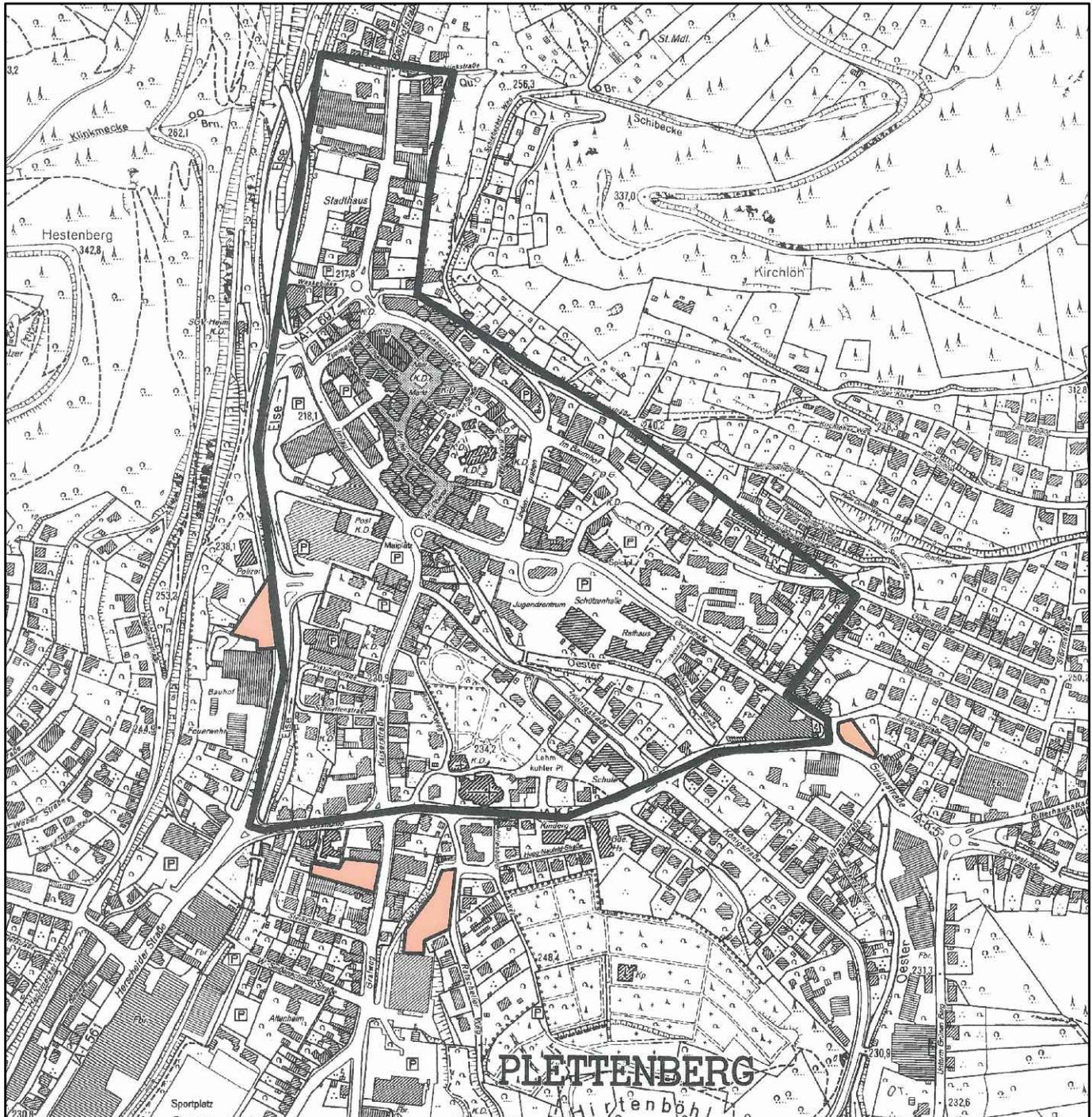




Stadt Plettenberg

Parkraumkonzept Innenstadt Plettenberg



Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org

pbh 
PLANUNGSBÜRO HAHM

Stadt Plettenberg –
Parkraumkonzept Innenstadt Plettenberg

Planungsbüro Hahm

Mindener Straße 205

49084 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Bn/Sc-14227011-06 / 15.04.2015

Inhalt:

1.	Situation und Aufgabenstellung.....	4
2.	Untersuchungsraum	6
3.	Vorgehensweise	7
4.	Bestandsanalyse.....	9
4.1	Parkraumangebot.....	9
4.1.1	Parkzeiten und Bewirtschaftung.....	13
4.1.2	Behinderten-Parkplätze und weitere Sonderparkplätze.....	15
4.2	Parkplatzbelegung.....	16
4.2.1	Erhebung des ruhenden Verkehrs	16
4.2.2	Parkzonen.....	18
4.2.3	Analyse der Erhebung	21
4.2.3.1	Normalwerktag	21
4.2.3.2	Markttag	27
4.3	Bewertung	28
5.	Bedarfsermittlung	29
5.1	Vergleich Bedarf und Erhebung	32
5.2	Bewertung	34
6.	Prognose	35
6.1	Prognosenullfall 2030.....	35
6.2	Prognoseplanfall 1 2030.....	36
6.2.1	Vergleich Erhebung und Prognoseplanfall 1	37
6.2.2	Bewertung.....	40
7.	Schwachstellenanalyse.....	41
7.1	Parkraumnachfrage	41
7.1.1	Normalwerktag.....	41
7.1.2	Markttag	45
7.2	Schwachstellen in den Parkzonen	47
7.2.1	Bahnhofstraße	48
7.2.2	Sparkasse.....	48
7.2.3	Altstadt.....	48
7.2.4	Offenbornstraße	49
7.2.5	Baubetriebshof	49
7.2.6	Maiplatz	49
7.2.7	Rathaus	50
7.2.8	Lindengraben.....	50
7.2.9	Viktoriastraße	50
7.2.10	Königstraße	50
7.2.11	Brachtstraße	50

7.2.12	Lehmkuhler Straße.....	50
7.2.13	Parkplatz jüdischer Friedhof	51
7.2.14	Ärztehaus / Toom	51
8.	Maßnahmenempfehlungen	52
8.1	Handlungsempfehlung baulicher Art	52
8.2	Handlungsempfehlung organisatorischer Art	54
9.	Zusammenfassung	55
	Tabellenverzeichnis	56
	Abbildungsverzeichnis.....	57
	Anhang	59
	Planverzeichnis	59
	Berechnungstabellen	60

1. Situation und Aufgabenstellung

Zwischen den Oberzentren Dortmund, Hagen und Siegen befindet sich Plettenberg. Die im Märkischen Kreis (MK) gelegene Stadt mit 26.000 Einwohnern wird zusammen mit den umliegenden Städten Lüdenscheid, Attendorn und Werdohl von der Landesplanung als Mittelzentrum eingestuft.

Plettenberg ist über die B236 im Norden und durch die Landesstraße L561 im Süden an das überregionale Straßennetz angeschlossen.

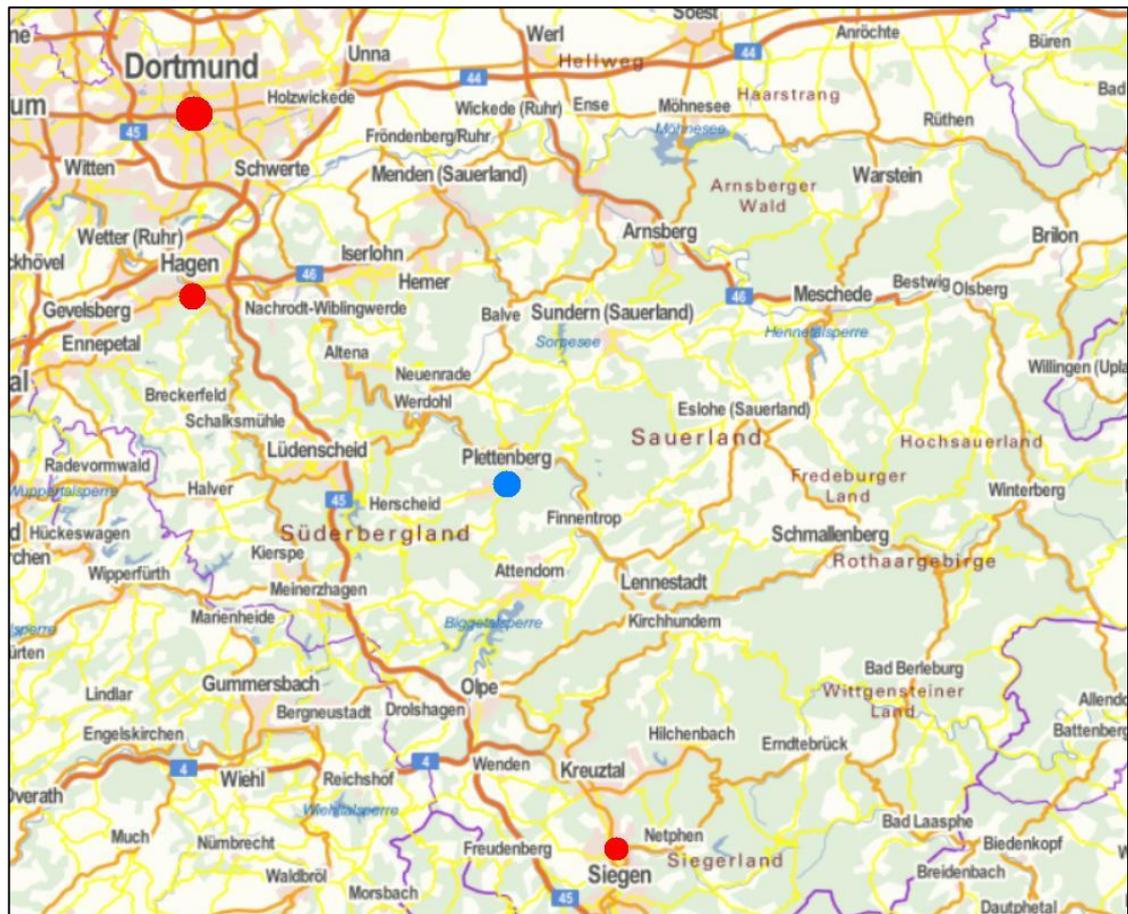


Abbildung 1: Überregionales Straßennetz¹

¹ Kartenausschnitt Tim-online.nrw.de

Plettenberg besteht aus 35 Stadtteilen. Für die Stadtmitte wurde ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)² beschlossen. In diesem Konzept sind unter anderem Veränderungen und Neugestaltungen von Parkflächen für Kraftfahrzeuge vorgesehen. Zur Abschätzung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr wurde das Planungsbüro Hahm beauftragt, für den Untersuchungsraum des ISEK ein Parkraumkonzept zu erstellen. Das Parkraumkonzept beinhaltet neben der Bestandsaufnahme aller öffentlich zugänglichen Parkflächen, die Ermittlung der Parkraumnachfrage und eine Prognose für das Jahr 2030. Die Prognose berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung, sowie zukünftige Veränderungen von Nutzungen im Ortskern und ggf. bauliche Änderungen innerhalb des Untersuchungsraumes Plettenberg.



