen und verdeutlicht die große Nachfrage nach Stellplätzen in diesem Bereich der Innenstadt von Oelde.

Parkstreifen IPEK-Lebensmittel [Nr.10]

Der Parkstreifen vor dem IPEK-Lebensmittelmarkt weist 15 Stellplätze auf, deren Parkdauer auf 2 Stunden durch eine Parkscheibenregelung begrenzt ist. Am Normalwerktag beträgt die mittlere Parkdauer 1,5 Stunden bei 5,4 Stellplatzwechseln. 69% der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz maximal eine Stunde lang, 6% der Kfz parken länger als 4 Stunden. In den Vormittagsstunden bietet der Parkstreifen keine Reserven und ist zwischen 8.00 und 11.00 Uhr nahezu vollständig belegt. Die Nachmittagsspitze liegt bei 73%.

Gegenüber dem Normalwerktag ist am Marktag keine Erhöhung festzustellen. Reserven ergeben sich nicht; die Auslastung liegt zwischen 8 und 12.00 Uhr durchgehend bei 80% und mehr.

- ⇒ Die konstant hohe Auslastung zeigt, dass die Stellplätze überwiegend von Kunden des Supermarktes und des Ärztehauses genutzt werden. Die punktuellen Überlastungen mit teilweise illegal abgestellten Fahrzeugen zeigen, dass überwiegend Besorgungen erledigt werden und außerdem ein großer Parkdruck auf diesem Bereich liegt.

Parkplatz IPEK-Lebensmittel [Nr.11]

Die 84 Stellplätze des Parkplatzes hinter dem IPEK-Lebensmittelmarkt werden mit 74% überwiegend von Kurzparkern bis zu 2 Stunden Aufenthalt belegt. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,4 Stunden, es finden 2,7 Stellplatzwechsel am Normalwerktag pro Stellplatz statt. Die Vormittagsspitze beträgt gegen 11.00 Uhr 80%, mittags geht die Auslastung auf 35% deutlich zurück, nachmittags steigt sie auf maximal 60% an.

Die Auslastung am Marktag steigt auf 92% um 11 Uhr an. Sowohl am Normalwerktag, als auch am Marktag bietet der Parkplatz keine Reserven.

- ⇒ Der Parkplatz wird von Kunden und Besuchern des Ärztehauses, aber auch von Beschäftigten, dem Lieferverkehr und Anwohnern genutzt. Das Auftreten von Dauerparkern wirkt sich in diesem Bereich nicht signifikant nachteilig aus, da zu allen Tageszeiten freie Stellplatzkapazitäten zu verzeichnen sind.

Fitnessstudio [Nr.12]

Die 62 Stellplätze der Parkplatzanlage des Fitnessstudios sind beschränkt und werden erst gegen 8.00 Uhr für die Öffentlichkeit geöffnet. 84% der Stellplätze werden von Kurzzeitparken belegt, die mittlere Parkdauer beträgt 2,1 Stunden. Ein Stellplatz wird im Tagesmittel von 1,3 Kfz am Normalwerktag belegt. Die Spitze der Vormittagsauslastung beträgt 34% gegen 10.00 Uhr, die maximale Auslastung von 40% stellt sich erst gegen 19.00 Uhr ein. In der Mittagszeit gegen 13.00 Uhr sind nur 8% der 62 Stellplätze belegt.

Am Marktag ist die Auslastung mit 42% in der Vormittagsspitze leicht erhöht gegenüber dem Normalwerktag.

- ⇒ Genutzt wird der Stellplatz vor allem von Kunden des Fitnessstudios, offenbar aber auch von Anwohnern und Beschäftigten. Der Parkplatz weist sowohl an Normalwerktagen als auch an Marktagen zu allen Tageszeiten deutliche Stellplatzreserven auf.

Dänisches Bettenlager [Nr.13]

Der Parkplatz des Dänischen Bettenlagers nutzt die gleiche beschränkte Zufahrt wie das Fitnessstudio und verfügt insgesamt über 65 Stellplätze. Die maximale Auslastung am Normalwerktag liegt bei 52% bei einer mittleren Parkdauer von 2,2 Stunden und 0,8 Stellplatzwechseln. 70% der Kfz sind Kurzparker mit maximal 2 Stunden Aufenthalt.

Gegenüber dem Normalwerktag ist die Auslastung am Markttag nur geringfügig größer; zwischen 9.00 und 10.00 Uhr ist die Morgenspitze mit 55% erreicht.

- ⇒ Überwiegend nutzen Kunden und Beschäftigte den Parkplatz. Der Parkplatz ist zu allen Tageszeiten durch deutliche Stellplatzreserven gekennzeichnet. Der hohe Anteil der Kurzparker und die insgesamt geringe Parkdauer zeigen, dass die Stellplätze zum großen Teil vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden. Durch seine Nähe zur Innenstadt besitzt er eine hohe Attraktivität auch für Dauerparker. Daher lässt sich vermuten, dass die Dauerparker überwiegend Beschäftigte sind, die einen innenstadtnahen Stellplatz bevorzugen.

Parkplatz Engelbert-Holterdorf-Straße [Nr.15]

Die 9 Stellplätze des Parkplatzes sind im Mittel 3,4 Stunden bei 1,8 Stellplatzwechseln am Normalwerktag belegt. Die Vormittagsspitze liegt bei 56% Auslastung gegen 11.00 Uhr; die Nachmittagspitze mit 67% Auslastung wird 16.00 und 18.00 Uhr erreicht. 50% der erfassten Kfz sind Kurzparker mit maximal 2 Stunden Parkdauer.

Gegenüber dem Normalwerktag fällt die Auslastung am Markttag geringer aus. Die maximale Belegung wird um 10.00 Uhr mit 44% erreicht. Stellplatzreserven sind somit vorhanden, jedoch aufgrund der geringen Stellplatzanzahl in einer nur geringen absoluten Größenordnung.

- ⇒ Der Parkplatz wird überwiegend von Anwohnern und Beschäftigten genutzt. Hierbei handelt es sich auch um einen Liefersdienst, der immer wieder kurzfristig den Parkplatz nutzt.

Straßenraum Engelbert-Holterdorf-Straße [Nr.16]

Die Auslastung des Straßenraums der Engelbert-Holterdorf-Straße am Normalwerktag ist sehr gering. So ergibt sich in der Vormittagsspitze zwischen 11.00 und 12.00 Uhr nur eine geringe Auslastung von 38% der 8 Stellplätze. Nach 14.00 Uhr wurde keine parkenden Fahrzeuge im Straßenraum der Engelbert-Holterdorf-Straße mehr erfasst.

Die Spitzenbelastung am Markttag lag gegen 10.00 Uhr bei 50%. Die Auslastung war somit leicht erhöht gegenüber dem Normalwerktag.

- ⇒ Der Straßenraum wird überwiegend von Anwohnern genutzt. Potential für eine Parkraumoptimierung im Sinne freier Reserven ist durchaus gegeben, jedoch steht nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung.

Fa. Haver & Boecker ohne Schranke [Nr.18]

Die Stellplatzanlage mit 90 Plätzen wird überwiegend von Beschäftigten der Fa. Haver & Boecker

genutzt. Die Auslastungsspitze wird am Vormittag mit einer Überbelegung von 110% in der Zeit zwischen 8.00 und 10.00 Uhr erreicht. Vollständig ausgelastet ist der Parkplatz zwischen 7.00 und 14.00 Uhr. Aufgrund fehlender Markierungen wird sehr beengt und ungeordnet geparkt. Ab 15.00 Uhr leert sich der Stellplatz signifikant auf 38%. Die Auslastung fällt bis in die Abendstunden stetig weiter. Die mittlere Parkdauer beträgt 6,2 Stunden, ein Stellplatz wird am Normalwerktag im Mittel 1,6-mal gewechselt. Die Anzahl der Kurzparker mit bis zu 2 Stunden Aufenthalt 18%; 63% der Kfz belegen den Stellplätzen 6 Stunden und länger.

Am Markttag war keine Erhöhung der Stellplatzbelegung festzustellen, aufgrund fehlender Reserven ist hier kein Optimierungspotential vorhanden.

- ⇒ Die hohe Parkdauer bei gleichzeitig geringem Umschlag lässt erkennen, dass diese Anlage verstärkt von Beschäftigten frequentiert wird.

Lehmwall (Parkstreifen und Parkplatz) [Nr.20]

Der südliche Parkstreifen der Straße Lehmwall und der Parkplatz des Kinderarztes sind mit einer Parkscheibenregelung versehen, die hier als restriktive Maßnahme das Langzeitparken verhindern soll. Ein Teil der Parkplätze ist als Privatparkplatz ausgewiesen. 58 % der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz bis maximal eine Stunde, insgesamt beträgt der Anteil an Kurzparkern 78%. Die mittlere Parkdauer am Normalwerktag betrug 2,3 Stunden, jeder Stellplatz wurde im Mittel von 3,3 Kfz belegt. Die Morgenspitze weist gegen 10.00 Uhr eine maximale Auslastung von 73% auf. Die Spitzenauslastung stellt sich hier erst am Nachmittag gegen 16.00 Uhr mit 100% ein.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag erhöht, die vollständige Auslastung wird dann bereits gegen 9.00 Uhr erreicht.

- ⇒ Die Stellplätze werden überwiegend von Beschäftigten, Patienten und Anwohnern genutzt. Durch eine Verlagerung der Dauerparker, die dem Berufsverkehr zugerechnet werden können, könnten weitere Stellplätze dem Einkaufsverkehr zugewiesen werden.

Eickhoff [Nr.21]

Die 3 Stellplätze am Eickhoff werden überwiegend von Kurzparkern genutzt. 60% der abgestellten Kfz belegen ihren Stellplatz weniger als 2 Stunden, im Mittel parken die Kfz 2,9 Stunden bei 3,3 Stellplatzwechseln pro Tag. Am Normalwerktag sind die Stellplätze in den Spitzenstunden vor- und nachmittags vollständig belegt.

Am Markttag ist der Parkplatz bereits von morgens bis in die Mittagsstunden dauerhaft vollständig belegt.

- ⇒ Optimierungspotential ist nicht gegeben, da Reserven weder am Normalwerktag, noch am Markttag vorhanden sind. Der Parkplatz wird überwiegend von Anwohnern, aber auch von Beschäftigten und Kunden genutzt. Aufgrund der geringen Anzahl an Stellplätzen ist eine Zuordnung der Nutzergruppen nur schwer möglich. Anwohner belegen vor allem in den Abend- und Morgenstunden den Parkplatz.

Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Nord [Nr.22]

Die 14 Stellplätze des Parkstreifens Konrad-Adenauer-Allee Nord werden zu 84% von Kurzzeitparken belegt. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung verwendet. Die Fahrzeuge werden im Mittel über 1,7 Stunden abgestellt. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag 5,3-mal gewechselt. Die Auslastungsspitzen am Normalwerktag vor- und nachmittags mit mindestens 80 bzw. 90% zeigen, dass kaum Reserven vorhanden sind.

Am Markttag ist der Parkstreifen vormittags zu 100% belegt und bietet somit keine Stellplatzreserven an.

- ⇒ Aufgrund der Nähe zur Ruggestraße und der Innenstadt besitzen diese Stellplätze eine hohe Attraktivität für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr und werden überwiegend von Kunden genutzt.

Parkplatz Carl-Haver-Platz [Nr.25]

Auf dem Carl-Haver-Platz stehen 80 Stellplätze, die als kostenpflichtige Parkplätze ausgewiesen sind, zur Verfügung. Am Normalwerktag ist der Parkplatz vormittags nur zu 56% ausgelastet, nachmittags ist der Parkplatz bis zu 64% belegt. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,7 Stunden pro Kfz, jeder Stellplatz wird im Mittel 3,7-mal gewechselt. Der Parkplatz weist an Normalwerktagen zu allen Tageszeiten freie Kapazitäten auf.

Am Markttag werden die Kapazitätsreserven vollständig aufgebraucht. Die Anlage ist bereits ab 9.00 Uhr überlastet und es wird verkehrswidrig in den Fahrgassen geparkt. Ab ca. 12.00 Uhr hat sich der Parkplatz signifikant geleert und ist nur noch zu 45% ausgelastet.

- ⇒ Die Stellplätze werden vor allem von Kurzparkern für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt. Im Vergleich zu anderen Parkplätzen bietet der Carl-Haver-Platz außerhalb der Marktzeit große freie Kapazitätsreserven. Es wird deutlich, dass der Parkplatz offenbar erst angefahren wird, nachdem die Parkplatzsuche auf anderen, kostenfreien Stellplätzen vergebens war. Bei einer flächendeckenden kostenpflichtigen Bewirtschaftung ist davon auszugehen, dass sich die Parkraumnachfrage gleichmäßiger verteilt. Im Umkehrschluss weisen die Ergebnisse auf eine geringe Bereitschaft zur Entrichtung eines Parkentgeltes hin.

