



Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt am 24.09.2019		öffentlich		
		Vorlagen-Nr.: FB 4/725/2019		
Nr. 2 der TO				
Dez. II	FB 4: Bildung, Kultur, Sport und Ordnungsangelegenheiten	Datum:	22.08.2019	
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
Beratungsfolge:				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt	24.09.2019		Entscheidung	

Beratungsgegenstand:

Parkraumkonzept für die Innenstadt der Stadt Lüdinghausen

I. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, Angebote zur Erstellung eines Parkraumkonzeptes, wie in der Sitzung vorgestellt, einzuholen und im Haushalt 2020 zu berücksichtigen. Nach Genehmigung des Haushalts 2020 ist ein Auftrag zur Erstellung eines Parkraumkonzeptes unter Beteiligung des BVBU zu erteilen.

II. Rechtsgrundlage:

StVO, Zuständigkeitsordnung des Rates, Parkgebührenordnung über gebührenpflichtiges Parken in der Stadt Lüdinghausen

III. Sachverhalt:

In der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 21.05.2019 wurde zu TOP 6) Bürgerantrag des Investors und der Mietergemeinschaft MarienCampus vom 04.04.2019 (Vorlagen-Nr. FB 4/709/2019) die Verwaltung u. a. beauftragt, ein neues Parkraumkonzept zu erstellen. Hierbei soll die Aufgabenstellung zunächst im zuständigen Fachausschuss diskutiert werden.

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich in dieser Angelegenheit Gespräche geführt und Herr Geschäftsführer Rolf Suhre von der nts Ingenieurgesellschaft mbH aus Münster, der bereits in anderen Projekten für die Stadt Lüdinghausen tätig war und ist, wird eine mögliche Vorgehensweise zur Erstellung eines Parkraumkonzeptes in der Sitzung vorstellen.

Leistungen könnten wie folgt angeboten werden:

1. Zusammentragen von Grundlegendaten und relevanter geplanter Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Stellplatzbilanz haben könnten. Das Straßennetz im Untersuchungsbereich wird kleinteilig in Abschnitte gegliedert, die die Basis für die Analysen des Angebotes und der Nachfrage bilden.

Literaturrecherche zu möglichen Verlagerungseffekten im Model Split insbesondere für den Kundenverkehr durch Schaffung und Stärkung alternativer Angebote (Bürgerbus, Radschnellwege, Expressbusse usw.).

2. Stellplatzangebot:

Beschreibung der vorhandenen Stellplatzsituation. Hierbei wird differenziert zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Stellplätzen. Im Zuge einer Ortsbegehung werden alle Stellplätze erfasst, die sich im öffentlichen Straßenraum befinden, öffentlich zugänglich oder privat sind. Bei den privaten Stellplätzen wird die Erfassung durch eine Luftbilddauswertung ergänzt, da nicht alle privaten Stellplätze vom öffentlichen Straßenraum einsehbar sein werden. Bei den öffentlichen und halböffentlichen Stellplätzen wird die Parkierungsregelung mit erfasst, um so grundlegende Aussagen über die vorhandene Bewirtschaftung treffen zu können. Ergänzend wird eine Fotodokumentation der einzelnen Stellplatzbereiche erstellt. Die Lage der Stellplätze wird detailliert beschrieben inkl. der Erreichbarkeit, Nutzbarkeit für verschiedene Nutzergruppen, Ausstattung (Barrierefreiheit, Angsträume usw.).

3. Stellplatznachfrage:

a. In einem ersten Schritt, wird die theoretische Nachfrage auf Basis eines Rechenmodells ermittelt. Hierbei werden die wesentlichen Nutzergruppen

- Anwohner und Besucher
- Beschäftigte
- Kunden

mit ihren spezifischen Tagesganglinien differenziert analysiert.

Die Nachfrage der Anwohner wird ermittelt aus Daten der Bevölkerungsstatistik (Einwohnermeldedaten und Zensus). Wir benötigen vom AG die Angabe der Anzahl der Einwohner je Straße unterteilt in ca. 5 Altersklassen (<18, 18-25, 26-45, 46-65, 65<), da hieraus ergänzt um die Angabe des Motorisierungsgrades die Anzahl der Fahrzeuge und das Fahrverhalten (Wege/Tag usw.) hinreichend genau abgeleitet werden kann, ohne dass eine vollständige Haushaltsbefragung o.Ä. notwendig ist.

Die Nachfrage an Stellplätzen durch gewerbliche Nutzung (Kunden, Mitarbeiter) wird anhand der tatsächlichen Nutzungsstruktur ermittelt. Hierzu werden die Angaben aus dem Einzelhandelskonzept (EHK) genutzt und im Rahmen einer Ortsbegehung auf Aktualität überprüft. Zusätzlich wird im Rahmen der Begehung jede weitere erkennbare gewerbliche Nutzung erfasst. Anhand der Art der Nutzung und der Größe der Fläche (Daten aus dem EHK oder vor Ort geschätzt) werden die Anzahl der Beschäftigten und Kunden auf Basis von Literaturwerten ermittelt. Sofern Angaben über die Anzahl der Beschäftigten vorliegen, wird das Rechenmodell hieran geeicht.