Abbildung 2: Regionales Straßennetz³

² Schulten Stadt- und Raumentwicklung: ISEK Präsentation, Dortmund, 2014

³ Kartenausschnitt www.google.de/maps

2. Untersuchungsraum

Die Abgrenzung für die Analyse der Parkraumnachfrage ist quasi identisch mit dem Untersuchungsraum des ISEK⁴.

Er wird begrenzt durch das im Norden befindliche Areal des geplanten Mylaeus-Centers, im Westen durch die L697 (Am Wall), im Süden durch die Lehmkuhler Straße und die Brachtstraße. Zusätzlich zum Plangebiet des ISEK werden für das Parkraumkonzept noch die Parkplätze westlich der Wallumgehung (Baubetriebshof), gegenüber dem Ärztehaus am Grafweg, Alte Ziegelei (Toom Getränkemarkt) sowie der Parkplatz am jüdischen Friedhof in die Untersuchung einbezogen. Die Abgrenzung analog zum ISEK wurde gewählt, um die im ISEK vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. ihrer Auswirkungen auf das Parkraumangebot abzubilden.

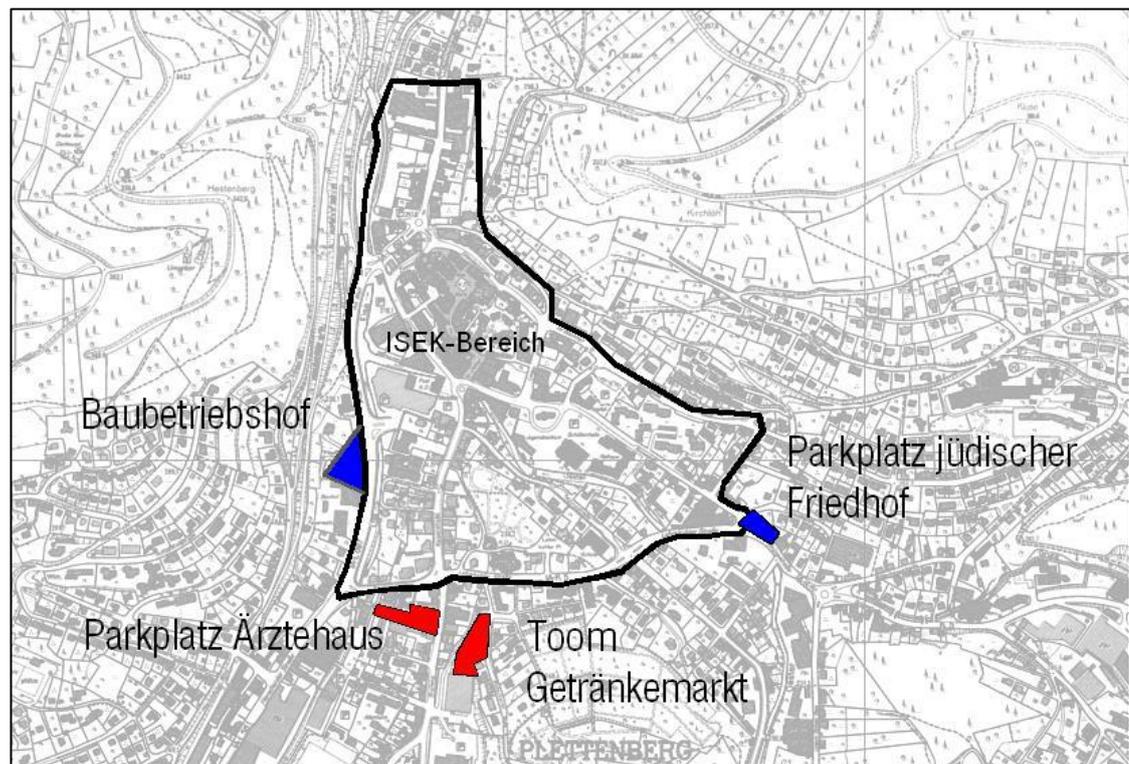


Abbildung 3: Untersuchungsraum

⁴ Schulten Stadt- und Rahmenentwicklung: Rahmenplan und Projektübersicht, Dortmund, 2014

3. Vorgehensweise

Das Parkraumkonzept gliedert sich in die Bestandsanalyse zur Erfassung der aktuellen Parkraumsituation bzgl. der vorhandenen Stellplätze und deren zeitliche Auslastung, die rechnerische Bedarfsermittlung, eine Prognoseberechnung für das Prognosejahr 2030 sowie eine daraus abgeleitete Schwachstellenanalyse und konzeptionelle Maßnahmen. Zur Übersicht dient dafür die Abbildung 4.

Jedem Stellplatz wird ein Nutzungsattribut zugewiesen. Zudem werden lokale Besonderheiten wie Ausnahmeregelungen vermerkt. Folgende Attribute wurden vergeben:

Öffentliche Parkplätze	Private Parkplätze
Bewirtschaftet, kostenpflichtig	öffentlich zugänglich, parkzeitbeschränkt, kostenpflichtig
Bewirtschaftet, parkzeitbeschränkt	öffentlich zugänglich, parkzeitbeschränkt
Unbewirtschaftet	öffentlich zugänglich, unbewirtschaftet
	nicht öffentlich zugänglich* <i>*Privat nicht öffentlich zugängliche Stellplätze werden erhoben, um später ein Parkplatzdefizit für Anwohner und Beschäftigte zu ermitteln.</i>

Tabelle 1: Parkplatzattribute

Durch eine Erhebung der Parkplatzbelegung an einem Normalwerktag, sowie zusätzlich an einem Markttag, sollen die Auslastung der Stellplätze erfasst werden und daraus Erkenntnisse bzgl. des Stellplatzbedarfs abgeleitet werden. Zur Übersichtlichkeit wurden die Stellplätze in zusammenhängende Parkzellen und Parkzonen gegliedert.

Basierend auf den erhobenen und erhaltenen Daten bezüglich der Flächennutzung und der Einwohnerzahlen im Untersuchungsraum wurde mit Hilfe des Programmsystems Ver_Bau⁵ eine rechnerische Bedarfsanalyse für den Parkraum in der Innenstadt, auch unter Berücksichtigung der Nutzungen, durchgeführt und mit den erhobenen Belegungszahlen verglichen und bewertet.

Zur Ermittlung des zukünftigen Parkplatzbedarfs wird eine Prognoseberechnung für das Jahr 2030 unter der Berücksichtigung zukünftiger Baumaßnahmen und Nutzungen einschließlich der angenommenen Bevölkerungszahl für das Jahr 2030 durchgeführt. Dieser berechnete Parkraumbedarf wurde der rechnerischen Bedarfsermittlung und der tatsächlichen Stellplatzbelegung aus der Verkehrserhebung gegenübergestellt und bewertet sowie mit den Zielvorgaben des ISEK verglichen und beurteilt.

Auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Prognoseberechnung wurden unter Berücksichtigung der Vorgaben des ISEK Handlungsempfehlungen abgeleitet, welche das Parkraumkonzept bilden. Die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes erfolgt auch unter Berücksichtigung von Eingaben und Anregungen der Bürger, so dass ein Konzept entwickelt werden konnte, das im Konsens mit den Bürgern, der Verwaltung und der Politik entstanden ist.