Parkplatz St. Johannes / Carl-Haver-Platz [Nr.26]

Der 9 Stellflächen bietende Parkplatz ist teilweise kostenpflichtig, teilweise ausschließlich mit einem Parkausweis der Katholischen Kirche nutzbar. Die mittlere Parkdauer beträgt 3,8 Stunden, es finden im Mittel 2,7 Stellplatzwechsel statt. 50% der parkenden Kfz sind Kurzparker, 21% belegen den Stellplatz 6 Stunden und länger. Der Parkplatz ist am Normalwerktag vormittags zwischen 10.00 und 11.00 Uhr zu 100% ausgelastet, die Nachmittagsspitze beträgt 78%. Stellplatzreserven sind somit nur nachmittags gegeben.

Am Markttag liegt die Maximalauslastung im Zeitraum zwischen 10.00 und 11.00 Uhr bei 122%. Ebenso wie am Normalwerktag ergeben sich daher vormittags keine weiteren Reserven.

- ⇒ Die Gruppe der Dauerparker ist mit hoher Wahrscheinlichkeit den Besuchern oder Beschäftig-

ten zuzurechnen, da für diese die Nutzung mit entsprechender Zugangsberchtigung kostenfrei ist. Die Kurzparker sind aufgrund der innenstadtnahen Lage dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr zuzuordnen.

Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte I [Nr.29]

Die 11 Stellplätze des Parkstreifens Konrad-Adenauer-Allee Nord werden zu 74% von Kurzparkern mit einer Aufenthaltszeit von bis 2 Stunden genutzt. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung verwendet. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,3 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel 3,6-mal gewechselt. Die Auslastung weist am Normalwerktag vormittags mit 91% in der Spitzenstunde keine Reserven auf, die Maximalauslastung am Nachmittag liegt bei 82%.

Am Markttag liegt die Auslastung am Vormittag zwischen 8.00 und 10.00 Uhr bei 100%. Eine spürbare Entlastung stellt sich mit 18% Belegung erst ab 12.00 Uhr ein.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern lässt darauf schließen, dass die Stellplätze vor allem für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden, wenn der Parkdruck in der Innenstadt insgesamt ansteigt. Hier wird der Trend deutlich, dass erst die Parkbereiche im direkten Innenstadtbereich aufgesucht werden, bevor die in Randlage der Innenstadt gelegenen Parkbereiche aufgesucht werden.

Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte II [Nr.33]

Die 19 Stellplätze des Parkstreifens Konrad-Adenauer-Allee Mitte II sind mit einer Parkscheibenregelung versehen. 88% der parkenden Kfz sind Kurzparker, die ihr Fahrzeug maximal 2 Stunden abstellen. Jeder Stellplatz wird 0,9-mal gewechselt. Die Auslastung am Normalwerktag ist mit 21% in der Vormittagsspitze und mit 16% in den Nachmittagsspitze sehr gering.

Am Markttag liegt die Auslastungsspitze um 10.00 Uhr bei 91% und weist somit eine deutlich höhere Belastung als am Normalwerktag auf. Der Parkstreifen bietet jedoch keine Reserven für den Markttag.

- ⇒ Der Stellplatzbereich wird überwiegend von Kunden für Einkäufe und Besorgungen genutzt. In diesem Bereich bestätigt sich ebenfalls der Trend, dass zunächst die Parkbereiche direkt in der Innenstadt aufgesucht werden, um Einkäufe und Besorgungen zu erledigen.

Parkplatz Takko Markt [Nr.34]

Die 15 Stellplätze werden zu 62% von Kurzparkern genutzt, die ihr Fahrzeug maximal 2 Stunden abstellen. Am Normalwerktag ist die Auslastungsspitze gegen 9.00 Uhr mit 67% erreicht. Jeder Stellplatz wird im Schnitt 2,3-mal gewechselt.

Am Markttag weist der Parkplatz zwischen 8.00 und 9.00 Uhr die Maximalauslastung von 80% auf.

- ⇒ Der Kundenparkplatz wird überwiegend von Kunden mit kurzen Verweildauern, z.T. aber auch von Beschäftigten mit Parkdauern zwischen 4 und 6 Stunden genutzt. Da es sich um einen Privatparkplatz handelt, ist eine Optimierung für die generelle Stellnachfrage der Innenstadt erheblich eingeschränkt.

Parkplatz Zur Dicken Linde [Nr.36]

Die 6 Stellplätze des Parkplatzes an der Straße Zur Dicken Linde liegen in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung genutzt. 81% der abgestellten Fahrzeuge belegen ihren Stellplatz bis zu einer Stunde. Jeder Stellplatz wird im Mittel 6,2-mal gewechselt. Am Normalwerktag ist der Parkplatz vormittags zwischen 9.00 und 13.00 Uhr zu 83% ausgelastet und nachmittags wird sogar die Kapazität erreicht.

Am Markttag weist die Auslastung keine signifikanten Unterschiede gegenüber dem Normalwerktag auf.

⇒ Aufgrund der kurzen Parkdauer und des hohen Umschlaggrades kann davon ausgegangen werden, dass die Stellplätze von dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden.

Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Süd [Nr.37]

Für die 25 Stellplätze des Parkstreifens Konrad-Adenauer-Allee Süd wird ebenfalls als restriktive Maßnahme eine Parkscheibenregelung verwendet. Der Parkstreifen wird nahezu ausschließlich von Kurzparkern genutzt, die ihren Stellplatz im Mittel 1,2 Stunden belegen. Die Auslastung am Normalwerktag ist mit einer Vormittagsspitze von 28% nur sehr gering. Jeder Stellplatz wird 1,8-mal gewechselt. Die Nachmittagsspitze erreicht gegen 16.00 Uhr eine Stellplatzbelegung von 40%. Somit sind an Normalwerktagen deutliche Stellplatzreserven vorhanden.

Am Markttag wird zwischen 10.00 und 11.00 Uhr eine Spitzenauslastung von 84% erreicht. Stellplatzreserven sind daher nur in geringem Maße gegeben.

⇒ Der tageszeitliche Auslastungsverlauf im Zusammenhang mit dem Anteil der Kurzparker weist auf eine Nachfrage von Einkaufs- und Besorgungsverkehr hin.

Parkhaus KOM [Nr.38+39]

Das Parkhaus hinter dem „Kaufhaus Oelde Mitte“ besitzt insgesamt 60 Stellplätze, die auf zwei Park Ebenen verteilt sind. Zwischen den Parkebenen bestehen einige charakteristische Unterschiede:

Ebene 1: 69% der Nutzer sind Kurzparker mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden bei 2,2 Stellplatzwechseln. Am Normalwerktag sind die 26 Stellplätze vormittags maximal zu 73% ausgelastet, die Spitze wird um 11.00 Uhr erreicht. Nachmittags liegt die Auslastungsspitze gegen 16.00 Uhr bei 58%. Stellplatzreserven sind somit sowohl morgens als auch nachmittags vorhanden.

Am Markttag ist die Parkebene vormittags zwischen 10.00 und 11.00 Uhr vollständig ausgelastet. Stellplatzreserven ergeben sich nicht.

Ebene 2: Die zweite Parkebene bleibt am Normalwerktag nahezu ungenutzt. Um 10.00 Uhr sind die Stellflächen zu 15% ausgelastet. Die Spitzenauslastung am Nachmittag wird zwischen 15.00 und 16.00 Uhr mit 26% erreicht. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,1 Stunden bei 0,9 Stellplatzwechseln. Die 34 Stellplätze werden ausschließlich von Kurzparkern genutzt. An Normalwerktagen sind somit ausreichend Reserven vorhanden.

Am Markttag ist die Parkebene 2 vormittags zwischen 10.00 und 11.00 Uhr zu 100% ausgelastet.

Anschließend leert sich die Parkebene spürbar, gegen 12.00 Uhr beträgt die Auslastung nur noch bei 29%. Hier zeigt sich eine absolut vergleichbare Stellplatznachfrage und Verteilung in den Vormittagsstunden wie für den Parkplatz Carl-Haver-Platz [Nr.25].

- ⇒ Im Zusammenhang mit der niedrigen Parkdauer und dem hohen Anteil an Kurzparkern wird deutlich, dass das Parkhaus KOM in erster Linie vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt wird. Gerade die zweite Parkebene bleibt am Normalwerktag nahezu ungenutzt. Vorhandene Stellplatzreserven an Normalwerktag werden an Markttagen vollständig aufgebraucht.

Parkplatz südlich Parkhaus KOM [Nr.42]

Der Parkplatz mit seinen 31 Stellplätzen befindet sich zwischen Lange Straße und Konrad-Adenauer-Allee. Morgens um 5 Uhr ist der Stellplatz zu 19% ausgelastet, wodurch eine Nachfrage auch durch die Anwohner verdeutlicht wird. Die Vormittagsspitze wird mit 84% zwischen 10.00 und 12.00 Uhr erreicht. Nachmittags fällt die Auslastung mit einem Maximalwert von 81% nur etwas niedriger aus als am Vormittag. Der Anteil der Kurzparker mit maximal 2 Stunden Aufenthalt beträgt 24%, der Anteil an Dauerparkern mit Verweildauern von 6 Stunden und länger beträgt 29%. Jeder Stellplatz wird im Mittel 4,6 Stunden belegt, der mittlere Stellplatzwechsel beträgt 1,8.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag deutlich und spürbar erhöht. Zwischen 10.00 und 12.00 Uhr wird die Kapazität erreicht.

- ⇒ Der relativ hohe Anteil an Dauerparkern deutet darauf hin, dass ein großer Teil der Stellplätze offensichtlich von Anwohnern und Beschäftigten genutzt wird. In Zusammenhang mit dem Tagesverlauf der Auslastung kann davon ausgegangen werden, dass die anderen Stellplätze von dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden. Ein Potential für eine Parkraumoptimierung ist nur bei einer Verlagerung der Dauerparker gegeben.

Straßenraum Lange Straße Süd [Nr.43]

Der Parkstreifen entlang der Lange Straße weist 20 Stellplätze auf. Der Parkstreifen liegt in einer eingeschränkten Parkzone, in der die Parkdauer auf maximal 2 Stunden beschränkt ist. 90% der Nutzer sind Kurzparker, die den Stellplatz maximal 2 Stunden belegen. Jeder Stellplatz wird im Mittel von 5 Kfz am Normalwerktag belegt. Die Auslastungsspitze am Vormittag liegt bei 70%, nachmittags beträgt die Auslastung maximal 85%. Stellplatzreserven sind am Normalwerktag in geringem Umfang gegeben.

Am Markttag ist der Parkstreifen jedoch weitgehend ausgelastet. Insgesamt ist die Auslastung gegenüber Normalwerktagen spürbar erhöht.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern und der hohe Umschlaggrad weisen darauf hin, dass der Parkstreifen vor allem von dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt wird. Vereinzelt nutzen aber auch Beschäftigte den Parkstreifen. Im südlichen Teil der Lange Straße ist der Parkdruck geringer als im nördlichen Bereich.

Parkplatz und Straßenraum Stromberger Tor [Nr.44+45]

Der insgesamt 22 Stellplätze zur Verfügung stellende Parkbereich am Stromberger Tor befindet sich zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Stromberger Straße. Jeder Stellplatz wird im Mittel 4,3 Stunden belegt und am Normalwerktag 2-mal gewechselt. 50% der parkenden Kfz sind Kurzparker. Der Stellplatz ist vor allem mittags von 12.00 bis 16.00 Uhr stark ausgelastet (> 80%). Zusätzliche Kapazitäten für den Einkaufsverkehr können nur durch Verlagerung von Langzeitparker (4 Stunden und mehr), die einen Anteil von 41% darstellen, geschaffen werden.

Am Markttag ist der Parkbereich vormittags zwischen 9.00 und 11.00 Uhr vollständig ausgelastet

- ⇒ Der Anteil an Kurzparkern und vor allem die Auslastung am Markttag weisen darauf hin, dass der Parkbereich stark vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt wird. Es nutzen aber auch Anwohner und Beschäftigte den Parkbereich, was aus dem Anteil an Langzeitparkern hervorgeht.

Parkplatz Krankenhaus Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46]

Der Parkplatz weist 38 Stellplätze auf. Die Spitzenauslastung am Normalwerktag beträgt vormittags 26% und nachmittags 42%. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,7 Stunden bei 1,3 Stellplatzwechsel. 68% der abgestellten Kfz sind Kurzparker mit maximal 2 Stunden Parkdauer.

Am Markttag ist die Belegung mit 26% in der Spitze ebenfalls sehr gering. Der Parkplatz ist daher sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen durch große Stellplatzreserven gekennzeichnet.

- ⇒ Eine mögliche Ursache der geringen Auslastung kann in der räumlichen Entfernung zum engen Innenstadtbereich sowie in der Trennwirkung der Konrad-Adenauer-Allee gesehen werden. Darüber hinaus ist der Parkplatz durch die dichte Begrünung für Ortsunkundige schlecht erkennbar und weist schlecht einsehbare, dunkle Nischen auf, die ein Unbehagen hervorrufen können und somit vor allem ängstliche Personengruppen davon abhalten, diesen Parkplatz zu nutzen.

