

Handlungskonzept ruhender Verkehr in der historischen Altstadt Warendorf

Endbericht



Auftraggeber:
Stadt Warendorf
SG 61 Bauordnung und Stadtplanung
48231 Warendorf

Dortmund, November 2019

Impressum

Auftraggeber:**Stadt Warendorf**

SG 61 Bauordnung und Stadtplanung

48231 Warendorf

Projektleitung:

Doris Krause

Auftragnehmer:**Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft; Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)

Björn Eimler, M.Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	II
Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VII
1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2 Beteiligungsprozess der Parkraumkonzeption	4
3 Aufbau des Berichts	5
4 Ausgangssituation	6
4.1 Verkehrliche Erschließung und Nutzungsstruktur im Untersuchungsraum	6
4.2 Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	7
4.2.1 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum	7
4.2.2 Stellplätze in Parkhäusern.....	10
5 Parkraumanalyse	11
5.1 Methodik der Parkraumerhebung	11
5.2 Parkraumauslastung und -nachfrage im Straßenraum	14
5.2.1 Auslastungen der Straßenräume	14
5.2.1.1 Ergebnisse für den Mittwoch.....	14
5.2.1.2 Ergebnisse der ergänzenden Erhebung an einem Markttag (Dienstag).....	23
5.2.2 Gebietspezifische Auswertungen	27
5.2.2.1 Gebiet 1: Parkplatz Freibad	27
5.2.2.2 Gebiet 2: Parkplatz zwischen den Emsbrücken.....	29
5.2.2.3 Gebiet 3: Parkplatz Lohwall.....	31
5.2.2.4 Gebiet 4: Bahnhof.....	33
5.2.2.5 Gebiet 5: Bundesstraße 64.....	34
5.2.2.6 Gebiet 6: Westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz	36
5.2.2.7 Gebiet 7: Altstadt Nord-West.....	39
5.2.2.8 Gebiet 8: Altstadt Südwest	42
5.2.2.9 Gebiet 9: Altstadt Nord-Ost	44
5.2.2.10 Gebiet 10: Altstadt Süd-Ost.....	46
5.3 Stellplatzauslastung und -nachfrage im Parkhaus Hohe Straße.....	49
5.4 Auslastung der Behindertenparkplätze	51

5.5	Zusammenfassung.....	52
6	Parkraumkonzeption	53
6.1	Zielsetzung der Konzeption und Grundsätze für die Maßnahmenentwicklung.....	53
6.2	Maßnahmenempfehlungen.....	54
6.2.1	Parkraumbewirtschaftung.....	55
6.2.2	Räumliche Verteilung des Parkraumangebotes und Qualität der Parkplätze.....	60
6.2.3	Lenkung des Parksuchverkehrs.....	63
6.2.4	E-Mobilität, CarSharing und intermodale Vernetzung.....	65
6.2.5	Information, Kontrollen und Marketing.....	68
6.2.6	Prognostizierte Wirkungen der Maßnahmen.....	71
7	Evaluation der Maßnahmen.....	76
8	Fazit	78
	Quellenverzeichnis	79
	Anhang A: Kennwerte zu den Auswertungsgebieten.....	80
	Anhang B: Maßnahmenübersicht	90

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum.....	2
Abbildung 2: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungstyp	3
Abbildung 3: Altstadt Warendorf	6
Abbildung 4: Stellplatzangebot	9
Abbildung 5: Untersuchungsgebiete	14
Abbildung 6: Parkdruck in den Parkzonen 4 bis 6 Uhr	15
Abbildung 7: Parkdruck in den Parkzonen 7 bis 9 Uhr.....	16
Abbildung 8: Parkdruck in den Parkzonen 9 bis 11 Uhr	16
Abbildung 9: Parkdruck in Parkzonen 11 bis 13 Uhr	17
Abbildung 10: Auslastung Spitzenstunde im Detail.....	19
Abbildung 11: Parkdruck in den Parkzonen 13 bis 15 Uhr	20
Abbildung 12: Parkdruck in den Parkzonen 15 bis 17 Uhr.....	21
Abbildung 13: Parkdruck in den Parkzonen 17 bis 19 Uhr	21
Abbildung 14: Parkdruck in den Parkzonen 19 bis 21 Uhr.....	22
Abbildung 15: Auslastung der privaten Stellplätze (Hotels, Restaurants, ...)	23
Abbildung 16: Auslastung privater Stellplätze 11-13 Uhr.....	23
Abbildung 17: Parkdruck in den Parkzonen 9 bis 11 Uhr Markttag.....	24
Abbildung 18: Parkdruck in den Parkzonen 11 bis 13 Uhr Markttag	25
Abbildung 19: Parkdruck in den Parkzonen 13 bis 15 Uhr Markttag.....	25
Abbildung 20: Parkdruck in den Parkzonen 15 bis 17 Uhr Markttag.....	26
Abbildung 21: Gebiet 1: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	28
Abbildung 22: Gebiet 2: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	30
Abbildung 23: Gebiet 3: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	32
Abbildung 24: Gebiet 4: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	33
Abbildung 25: Gebiet 5: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker.....	35
Abbildung 26: Gebiet 6: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	37
Abbildung 27: Gebiet 7: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	40
Abbildung 28: Gebiet 8: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	43
Abbildung 29: Gebiet 9: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	45
Abbildung 30: Gebiet 10: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker	47
Abbildung 31: Auslastung öffentlich zugänglicher Parkplätze Parkhaus Hohe Straße	49
Abbildung 32: Anzahl parkender Fahrzeuge im Parkhaus nach Uhrzeit	50
Abbildung 33: Nutzergruppen des Parkhauses nach Uhrzeit (öffentl. Zugängliche Stellplätze)	50
Abbildung 34: Nutzergruppen des Parkhauses (öffentl. Zugängliche Stellplätze)	51

Abbildung 35: Ziele der Parkraumkonzeption für die Altstadt	53
Abbildung 36: Maßnahmenbereiche der Parkraumkonzeption.....	55
Abbildung 37: Bewirtschaftungsprinzip öffentlicher Parkraum	56
Abbildung 38: zukünftige Parkraumbewirtschaftung (vergrößerte Darstellung im Anhang) .	59
Abbildung 39: Mögliche neue Behindertenparkplätze (vergrößerte Darstellung im Anhang)	62
Abbildung 40: aktuelle statische Parkplatz-Wegweisung in Warendorf	63
Abbildung 41: Prinzipbeispiel einer Beschilderung.....	64
Abbildung 42: Prinzipskizze einer Übersichtsdarstellung des Parkleitsystems	64
Abbildung 43: Lademöglichkeiten im privaten Bereich/Parkgaragen	65
Abbildung 44: reservierte Park- und Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum.....	65
Abbildung 45: Beispiel für ein Radhaus.....	68
Abbildung 46: Mobilpunkt.....	68
Abbildung 47: Beispiele für "Parklets" bzw. Umnutzungen von Parkständen	71
Abbildung 48: Anzahl und Bewirtschaftung des Parkplätze (Status Quo vs. Maßnahmenumsetzung).....	72
Abbildung 49: Wirkungsprognose der Maßnahmen (Spitzenstunde mittags).....	73
Abbildung 50: Wirkungen der Maßnahmen (abends).....	74
Abbildung 51: Gebiet 1: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	80
Abbildung 52: Gebiet 1: Falschparkeranzahl	80
Abbildung 53: Gebiet 2: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker).....	81
Abbildung 54: Gebiet 2: Falschparkeranzahl	81
Abbildung 55: Gebiet 3: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	82
Abbildung 56: Gebiet 3: Falschparkeranzahl	82
Abbildung 57: Gebiet 4: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	83
Abbildung 58: Gebiet 4: Falschparkeranzahl.....	83
Abbildung 59: Gebiet 5: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker).....	84
Abbildung 60: Gebiet 5: Falschparkeranzahl.....	84
Abbildung 61: Gebiet 6: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker).....	85
Abbildung 62: Gebiet 6: Falschparkeranzahl.....	85
Abbildung 63: Gebiet 7: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker).....	86
Abbildung 64: Gebiet 7: Falschparkeranzahl.....	86
Abbildung 65: Gebiet 8: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	87
Abbildung 66: Gebiet 8: Falschparkeranzahl.....	87
Abbildung 67: Gebiet 9: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	88
Abbildung 68: Gebiet 9: Falschparkeranzahl.....	88
Abbildung 69: Gebiet 10: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)	89
Abbildung 70: Gebiet 10: Falschparkeranzahl.....	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Parkmöglichkeiten im Straßenraum nach Bewirtschaftungsform	7
Tabelle 2: Kosten für das Parken im öfftl. Raum im Städtevergleich.....	8
Tabelle 3: Untersuchungsgebiete – Parken im öffentlichen Raum	13
Tabelle 4: Übersicht der Auslastung nach Bewirtschaftungsformen und Untersuchungsbereichen.....	17
Tabelle 5: Gebiet 1 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform.....	28
Tabelle 6: Gebiet 2 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform.....	30
Tabelle 7: Gebiet 2 Auslastung (Markttag) nach Bewirtschaftungsform.....	30
Tabelle 8: Gebiet 3 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform.....	32
Tabelle 9: Gebiet 3 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform	32
Tabelle 10: Gebiet 4 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform.....	34
Tabelle 11: Gebiet 4 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform	34
Tabelle 12: Gebiet 5 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform.....	35
Tabelle 13: Gebiet 5 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform	35
Tabelle 14: Gebiet 6 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform.....	38
Tabelle 15: Gebiet 6 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform	38
Tabelle 16: Gebiet 7 Auslastung Normalwerktag nach Bewirtschaftungsform	41
Tabelle 17: Gebiet 7 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform	41
Tabelle 18: Gebiet 8 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform	43
Tabelle 19: Gebiet 8 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform.....	43
Tabelle 20: Gebiet 9 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform	46
Tabelle 21: Gebiet 9 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform.....	46
Tabelle 22: Gebiet 10 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform.....	48
Tabelle 23: Gebiet 10 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform.....	48
Tabelle 24: Parkhaus Auslastung Markttag.....	50
Tabelle 25: Auslastung der Behindertenparkplätze	51

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Warendorf hat die Planersocietät damit beauftragt, für den Bereich der historischen Altstadt eine Parkraumuntersuchung durchzuführen sowie darauf aufbauend ein Handlungskonzept zu entwickeln, das Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Altstadt Warendorf ist. Hintergrund ist, dass seit einigen Jahren ein verstärkter Parkdruck in der Altstadt wahrgenommen wird und derzeit temporär bestehende Parkmöglichkeiten (z.B. Baulücken) nicht dauerhaft zur Verfügung stehen werden, da sie z.B. durch städtebauliche Entwicklungen in Anspruch genommen werden. Hinzu kommt, dass durch den Wandel und Rückgang des Einzelhandels viele Gebäude für Wohnzwecke umgenutzt werden und ein weiterer Bedarf nach Parkmöglichkeiten entsteht.

Durch die unterschiedlichen Nutzungs- und Interessensgruppen bestehen an die innerstädtischen Parkmöglichkeiten unterschiedliche, teils divergierende Anforderungen. Beispielsweise wünschen Anwohner dauerhaft verfügbare Parkmöglichkeiten vor ihrer Wohnung. Gleichzeitig werden diese tagsüber durch Kunden des Einzelhandels nachgefragt, die nur für kurze Zeit parken möchten. Beschäftigte und Gewerbetreibende der Innenstadt benötigen Parkplätze möglichst in der Nähe ihrer Arbeitsstelle, auf denen sie auch über einen längeren Tageszeitraum parken können. Das Parkraumkonzept soll dazu beitragen, dass einerseits für alle Nutzergruppen ausreichend Parkmöglichkeiten bestehen und zum anderen, dass die Erreichbarkeit dieser nach Möglichkeit weiter optimiert wird.

Die Frage nach einem ausreichenden Parkraumangebot in der Altstadt ist nicht nur verkehrstechnisch, sondern vorrangig städtebaulich zu erörtern. Die zukünftige Organisation des ruhenden Verkehrs steht in einem städtebaulichen Spannungsverhältnis zwischen beengten räumlichen Möglichkeiten, zunehmender individueller Mobilität der Anwohner, den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplatzflächen und der städtebaulichen Weiterentwicklung der Altstadt.

Das Parkraumkonzept soll Handlungsansätze und Lösungsvorschläge entwickeln, wie im Rahmen der Stadtentwicklung und Erneuerung der Altstadt eine bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs gestaltet und ein Ausgleich zwischen dem Parkraumbedarf und konkurrierenden verkehrlichen sowie städtebaulichen Ansprüchen geschaffen werden kann. Das Handlungskonzept ruhender Verkehr ist damit ein wichtiger Baustein der strategischen Ausrichtung der Stadtentwicklung.

Untersuchungsraum

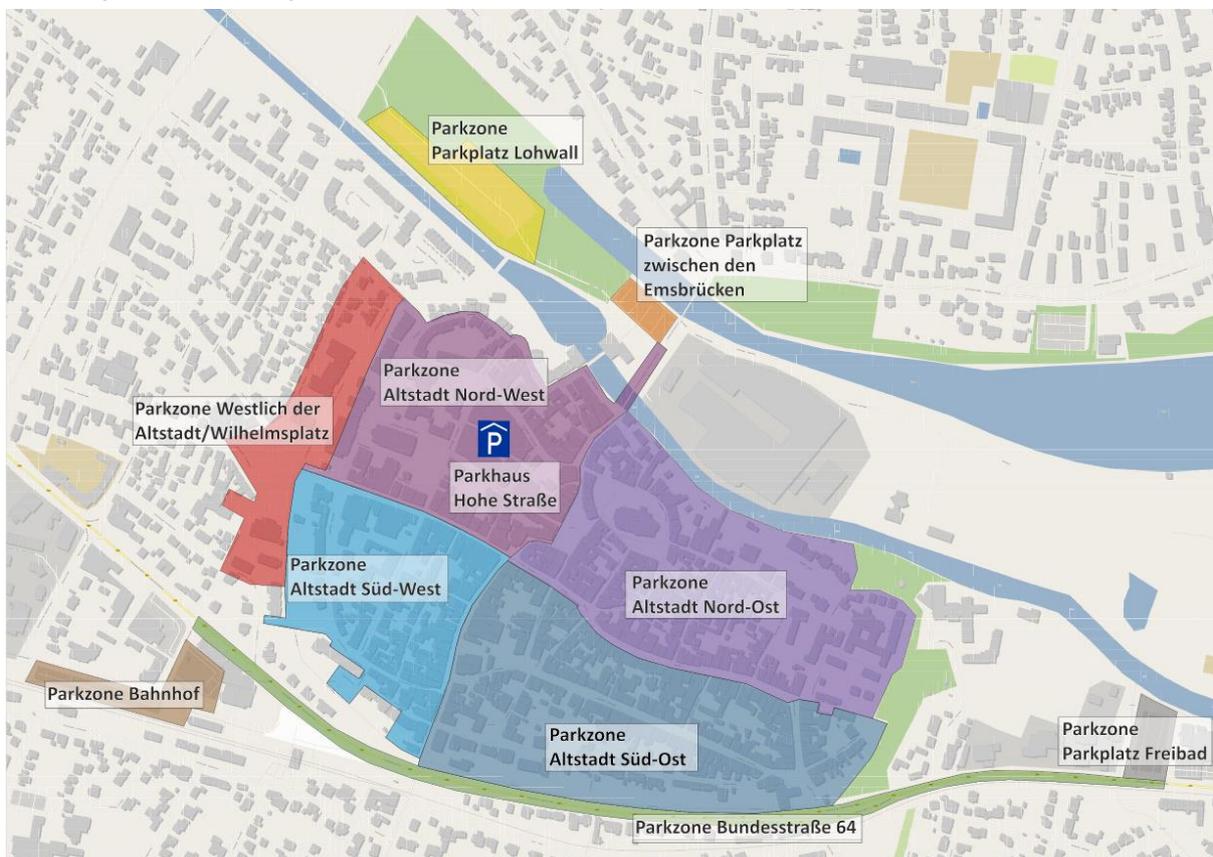
Der Untersuchungsraum entspricht dem Sanierungsgebiet Altstadt. Wesentliche Nutzungen im Untersuchungsgebiet bestehen in Gewerbe (insbesondere hochwertiger Einzelhandel), Wohnen, Dienstleistungen sowie Freizeit-, Kultur- und Gastronomieeinrichtungen. Die Stadtverwaltung ist ebenfalls im Untersuchungsgebiet angesiedelt.

Zur Analyse des ruhenden Verkehrs und zur zielgerichteteren Planung von Maßnahmen wurde das Untersuchungsgebiet in mehrere Teilbereiche eingeteilt (siehe Abbildung 1):

- Altstadt Nord-West
- Altstadt Nord-Ost
- Altstadt Süd-West
- Altstadt Süd-Ost
- Westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz
- Parkplatz zwischen den Emsbrücken
- Bundesstraße 64

Das Untersuchungsgebiet wird um die Bereiche Parkplatz Lohwall, Bahnhof und Parkplatz Freibad ergänzt, die sich nicht in der zentralen Altstadt befinden und das Parkraumangebot ergänzen.

Abbildung 1: Untersuchungsraum

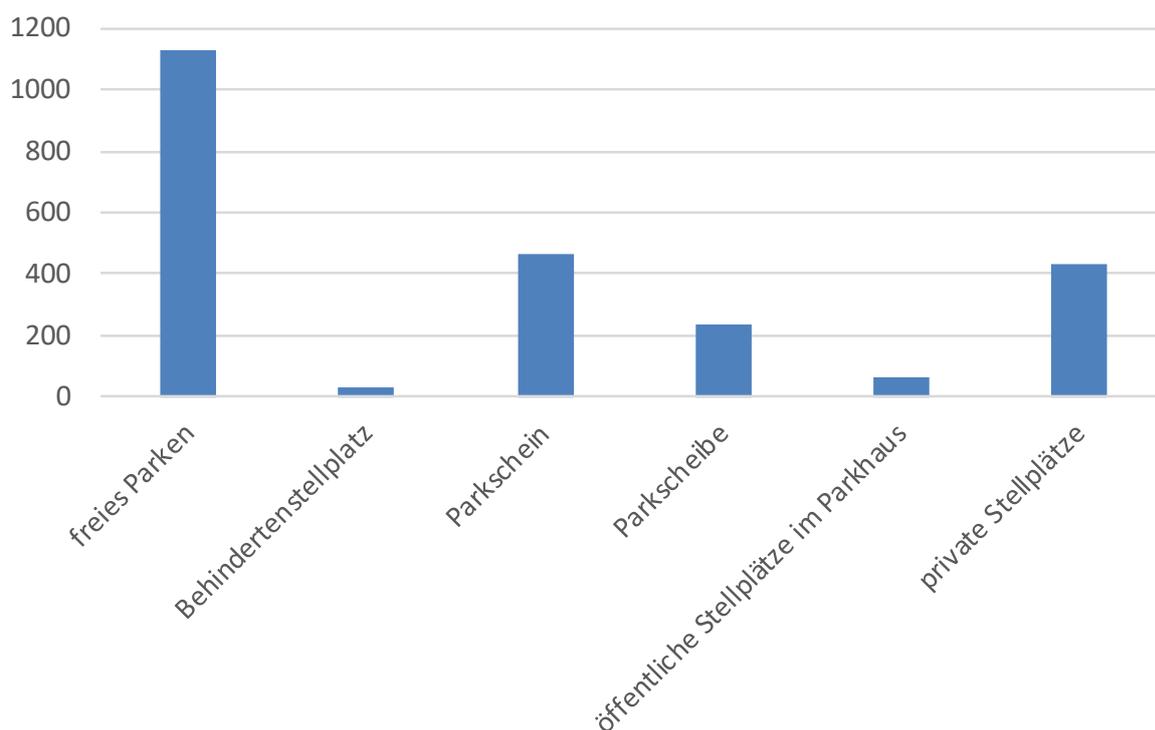


Quelle: Eigene Darstellung

Insgesamt umfasst das Untersuchungsgebiet etwa 1.900 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten (siehe Abbildung 2). Hiervon sind ca. 60% unbewirtschaftet (freies Parken) sowie etwa 25% Parken mit Parkschein (größtenteils kombiniert mit Bewohnerparkbevorzugung). Weitere Parkmöglichkeiten sind, teilweise auch mit Bewohnerparkbevorzugung, mit einer Parkscheibe nutzbar. Zudem bietet ein Parkhaus weitere 63 gebührenpflichtige Stellplätze.

Zusätzlich befinden sich etwa 430 private Stellplätze wie z.B. Kundenparkplätze von Restaurants, Hotels, Dienstleistern und Einzelhandel im Untersuchungsraum.

Abbildung 2: Parkraumangebot nach Bewirtschaftungstyp



Ziel der Parkraumanalysen und des Parkraumkonzeptes

Ziel der Parkraumerhebung und -konzeption ist es, die Anzahl der Parkmöglichkeiten inkl. des Parkhauses sowie die Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet zu erfassen, deren Auslastungsgrade über den Tagesverlauf zu ermitteln und die Nutzung durch die unterschiedlichen Parkraumnutzer (Anwohner, Besucher und Kunden der Innenstadt sowie Freizeiteinrichtungen, Beschäftigte etc.) herauszustellen.

Hierauf basierend wird ein integriertes Parkraumkonzept entwickelt werden, das durch organisatorische und/oder bauliche Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt beiträgt. Hierbei sind sowohl die Belange der bewohnerbezogenen als auch der gebietsfremden Parkraumnachfrage und der jeweiligen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Weiterführend ist das Parkraumkonzept damit ein wichtiger Baustein der städtebaulichen Entwicklung der Innen- und Altstadt Warendorfs, indem es Strategien und Lösungen liefert, den Parkraumbedarf mit den weiteren Flächenansprüchen in Einklang zu bringen.

2 Beteiligungsprozess der Parkraumkonzeption

Das Parken des Autos und die damit einhergehenden Zielkonflikte und Problemstellungen sind oftmals ein Reizthema. Zum einen sind Autofahrer selbst betroffen, zum anderen aber auch Anwohner, Geschäftstreibende, Arbeitgeber, Beschäftigte sowie die allgemeine Stadtöffentlichkeit in Form von Fußgängern und Radfahrern. Gerade in Innen- und Altstädten sind umfangreiche Interessen mit teils unterschiedlicher Zielrichtung zu beachten.

Die Parkraumkonzeption für die Altstadt von Warendorf wurde daher durch einen Beteiligungsprozess begleitet, um möglichst viele Interessen und Herausforderungen berücksichtigen und abstimmen zu können. Prozessbegleitend ist der Altstadtbeirat in mehreren Sitzungen einbezogen worden: Zentrale Ergebnisse und Meilensteine wurden vorgestellt, diskutiert und abgestimmt sowie neue Lösungswege erörtert.

Die Ergebnisse der Diskussionen wurden im zuständigen Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss im Februar 2019 vorgestellt und diskutiert. Hinweise und Verbesserungsvorschläge sind in einen Entwurf des Parkraumkonzeptes eingearbeitet worden, welcher mit der Öffentlichkeit diskutiert wurde:

Im Rahmen eines öffentlichen Workshops am 23. Mai 2019 (siehe gesonderte Dokumentation) wurde der Entwurf des Parkraumkonzeptes mit seinen Einzelmaßnahmen vorgestellt. Die etwa Teilnehmenden, insbesondere Bürgerinnen und Bürger der Altstadt, aber auch Geschäftstreibende, hatten daraufhin die Gelegenheit, an mehreren Thementischen die zentralen Fragestellungen und Maßnahmenvorschläge des Parkraumkonzeptes zu diskutieren, kritisch zu reflektieren und eigene Ideen einzubringen. Die sehr intensiven sowie konstruktiven Diskussionen zeigten im Ergebnis, dass das Parkraumkonzept im Wesentlichen unterstützt wird. Anregungen und Ideen der Teilnehmenden wurden für das vorliegende Parkraumkonzept geprüft und vielfach auch aufgenommen.

Das vorliegende Parkraumkonzept ist somit das Ergebnis eines breiten Abstimmungsprozesses zwischen der Verwaltung, den beauftragten Gutachtern, der Öffentlichkeit und der Politik.

3 Aufbau des Berichts

Als Grundlage für das zu erarbeitende Parkraumkonzept wurde am 22. März 2017 sowie auch am 20. Juni 2017 (Markttag) die Stellplatznutzung sowohl im Straßenraum als auch in dem Parkhaus des Untersuchungsraums ermittelt. Eine Beschreibung des Untersuchungsraums inkl. der Parkraumsituation erfolgt in Kapitel 4.

Bei dieser Parkbilderhebung wurden im 2h-Rhythmus die Parkvorgänge auf Parkständen im Straßenraum, öffentlichen Parkplätzen und im Parkhaus Hohe Straße dokumentiert und dabei die Kennzeichen der Fahrzeuge notiert, um die Nachfrage verschiedenen Parktypen und damit Nutzergruppen zuordnen zu können. Die Parkraumanalyse sowie die Methodik der Untersuchungen ist Kapitel 5 dargestellt.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung geben Aufschluss über Problempunkte und einen möglichen Handlungsbedarf für die Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet. Hierauf aufbauend werden in Kapitel 6.1 Zielsetzungen für die Konzeption abgeleitet und in Kapitel 6.2 Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen, den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen.

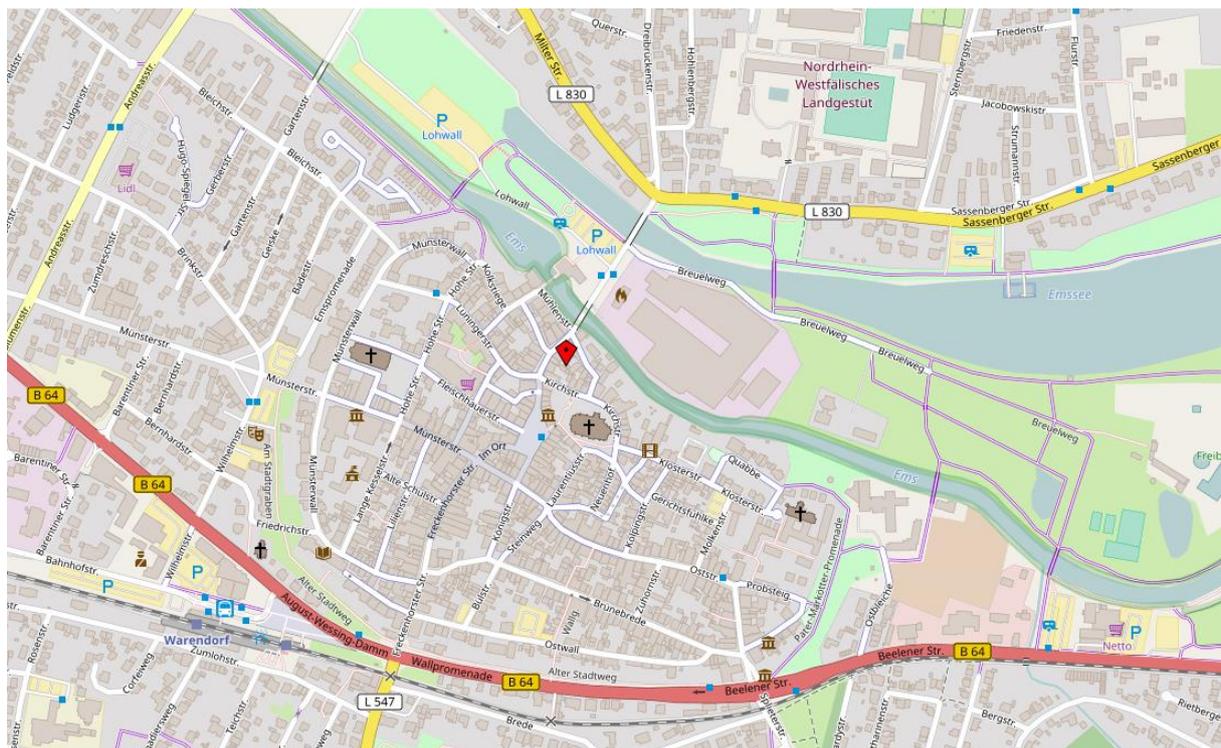
4 Ausgangssituation

Im Folgenden werden das derzeit bestehende Parkraumangebot im Straßenraum und in den Parkhäusern sowie allgemein der Untersuchungsraum inkl. verkehrlicher Erschließung und Nutzungsstruktur dargestellt.

4.1 Verkehrliche Erschließung und Nutzungsstruktur im Untersuchungsraum

Die Warendorfer Altstadt ist überregional durch die Bundesstraßen 64 und 475 an die Bundesautobahnen A1 und A2 angebunden. Innerstädtisch ist die Altstadt durch die Bundesstraße 64 (August-Wessing-Damm, Wallpromenade, Beelener Straße) im Süden und die Miltter Straße und Sassenberger Straße im Norden erschlossen (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Altstadt Warendorf



Quelle: @OpenStreetMap.org-Mitwirkende

Die Altstadt zeichnet sich durch eine hohe bauliche Dichte und einen hohen Anteil an Wohn- und Gewerbenutzungen aus. Den Mittelpunkt bildet der Marktplatz mit seinen historischen Bauten, unter anderem dem Rathaus. Die Münsterstraße, Freckenhorster Straße, Krickmarkt und Emsstraße stellen die Einkaufsstraßen der Altstadt dar und sind zu großen Teilen Fußgängerzone. Hier befinden sich zahlreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. In den Seitenstraßen sind weitere Geschäfte angesiedelt, wobei mit der Entfernung zur Fußgängerzone der Anteil an Wohnnutzung zunimmt und in einigen Bereichen dominiert. Im Gebiet Süd-West sind an der Langen

Kesselstraße und der Kurzen Kesselstraße zudem die Stadtverwaltung und die Stadtbücherei angesiedelt. Im nordöstlichen Bereich sind das Kino, das Kolpinghaus und das Westpreußische Landesmuseum als kulturelle Einrichtungen zu finden.

Westlich an die Altstadt grenzt der Bereich Wilhelmsplatz an. Hier findet dienstags und freitags der Wochenmarkt statt. Auch hier sind Einzelhandel und Wohnnutzung prägend. Ebenfalls liegt das Theater am Wall hier.

Ergänzt wird der Untersuchungsraum durch die Bereiche Bahnhof, Parkplatz Lohwall und Parkplatz Freibad. Der Bereich Bahnhof ist durch seine Verkehrsfunktion, zwei Nahversorger sowie Dienstleistungseinrichtungen geprägt. Der Parkplatz Lohwall ist Teil des Überflutungsgebietes der Ems und somit von Bebauung freigehalten. Der Parkplatz Freibad dient als Parkmöglichkeit für ein Sport- und Freizeitareal.

4.2 Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet

4.2.1 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum

Im Untersuchungsgebiet stehen im Straßenraum etwa 1.860 öffentlich zugängliche Parkstände bzw. Parkplätze zur Verfügung, von denen 1.131 unbewirtschaftet sind. Hiervon entfällt ein großer Teil auf den Parkplatz Lohwall.

Des Weiteren sind mit 461 Parkmöglichkeiten etwa ein Viertel mit Parkschein gebührenpflichtig (Bewirtschaftungszeiten Mo.-Fr. 9 bis 19 Uhr, Sa. 9-14 Uhr). Die Höchstparkdauer (Hpd.) ist auf vier Stunden festgelegt. Anwohner können durch den Erwerb eines Bewohnerparkausweises auf den mit Parkschein und teilweise auch mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätzen gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt parken.

Tabelle 1: Parkmöglichkeiten im Straßenraum nach Bewirtschaftungsform¹

Stellplatztyp	Stellplatzanzahl	Anteil
freies Parken	1131	60,9%
Parkschein	461	24,8%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	170	9,2%
Parkscheibe 1h Mo-Sa, Anwohner ausgeschlossen	55	3,0%
Behindertenstellplatz	30	1,6%
Parkscheibe 30min	6	0,3%
Eltern mit Kind Parkscheibe 30min	1	0,1%
Eltern mit Kind Parkschein	2	0,1%
gesperrt	1	0,1%
Insgesamt	1857	100,0%

¹ Während der Erhebung war 1 Parkstand im öfftl. Raum aufgrund einer Baustelle nicht nutzbar/„gesperrt“.

Die Gebühren der bewirtschafteten Parkmöglichkeiten gestalten sich je nach Parkdauer folgendermaßen:

- Mindestgebühr: 0,30€
- ½ Stunde: 0,40€
- 1 Stunde: 1,20€
- 2 Stunden: 2,40€
- 3 Stunden: 4,10€
- 4 Stunden: 5,80€

Auf 170 weiteren Parkmöglichkeiten kann eine Stunde lang mit einer Parkscheibe geparkt werden (Bewirtschaftungsdauer Mo.-Fr. 9 bis 18 Uhr, Sa. 9 bis 14 Uhr). Auf diesen können Bewohner mit Bewohnerparkausweis ebenfalls unbefristet parken. Auf 55 weiteren, die mit einer Parkscheibe eine Stunde lang benutzt werden dürfen, ist das Parken mit Bewohnerparkausweis ausgeschlossen.

Im Städtevergleich liegen die Gebühren, die in der Warendorfer Altstadt erhoben werden, etwas über denen vergleichbarer Mittelzentren im Umkreis und unter den Gebühren in den Oberzentren Gütersloh und Münster. Grundsätzlich kann hier aber auch festgestellt werden, dass im Untersuchungsgebiet Warendorf mit 25% eine vergleichsweise geringe Anzahl der Parkmöglichkeiten gebührenpflichtig bewirtschaftet ist.