⁵ Programm zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung

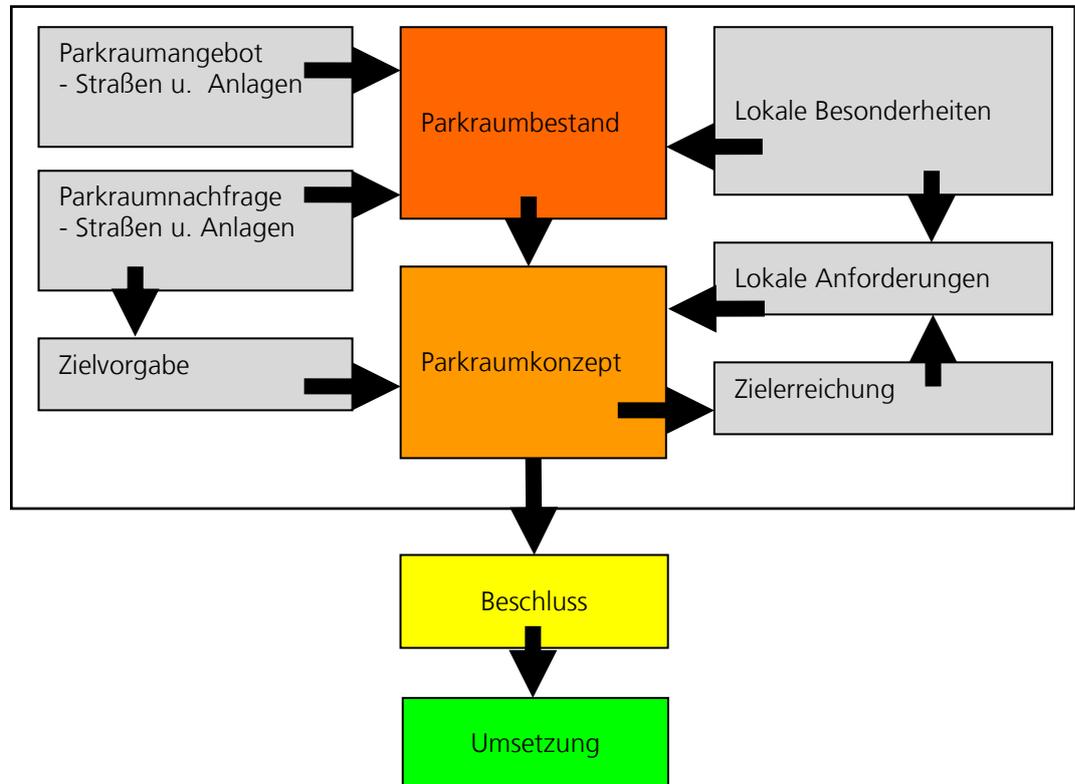


Abbildung 4: Ablauf und Verknüpfungen im Parkraumkonzept Plettenberg

| 4. Bestandsanalyse

| 4.1 Parkraumangebot

Zur Erfassung des tatsächlichen Parkraumangebots, wurde eine Erhebung sämtlicher im Untersuchungsraum vorhandener Stellplätze durchgeführt.

Dabei wurde zunächst in private und öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze unterschieden.

Zudem wurde erhoben, ob und wenn ja, welche Bewirtschaftungsformen vorhanden sind und welche Stellplätze einer Bewirtschaftung unterliegen.

Ein weiteres Augenmerk lag auf der Erfassung von besonders gekennzeichneten Stellplätzen für z.B. Behinderte oder Eltern-Kind-Stellplätze.

Eine Übersicht der vorhandenen Stellplätze im Untersuchungsraum mit ihrer jeweiligen Nutzungsart ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

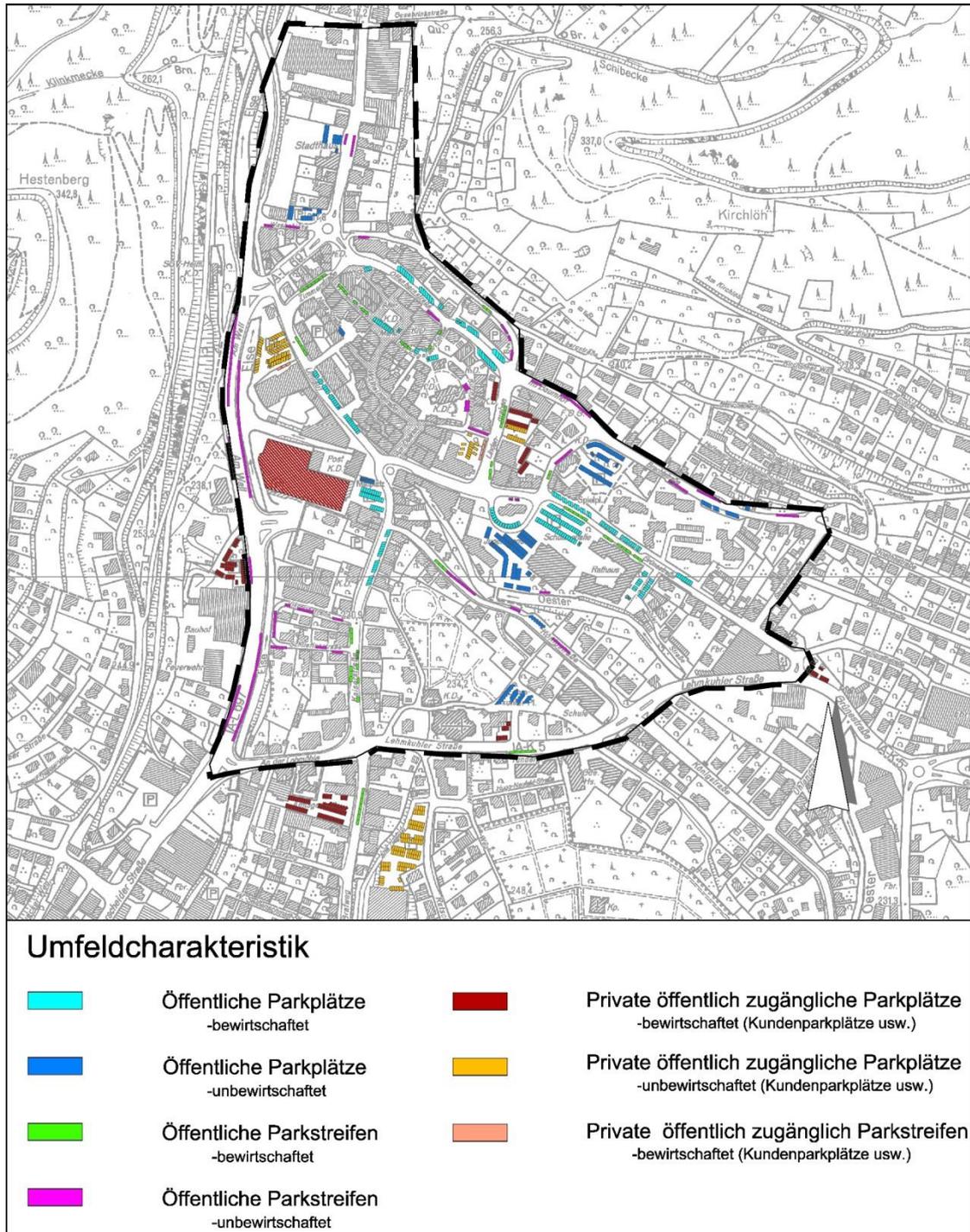


Abbildung 5: Parkraumangebot Bestand

Insgesamt wurden im Untersuchungsraum 740 öffentliche und 612 öffentlich zugängliche private Stellplätze erfasst. Diese sind teilweise zu großen Parkplatzeinheiten (Parkzellen) zusammengefasst worden.

Von den 740 öffentlichen Stellplätzen befinden sich 349 in einer Bewirtschaftung und 391 werden unbegrenzt zur Verfügung gestellt.

In der Summe ergibt sich im Untersuchungsraum so ein Stellplatzangebot von 1352 öffentlich, bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen. Nicht öffentlich zugängliche private Stellplätze wurden nicht berücksichtigt.

Parkzellen	Gesamt	Parkzeitbegrenzung			
		2 Stunden	1 Stunde	30 Minuten	unbegrenzt
Bahnhofstraße (Stadtarchiv)	23	-	-	-	23
An der Waskebieke	21	-	-	-	21
Zimmerstraße	7	-	7	-	-
Neue Straße	3	-	3	-	-
Graf Engelbert Straße	13	-	13	-	-
Am Wall	89	-	-	-	89
Umlauf	30	-	30	-	-
Maiplatz	33	-	-	33	-
Lindengraben	8	-	8	-	-
Brachtstraße	36	-	-	-	36
Parkplatz Brachtstraße	53	-	-	-	53
Schwarzenbergstraße	10	3	-	-	7
Im Bahnhof	9	-	-	-	9
Alter Markt	11	-	11	-	-
Offenbornstraße	46	46	-	-	-
Wilhelmstraße	8	-	8	-	-
Kaiserstraße	31	31	-	-	-
Königstraße	24	-	3	-	21
Viktoriastraße	9	-	-	-	9
Lehmkuhler Straße	5	-	-	5	-
Lehmkuhler Platz	19	-	-	-	19
Schliefferstraße	9	-	-	-	9
Grafweg	6	-	6	-	-
Rathausparkplatz	58	58	-	-	-
Grünestraße	51	51	-	-	-
Eschenohler Straße	16	16	-	-	-
Im Wieden	112	17	-	-	95
Summe	740	222	89	38	391

Tabelle 2: Übersicht öffentliche Stellplätze

Parkzellen	Gesamt	Parkzeitbegrenzung			
		2 Stunden	1 Stunde	30 Minuten	unbegrenzt
Sparkassenparkplatz	54	54	-	-	-
Kirchstraße	15	-	-	-	15
Volksbank Parkplatz	49	49	-	-	-
Lindengraben Parkplatz	8	-	-	-	8
LVM Parkplatz	6	-	-	-	6
Baubetriebshof	41	-	-	-	41
Toom Getränkemarkt	92	92	-	-	-
Pfarrgemeinde Parkplatz	10	-	-	-	10
Parkplatz Jüdischer Friedhof	12	-	-	-	12
Real Parkhaus	247	124	-	-	123
Parkplatz Ärztehaus	60	-	-	-	60
Commerzbank Parkplatz	18	-	-	-	18
Summe	612	319	0	0	293

Tabelle 3: Übersicht öffentlich zugängliche private Stellplätze

4.1.1 Parkzeiten und Bewirtschaftung

Im Ortskern von Plettenberg gelten unterschiedliche Parkzeitbegrenzungen und zudem die Gebührenordnung vom 01.01.2002. Die in den Tabellen 2 und 3 beschriebenen Parkzeiten gelten nicht zu jeder Zeit des Tages. In der Tabelle 4 sind die geregelten Parkzeiten übersichtlich dokumentiert. Zudem weisen die geregelten Parkzeiten folgendes Schema auf:

Ausgehend von der Altstadt, in der nur eine Stunde geparkt werden darf, setzt sich der Altstadtring mit seinen Parkzellen: Zimmerstraße, Umlauf, Lindengraben und Offenbornstraße zu folgenden Parkzeitbegrenzungen zusammen: Im Norden, Süden und Osten des Altstadtringes besteht die Möglichkeit, für eine Stunde zu parken. In der Offenbornstraße, dem östlichen Teil des Ringes, beträgt die längste Parkzeitdauer zwei Stunden. Es fällt auf, dass mit Ausnahme in diesem Bereich die Parkdauer mit der Entfernung zur Altstadt zunimmt.