Parkplatz Sommers Wiese [Nr.47]

Die 36 Stellplätze werden an Normalwerktagen zu 78% von Kurzparkern frequentiert. 17% parken ihr Fahrzeug 6 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,6 Stunden bei 5 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. Im gesamten Zeitraum zwischen 9.00 und 16.00 Uhr liegt die Auslastung über 90%. Auslastungsspitzen werden gegen 12.00 Uhr mit 106% sowie gegen 14.00 Uhr mit 108% erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht und weist somit keine Stellplatzreserven auf.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern und die geringe Entfernung zur Lange Straße weisen darauf hin, dass die Stellplätze zu einem großen Teil vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden. Außerdem lässt die Nähe zum Krankenhaus darauf schließen, dass Besucher des Krankenhauses diesen Parkplatz nutzen. Bei Verlagerung von Dauerparkern ist ein geringes Potential für eine Parkraumoptimierung durchaus gegeben.

Spellerstraße Straßenraum [Nr.49]

Die 6 Stellflächen im Straßenraum der Spellerstraße sind bereits morgens um 5.00 Uhr zu 50% belegt, gegen 20.00 Uhr beträgt die Auslastung 83%. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,6 Stunden bei 6,5 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. Vormittags um 9.00 Uhr, mittags um 12.00 Uhr und nachmittags um 16.00 Uhr ist der Straßenraum vollständig ausgelastet.

Am Markttag liegt die Spitzenstundenauslastung ebenfalls bei 100%. Stellplatzreserven sind somit nicht vorhanden.

- ⇒ Der Auslastungsverlauf weist darauf hin, dass der Straßenraum vor allem nachts von Anwohnern genutzt wird. Tagsüber nutzen Beschäftigte und Besucher des Krankenhauses den Parkbereich. An Markttagen kommt der erhöhte Einkaufsverkehr hinzu. Bei der geringen Stellplatzanzahl ist kein Potential für eine Parkraumoptimierung gegeben.

Parkplatz Krankenhaus [Nr.52]

Der Parkplatz am Krankenhaus bietet 65 Stellplätze an, die bereits in den frühen Morgenstunden um 5.00 Uhr zu 25% belegt sind. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung eingesetzt. 68% der abgestellten Kfz halten sich an diese Regelung. 22% parken jedoch 6 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 3,1 Stunden bei 3,8 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. Zwischen 9.00 und 15.00 Uhr ist der Parkplatz durchgehend zu mehr als 90% belegt. Die Auslastungsspitzen werden mit jeweils 97% gegen 9.00 und gegen 13.00 Uhr erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung des Parkplatzes etwas geringer als am Normalwerktag: Die Spitzenauslastung liegt jedoch ebenfalls bei 97% und wird gegen 10.00 Uhr erreicht.

- ⇒ Die mittlere Parkdauer weist darauf hin, dass ein relativ hoher Anteil der Beschäftigten des Krankenhauses den Parkplatz nutzt. Dies ist durch Sonderparkausweise auch zugelassen. Im Falle einer Verlagerung dieser Dauerparker lässt sich ein erhebliches Potential auch für Kurzparker der Innenstadt und des Marktes schaffen.

Parkstreifen Geiststraße Süd [Nr.53]

Auf dem Parkstreifen mit 27 Stellplätzen gilt eine Parkdauerbegrenzung von 2 Stunden. 76% der parkenden Kfz sind Kurzparker. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,1 Stunden bei 3,5 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. Der Parkstreifen ist bereits in den frühen Morgenstunden zu 33% offenbar von Anwohnern belegt, vormittags ist der Parkstreifen zu 52% ausgelastet, nachmittags wird eine Spitzenauslastung von 70% erreicht.

Die Auslastung ist am Markttag spürbar erhöht und erreicht einen Spitzenwert von 81% zwischen 10.00 und 11.00 Uhr. Stellplatzreserven sind nur noch in geringem Maße vorhanden.

- ⇒ In der Geiststraße befinden sich Geschäfte des kurzfristigen Bedarfs (Bäckerei, Bankfiliale, Blumen). Der hohe Anteil an Kurzparkern und die geringe mittlere Parkdauer lassen somit eine entsprechende Frequentierung im Einkaufs- und Besorgungsverkehr erwarten. Darüber hinaus ergaben die Beobachtungen am Markttagen, dass dieser Parkbereich auch von Marktkunden frequentiert wird.

Parkplatz Hermann-Johenning-Platz [Nr.61]

Zwischen Polizeiwache/Musikschule und Geiststraße befinden sich 9 Stellplätze auf dem Hermann-Johenning-Platz. Im Mittel werden die Kfz 1,3 Stunden abgestellt. Bewirtschaftet wird der Parkplatz mithilfe einer Parkscheibenregelung. 94% der parkenden Kfz sind Kurzparker. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag im Mittel 6,1-mal gewechselt. Vormittags ist der Parkplatz um gegen 10.00 Uhr zu 89% ausgelastet; nachmittags wird die Auslastungsspitze von 100% gegen 15.00 Uhr erreicht.

Am Markttag ergeben sich keine signifikanten Unterschiede zur Auslastung an einem Normalwerktag. Der Spitzenwert von 89% wird ebenfalls gegen 10.00 Uhr erreicht. Reserven sind an beiden Tagen nicht vorhanden.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern weist darauf hin, dass durch die räumliche Nähe zur Fußgängerzone der Parkplatz für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie für Besucher der Musikschule besonders attraktiv ist.

Parkstreifen Geiststraße Nord [Nr.63]

Für den in der Parkscheibenzone liegenden Parkstreifen mit 9 Stellplätzen gilt eine Parkdauerbegrenzung von 2 Stunden. Im Mittel wird jedes Kfz 1,1 Stunden abgestellt. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag durchschnittlich 8,1-mal gewechselt. Der Parkstreifen wird morgens erstmals ab 7.00 Uhr belegt, vormittags gegen 10.00 Uhr und nachmittags gegen 16.00 Uhr ist der Parkstreifen zu 100% ausgelastet und bietet somit keine Reserven.

Auch an Markttagen ist der Parkstreifen praktisch den gesamten Vormittag zwischen 9.00 und 12.00 Uhr vollständig belegt und weist ebenfalls keine Stellplatzreserven auf.

- ⇒ Der tageszeitliche Auslastungsverlauf sowie der hohe Umschlag weisen darauf hin, dass der Parkstreifen vor allem vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt wird. So zeigt auch dieser Parkbereich auf, dass innenstadtnahe Parkbereiche stark nachgefragt sind.

Paulsburg Straßenraum [Nr.68+69]

Die 11 Stellplätze im Straßenraum Paulsburg werden zu 50% von Kurzparkern mit maximal 2 Stunden Aufenthalt genutzt. 27% sind als Dauerparker mit 6 Stunden und mehr Parkdauer zu verzeichnen. Die mittlere Parkdauer beträgt 3,7 Stunden bei durchschnittlich 2 Stellplatzwechseln am Normalwerktag. Vormittags wird eine Spitzenauslastung von 91% erreicht, am Nachmittag von 82%. Stellplatzreserven sind kaum vorhanden.

Am Markttag ist der Straßenraum zwischen 8.00 und 12.00 Uhr vollständig ausgelastet und weist keine Reserven auf. Die Auslastung ist gegenüber dem Normalwerktag deutlich erhöht.

- ⇒ Bei den abgestellten Kfz handelt es sich zum Teil um Kurzparker, zum Teil um Mittel- und Dauerparker. Am Markttag wird der Straßenraum vor allem von dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt.

Parkplatz Kindergarten [Nr.72]

Die 30 Stellplätze des Parkplatzes am Kindergarten werden überwiegend von Kurzparkern, die einen Anteil von 78% ausmachen, genutzt. Jedes Kfz wird im Mittel 1,8 Stunden abgestellt. Als restriktive Maßnahme kommt eine Parkscheibenregelung zum Einsatz. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag im Schnitt 4,4-mal gewechselt. Die Maximalauslastung wird vormittags gegen 10.00 Uhr mit 90% und nachmittags gegen 16.00 Uhr mit 100% erreicht.

Gegenüber dem Normalwerktag ist die Auslastung am Markttag leicht erhöht. Zwischen 9.00 und 11.00 Uhr ist der Parkplatz zu 100% ausgelastet.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparkern weist auf starken Einkaufs- und Besorgungsverkehr hin. Beschäftigte stellen nur einen sehr geringen Anteil an Dauerparkern dar. Möglichkeiten für eine Optimierung der Parkraumbelastung ergeben sich nicht.

Herrenstraße Straßenraum [Nr.74]

Der Straßenraum der Herrenstraße weist 13 Stellplätze auf. In den frühen Morgenstunden bis 7.00 Uhr ist der Straßenraum zu 46% belegt. Ab 8.00 Uhr beträgt die Stellplatzbelegung 92%, die Vormittagsspitze wird gegen 10.00 Uhr mit 108% Auslastung erreicht. Die Nachmittagsspitze wird zwischen 16.00 und 18.00 Uhr mit ebenfalls 108% erreicht. Um 20.00 Uhr ist der Straßenraum mit 100% noch immer vollständig gefüllt. Als restriktive Maßnahme kommt eine Parkscheibenregelung zum Einsatz, die mittlere Parkdauer beträgt am Normalwerktag 1,9 Stunden. Der Stellplatzumschlag beträgt 6,9.

Am Markttag ist die Auslastung ungefähr mit einem Normalwerktag vergleichbar. Stellplatzreserven sind somit weder an Normalwerktagen noch am Markttag vorhanden.

- ⇒ Die Stellplätze werden mit 76% überwiegend von Kurzparkern genutzt. Dennoch bleibt festzuhalten, dass 24% der Nutzer die Höchstparkdauer überschreiten.

Ennigerloher Straße Straßenraum [Nr.75]

Die 16 Stellplätze im Erhebungsbereich der Ennigerloher Straße sind durch eine Parkscheibenregelung 2 Stunden begrenzt nutzbar. Der Straßenraum wird mit 90% überwiegend von Kurzparkern genutzt, die ihr Kfz im Mittel 1,5 Stunden abstellen. Jeder Stellplatz wird im Schnitt von 3,3 Kfz belegt. Am Normalwerktag beträgt die Auslastungsspitze vormittags 50%, nachmittags werden 69% erreicht.

Am Markttag wird die Auslastungsspitze mit 81% gegen 9.00 Uhr erreicht. Es sind somit nur geringe Stellplatzreserven vorhanden.

- ⇒ Die Anzahl der Kurzparker die Auslastungsspitze am Markttag weisen darauf hin, dass vor allem der Einkaufs- und Besorgungsverkehr die Stellfläche nachfragt, wenn im näheren Innenstadtbereich keine Stellplätze frei sind.

Parkplatz Marktpassage [Nr.77]

Der Parkplatz an der Marktpassage weist 19 Stellplätze auf. Dieser ist um 5.00 Uhr morgens zu 47% belegt, um 20.00 Uhr abends beträgt die Auslastung am Normalwerktag 95%. 64% der abgestellten

Kfz sind Kurzparker, im Mittel wird 3,2 Stunden geparkt. Die mittlere Stellplatzwechselanzahl beträgt 3,7. Ab 8.00 Uhr ist der Parkplatz zu 89% ausgelastet, die Auslastungsspitze wird am Vormittag mit 100% gegen 11.00 Uhr erreicht. Stellplatzreserven sind am Normalwerktag nicht vorhanden.

Am Markttag ist die Auslastung ebenfalls sehr hoch. Der Parkplatz bietet keine Reserven mehr an. 100% Auslastung werden zwischen 10.00 und 11.00 Uhr erreicht. Potential für eine Parkraumoptimierung ist nicht gegeben.

- ⇒ Die Stellplatzanlage wird verstärkt vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt, aber auch Anwohner und Beschäftigte belegen die Stellplätze. Bei Verlagerung von Dauerparkern könnten weitere Stellplatzkapazitäten für die Kurzparker entstehen.

Parkplatz Edeka-Markt [Nr.78]

Der Edeka-Kundenparkplatz weist bietet 15 Stellplätze auf. Der Anteil der Kurzparker mit Parkdauern von maximal 2 Stunden beträgt 88%. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,6 Stunden. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag von 4,9 Kfz belegt. Die Auslastungsspitze wird vormittags mit 93% im Zeitraum zwischen 11.00 und 12.00 Uhr erreicht.

Die Auslastung am Markttag ist gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht. Die Auslastungsspitze wird gegen 11.00 Uhr mit 107% erreicht.

- ⇒ Der Privatparkplatz wird insbesondere vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt. Am Markttag ist der Parkdruck so hoch, dass ein Parkeinweiser den ein- und ausfahrenden Verkehr regeln muss.

Wallstraße Straßenraum [Nr.81]

Im Straßenraum der Wallstraße stehen 12 Stellplätze zur Verfügung, deren Parkdauer durch eine Parkscheibenregelung begrenzt ist. 89% der parkenden Kfz sind Kurzparker. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag von 4,8 Kfz belegt, die im Mittel 1,5 Stunden parken. Vormittags liegt die Auslastungsspitze um 11.00 Uhr bei 75%; nachmittags gegen 16.00 Uhr wird eine Maximalauslastung von 83% erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag spürbar erhöht. So erreicht die Auslastungsspitze 108% gegen 9.00 Uhr. Während der Marktzeit ist der Straßenraum nahezu vollständig belegt, Stellplatzreserven sind nicht vorhanden.