Tabelle 2: Kosten für das Parken im öfftl. Raum im Städtevergleich

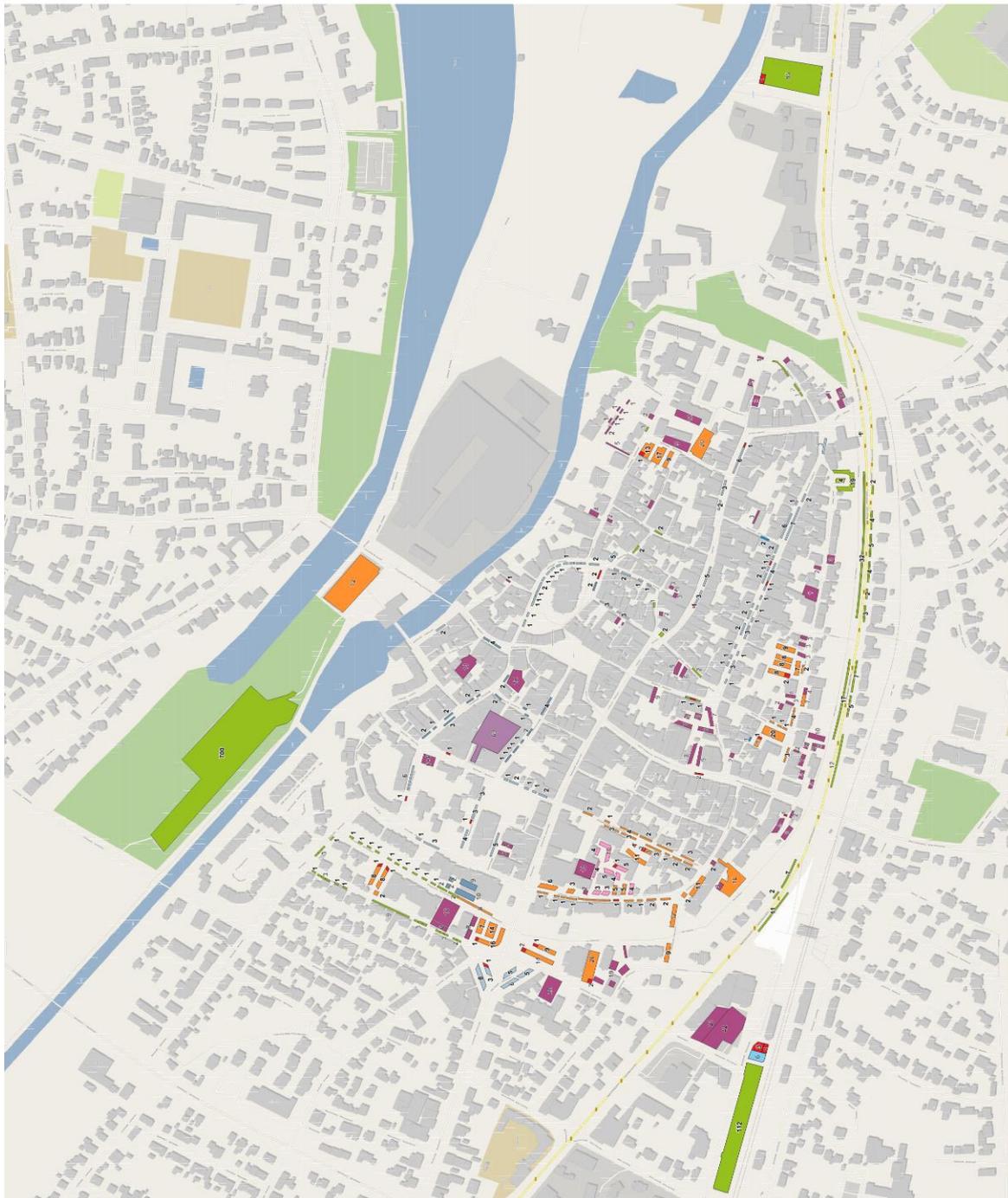
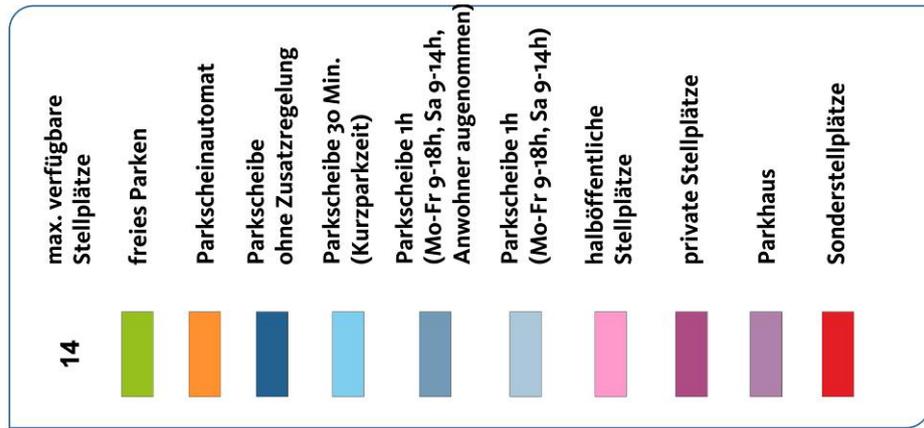
Stadt	Parkkosten (berechnet auf 1h Parkdauer)
Münster	1,20 € - 2,00 €
Gütersloh	1,00 € - 1,50 €
Warendorf	1,20 €
Lippstadt	1,00 €
Beckum	1,00 €
Emsdetten	1,00 €
Ahlen	1,00 €

Quelle: Eigene Recherchen, Stand Oktober 2017

-Abbildung 4: Stellplatzangebot

**Ruhender Verkehr
historische Altstadt Warendorf**

**Karte 01:
Stellplatzangebot**



Quelle: eigene Darstellung

4.2.2 Stellplätze in Parkhäusern

Ergänzend stehen im Parkhaus des Edeka-Supermarktes Hohe Straße 63 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Die Stellplätze können täglich von 7 bis 23 Uhr genutzt werden. Die Nutzungsgebühren betragen:

- je angefangene Stunde: 1,00€
- Tageshöchstsatz: 15,00€
- Ticketverlust: 25,00€
- Nachttarif von 20 bis 7 Uhr: 2,00€
- Für Edeka-Kunden: 1h kostenlos

Für Dauerparker besteht zusätzlich das Angebot, einen Stellplatz in einem abgetrennten, privaten Bereich anzumieten (hier existieren 76 Dauerparkmöglichkeiten, die nach Betreiberangaben vollständig vermietet sind).

5 Parkraumanalyse

5.1 Methodik der Parkraumerhebung

Die Parkbilderhebungen im Straßenraum sowie in dem Parkhaus Edeka/Hohe Straße wurden am Mittwoch, den 22. März 2017, sowie ergänzend am Dienstag, den 20. Juni 2017, durchgeführt. Die Temperaturen lagen an dem Normalwerktag zwischen 6°C (nachts) und bis über 20°C tagsüber. Beide Tage waren niederschlagsfrei. Insgesamt handelt es sich bei beiden Erhebungstagen um Tage ohne einen besonderen Wettereinfluss, wodurch eine Repräsentativität der Ergebnisse sichergestellt ist. Durch die Erhebung an einem Mittwoch konnte die Situation ohne den Einfluss des Wochenmarktes der Situation an einem Markttag (Dienstag) gegenübergestellt werden.

Die Erfassungen des Parkraums wurden durch Erheber unterstützt, die geschult und auf Methodik und Besonderheiten der Erhebung und des Untersuchungsraums hingewiesen wurden. Während der Erhebungen fand eine durchgehende Betreuung statt, so dass auch kurzfristig auftretende Fragestellungen schnell geklärt werden konnten.

Erhebung am Mittwoch, 22. März 2017

Das Parkbild im öffentlichen Straßenraum wurde erhoben, indem zwischen 4:00 und 21:00 Uhr im 2-Stunden-Rhythmus eine festgelegte Route abgegangen wurde und die Kennzeichen aller parkenden Kfz einschließlich Fahrzeugart (Krad, Pkw, Lkw) und Typ (Falschparker, Bewohnerparkschein, Handwerkerparkausweis, Behindertenparkausweis) aufgenommen wurden.

Im Parkhaus wurden die Kennzeichen aller parkenden Fahrzeuge vor Erhebungsbeginn morgens aufgenommen. Im Tagesverlauf wurden im 5-Minuten-Rhythmus die Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge und die Uhrzeit notiert, so dass sich sowohl die Auslastung des Parkhauses im Tagesgang als auch die Parkdauern der Fahrzeuge berechnen lassen.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden sowohl im Straßenraum als auch im Parkhaus Ortskennzeichen nicht mit aufgenommen.²

Bei der Auswertung der Parkraumerhebung wird den Fahrzeugen je nach Parkdauer ein Parktyp zugeordnet, wobei sich an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV (EVE 2012, S. 42) orientiert wird:

- > Parkdauer bis 2 Stunden: Kurzzeitparker
- > Parkdauer bis 6 Stunden: Mittelzeitparker
- > Parkdauer bis 10 Stunden: Langzeitparker

² Hierzu schreibt die EVE (2012, S. 103): „Bei der manuellen Kennzeichenerfassung gilt der Datenschutz allgemein als eingehalten, wenn nur ein Teil des Kennzeichens erfasst wird (z.B. die Buchstaben und Ziffern, aber ohne das Ortskennzeichen) und damit keine Zuordnung zu einem einzigen Fahrzeughalter möglich ist.“

- > Parkdauer über 10 Stunden: Dauerparker
- > Nachts im Gebiet parkend: Anwohnerparken

Bei der Auswertung der öffentlichen Parkmöglichkeiten im Straßenraum wurde zum einen deren Auslastung berechnet. Zum anderen wurden 10 Auswertungsgebiete gebildet, die sich an den Bewirtschaftungsformen und der Siedlungs- und Nutzungsstruktur orientieren (siehe Tabelle 3) und Abbildung 5). Die Auswertung dieser Gebiete nach Parkdauern der parkenden Fahrzeuge gibt im weiteren Verlauf Aufschluss darüber, wer vorwiegend welche Bereiche der Warendorfer Altstadt nutzt (Nutzergruppen Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Kurzzeitparker, ...).

Um ein möglichst vollständiges Parkbild zu erhalten, wurden über die Erhebung öffentlicher Parkmöglichkeiten sowie des Parkhauses hinaus auch private Kunden-/Besucherparkmöglichkeiten von Hotels, Restaurants, Supermärkten etc. erhoben, sofern sie einsehbar waren. Dabei wurde aber lediglich anhand der parkenden Fahrzeuge deren Auslastung ermittelt. Eine Kennzeichenerfassung erfolgte nicht.

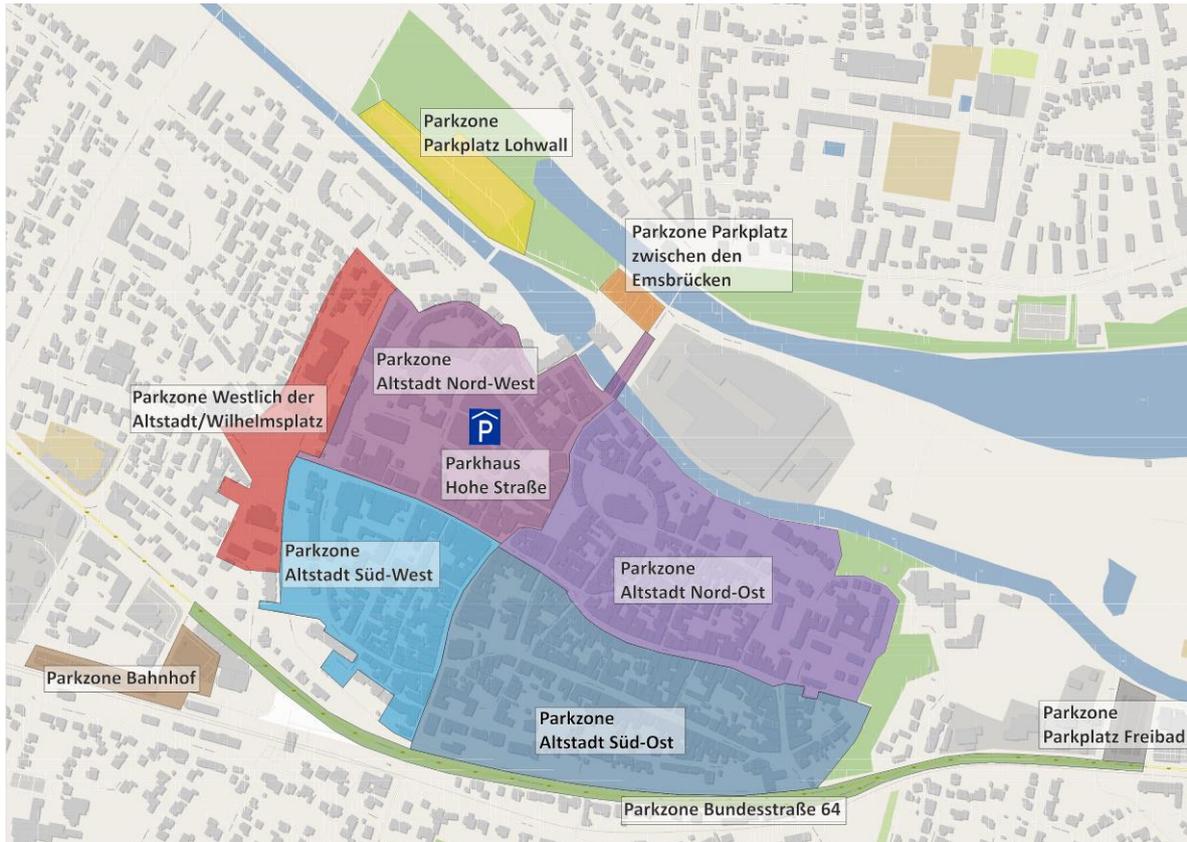
Erhebung am Dienstag, 20. Juni 2017

Ergänzend zum Mittwoch wurde die Auslastung des Parkraums in der Altstadt an einem Markttag zwischen 9 und 17 Uhr erhoben. Diese ergänzende Erhebung (Zählung parkender Fahrzeuge ohne Auswertung nach Nutzergruppen) diente dazu, die Auswirkungen des Wochenmarktes, der auf dem Wilhelmplatz stattfindet, auf den Parkdruck zu untersuchen. Durch den Markt (7-13 Uhr) entfallen zum einen Parkmöglichkeiten (Parkplätze auf dem Platz zwischen Badestraße, Münsterstraße und Emspromenade), zum anderen kann sich durch den zusätzlichen Besucherverkehr ein erhöhter oder verlagertes Parkdruck ergeben.

Tabelle 3: Untersuchungsgebiete – Parken im öffentlichen Raum

Gebiet	Nutzungsstruktur/ Umfeldnutzung	allgemein zugängliche Parkplätze für Kfz	Bewirtschaftungsform
Parkplatz Freibad	Naherholungsgebiet, Einzelhandel	95 freies Parken	
		1 Behindertenstellplatz	
		96 insgesamt	
Parkplatz zwischen den Emsbrücken	Ems, Jugendtreff, Feuerwehr, unmittelbare Nähe Altstadt		72 Parkschein
Parkplatz Lohwall	Ems, Überflutungsfläche, nahe Altstadt		700 freies Parken
Parkplatz Bahnhof	Bahnhof, Einzelhandel, Polizei, Wohnen	112 freies Parken	
		3 Behindertenstellplatz	
		6 Parkscheibe 30min	
		1 Eltern mit Kind Parkscheibe 30min	
122 insgesamt			
Bundesstraße 64	Hauptverkehrsstraße, gemischte Nutzung		140 freies Parken
Westlich der Altstadt/ Wilhelmsplatz	unmittelbare Nähe Altstadt, Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel	Parkschein, , davon 60 Wilhelmsplatz I+II und 18	
		113 Parkplatz Emspromenade	
		41 freies Parken	
		Parkscheibe 1h Mo-Sa	
		27 (Wilhelmsplatz III)	
		23 Parkscheibe 1h Mo-Sa Bewohner ausgeschlossen	
		7 Behindertenstellplatz	
2 Eltern mit Kind Parkschein			
213 insgesamt			
Altstadt Nord-West	Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, kulturelle Einrichtungen	34 Parkscheibe 1h Mo-Sa	
		32 Parkscheibe 1h Mo-Sa Bewohner ausgeschlossen	
		3 Behindertenstellplatz	
		69 insgesamt	
Altstadt Süd-West	Einzelhandel, Wohnen, Dienstleistungen, Verwaltung, Gastronomie	Parkschein, davon 16 auf Parkplatz Kurze Kesselstr./	
		133 Bücherei	
		3 Behindertenstellplatz	
136 insgesamt			
Altstadt Nord-Ost	Wohnen, kulturelle Einrichtungen, Einzelhandel, Gastronomie	Parkschein (davon 39 auf Parkplatz Molkenstr./Klosterstr., 59 20 auf Parkplatz Molkenstr.)	
		38 Parkscheibe 1h Mo-Sa	
		5 freies Parken	
		3 Behindertenstellplatz	
		1 gesperrt	
105 insgesamt			
Altstadt Süd-Ost	Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie	Parkschein (davon 20 Parkplatz Bülstraße, 84 40 Parkplatz Ostwall I)	
		71 Parkscheibe 1h Mo-Sa	
		freies Parken (davon 23 auf	
		35 Parkplatz Ostwall-Ost)	
		10 Behindertenstellplatz	
200 insgesamt			
Parkhaus Edeka/ Hohe Straße			63 insgesamt

Abbildung 5: Untersuchungsgebiete



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

5.2 Parkraumauslastung und -nachfrage im Straßenraum

5.2.1 Auslastungen der Straßenräume

Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im Straßenraum zu ausgewählten Zeiträumen zeigen die folgenden Abbildungen (Abbildung 6 bis Abbildung 13 für den erhobenen Mittwoch, Abbildung 17 bis Abbildung 20 für den erhobenen Dienstag). Hierbei wird die Anzahl der legalen öffentlichen Parkstände der Anzahl der auf diesen Stellplätzen parkenden Fahrzeuge gegenübergestellt. Ergänzend wird die Anzahl der im Gebiet abgestellten Fahrzeuge inklusive der Falschparker der Anzahl der verfügbaren Parkstände gegenübergestellt, um darzustellen, wie hoch die Auslastung ist, wenn diese Fahrzeuge (wie vorgesehen) auf den ausgewiesenen Parkmöglichkeiten parken würden (Werte in den Abbildungen in Klammern).

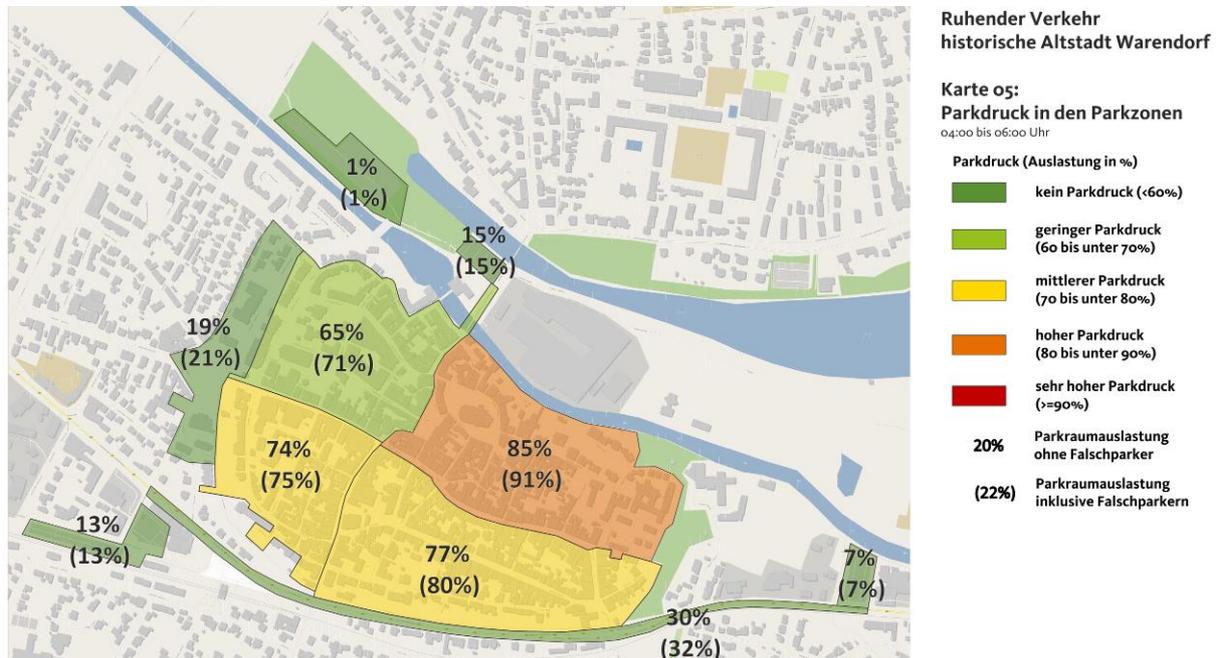
5.2.1.1 Ergebnisse für den Mittwoch

Auslastung nachts

Für den Nachtzeitraum zeigt sich, dass in der Altstadt geringer bis hoher Parkdruck durch Anwohner herrscht. Insgesamt gesehen ergibt sich nachts keine Problemsituation, da sich keine Nutzungsüberschneidungen zwischen Anwohnern und externen Parkplatznutzern ergeben. Die erho-

benen privaten Parkmöglichkeiten sind zu dieser Zeit zu 24% ausgelastet (siehe Abbildung 15 auf S. 23).

Abbildung 6: Parkdruck in den Parkzonen 4 bis 6 Uhr

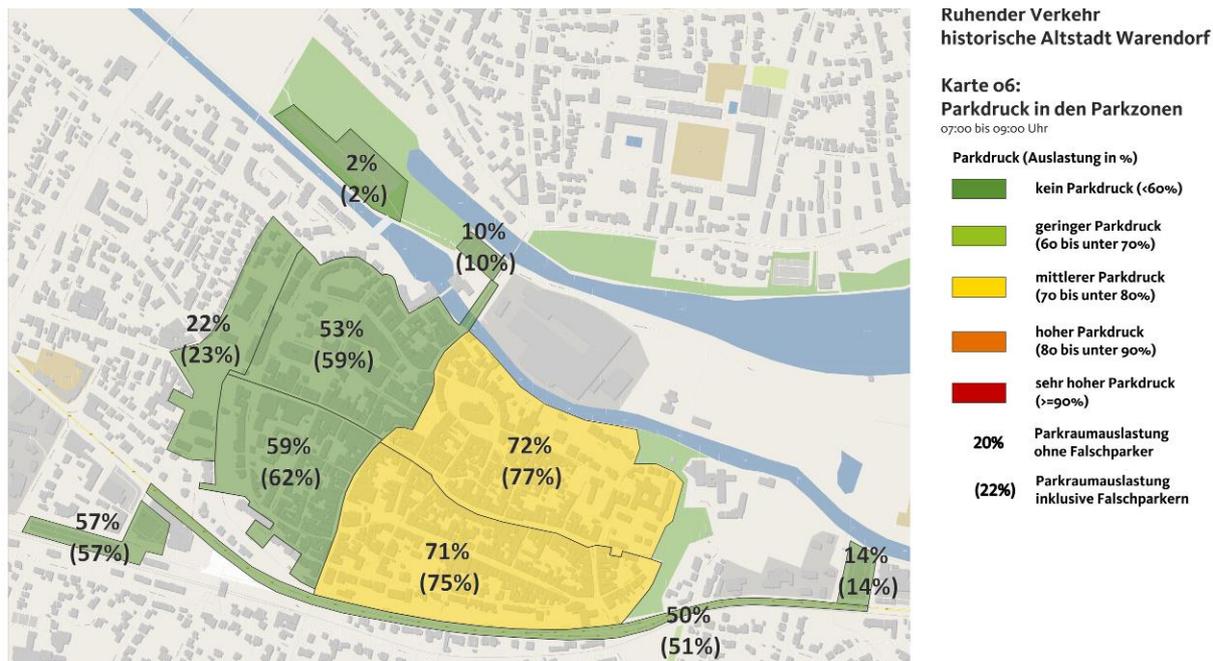


Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Auslastung morgens

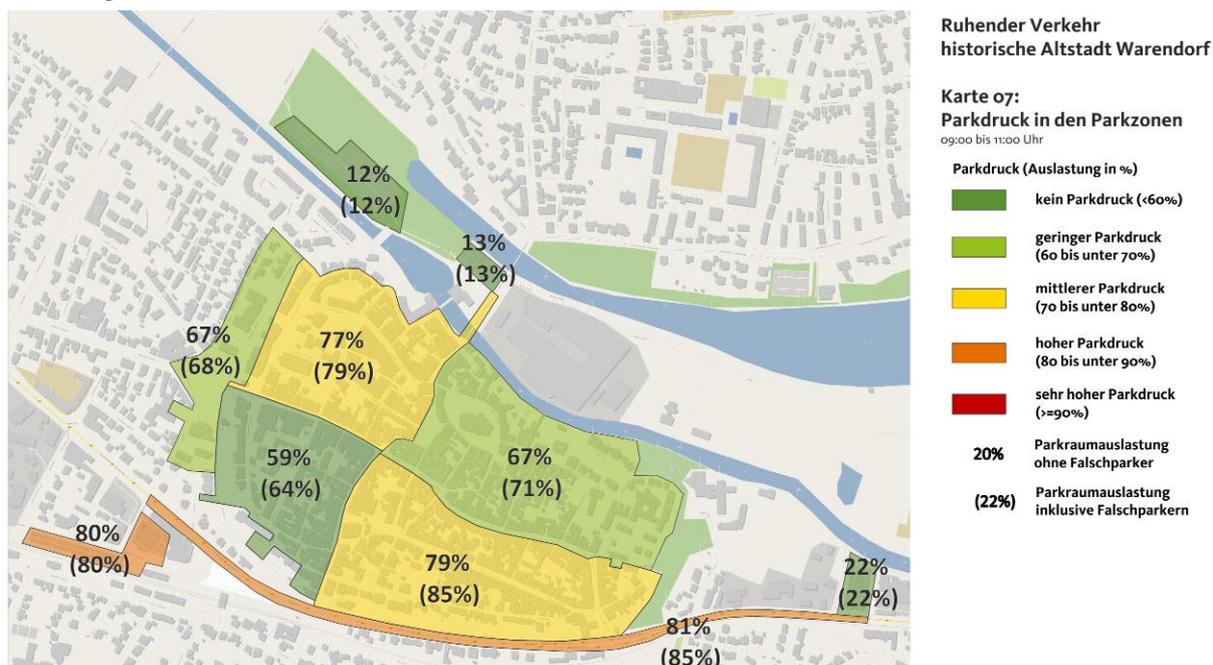
Früh morgens ist der Parkdruck geringer als nachts, da berufstätige Anwohner die Altstadt verlassen. Am Bahnhof und der Bundesstraße B64 ist eine Zunahme der Auslastung durch einpendelnde Berufstätige zu verzeichnen. Im Laufe des Morgens nimmt der Parkdruck am Bahnhof und entlang der Bundesstraße zu. Mit Geschäftsöffnung steigt auch die Auslastung in der Altstadt und westliche der Altstadt. Die Parkplätze Freibad, Lohwall und zwischen den Emsbrücken sind dagegen kaum ausgelastet. Die Auslastung privater Parkmöglichkeiten steigt morgens leicht an – bis 9 Uhr auf knapp 30 % sowie bis 11 Uhr auf 51 % (siehe Abbildung 15 auf S. 23).

Abbildung 7: Parkdruck in den Parkzonen 7 bis 9 Uhr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 8: Parkdruck in den Parkzonen 9 bis 11 Uhr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Auslastung mittags (Spitzenstunde des Parkdrucks)

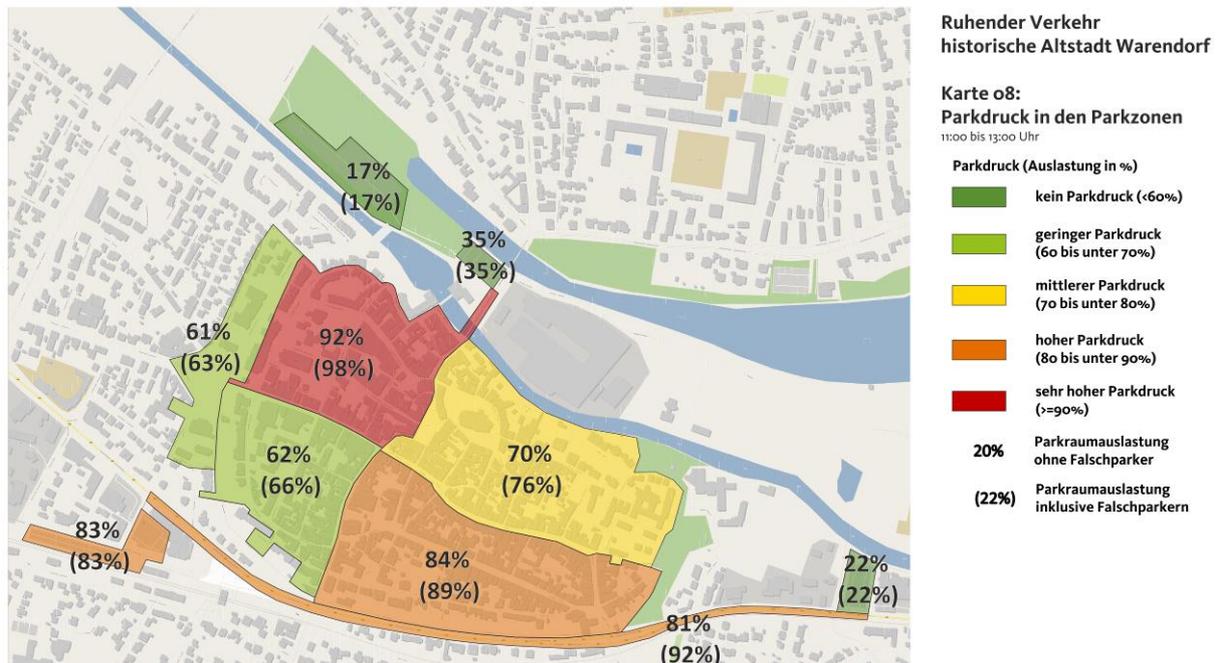
Zwischen 11 und 13 Uhr wurde die höchste Auslastung für die öffentlichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsbereich gemessen. Die Gesamtauslastung aller einbezogenen öffentlichen Parkmöglichkeiten beträgt fast genau 50%, das entspricht etwa 950 weiterhin freien Parkmöglichkeiten. Ein großer Teil dieser entfällt auf den Lohwall. Die Auslastung der Parkmöglichkeiten in den vier gebildeten Gebietszonen der Altstadt beträgt in der Spitzenstunde ca. drei Viertel (= 116 freie

Parkmöglichkeiten). Rechnet man die altstadtnahen Innenstadtbereiche Wilhelmsplatz, den Parkplatz Zwischen den Emsbrücken sowie die Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 64 hinzu, ergeben sich selbst in der Spitzenstunde fast 270 freie Parkplätze (70% Auslastung). Es zeigt sich auch, dass es zwischen den Bewirtschaftungsformen Unterschiede gibt: Die mit Parkschein gebührenpflichtig nutzbaren Parkplätze werden deutlich weniger nachgefragt und bieten selbst in der Altstadt noch Kapazitätsreserven. Die gebührenfreien Parkmöglichkeiten sind demgegenüber deutlich stärker genutzt.

Tabelle 4: Übersicht der Auslastung nach Bewirtschaftungsformen und Untersuchungsbereichen

	Insgesamt	Altstadt (4 Gebietszonen)	Altstadt + altstadtnahe Innenstadtbereiche
gebührenfrei (freies Parken)	36%	95%	79%
Parkscheibe	80%	85%	80%
Parkschein	62%	68%	70%
freie Parkmöglichkeiten insgesamt	950	116	269

Abbildung 9: Parkdruck in Parkzonen 11 bis 13 Uhr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Weiterhin wurde in der Erhebung der Parkdruck auf privaten Stellflächen ermittelt. Ihre Auslastung erreicht ebenfalls mittags das Maximum, aber mit 52% auf weitaus geringerem Niveau (siehe Abbildung 15 auf S. 23).

Altstadt Nordwest:

Die Altstadt Nordwest ist der zu dieser Uhrzeit am höchsten ausgelastete aller betrachteten Bereiche (Belegungsquote 92 %, inkl. der Falschparker sogar 98 %). Vor allem die gebührenfrei (mit Parkscheibe) nutzbaren Stellplätze in der nordwestlichen Altstadt sind sehr stark ausgelastet. Nur vereinzelt sind noch freie Stellplätze in der Fleischhauerstraße und Grüne Stiege vorhanden.

Altstadt Nordost:

Insgesamt bietet dieser Altstadtbereich zur Spitzenstunde noch eine Restkapazität von ca. 30 Stellplätzen und ist eher mäßig, in einigen Straßenzügen aber auch stärker ausgelastet. Im nordöstlichen Bereich weisen die gebührenfrei nutzbaren Parkstände, hier Parkscheibe und freies Parken, eine hohe Belegungsquote auf. Insbesondere betrifft dies die Parkstände in der Kirchstraße, Neuenhof und der Laurentiusstraße, die in zentraler Lage liegen. Die Stellplätze im Bereich Molkenstraße, die mit Parkschein bewirtschaftet sind, zeigen dagegen eine deutlich geringere Auslastung.

Altstadt Südost:

Die Altstadt-Südost ist hinter der Nordwestlichen Altstadt der am zweithöchsten ausgelastete Bereich (Belegungsquote 84 %, inkl. Falschparker 89 %). Insgesamt stehen in der Spitzenstunde noch 30 unbelegte Parkmöglichkeiten zur Verfügung, insbesondere die mit Parkschein bewirtschafteten Parkstände im mittleren Bereich des Ostwalls. Die höchste Auslastung wird am Ostwall in der unmittelbaren Nähe zur Fußgängerzone (Parkschein) und im östlichen Bereich des Ostwalls auf den gebührenfreien Parkmöglichkeiten gemessen.

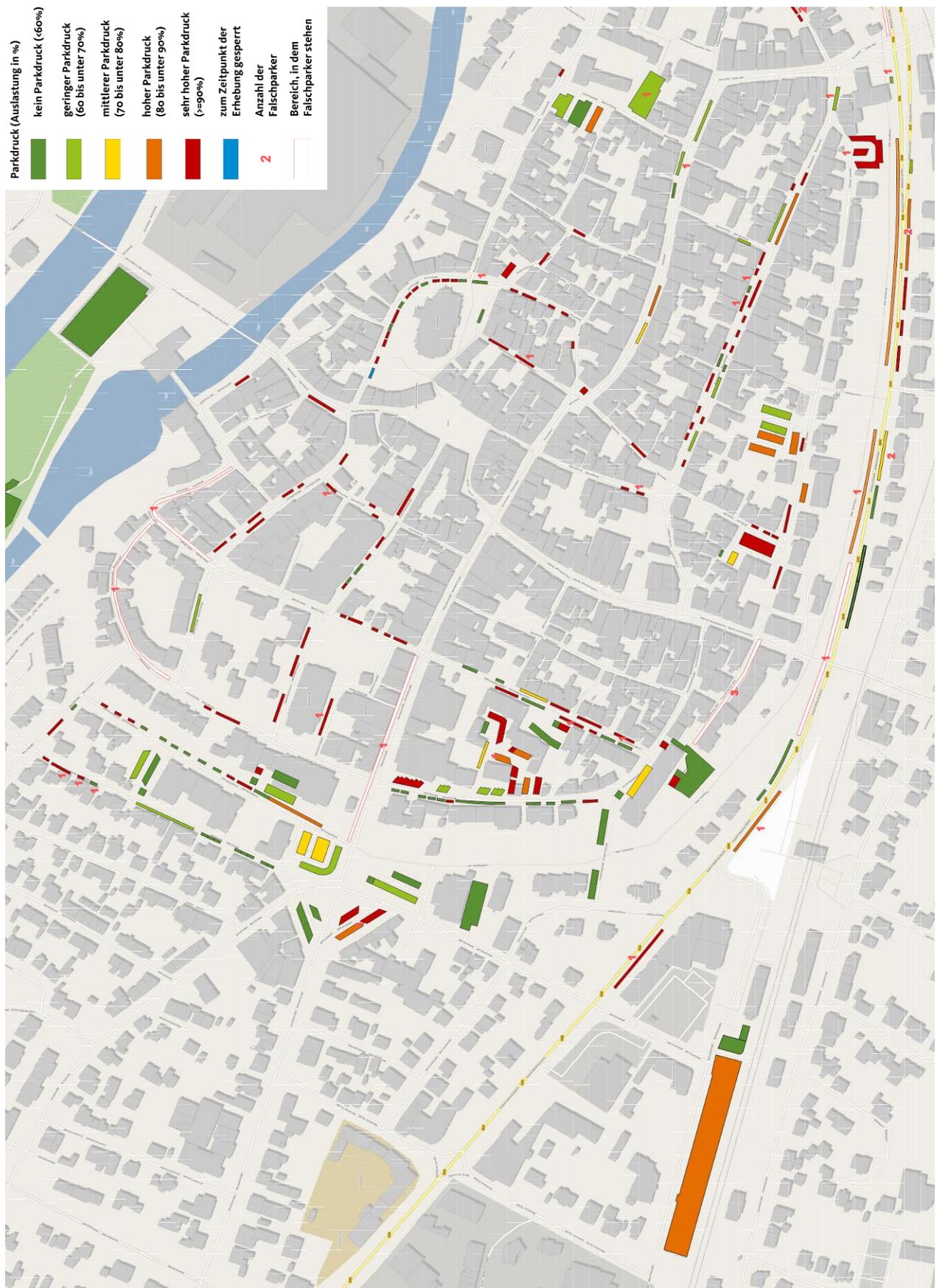
Altstadt Südwest:

Im Bereich Süd-West ist die Auslastung kleinräumig gesehen in Teilen der Langen Kesselstraße hoch, insgesamt ist der Parkdruck mit einer Belegungsquote von 62 % aber gering. Auch in der Spitzenstunde stehen noch 50 nicht genutzte Parkmöglichkeiten zur Verfügung - insbesondere am Münsterwall, in der Friedrichstraße, und in der „Kurze Kesselstraße“, u.a. hinter der Stadtbücherei. Die Parkmöglichkeiten sind in der südwestlichen Altstadt vollständig mit Parkscheibe bewirtschaftet – ggf. erklärt u.a. dies ihre deutlich geringere Inanspruchnahme gegenüber den anderen Altstadtbereichen.