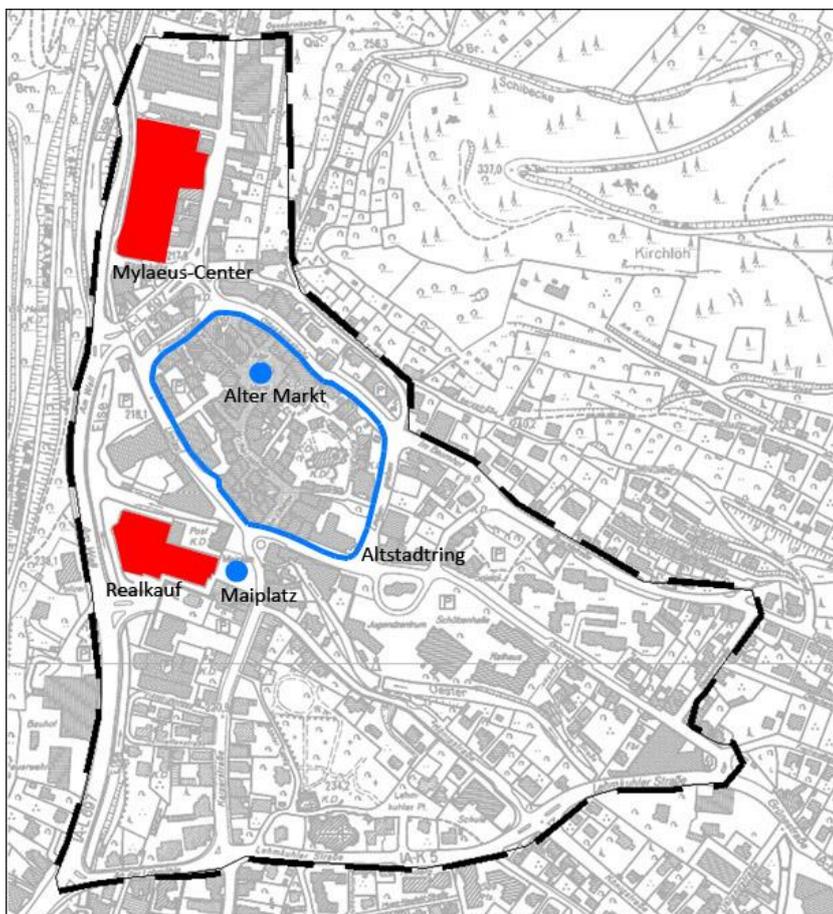


Abbildung 6: Übersichtskarte Maßnahmen

In der Kaiserstraße und der Grünestraße sind die Optionen gegeben, für zwei Stunden zu parken. Darüber hinaus wird in den angrenzenden Straßen und Parkplätzen meist unbegrenzt geparkt. Die Lehmkuhler Straße ist in der Zeit von 07:00 – 14:00 Uhr für 30 Minuten beschränkt und der Rathausparkplatz, dienstags und donnerstags in der Zeit von 08:00 bis 12:00 Uhr, für zwei Stunden parkzeitbeschränkt. Die übrigen Parkzeitbegrenzungen sind der Tabelle 4 zu entnehmen und im Plan 14 im Anhang dargestellt.

Straße/ Parkzeitbeschränkung	Mo – Fr. 08:00 – 18:00 Sa. 08:00 – 13:00	Mo – Fr. 08:00 – 16:00 Sa. 08:00 – 12:00	Mo – Fr. 08:30 – 18:00 Sa. 08:30 – 13:00
Offenbornstraße	X		
Kaiserstraße	X		
Schwarzenbergstraße	X		
Königstraße	X		
Umlauf	X		
Lindengraben	X		
Zimmerstraße	X		
Neue Straße	X		
Grafweg	X		
Wilhelmstraße	X		
Alter Markt	X		
Graf-Engelbert Straße	X		
Grünestraße		X	
Eschenohlerstraße		X	
Maiplatz			X
Im Wieden	X		

Tabelle 4: Parkzeitbegrenzung

Zusätzlich zu den Parkzeitbegrenzungen sind kostenpflichtige Parkplätze vorzufinden. Zum einen liegen diese in der Altstadt, zum anderen sind diese bei dem Realkauf auf dem Maiplatz vorzufinden. Die Parkgebührenordnung der öffentlichen Parkzellen sind der anschließenden Tabelle 5 zu entnehmen.

Parkgebührenordnung	0,05€ = 6 Min	0,05€ = 6 Min	0,05€ = 6 Min	0,10€ = 15 Min 0,25€ = 30 Min
max. Parkzeit	60 Minuten	60 Minuten	60 Minuten	30 Minuten
Parkzeitbegrenzung	Mo – Fr. 09:00 – 18:00 Sa. 09:00 – 14:00	Mo – Fr. 09:00 – 18:00 Sa. 09:00 – 14:00	Mo – Fr. 09:00 – 18:00 Sa. 09:00 – 14:00	Mo – Fr. 08:30 – 18:00 Sa. 08:30 – 13:00

Tabelle 5: Parkgebührenordnung der Stadt Plettenberg

Die Parkgebührenordnung des Commerzbank-Parkplatzes, des einzigen kostenpflichtigen privaten Parkplatzes, setzt sich aus einer 30 Minuten Taktung zusammen, in der die ersten 30 Minuten kostenlos sind und jede weitere halbe Stunde 1€ kostet. Der Tageshöchstsatz beläuft sich auf 5€.

4.1.2 Behinderten-Parkplätze und weitere Sonderparkplätze

Behindertenparkplätze stehen im gesamten Innenstadtbereich in unterschiedlicher Anzahl auf den Parkplätzen zur Verfügung. Diese Parkplätze sind so positioniert, dass ein möglichst kurzer Weg zum angestrebten Ziel gegeben ist.

Des Weiteren gibt es ausschließlich im Realkaufhaus Krafradparkplätze. Sie befinden sich am Rand einiger Parkstreifen. Die Anzahl vorhandener Krafradparkplätze konnte durch stark beschädigte Markierungen nicht ermittelt werden.

| 4.2 Parkplatzbelegung

| 4.2.1 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage und der tatsächlichen Auslastung der Stellplätze, wurden Erhebungen des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsraum durchgeführt. Die Zählzeiten für die Erhebung wurden nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) bestimmt.⁶ Die EAR 05 sieht eine Erhebung an einem Normalwerktag, in den Morgen-, Mittag- und Abendstunden vor, um die Spitzenstunde/Spitzenauslastung zu ermitteln. Darüber hinaus wurde im Auftrag der Stadt Plettenberg die Parksituation an einem Markttag, welcher Dienstag und Freitag in der Zeit von 7:00 - 14:00 Uhr auf dem Rathausplatz stattfindet, erhoben.

Die Verkehrserhebung des ruhenden Verkehrs wurde am Donnerstag, den 15.01.2015, bei wechselhaften 8°C und am Freitag, den 16.01.2015, bei heiteren 6°C durchgeführt. Die genauen Zählzeiten sind in der Tabelle 6 im Anschluss zusammengefasst.

Bei der Erhebung des ruhenden Verkehrs wurden nicht nur reguläre Parker, sondern auch wilde und illegal parkende Fahrzeuge erhoben. Als wildparkende Kraftfahrzeuge werden Fahrzeuge gezählt, welche zwei oder mehr Stellflächen in Anspruch nehmen oder außerhalb von Markierungen abgestellt wurden. Ein falsch parkendes Auto ist widerrechtlich abgestellt und befindet sich z.B. im Halteverbot vor Fußgängerüberwegen, Feuerwehreinfahrten oder im direkten Kreuzungsbereich.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs,“ 2005.

Donnerstag 15.01.2015		
Nr.	Von	Bis
[-]	[hh:mm]	[hh:mm]
1	06:30	07:30
2	07:30	08:30
3	08:30	09:30
4	12:00	13:00
5	13:00	14:00
6	16:00	17:00
7	17:00	18:00
8	18:00	19:00

Freitag 16.01.2015		
9	07:00	08:00
10	08:00	09:00
11	09:00	10:00
12	12:00	13:00
13	13:00	14:00

Tabelle 6: Zählzeiten

4.2.2 Parkzonen

Zur Ermittlung der Parkplatzauslastung und zur Berechnung des Bedarfs wurde der Untersuchungsraum in 14 Parkzonen unterteilt. Die Parkzonen wurden so gewählt, dass zusammenhängende Bereiche bezüglich ihrer Nutzungsart und Position entstehen. In den Parkzonen wird nicht zwischen öffentlich und privat unterschieden, sondern alle öffentlich zugänglichen Stellplätze berücksichtigt. Die Tabelle 7 dient zur Übersicht, aus welchen Parkzellen eine Zone zusammengesetzt ist.