- ⇒ Der hohe Anteil der Kurzparker weist darauf hin, dass die Stellplätze vor allem vom Einkaufs- und Beschäftigungsverkehr nachgefragt wird. Während der Marktzeit ist die Straße vollkommen zugeparkt. Auch hier wird offensichtlich, dass Innenstadtnahe Stellflächen eine hohe Attraktivität besitzen.

Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg [Nr.82+83]

Die insgesamt 27 Stellplätze der beiden Parkplätze werden im Mittel von jedem Kfz 4,9 Stunden belegt. Der Anteil an Kurzparkern beträgt 33%, 31% parken 7 Stunden und länger. Jeder Stellplatz

wird am Normalwerktag im Mittel 1,6-mal gewechselt. Die Parkplätze sind vormittags vollständig ausgelastet, zum Teil wird verbotswidrig in den Fahrgassen geparkt. Ab 12.00 Uhr nimmt die Auslastung ab.

Am Markttag ist die Auslastung ebenfalls sehr stark, die Parkplätze sind zu 100% ausgelastet. Erst gegen 12 Uhr nimmt die Auslastung mit 70% ab. Zur Marktzeit sind keine Reserven vorhanden.

- ⇒ Die Stellplatzanlage wird vor allem von Beschäftigten genutzt. Da die Anlage unbeschränkt kostenfrei nutzbar ist und am äußeren Rand der Innenstadt liegt, ist sie auch für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr interessant.

Parkplatz Förderverein Integration [Nr.84]

Der Parkplatz am Förderverein bietet 12 Stellplätze an, die am Normalwerktag eine Auslastungsspitze von 25% erreichen. Die mittlere Parkdauer beträgt 3 Stunden, 62% der abgestellten Kfz parken für eine Stunde, 12% parken 8 Stunden und länger.

Am Markttag wird vormittags eine Auslastungsspitze von 33% erreicht. Stellplatzreserven sind vorhanden, aufgrund der räumlichen Distanz zum Marktgebiet aber nur sehr eingeschränkt attraktiv für Marktkunden.

- ⇒ Durch die geringe Auslastung sowohl an Normalwerktagen als auch Markttagen kann diese Anlage zumindest einen Anteil von verlagerten Dauerparkern aufnehmen.

Parkplatz Poststraße / Wallstraße [Nr.85]

Die 12 Stellplätze der Parkplatzanlage Poststraße / Wallstraße liegen im Westen der Poststraße. 76% der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz 8 Stunden und länger, die mittlere Parkdauer beträgt 8 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel 0,7-mal gewechselt. Nur 12% der parkenden Kfz sind Kurzparker. Der Parkplatz ist vormittags maximal zu 58% belegt, gegen 15.00 Uhr wird die Auslastungsspitze von 67% erreicht. Somit weist der Parkplatz zumindest geringe Stellplatzreserven an.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht. Die Auslastungsspitze von 75% wird in der Zeit von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr erreicht. Auch an Markttagen ergeben sich geringe Stellplatzreserven vorhanden, die aber aufgrund der räumlichen Distanz zum Marktgebiet als wenig attraktiv für Marktkunden eingestuft werden müssen.

- ⇒ Die Stellplätze werden vor allem von Beschäftigten genutzt.

Parkstreifen Poststraße Ost [Nr.89]

Der Parkstreifen vor dem alten Postgebäude bietet 3 Stellplätze an. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung verwendet. 75% der parkenden Kfz sind Kurzparker mit maximal 2 Stunden Aufenthalt; die mittlere Parkdauer beträgt 2,4 Stunden. Jeder Stellplatz wird im Mittel von 2,7 Kfz am Normalwerktag belegt. Die Auslastung beträgt am Normalwerktag maximal 67%. Somit bleibt ein Stellplatz als Reserve.

Am Markttag beträgt die maximale Auslastung ebenfalls 67%, eine Erhöhung gegenüber dem

Normalwerktag ist nicht festzustellen.

- ⇒ Die Stellplätze werden vor allem vom Einkaufs- und Beschäftigtenverkehr genutzt. Bei nur 3 vorhandenen Stellplätzen ist eine stärkere Differenzierung nicht möglich.

Parkplatz Alte Post [Nr.90]

Die Parkdauer der 32 Stellplätze des Parkplatzes hinter dem alten Postgebäude ist auf 2 Stunden begrenzt. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung verwendet. 73% der parkenden Kfz sind Kurzparker, im Mittel beträgt die Parkdauer am Normalwerktag 2,1 Stunden. Jeder Stellplatz wird im Schnitt von 4,6 Kfz belegt. Der Parkplatz ist vormittags vollständig ausgelastet. Um 10.00 Uhr wird eine Maximalauslastung von 114% erreicht, am Nachmittag wird gegen 16.00 Uhr eine Spitzenauslastung von 121% erreicht. Reserven sind keine vorhanden.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht und der Parkplatz ist in der Zeit zwischen 8.00 und 12.00 Uhr dauerhaft überbelegt.

- ⇒ Der hohe Anteil an Kurzparker und der zeitliche Verlauf der Auslastung weisen darauf hin, dass die Stellplätze vor allem vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt werden, allerdings werden einige Stellplätze auch von Dauerparkern belegt, die den ganzen Tag über ihr Kfz dort abstellen. Immerhin 10% der parkenden Kfz belegen ihren Stellplatz 6 Stunden und länger und missachten die Parkscheibenregelung somit deutlich.

Parkplatz hinter dem Rathaus [Nr.91]

Der Parkplatz hinter dem Rathaus bietet einen öffentlichen Stellplatzbereich sowie einen Bereich für Außendienstmitarbeiter an. Insgesamt stehen 30 Stellplätze zur Verfügung. Die mittlere Parkdauer beträgt 6,5 Stunden. Jeder Stellplatz wird am Normalwerktag lediglich von 1,5 Kfz belegt. Die Parkplatzanlage ist ab 8.00 Uhr in den Morgenstunden durchgehend ausgelastet. Ab 12.00 Uhr zur Mittagszeit sinkt das Auslastungsniveau auf 77 % und steigt dann am Nachmittag auf 90% wieder an. Die Vormittagsspitze stellt sich mit 103% gegen 8.00 Uhr ein, nachmittags werden Spitzen von 90% gegen 14.00 und 17.00 Uhr erreicht.

An Markttagen ist die Stellplatzanlage ebenfalls praktisch über den gesamten Morgen vollständig belegt.

- ⇒ Der Parkplatz wird überwiegend von Mitarbeitern des Rathauses genutzt. Vor allem für den ortsfremden Einkaufs- und Besorgungsverkehr ist der Parkplatz aufgrund seiner versteckten Lage nicht unmittelbar erkennbar.

Parkplatz vor dem Rathaus [Nr.93+94]

Die insgesamt 43 Stellplätze sind ausschließlich kostenpflichtig nutzbar. Die mittlere Parkdauer beträgt 1,5 Stunden. 90% der Nutzer sind Kurzparker. Die Auslastung am Normalwerktag liegt in der Vormittagsspitze zwischen 10.00 und 11.00 Uhr bei 42%. Nachmittags wird eine Auslastungsspitze von 58% erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung signifikant höher. Zwischen 8.00 und 9.00 Uhr sind die Parkplätze im Mittel zu 85% belegt. Ab 10 Uhr sind aber wieder Stellplatzreserven vorhanden; die Auslastung beträgt dann insgesamt nur noch 71%.

- ⇒ Aufgrund der kostenpflichtigen Bewirtschaftung werden die Stellplätze ausschließlich vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt. Während der Marktzeit weist die Parkfläche jedoch keine nennenswerten Reserven auf.

Bernhard-Raestrup-Platz Straßenraum [Nr.95]

Die Parkdauer der 7 Stellplätze im Straßenraum Bernhard-Raestrup-Platz wird durch eine Parkscheibenregelung begrenzt. Die mittlere Parkdauer beträgt 3,8 Stunden, jeder Stellplatz wird am Normalwerktag von 1,4 Kfz belegt. Insgesamt sind 20% der parkenden Kfz Kurzparker mit einer Parkdauer von maximal 2 Stunden. 50% der Kfz parken 4 bzw. 5 Stunden lang, 10% belegen ihren Stellplatz 7 Stunden. Eine vollständige Auslastung wird vormittags gegen 8.00 Uhr und gegen 10.00 Uhr sowie nachmittags zwischen 14.00 und 15.00 Uhr erreicht.

Am Markttag beträgt die Auslastung in der Zeit von 7.00 bis 11.00 Uhr durchgehend 86%. Stellplatzreserven sind nicht mehr vorhanden.

- ⇒ Aufgrund der hohen mittleren Parkdauer kann davon ausgegangen werden, dass die Stellplätze vor allem von Beschäftigten und nur in geringer Anzahl vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt werden. Am Markttag belegen auch die Marktbesucher die Stellplätze mit ihren Lieferfahrzeugen.

Parkstreifen Bahnhofstraße [Nr.96]

Der Parkstreifen der Bahnhofstraße weist insgesamt 26 Stellplätze auf. Als restriktive Maßnahme kommt eine Parkscheibenregelung zum Einsatz. 74% der abgestellten Kfz sind Kurzparker, die mittlere Parkdauer beträgt 2,2 Stunden. Jeder Stellplatz wird im Mittel von 5,6 Kfz belegt. Vormittags wird am Normalwerktag gegen 9.00 Uhr eine Auslastungsspitze von 85% erreicht, nachmittags ist die Bahnhofstraße zwischen 15.00 und 17.00 Uhr zu 81% belegt.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht und erreicht eine Spitzenauslastung von 92% gegen 10 Uhr. Stellplatzreserven sind nicht mehr vorhanden.

- ⇒ Durch die zentrale, verbindende Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof sind die Stellplätze besonders attraktiv für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr. Der hohe Umschlaggrad und die mittlere Parkdauer belegen dies.

Parkstreifen Ruggestraße Mitte [Nr.97]

Durch eine Parkscheibenregelung ist die Parkdauer der 22 Stellplätze im mittleren Abschnitt der Ruggestraße auf 2 Stunden begrenzt. 76% der parkenden Kfz sind Kurzparker mit Aufenthaltszeiten von maximal 2 Stunden; die mittlere Parkdauer beträgt 2,1 Stunden. Jeder Stellplatz wird im Mittel von 4,6 Kfz belegt. Der Parkstreifen ist in den frühen Morgenstunden zwischen 5.00 und 7.00 Uhr zu 45%

von Anwohnern belegt. Die Auslastungsspitzen von 91% werden vormittags gegen 10.00 Uhr und nachmittags gegen 16.00 Uhr erreicht.

Am Markttag ist die Auslastung in der Summe gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht, bleibt aber in der Auslastungsspitze gegen 10.00 Uhr bei 91%. Stellplatzreserven sind somit nicht vorhanden.

Ruggestraße West [Nr.98]

Der westliche Teil der Ruggestraße weist 9 Stellplätze auf. Auch hier wird als restriktive Maßnahme eine Parkscheibenregelung verwendet. 83% der parkenden Kfz sind Kurzparker, die mittlere Parkdauer beträgt 1,5 Stunden. Jeder Stellplatz wird von 6,1 Kfz belegt. Vormittags wird zwischen 10.00 und 11.00 Uhr eine Maximalauslastung von 89% erreicht; gegen 15.00 Uhr ist der Parkraum der Straße zu 100% ausgelastet.

Am Markttag wird ebenfalls eine Maximalauslastung von 89% zwischen 9.00 und 11.00 Uhr erreicht. Stellplatzreserven sind somit weder am Normalwerktag noch am Markttag vorhanden.

- ⇒ Die Stellplätze der Ruggestraße sind durch eine hohe Attraktivität für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr gekennzeichnet. Der hohe Umschlaggrad und die geringe mittlere Parkdauer weisen darauf hin, dass vor allem Kunden die Stellplätze nutzen.

Ruggestraße Ost [Nr.99]

Die 3 Stellplätze werden überwiegend von Anwohnern und Beschäftigten genutzt. Die mittlere Parkdauer beträgt 5,5 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 5 Kfz belegt. Die Stellplätze sind erst am Normalwerktag ab 9.00 Uhr belegt, ab diesem Zeitpunkt jedoch über den gesamten Tag bis 19.00 Uhr dauerhaft.

Am Markttag ist die Auslastung in den Vormittagsstunden identisch mit der des Normalwerktages. Stellplatzreserven sind zu keiner Zeit vorhanden.

Parkplatz Volksbank [Nr.100]

Für die 35 Stellplätze wird an einem Normalwerktag die Maximalauslastung mit 63% zwischen 10.00 und 11.00 Uhr erreicht. Insgesamt sind 57% der parkenden Kfz Kurzparker mit Parkdauern von maximal 2 Stunden. 24% belegen ihren Stellplatz 7 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 3,6 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 1,6 Kfz belegt.

Am Markttag steigt die Auslastungsspitze zwischen 10.00 und 11.00 Uhr auf 77% an.

- ⇒ Der Parkplatz wird vor allem vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr aber auch von Dauerparkern nachgefragt. Sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen stehen Stellplatzreserven zur Verfügung.