In den unmittelbar an die Altstadt anschließenden Straßenräumen zeigt sich ein unterschiedliches Bild. Entlang der Bundesstraße 64 sind die Parkstände, die unbewirtschaftet sind, hoch ausgelastet (81% Parkraumauslastung, inkl. Falschparkern 92%). Die Parkraumauslastung westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz ist mit 61% dagegen deutlich geringer. Hier sind noch 80 freie Stellplätze verfügbar.

Parkmöglichkeiten mit gewisser Entfernung zur Altstadt werden nur wenig genutzt. Am Parkplatz Zwischen den Emsbrücken stehen bei einer Auslastung von nur 35% noch 47 Parkmöglichkeiten zur Verfügung, am Lohwall mehrere hundert.

Abbildung 10: Auslastung Spitzenstunde im Detail

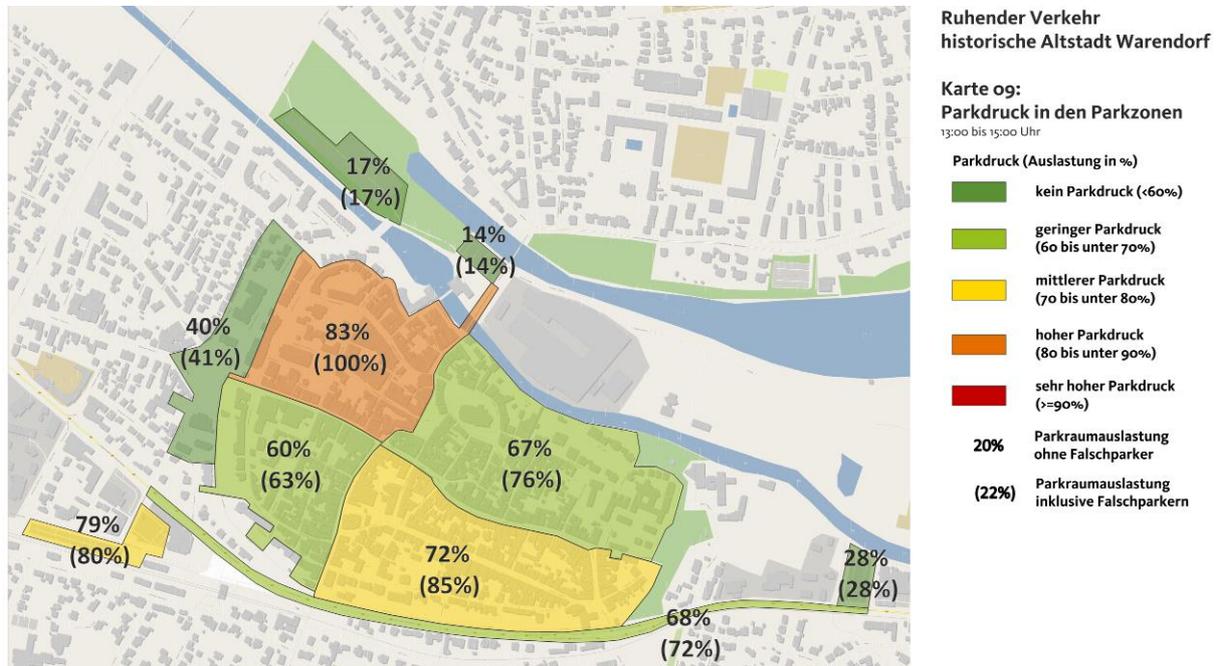


Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Auslastung am späten Mittag

Ab dem späten Mittag nimmt die Auslastung in allen Bereichen ab. Dies ist vermutlich auf nur bis mittags geöffnete Arztpraxen und auch Mittagspausenzeiten von Geschäften oder Dienstleistern zurückzuführen.

Abbildung 11: Parkdruck in den Parkzonen 13 bis 15 Uhr



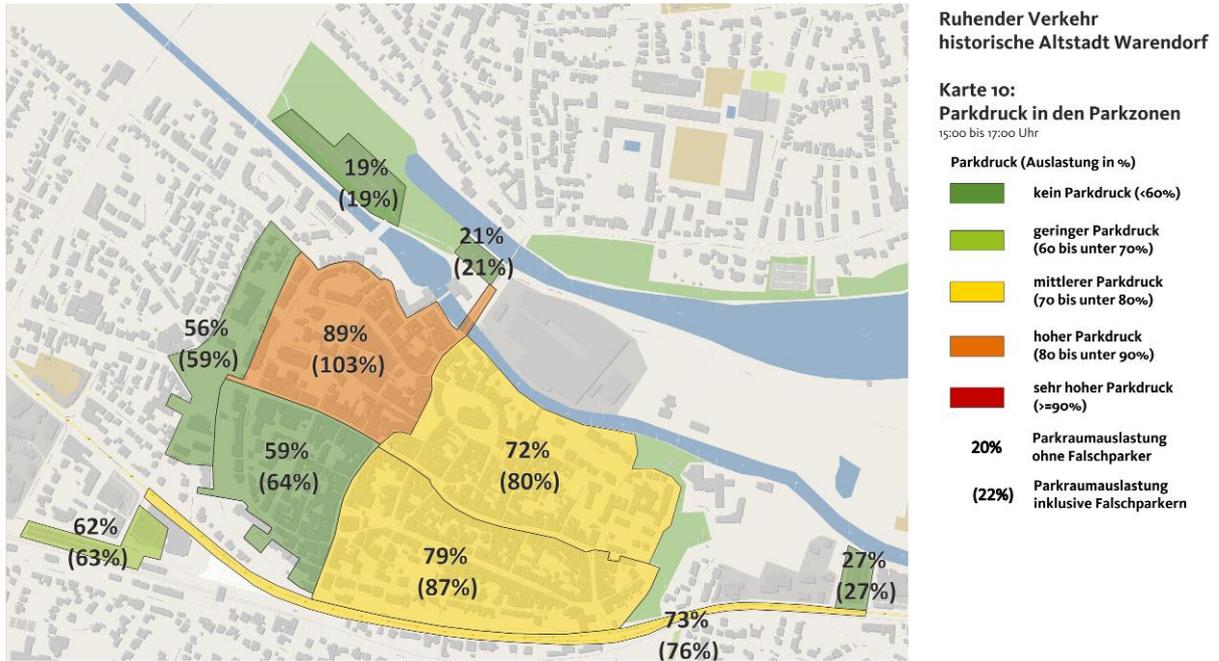
Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Auslastung nachmittags sowie abends

Im Laufe des Nachmittags bis in den Abend nimmt der Parkdruck wieder leicht zu (siehe Abbildung 12). Im Bereich „Altstadt Nord-West“ ist neben einem hohen Parkdruck eine erhebliche Anzahl Falschparker festzustellen. Dies liegt wahrscheinlich daran, dass in diesem Bereich relativ wenige Parkmöglichkeiten sind, diese aber durch die gebührenfreie Nutzung (Parken mit Parkscheibe) und die Nähe zum Marktplatz (Gastronomie) besonders attraktiv sind.

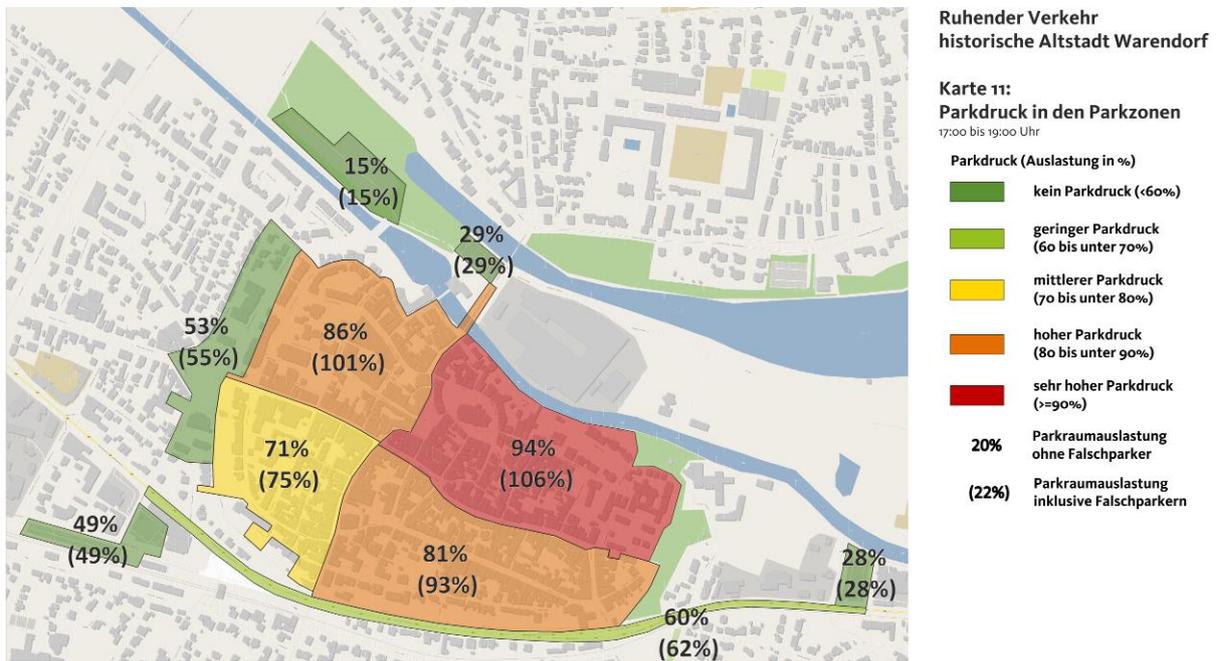
Abends ist eine weitere Zunahme des Parkdrucks in der Altstadt zu verzeichnen, vor allem in den östlichen Bereichen und in der nordwestlichen Altstadt (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14). Eine Ursache dafür ist die Überlagerung der Parkraumnachfrage von von der Arbeit zurückkehrenden Anwohnern mit jener der Besucher der Innenstadt. Hier entsteht abends ein besonderes Konfliktpotenzial. In den Bereichen Bahnhof und Bundesstraße 64 sinkt die Auslastung, da die Beschäftigten nach der Arbeit nach Hause fahren.

Abbildung 12: Parkdruck in den Parkzonen 15 bis 17 Uhr



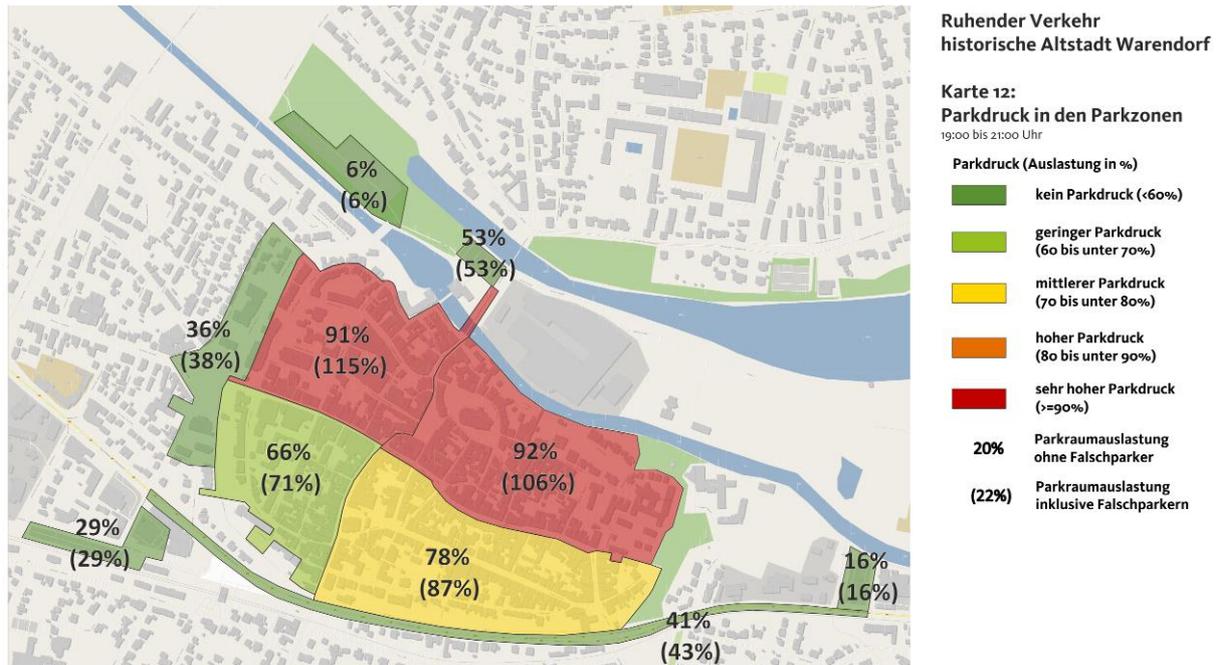
Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 13: Parkdruck in den Parkzonen 17 bis 19 Uhr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 14: Parkdruck in den Parkzonen 19 bis 21 Uhr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Auslastung der privaten Parkmöglichkeiten

In die Erhebung wurden 434 private Stellplätze (z.B. von Restaurants, Hotels etc.) einbezogen (siehe Kapitel 5.1). Die Erhebung diente dazu, ein möglichst vollständiges Bild des Parkraumbedarfes in der Altstadt zu erhalten. Auch wenn die privaten Parkmöglichkeiten selbstverständlich nicht über die späteren Maßnahmen (siehe Kapitel 6), z.B. Anpassungen der Parkraumbewirtschaftung, beeinflussbar sind, gibt deren Auslastungsgrad Hinweise, ob auf privatem Grund ein besonderer Parkraumüberhang oder ggf. auch ein Defizit besteht.

Im Allgemeinen führt eine hohe Auslastung bzw. Überlastung der privaten Parkmöglichkeiten zu Parkdruckverlagerungen in den öffentlichen Raum, die dort die Konfliktsituationen verstärken können. Zudem bietet die Auslastung der privaten Stellplätze auch Hinweise auf den Umgang mit den Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW bzw. einer speziellen kommunal aufgestellten Stellplatzsatzung: Bei einer niedrigen Auslastung kann darüber diskutiert werden, sich zukünftig eher am unteren Niveau der Richtzahlenspanne zu orientieren, bei einer hohen Auslastung sollte eher der obere Bereich der Richtzahlen anvisiert werden.

Im Warendorfer Altstadt-Bereich sind die privaten Stellplätze über den Tag hinaus zu maximal 52 % ausgelastet. Diese Spitzenauslastung mittags ist in etwa deckungsgleich mit der Spitzenstunde der Auslastung des öffentlichen Raumes (siehe Kapitel zuvor). Es ist daher von ausreichenden Kapazitäten der erfassten Stellplätze der Hotels, Restaurants, größeren Dienstleistern etc. für ihre Besucher und Kunden auszugehen, sodass Verlagerungen des Parkdrucks dieser Gruppen in den öffentlichen Raum der Altstadt nicht oder nur in geringem Maß eine Rolle spielen und auch im Rahmen der Parkraumkonzeption dieses Gutachtens unerheblich sind.

Abbildung 15: Auslastung der privaten Stellplätze (Hotels, Restaurants, ...)

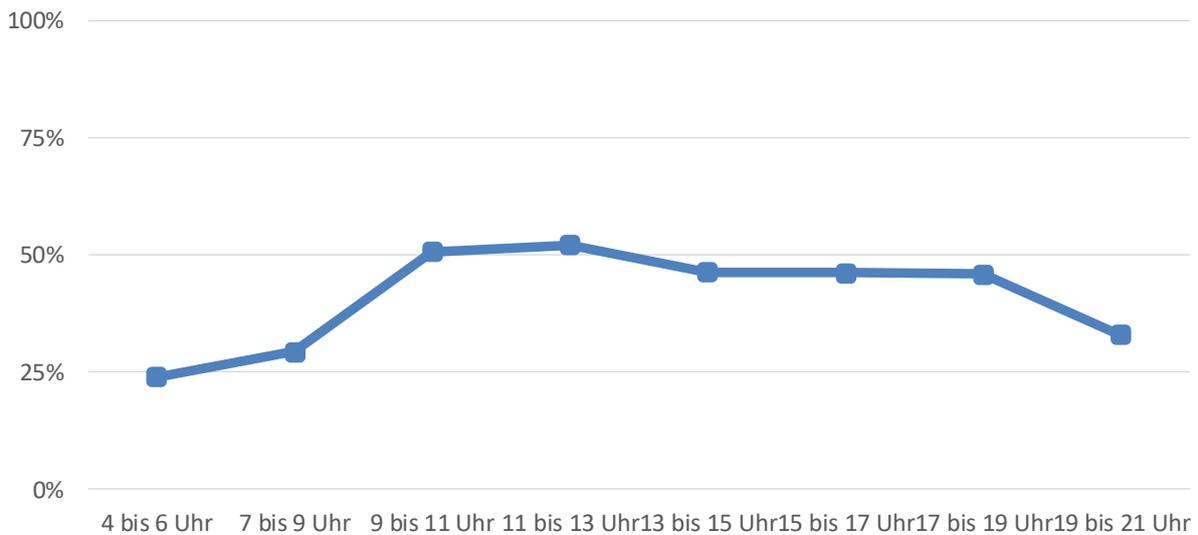
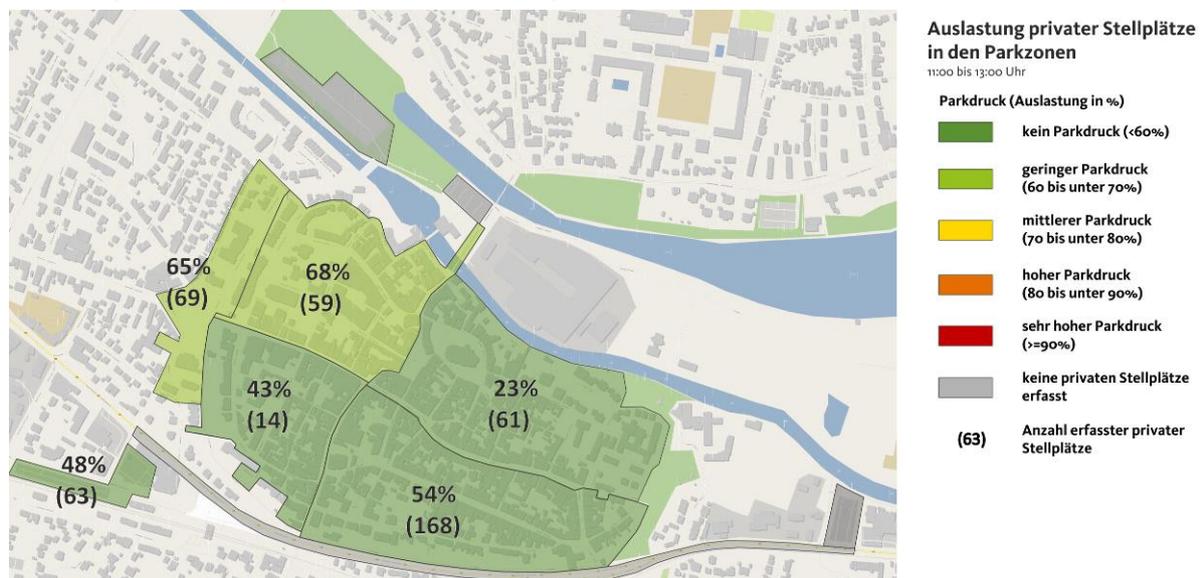


Abbildung 16: Auslastung privater Stellplätze 11-13 Uhr



5.2.1.2 Ergebnisse der ergänzenden Erhebung an einem Markttag (Dienstag)

Ergänzend zum Normalwerktrag wurde die Auslastung des Parkraums in der Altstadt an einem Markttag zwischen 9 und 17 Uhr erhoben. Diese ergänzende Erhebung (Zählung parkender Fahrzeuge ohne Auswertung nach Nutzergruppen) diente dazu, die Auswirkungen des Wochenmarktes, der auf dem Wilhelmplatz stattfindet, auf den Parkdruck zu untersuchen. Durch den Markt (7-13 Uhr) entfallen zum einen Parkmöglichkeiten (Parkplätze auf dem Platz zwischen Badestraße, Münsterstraße und Emspromenade), zum anderen kann sich durch den zusätzlichen Besucherverkehr ein erhöhter oder verlagerter Parkdruck ergeben.

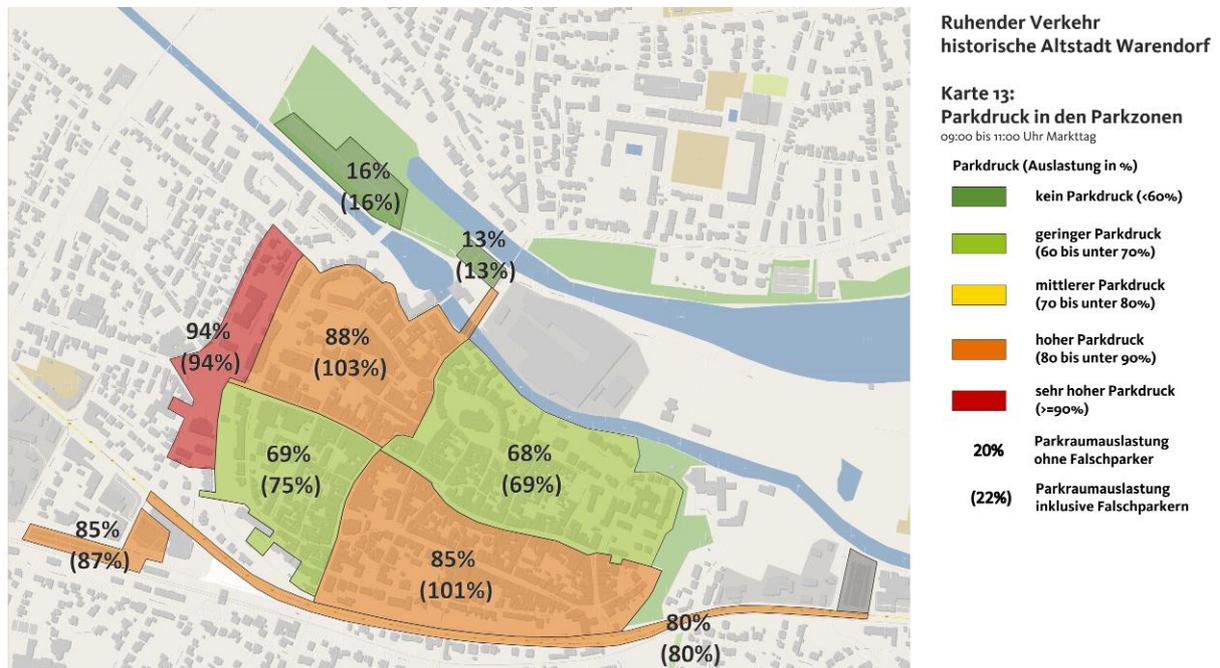
Zwischen 9 und 11 Uhr sowie bis Schließung des Marktes um 13 Uhr zeigt sich, dass vor allem westlich der Altstadt der Parkdruck sehr hoch ist. Dies liegt zum einen an dem Markt als Anziehungspunkt, zum anderen daran, dass für die Dauer des Marktes einige Parkmöglichkeiten (ca. 50) entfal-

len. In der südöstlichen und nordwestlichen Altstadt ist der der Parkdruck ebenfalls hoch, in letzterer ist dies u.a. auf die direkte Nähe zum Markt zurückzuführen.

In den anderen beiden Altstadtgebieten ist der Parkdruck zwar etwas höher als am erhobenen Mittwoch, es stehen aber weiterhin einige Parkmöglichkeiten zur Verfügung (insg. ca. 70). Dies sind vor allem die gebührenpflichtig bewirtschafteten. Das betrifft auch jene, die in direkter Nähe zum Markt liegen (z.B. südwestliche Altstadt, insb. Stadtbücherei) – hier gibt es noch 40 freie Parkmöglichkeiten. Die von Pendlern genutzten Parkplätze am Bahnhof und die Parkstände an der Bundesstraße haben ebenfalls einen hohen Auslastungsgrad.

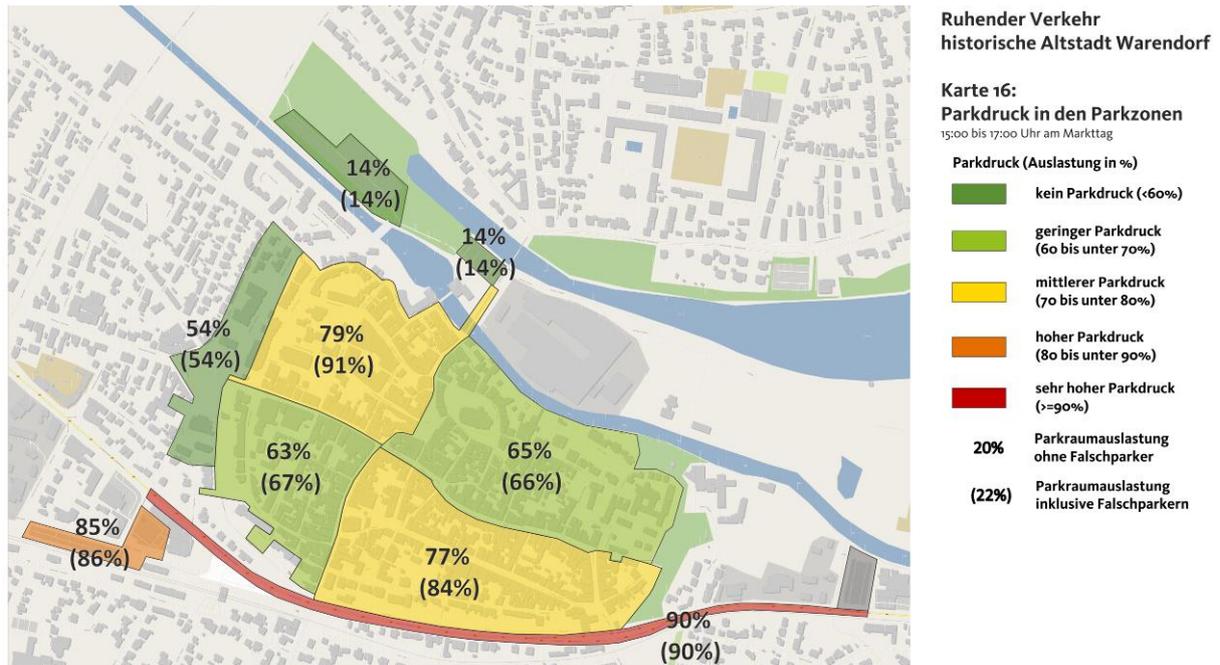
Auf dem Parkplatz Lohwall, der etwa 400m vom Markt entfernt liegt, sind noch sehr viele freie Parkmöglichkeiten. Die gleiche Situation zeigt sich am Parkplatz zwischen den Emsbrücken.

Abbildung 17: Parkdruck in den Parkzonen 9 bis 11 Uhr Markttag



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 20: Parkdruck in den Parkzonen 15 bis 17 Uhr Markttag



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap

5.2.2 Gebietsspezifische Auswertungen

Wie in Kapitel 5.1 dargestellt, wurde das Untersuchungsgebiet in mehrere repräsentative Teilbereiche insbesondere auf Basis spezifischer Nutzungsstrukturen und Bewirtschaftungsformen gegliedert. Für diese Teilbereiche folgt eine Charakterisierung mit Darstellung der wichtigsten Kennwerte zur Parkraumsituation (die vollständigen Auswertungen für alle Parkraumtypen befinden sich im Anhang des Berichts). Des Weiteren wird eine Auswertung der Parkdauern je Teilbereich durchgeführt. Neben der reinen Darstellung der Straßenraumauslastungen wird durch diese erkennbar, welche Nutzergruppen in bestimmten Gebieten dominieren und Parkraum nachfragen. Hierauf kann in der Maßnahmenkonzeption bspw. durch angepasste Bewirtschaftungsformen reagiert werden.

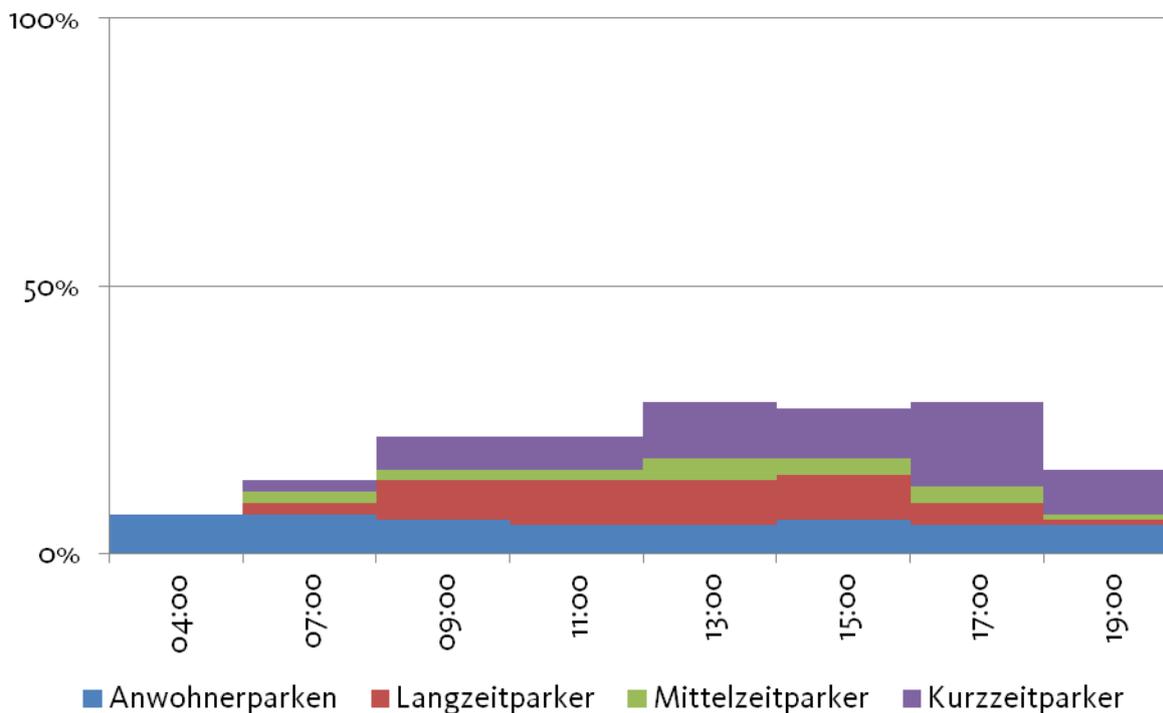
5.2.2.1 Gebiet 1: Parkplatz Freibad



Gebiet 1 umfasst den Parkplatz Freibad.

Gebiet 1: Parkplatz Freibad	
Umfeldnutzung:	Naherholungsgebiet, Einzelhandel
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 95 (freies Parken)	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	23%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	28% (13-15 Uhr und 17-19 Uhr)
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	7%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	16%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9 - 18 Uhr:	65
Höchste Zahl an Falschparkern:	0

Abbildung 21: Gebiet 1: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Quelle: eigene Darstellung

An Gebiet 1 „Parkplatz Freibad“ grenzen ein Naherholungsgebiet und ein Discounter an.

Die Parksituation im Gebiet ist den ganzen Tag über entspannt, die maximale Auslastung liegt bei 28% zwischen 13 und 15 Uhr sowie 17 bis 19 Uhr. Es parken relativ wenige Anwohnerinnen und Anwohner, tagsüber kommen zu etwa gleichen Anteilen Langzeit- und Kurzzeitparker hinzu. Es ist zu beobachten, dass ab mittags der Anteil der Kurzzeitparker durch die Nutzung des Naherholungsgebietes und Einkäufe beim anliegenden Discounter steigen.

Fazit:

Die Nutzung des Parkplatzes ist gering, es gibt viele freie Kapazitäten, was auch auf die gewisse Entfernung zur Altstadt zurückzuführen ist (ca. 450 m bis Oststraße/Brünebreite).

Tabelle 5: Gebiet 1 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	7%	14%	22%	22%	28%	27%	28%	16%

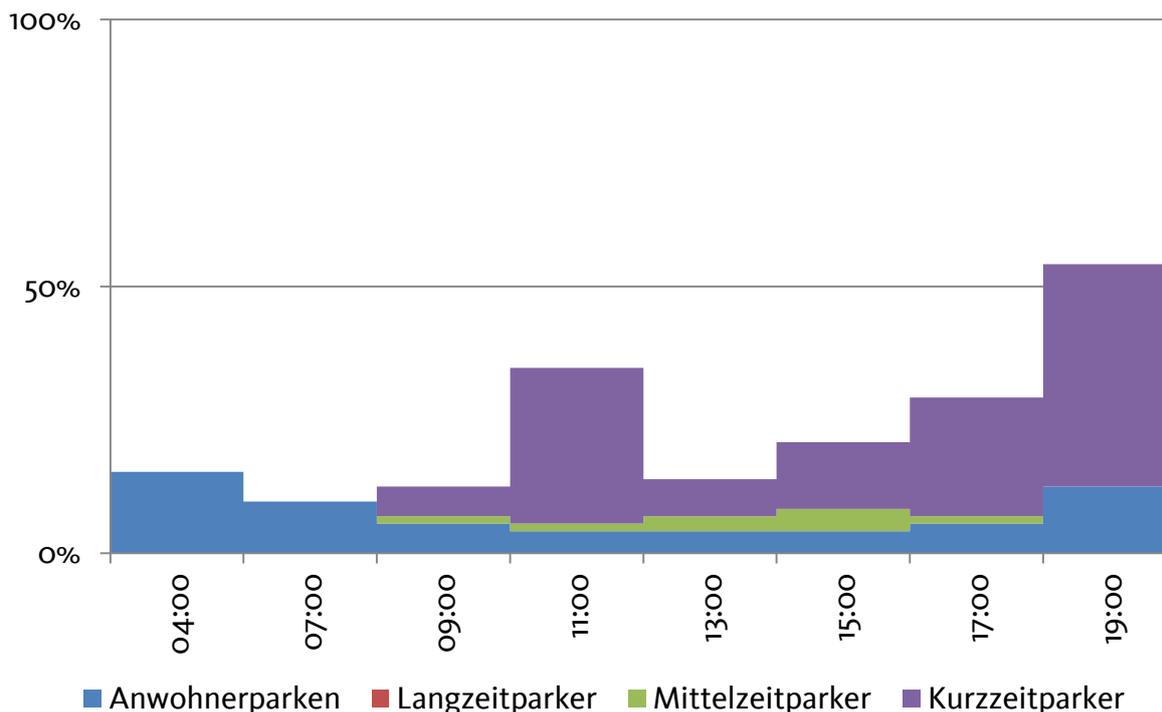
5.2.2.2 Gebiet 2: Parkplatz zwischen den Emsbrücken



Gebiet 2 umfasst den Parkplatz zwischen den Emsbrücken, der sich nördlich der Altstadt befindet.

Gebiet 2: Parkplatz zwischen den Emsbrücken	
Umfeldnutzung:	Ems, Jugendtreff, Feuerwehr, unmittelbare Nähe Altstadt
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 72 (Parkschein Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestgebühr: 0,30€ ▪ ½ Stunde: 0,40€ ▪ 1 Stunde: 1,20€ ▪ 2 Stunden: 2,40€ ▪ 3 Stunden: 4,10€ ▪ 5 Stunden: 5,80€ ▪ Höchstparkdauer: 4 Stunden ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei 	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	22%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	35% (11–13Uhr)
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	15%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	53%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	69
Höchste Zahl an Falschparkern:	0

Abbildung 22: Gebiet 2: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Quelle: eigene Darstellung

Gebiet 2 „Parkplatz zwischen den Emsbrücken“ ist vom im Norden liegenden Emssee und der südlich liegenden Ems umgeben. Die angrenzenden Nutzungen sind ein Jugendtreff und die Feuerwehr. Die Altstadt liegt über eine Brücke angebunden in unmittelbarer Nähe. Das historische Rathaus befindet sich in ca. 230 m fußläufiger Entfernung.