Anhand einer stichprobenartigen Befragung von Passanten (Kunden) in der Innenstadt werden die Annahmen zur Verkehrsmittelwahl (modal split) überprüft und geeicht.

b. Im zweiten Schritt werden gemeinsam mit dem AG und unter Beteiligung sonstiger Interessensgruppen (insbesondere Kaufmannschaft, Politik) Zielwerte für die maximale Entfernung zwischen Stellplatz und Ziel für die einzelnen Nutzergruppen festgelegt (Beschäftigten wird i.d.R. ein längerer Weg zugemutet, als den Kunden. Anwohner haben die höchsten Ansprüche an einen ortsnahen Stellplatz).

c. Die Anzahl der abgelösten Stellplätze wird für die einzelnen Straßenabschnitte dargestellt. Hierzu stellt der AG Daten über die Anzahl der abgelösten Stellplätze und die Anschrift des Ablösenden zur Verfügung.

d. Auf Basis dieser Zielwerte werden für alle Straßenabschnitte die Nutzungsansprüche zeitlich überlagert (Anwohner fahren z.B. morgens zur Arbeit, Mitarbeiter der Gewerbebetriebe kommen zur Arbeit, später kommen die Kunden) und mit dem jeweils nutzbaren Angeboten innerhalb der festgelegten Umkreise in Abhängigkeit von der Bewirtschaftungsform analysiert. Hieraus lassen sich Bereiche im Untersuchungsgebiet ableiten, in denen zu verschiedenen Tageszeiten Überschüsse oder Defizite an Stellplätzen für verschiedene Nutzergruppen erwartet werden.

4. Beschilderung:

Im Rahmen einer Ortsbegehung wird die vorhandene wegweisende Beschilderung für die verschiedenen Stellplatzbereiche erfasst (Parkleitsystem) und kartiert. Hierbei wird zwischen statischen, halb- und vieldynamischen Systemen differenziert.

5. Evaluierung der Ergebnisse:

Anhand einer gemeinsam mit dem AG auszuwählenden Stichprobe von Stellplatzbereichen wird die tatsächliche Auslastung und Nutzung der Stellplätze analysiert und mit dem Modell abgeglichen. Bei relevanten Abweichungen wird das Modell entsprechend angeglichen.

Der Erfassungsaufwand kann durch die Erstellung des Rechenmodells und Reduzierung auf eine Stichprobe erheblich reduziert werden. Kalkuliert ist eine Stichprobe über 3 Parkplätze (Edeka, Ostwall und Steverstraße am Rathaus) sowie 5 Straßenabschnitte durch eine Begehung vor Ort (Intervall 15 Minuten) in der Zeit von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Erfasst wird die Auslastung, die Nutzung von Sonderparkausweisen sowie anhand der Kennzeichen die Parkdauer.

6. Darstellung der Zwischenergebnisse anhand anschaulicher Karten und Diagramme inkl. jeweils 1 Präsentation in einem Workshop sowie in der Politik.

7. Handlungsempfehlung und Maßnahmenplan:

Auf Basis der Analyseergebnisse werden Handlungsempfehlungen entwickelt, um erkannten Defiziten entgegen zu wirken. Diese können umfassen:

- Neubau von Stellplätzen. Hier werden konzeptionelle Lösungen aufgezeigt und die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze abgeschätzt (keine architektonischen Leistungen)
- Änderungen bei der Bewirtschaftung verschiedener Stellplatzbereiche
- Änderungen bei der Beschilderung verschiedener Stellplatzbereich (statisch, halb- oder vieldynamisch)
- Ggf. Empfehlung für eine Änderung der Stellplatzablösesatzung
- Abschätzung des Verlagerungspotentials insbesondere des Kundenverkehrs auf andere Verkehrsmittel.

Für die Maßnahmen werden Grobkosten geschätzt und eine Dringlichkeitsreihung erstellt. Zusätzlich werden für Politik und Verwaltung Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise erarbeitet.

8. Darstellung der Ergebnisse im Workshop sowie in der Politik

Die Verwaltung beabsichtigt zu den Haushaltsberatungen 2020 entsprechende Angebote einzuholen und einen Auftrag zur Erstellung eines Parkraumkonzeptes nach Genehmigung des Haushalts im Frühjahr 2020 zu vergeben.

IV. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird mit Kosten in Höhe von rund 30.000 € gerechnet.

V. Anlagen:

Keine