Parkplatz Trippenhof [Nr.101]

Diese Parkieranlage mit insgesamt 18 Stellplätzen besteht zum Teil aus Privatstellplätzen, zum Teil aber auch aus öffentlichen Stellplätzen. Die Maximalauslastung an einem Normalwerktag wird mit 94% zwischen 9.00 und 11.00 Uhr erreicht. Insgesamt sind nur 25% der parkenden Kfz Kurzparker mit Parkdauern von maximal 2 Stunden. 34% belegen ihren Stellplatz 7 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 5,3 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 1,8 Kfz belegt.

Am Markttag liegt die Auslastungsspitze zwischen 10.00 und 11.00 Uhr bei 100%.

- ⇒ Es sind derzeit zu Zeiten maximaler Stellplatznachfragen keine Reserven vorhanden. Aufgrund der zentralen Lage dieses Bereiches kann jedoch durch eine Neuordnung der Stellplatzaufteilung und entsprechender Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze eine stärkere Wechselhäufigkeit erreicht werden.

Parkstreifen St. Johannes [Nr.102]

Die 6 Stellplätze des Parkstreifens St. Johannes neben der Kirche sind parkdauerbegrenzt. Als restriktive Maßnahme kommt eine Parkscheibenregelung zum Einsatz. Insgesamt sind 74% der parkenden Kfz Kurzparker mit Parkdauern von maximal 2 Stunden. 13% belegen ihren Stellplatz 7 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,4 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 6,3 Kfz belegt. Die Auslastungsspitze wird vormittags zwischen 10.00 und 12.00 Uhr mit 83% erreicht. Von 12.00 bis 17.00 Uhr ist der Parkstreifen zu 67% ausgelastet.

Am Markttag beträgt die Auslastungsspitze vormittags ebenfalls 83%. Stellplatzreserven sind nicht vorhanden.

- ⇒ Der Parkstreifen wird vor allem vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr nachgefragt. Dies belegen der hohe Stellplatzumschlag und die geringe mittlere Parkdauer. Die Nähe zur Innenstadt macht die Stellplätze besonders attraktiv.

Parkplatz Sparkasse [Nr.109]

Der Kundenparkplatz der Sparkasse an der Gerichtsstraße weist 11 Stellplätze auf, die zu 71% von Kurzparkern belegt werden. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,5 Stunden; jeder Stellplatz wird im Mittel von 4,1 Kfz am Normalwerktag belegt. Vormittags gegen 10.00 Uhr und nachmittags gegen 15.00 Uhr ergibt sich eine Maximalauslastung von jeweils 118%.

Auch am Markttag ist der Parkplatz vollständig ausgelastet und zwar im Vergleich zum Normalwerktag über einen längeren Zeitraum zwischen 9.00 und 12.00 Uhr. Stellplatzreserven sind weder am Normalwerktag, noch am Markttag vorhanden.

- ⇒ Die mittlere Parkdauer weist darauf hin, dass die Stellplätze nicht nur von Sparkassenkunden genutzt werden, sondern auch von Kunden und Besuchern der Innenstadt.

Straßenraum Gerichtsstraße [Nr.112]

Der Straßenraum der Gerichtsstraße hinter der Fußgängerzone weist 17 Stellplätze auf. Nur 16% der

parkenden Kfz sind Kurzparker, 24% parken 8 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 5,2 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 1,5 Kfz belegt. Am Normalwerktag wird eine Spitzenauslastung von 94% morgens zwischen 9.00 und 11.00 Uhr erreicht. Nachmittags ist der Straßenraum zu Spitzenzeiten nur noch zu 65% belegt.

Am Markttag ist die Auslastung auf gleichem Niveau wie am Normalwerktag. Die Auslastungsspitze von 94% wird zwischen 10.00 und 12.00 Uhr erreicht. Stellplatzreserven sind nicht vorhanden.

- ⇒ Der Straßenraum wird vor allem von Beschäftigten und Anwohnern nachgefragt. Am Markttag nutzt aber auch der Einkaufs- und Besorgungsverkehr die Stellplätze. Es kommt dadurch zum Teil zu Behinderungen des Anlieferverkehrs innerhalb der Gerichtsstraße.

Parkstreifen Trippenhof [Nr.113]

Die 7 Stellplätze des Parkstreifens liegen vor der Volksbank in attraktiver Innenstadt Nähe. Als restriktive Maßnahme wird eine Parkscheibenregelung verwendet. 78% der parkenden Kfz sind Kurzparker, 6% parken 8 Stunden und länger. Die mittlere Parkdauer beträgt 2,1 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 4,6 Kfz belegt. Am Normalwerktag liegt die Maximalauslastung gegen 11.00 Uhr bei 100%. Die Nachmittagsspitze erreicht gegen 17.00 Uhr eine Maximalauslastung von 86%.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht. Stellplatzreserven sind nicht vorhanden.

- ⇒ Der hohe Umschlaggrad und die mittlere Parkdauer weisen darauf hin, dass der Parkstreifen vor allem vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr genutzt wird. Eine kostenpflichtige Bewirtschaftung würde einen höheren Umschlaggrad fördern und somit weitere Stellplatzkapazitäten bereitstellen.

Wallstraße Straßenraum [Nr.115]

Am Erhebungstag galt ein absolutes Halteverbot in der Wallstraße, so dass eine qualifizierte Aussage für diesen Bereich für den Normalwerktag nicht getroffen werden kann.

Am Markttag wurde das Halteverbot ignoriert. Gegen 10.00 Uhr war der Straßenraum zu 83% belegt. Stellplatzreserven waren somit nicht vorhanden.

- ⇒ Es ist davon auszugehen, dass vor allem Besucher von Plexus den Straßenraum nachfragen. An Markttagen weicht der Einkaufs- und Besorgungsverkehr bis zur Wallstraße aus, sofern keine Innenstadt nahen Parkflächen frei sind.

Poststraße Mitte Straßenraum [Nr.116]

Der mittlere Abschnitt der Poststraße weist 5 Stellplätze auf. Als restriktive Maßnahme kommt eine Parkscheibenregelung zum Einsatz. Die mittlere Parkdauer beträgt am Normalwerktag 1,9 Stunden, jeder Stellplatz wird im Mittel von 1,6 Kfz belegt. Die Auslastungsspitze wird morgens zwischen 9.00 und 11.00 Uhr mit 80% erreicht. Die Nachmittagsspitze liegt gegen 15.00 Uhr bei 60%.

Am Markttag ist die Auslastung gegenüber dem Normalwerktag leicht erhöht und beträgt in der Spitze

120% gegen 10.00 Uhr. Stellplatzreserven sind somit nicht vorhanden.

⇒ Die Stellplätze werden vor allem von Anwohnern und Beschäftigten nachgefragt, in direkter Nähe sind keine Geschäfte. bzw. Besorgungseinrichtungen vorhanden.

4.2 ZWISCHENFAZIT

Die zusammenfassende Darstellung in der Tabelle 11 verdeutlicht, dass für diejenigen Stellplatzanlagen, die von den Kunden und Besuchern des Innenstadtbereiches effektiv genutzt werden können, ein Gesamtangebot von 1.416 Stellplätzen zur Verfügung steht. In der Vormittagsspitzenstunde an einem Normalwerktag kann in der Aufsummierung der Einzelanlagen eine theoretische Stellplatzreserve von 389 Stellplätzen ermittelt werden kann. Dies entspricht einem Anteilswert von ca. 27%. Auf den gleichen Anlagen wird diese theoretische Reserve an Markttagen bereits um ca. 200 Stellplätze auf nur noch 186 Stellplätze reduziert. Der Prozentanteil reduziert sich dann auf ca. 13%.

Die Zusammenstellung verdeutlicht aber auch, dass sich dieser Gesamtwert auch durch Aufsummierung von nur kleinen Reserven einstellt. So ergeben sich am Markttag immerhin auf 23 Einzelanlagen rechnerische Stellplatzreserven von nur weniger als 5 Stellplätzen. Unter Berücksichtigung der zugrunde gelegten Erhebungsmethodik mit Erfassung der abgestellten Fahrten in Stundenintervallen sollten daher geringe Zahlenwerte mit entsprechendem Vorbehalt interpretiert werden. Berücksichtigt man nur diejenigen Stellplatzanlagen, auf denen zumindest eine Reserve > 5 Stellplätze ermittelt werden konnte, so ergibt sich in der Vormittagsspitzenstunde an Markttagen eine Gesamtreserve in Höhe von 122 Stellplätzen verteilt auf lediglich aus 6 Einzelanlagen ergibt:

13 freie Stellplätze	[Nr.6]	Sparkasse Kundenparkplatz
36 freie Stellplätze	[Nr.12]	Parkplatz Fitnessstudio
29 freie Stellplätze	[Nr.13]	Parkplatz Dänisches Bettenlager
28 freie Stellplätze	[Nr.46]	Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee
8 freie Stellplätze	[Nr.84]	Parkplatz Förderverein Integration
8 freie Stellplätze	[Nr.100]	Parkplatz Volksbank

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt sich, dass sich die Parkieranlagen mit Reserven ausschließlich an den Rändern des Untersuchungsgebietes befinden, schwerpunktmäßig im Norden und punktuell mit dem Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee im Süden. Hinsichtlich der Fußwegeentfernung zur Fußgängerzone und dem Marktbereich ergibt sich somit für den Einkaufsverkehr eine eingeschränkte Attraktivität hinsichtlich der Lagegunst dieser Anlagen.

Demgegenüber ergeben sich an Normalwerktagen auf zahlreichen zentral gelegenen Parkieranlagen in der Vormittagsspitzenstunde spürbare Kapazitätsreserven, beispielsweise auf dem Parkplatz Carl-Haver-Platz, auf der zweiten Ebene des Parkhaus KOM, auf den Parkplätzen vor dem Rathaus, auf dem Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Süd und Mitte II, im Straßenraum Ennigerloher Straße und Lange Straße Süd.

In der Gesamtbetrachtung der effektiv nutzbaren und zugleich öffentlich zugänglichen Parkieranlagen innerhalb der Innenstadt von Oelde ergeben sich folgende Bewertungen:

- Die Stellplatzsituation ist an Normalwerktagen als deutlich ausreichend anzusehen. Auch zu Zeiten maximaler Stellplatznachfragen ergeben sich auf zahlreichen Anlagen freie Kapazitäten. Bei insgesamt 1.416 effektiv nutzbaren Stellplätzen ergibt sich in der Spitzenstunde eine Reserve von ca. 27%.

- An Markttagen zeigt sich in der Vormittagsspitzenstunde eine um ca. 200 Stellplätze erhöhte Nachfrage. Dabei treten auf einzelnen Anlagen durch zusätzliche Belegung von Verkehrsräumen sogar punktuelle Überlastungen auf. Für das gesamte Untersuchungsgebiet wird jedoch die Stellplatzkapazität nicht überschritten. Bei insgesamt 1.416 effektiv nutzbaren Stellplätzen ergibt sich in der Spitzenstunde eine Reserve von ca. 17%.

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Stellplatzreserve [Fz]		Auslastung [%]	
			Normalwerktag	Markttag	Normalwerktag	Markttag
1	20	Öffentlich	3	4	85	80
3	5	Öffentlich	-	-	100	100
4	11	Kunden	-	-	109	118
5	14	Kunden	3	-	79	100
6	37	Kunden	23	13	38	65
7	5	Öffentlich	1	-	80	100
8	8	Öffentlich	-	-	100	113
9	16	Kunden	4	2	75	88
10	15	Öffentlich	-	1	100	93
11	84	Kunden	17	7	80	92
12	62	Kunden	41	36	34	42
13	65	Kunden	31	29	52	55
15	9	Kunden	4	5	56	44
16	8	Öffentlich	5	4	38	50
18	90	Firmen	-	-	110	107
20	15	Öffentlich	4	-	73	100
21	3	Öffentlich	-	-	100	100
22	14	Öffentlich	3	-	80	100
25	80	Öffentlich	35	-	56	116
26	9	Öffentlich	-	-	100	122
29	11	Öffentlich	1	-	91	100
33	19	Öffentlich	15	5	21	90
34	15	Kunden	5	3	67	80
36	6	Öffentlich	1	1	83	83
37	25	Öffentlich	18	4	28	84
38	26	Kunden	7	-	73	100
39	34	Kunden	29	-	15	100
42	31	Kunden	5	-	84	100
43	20	Öffentlich	6	1	70	95
44/45	22	Öffentlich	3	-	86	100
46	38	Öffentlich	28	28	26	26
47	36	Öffentlich	-	-	106	106
49	6	Öffentlich	-	-	100	100

Tabelle 11a: Übersicht der theoretischen Stellplatzreserven in der Vormittagsspitzenstunde auf den öffentlich nutzbaren Stellplatzanlagen