Der Parkplatz ist mit Parkschein bewirtschaftet. Hieraus ergibt sich, dass die Hauptnutzungsgruppe Kurzzeitparker sind. Zum Teil wird der Parkplatz auch von Fahrzeugen genutzt, die den ganzen Tag parken bzw. von Anwohnern. Der Großteil dieser parkt nachts hier und verlässt morgens das Gebiet, bis sie abends zurückkehren.

Im Tagesverlauf zeigen sich zwei Spitzen. Zur allgemeinen Spitzenstunde in der Warendorfer Altstadt von 11 bis 13 Uhr und am Abend steigt die Auslastung an, wobei weiterhin 40 bis 50 freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Der Anstieg der Auslastung am Abend steht im Zusammenhang mit dem Ende der Bewirtschaftungszeit um 18 Uhr. Am erhobenen Markttag wird der Parkplatz ebenfalls wenig frequentiert.

Tabelle 6: Gebiet 2 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Parkschein	15%	10%	13%	35%	14%	21%	29%	53%

Tabelle 7: Gebiet 2 Auslastung (Markttag) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
Parkschein	13%	17%	10%	14%

Fazit:

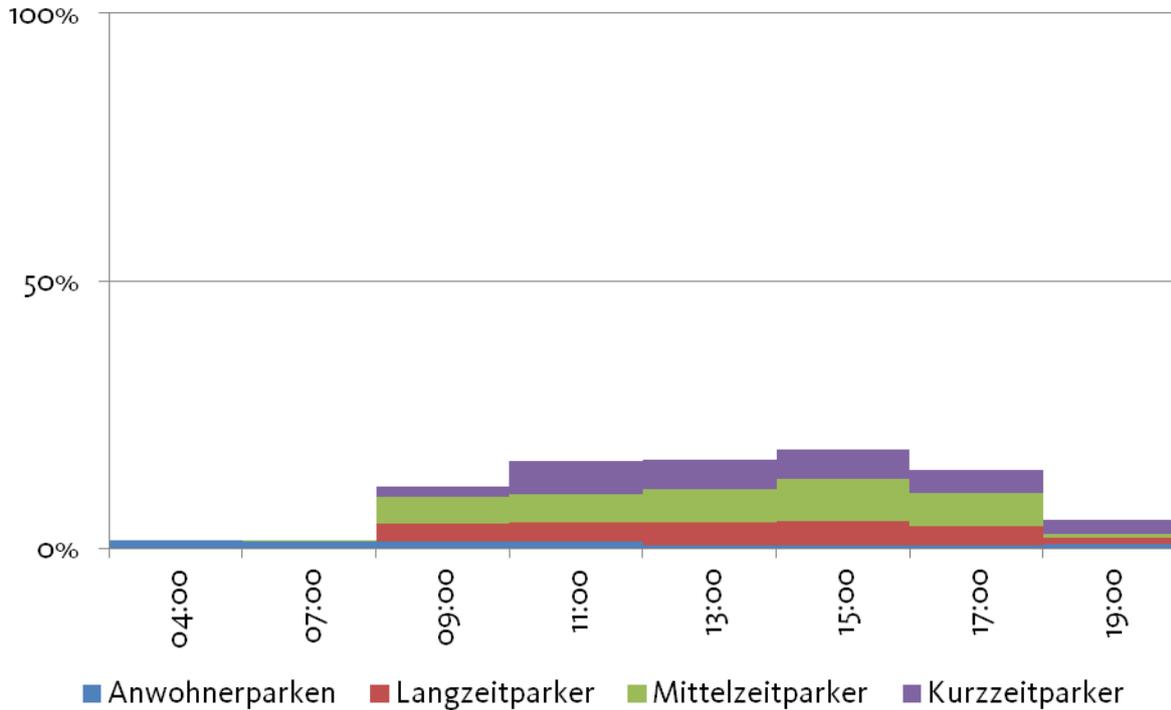
Der Parkplatz weist noch viele freie Kapazitäten auf. Seine geringe Nutzung – trotz fußläufiger Entfernung zur Altstadt – ist wahrscheinlich auf seine gebührenpflichtige Bewirtschaftung zurückzuführen, wohingegen Parkmöglichkeiten in der Altstadt gebührenfrei nutzbar sind. Vermutlich wird der Parkplatz durch seine durch das Gewässer separierte Lage auch zu wenig als Parkmöglichkeit wahrgenommen.

5.2.2.3 Gebiet 3: Parkplatz Lohwall

Gebiet 3 umfasst den Parkplatz Lohwall. Das Gebiet liegt nordwestlich der Altstadt, von der es durch die Ems getrennt wird. Über die vorhandenen Brücken ist die Altstadt in ca. 200 m, der Marktplatz in ca. 400 m zu erreichen. Der Parkplatz selbst ist Teil der Überflutungsflächen für die Ems.

Gebiet 3: Parkplatz Lohwall	
Umfeldnutzung:	Ems, Überflutungsfläche, Nahe der Altstadt
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 700 (freies Parken)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parken von 6 Uhr bis 21 Uhr ▪ Parkverbot von 21 Uhr bis 6 Uhr (Hochwassergebiet) 	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	16%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	19% (15-17 Uhr)
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	1% (Falschparker wg. Parkverbot)
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	6%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9 - 18 Uhr:	301
Höchste Zahl an Falschparkern:	10 (nachts)

Abbildung 23: Gebiet 3: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Mit einer Gesamtkapazität von 700 Stellplätzen ist der Parkplatz Lohwall der größte im Untersuchungsgebiet, liegt aber räumlich separiert nördlich der Altstadt. Auf der Fläche kann kostenlos geparkt werden. Die Nutzung ist wegen der Funktion als Hochwassergebiet nur zwischen 6 und 21 Uhr vorgesehen.

Der Parkplatz wird von verschiedenen Nutzergruppen in Anspruch genommen. Neben einem geringfügigen Anteil von Dauerparkern/Anwohnern parken hier Personen mit Arbeitsplatz in der Altstadt sowie Kunden und Besucher der Altstadt, die sich für wenige oder mehrere Stunden aufhalten. Die Auslastung ist insgesamt sehr gering und erreicht zwischen 15 und 17 Uhr einen Maximalwert von lediglich 19%.

Am Markttag ist der Parkdruck ebenfalls gering. Zwischen 11 und 13 Uhr steigt die Auslastung etwas an, es stehen aber weiterhin viele Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Tabelle 8: Gebiet 3 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	1%	2%	12%	17%	17%	19%	15%	6%

Tabelle 9: Gebiet 3 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
freies Parken	16%	26%	17%	14%

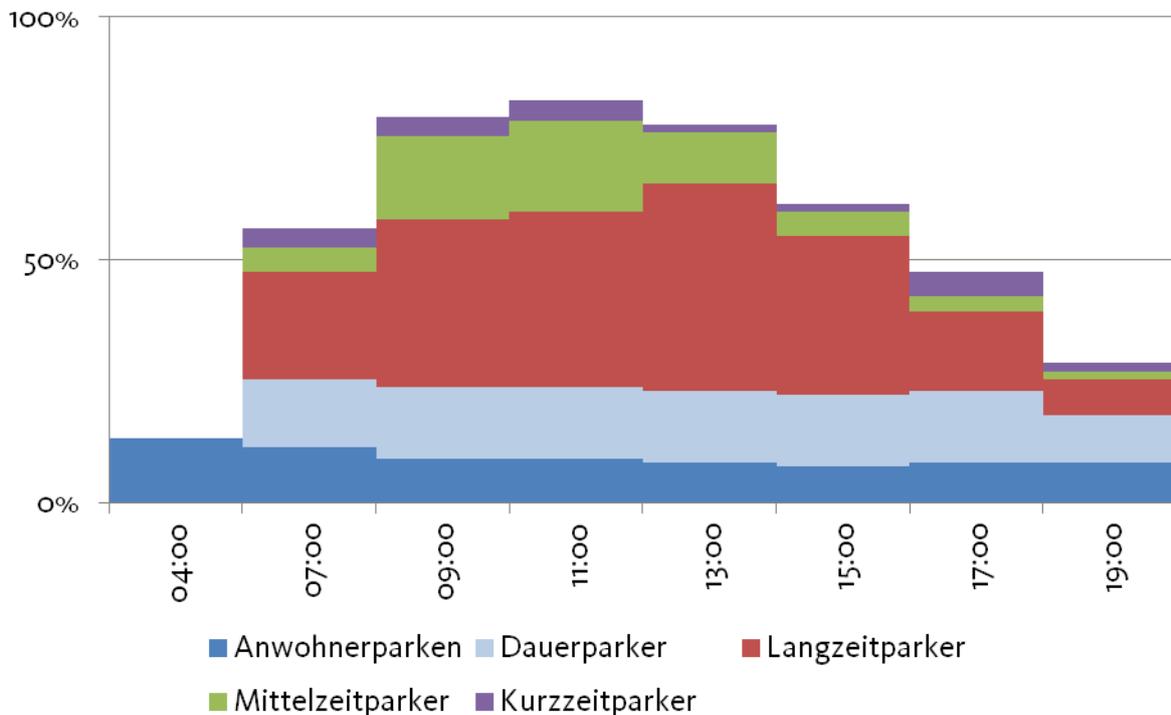
5.2.2.4 Gebiet 4: Bahnhof



Gebiet 4 umfasst den Park&Ride-Parkplatz am Bahnhof und die vorhandenen Kurzzeitparkplätze.

Gebiet 4: Bahnhof	
Umfeldnutzung:	Bahnhof, Einzelhandel, Polizei, Wohnen
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 119 (112 freies Parken, 6 Parkscheibe 30min Hpd., 1 Parkscheibe 30min Hpd. Eltern mit Kind)	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	70%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	83% (11-13 Uhr)
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	14%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	30%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9 - 18 Uhr:	134
Höchste Zahl an Falschparkern:	1 (13-15 Uhr und 15-17 Uhr)

Abbildung 24: Gebiet 4: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Die Parkmöglichkeiten am Bahnhof haben für Pendler eine wichtige Funktion. Dies zeigt sich auch im Nutzungsmuster. Nachts parken hier Anwohner, von denen auch ein Teil den Tag über stehen

bleiben. Ab 7 Uhr steigt mit dem Berufsverkehr die Auslastung stark an. Der Großteil der Nutzer bzw. Arbeitspendler parkt länger hier. Die durchschnittliche Auslastung liegt tagsüber bei 70%. Die höchste Auslastung wird zwischen 11 und 13 Uhr erreicht. Ab dem frühen Nachmittag lässt der Parkdruck zunehmend nach.

Im Vergleich zum Mittwoch liegt am Markttag die Auslastung höher. Es sind nur noch wenige freie Kapazitäten verfügbar.

Tabelle 10: Gebiet 4 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	14%	57%	81%	86%	82%	66%	51%	30%
Parkscheibe 30min	0%	33%	67%	33%	17%	0%	0%	0%
Eltern mit Kind Parkscheibe 30min	0%	100%	0%	0%	100%	0%	100%	0%

Tabelle 11: Gebiet 4 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
freies Parken	90%	93%	90%	88%
Parkscheibe 30min	0%	50%	0%	33%
Eltern mit Kind Parkscheibe 30min	0%	0%	0%	0%

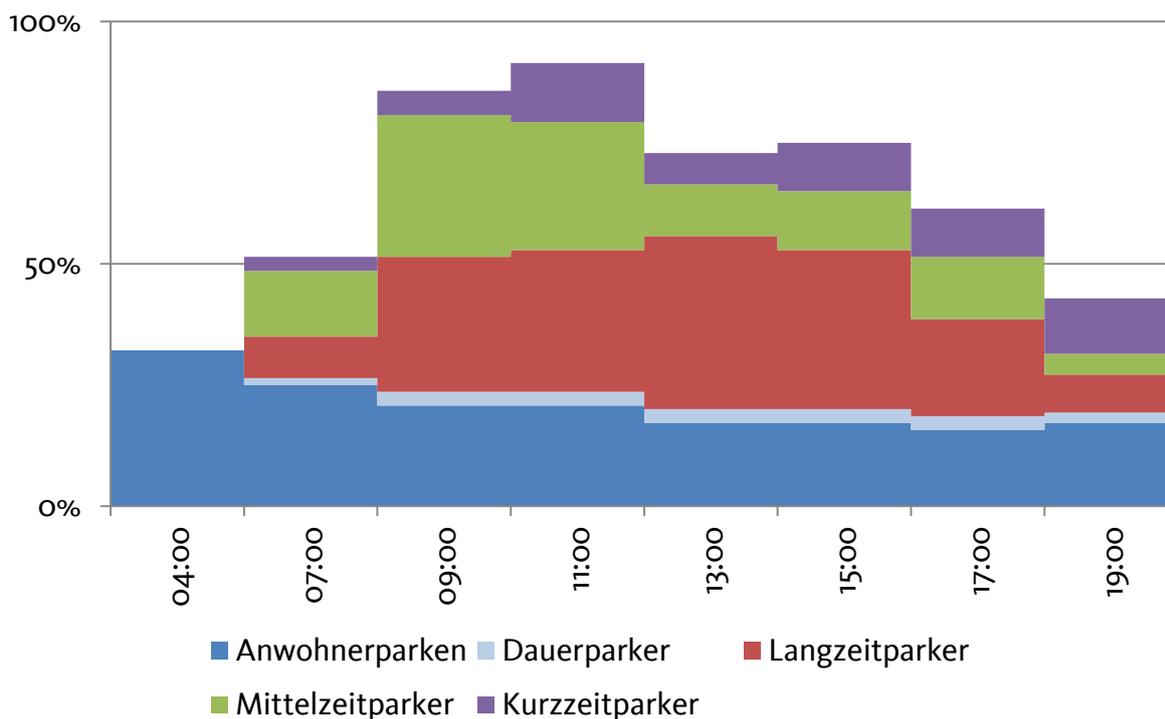
5.2.2.5 Gebiet 5: Bundesstraße 64



Gebiet 5 umfasst die Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 64, die südlich an der Altstadt vorbeiführt.

Gebiet 5: Bundesstraße 64	
Umfeldnutzung:	Hauptverkehrsstraße, gemischte Nutzung
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 140 (freies Parken)	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	73%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	legale Stellplätze: 81% (9-13 Uhr), inkl. Falschparken: 92 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	30%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	41%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	212
Höchste Zahl an Falschparkern:	16 (11-13 Uhr): u.a. auf Taxiständen, halb auf Bushaltestellen und im Halteverbot stehende Fahrzeuge

Abbildung 25: Gebiet 5: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Die Nachtauslastung liegt bei 30%. Mit dem morgendlichen Berufsverkehr verlassen einige Anwohner das Gebiet, Einpendler nutzen dann die vorhandenen Parkstände. Vorzugsweise werden diese von Personen genutzt, die sich länger aufhalten, wie Abbildung 25 zeigt. Vermutlich sind dies Beschäftigte der Altstadt oder Arbeitspendler, die vom Bahnhof aus mit dem Zug weiterfahren.

Tagsüber liegt die Auslastung bei durchschnittlich 71%, zur Spitzenstunde bei 81%, was einem hohen Parkdruck entspricht. Hinzu kommen bis zu 16 falsch abgestellte Fahrzeuge. Ab mittags nimmt die Anzahl der Mittelzeitparker, z.B. Personen, die vormittags Erledigungen in der Altstadt verrichten oder Halbtagsbeschäftigte, ab, wodurch der Parkdruck sinkt.

Im Vergleich zum Mittwoch ist am Markttag der Parkdruck hoch bis sehr hoch und nimmt nachmittags zu. Eine Ursache könnte sein, dass am Markttag, einem Dienstag, Beschäftigte oder auch Besucher von Einrichtungen wie z.B. Arztpraxen auch nachmittags parken (längere Öffnungszeiten als am erhobenen Mittwoch).

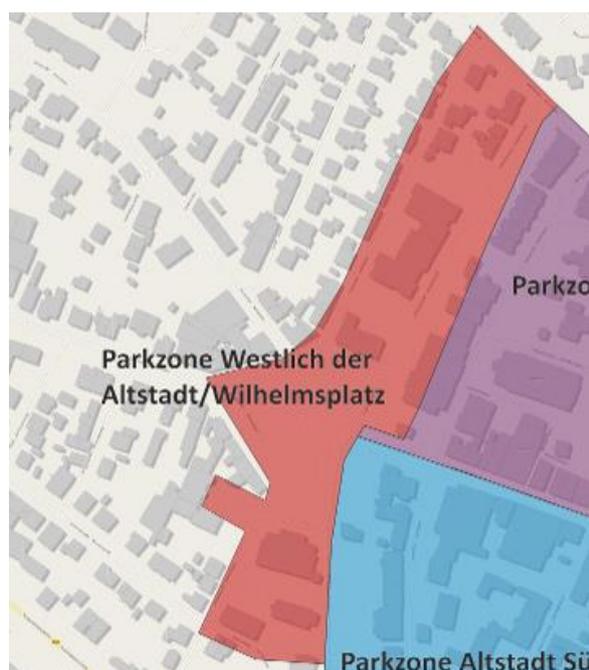
Tabelle 12: Gebiet 5 Auslastung (Mittwoch) nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	30%	50%	81%	81%	68%	73%	60%	41%

Tabelle 13: Gebiet 5 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
freies Parken	80%	85%	89%	90%

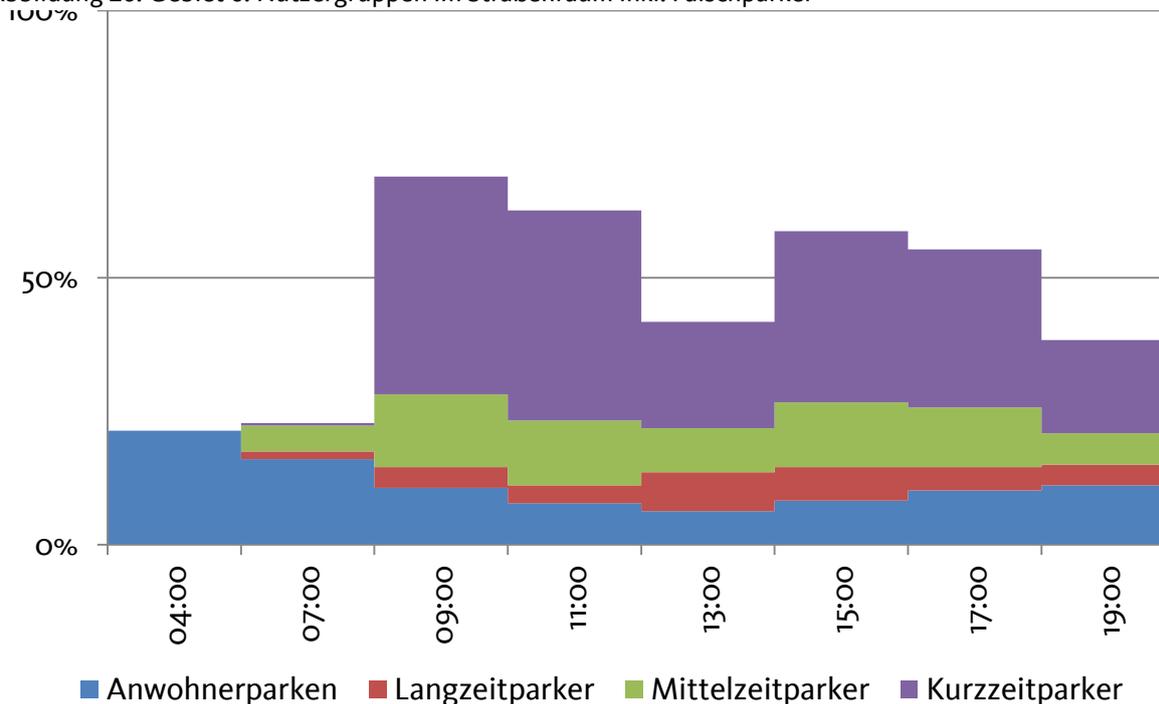
5.2.2.6 Gebiet 6: Westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz



Gebiet 6 umfasst die Straßen Wilhelmstraße, Münsterstraße, Emspromenade und Badestraße.

Gebiet 6: Westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz	
Umfeldnutzung:	Unmittelbare Nähe Altstadt, Wohnen, Dienstleistungen, Einzelhandel
<p>Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 206</p> <p>Davon:</p> <p>113 Parkschein Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestgebühr: 0,30€ ▪ ½ Stunde: 0,40€ ▪ 1 Stunde: 1,20€ ▪ 2 Stunden: 2,40€ ▪ 3 Stunden: 4,10€ ▪ 5 Stunden: 5,80€ ▪ Höchstparkdauer: 4 Stunden ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei <p>41 freies Parken,</p> <p>27 Parkscheibe 1h Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr,</p> <p>23 Parkscheibe 1h Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr, Anwohner mit Parkausweis ausgeschlossen,</p> <p>2 Parkschein Eltern mit Kind</p>	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	55%
Maximale Auslastung legaler Stpl. (6 - 19 Uhr):	legale Stellplätze: 67% (9-11 Uhr), inkl. Falschparken: 68 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	19%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	36%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	444
Höchste Zahl an Falschparkern:	6 (15-17 Uhr)

Abbildung 26: Gebiet 6: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Das Gebiet 6 „Westlich der Altstadt/Wilhelmsstraße“ grenzt unmittelbar an die Altstadt an. Die vordergründigen Nutzungen sind Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel. Im Gegensatz zur Altstadt ist die Bebauung in diesem Gebiet lockerer.

Ein hoher Anteil der Parkmöglichkeiten ist mit Parkschein oder Parkscheibe bewirtschaftet. Der hohe Anteil Kurzzeit- und Mittelzeitparker zeigt auch, dass die Bewirtschaftung funktioniert.

Ab 9 Uhr fahren Kunden und Besucher der Altstadt bzw. anliegender Einrichtungen in das Gebiet. Dabei ist die Auslastung zwischen 9 und 11 Uhr am höchsten. Mit einer Auslastung der Parkmöglichkeiten von 67% gibt es aber noch ausreichend freie Parkmöglichkeiten. In Anspruch genommen werden vor allem die kostenlos nutzbaren Parkmöglichkeiten (freies Parken, mit Parkscheibe). Nach einem Mittagstief zwischen 13 und 15 Uhr nimmt die Auslastung nachmittags wieder zu, bevor sie am Abend nach Geschäftsschluss wieder abnimmt.

Die Parksituation am Markttag wird vor allem dadurch beeinflusst, dass einzelne Parkplätze zwischenzeitlich für den Markt gesperrt sind. Zur Marktzeit stehen fast 50 Stellplätze weniger zur Verfügung. Hinzu kommt der erhöhte Andrang durch die Marktbesucher. Zur Marktzeit ist der Parkdruck bei den gebührenfreien Parkbereichen sehr hoch, bei den gebührenpflichtigen mäßig bis hoch. Nach dem Ende des Marktes und der Freigabe der zuvor nicht nutzbaren Parkplätze sinkt die Auslastung merklich.

Tabelle 14: Gebiet 6 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	51%	46%	85%	54%	71%	68%	66%	68%
Parkschein	11%	17%	61%	62%	29%	43%	40%	25%
Eltern mit Kind	0%	0%	50%	50%	50%	50%	0%	0%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	11%	7%	85%	67%	59%	89%	78%	22%
Parkscheibe 1h Mo-Sa Anwohner ausgeschl.	17%	22%	48%	61%	17%	57%	70%	52%

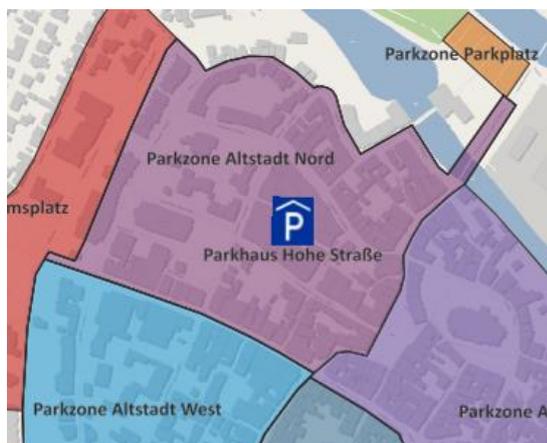
Tabelle 15: Gebiet 6 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
Parkschein	82%	70%	37%	35%
freies Parken	90%	95%	79%	88%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	96%	100%	70%	78%
Eltern mit KindParkschein	100%	100%	50%	100%

Fazit:

Der Bereich um den Wilhelmsplatz weist an einem normalen Werktag ohne Markt noch viele freie Kapazitäten auf, vor allem auf den gebührenfreien Parkmöglichkeiten. Durch den naheliegenden Markt ist dienstags der Parkdruck deutlich höher. Auch hier zeigt sich, dass die gebührenpflichtig nutzbaren Parkmöglichkeiten noch gewisse Restkapazitäten haben (ca. 15 Parkplätze sind frei).

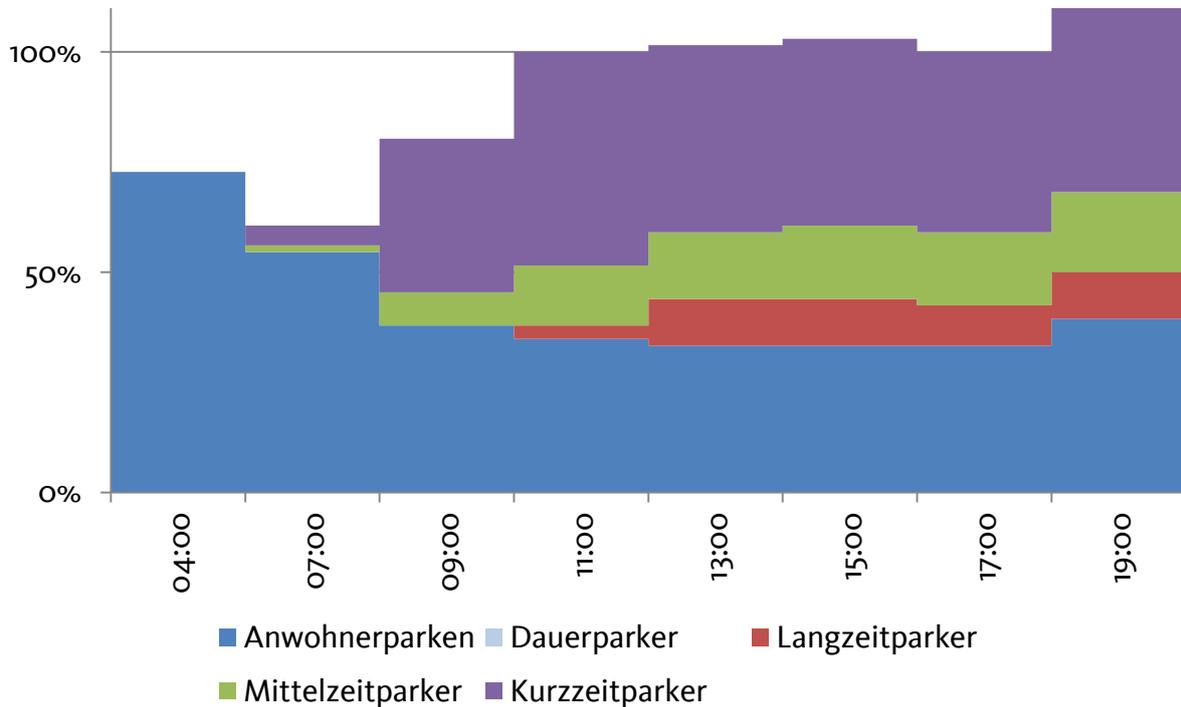
5.2.2.7 Gebiet 7: Altstadt Nord-West



Gebiet 7 umfasst die Straßen Münsterwall, Grüne Stiege, Marienkirchplatz, Hohe Straße, Mühlenstraße, Am Mühlenhof, Lüningerstraße, Krückemühle, Fleischhauerstraße und Emsstraße.

Gebiet 7: Altstadt Nord-West	
Umfeldnutzung:	Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, kulturelle Einrichtungen
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 66, davon - 34 1h Parkscheibe Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei - 32 1h Parkscheibe Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr, Anwohner mit Parkausweis ausgeschlossen	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	86%
Maximale Auslastung legale Stpl. (6 - 19 Uhr):	legale Stellplätze: 92% (11-13 Uhr), inkl. Falschparker: 98 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	65%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	91%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	209
Höchste Zahl an Falschparkern:	12 (13-15 Uhr)

Abbildung 27: Gebiet 7: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Gebiet 7 „Altstadt Nord-West“ ist geprägt durch die Lage in der Altstadt und dichte Bebauung. Als Nutzungen sind hier Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und kulturelle Einrichtungen vorzufinden. Bedeutend ist auch die Nähe zum Marktplatz mit seinem vielfältigen gastronomischen Angebot.

Nachts liegt die Auslastung der Parkmöglichkeiten durch Anwohner bei 65%. Dass ein Teil das Gebiet zwischen 7 und 9 Uhr verlässt, führt zu einem kurzfristigen Rückgang der Parkraumauslastung. Ab 9 Uhr steigt der Parkdruck wieder, zur allgemeinen Spitzenstunde in der Warendorfer Altstadt zwischen 11 und 13 Uhr ist der Parkdruck in diesem Gebiet sehr hoch. Den restlichen Tag über bleibt der Parkdruck mit einer Auslastung von 80-90% hoch. Die falsch parkenden Fahrzeuge mit eingerechnet befinden sich ab 13 Uhr mehr Fahrzeuge im Gebiet als Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Die höchste Anzahl Falschparker wurde zwischen 13 und 15 Uhr mit 12 Fahrzeugen ermittelt.

Am Markttag ist der Parkdruck morgens noch höher. Im weiteren Tagesverlauf nimmt der Parkdruck aber deutlich ab und liegt unter der am Mittwoch gemessenen Auslastung.

Im Untersuchungsgebiet sind ausschließlich gebührenfreie Parkplätze ausgewiesen, die mit Parkscheibe bewirtschaftet sind. Der hohe Anteil Kurzzeitparker zeigt, dass die Bewirtschaftung prinzipiell funktioniert (s. Abbildung 27). Eine detaillierte Betrachtung der erhobenen Fahrzeuge zeigt jedoch, dass ein Teil der Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis die zulässige Höchstparkdauer, teils auch erheblich, überschreitet.

Weiterhin befindet sich im Gebiet das Parkhaus Hohe Straße, das nur zu maximal 60 % ausgelastet ist (siehe Kapitel 5.3).

Tabelle 16: Gebiet 7 Auslastung Normalwerktag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Parkscheibe 1h Mo-Sa	79%	71%	88%	94%	74%	97%	85%	91%
Parkscheibe 1h Mo-Sa Anwohner ausgeschl.	50%	34%	66%	91%	94%	81%	88%	91%

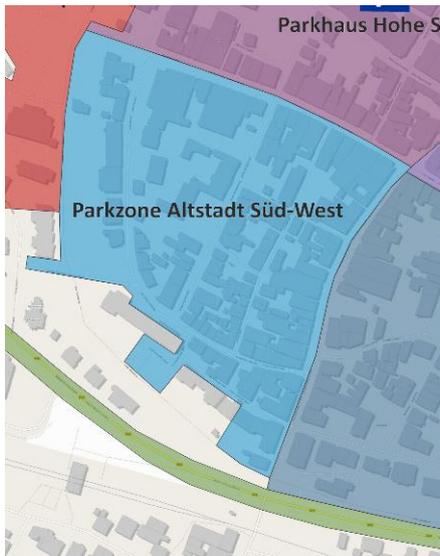
Tabelle 17: Gebiet 7 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
Parkscheibe 1h Mo-Sa	91%	89%	63%	74%
Parkscheibe 1h Mo-Sa, Anwohner ausgeschlossen	84%	78%	56%	84%

Fazit:

Für den Bereich der nordwestlichen Altstadt ist festzuhalten, dass er im Vergleich zu den anderen Altstadtgebieten vergleichsweise wenige oberirdische Parkmöglichkeiten aufweist und somit schneller die Kapazität erschöpft ist. Es zeigt sich aber auch, dass die gebührenfreien Parkmöglichkeiten (wenn auch mit Parkscheibe bewirtschaftet) aufgrund der zentralen Lage sehr attraktiv sind und den Parksuchverkehr anziehen. Dies führt zwangsläufig zu Konflikten mit dem Anwohnerparken. Das Parkhaus Hohe Straße weist demgegenüber noch einige Kapazitäten auf und wird weniger genutzt (siehe 5.3).

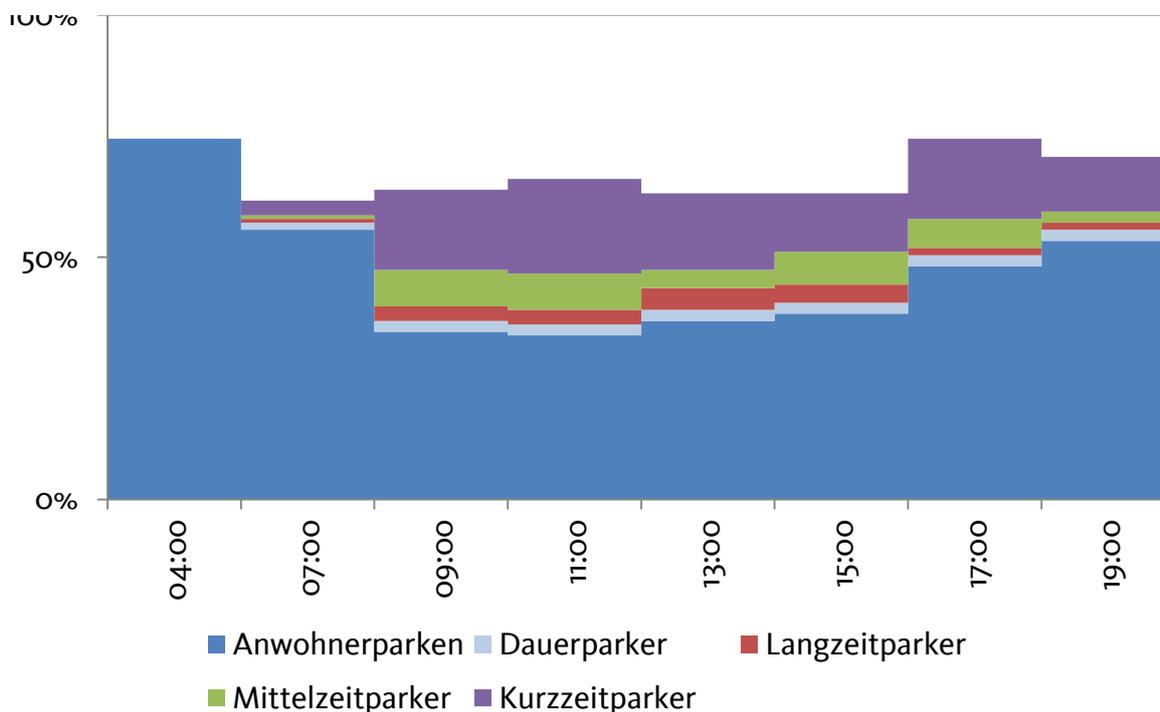
5.2.2.8 Gebiet 8: Altstadt Südwest



Gebiet 8 umfasst die Straßen Münsterwall (südlich der Münsterstraße), Lange Kesselstraße, Kurze Kesselstraße, Alte Schulstraße, Lilienstraße und Freckenhorster Straße.

Gebiet 8: Altstadt Süd-West	
Umfeldnutzung:	Einzelhandel, Wohnen, Dienstleistungen, Verwaltung, Gastronomie
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 133 (Parkschein Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestgebühr: 0,30€ ▪ ½ Stunde: 0,40€ ▪ 1 Stunde: 1,20€ ▪ 2 Stunden: 2,40€ ▪ 3 Stunden: 4,10€ ▪ 5 Stunden: 5,80€ ▪ Höchstparkdauer: 4 Stunden ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei 	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	62%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	Legale Stellplätze: 71% (17-19 Uhr), inkl. Falschparker: 74 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	75%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	66%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	226
Höchste Zahl an Falschparkern:	7 (9-11 Uhr)

Abbildung 28: Gebiet 8: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Das Gebiet 8 „Altstadt Süd-West“ ist geprägt durch Einzelhandel, Wohnen, Dienstleistungen, Verwaltung und Gastronomie. Zudem ist die Stadtbücherei hier angesiedelt. Die öffentlichen Parkmöglichkeiten sind mit Parkschein bewirtschaftet bzw. können von Anwohnern mit Bewohnerparkausweis auch zu den Bewirtschaftungszeiten gebührenfrei und unbegrenzt genutzt werden.