Parkzone	Name	Parkzellen
1	Bahnhofstraße	Bahnhofstraße Jahnstraße Waskebieke
2	Sparkasse	oberer Teil Am Wall Sparkassenparkplatz
3	Altstadt	Alter Markt Am Obertor Am Untertor Graf-Dietrich-Straße Graf-Engelbert-Straße Im Kobbenrod Kirchstraße Neue Straße Oberstadtgraben Schlossergasse Umlauf Unterstadtgraben Wilhelmstraße Zimmerstraße
4	Offenbornstraße	Offenbornstraße Schwarzenbergstraße
5	Baubetriebshof	Baubetriebshof Unterer Teil Am Wall
6	Maiplatz	Maiplatz oberer Teil Kaiserstraße Realkauf
7	Rathaus	Grünstraße Im Wieden Eschenohler Straße Steinbrinkstraße

8	Lindengraben	Lindengraben
9	Viktoriastraße	Viktoriastraße Unterer Teil Kaiserstraße Schlieffenstraße An der Lohmühle
10	Königstraße	Königstraße
11	Brachtstraße	Brachtstraße
12	Lehmkuhlerstraße	Lehmkuhler Straße Lehmkuhler Platz Böhler Weg
13	Parkplatz	Jüdischer Friedhof
14	Ärztehaus/ Toom	Grafweg Parkplatz Ärztehaus Parkplatz Toom

Tabelle 7: Einteilung Parkzonen

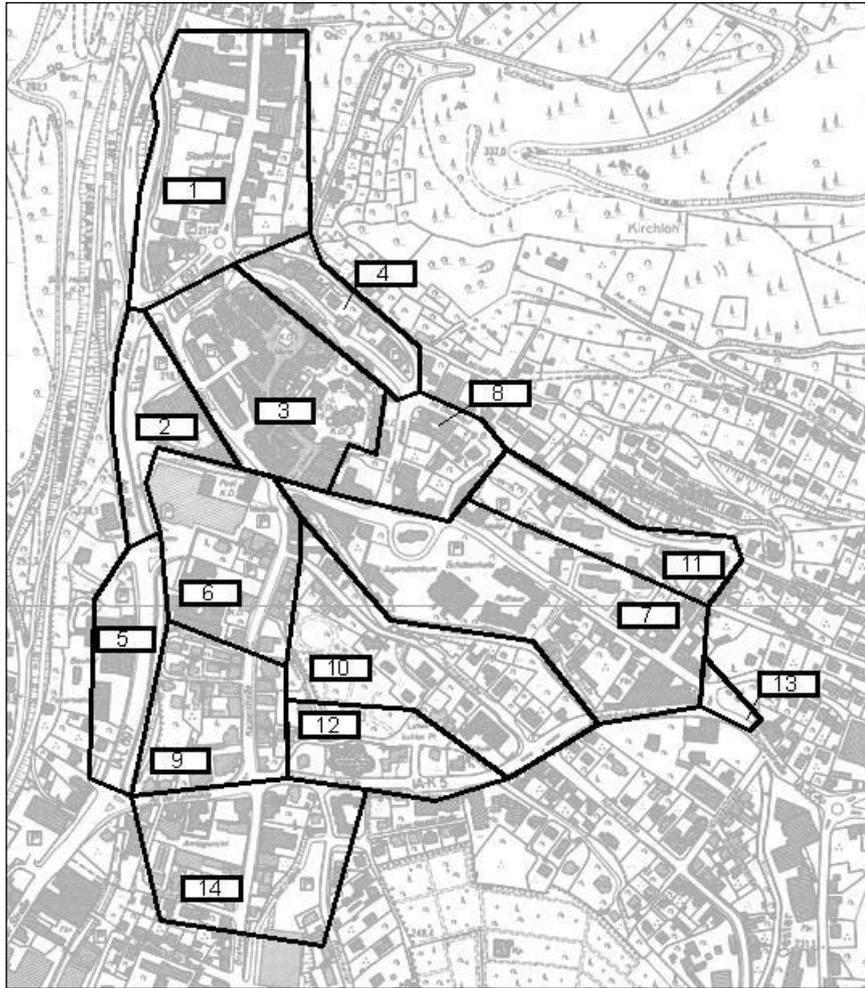


Abbildung 7: Übersichtskarte Parkzonen

| 4.2.3 Analyse der Erhebung

| 4.2.3.1 Normalwerktag

Ziel der Erhebung war es, Erkenntnisse zur Parkplatznachfrage der Anwohner, der Beschäftigten und der Kunden zu erhalten.

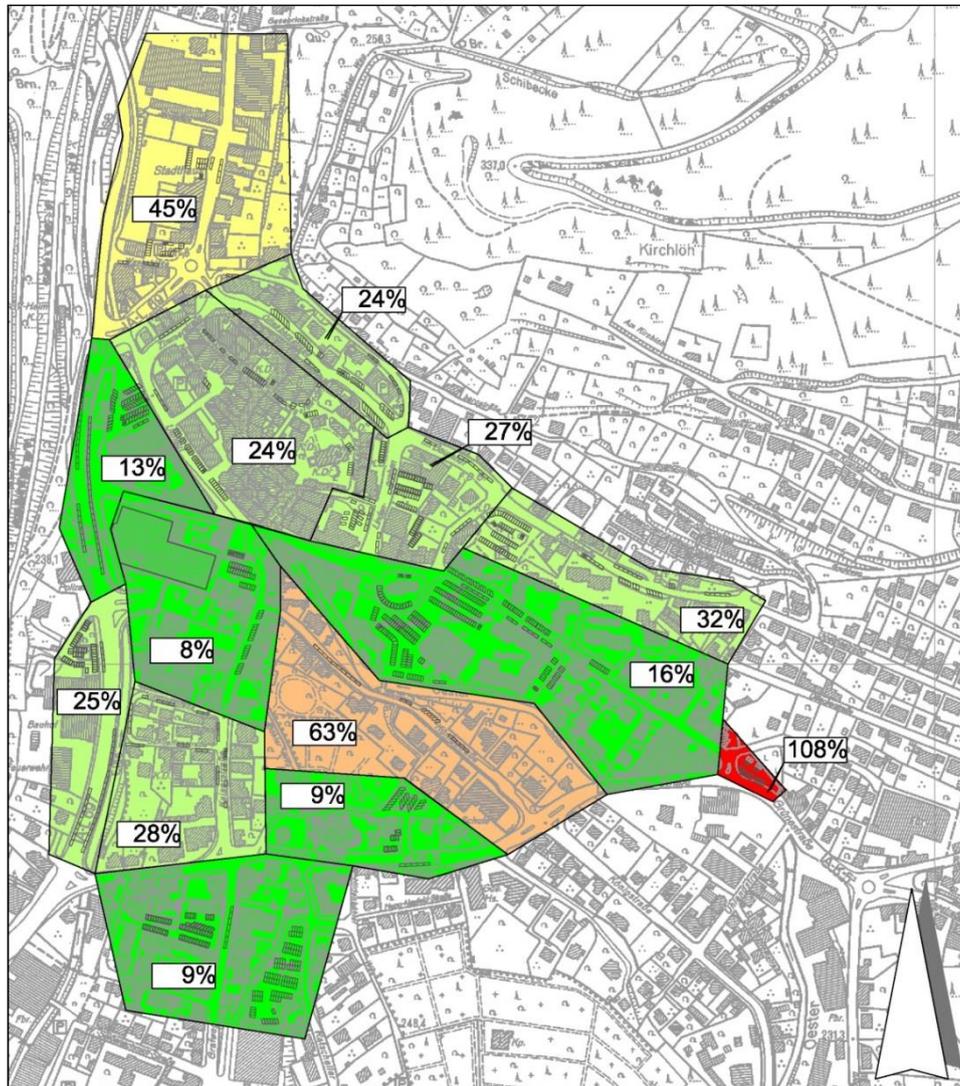
Aus der Auswertung der Parkraumerhebung wurden folgende Erkenntnisse abgeleitet:

Anwohnerparken

Anwohnerparken erfolgt in der Regel überwiegend außerhalb der Geschäfts- und Betriebszeiten, so dass die tatsächliche Nachfrage nach Anwohnerparkflächen in der Regel in der Zeit vor Beginn der Arbeitszeit erhoben werden kann. Dazu dient in Plettenberg die Darstellung der erhobenen Parkplatznachfrage in den Zeiten von 06:30 – 07:30 Uhr.

Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Erhebung, bezogen auf die einzelnen Stellplätze und dessen Auslastungsgrad, ist für jeden Erhebungszeitraum in der Anlage enthalten. Im Folgenden wird nur Bezug auf die aggregierten Parkbereiche genommen.

Es ist zu sehen, dass in der Königstraße, in der Neue Straße und in der Waskebieke die Parkplätze bereits vermehrt genutzt werden. Ob diese Stellflächen durch Anwohner oder durch Arbeitende in der Frühschicht besetzt werden, ist nicht ersichtlich. Da jedoch im Altstadtbereich davon auszugehen ist, dass zu wenige Parkplätze für Anwohner auf eigenen Flächen zur Verfügung stehen, welches dem Zeitpunkt der Errichtung der Häuser geschuldet ist, kann Anwohnerparken auf den öffentlichen Parkplätzen innerhalb der Altstadt angenommen werden.