Nr.	Anzahl Stellplätze	Zugänglichkeit Nutzergruppen	Stellplatzreserve [Fz]		Auslastung [%]	
			Normalwerktag	Marktag	Normalwerktag	Marktag
52	65	Öffentlich	2	2	97	97
53	27	Öffentlich	13	5	52	81
61	9	Öffentlich	1	1	89	89
63	9	Öffentlich	-	-	100	100
68/69	11	Öffentlich	1	-	91	100
72	30	Öffentlich	3	-	90	100
74	13	Öffentlich	-	-	108	123
75	16	Öffentlich	8	3	50	81
77	19	Kunden	-	-	100	100
78	15	Kunden	1	-	93	107
81	12	Öffentlich	3	-	75	108
82	17	Öffentlich	-	-	106	106
83	10	Öffentlich	-	-	100	100
84	12	Öffentlich	9	8	25	33
85	12	Öffentlich	5	3	58	75
89	3	Öffentlich	1	1	67	67
90	32	Öffentlich	-	-	114	111
91	30	Firmen	-	-	103	100
93	18	Öffentlich	14	2	24	89
94	25	Öffentlich	8	1	68	96
95	7	Öffentlich	-	1	100	86
96	26	Öffentlich	4	2	85	92
97	22	Öffentlich	2	2	91	91
98	9	Öffentlich	1	1	89	89
99	3	Öffentlich	-	-	133	133
100	35	Kunden	13	8	63	77
101	18	Firmen/Öffentlich	1	-	94	100
102	6	Öffentlich	1	1	83	83
109	11	Kunden	-	-	118	127
112	17	Öffentlich	1	1	94	94
113	7	Öffentlich	-	-	100	100
115	6	Öffentlich	4	1	33	83
116	5	Öffentlich	1	-	80	100
Σ	1.416		389	186		

Tabelle 11b: Übersicht der theoretischen Stellplatzreserven in der Vormittagsspitzenstunde auf den öffentlich nutzbaren Stellplatzanlagen

5. EINFLUSS STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGEN AUF DEN STELLPLATZBEDARF

Für die Abschätzung des künftigen Stellplatzbedarfs des Innenstadtbereiches von Oelde sind einige städtebauliche Entwicklungen zu berücksichtigen, die zu einer Veränderung der derzeit vorhandenen Stellplatzsituation beitragen werden. Zum Einen wird die Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Innenstadt geändert. Im Zuge dessen werden Straßenquerschnitte umgebaut, die zu einer Veränderung der Parksituation beitragen. Zum Anderen soll im südlichen Bereich der Innenstadt mit der „Oelde Galerie“ ein Großprojekt realisiert werden, welches zusätzliche Besucher aus der Region in die Oelde Innenstadt ziehen wird.

5.1 INNENSTADT NORD

Für den überwiegenden Teil der geplanten Einzelmaßnahmen im nördlichen Bereich der Innenstadt ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Stellplatzsituation, da durch die Neugliederung des Straßenraums nur wenige Stellplätze entfallen. Ausgenommen ist jedoch der Umbau im Bereich der Ruggestraße. Hier sind künftig nur noch 16 straßenbegleitende Stellplätze vorgesehen. Bei derzeit insgesamt 31 vorhandenen Stellplätzen, ergibt sich somit ein Verlust von 15 Stellplätzen. Das heutige Stellplatzangebot wird darüber hinaus durch die Maßnahme Am Markt um 4 Stellplätze und durch den Ausbau der Ausfahrt am Carl-Haver-Platz ebenfalls um weitere 4 Stellplätze reduziert.

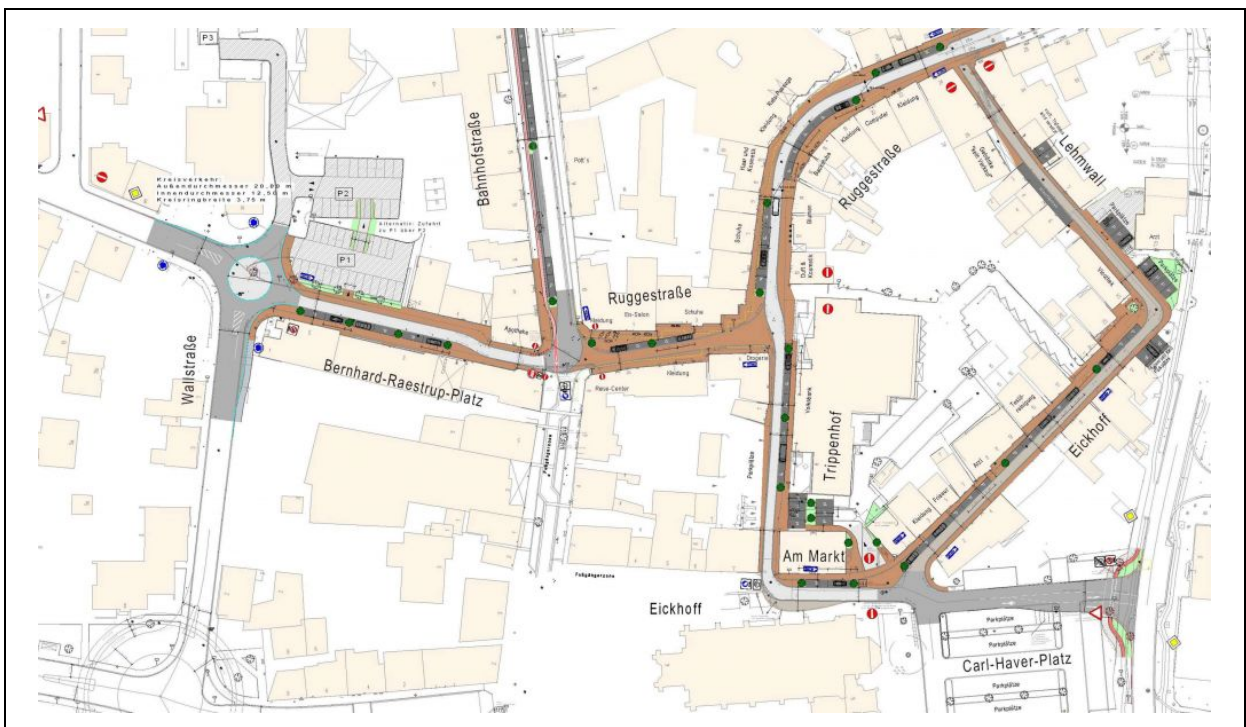


Abbildung 8: Geplante Umbaumaßnahmen im nördlichen Bereich der Innenstadt

Die Straßenbaumaßnahmen im nördlichen Bereich der Innenstadt führen demnach zu einem Verlust in einer Größenordnung von 23 Stellplätzen. Im Bereich der Ruggestraße sollte jedoch beachtet werden, dass die derzeit vorhandenen Stellplätze im Straßenraum in den Spitzenstunden sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen sehr stark nachgefragt und mit ca. 80% verstärkt von Kurzparkern mit Aufenthaltszeiten bis maximal 2 Stunden frequentiert werden. Insofern ist davon auszugehen, dass eine Halbierung des Stellplatzangebotes in diesem Bereich den Parkdruck durchaus spürbar erhöhen wird. Freiflächen, auf denen die wegfallenden Stellplätze ersetzt werden können, stehen im unmittelbaren Umfeld nicht zur Verfügung. Insofern muss in Kauf genommen werden, dass durch die Neugliederung des Straßenraums mit einer angestrebten Aufwertung der städtebaulichen Umfeldqualität Verlagerungen des ruhenden Verkehrs auftreten. Dies scheint aus gutachterlicher Sicht durchaus vertretbar, weil zum Einen im Bereich der Wallstraße eine neue Stellplatzanlage geschaffen wurde und zum Anderen beispielsweise der Parkplatz Volksbank auch zu Zeiten maximaler Stellplatznachfragen gewisse Stellplatzreserven aufweist.

5.2 OELDE-GALERIE

Mit der Realisierung der Oelde-Galerie soll in Anlehnung an die bisherige Nutzung im Bereich südlich des Vicarieplatzes als Kaufhaus für den innerstädtischen Einzelhandel revitalisiert werden. Zu diesem Zweck wird der bisherige Einzelhandelsbaukörper einschließlich Parkdeck sowie das bisher in städtischem Eigentum stehende Wohn- und Geschäftshaus „Lange Straße 45“ vom Vorhabenträger abgerissen, eine bisher im Plangebiet befindliche Trafostation einschließlich der dazugehörigen Versorgungsleitungen verlegt und anschließend mit einem Einzelhandelsneubau Oelde-Galerie neu bebaut werden. Architektonisch soll sich die Oelde-Galerie als moderne, monolithische Großform darstellen, die sich insofern von der kleinteiligen Randbebauung abhebt. Durch die Gliederung der Baukörper, die Höhenentwicklung und die Strukturierung der Fassaden passt sich die Oelde-Galerie dem Maßstab der Umgebung an. Entlang der Lange Strasse und von dort bis zur Konrad-Adenauer-Allee sind zweigeschossige Bauelement geplant. Der Baukörper soll voraussichtlich eine Mietfläche von ca. 6.700 m² und eine Einzelhandelsverkaufsfläche von max. 5.000 m² aufweisen.

Für die Ermittlung des projektbezogenen Stellplatzbedarfs wurden unterschiedliche Berechnungen nach den Orientierungswerten aus der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung VV BauO NRW, nach den Richtzahlen der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05* der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2005 sowie auf Basis der zu erwartenden Kfz-Frequenzen durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsansätze sind in der Anlage 117 dokumentiert. Im Ergebnis unterschiedlicher Berechnungsansätze ergibt sich für den projektbezogenen Stellplatzbedarf der Oelde-Galerie eine Größenordnung von 150 Stellplätzen.

Aus den bisherigen Planungen für die Oelde-Galerie geht hervor, dass das bestehende Parkhaus KOM mit beiden Parkebenen [Nr.38 und 39] künftig überbaut wird. Demzufolge ergibt sich bereits durch die Realisierung der Oelde-Galerie ein Stellplatzdefizit von 60 Stellplätzen. Grundsätzlich bietet sich für eine Neuorientierung des ruhenden Verkehrs unmittelbar am Objekt der bestehende Parkplatz südlich des Parkhauses KOM [Nr.42] an mit einer Stellplatzkapazität von 31 Stellplätzen. Bei einer Überplanung dieses Parkplatzes in ein künftig verändertes Gesamtkonzept sollten diese Stellplätze

ebenfalls ersetzt werden.

Als Zielgröße für eine Parkierungsanlage in unmittelbarer Nähe zur geplanten Oelde Galerie wird daher aus gutachterlicher Sicht eine Größenordnung von insgesamt 150 Stellplätzen empfohlen. Diese setzen sich zusammen aus einem Ersatzangebot für die bestehenden 91 Stellplätze, die künftig vermutlich überbaut werden und insbesondere an Markttagen durch eine sehr hohe Auslastung gekennzeichnet sind sowie 60 zusätzlichen Stellplätzen, mit denen für Neukunden aus der Umgebung gewisse Qualitäten geschaffen werden sollten.

6. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Ergebnisse der im September 2008 durchgeführten Stellplatzerhebungen verdeutlichen, dass für die Bewertung der Parkraumsituation im Innenstadtbereich der Stadt Oelde die Nachfrage im Kunden- und Besucherverkehr als ausschlaggebendes Kriterium anzusehen ist. Hierbei stellt die Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplätze in der Spitzenstunde am Vormittag die zentrale Schlüsselgröße dar. Die wesentlichen Handlungsfelder der Stadt Oelde im ruhenden Verkehr werden durch die Ansprüche von Kunden und Besuchern der Innenstadt und des Wochenmarktes definiert. Hierbei sind zwei Entwicklungsstufen zu unterscheiden:

Entwicklungsstufe 1:

Die erste Entwicklungsstufe berücksichtigt den Status-quo einschließlich der höheren Stellplatznachfrage in der Vormittagsspitzenstunde an Markttagen ergänzt um die Auswirkungen der Neugliederung des Straßenraums im nördlichen Bereich der Innenstadt. Die Parkraumsituation in der Stufe 1 kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Grundsätzlich ausreichendes Stellplatzangebot an Normalwerktagen
- Höhere Stellplatznachfrage an Markttagen
- Keine gestiegene Nachfrage an Markttagen zwischen den Jahren 1996-2008
- Belegung innenstadtnaher Parkplätze durch Dauerparker
- Verlust von 23 Stellplätzen durch die Umbauten im Bereich Innenstadt Nord

Für die Entwicklungsstufe 1 werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Verstärkung der Kontrolle und Überwachung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung.
- Attraktivierung des Parkplatz Volksbank [Nr.100] , z.B. durch Hinweisbeschilderung.
- Neuordnung der Stellplatzaufteilung und Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze auf dem Parkplatz Trippenhof [Nr.101].
- Attraktivierung des Parkplatzes an der Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46].
- Anmietung von Stellplätzen bzw. Kauf von Privatstellplätzen.
- Verlagerung von Dauerparkern auf dem Parkplatz Krankenhaus [Nr.52], z.B. durch Reduzierung von Sonderparkausweisen.

Entwicklungsstufe 2:

In der zweiten Entwicklungsstufe wird zusätzlich die Umsetzung der geplanten Oelde-Galerie unterstellt. Die dann zu erwartende Parkraumsituation in der Stufe 2 kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Grundsätzlich ausreichendes Stellplatzangebot an Normalwerktagen
- Höhere Stellplatznachfrage an Markttagen
- Keine gestiegene Nachfrage an Markttagen zwischen den Jahren 1996-2008
- Belegung innenstadtnaher Parkplätze durch Dauerparker

- Verlust von 60 Stellplätzen durch Überbauung des bestehenden Parkhaus KOM [Nr.38+39]
- Verlust von 31 Stellplätzen durch Überbauung des bestehenden Parkplatzes südlich des Parkhauses KOM [Nr.42].
- Zusatzbedarf von ca. 60 Stellplätzen für höhere Stellplatznachfragen durch Neukunden.