Nachts sind ca. ¾ der Parkmöglichkeiten von Anwohnern belegt, die in Teilen im Laufe des Morgens das Gebiet verlassen. Ihr Parkdruck wird teilweise durch gebietsfremde Kurz-, teilweise auch Mittelzeitparker aufgefangen. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei 62% und erreicht zwischen 17 und 19 Uhr ein Maximum von 71%. Insgesamt stehen daher noch Kapazitätsreserven zur Verfügung.

Das Parkbild am Markttag entspricht in etwa dem des Mittwochs. Zwischen 11 und 13 Uhr ist der Parkdruck etwas größer, vermutlich, weil einige Personen in diesem Gebiet parken, um den Markt zu besuchen und aufgrund der Parksituation in den anliegenden Gebieten hierhin ausweichen.

Tabelle 18: Gebiet 8 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Parkschein	74%	59%	59%	62%	60%	59%	71%	66%

Tabelle 19: Gebiet 8 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
Parkschein	69%	70%	55%	63%

Fazit:

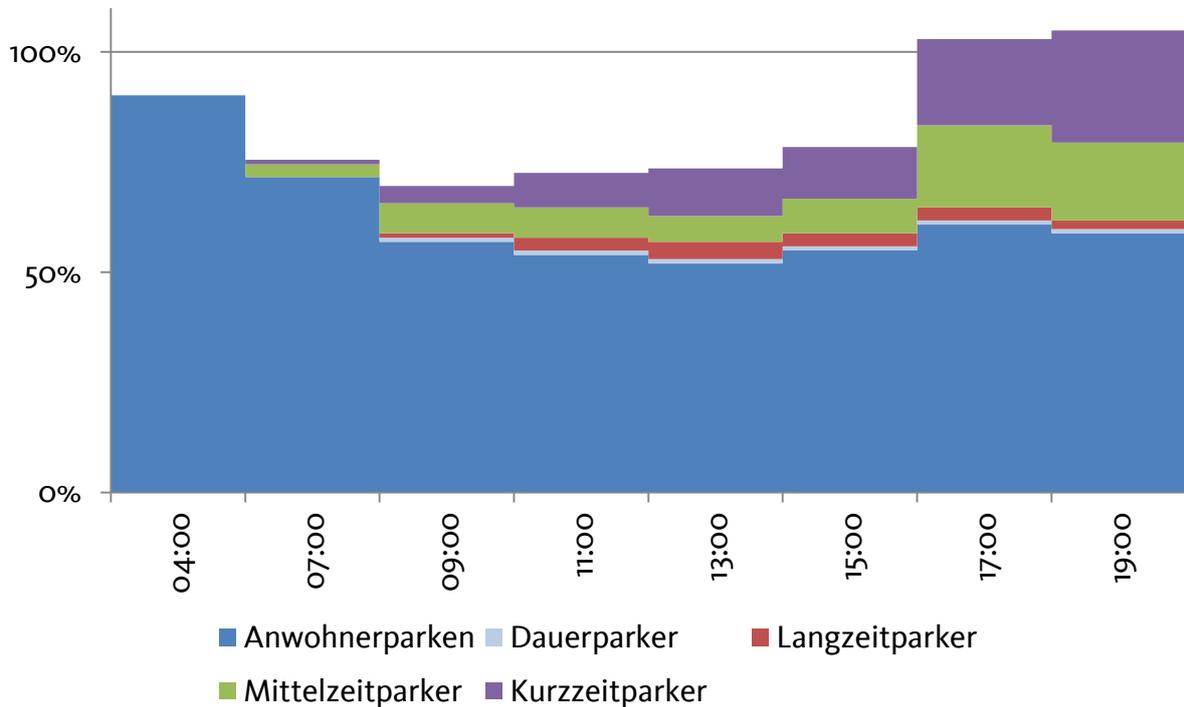
Der Bereich der südwestlichen Altstadt liegt sowohl in fußläufiger Nähe zur Fußgängerzone als auch zum Marktplatz. Trotzdem ist die Auslastung vergleichsweise niedrig. Der wesentliche Grund kann darin gesehen werden, dass die Parkmöglichkeiten im Vergleich zu anderen in der Altstadt gebührenpflichtig sind und daher weniger nachgefragt werden. Für Anwohner bestehen daher relativ wenig Konflikte, eine freie Parkmöglichkeit zu finden.

5.2.2.9 Gebiet 9: Altstadt Nord-Ost

Gebiet 9 umfasst die Kirchstraße, die Klosterstraße, die Molkenstraße, die Laurentiusstraße, den Neuenhof, die Petersiliengasse, die Kolpingstraße, die Gerichtsfulke und die Oststraße.

Gebiet 9: Altstadt Nord-Ost	
Umfeldnutzung:	Wohnen, kulturelle Einrichtungen, Einzelhandel, Gastronomie
Öfftl. zugängliche Stellplätze: 102 davon 59 Parkschein Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestgebühr: 0,30€ ▪ ½ Stunde: 0,40€ ▪ 1 Stunde: 1,20€ ▪ 2 Stunden: 2,40€ ▪ 3 Stunden: 4,10€ ▪ 5 Stunden: 5,80€ ▪ Höchstparkdauer: 4 Stunden ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei 	
38 Parkscheibe 1h, 5 freies Parken, 1 baustellenbedingt temporär gesperrt	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	74%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	Legale Stellplätze: 94% (17-19 Uhr), inkl. Falschparkern: 106 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	85%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	92%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	191
Höchste Zahl an Falschparkern:	14 (19-21 Uhr)

Abbildung 29: Gebiet 9: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Gebiet 9 „Altstadt Nord-Ost“ ist geprägt von den Nutzungen Wohnen, Kultur, Einzelhandel und Gastronomie. Wie die anderen Altstadtgebiete ist die Bebauung verdichtet, es dominiert v.a. in den östlichen Bereichen die Wohnnutzung.

Nachts liegt die Auslastung der Parkmöglichkeiten bei 85%. Etwa die Hälfte der parkenden Anwohner verlässt im Laufe des Morgens das Gebiet.

Die durchschnittliche Auslastung tagsüber liegt bei 71%, was einem mittleren Parkdruck entspricht. Dabei zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen den Bewirtschaftungsformen. Auf den gebührenfreien Parkmöglichkeiten (freies Parken, Parken mit Parkscheibe), wie z.B. in der Kirchstraße, der Laurentiusstraße oder im Neuenhof, ist der Parkdruck hoch bis sehr hoch, auf gebührenpflichtigen im Bereich Molkenstraße gering.

Mit dem Ende der Bewirtschaftungszeit steigt die Auslastung der Parkmöglichkeiten mit Parkschein und damit des ganzen Gebietes sprunghaft an. Zwischen 17 und 19 Uhr beträgt die Auslastung der Parkplätze 94%. Zuzüglich der Falschparker stehen mehr Fahrzeuge im Gebiet als Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Die meisten Falschparker wurden mit 14 falsch abgestellten Fahrzeugen zwischen 19 und 21 Uhr erfasst. Es zeigt sich daher vor allem in den späten Nachmittags- und Abendstunden eine besondere Konfliktsituation zwischen dem Bedarf nach Parkraum durch die Bewohner sowie dem von Externen.

Die Konfliktsituation wird dadurch verschärft, dass ein Teil der Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis länger als die zulässige Höchstparkdauer von einer Stunde auf den Parkständen mit Parkscheibe in der Kirchstraße, Laurentiusstraße und Oststraße abgestellt werden.

Die Parksituation am Markttag zeigt ein ähnliches Bild wie am Mittwoch. Auf den gebührenfreien Parkmöglichkeiten herrscht hoher bis sehr hoher Parkdruck, auf den gebührenpflichtigen während der Bewirtschaftungszeiten ein eher geringer Parkdruck.

Tabelle 20: Gebiet 9 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parkschein	83%	63%	51%	58%	51%	61%	98%	97%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	87%	82%	87%	84%	87%	84%	87%	84%

Tabelle 21: Gebiet 9 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
freies Parken	80%	80%	80%	80%
Parkschein	53%	56%	54%	49%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	92%	92%	73%	89%

Fazit:

Im nordöstlichen Altstadtbereich entstehen Konflikte abends, wenn das Bewohnerparken mit dem Parken externer Besucher der Altstadt konkurriert. Für Anwohner wird es dann schwer, einen freien Parkplatz zu finden. Es zeigt sich auch, dass über den Tag hinweg die gebührenfreien Parkmöglichkeiten nahezu voll ausgelastet sind, während die gebührenpflichtigen deutlich weniger in Anspruch genommen werden.

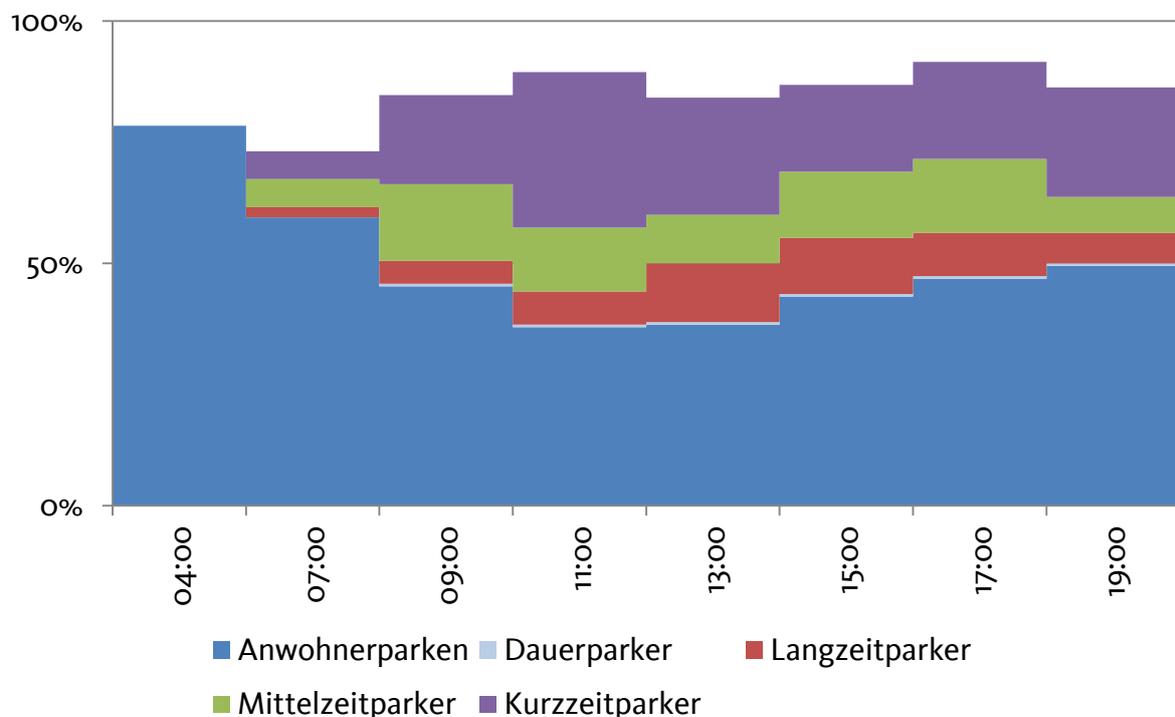
5.2.2.10 Gebiet 10: Altstadt Süd-Ost



Das Gebiet 10 in der südöstlichen Altstadt umfasst insbesondere die Straßen Brünebrede, Ostwall, Bülstraße, Wallgasse und Zuckertimpen.

Gebiet 10: Altstadt Süd-Ost	
Umfeldnutzung:	Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie
Öfftl. zugängliche Parkmöglichkeiten: 190, davon 84 Parkschein Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr, <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestgebühr: 0,30€ ▪ ½ Stunde: 0,40€ ▪ 1 Stunde: 1,20€ ▪ 2 Stunden: 2,40€ ▪ 3 Stunden: 4,10€ ▪ 5 Stunden: 5,80€ ▪ Höchstparkdauer: 4 Stunden ▪ Parken mit Bewohnerparkausweis unbegrenzt und gebührenfrei 	
71 Parkscheibe 1h Mo-Fr 9 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 14 Uhr, 35 freies Parken	
Durchschnittliche Auslastung tagsüber (6 - 19 Uhr):	79%
Maximale Auslastung (6 - 19 Uhr):	legale Stellplätze: 84% (11-13 Uhr), inkl. Falschparken: 89 %
Nachtauslastung (4 - 6 Uhr):	77%
Abendauslastung (19 - 21 Uhr):	78%
Anzahl unterschiedlicher Fahrzeuge 9-18 Uhr:	448
Höchste Zahl an Falschparkern:	25 (13-15 Uhr)

Abbildung 30: Gebiet 10: Nutzergruppen im Straßenraum inkl. Falschparker



Gebiet 10 „Altstadt Süd-Ost“ ist durch Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geprägt. Auch dieser Abschnitt ist dicht bebaut mit einer dominierenden Wohnnutzung.

Nachts zeigt sich der Parkdruck der Anwohner im Gebiet, wobei noch einige freie Kapazitäten vorhanden sind. Die Entlastung durch morgens das Gebiet verlassende Anwohner ist nur geringfügig, da die Parkmöglichkeiten schnell von anderen Nutzergruppen nachgefragt werden. Die tagsüber im Durchschnitt bei 79% liegende Auslastung der Parkplätze verdeutlicht die hohe Nachfrage.

Zur Spitzenstunde (11 bis 13 Uhr) wurde die höchste Auslastung mit 84% und damit ein hoher Parkdruck gemessen. Auch in diesem Gebiet zeigt sich, dass die gebührenfreien Parkmöglichkeiten, wie z.B. im östlichen Bereich des Ostwalls und teils der Brünebreite, sehr hoch ausgelastet sind, während die gebührenpflichtigen, auch in zentraler Lage wie dem mittleren Teilstück des Ostwall, noch Reserven aufweisen.

Des Weiteren wird der Parkdruck auch in diesem Gebiet durch falsch parkende Fahrzeuge erhöht. Bis zu 25 Falschparker (13 bis 15 Uhr) wurden gezählt. Hinzu kommt, dass einzelne Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis länger als die zulässige Höchstparkdauer auf den Parkplätzen mit Parkscheibe in der Brünebreite abgestellt werden.

Die Erhebung am Markttag zeigt in den Morgenstunden eine hohe Auslastung der Parkmöglichkeiten. Mit Beginn der Bewirtschaftungszeit der gebührenpflichtigen Parkmöglichkeiten ab 9 Uhr verringert sich hier die Auslastung deutlich. Zwischen 9 und 11 Uhr befinden sich, wenn Falschparker mitberücksichtigt werden, mehr Fahrzeuge im Gebiet als Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

Tabelle 22: Gebiet 10 Auslastung Mittwoch nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	04:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
freies Parken	80%	71%	91%	94%	80%	83%	89%	86%
Parkschein	62%	63%	70%	86%	54%	69%	69%	63%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	93%	79%	83%	77%	90%	90%	90%	92%

Tabelle 23: Gebiet 10 Auslastung Markttag nach Bewirtschaftungsform

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
freies Parken	91%	91%	88%	76%
Parkschein	90%	64%	60%	73%
Parkscheibe 1h Mo-Sa	77%	84%	77%	83%

Fazit:

Die Parkraumauslastung im Bereich der südöstlichen Altstadt ist insgesamt über den Tag hoch, wobei einige Bereiche noch Kapazitätsreserven haben – dies sind insbesondere die gebührenpflichtigen Parkmöglichkeiten. Ein Konfliktpotenzial zwischen dem Anwohnerparken und dem von externen Parkraum-Nutzergruppen ergibt sich vor allem dort, wo das Parken gebührenfrei möglich ist. Dazu zählen zum Beispiel die Bereiche mit Parkscheibe in der Straße Brünebreite und die mit freiem Parken in den Straßen Ostwall und Zuckertimpen.

5.3 Stellplatzauslastung und -nachfrage im Parkhaus Hohe Straße

Das Parkhaus Hohe Straße liegt im Nordwesten der Altstadt und hat eine Kapazität von 63 Stellplätzen. Diese können von 7 Uhr bis 23 Uhr zu folgenden Konditionen genutzt werden:

- je angefangene Stunde: 1,00€
- Tageshöchstsatz: 15,00€
- Ticketverlust: 25,00€
- Nachttarif von 20 bis 7 Uhr: 2,00€
- Für Edeka-Kunden: 1h kostenlos

Für Dauerparker besteht zusätzlich das Angebot, einen Stellplatz in einem abgetrennten, privaten Bereich anzumieten (hier existieren 76 Dauerparkmöglichkeiten).

Am Mittwoch liegt die Auslastung der öffentlich zugänglichen Stellplätze morgens und vormittags bei etwa 25%. Ab 10 Uhr steigt die Auslastung und erreicht zur Spitzenstunde zwischen 11 und 12 Uhr 59%. Somit sind selbst dann, wenn im umliegenden Straßenraum die Auslastung sehr hoch ist (siehe Auswertung für den Bereich Altstadt-Nordwest, Kapitel 5.2.2.7) noch 26 freie Stellplätze verfügbar. Dies ist vermutlich zum einen darauf zurückzuführen, dass die Einfahrt in ein Parkhaus umständlicher ist als das Parken im Straßenraum und das Parkhaus zu wenig wahrgenommen wird, zum anderen auch darauf, dass die umliegenden Parkmöglichkeiten überwiegend gebührenfrei nutzbar sind.

Ab 12 Uhr sinkt die Auslastung auf etwa 40% und bis in den Abend auf etwa 30%. Für den erhobenen Markttag ist ein ähnlicher Verlauf der Parkraumauslastung feststellbar.

Im privaten Bereich des Parkhauses bestehen keine weiteren freien Kapazitäten. Die vorhandenen Stellplätze sind nach Auskunft des Parkhausbetreibers voll ausgelastet.

Abbildung 31: Auslastung öffentlich zugänglicher Parkplätze Parkhaus Hohe Straße

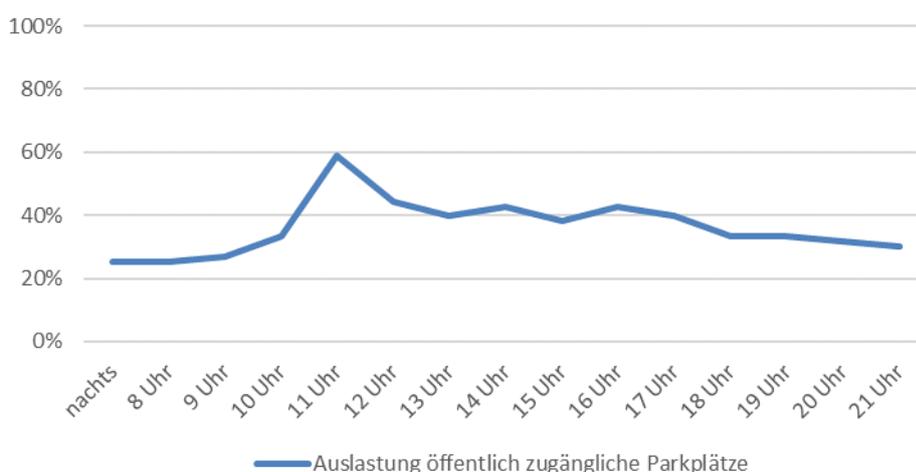


Abbildung 32: Anzahl parkender Fahrzeuge im Parkhaus nach Uhrzeit

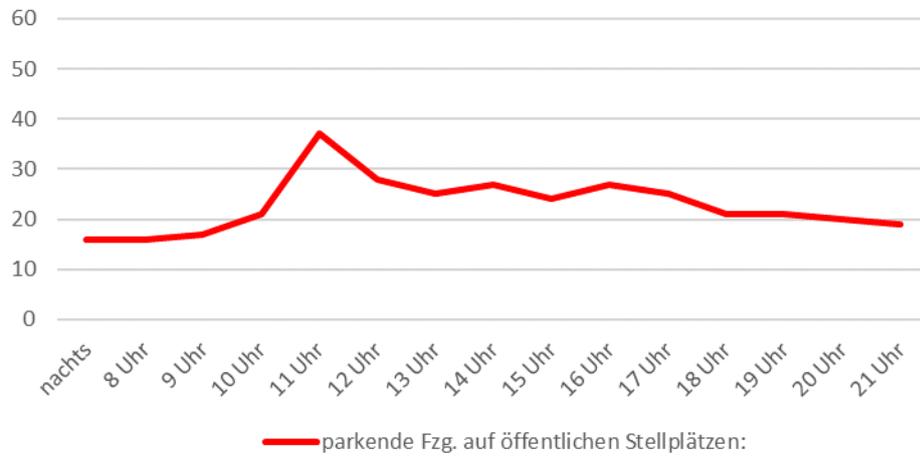


Tabelle 24: Parkhaus Auslastung Markttag

Parkregelung	09:00	11:00	13:00	15:00
Tiefgarage	56%	67%	40%	38%

Abbildung 33: Nutzergruppen des Parkhauses nach Uhrzeit (öffentl. Zugängliche Stellplätze)

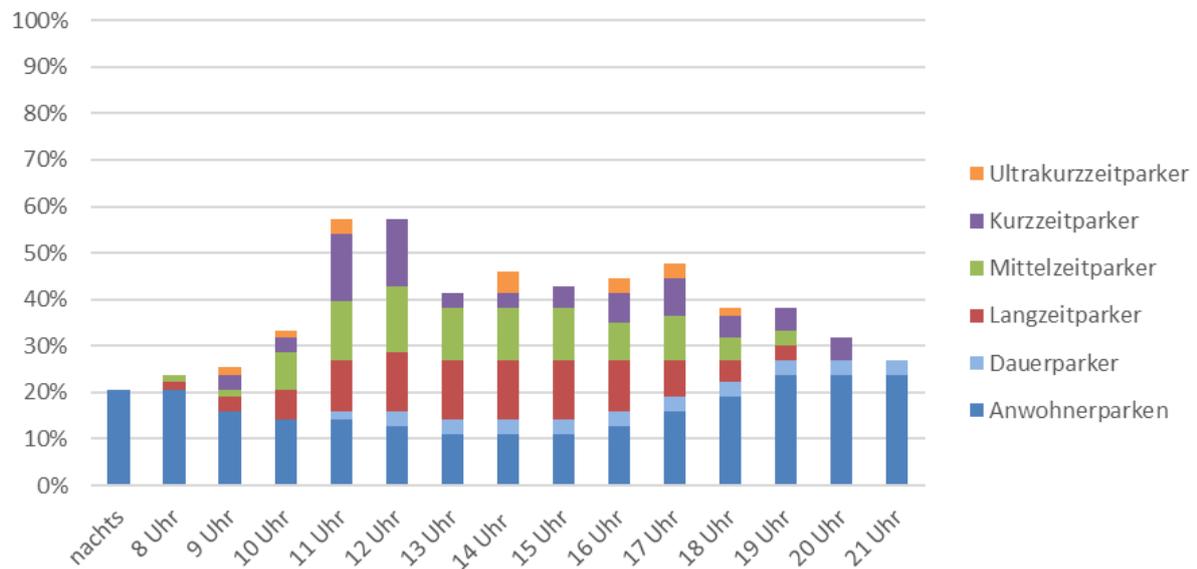
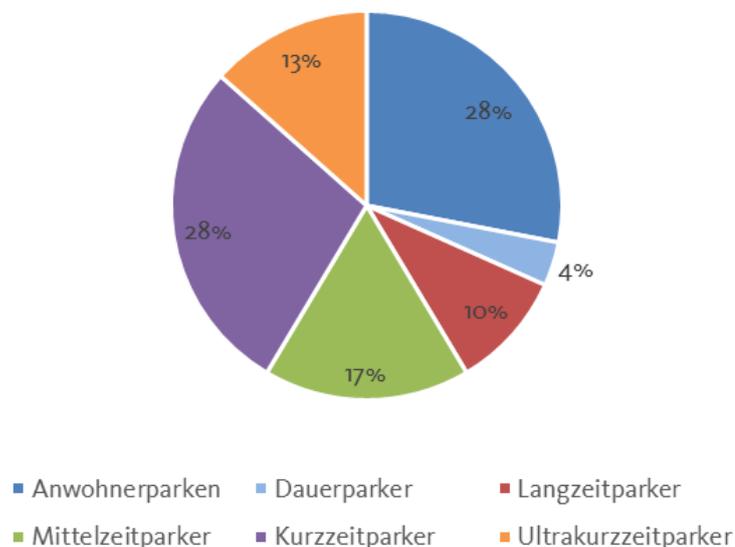


Abbildung 34: Nutzergruppen des Parkhauses (öffentl. zugängliche Stellplätze)



5.4 Auslastung der Behindertenparkplätze

Im Untersuchungsgebiet existieren 30 Behindertenparkplätze. Das entspricht einer Quote von 1,6% gemessen an der Gesamtanzahl der Parkmöglichkeiten. Die Behindertenparkmöglichkeiten sind dabei nicht gleich auf alle Bereiche des Untersuchungsgebietes verteilt. Recht viele Behindertenparkmöglichkeiten gibt es in der südöstlichen Altstadt (10) sowie am Wilhelmsplatz (7). Zwischen den Emsbrücken ist kein Behindertenparkplatz vorhanden.

Die Auslastung der Behindertenparkmöglichkeiten ist insgesamt gering und beträgt maximal 20% um 17 Uhr. Dabei waren auch zu keiner Stunde die Behindertenparkplätze eines Gebietes voll belegt.

Tabelle 25: Auslastung der Behindertenparkplätze

Gebiet	Behindertenparkplätze	Auslastung 17 Uhr
Parkplatz Freibad	1	0
Parkplatz Zwischen den Emsbrücken	-	-
Parkplatz Lohwall	-	-
Bahnhof	3	1
Bundesstraße 64	-	-
Westlich der Altstadt/ Wilhelmsplatz	7	0
Altstadt Nord-West	3	0
Altstadt Süd-West	3	0
Altstadt Nord-Ost	3	1
Altstadt Süd-Ost	10	4
Insgesamt	30	6 (20%)

5.5 Zusammenfassung

Im Untersuchungsgebiet Altstadt sowie den anliegenden, weiterhin in die Erfassung einbezogenen Bereichen zeigt sich eine deutlich ungleichgewichtige Verteilung des Parkdrucks. Problematisch wird der Parkdruck dabei zeitweise in der nordwestlichen Altstadt und im östlichen Bereich der Altstadt.

Im nordwestlichen Bereich der Altstadt gibt es relativ wenige und ausschließlich gebührenfreie Parkplätze, die sich in zentraler Lage befinden. Dementsprechend hoch ist die Nachfrage und Auslastung. In den östlichen Bereichen der Altstadt, die durch Wohnbebauung geprägt sind, konkurrieren Bewohner und Besucher der Altstadt um die gebührenfreien Parkmöglichkeiten. Insbesondere im Nachmittag und Abend führt dies zu Konflikten.

In der Warendorfer Altstadt liegen die gebührenfreien Parkmöglichkeiten oftmals in zentraler Lage, gebührenpflichtige eher in weniger attraktiven Lagen. Kostenlose Parkmöglichkeiten werden dementsprechend stark nachgefragt, es entsteht ein hoher Parkdruck und Parksuchverkehr.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass genügend Parkmöglichkeiten vorhanden sind, auch in der zentralen Altstadt. Es handelt sich eher um ein Verteilungsproblem des Parkdrucks, das durch das augenblickliche Bewirtschaftungsprinzip hervorgerufen wird.

6 Parkraumkonzeption

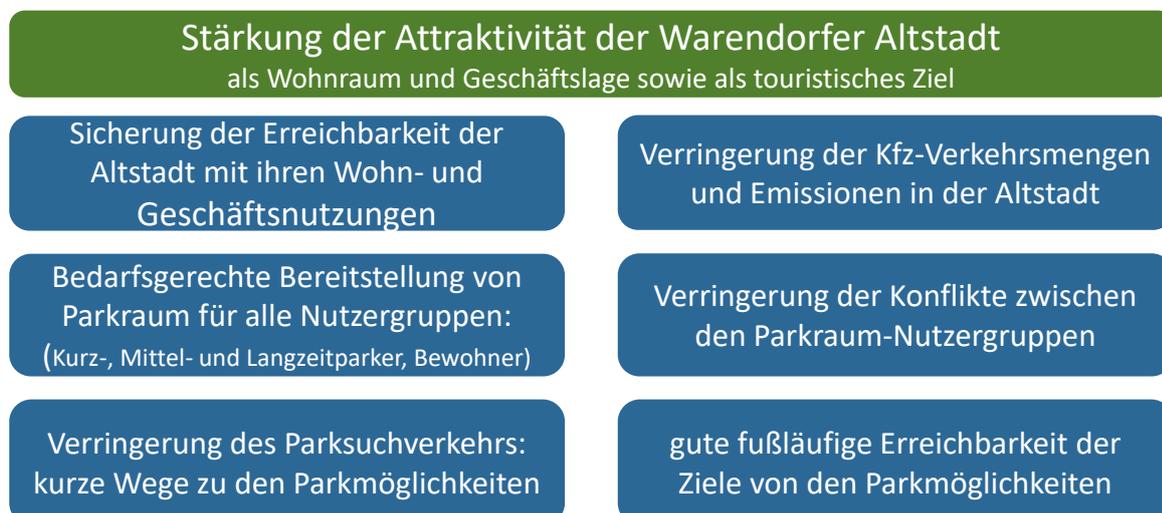
6.1 Zielsetzung der Konzeption und Grundsätze für die Maßnahmenentwicklung

Die Parkraumkonzeption soll im übergeordneten Sinne dazu beitragen, die Attraktivität der Altstadt Warendorf als Wohnstandort, Geschäftslage sowie als touristisches Ziel zu erhalten und so weit möglich weiter auszubauen. Dazu gehört einerseits, dass sie für alle Zielgruppen sowie die Anlieger/Anwohner gut erreichbar bleibt. Andererseits definiert sich die Anziehungskraft der Altstadt durch ihren historisch geprägten, attraktiven öffentlichen Raum und hohe Aufenthaltsqualitäten. Ziel des Parkraumkonzeptes ist es daher, die gegebene Parkraumnachfrage möglichst verträglich abzuwickeln, sodass die Qualitäten des öffentlichen Raumes gehalten bzw. nach Möglichkeit weitere Potenziale zur Gestaltung eröffnet werden.

Die Parkraumkonzeption soll mit ihren Einzelmaßnahmen dazu beitragen,

- die Erreichbarkeit der Altstadt zu sichern und wo möglich auch zu verbessern,
- für alle Gruppen, die Parkraum nachfragen, diesen bedarfsgerecht bereitzustellen und Konflikte zwischen der Parkraumnachfrage zwischen den Nutzergruppen zu verringern,
- den Parkraum so zu Verfügung zu stellen, dass dieser von den übergeordneten Straßen möglichst direkt zu erreichen ist und unnötige Parksuchverkehre vermieden werden, wobei die Ziele in der Altstadt weiterhin in fußläufiger Entfernung zu erreichen sein sollen sowie
- die Verkehrsbelastungen und -emissionen in der Altstadt zu reduzieren (insb. durch eine Verringerung der Parksuchverkehre) sowie nach Möglichkeit eine Minderung der Flächeninanspruchnahme durch das Parken, um die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes weiter zu erhöhen.

Abbildung 35: Ziele der Parkraumkonzeption für die Altstadt



Grundsätze für die Maßnahmenentwicklung

Grundsätzlich wurden in den Analysen (siehe Kapitel 5) für einige Bereiche der Altstadt zeitweise ein sehr hoher Parkdruck sowie teils auch Überlastungen festgestellt. Gründe sind dabei aber nicht in zu wenigen Parkmöglichkeiten, sondern in einer ungleichen Verteilung des Parkdrucks mit dem Schwerpunkt auf die kostenlosen Parkmöglichkeiten zu sehen.

Für die Maßnahmen ergibt sich daraus, dass eine Erhöhung der Gesamtanzahl der Parkmöglichkeiten in der Altstadt bzw. im direkten Umfeld nicht notwendig ist. Vielmehr soll die Altstadt entlastet werden und der Parkdruck möglichst „vor den Toren“ der Altstadt, in weniger sensiblen öffentlichen Bereichen, aufgefangen werden. Hierdurch können Parksuchverkehre vermieden bzw. reduziert werden.

Sofern weitere Parkmöglichkeiten geschaffen werden, sollen sie in erster Linie dazu genutzt werden, den Parkdruck außerhalb der Altstadt aufzufangen, wodurch innerhalb der Altstadt Potenziale für Umnutzungen bestehender Parkmöglichkeiten entstehen.

6.2 Maßnahmenempfehlungen

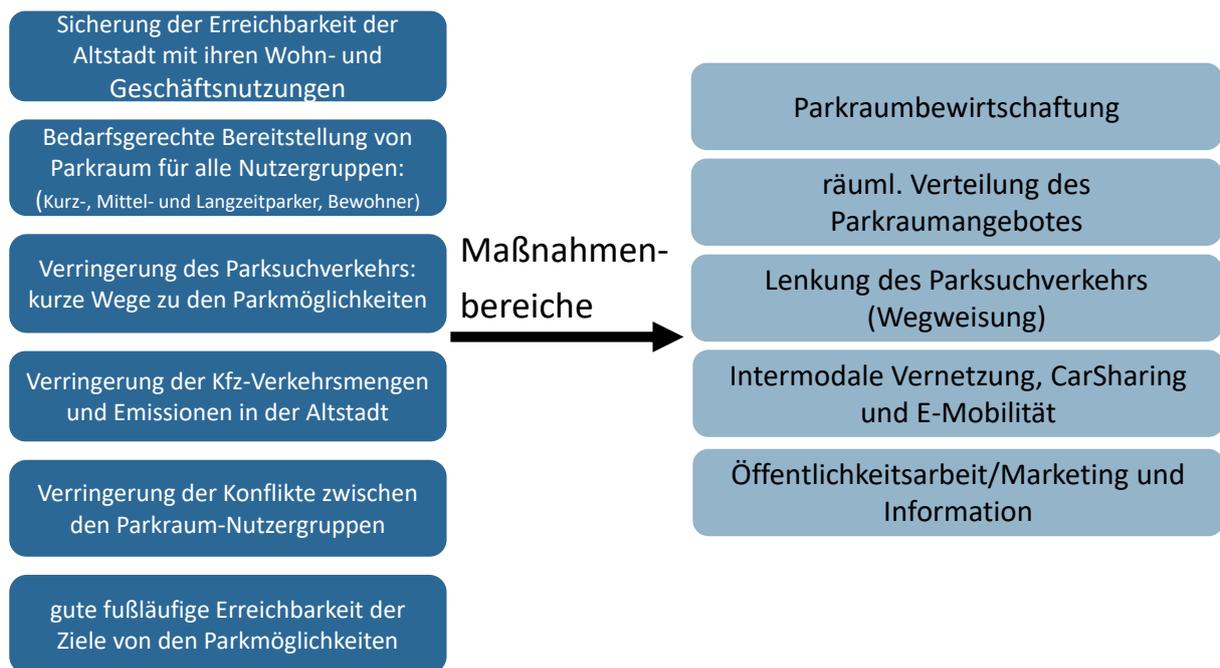
Aus den vorgenannten Zielen wurden Maßnahmenbereiche für die Konzeption abgeleitet. Wichtigste Ansatzpunkte sind

- Maßnahmen in der Parkraumbewirtschaftung, um den Parkdruck möglichst außerhalb der Altstadt aufzufangen sowie
- Maßnahmen, welche die räumliche Verteilung des Parkdrucks beeinflussen insb. mit dem Ziel, für alle Parkraum-Nutzergruppen - insb. Mobilitätsbehinderte - ausreichende und in der Nähe der Ziele befindliche Parkmöglichkeiten sicherzustellen.