Parkzonenauslastung

0-19	unausgelastete Parkzone
20-39	gering ausgelastete Parkzone
40-59	mäßige Auslastung der Parkzone
60-79	mittlere Auslastung der Parkzone
80-99	hohe Auslastung der Parkzone
100≤	Überbelegung der Parkzone

Abbildung 8: Anwohnerparken (06:30 - 7:30 Uhr)

Berufs- und Alltagsverkehr

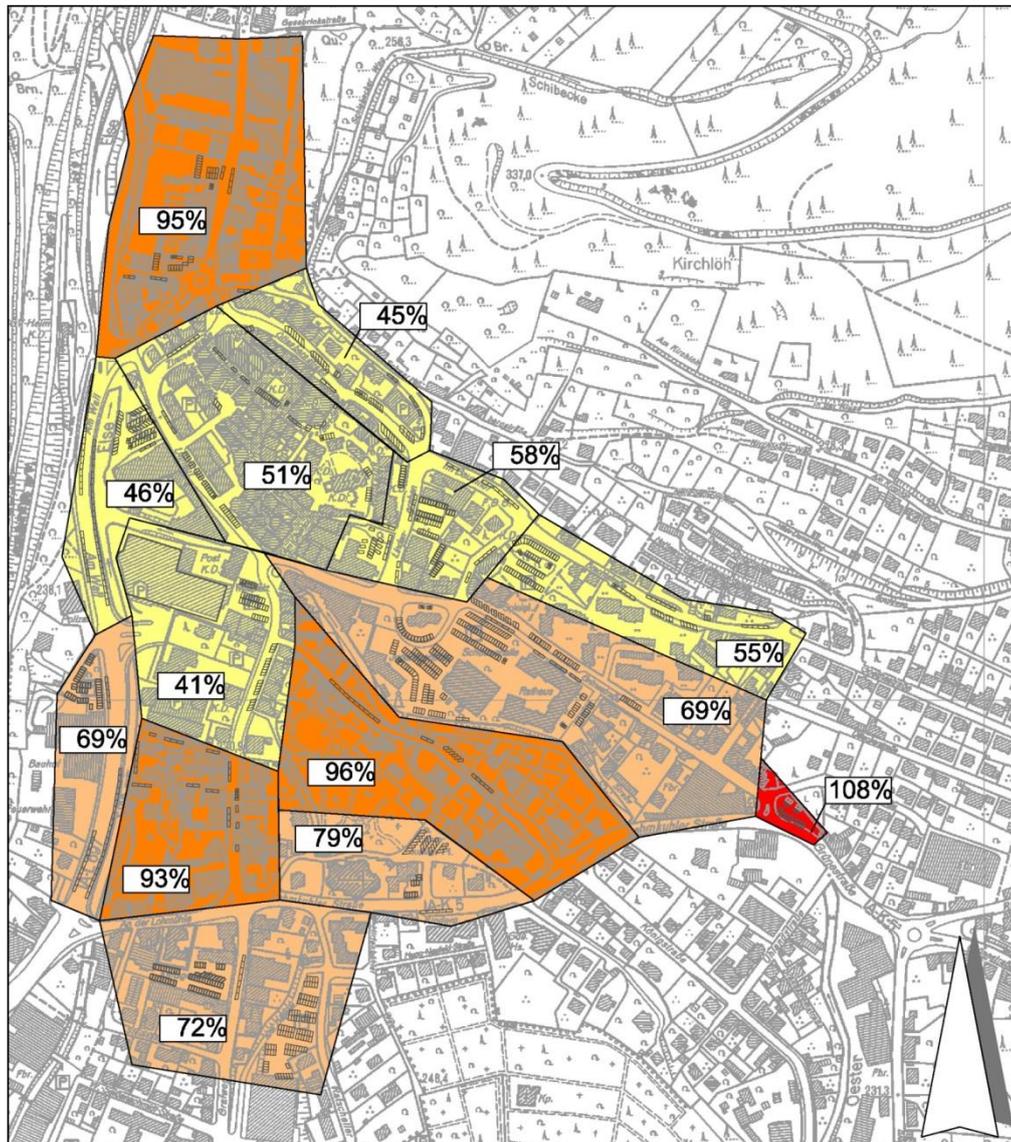


Abbildung 9: Berufs- und Alltagsverkehr (8:30 – 9:30 Uhr)

Die Verteilung des Berufsverkehrs ist der Abbildung 9 in der Zeit von 8:30 – 9:30 Uhr zu entnehmen. Auf diesem ist zu erkennen, dass die Beschäftigten auf die unbewirtschafteten Parkplätze zurückgreifen. Dies belegt die Auslastung des Parkplatzes ‚Im Wieden‘.

In der Zeit von 13:00 – 14:00 Uhr, welche auf der Abbildung 10 dargestellt ist, ist eine leichte Entlastung der Parksituation im Vergleich zu der Stunde davor erkennbar (Plan 4.3 12:00 – 13:00 Uhr). Dieses lässt auf den Feierabend der Halbtagskräfte im Untersuchungsraum schließen.

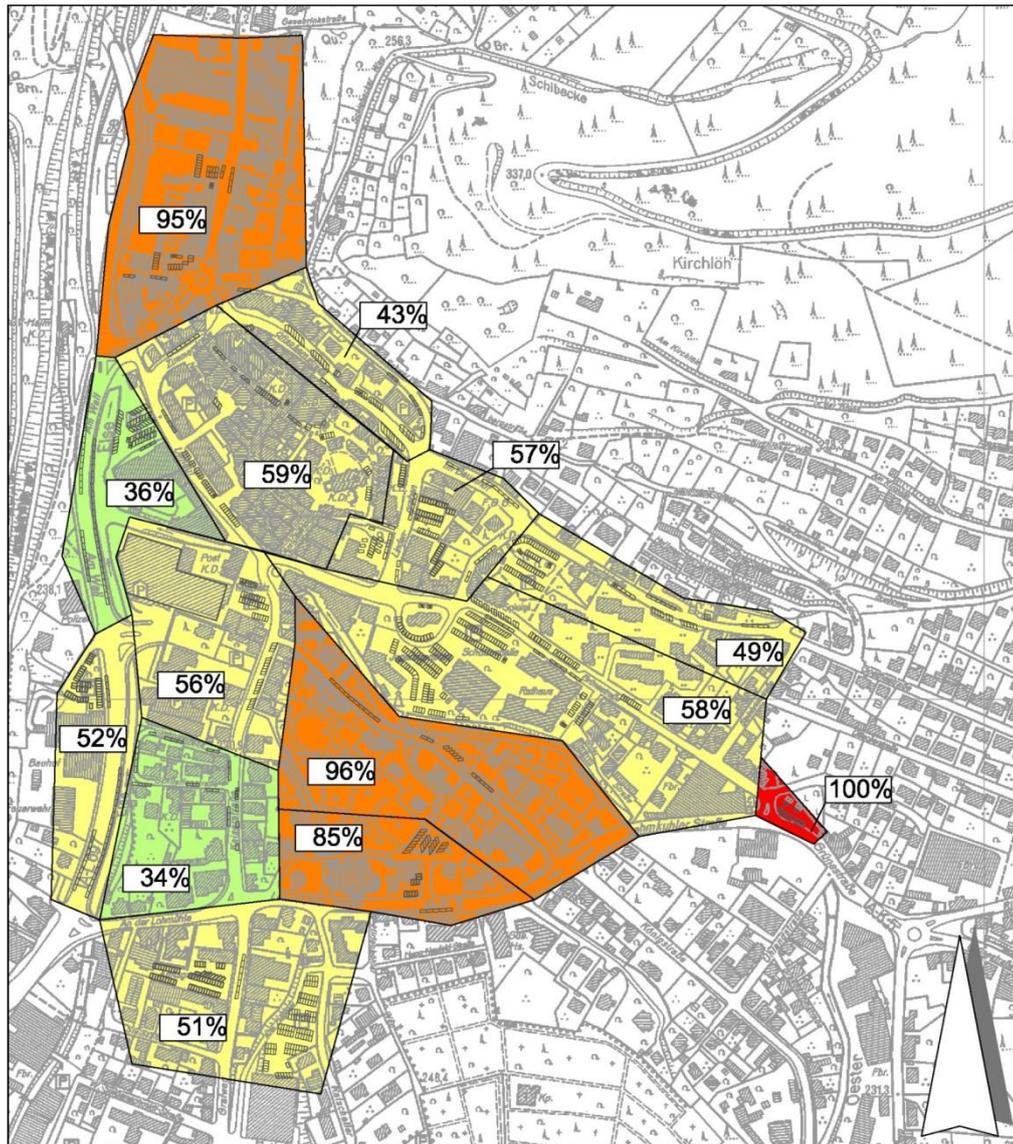


Abbildung 10: Entlastung durch Halbtagskräfte (13:00 Uhr bis 14:00 Uhr)

Die höchste Belastung im analysierten Gebiet ist von 16:00 – 17:00 Uhr festzustellen (Plan 6.3). Zu dieser Beanspruchung führt die Überlagerung von Kunden und Beschäftigten.

Freizeitverkehr

Zum Abend hin zeigen die Abbildungen 11 und 12 den Anstieg an Kundenverkehr in der Altstadt und der angrenzenden Parkzonen.