Ergänzend zu den Maßnahmen aus der Entwicklungsstufe 1 werden für die Entwicklungsstufe 2 folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bau zusätzlicher Parkieranlagen
- Einrichtung eines Parkleitsystems

6.1 ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

Eine Verstärkung der Kontrolle und Überwachung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung, insbesondere der Parkscheibenregelung, dient zur Stärkung des Kundenverkehrs mit der Option einzelne Stellplätze im Tagesverlauf mehreren Nutzern anbieten zu können und gleichzeitig zur Verlagerung von Langzeitparkern. Die Analysen haben gezeigt, dass einzelne Stellplätze dauerhaft bis zu 8 Stunden und mehr belegt werden. Dieser Effekt ist besonders kritisch zu bewerten, da durch die zentrale Lage dieser Stellplatzbereiche zur Innenstadt und zum Markt besonders attraktive Stellplätze sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen nicht den Kunden zur Verfügung stehen.

Für eine Verlagerung von Dauerparkern aus dem Innenstadtbereich stehen mit den Stellplatzanlagen am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes, dem Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee und an der Konrad-Adenauer-Allee hohe Reserven zur Verfügung.

Mit Hilfe einer Hinweisbeschilderung des Parkplatzes Volksbank soll die Erkennbarkeit und Frequenzierung dieser Anlage gefördert werden. Zusammen mit der Neuordnung der Stellplatzaufteilung und Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze auf dem Parkplatz Trippenhof wird mit beiden Maßnahmen angestrebt, die durch die Reduzierung des Stellplatzangebotes durch den Umbau im Bereich Innenstadt Nord verlagerten Stellplatznachfragen in unmittelbarer Nähe zu kompensieren.

Da der Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee durch Baum- und Strauchwerk in den Seitenbereichen derzeit nur schwer erkennbar ist und damit verbunden auch erhebliche Defizite hinsichtlich der Sicherheit der Kunden insbesondere bei Dunkelheit aufweist, wird empfohlen, die Einsehbarkeit durch Rücknahme der begrenzenden Grünstrukturen signifikant zu verbessern. Darüber hinaus sollte der Zugangsbereich zur Konrad-Adenauer-Allee vergrößert und attraktiv gestaltet werden. Gleichzeitig ist dieser Parkplatz bereits im Bestand auch zu Spitzenzeiten an Normalwerktagen und Markttagen durch die geringsten Nachfragen innerhalb des Untersuchungsgebietes gekennzeichnet. Ausschlaggebend für die geringe Akzeptanz aus Kundensicht ist offenbar auch die Trennwirkung der Konrad-Adenauer-Allee. Da die bestehende Signalsteuerung der querenden Fußgängerströme aus Sicherheitsaspekten nicht aufgehoben werden sollte, kann lediglich eine optische und gestalterische Aufwertung der Quersungssituation in Betracht gezogen werden, z.B. durch Einfärbung oder Materialwechsel innerhalb der Fußgängerfurten.

Im Rahmen der Empfehlung zur Anmietung von Stellplätzen bzw. zum Kauf von Privatstellplätzen sollte die Suche von geeigneten Stellplatzanlagen insbesondere auf den Umgebungsbereich größerer Stellplatzanlagen in zentraler Lage zur Innenstadt konzentriert werden.

Eine Reduzierung von Sonderparkausweisen für den Parkplatz Krankenhaus zielt darauf ab, nennenswerte Anteile von Dauerparkern zu verlagern. Derzeit werden ca. 40% des Stellplatzangebotes bereits ab den frühen Morgenstunden von den Beschäftigten über mehrere Stunden belegt. Darüber hinaus wird dieser Parkplatz trotz einer relativ großen Fußwegeentfernung zur Fußgängerzone an Markttagen auch verstärkt von den Marktkunden aufgesucht. Eine Verlagerung von Beschäftigten, z.B. auf den Parkplatz an der Konrad-Adenauer-Allee oder auf die Parkstreifen entlang der Konrad-Adenauer-Allee, mit entsprechenden Verlängerungen der Fußwege wird für die Beschäftigten als durchaus zumutbar angesehen. Zur Klärung, ob Veränderungen der Sonderparkregelungen weiter verfolgt und ggfs. präzisiert werden können, sollten Gespräche mit der Krankenhausleitung geführt werden.

6.2 BAU ZUSÄTZLICHER PARKIERUNGSANLAGEN

Unter den status-quo-Rahmenbedingungen besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Schaffung neuer Parkieranlagen. Die Notwendigkeit für den Bau zusätzlicher Parkieranlagen ergibt sich jedoch durch die geplante Oelde-Galerie und kann nur umgesetzt werden, wenn entsprechende Freiflächen zur Verfügung stehen. Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind derartige Flächen in unmittelbarer und zugleich fußläufig attraktiver Nähe zur Fußgängerzone jedoch nicht vorhanden.

Mit dem Bau zusätzlicher Parkplätze im Bereich Wallstraße / Poststraße wurden in jüngster Vergangenheit praktisch die letzten heute vorhandenen Freiflächen im Umfeld der Innenstadt in Anspruch genommen. Die Schaffung dieser neuen Parkbereiche ist grundsätzlich für die Parkraumbilanz positiv zu bewerten.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Oelde-Galerie wird im Umfeld des Objektes die Einrichtung einer zusammenhängenden Parkieranlage als zwingend erforderlich angesehen. In Frage kommt die Aufstockung des bestehenden Parkplatzes südlich des Parkhauses KOM mit einer zweiten Parkebene. Um eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstückes für Stellplätze zu erzielen und Verlustflächen für die erforderliche Rampe zu minimieren, ist es sinnvoll, beide Parkebenen nicht miteinander zu verbinden und stattdessen die Ein- und Ausfahrtbereiche beider Parkebenen voneinander getrennt einzurichten. Der Zufahrtsbereich der unteren Parkebene könnte über die Konrad-Adenauer-Allee und der Zufahrtsbereich der oberen Parkebene über die Lange Straße erschlossen werden. Im Rahmen einer detaillierten Konzeption sollte die ermittelte Zielgröße von 150 Stellplätzen angestrebt werden.

Sofern sich im Rahmen einer detaillierten Stellplatzkonzeption der Oelde-Galerie herausstellt, dass die zuvor genannte Zielgröße von erforderlichen 150 Stellplätzen nicht umgesetzt werden kann, sollte geprüft werden, ob bestehende Hochbauten freigezogen und durch entsprechenden Gebäudeabriss an anderer zusätzliche Stellplätze hergestellt werden können. Sofern aus städtebaulicher Sicht keine

zwingenden Gründe dagegen sprechen, sollten daher aus rein verkehrlicher Sicht möglichst frühzeitig entsprechende Optionsgrundstücke gesichert werden, um ggfs. mittel- bzw. langfristig auf diesen Flächen zusätzliche Parkieranlagen zu bauen, um in der Gesamtbilanz die o.g. Zielgröße von 150 Stellplätzen zu erreichen.

Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze im Bereich vorhandener Parkieranlagen könnte im Grundsatz ebenfalls über die Aufständigung einer zweiten Parkebene oberhalb der bereits heute vorhandenen Stellplätze erfolgen. Diese Grundsatzoption kann jedoch nur auf Parkieranlagen in Betracht gezogen werden, die einerseits eine fußläufig attraktive Nähe zur Fußgängerzone und andererseits eine gewisse räumliche Ausdehnung und Stellplatzanzahl aufweisen. Dies betrifft somit den Parkplatz Carl-Haver-Platz mit 80 Stellplätzen, mit Einschränkungen hinsichtlich der Größe den Parkplatz Kindergarten mit 30 Stellplätzen und den Parkplatz Fa. Schwarze Paulsburg mit 23 Stellplätzen sowie bereits mit gewissen Einschränkungen aufgrund der Lage am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes der Parkplatz Krankenhaus mit 65 Stellplätzen sowie der Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee mit 38 Stellplätzen.

- Eine Überbauung des Carl-Haver-Platzes mit einer zweiten Stellplatzebene führt zu erheblichen gestalterischen Einbußen und Konflikten mit dem Umfeld, die eine weitere Verfolgung dieser Option als relativ unrealistisch erscheinen lässt. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass durch den Eingriff in den gewachsenen Baumbestand und den unter dem Carl-Haver-Platz fließenden Rathausbach ein vertretbarer Kostenrahmen überschritten wird.
- Eine Überbauung des Parkplatzes Kindergarten erfordert ebenfalls einen Eingriff in den gewachsenen Baumbestand innerhalb der vorhandenen Stellplätze. Durch den Baumbestand am Rand ist jedoch eine städtebauliche Anpassung in das Umfeld durchaus möglich. Darüber hinaus stehen unbebaute Flächen für eine separate Zufahrtsrampe einer zweiten Parkebene zur Verfügung. Als Nachteil ist die geringe Größenordnung von ca. 20-25 zusätzlich zu schaffender Stellplätze zu bewerten.
- Eine Überbauung des Parkplatzes Fa. Schwarze Paulsburg ermöglicht nur eine geringe Anzahl zusätzlicher Stellplätze innerhalb einer zweiten Parkebene. Ein weiterer Nachteil ergibt sich durch die Einordnung als Privatparkplatz.
- Ein großer Vorteil im Falle einer Überbauung des Parkplatzes Krankenhaus an der Spellerstraße liegt in der Schaffung eines nennenswerten zusätzlichen Stellplatzangebotes innerhalb der zweiten Parkebene und wird daher zur weiteren Prüfung auf technische Realisierung dringend empfohlen. Die Zu- und Abfahrten können räumlich voneinander getrennt werden. Die untere Parkebene könnte dann ausschließlich den Kurzzeitparkern zur Verfügung gestellt werden. Dauerparker, und hier insbesondere die Beschäftigten des Krankenhauses, könnten auf der zweiten Parkebene konzentriert werden. Im Falle einer gleichzeitigen stärkeren Überwachung der Parkraumbewirtschaftung könnten fest zugewiesene Dauerstellplätze gegen Entrichtung einer Gebühr vermietet werden.
- Eine Überbauung des Parkplatzes Konrad-Adenauer-Allee bietet hinsichtlich der Beeinträchtigungen auf die umgebenden Randnutzungen die günstigsten Voraussetzungen, da in unmittelbarer Nachbarschaft keine Gebäude betroffen sind. Gleichzeitig ist dieser Parkplatz bereits im Bestand auch zu Spitzenzeiten an Normalwerktagen und Markttagen durch die geringsten

Nachfragen innerhalb des Untersuchungsgebietes gekennzeichnet. Eine Aufstockung dieses Parkplatzes mit den entsprechenden Investitionskosten muss daher durchaus mit gewissen Risiken bewertet werden.

6.3 PARKLEITSYSTEM

Die Neugestaltung eines Park-Leitsystems ist unter den derzeitigen Gegebenheiten als wenig zielführend anzusehen. Ein Leitsystem ist nur dann wirksam, wenn dieses den ortsunkundigen Besuchern Hinweise auf weitgehend freie Stellplätze und zugleich größere zusammenhängende Anlagen liefert. Zu Spitzenzeiten an Markttagen sind jedoch nahezu alle größeren und öffentlich nutzbaren Stellplatzanlagen ausgelastet. Ausgenommen sind hier lediglich die Parkplätze Fitnessstudio, Dänisches Bettenlager und Sparkasse am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes sowie der Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes.

Mittelfristig kann nach Erweiterung des bestehenden Stellplatzangebotes im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Oelde-Galerie und Festlegung der Zufahrtsbereiche durchaus ein statisches Parkleitsystem in Betracht gezogen werden, das dann nicht nur Einzelanlagen sondern auch räumlich zusammengefasste Parkzonen beinhalten kann. Denkbar ist folgende Parkzoneneinteilung:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| - Parkbereich NORD: | Parkplätze Fitnessstudio und Dänisches Bettenlager. Hier müssen jedoch die Voraussetzungen geklärt werden, da es sich um private Stellplatzanlagen handelt. |
| - Parkbereich NORD-WEST: | Stellplatzanlagen im Bereich Poststraße / Wallstraße |
| - Parkbereich MITTE: | Stellplatzanlagen im Bereich des Rathauses |
| - Parkbereich WEST: | Stellplatzanlagen im Bereich Paulsburg und Ennigerloher Straße |
| - Parkplatz Carl-Haver-Platz | |
| - Parkplatz Oelde-Galerie | |
| - Parkplatz Krankenhaus | |
| - Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee | |

6.4 ZEITLICHE ABFOLGE

Zusammengefasst werden im Hinblick einer zeitlichen Realisierung folgende Entwicklungsstufen unterschieden:

A. Kurzfristige Maßnahmen

- (1) Verstärkung der Kontrolle und Überwachung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung zur Stärkung des Stellplatzangebotes im Kundenverkehr und Verlagerung von Langzeitparkern in die Randbereiche.