Weiterhin werden Maßnahmen zur Lenkung des Parkdrucks empfohlen, um den Verkehr möglichst verträglich und ohne unnötige Suchverkehre abzuwickeln. Flankierende Maßnahmenbereiche mit Schnittstellen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind die intermodale Vernetzung der Verkehrsarten, Aktivitäten zur Förderung des CarSharings sowie der E-Mobilität. Letztendlich wird ein wichtiger Baustein auch die Kommunikation, das Marketing für Parkmöglichkeiten bzw. Alternativangebote sowie die Information der Öffentlichkeit sein.

Eine Übersicht über die empfohlenen Maßnahmen sowie eine zeitliche Einordnung, Empfehlungen zur Priorisierung und Kostenschätzungen beinhaltet Anhang B: Maßnahmenübersicht.

Abbildung 36: Maßnahmenbereiche der Parkraumkonzeption



6.2.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist der Hauptansatzpunkt zur Beeinflussung und Lenkung des Parkdrucks. Kostenlose Parkmöglichkeiten ziehen tendenziell den Parkdruck an, gebührenpflichtige sind tendenziell eher weniger attraktiv. Weiterhin kann die Parkdauer – und damit auch die jeweilige Nutzergruppe, die auf einer Parkmöglichkeit steht – durch eine zulässige Höchstparkdauer (Parkscheibe) beeinflusst werden.

Mit dem Ziel, die Altstadt Warendorf zu entlasten und den Parkdruck möglichst vor den Toren der Altstadt aufzufangen, ist eine grundsätzliche Änderung der derzeitigen Bewirtschaftung in der Altstadt und im direkten Umfeld zu empfehlen:

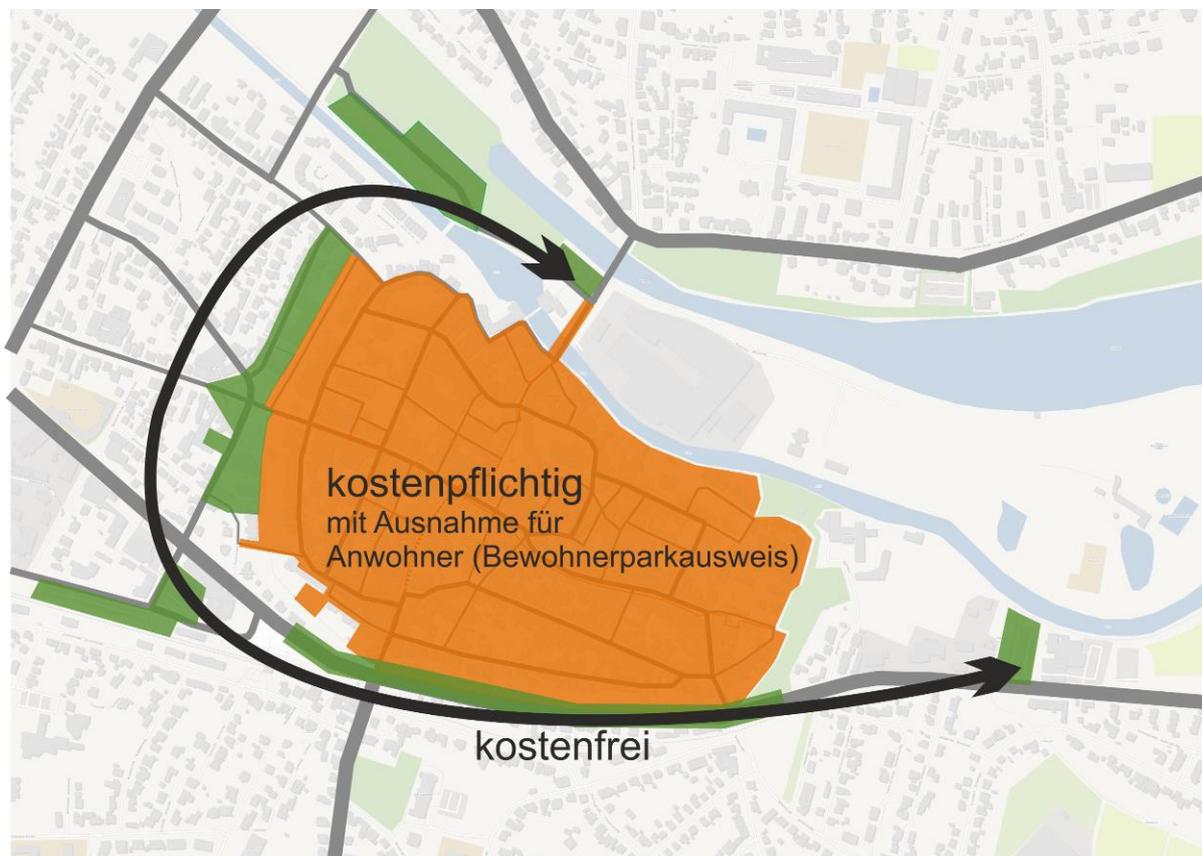
- Innerhalb der Altstadt ist eine ausnahmslos gebührenpflichtige Bewirtschaftung umzusetzen. Anwohner können auf den Parkständen bei Erwerb eines Bewohnerparkausweises ohne Begrenzung und Gebühr parken.
- Im Gegenzug sind im direkten, fußläufigen Altstadt-Umfeld gebührenfreie Parkmöglichkeiten auch für Langzeitparker und ggf. mit zeitlicher Beschränkung (Parkscheibe) zu empfehlen. Auch hier sind in Wohnstraßen Ausnahmen mit Bewohnerparkausweis sinnvoll.

Durch die Änderung des Bewirtschaftungsprinzips - „innen“ gebührenpflichtig und „außen“ gebührenfrei – wird zum einen ein eindeutig verständliches und merkbares System geschaffen (siehe Abbildung 37). Eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes in der Altstadt trägt auch der Tatsache Rechnung, dass der öffentliche Raum in der historisch gewachsenen Altstadt besonders wertvoll ist.

Zum anderen trägt das Prinzip dazu bei, den Parkdruck in fußläufiger Entfernung zur Altstadt aufzufangen und Parksuchverkehre, Verkehrsemissionen und den Flächenverbrauch parkender Kfz in

der Altstadt zu reduzieren. Auf diese Weise kann die Attraktivität der Altstadt erhalten bzw. sogar erhöht werden, ohne die Erreichbarkeit der Altstadt und ihrer Ziele einzuschränken.

Abbildung 37: Bewirtschaftungsprinzip öffentlicher Parkraum



Die folgende Abbildung 38 zeigt das gesamte Parkraumangebot in der Altstadt sowie in ihrem direkten Umfeld entsprechend des vorgenannten Bewirtschaftungsprinzips. Die Karte befindet sich in vergrößerter Darstellung im A3-Kartenanhang. Die Maßnahmen beinhalten folgenden Anpassungsbedarf:

Gebührenpflichtiges Parken in der Altstadt:

- Umwandlung bislang überwiegend mit Parkscheibe bewirtschafteter Parkmöglichkeiten zu gebührenpflichtigen. Aufstellung von Parkscheinautomaten in den entsprechenden Straßenzügen, Parkentgeld (wie bislang) 1,2 €/h
- Anpassung der Höchstparkdauern auf 2 Stunden, um in der Altstadt eine einheitliche und gut merkbare Höchstparkdauer zu erhalten. Zwei Stunden sind ein übliches Maß für innenstadtbezogene Tätigkeiten (kurze Besorgungen, Arztbesuche, Friseurbesuche etc.) und wurden von den Teilnehmenden des Workshops zum Parkraumkonzept auch so angeregt. Längere Parkdauern sind im Umfeld der Altstadt auf den kostenfreien Parkmöglichkeiten vorgesehen (s.u.).
- Beibehaltung des Bewohnerparkens: Berechtigte parken mit Bewohnerparkausweis auf den Parkmöglichkeiten innerhalb der Altstadt unbegrenzt und ohne Parkgebühr

- Erweiterung der Bewirtschaftungszeiten wochentags bis 20 Uhr, sodass Konflikte zwischen dem Bewohnerparken und dem Parken von Altstadtbesuchern abends weiter reduziert werden. Prüfung einer möglichen Erweiterung der Bewirtschaftungszeit (punktuell) bis 22 Uhr im Rahmen der Evaluation (siehe Kapitel 7).³

Gebührenfreies Parken im direkten Altstadtumfeld:

- Umwandlung der Parkplätze am Theater (Parkplatz „Wilhelmstraße“/Theater) sowie zwischen Emspromenade und Badestraße (nördlich des Seniorenheims, Parkplatz „Emspromenade“) in gebührenfreie, mit Parkscheibe bewirtschaftete. Festsetzung der Höchstparkdauer auf drei Stunden, um einem Dauerparken auf diesen altstadtnahen Parkmöglichkeiten entgegenzuwirken.
- Umwandlung der Parkplätze am Wilhelmsplatz in gebührenfreie, mit Parkscheibe bewirtschaftete. Festsetzung der Höchstparkdauer auf zwei Stunden, um ein Dauerparken auf diesen altstadt- und fußgängerzonennahen Parkplätzen zu vermeiden.⁴
- Weiterhin kostenloses Parken in der Badestraße, aber Festsetzung einer Höchstparkdauer von einer Stunde, um einem langen Parken und entsprechendem Blockieren der Parkstände, die auch von Anwohnern genutzt werden, insbesondere während der Öffnungszeiten des Marktes entgegen zu wirken.
- Umwandlung des Parkplatzes „Zwischen den Emsbrücken“ zu einem gebührenfreien Parkplatz ohne Höchstparkdauer. Zusammen mit dem bestehenden Parkplatz Lohwall⁵ bietet er kostenlosen Parkraum für Langzeit- und Dauerparker in fußläufiger Entfernung zur Altstadt und zum Markt.

Für die fußläufige Anbindung der beiden Parkplätze ist eine Optimierung zu empfehlen: Zum einen sollte aus Gründen der (subjektiven) Sicherheit die Verbindung vom Lohwall über die Brücke in die Bleichstraße besser beleuchtet werden. Zum anderen ist auch eine Fußwegeverbindung vom Lohwall über den Parkplatz „Zwischen den Emsbrücken“ zu führen und entsprechend auszuschildern, sodass Fußgänger direkt in die Emsstraße und in Richtung Marktplatz geleitet werden.

³ Eine Erweiterung der Bewirtschaftungszeit bis 22 Uhr wurde im Workshop von Teilnehmenden teilweise angeregt, um Parkraumkonflikte mit Gastronomiebesuchern auch später abends zu entschärfen. Es wurden aber auch Bedenken geäußert, dass dies Nachteile für die Gastronomie erzeugen könnte. Es wurde sich darauf geeinigt, die Bewirtschaftung zunächst nur bis 20 Uhr zu erweitern und ggf. schrittweise bei Bedarf auf 22 Uhr auszudehnen.

⁴ Die abweichende Festlegung der Höchstparkdauer auf 2h am Wilhelmsplatz war ein mehrfacher Wunsch der Bürgerinnen und Bürger des Workshops, da die Parkplätze nahe zur Fußgängerzone liegen. Für Kunden ergeben sich daher nur kurze Wege, sodass eine Höchstparkdauer von 2 Stunden für übliche Einkäufe/Besorgungen als ausreichend angesehen wird.

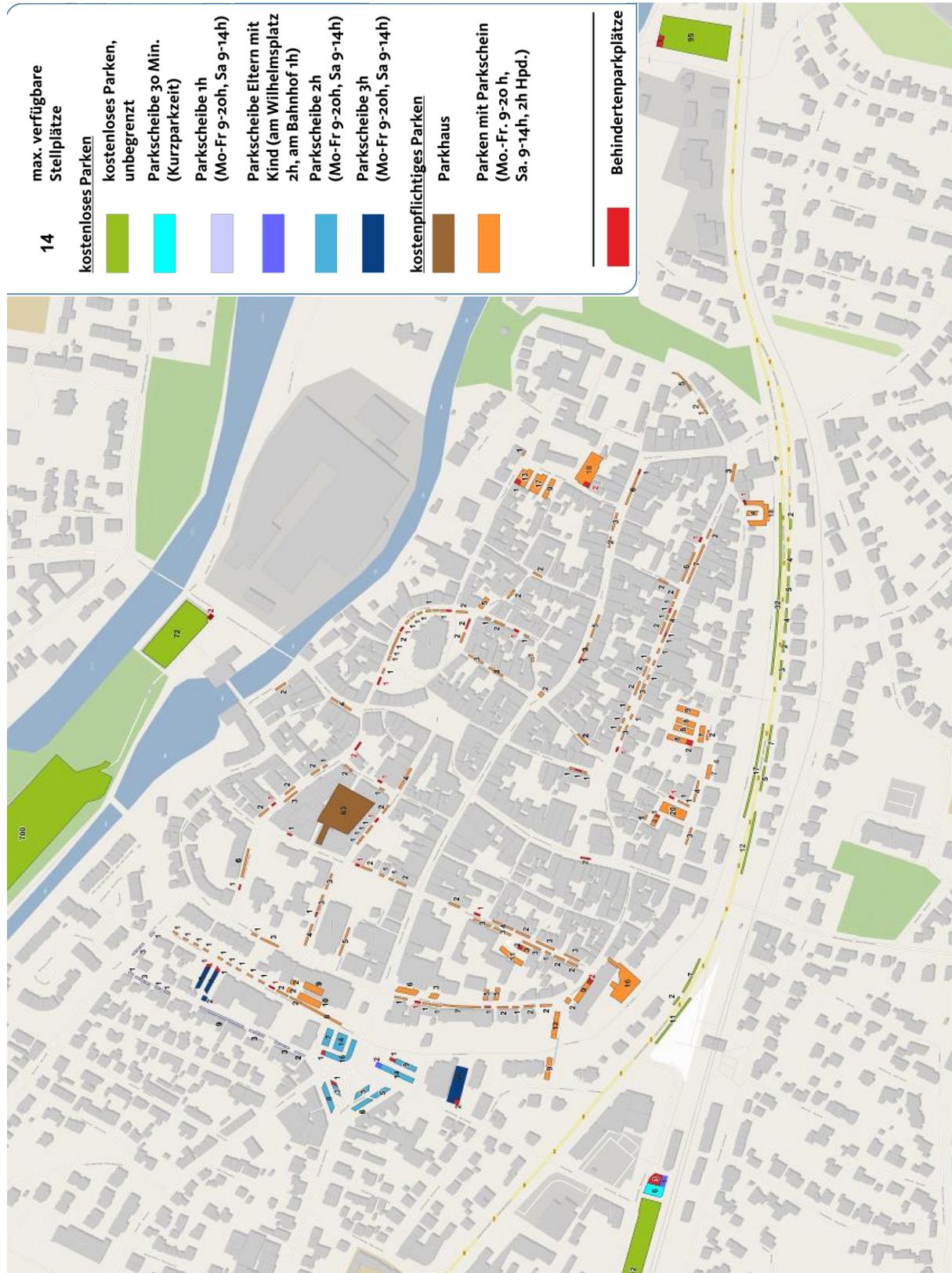
⁵ Das Parken auf dem Lohwall ist aufgrund der Hochwassergefahr nur tagsüber bis 21 Uhr erlaubt. Längeres Parken geschieht auf eigene Gefahr.

Weitere Prüfbedarfe zum Bewohnerparken:

Durch die gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten der Altstadt wird eine deutliche Senkung des Parkdrucks in der Altstadt mit einer Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern auf die umliegenden dann gebührenfreien Parkplätze Wilhelmsplatz, Lohwall und Zwischen den Emsbrücken erwartet (siehe auch Prognose in Kapitel 6.2.6).

Während des Workshops zum Parkraumkonzept äußerten einige Teilnehmende Bedenken, dass eine Veränderung der Parkraumbewirtschaftung auch Verlagerungseffekte in altstadtnahe Wohnquartiere erzeugen könnte. Teilweise würden bereits gebietsfremde Langzeitparker in Wohnstraßen (z.B. Gartenstraße, Düsternstraße) beobachtet. Spätestens im Zuge einer Evaluation (siehe Kapitel 7) ist daher in den umliegenden Wohnquartieren eine stichprobenhafte Untersuchung zu empfehlen, die Aufschluss über unerwünschtes, gebietsfremdes Langzeitparken gibt. Entsprechende Maßnahmen, zum Beispiel die Anordnung von Bewohnerparkplätzen, sind dann ggf. zu diskutieren.

Abbildung 38: zukünftige Parkraumbewirtschaftung (vergrößerte Darstellung im Anhang)



6.2.2 Räumliche Verteilung des Parkraumangebotes und Qualität der Parkplätze

Über die Änderungen im Bewirtschaftungssystem (siehe Kapitel 6.2.1) wird der allgemeine öffentliche Parkraum so geordnet, dass alle Nutzergruppen ausreichende Parkmöglichkeiten finden und die Altstadt entlastet wird. Dazu zählen im Besonderen auch Mobilitätseingeschränkte/Parkmöglichkeiten für Behinderte.

Behindertenparkplätze

Über das allgemein zugängliche Parkraumangebot hinaus ist, insbesondere im Zuge des demografischen Wandels, eine ausreichende Anzahl von Parkmöglichkeiten für körperlich eingeschränkte bzw. behinderte Menschen zu berücksichtigen. Diese können auch für Bring- und Abholvorgänge von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden. Im Untersuchungsgebiet gibt es derzeit 30 Behindertenparkplätze im öffentlichen Raum (ca. 1,6% der öffentlichen Parkmöglichkeiten). Allgemein wird ein Anteil mindestens 3% empfohlen (vgl. DIN 18024-1).

Ein Anteil von 3% entspricht für die Altstadt und die umliegenden untersuchten Bereiche einer Gesamtzahl von 50 bis 55 Behindertenparkplätzen. Auch wenn die Behindertenparkplätze derzeit gering ausgelastet sind (siehe Kapitel 5.4), ist örtlich eine Erhöhung der Behindertenparkmöglichkeiten zu empfehlen. Sie sollte vor allem dort stattfinden, wo bisher wenige bzw. keine Behindertenparkmöglichkeiten sind (Zwischen den Emsbrücken), die Auslastung hoch ist (insb. Bahnhof) oder wo mit einem Bedarf gerechnet werden kann (im Umfeld von Ärzten, Seniorenheimen, Kirchen, ...). Es ist perspektivisch zu empfehlen, in der Altstadt möglichst nahe an den entsprechenden Zielen (Einkaufsmöglichkeiten, Rathaus, Marktplatz, ärztliche Versorgung, St. Laurentius-Kirche etc.) einzelne weitere Behindertenparkmöglichkeiten anzuordnen (siehe Abbildung 39).

Prüfbedarfe zur Qualität der Parkplätze:

Auf einigen Parkplätzen sowie entlang von Straßen sind die einzelnen Parkmöglichkeiten nicht einzeln markiert. Es wird empfohlen, insbesondere am Bahnhof (ggf. im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Parkpalette, siehe Kapitel 6.2.2), am Parkplatz Ostwall (Ost) sowie in einzelnen Straßen (z.B. Brünebrede, Oststraße; Anmerkungen aus dem öfftl. Workshop) eine Markierung der Parkplätze/-stände zu prüfen. Dadurch kann das Parken geordnet werden und die Effizienz der Auslastung der Parkplätze erhöht werden (da die Fahrzeuge dichter aneinander gereiht stehen).

Optional: Prüfung der Öffnung privater/halböffentlicher Parkmöglichkeiten

Halböffentliche/private Stellplätze von Infrastruktureinrichtungen werden fast ausschließlich tagsüber in Anspruch genommen. Das betrifft in der Altstadt zum Beispiel die Parkmöglichkeiten der Stadtverwaltung. Eine Öffnung dieser Parkplätze für das Bewohnerparken außerhalb der Öffnungszeiten der Stadtverwaltung (z. B. werktags 18 Uhr bis 7 Uhr, am Wochenende, feiertags) wurde im öffentlichen Workshop zum Parkraumkonzept mehrfach als Idee eingebracht. Einerseits würden dadurch die Parkchancen für Bewohner verbessert. Andererseits zeigt die Parkraumanalyse, dass im Umfeld der Stadtverwaltung die Auslastung der Straßenraumparkmöglichkeiten gering ist (siehe Kapitel 5.2). Zudem muss sichergestellt werden, dass diese Parkplätze bei einer möglichen Nutzung durch Bewohner tagsüber wieder freigegeben und nicht dauerhaft „blockiert“ wer-

den. Die Öffnung der Parkplätze der Stadtverwaltung oder ggf. weiterer privater/halböffentlicher Parkplätze kommt aus gutachterlicher daher nur optional in Frage, wenn sich durch die Maßnahmen des Parkraumkonzeptes keine Verbesserung der Parkraumsituation in der Altstadt einstellt.

Optional: Weitere Parkmöglichkeiten am Bahnhof

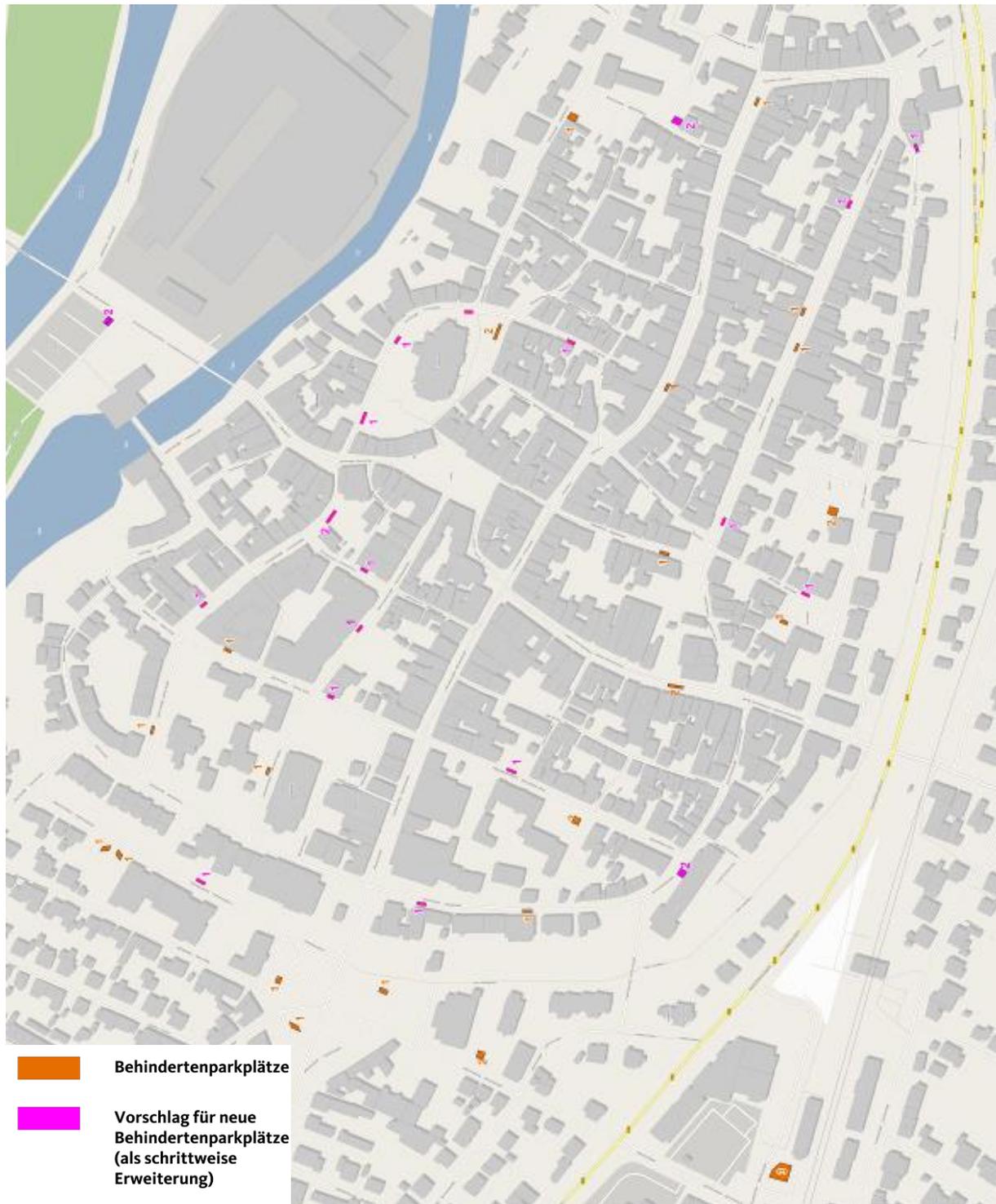
Der kostenlose Park & Ride-Parkplatz am Bahnhof ist von morgens bis zum frühen Nachmittag mit ca. 80% relativ hoch ausgelastet. Auch er hat das Potenzial, die Altstadt weiter vom Parkdruck zu entlasten. Dazu könnte der Parkplatz mit einer Parkpalette ausgebaut werden, für die ggf. eine geringe Parkgebühr erhoben wird. Es sollte auf eine gute städtebauliche Integration und hochwertige Fassadengestaltung Wert gelegt werden, da der Bahnhofsbereich eine besondere repräsentative Wirkung besitzt.

Wie in den Analysen festgestellt, besteht in Warendorf kein grundsätzliches Defizit an Parkmöglichkeiten. Aus gutachterlicher Sicht ist daher zu empfehlen, eine optionale Erhöhung der Stellplatzanzahl am Bahnhof mit einer schrittweisen Reduktion der Straßenraum-Parkstände in der Altstadt zu kombinieren – so wurde auch während des öffentlichen Workshops mehrfach der Wunsch nach einer weiteren Verkehrsberuhigung, sogar Autofreiheit der Altstadt, genannt. Zudem sollte das Parken im Parkhaus/in der Parkpalette günstiger sein als in der Altstadt. So kann die Altstadt entlastet, neuer Gestaltungsspielraum geschaffen und Parkdruck auf die Parkpalette/das Parkhaus am Bahnhof gelenkt werden.

Prüfung der Möglichkeiten für das Parken von Reisebussen sowie Wohnmobilen

Während des öffentlichen Workshops zum Parkraumkonzept wurde angeregt, Stellplätze für Wohnmobile und Reisebusse im Altstadttumfeld zu schaffen. Während es bei Wohnmobilstellplätzen auch um den touristischen Faktor geht, sollen Reisebusstellplätze verhindern, dass große Busse in die engen Straßen der Altstadt einfahren. In den Erhebungen dieses Parkraumkonzeptes wurde kein problematisches Parken durch Reisebusse festgestellt. Möglichkeiten für das Reisebus- und Wohnmobilparken könnten sich z.B. am Lohwall ergeben, wenn dessen Überschwemmungsgefährdung durch die Neugestaltung der Ems sinkt. Bedarf und etwaige Maßnahmen sind im Detail zu prüfen.

Abbildung 39: Mögliche neue Behindertenparkplätze (vergrößerte Darstellung im Anhang)



6.2.3 Lenkung des Parksuchverkehrs

Die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt kann durch eine optimierte Wegweisung flankiert werden. Derzeit befinden sich im Warendorfer Straßennetz sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch feingliedrig in der Altstadt statische Wegweiser zu den Parkplätzen, welche den jeweiligen Namen des Parkplatzes sowie eine entsprechende Richtungsangabe zeigen. Teilweise, aber noch nicht konsequent, wird auf die Gebührenfreiheit von Parkplätzen (s.u. Parkplatz Lohwall) hingewiesen.

Abbildung 40: aktuelle statische Parkplatz-Wegweisung in Warendorf



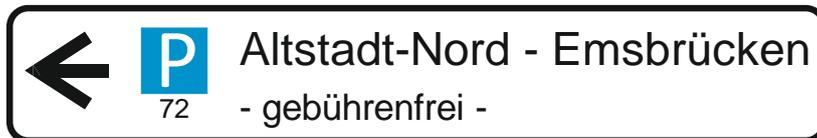
Grundsätzlich ist zu empfehlen, die statische Wegweisung beizubehalten. Eine Umrüstung auf voll- oder halbdynamische Systeme wäre zum einen mit hohen Investitions- und Folgekosten verbunden, zum anderen könnte sie nur gebührenpflichtige Parkplätze (mit Schrankensystem) einbeziehen. Die gebührenfreien Parkplätze, die nach den Empfehlungen außerhalb der Altstadt ausgewiesen werden sollen (siehe Kapitel 6.2.1), ließen sich somit nicht integrieren. Darüber hinaus zeigen derartige Systeme erfahrungsgemäß eher in großen Städten bzw. großen räumlichen Einheiten Wirkung und weniger in der Feinverteilung „auf den letzten Metern“.

Für Warendorf ist daher weiterhin eine statische Beschilderung sinnvoll, die aber weiter optimiert werden kann:

- Eindeutige Benennung von Parkplätzen:
Für Ortsunkundige sind Parkplatzhinweise wie „Bülstraße“, „Wilhelmplatz“ oder „Lohwall“ schwer räumlich zuzuordnen. Da davon auszugehen ist, dass Autofahrer in der Regel ihr Ziel zumindest grob in der Altstadt verorten können, ist eine grobe Verortung der jeweiligen Parkplätze auf den Schildern sinnvoll. Beispielsweise wird durch die Ergänzung „Altstadt-Nord – Emsbrücken“, „Altstadt-West – Wilhelmsplatz“ die Lage der Parkplätze offensichtlicher.
- Ergänzende Hinweise: Anzahl der Parkmöglichkeiten und Hinweis „gebührenfrei“
Auf der Wegweisung zum Parkplatz Lohwall wird teilweise bereits auf dessen gebührenfreie Nutzungsmöglichkeit hingewiesen. Um den Parksuchverkehr verstärkt auf die kostenlosen Parkplätze außerhalb der Altstadt zu lenken, sollte dies konsequent fortgeführt werden (Parkplätze Wilhelmsplatz, Bahnhof, Emsbrücken, Freibad). Ergänzend kann auch auf

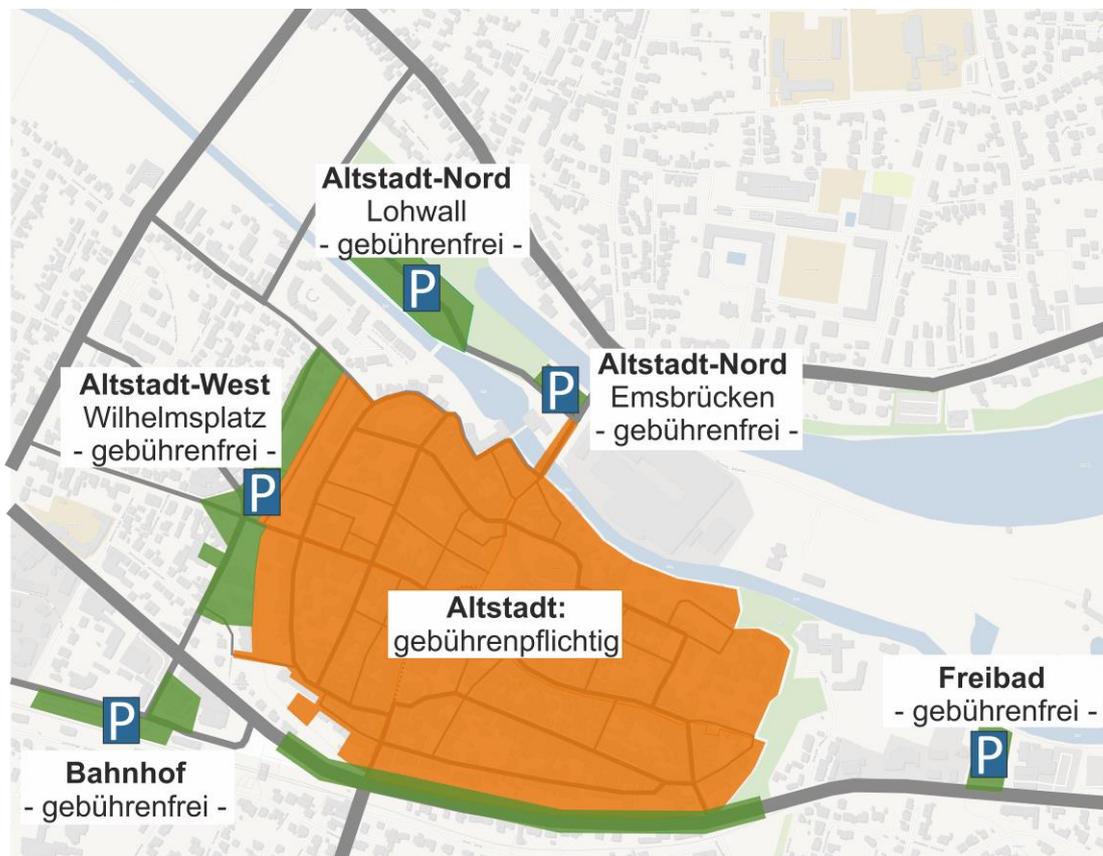
die Anzahl der Parkmöglichkeiten dieser größeren Parkplätze hingewiesen werden, um deren Attraktivität weiter zu erhöhen.

Abbildung 41: Prinzipbeispiel einer Beschilderung



- Übersichtsdarstellungen am Ortseingang und großen Kreuzungen:
An den Haupteinfallstraßen sowie großen Kreuzungen im Innenstadtbereich können Übersichtsdarstellungen der Parkmöglichkeiten den Autofahrern die Orientierung erleichtern. Hier ist zudem eine farbliche Unterscheidung zwischen gebührenpflichtigem Parken (Altstadt) und gebührenfreiem Parken (Altstadtrand/außerhalb der Altstadt) zu empfehlen, um Autofahrer möglichst auf die gebührenfreien Parkplätze zu lenken.

Abbildung 42: Prinzipskizze einer Übersichtsdarstellung des Parkleitsystems



Abzuwarten bleibt, welche Möglichkeiten zukünftige technische Entwicklungen bieten. Hier sollten auch Erfahrungen anderer Städte einbezogen werden. Zum Beispiel können mit Hilfe der Daten, die ein Handyparken liefert, Auslastungsdaten bestimmter Bereiche der Altstadt oder von einzelnen Straßenzügen direkt an die Autofahrer (per Smartphone-App) weitergegeben werden.

Verschiedene Anbieter des sogenannten „Smartparking“ positionieren sich seit dem Jahr 2018 am Markt und bieten App-gestützte Systeme gekoppelt mit Sensoren auf Parkplätzen an, die den Be-

sucher „von zu Hause aus“ einen Parkplatz reservieren und ihn per Navigation bis zum Parkplatz leiten (z.B. bereits in Ahlen, Coesfeld, Lippstadt, Emsdetten). Das bereits existierende Handyparken in Warendorf kann zu einem „Smartparking-Konzept“ weiterentwickelt werden. Hierzu sollte Kontakt zu einem der einschlägigen Anbieter aufgenommen und Möglichkeiten für Warendorf erörtert werden.

6.2.4 E-Mobilität, CarSharing und intermodale Vernetzung

Elektromobilität im Kfz-Verkehr

Die Elektromobilität rückt immer mehr in den Fokus, insbesondere durch die aktuelle Diskussion zu Emissionen von Dieselfahrzeugen. Nicht nur die Autoindustrie ist gefordert, Lösungen zu entwickeln. Auch die öffentliche Hand kann Nutzungshemmnisse abbauen, indem die Versorgungssicherheit durch ein Grundnetz an Stromtankstellen sichergestellt wird.

In Warendorf gibt es derzeit erst eine Stromtankstelle am Kreishaus. Zusammen mit dem Kreis Warendorf bzw. den Umlandgemeinden ist die Erarbeitung eines strategischen Elektromobilitätskonzeptes⁶ für Stromtankstellen zu empfehlen. So kann mittelfristig ein über die Stadtgrenzen gehendes, kreisweites Netz an Lademöglichkeiten etabliert werden.

Elektrofahrzeuge werden zwar einerseits vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen das Auto länger geparkt wird (bspw. beim Arbeitgeber oder in Parkhäusern). Es ist daher wichtig, gemeinsam mit Partnern aus der Wohnungswirtschaft, Unternehmern und Betreibern von Parkbauten (z. B. in Warendorf das Parkhaus Edeka) den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern.