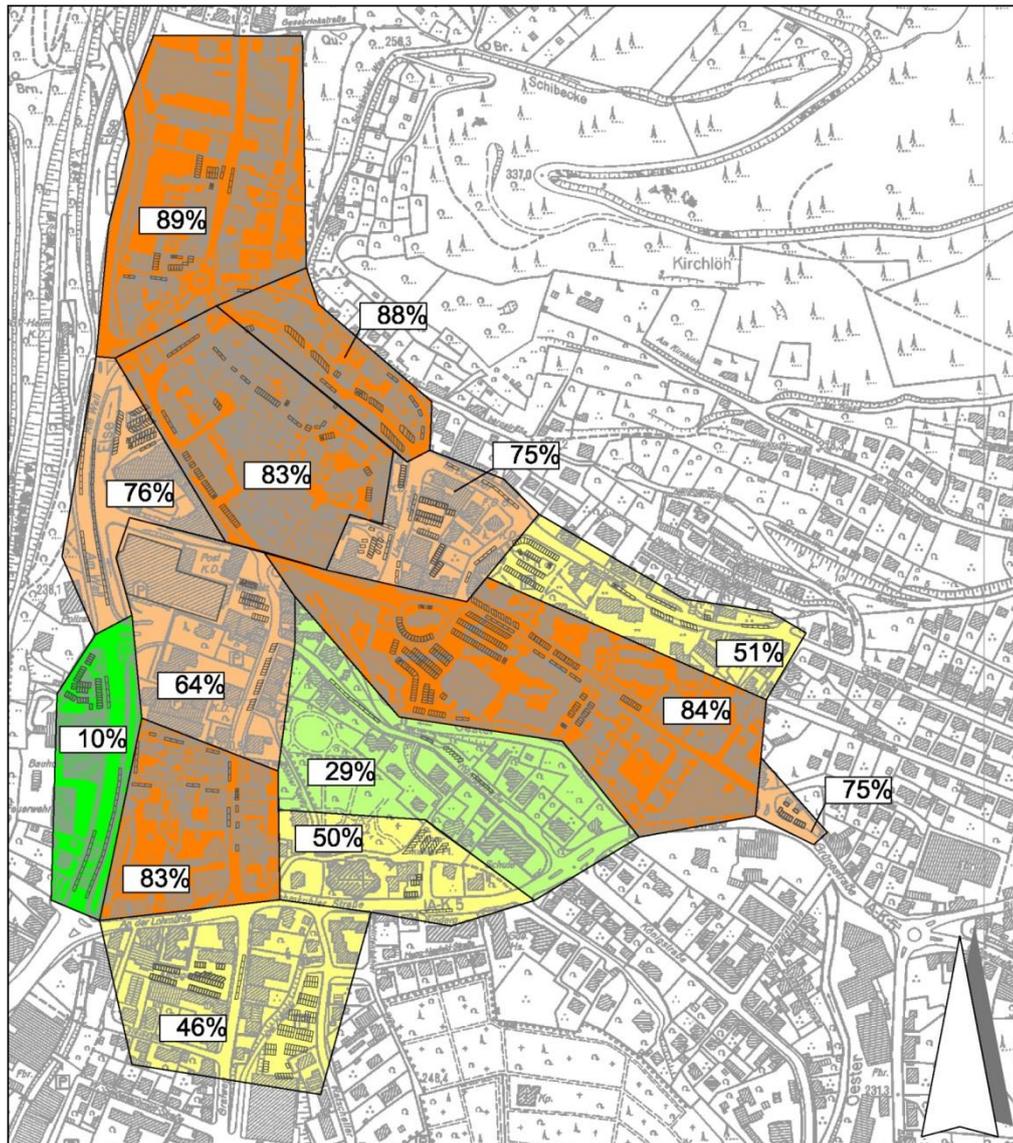


Abbildung 11: Freizeitverkehr (17:00 - 18:00 Uhr)

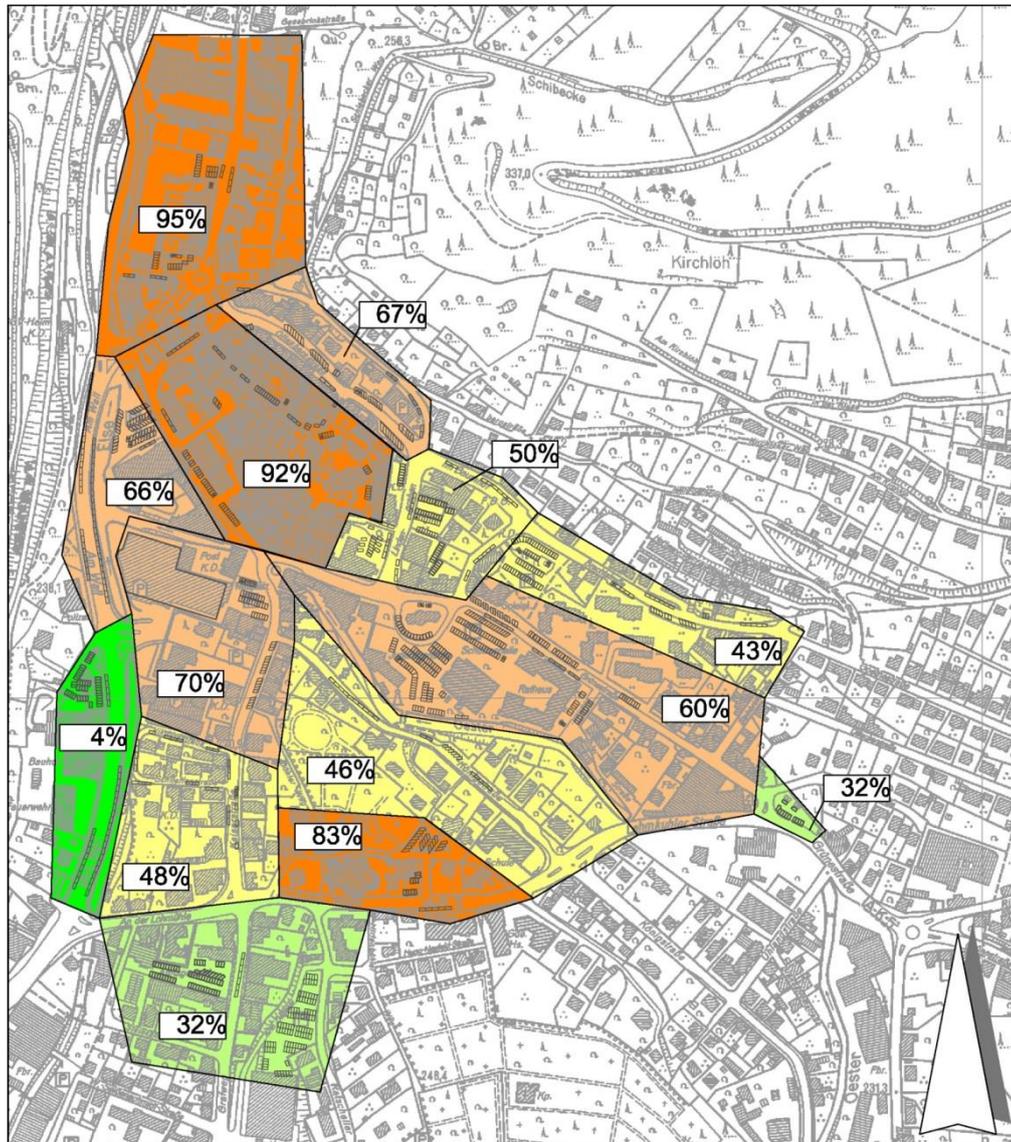


Abbildung 12: Freizeitverkehr (18:00 - 19:00 Uhr)

4.2.3.2 Markttag

Der Markttag wurde zusätzlich für die Erhebung der Parkplatznachfrage gewählt, da er zum einen ein ständig wiederkehrendes Ereignis darstellt und zum anderen durch den Markt ein Anteil an Parkplätzen von Plettenberg belegt wird und damit temporär als Stellplatzfläche entfällt.

Die Erhebung während der Marktzeit am Freitag lässt eine Steigerung der Auslastung der Parkzonen im unmittelbaren Bereich des Marktes erkennen. Die Auslastung der Parkzonen ist in den Plänen 9.3, 10.3, 11.3, 12.3 (Abbildung 13) und 13.3 festgehalten. Insbesondere zur Mittagszeit erreichen die Parkzonen ihre Kapazitätsgrenzen.

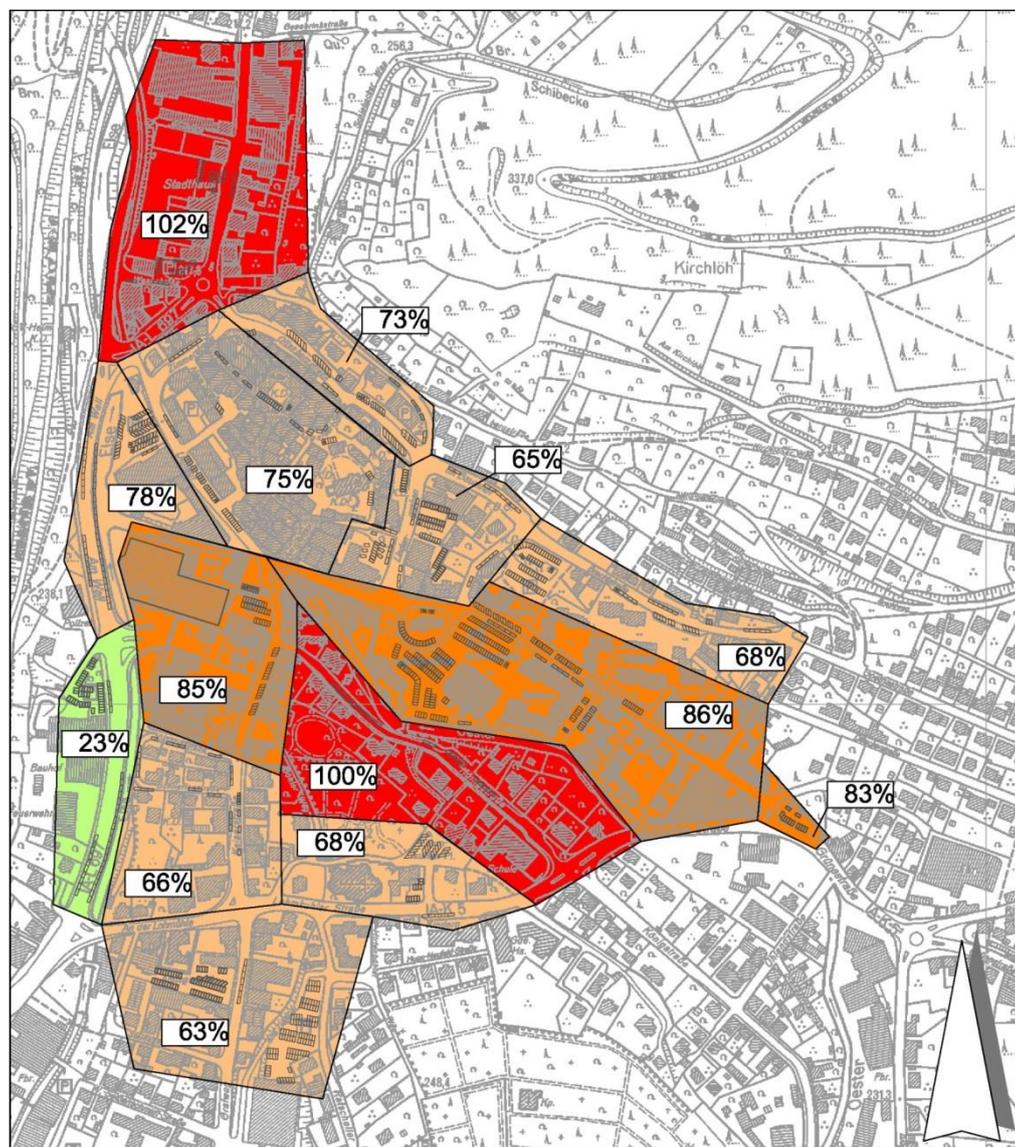


Abbildung 13: Markttag (12:00 – 13:00 Uhr)