- (2) Verbesserung der Einsehbarkeit des Parkplatzes Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46] durch Rücknahme der Grünstrukturen, Schaffung eines attraktiven Zugangsbereiches in Höhe der Fußgängerfurt Konrad-Adenauer-Allee sowie optische Betonung der Fußgängerfurt durch Einfärbung bzw. Materialwechsel zum Abbau der Trennwirkung und Attraktivitätssteigerung für Kunden der Innenstadt (im Anhängigkeit zu A(6)).
- (3) Attraktivierung des Parkplatz Volksbank [Nr.100], z.B. durch Hinweisbeschilderung.
- (4) Neuordnung der Stellplatzaufteilung und Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze auf dem Parkplatz Trippenhof [Nr.101].
- (5) Verlagerung von Dauerparkern, z.B. durch Reduzierung von Sonderparkausweisen für den Parkplatz Krankenhaus [Nr.52] (in Abhängigkeit zu A(2) und B(2)).
- (6) Entwicklung von Detaillösungen für eine zweigeschossige Parkieranlage unmittelbar angrenzend an die geplante Oelde-Galerie unter Berücksichtigung einer Zielgröße von ca. 150 Stellplätzen.

B. Mittelfristige Maßnahmen

- (1) Anmietung von Stellplätzen bzw. Kauf von Privatstellplätzen.
- (2) Überbauung des Parkplatzes Krankenhaus [Nr.52] an der Spellerstraße mit einer zweiten Parkebene und konsequenter Bereitstellung von Kurzzeitstellplätzen in der unteren Parkebene und ggfs Vermietung von kostenpflichtigen Dauerstellplätzen in der zweiten Parkebene (in Abhängigkeit zu (A5)).

C. Langfristige Maßnahmen

- (1) Sicherung von freiwerdenden Grundstücken innerhalb des Untersuchungsgebietes, die städtebaulich nicht zwingend erforderlich sind und zur Einrichtung von ebenerdigen Stellplatzanlagen (in Abhängigkeit zu A(6)).
- (2) Neugestaltung eines statischen Parkleitsystems

7. ZUSAMMENFASSUNG

Die Ergebnisse der im September 2008 durchgeführten Stellplatzerhebungen verdeutlichen, dass für die Bewertung der Parkraumsituation im Innenstadtbereich der Stadt Oelde die Nachfrage im Kunden- und Besucherverkehr als ausschlaggebendes Kriterium anzusehen ist. Hierbei stellt die Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplätze in der Spitzenstunde am Vormittag die zentrale Schlüsselgröße dar.

Für das Untersuchungsgebiet wurde eine Gesamtzahl von 2.051 Stellplätzen aufgeteilt in 116 Einzelbereiche zugrunde gelegt. Dies entspricht einer mittleren Größe von ca. 18 Stellplätzen pro Parkierungsanlage. An einem Normalwerktag (Donnerstag, 11. September 2008) tritt die maximale Stellplatznachfrage am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr auf. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 1.322 abgestellte Fahrzeuge erfasst. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 64% aller angebotenen Stellplätze. Im Vergleich zu einem Normalwerktag wurden am Freitag, den 12. September 2008 in allen betrachteten Stundenintervallen am Vormittag jeweils höhere Stellplatzbelegungen ermittelt. Die maximale Stellplatznachfrage wurde im Zeitraum zwischen 10.00 und 11.00 Uhr festgestellt mit insgesamt 1.594 Fahrzeugen. Dies entspricht einer Stellplatzauslastung von ca. 78% aller angebotenen Stellplätze.

Bei einer Ersteinschätzung der Stellplatzsituation könnte man demzufolge bei einer Gesamtbetrachtung aller angebotenen Stellplätze im Untersuchungsgebiet zu den Spitzenstunden am Morgen eine theoretische Stellplatzreserve von ca. 36% an Normalwerktagen (ca. 740 Stellplätze) und ca. 22% an Markttagen (ca. 450 Stellplätze) ableiten. Es muss jedoch beachtet werden, dass nicht alle Stellplätze uneingeschränkt für alle Nutzergruppen zur Verfügung stehen, sondern Teilbereiche ausschließlich den Anwohnern zur Verfügung stehen oder separat als Kunden- bzw. Firmenstellplätze ausgewiesen sind. Insofern wurden für den Kunden- und Besucherverkehr die effektiv nutzbaren und zugleich öffentlich zugänglichen Stellplätze detailliert betrachtet. Für das Untersuchungsgebiet der Innenstadt von Oelde können insgesamt folgende Bewertungen der bestehenden Situation getroffen werden.

- Die Stellplatzsituation ist an Normalwerktagen als deutlich ausreichend anzusehen. Auch zu Zeiten maximaler Stellplatznachfragen stehen auf zahlreichen innenstadtnahen Parkplätzen zu jeder Tageszeit freie Kapazitäten zur Verfügung. Bei insgesamt 1.416 effektiv nutzbaren Stellplätzen ergibt sich in der Spitzenstunde eine Reserve von ca. 27%.
- An Markttagen zeigt sich in der Vormittagsspitzenstunde eine um ca. 200 Stellplätze erhöhte Nachfrage. Dabei treten auf einzelnen Anlagen durch zusätzliche Belegung von Verkehrsräumen punktuelle Überlastungen auf. Für das gesamte Untersuchungsgebiet wird jedoch die Stellplatzkapazität nicht überschritten. Bei insgesamt 1.416 effektiv nutzbaren Stellplätzen ergibt sich in der Spitzenstunde eine Reserve von ca. 17%.
- Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt sich, dass sich die Parkierungsanlagen mit Reserven ausschließlich an den Rändern des Untersuchungsgebietes befinden, schwerpunktmäßig im Norden der Innenstadt und punktuell mit dem Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee im Süden. Hinsichtlich der Fußwegeentfernung zur Fußgängerzone und dem Marktbereich ergibt sich somit für den Einkaufsverkehr eine eingeschränkte Attraktivität hinsichtlich der Lagegunst

dieser Anlagen. Diese Anlagen sind aber durchaus zur Verlagerung von Dauerparkern aus dem Innenstadtbereich geeignet.

- In der Gegenüberstellung zu den Erhebungsergebnissen aus dem Jahr 1996 haben sich keine Veränderungen der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung in der Vormittagsspitzenstunde zwischen 10.00 und 11.00 Uhr an einem Markttag ergeben.
- Die höhere Stellplatznachfrage an Markttagen ist keineswegs ein Zufallsereignis aufgrund besonders günstiger Faktoren (z.B. Witterung), sondern tritt als fester Bestandteil der Attraktivität der Innenstadt von Oelde regelmäßig in Erscheinung.
- Die Akzeptanz kostenpflichtiger Stellplätze ist in der Stadt Oelde als relativ gering einzustufen. Kostenpflichtige Stellplätze weisen an Normalwerktagen eine mittlere Auslastung auf. Lediglich an Markttagen sind auch diese Stellplätze vollständig ausgelastet.
- Grundsätzlich können mit einer Bewirtschaftung die höchsten Umschlagshäufigkeiten erreicht werden.
- Auf zahlreichen Stellplatzanlagen mit einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer durch Parkscheibenregelung werden die bestehenden Vorgaben von maximal 0,5 h bzw. 2 h missachtet.
- 84% der betrachteten Stellplatzanlagen sind durch mehr oder weniger stark ausgeprägte Dauerparkeranteile gekennzeichnet. Auf lediglich 18 von 116 Stellplatzanlagen wurden keine Dauerparker mit Aufenthaltszeiten von 6 Stunden und mehr erhoben.
- An Markttagen werden zu Spitzenzeiten auch längere Fußwege akzeptiert. Durch Beobachtungen wurden beispielsweise zahlreiche Marktbesucher auf dem Parkplatz Krankenhaus [Nr.52] und im südlichen Abschnitt der Geiststraße [Nr.53] registriert.
- Demgegenüber ist auf dem Parkplatz Krankenhaus an der Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46] trotz ungefähr vergleichbarer Fußwegentfernung zur Fußgängerzone keine höhere Frequentierung gegenüber Normalwerktagen zu verzeichnen. Durch die Konrad-Adenauer-Allee wird offenbar eine hohe Trennwirkung hervorgerufen.
- Die durch Beschilderung gekennzeichneten Stellplätze für Anwohner und Firmen werden in der Regel nicht durch Kundenverkehre der Innenstadt fremdgenutzt.
- Die separat ausgewiesenen Behindertenstellplätze werden zu Spitzenzeiten der Stellplatznachfrage an Markttagen nicht vollständig belegt. Das Angebot an Behindertenstellplätzen ist somit als angemessen zu bezeichnen.

Durch die Straßenbaumaßnahmen im nördlichen Bereich der Innenstadt ergibt sich ein Verlust in einer Größenordnung von 23 Stellplätzen gegenüber dem heutigen Stellplatzangebot. Die aus der angestrebten Aufwertung der städtebaulichen Umfeldqualität resultierenden Verlagerungen des ruhenden Verkehrs sind aus gutachterlicher Sicht durchaus vertretbar und können auf dem Parkplatz Volksbank und dem Parkplatz Trippenhof mit flankierenden Maßnahmen kompensiert werden.

Als Zielgröße für eine Parkierungsanlage in unmittelbarer Nähe zur geplanten Oelde Galerie wird aus gutachterlicher Sicht eine Größenordnung von insgesamt 150 Stellplätzen empfohlen, bestehend aus 91 überbauten, bereits heute vorhandenen Stellplätzen, mit denen nicht zuletzt an Marktagen eine gegenüber Normalwerktagen höhere Nachfrage abgedeckt werden muss und 60 zusätzlichen Stellplätzen, mit denen für Neukunden aus der Umgebung gewisse Qualitäten geschaffen werden sollten.

Die wesentlichen Handlungsfelder der Stadt Oelde im ruhenden Verkehr werden durch die Ansprüche von Kunden und Besuchern der Innenstadt und des Wochenmarktes definiert:

- Verstärkung der Kontrolle und Überwachung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung zur Verlagerung von Dauerparkern aus den innenstadtnahen Stellplatzanlagen.
- Attraktivierung des Parkplatz Volksbank [Nr.100], z.B. durch Hinweisbeschilderung.
- Neuordnung der Stellplatzaufteilung und Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze auf dem Parkplatz Trippenhof [Nr.101].
- Attraktivierung des Parkplatzes an der Konrad-Adenauer-Allee [Nr.46].
- Anmietung von Stellplätzen bzw. Kauf von Privatstellplätzen.
- Verlagerung von Dauerparkern auf dem Parkplatz Krankenhaus [Nr.52], z.B. durch Reduzierung von Sonderparkausweisen.
- Bau zusätzlicher Parkierungsanlagen mit einer Größenordnung von insgesamt 150 Stellplätzen im Falle einer Realisierung der geplanten Oelde Galerie.
- Neugestaltung eines statischen Parkleitsystems.

Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann durch die Sicherung der Parkchancen des Einkaufs- und Besorgungsverkehrs (Kurzparker) auf den zentral gelegenen, innenstadtnahen Stellplätzen und durch eine Verlagerung von Berufspendlern und Ausbildungsfahrten (Dauerparker) in die Randbereiche auf andere, bisher weniger frequentierte Stellplatzbereiche ein Ausgleich zwischen den konkurrierenden Nutzungen in der Innenstadt von Oelde ermöglicht werden.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

1	Untersuchungsraum der Erhebungen im ruhenden Verkehr	3
2	Differenzierung der definierten Stellplatzbereiche nach Betriebsformen	7
3	Anzahl der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet	15
4	Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet..... in den Vormittagsstunden eines Normalwerktages und eines Markttages	16
5	Maximale Auslastung und räumliche Verteilung der Stellplatzanlagen..... in der Spitzenstunde am Vormittag	21
6	Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet..... in den Vormittagsstunden eines Normalwerktages in den Jahren 1996 und 2008	29
7	Gegenüberstellung der erfassten Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet..... in den Vormittagsstunden eines Markttages in den Jahren 1996 und 2008	29
8	Geplante Umbaumaßnahmen im nördlichen Bereich der Innenstadt	63

VERZEICHNIS DER TABELLEN

1	Betriebsformen und Parkraumkonzepte	4
2	Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung	8-11
3	Differenzierung des Parkraumangebotes nach Stellplatzgrößen	12
4	Vorhandene Stellplatzanzahl verschiedener Kategorien.....	13
5	Erfasste Fahrzeuge und Stellplatzauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet	14
6	Mittlere Auslastung der einzelnen Stellplatzbereiche am Vormittag im Zeitraum	19
	zwischen 7.00 und 13.00 Uhr an einem Donnerstag (Normalwerktag) und an einem Freitag (Markttag)	
7	Maximale Auslastung der einzelnen Stellplatzbereiche in der Spitzenstunde	20
	am Vormittag an einem Donnerstag (Normalwerktag) und an einem Freitag (Markttag)	
8	Mittlere Parkdauer in den einzelnen Parkbereichen an einem Normalwerktag	25
9	Nutzungskennziffern unterschiedlicher Stellplatzkategorien	27
10	Übersicht der Parkraumkenngrößen für alle Stellplatzbereiche	33-36
	im Untersuchungsgebiet	
11	Übersicht der theoretischen Stellplatzreserven in der Vormittagsspitzenstunde	61-62
	auf den öffentlich nutzbaren Stellplatzanlagen	