Abbildung 43: Lademöglichkeiten im privaten Bereich/Parkgaragen



Abbildung 44: reservierte Park- und Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum



Andererseits werden laut Umfragen neben den hohen Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen Unsicherheiten über die Versorgungssicherheit mit Ladesäulen/Stromtankstellen als Nutzungs-

⁶ diese werden in regelmäßigen Abständen durch das BMVI mit bis zu 80% gefördert

hemmnis genannt.⁷ Dem können Kommunen durch ein Grundangebot an öffentlichen Lademöglichkeiten entgegenwirken. Mit dem Elektromobilitätsgesetz 2015 (und der anschließenden Änderung der StVO) steht mittlerweile ein Rahmen zur Verfügung:

- Parkprivilegien mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge können im öffentlichen und z.B. am Bahnhof und Mobilpunkten (siehe unten) eingerichtet werden. Der Ausbau sollte schrittweise erfolgen, um Praxiserfahrungen (v.a. hinsichtlich Bedarf, Akzeptanz, technischer Ausführung) zu sammeln.
- Andere Privilegierungsmöglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes bzw. der Verwaltungsvorschriften (z.B. Zulassung auf Busspuren, Aufhebung von Durchfahrtsverboten, Befreiung und Ermäßigung von Parkgebühren) bergen z. T. Risiken (z.B. Schaffung von Fehlreizen, Behinderung des ÖPNV), weshalb sie in Warendorf zunächst nicht oder allenfalls zurückhaltend und auf Widerruf eingeführt und bewertet werden sollten.

In der Altstadt und im Altstadttumfeld kommen neben den Flächen Privater (Parkhaus, private Parkplätze/Parkgaragen von Hotels, Restaurants etc.) öffentliche Flächen für ein Grundnetz an Ladesäulen mit Parkprivilegien für E-Kfz in Frage:

- Park & Ride-Parkplatz am Bahnhof
- Parkplatz Wilhelmsplatz
- Parkplatz zwischen den Emsbrücken
- Parkplatz Molkenstraße
- zwei bis drei sehr zentrale Parkstände, zum Beispiel an der Kirchstraße
- Lange Kesselstraße/Stadtverwaltung
- Parkplätze am Ostwall

CarSharing

CarSharing gewinnt deutschlandweit in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. 2016 stieg die Anzahl der CarSharing-Kunden um ca. 36 % auf jetzt insgesamt 1,7 Mio. Kunden. Im Jahr zuvor betrug die Steigerung bereits 21 % gegenüber dem Vorjahr.

Im September 2017 ist das CarSharing-Gesetz in Kraft getreten. Es ermöglicht die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen/Parkständen im öffentlichen Raum und bietet damit eine Grundlage, die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von CarSharing weiter zu verbessern.

In Warendorf weist CarSharing noch ein weiteres Potenzial auf und insbesondere in Bereichen mit einem hohen Parkdruck. So zeigen Erfahrungen, dass ein CarSharing-Fahrzeug im Durchschnitt ca. 10-15 private Pkw ersetzen kann. Derzeit gibt es an der Lange Kesselstraße zwei Fahrzeuge des An-

⁷ http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_10_Treiber_und_Hemmnisse_bei_der_Anschaffung_von_Elektroautos.pdf

http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/EP30_Abschlussbericht_2017_der_Begleit-_und_Wirkungsforschung.pdf

bieters „Stadtteilauto“, der mit Schwerpunkt Münster (45 Stationen) und auch im Umland CarSharing anbietet, die auch seitens der Stadtverwaltung genutzt werden.

Weitere CarSharing-Fahrzeuge mit entsprechend reservierten Parkmöglichkeiten bieten sich in der Altstadt und im altstadtnahen Bereich am Bahnhof (zunächst ein bis zwei Fahrzeuge) sowie am Wilhelmsplatz, am Ostwall und an der Molkenstraße an (je ein Fahrzeug).

Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme/-mittel

Die Vernetzung der Verkehrsmittel - multimodale (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Mobilität) und intermodale (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg) – leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und insb. auch im ländlichen Raum, in dem der ÖPNV nicht die Netzdichte hat wie in Ballungsräumen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel können die Potenziale für eine stadtverträgliche Mobilität optimal ausgeschöpft werden.

Es müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z.B. der Wechsel zwischen Zug/Bus und einem Fahrrad oder CarSharing-Fahrzeug, welcher schnell und einfach ablaufen muss. Verkehrsteilnehmer können sich so je nach Ziel für das am besten passende Verkehrsmittel entscheiden.

Der größte Verknüpfungspunkt ist im Innenstadtbereich der Bahnhof Warendorf. Hier erfolgt sowohl der Umstieg Zug – Bus/Auto als auch zum Fahrrad. Eine Fahrradstation gibt es bereits. Dennoch waren im Rahmen der Erhebungen viele Fahrräder auffällig, die am Bahnsteiggeländer angelehnt und teilweise umgefallen waren. Ein Ausbau des Fahrradparkens, zum Beispiel mit kostenlosen, überdachten Anlehnbügel, sollte geprüft werden.

Weitere Standorte für Fahrradanhänger, je nach Bedeutung des Standortes witterungsgeschützt und an zentralen Standorten mit touristischer Bedeutung ggf. auch mit Gepäcksafe sowie abschließbarer Box für Pedelec-Akkus, sollten in der Altstadt geprüft werden. Bedarfe bestehen im Bereich besonderer Zielpunkte, zum um den Markt herum, am Wilhelmsplatz (Markt) sowie in und im direkten Umfeld der Geschäftslagen/Fußgängerzone. An hervorgehobenen Standorten können „Radhäuser“ diese Leistungen (Witterungsschutz, Abschließbarkeit, Lademöglichkeit, Gepäcksafe) auch kombinieren.

Abbildung 45: Beispiel für ein Radhaus



Abbildung 46: Mobilpunkt



Mittelfristig bietet sich auch in Warendorf der Ausbau einzelner Bereiche zu „Mobilpunkten“ an. Im Gegensatz zu großen Vernetzungspunkten wie Bahnhöfen, zentralen Omnibushaltestellen etc. dienen Mobilpunkte eher der kleinräumlichen Verknüpfung in Quartieren. Beispielsweise können sie in Nähe zu einer Bushaltestelle ein bis zwei CarSharing-Fahrzeuge, Ladesäulen und Fahrradabstellanlagen (ggf. witterungsgeschützt und/oder abschließbar in kleinen „Radhäusern“) zusammenbringen. Das Kreisprojekt „WAF Rad+Bus“, bei dem zum ÖPNV-Aboticket ein Pedelec kostengünstig hinzugemietet werden kann und das Fahrrad in einem abschließbaren Bereich abgestellt werden kann, ließe sich so auch auf die Warendorfer Altstadt erweitern.

Mobilpunkte bieten sich im Altstadtbereich zum Beispiel an folgenden Stellen an:

- Bahnhof
- Wilhelmsplatz
- Parkplatz zwischen den Emsbrücken
- Parkplatz Osttor
- nahe Rathaus, z.B. Kirchstraße oder in anderer nahegelegener Straße

Im Rahmen zukünftiger Planungen (bspw. Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzepte etc.) sollten auch kontinuierlich Verbesserungen des städtischen und regionalen ÖPNV und Radverkehrs angestrebt werden. Ein stärkerer Umweltverbund senkt den Druck auf das Kfz-Verkehrssystem und damit auch den Parkdruck in der Altstadt nachhaltig und gewinnt auch in Anbetracht zunehmender Diskussionen zum Klimaschutz an Bedeutung.

6.2.5 Information, Kontrollen und Marketing

Information

Änderungen im Parkraum sind ein oftmals viel diskutiertes und sensibles Thema. Teilweise wird auch nur in einer Änderung der Parkraumbewirtschaftung oder der Verlagerung von Parkraumkapazitäten eine Reduktion der Parkmöglichkeiten wahrgenommen, die faktisch aber nicht gegeben ist. Die Maßnahmen im Altstadtbereich Warendorf sollten daher öffentlich dargestellt, Änderungen für die Anwohner, Anlieger und Besucher der Altstadt erläutert und Gründe für die Maßnah-

men sowie die erhofften Wirkungen breit kommuniziert werden. Das folgende Kapitel fasst die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen zusammen (siehe Kapitel 6.2.6).

In der Planungs- sowie Konkretisierungsphase von Änderungsmaßnahmen, die den Parkraum betreffen, müssen vor allem die direkt Betroffenen, also Anwohner, Geschäftsleute sowie sonstige Anlieger, darüber hinaus die gesamte Öffentlichkeit Warendorf, informiert werden. Zur Kommunikation bieten sich öffentliche Medien (Zeitung, Radio), das Internet sowie soziale Netzwerke an. Anlieger können direkt mit Flyern per Post sowie Altstadtbesucher mit Flyer-Auslagen in Geschäften/Restaurants erreicht werden („Alle Änderungen auf einen Blick“). Auch können temporäre Beschilderungen, zum Beispiel an den Haupteinfahrtsstraßen in die Altstadt, nach Umsetzung auf die neuen Parkregeln hinweisen.

Kontrollen

Zu einer Öffentlichkeitsarbeit gehört auch, dass Autofahrer auf ein falsches Parken aufmerksam gemacht werden. Insbesondere eine großflächigen Umstellung der Parkraumbewirtschaftung vom gebührenfreien zum gebührenpflichtigen Parken in der Altstadt erfordert eine Umstellung des gewohnten Handelns. Trotz der vorgenannten, begleitenden Öffentlichkeitsmaßnahmen ist daher zu erwarten, dass teilweise (auch aus Unkenntnis) ohne Parkschein oder über Höchstparkdauern hinaus geparkt wird. Für eine gewisse Übergangsphase von wenigen Wochen ist zu empfehlen, anstatt der Erhebung eines Bußgeldes nur einen offiziellen Hinweiszettel an der Windschutzscheibe anzubringen.

Die Maßnahmen in der Parkraumbewirtschaftung werden erst effizient funktionieren, wenn die Parkregelungen auch überwacht werden. Daher sollte nach einer Übergangsphase ein Falschparken konsequent mit Bußgeldern, ggf. auch Abschleppen, sanktioniert werden, um ein Übergehen des Falschparkens in ein Gewohnheitsrecht zu verhindern. Vielfach äußerten auch die Bürgerinnen und Bürger während des öffentlichen Workshops zum Parkraumkonzept diesen Wunsch.

Die Parkraumerhebungen in der Altstadt zeigen, dass schon derzeit in einigen Bereichen falsch geparkt wird. Dazu gehören vor allem die nordwestlichen und südöstlichen Bereiche der Altstadt. Durch die empfohlenen Maßnahmen zur Veränderung der Parkraumbewirtschaftung (siehe Kapitel 6.2.1) ist zu erwarten, dass sich der Parkdruck in diesen Bereichen deutlich verringert und damit verbunden auch die Zahl der Falschparker erheblich abnimmt. Trotzdem sollten vor allem diese Bereiche beobachtet und ggf. mit verstärkten Kontrollen reagiert werden.

Marketing

Die gute Erreichbarkeit der Warendorfer Altstadt sollte für auswärtige Besucher öffentlich kommuniziert werden. Marketing bedeutet hier aber nicht nur den Autoverkehr in den Fokus zu rücken. Insbesondere durch den altstadtnahen Bahnhof kann die Altstadt auch gut mit der Bahn und auch mit dem Bus erreicht werden. Auch Maßnahmen für den Radverkehr, zum Beispiel die vorhandene Fahrradstation oder ein weiterer Ausbau von Radabstellanlagen, sollte kommuniziert und beworben werden.

Für die Kfz-Parkmöglichkeiten gilt es, die mit der Maßnahmenumsetzung verbundene große Anzahl gebührenfreier Parkplätze am Altstadtrand hervorzuheben. Qualitätsmerkmale liegen insbe-

sondere in der guten Erreichbarkeit vom Hauptverkehrsstraßennetz und der fußläufigen Entfernung zur Altstadt.

Informationen sind auf der bereits vorhandenen Internetpräsenz zu Parkplätzen in der Warendorfer Innenstadt zu ergänzen bzw. anzupassen und auch möglichst kartografisch mit Kennzeichnung der Bewirtschaftung (Altstadt gebührenpflichtig, weitere Parkplätze gebührenfrei) darzustellen. Es können auch Minutenangaben („Vom Parkplatz Zwischen den Emsbrücken nur vier Gehminuten bis zum Marktplatz“) aufgenommen werden und die Altstadtnähe der Parkplätze verdeutlichen.

Auch die Geschäftsleute, die Gastronomie, Hoteliers und Freizeiteinrichtungen (z.B. das Kino) der Altstadt sollten einbezogen werden. Sie können Kunden bzw. Besucher auf ihren Internetseiten, Flyern, Veranstaltungstickets etc. über die gebührenfreien Parkmöglichkeiten im direkten Altstadtumfeld informieren.

Temporäre Aktionen: Parklets

Parkende Fahrzeuge sowie die entsprechenden Parkplätze beanspruchen einen erheblichen Teil des öffentlichen Raumes. In der Spitzenzeit (11 bis 13 Uhr) parken in der Altstadt etwa 400 Kfz im öffentlichen Raum (inkl. Falschparker), im gesamten Untersuchungsgebiet ca. 920. Das entspricht einem Flächenverbrauch allein durch die abgestellten Fahrzeuge von etwa 4.000 m² (mehr als ein halbes Fußballfeld) in der Altstadt bzw. 9.200 m² insgesamt. Dem steht eine Zahl von ungefähr 18.500 m² (Untersuchungsgebiet) bzw. 5.100 m² (Altstadt) ausgewiesenem Parkraum auf Parkplätzen sowie im Straßenraum gegenüber (zzgl. notwendiger Rangier- und Erschließungsflächen von Parkplätzen).

Deutlich wird, dass selbst in der Spitzenstunde erhebliche Teile des ausgewiesenen Parkraums nicht beparkt werden, aber als gewidmeter Parkplatz auch anderweitig nicht nutzbar sind. Parkplätze für Kfz sind im städtebaulichen Sinne „tote“ Flächen und höchstens sehr begrenzt für mehr Aufenthaltsqualität und eine bessere Gestaltqualität entwicklungsfähig.

Mit der Verlagerung des Parkdrucks in die Altstadtrandbereiche, ggf. auch in ein mögliches Parkhaus am Bahnhof (siehe Kapitel 6.2.2), ist für die Altstadt eine deutlich geringere Nutzung der Parkmöglichkeiten zu erwarten. Perspektivisch eröffnen sich damit Möglichkeiten, einen gewissen Parkraumüberhang in der Altstadt zur städtebaulichen Entwicklung, zur Gestaltung des öffentlichen Raumes oder auch für den Fuß- und Radverkehr umzuwidmen.

Sogenannte Parklets können dazu beitragen, den Wert des öffentlichen Raumes aufzuzeigen, indem für eine gewisse Zeit einzelne Parkstände in der Altstadt zum Beispiel für Aufenthaltsangebote, Außengastronomie, Begrünung, Spielangebote oder Radabstellanlagen umgenutzt werden. Es bieten sich bestimmte Aktionstage (ähnlich wie beim „Parking Day“) oder -wochen an in den Sommermonaten an, in denen aufgrund des eher warmen und trockenen Wetters ohnehin weniger Auto gefahren und mehr zu Fuß gegangen bzw. Rad gefahren wird.

Abbildung 47: Beispiele für "Parklets" bzw. Umnutzungen von Parkständen



Auf diese Weise kann die Öffentlichkeit sensibilisiert werden, indem die Potenziale der Parkierungsflächen auch für andere Nutzungen aufgezeigt werden. Zum anderen können längerfristige Aktionen über Wochen oder Monate auch aufzeigen, ob eine schrittweise dauerhafte Umnutzung einzelner Parkstände bzw. Parkplätze möglich ist, ohne die Erreichbarkeit der Altstadt bzw. die einzelner Altstadtbereiche zu beeinträchtigen.

6.2.6 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahmen

Die zuvor empfohlenen Maßnahmen zielen darauf ab, die Attraktivität der Altstadt zu bewahren bzw. zu erhöhen und gleichzeitig den Parkdruck soweit möglich zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit der Altstadt einzuschränken.

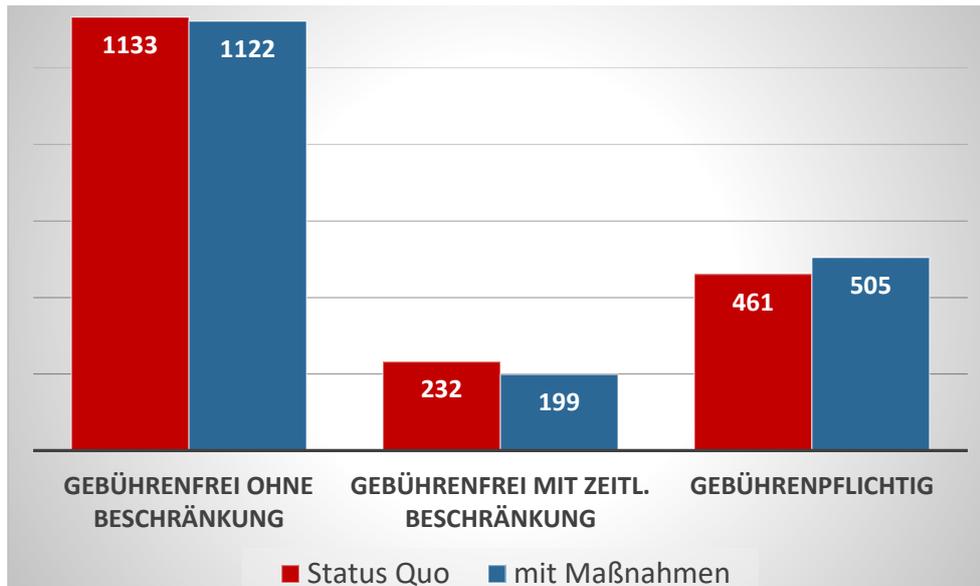
Die Änderungen in der Parkraumbewirtschaftung schaffen ein einfach merkbares und verständliches System, indem das Parken in der Altstadt grundsätzlich gebührenpflichtig ist, da hier zum einen die Nutzungskonkurrenzen am größten sind, zum anderen der öffentliche Raum in der Altstadt aber auch am wertvollsten ist. Das Parken vor allem auf den größeren Parkplätzen außerhalb der Altstadt ist demgegenüber grundsätzlich kostenlos.

Die Wirkungen dieser Anpassungen der Parkraumbewirtschaftung werden im Folgenden prognostiziert:

Anzahl der Parkmöglichkeiten

Die Anzahl der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsbereich wird durch eine Änderung des Bewirtschaftungssystems nicht beeinflusst. Darüber hinaus kommt es nur zu geringen Verschiebungen im Verhältnis zwischen gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkmöglichkeiten. Das heißt, dass in fußläufiger Entfernung zur Altstadt weiterhin eine große Anzahl gebührenfreier Parkmöglichkeiten, auch für Langzeit- und Dauerparker, zur Verfügung stehen wird.

Abbildung 48: Anzahl und Bewirtschaftung des Parkplätze (Status Quo vs. Maßnahmenumsetzung)



Auswirkungen auf den Parkdruck bzw. die Parkraumauslastung

Die folgenden beiden Abbildungen stellen die prognostizierten Wirkungen einer Veränderung der Parkraumbewirtschaftung in der Stunde der höchsten Auslastung (mittags) sowie abends, wenn es zu starken Nutzungskonkurrenzen zwischen dem Anwohnerparken und dem Parken von Besuchern der Altstadt kommt, dar. Vorausgesetzt wurde hier, dass die Bewirtschaftungszeit bis etwa 20 Uhr ausgedehnt wird.

Eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Altstadt hätte vor allem Auswirkungen auf Mittel- und Langzeitparker, die zu großen Teilen auf die gebührenfreien Parkmöglichkeiten ausweichen würden. Auch ein Teil der Kurzzeitparker würde sich auf die Parkplätze im Altstadtumfeld verlagern. Das Bewohnerparken bliebe von den Maßnahmen unberührt, d.h. es wurde unterstellt, dass Bewohner weiterhin in der Altstadt parken bzw. auch wieder vermehrt in ihren Wohnstraßen parken können.

Am deutlichsten sind die Verlagerungen auf den Parkplatz „Zwischen den Emsbrücken“ sowie auch zum Wilhelmsplatz zu erwarten. Beide liegen in guter fußläufiger Entfernung zu den Zielen der Altstadt. An einem Markttag wäre eine noch stärkere Nutzung des Lohwalls zu erwarten. Nur ein Teil der Fahrzeuge wird sich auch zum Bahnhof verlagern, da dessen Parkmöglichkeiten bereits aktuell hoch ausgelastet sind. Aufgrund dessen Entfernung zur Altstadt sind dies vor allem Mittel- und Langzeitparker.

Insgesamt kann durch die Maßnahmen eine deutliche Entlastung der Altstadt vom Parkdruck erwartet werden. Der Parkdruck, auch in den bislang überlasteten Bereichen Altstadt-Nordwest sowie östliche Altstadt, würde deutlich sinken, sodass sowohl mittags als auch abends immer eine ausreichende Anzahl von Parkmöglichkeiten für Kurzzeitparker, Anwohner und Anlieger zur Verfügung stünde.

Abbildung 49: Wirkungsprognose der Maßnahmen (Spitzenstunde mittags)

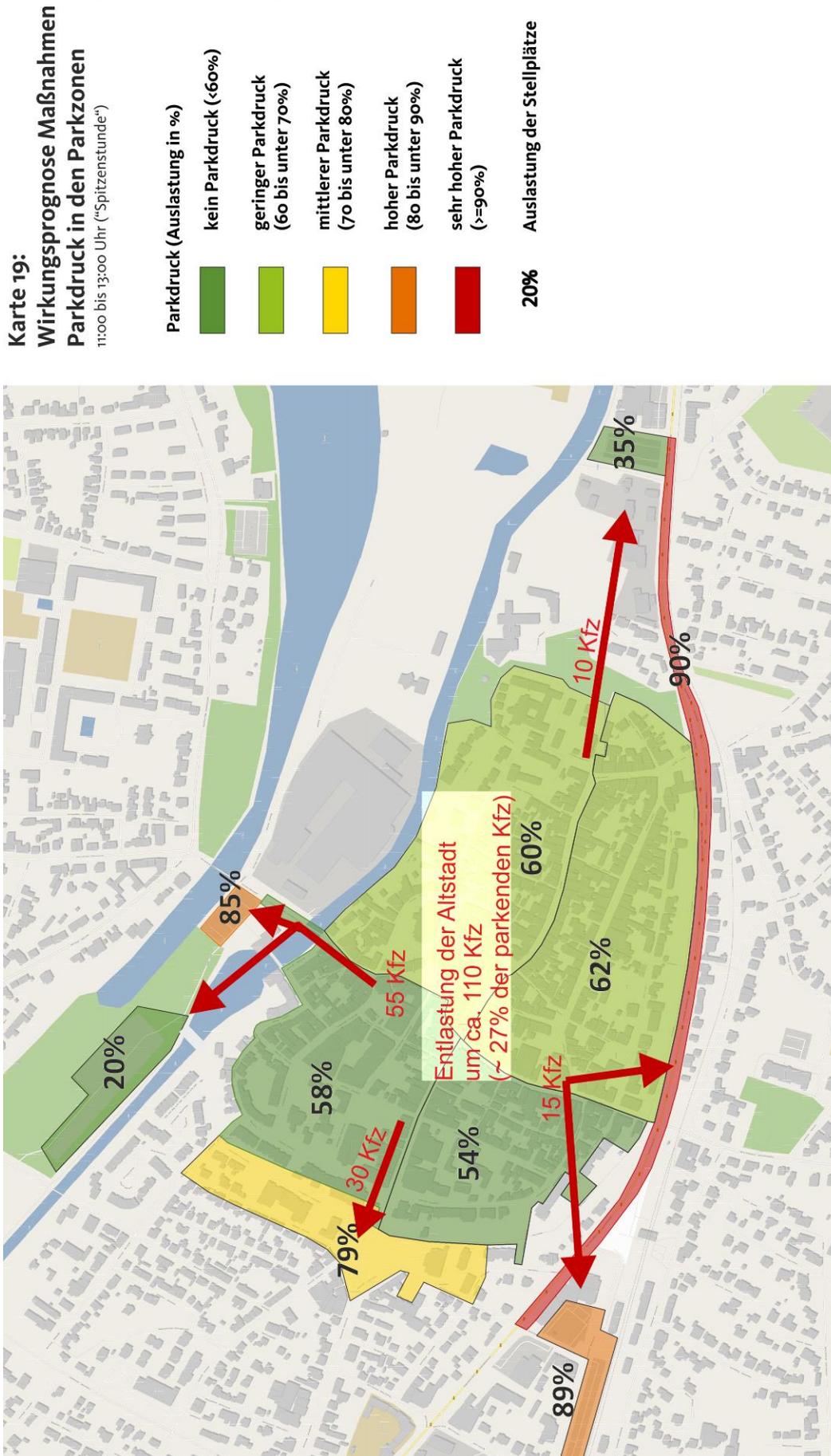
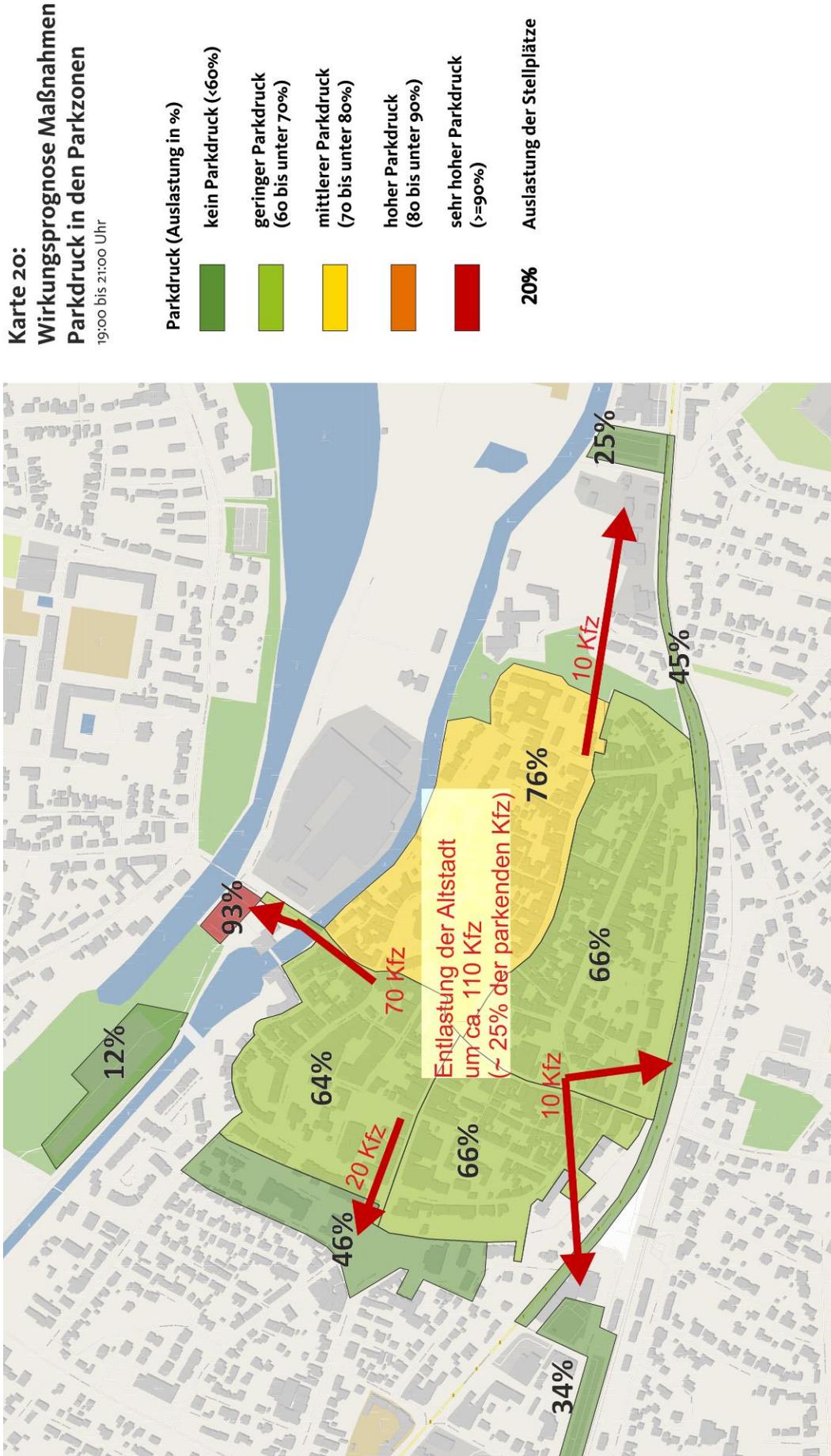


Abbildung 50: Wirkungen der Maßnahmen (abends)



Verkehrsaufkommen und Verkehrsemissionen

Mit der Verlagerung des Parkdrucks auf die Bereiche außerhalb der Altstadt geht zum einen einher, dass weniger Fahrzeuge in der Altstadt parken und dementsprechend die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs sinkt. 110 Kfz weniger in der Spitzenstunde entsprechen beispielsweise 1.100 m² „gewonnener“ Fläche in der Altstadt. Zum anderen bedeutet weniger Parkdruck in der Altstadt auch weniger Kfz-Verkehr insbesondere in Form von Suchverkehr, der augenblicklich die teilweise engen und verwinkelten Straßen und Straßenschleifen auf der Suche nach einem freien Parkplatz durchfährt. Damit verbunden ist eine Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen/Luftschadstoffen.

Im Umkehrschluss werden gewisse Bereiche stärker in Anspruch genommen. Dazu gehören die Anfahrtsbereiche zum Wilhelmsplatz (Wilhelmstraße) sowie zum Lohwall und zum Parkplatz „Zwischen den Emsbrücken“ (Milter Str., Sassenberger Str.). Diese Straßen weisen aber einen deutlich besseren Ausbaustandard auf und sind auch weniger dicht angebaut als die schmalen Straßen in der Altstadt, sodass sie eine gewisse, im Vergleich zu ihrer bereits vorhandenen Verkehrsbelastung geringe Verkehrszunahme, problemlos aufnehmen können.

7 Evaluation der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen des Parkraumkonzeptes ist ein umfangreicher Eingriff in die Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten in und um die Altstadt herum. Eine nachhaltig wirkende Parkraumstrategie in Warendorf muss daher evaluiert werden, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu prüfen und unerwünschte Effekte frühzeitig zu erkennen. Das Parkraumkonzept muss dementsprechend weiterentwickelt werden, insbesondere dann, wenn sich Rahmenbedingungen ändern (z.B. umfangreiche Vorhaben in oder im Umfeld der Altstadt, die einen besonderen Nutzungsdruck auf den Straßenraum erwarten lassen; zukünftig zu erwartenden Änderungen in der Mobilität der Bevölkerung).

Trotz umfangreicher Informationsangebote der Betroffenen sowie der Zielgruppen (siehe Kapitel 6.2.5) ist davon auszugehen, dass sich langjährige Gewohnheiten erst mit der Zeit ändern und sich Erfolge oder ggf. auch Bearbeitungsbedarfe der Maßnahmen mittelfristig einstellen. Erfahrungsgemäß sollten umfangreiche Maßnahmen, die auch auf Verhaltensänderungen der Menschen setzen, daher nach frühestens 1,5 Jahren überprüft werden.

Für das Parkraumkonzept Warendorf empfiehlt sich eine Prüfung nach ca. 2 Jahren. Ziele und Gegenstand der Evaluationen sollten unter anderem

- die Messung der Veränderung des Parkdrucks in der Altstadt (insbesondere um die gewünschten Entlastungseffekte der Altstadt zu prüfen),
- die Überprüfung des Parkdrucks mindestens mittags zur „Spitzenzeit“ der Parkraumauslastung (um das zur Verfügung stehende Kurzzeitparkerangebot mit der Nachfrage nach Kurzzeitparken abzugleichen) sowie abends (zur Evaluation, ob die Ausdehnung der Bewirtschaftungszeiten bis 20 Uhr (siehe Kapitel 6.2.1) zum Schutz des Bewohnerparkens ausreicht oder punktuell auf 22 Uhr verlängert werden muss),
- die Überprüfung der Gebührenhöhe, da von ihr ein wichtiger Lenkungseffekt des Parkdrucks ausgeht (derzeit 1,20 €/h; zukünftige Prüfung von Gebührenerhöhungen bspw. zur weiteren Entlastung der Altstadt und zur Anpassung an die Inflation⁸),
- die Untersuchung der umliegenden Wohngebiete um die Altstadt herum, um zu prüfen, ob sich hierhin gebietsfremder Parkdruck verlagert und ggf. Maßnahmen (z.B. Bewohnerparkbereiche in Wohnstraßen) erforderlich sind sowie
- insgesamt die Prüfung beinhalten, ob und wo die Anzahl der Parkmöglichkeiten verändert werden kann/muss (insbesondere, ob Parkraum in der Altstadt aufgrund von Entlastungseffekten teilweise entbehrlich wird und – wie von den Teilnehmenden des Beteiligungs-

⁸ Während die Nutzungspreise des ÖPNV und anderer Mobilitätsangebote regelmäßig an die Inflation sowie steigende Betriebskosten angepasst werden, stagnieren Parkraumgebühren in der Regel über viele Jahre. Umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsangebote werden daher im Vergleich teurer, das Parken des Autos sogar schrittweise immer günstiger. Im Zusammenhang mit Zielen zur Verkehrsentslastung der Altstadt – wie auch von den Bürger*innen des Workshops angeregt - sowie den Anforderungen des Klimaschutzes ist dies ein Fehlanreiz.

workshops zum Parkraumkonzept vielfach angeregt – anderweitig und „attraktiver“ genutzt werden kann (z.B. neue Aufenthaltsbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche, Ausdehnung von Fußgängerzonen-Bereichen).

8 Fazit

Das derzeitige Parkraumangebot sowie dessen Auslastung wurden an mehreren Tagen differenziert erhoben. Insgesamt zeigt sich derzeit eine Ungleichverteilung des Parkdrucks, die in einigen Altstadtbereichen zu Überlastungen bestimmter Straßenzüge führt. Das betrifft vor allem die zentralen Bereiche, in denen gebührenfrei geparkt werden kann. Diese sind entsprechend attraktiv und führen auch zu Parksuchverkehren in der Altstadt. Demgegenüber gibt es sowohl in der Altstadt als auch im direkten, fußläufigen Umfeld der Altstadt Straßenzüge sowie Parkplätze, welche gebührenpflichtig bewirtschaftet sind und selbst in der Spitzenstunde der Parkraumauslastung noch viele freie Kapazitäten aufweisen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass es in der Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet kein Defizit gibt. Handlungsbedarf gibt es aber bei der Parkraumbewirtschaftung, welche in ihrer jetzigen Form („innen gebührenfrei“, „außen gebührenpflichtig“) tendenziell den Verkehr und Parkdruck in die sensible Altstadt hineinzieht.

Die entwickelten Ziele und Maßnahmen setzen dementsprechend vor allem bei der Parkraumbewirtschaftung an. Empfohlen wird eine grundsätzlich gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten in der Altstadt (ausgenommen Bewohner mit Bewohnerparkausweis). Im Gegenzug sollten die Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung zur Altstadt an Attraktivität gewinnen und gebührenfrei sein.

Auf diese Weise kann ein großer Teil des Parkdrucks und Verkehrs „vor den Toren“ der Altstadt mit den bereits vorhandenen Parkplätzen aufgefangen werden. Die Altstadt wird im Gegenzug vom Parkdruck sowie Parksuchverkehr entlastet und es ergeben sich ggf. auch Spielräume, dort frei werdende Flächen (testweise zunächst temporär) umzunutzen. Hierbei können flankierende Maßnahmen wie CarSharing, eine Förderung des Radverkehrs und der E-Mobilität integriert werden bzw. auch teilweise unterstützen.

Quellenverzeichnis

Literatur

EVE 2012 - Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Arbeitsausschuss: Erhebung und Prognose des Verkehrs, Arbeitskreis: Neufassung der EVE); Köln.

FGSV 2005 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Arbeitsgruppe Straßenentwurf) 2005: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. EAR 05; Köln.

Internetseiten

OpenStreetMap Deutschland, zuletzt abgerufen: Juli 2017.

<http://www.openstreetmap.de/karte.html>

DIN 18024-1 Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze Ausgabe: 1998-01 ; zuletzt abgerufen: November 2017

<https://nullbarriere.de/din18024-1.htm>

Anhang A: Kennwerte zu den Auswertungsgebieten

Gebiet 1: Parkplatz Freibad

Abbildung 51: Gebiet1: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

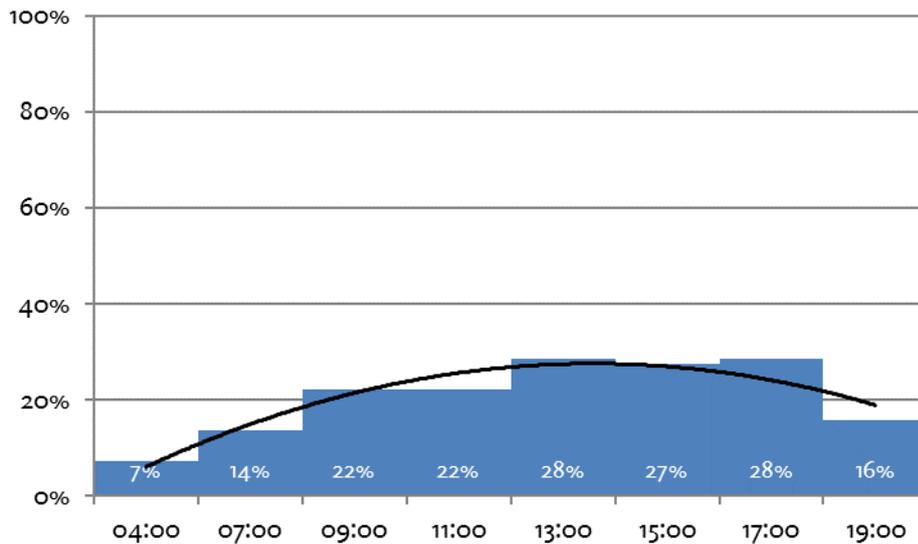
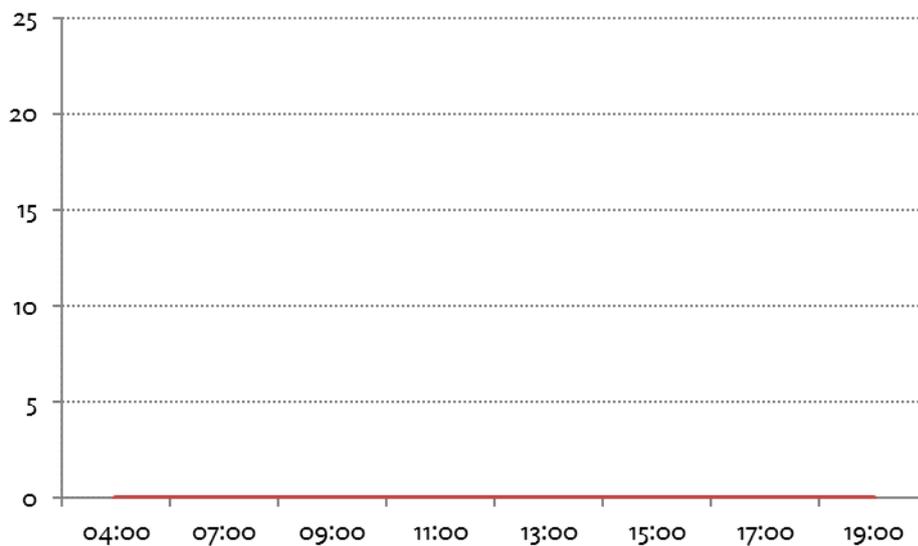


Abbildung 52: Gebiet 1: Falschparkeranzahl



Gebiet 2: Bereich Parkplatz zwischen den Emsbrücken

Abbildung 53: Gebiet 2: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

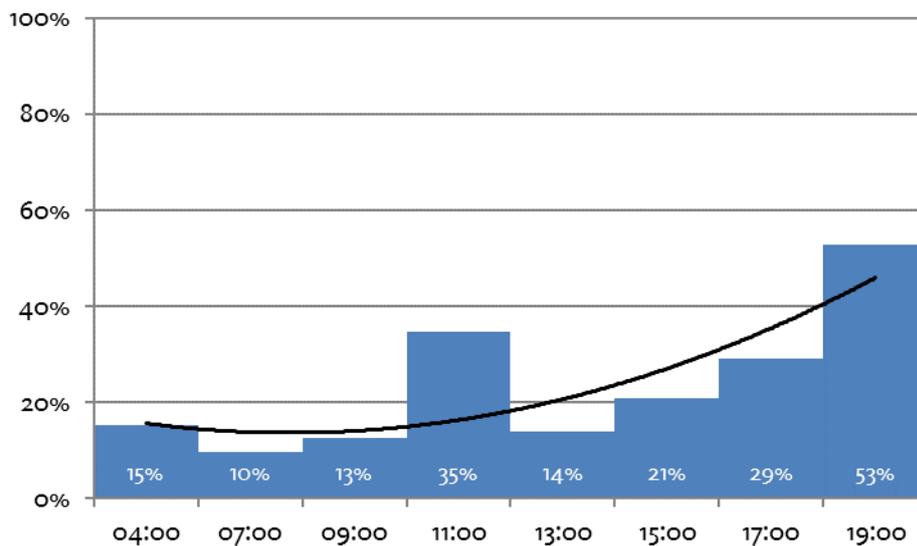
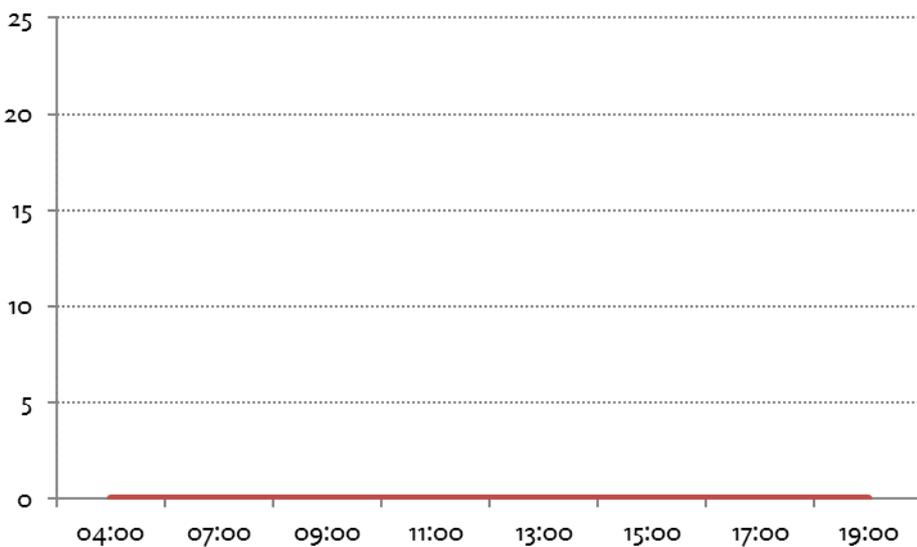


Abbildung 54: Gebiet 2: Falschparkeranzahl



Gebiet 3: Parkplatz Lohwall

Abbildung 55: Gebiet 3: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

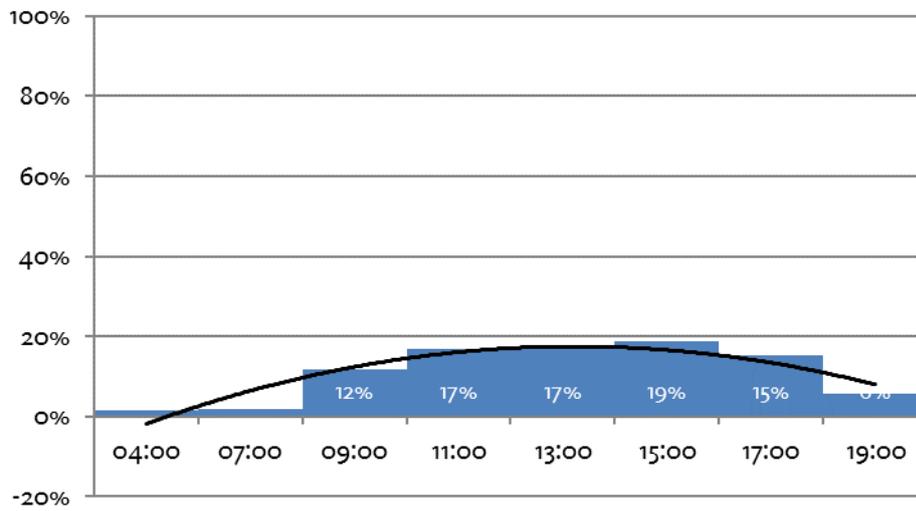
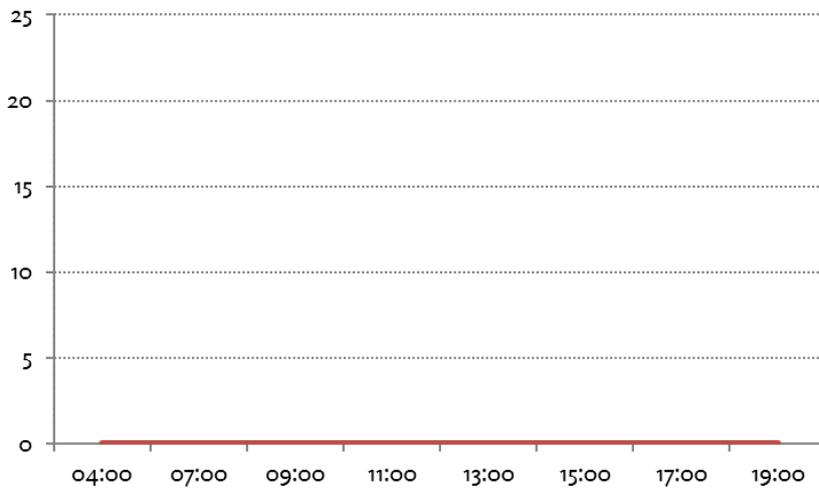


Abbildung 56: Gebiet 3: Falschparkeranzahl



Gebiet 4: Bahnhof

Abbildung 57: Gebiet 4: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

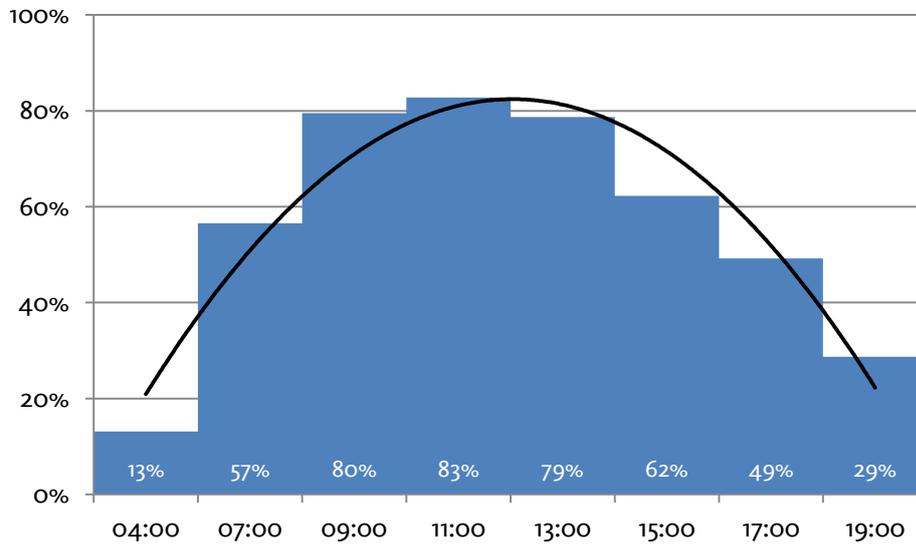
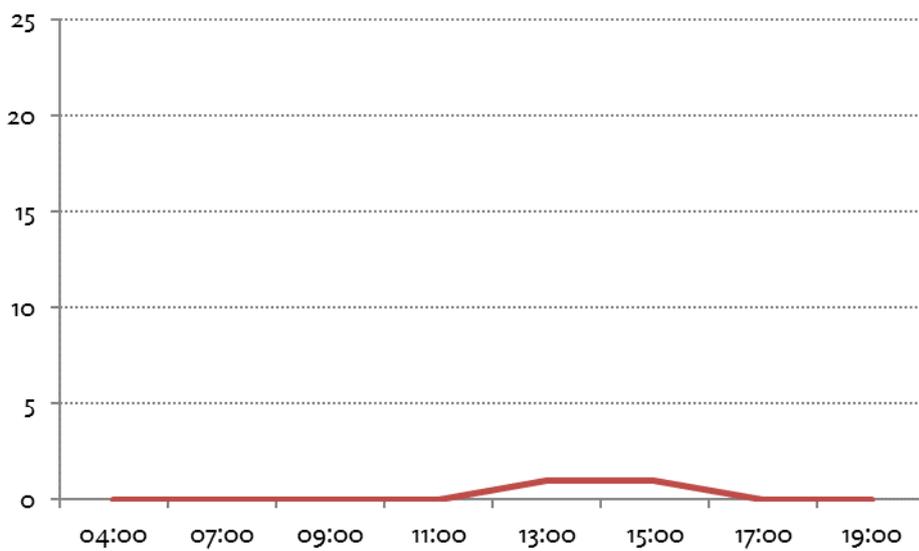


Abbildung 58: Gebiet 4: Falschparkeranzahl



Gebiet 5: Bundesstraße 64

Abbildung 59: Gebiet 5: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

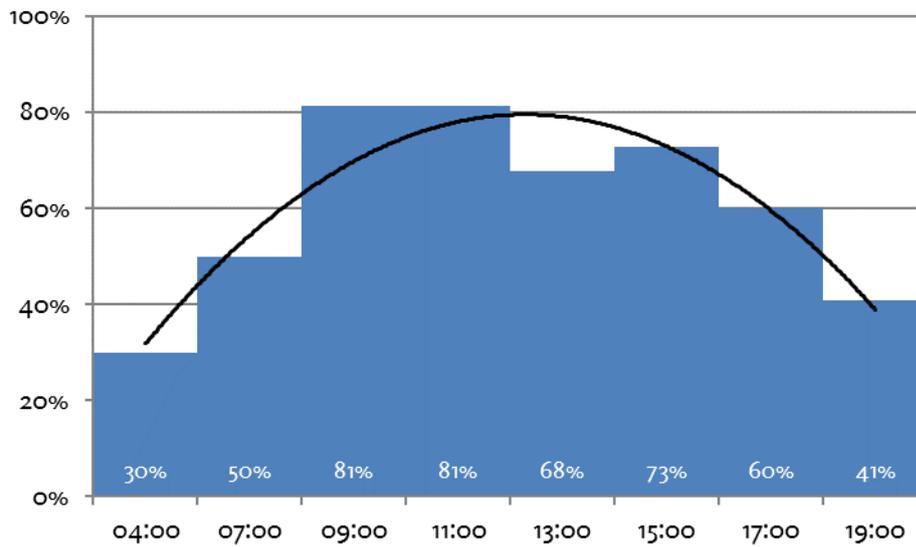
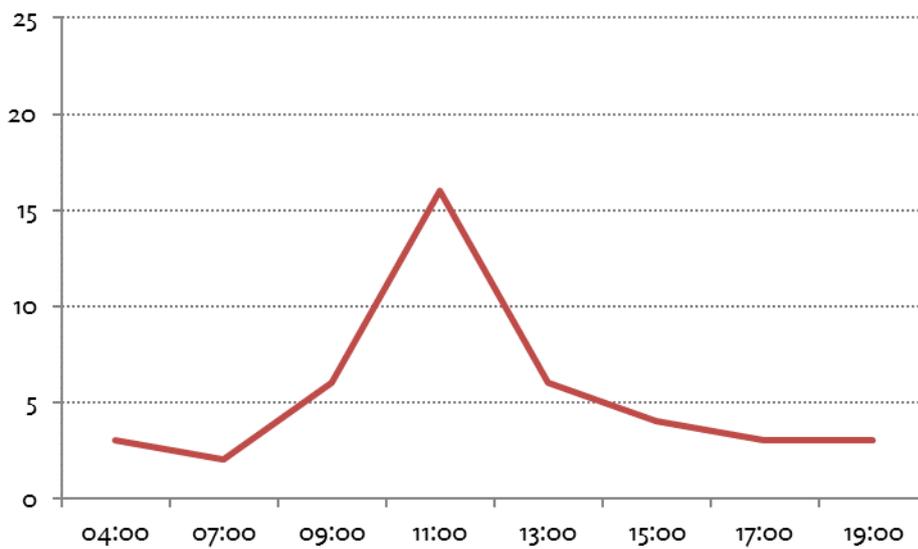


Abbildung 60: Gebiet 5: Falschparkeranzahl



Gebiet 6: Westlich der Altstadt/Wilhelmsplatz

Abbildung 61: Gebiet 6: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

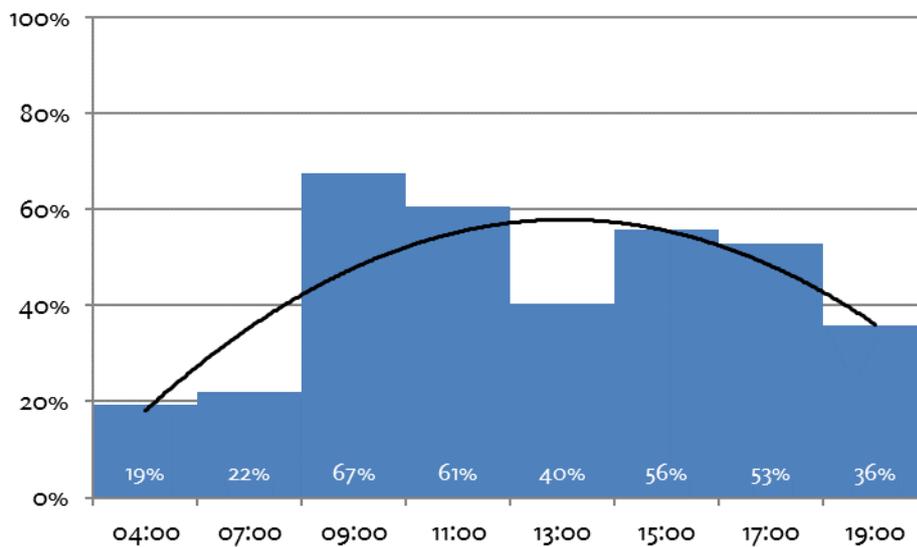
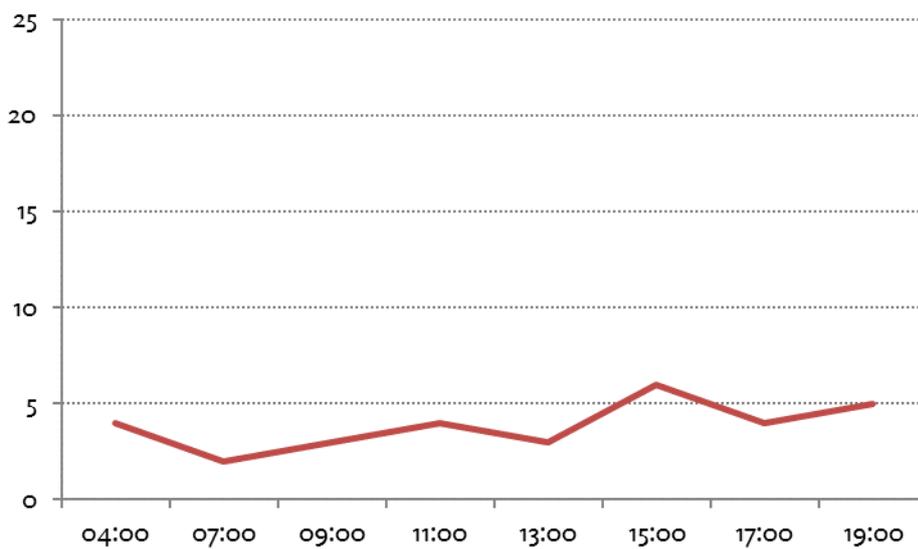


Abbildung 62: Gebiet 6: Falschparkeranzahl



Gebiet 7: Altstadt Nord-West

Abbildung 63: Gebiet 7: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

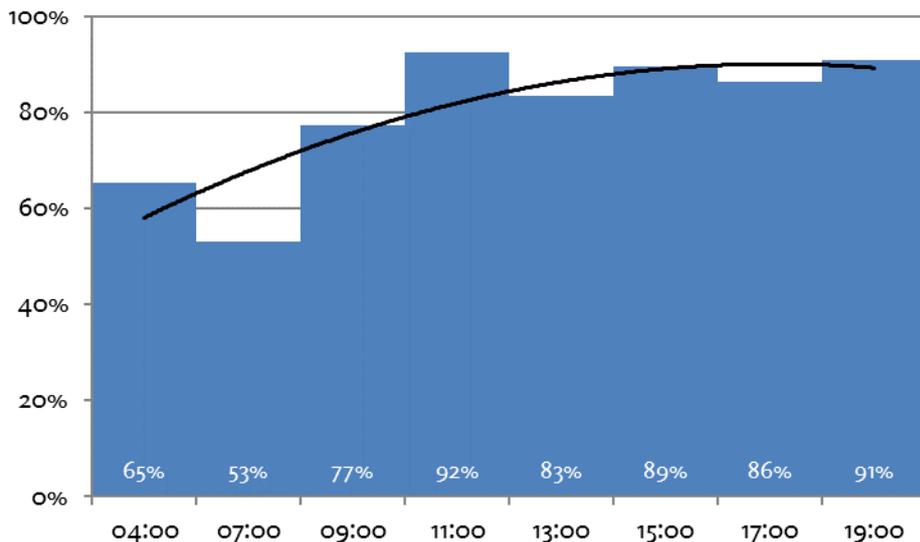
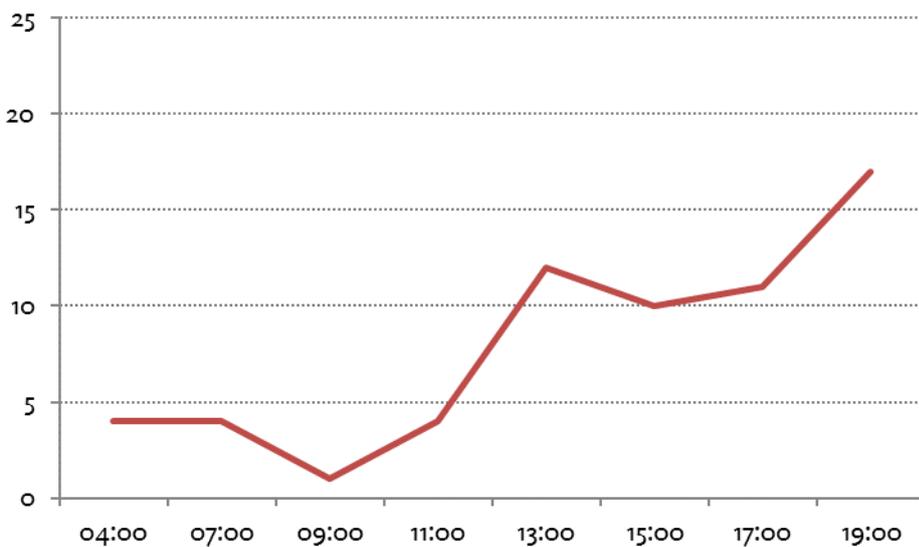


Abbildung 64: Gebiet 7: Falschparkeranzahl



Gebiet 8: Altstadt Süd-West

Abbildung 65: Gebiet 8: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

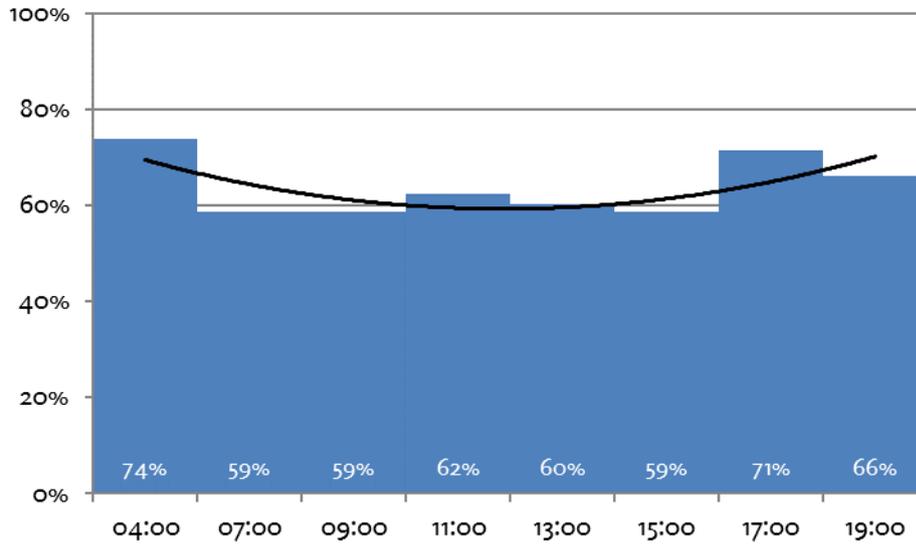
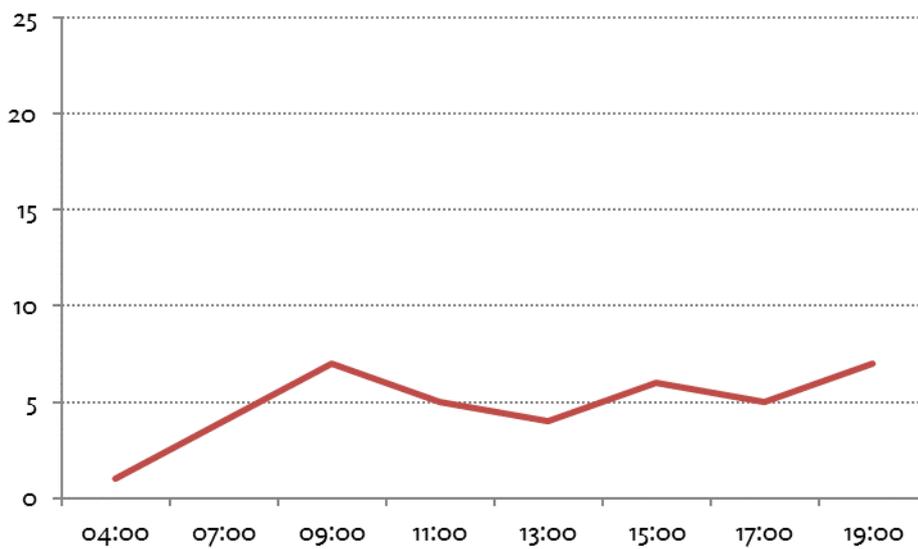


Abbildung 66: Gebiet 8: Falschparkeranzahl



Gebiet 9: Altstadt Nord-Ost

Abbildung 67: Gebiet 9: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

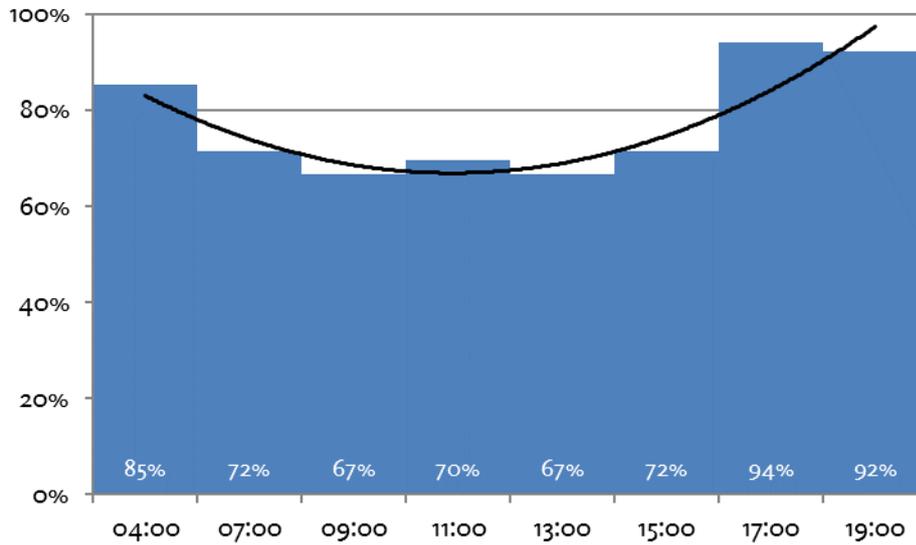
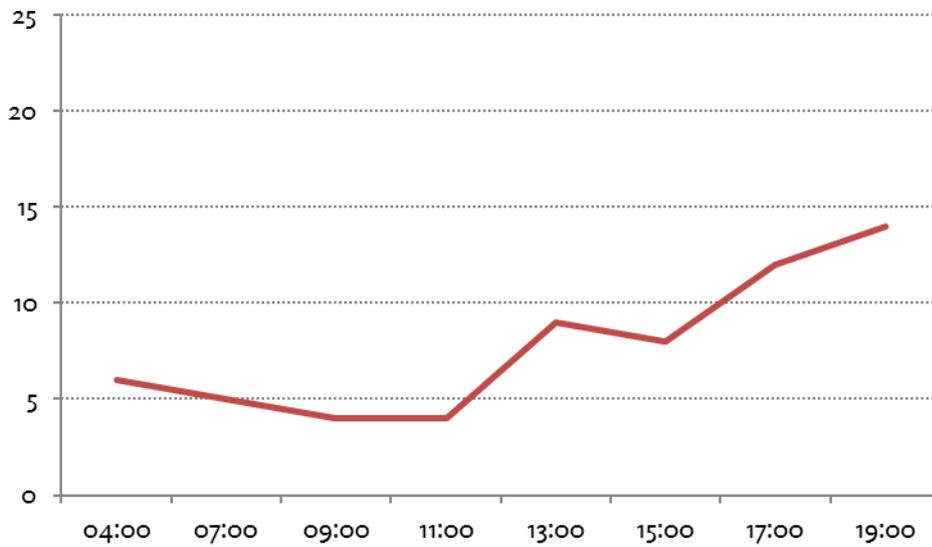


Abbildung 68: Gebiet 9: Falschparkeranzahl



Gebiet 10: Altstadt Süd-Ost

Abbildung 69: Gebiet 10: Auslastung der öffentlichen Stellplätze (ohne Falschparker)

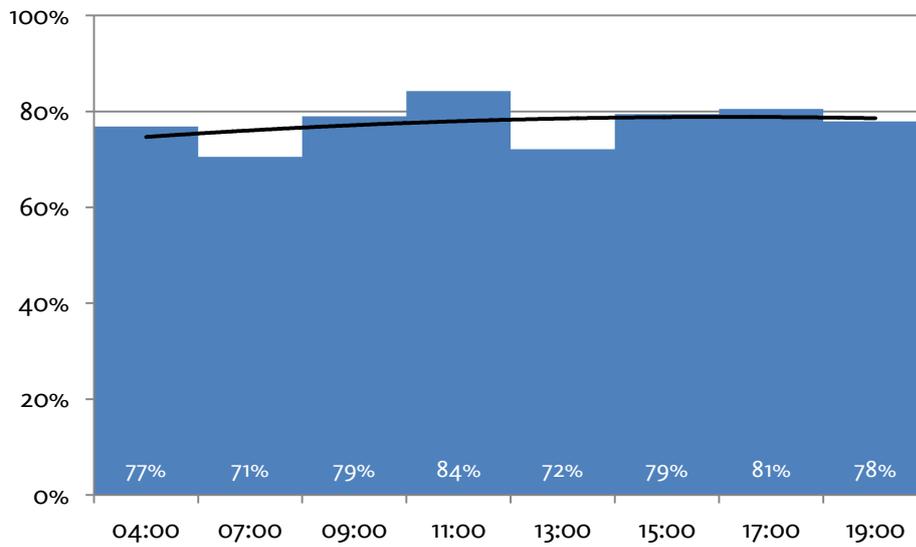


Abbildung 70: Gebiet 10: Falschparkeranzahl



Anhang B: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenschätzung
<u>Änderung der Parkraumbewirtschaftung</u> grundsätzlich gebührenpflichtiges Parken in der Altstadt, gebührenfreies im Altstadttumfeld (siehe Kapitel 6.2.1)	hoch	kurzfristig (bis 2020)	<i>Aufstellung von Parkscheinautomaten in bislang nicht gebührenpflichtigen Bereichen der Altstadt und entsprechende Beschilderung</i> <i>ca. 4.000 €/Parkscheinautomat, ggf. können die bestehenden („Zwischen den Emsbrücken“, Wilhelmsplatz) genutzt werden</i> ca. 80.000 - 100.000 €
<u>Ausweisung zusätzlicher Behindertenparkplätze</u> ca. 20- 25 (siehe Kapitel 6.2.2)	mittel	kurzfristig (schrittweise bis 2020)	<i>Kosten insb. durch Beschilderung, ggf. Markierungsmaßnahmen auf dem Boden</i> ca. 10.000 €
<u>Parkpalette oder Parkhaus am Bahnhof</u> (optional); Annahme 100 zus. Stellplätze = ca. 220 insgesamt (siehe Kapitel 6.2.2)	niedrig	mittel- bis langfristig (2022 – 2027)	Parkpalette: ca. 1.1 Mio. € Parkhaus: ca. 2.3 Mio. €
<u>Lenkung des Parksuchverkehrs</u> insb. Optimierung der Beschilderung (siehe Kapitel 6.2.3)	mittel	kurzfristig (bis 2020)	ca. 30.000 €
<u>Elektromobilität im Kfz-Verkehr</u> ca. 8 Ladesäulen für Kfz im Altstadtbereich (siehe Kapitel 6.2.4)	mittel	kurz- bis mittelfristig (schrittweiser Ausbau in den nächsten 5 Jahren)	<i>Kosten je Ladesäule : ca. 25.000 €</i> ca. 200.000 €

Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenschätzung
<u>CarSharing</u> 3-5 weitere Fahrzeuge von Stadtteilauto inkl. reservierter Stellplätze (siehe Kapitel 6.2.4)	niedrig	kurz- bis mittelfristig (schrittweiser Ausbau in den nächsten 5 Jahren in Abstimmung mit Stadtteilauto)	Kosten für die Beschilderung ca. 600 bis 1.000 €
<u>Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme/-mittel: Radabstellanlagen</u> (siehe Kapitel 6.2.4) <ul style="list-style-type: none"> ▪ ggf. weitere überdachte Radabstellanlagen am Bahnhof ▪ weitere Anlehnbügel in der Innenstadt ▪ ggf. Radhaus mit Gepäcksafe, Aufłademöglichkeiten 	mittel	kurzfristig (bis 2020)	Kosten für überdachte Anlehnbügel am Bahnhof: ca. 20.000 € Kosten je Anlehnbügel: ca. 500 € Kosten Radhaus: ca. 80.000 – 100.000 €
<u>Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme/-mittel: Mobilpunkte</u> (siehe Kapitel 6.2.4)	niedrig	mittelfristig (schrittweise bis 2025)	Abhängig von der Größe: 5.000 € (Radabstellanlagen, CarSharing, bestehende Bushaltestelle) bis zu 40.000 € (bei Integration von Ladesäulen)
<u>Information, Kontrollen und Marketing</u> Öffentlichkeitsarbeit, Vermarktung kostenloser Parkmöglichkeiten, Aktionstage-/Wochen z.B. mit Parklets (siehe Kapitel 6.2.5)	mittel	Daueraufgabe	Budget pro Jahr ca. 5.000 €