4.3 Bewertung

Während des Vormittages des repräsentativen Normalwerktages ist die Parksituation im Untersuchungsraum entspannt. Am frühen Nachmittag, wenn sich Kunden- und Beschäftigtenverkehr überlagern, steigt die Auslastung merklich. Während der Berufsverkehr dem reinen Kundenverkehr weicht, ist davon auszugehen, dass im unmittelbaren Umkreis der Altstadt die Anwohner nur bedingt einen Stellplatz in der Nähe ihres Hauses finden. Die bewirtschafteten Parkflächen werden durch den Einkaufsverkehr belegt, wie Auslastungen über 75% zeigen. Der einsetzende Freizeitverkehr bzw. Einkaufsverkehr ist damit als Konkurrenz zu den heimkehrenden Anwohnern zu sehen, da beide Verkehrsarten möglichst nahe der Altstadt parken möchten. Der dadurch entstehende Suchverkehr - mehrmaliges Durchfahren eines Gebietes - ist die Folge eines temporären Parkplatzdefizits im Umkreis von Einkaufspassagen, Einzelhandel und Gastronomie.

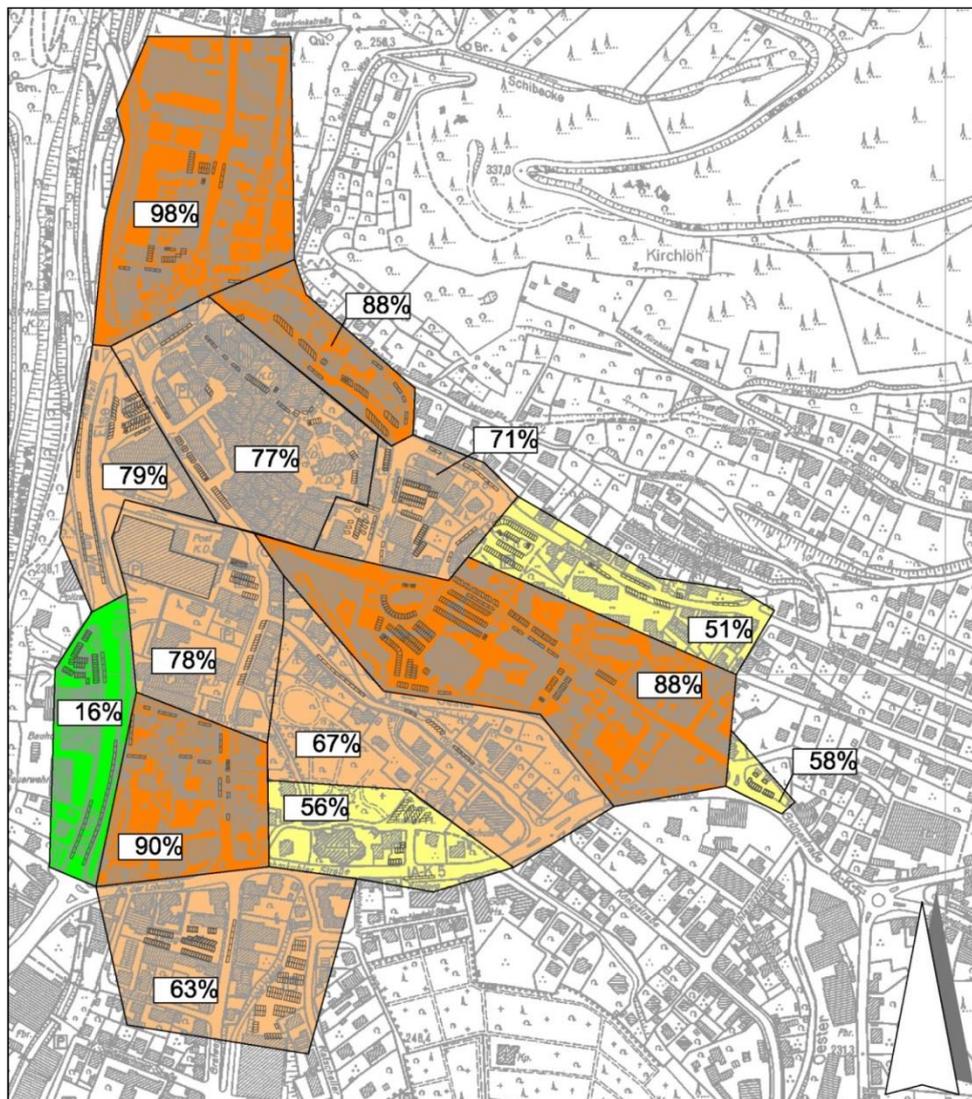


Abbildung 14: Spitzenstunde- Überlagerung von Berufs- und Kundenverkehr (16:00 – 17:00 Uhr)

5. Bedarfsermittlung

Die Bedarfsermittlung dient als Hilfsmittel zur Berechnung des tatsächlichen Parkraumbedarfes aufgrund der im Untersuchungsraum vorhandenen Nutzungen. Anhand der Nutzungsdarstellungen des Flächennutzungsplanes, Informationen aus dem Bebauungsplan, den Daten des Einzelhandelsgutachtens und aus den Einwohnerdaten wurde der Bedarf an Stellplätzen ermittelt. Für diese Berechnung wurde das Programm Ver_Bau verwendet. Dieses Programmsystem wurde von Dr. Bosserhoff entwickelt, um eine Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung zu ermitteln. Zur Berechnung wurde der Untersuchungsraum in die Parkzonen aus der Verkehrserhebung gegliedert, um Gebiete mit ähnlicher Nutzung abzugrenzen.

Es ist zu beachten, dass eine Bedarfsermittlung nicht dazu dient, den ‚Ist-Zustand‘ eines Gebietes festzustellen, sondern einen realistischen Bedarf ermittelt. Dies ist vor allem deshalb wichtig, da in der Realität bei hoher Nachfrage auch außerhalb des Gebietes mit dem tatsächlichen Ziel der Nutzung geparkt wird oder auch wenn zum Beispiel verkehrsgünstig gelegener Parkraum außerhalb des Gebietes vorhanden ist. Da keine exakten Daten über Kunden- und Beschäftigtenverkehr vorliegen, werden branchenspezifische Kenngrößen und Spannbreiten gewählt, um die Nachfragegedichte zu ermitteln. Der Berechnungsablauf in dem Programm, wird in folgender Abbildung grafisch dargestellt und im anschließenden Text weiter erläutert.

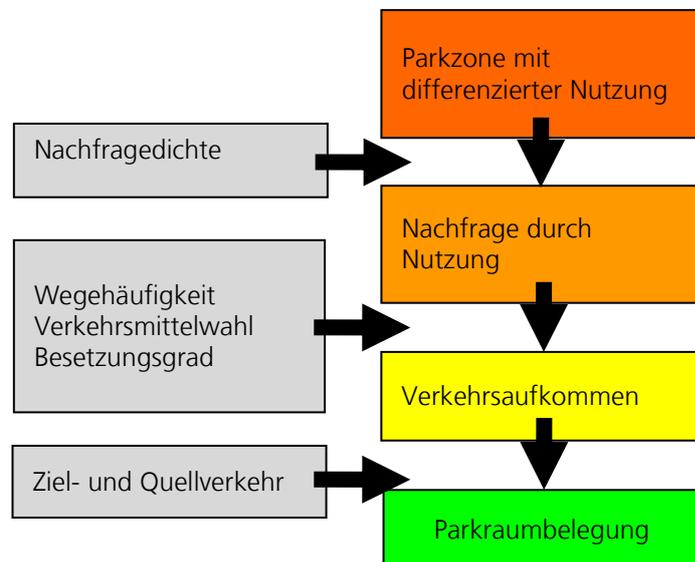


Abbildung 15: Wie funktioniert „Bosserhoff“

In jeder Zone wird die Ganglinie –graphische Darstellung von Messwerten- für Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungsgewerbe und Wohnnutzung einzeln berechnet und überlagert, um einen realistischen Tagesgang des ruhenden Verkehrs zu erzeugen. Bei der Eingabe der Daten werden zudem die erhöhte Nutzung der Kraftfahrzeuge innerhalb von Plettenberg und die daraus resultierende Verwendung des Öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt. Bei allen anderen Schlüsselgrößen innerhalb von Ver_Bau wird stets der Mittelwert als maßgebender Wert gewählt, um

ein nachvollziehbares Ergebnis zu erzielen. Mit diesen Daten wird für die jeweilige Branche eine Ganglinie berechnet, welche den entstehenden Quell- und Zielverkehr der Parkzone in eine Parkraumbelegung umrechnet. Die gewählten Ganglinien und die daraus resultierende Parkraumbelegung stellen die durchschnittliche Verteilung an Verkehr dar. Frühschicht und verlängerte Öffnungszeiten im Einzelhandel sind nicht als Ganglinie enthalten bzw. vorhanden. Es wurden vorhandene Ganglinien verwendet, um die Plausibilität aufrecht zu erhalten. Wichtig ist jedoch, dass das Hauptintervall mit der Realität stimmig ist, um so die größte Auslastung und den höchsten Bedarf zu ermitteln.

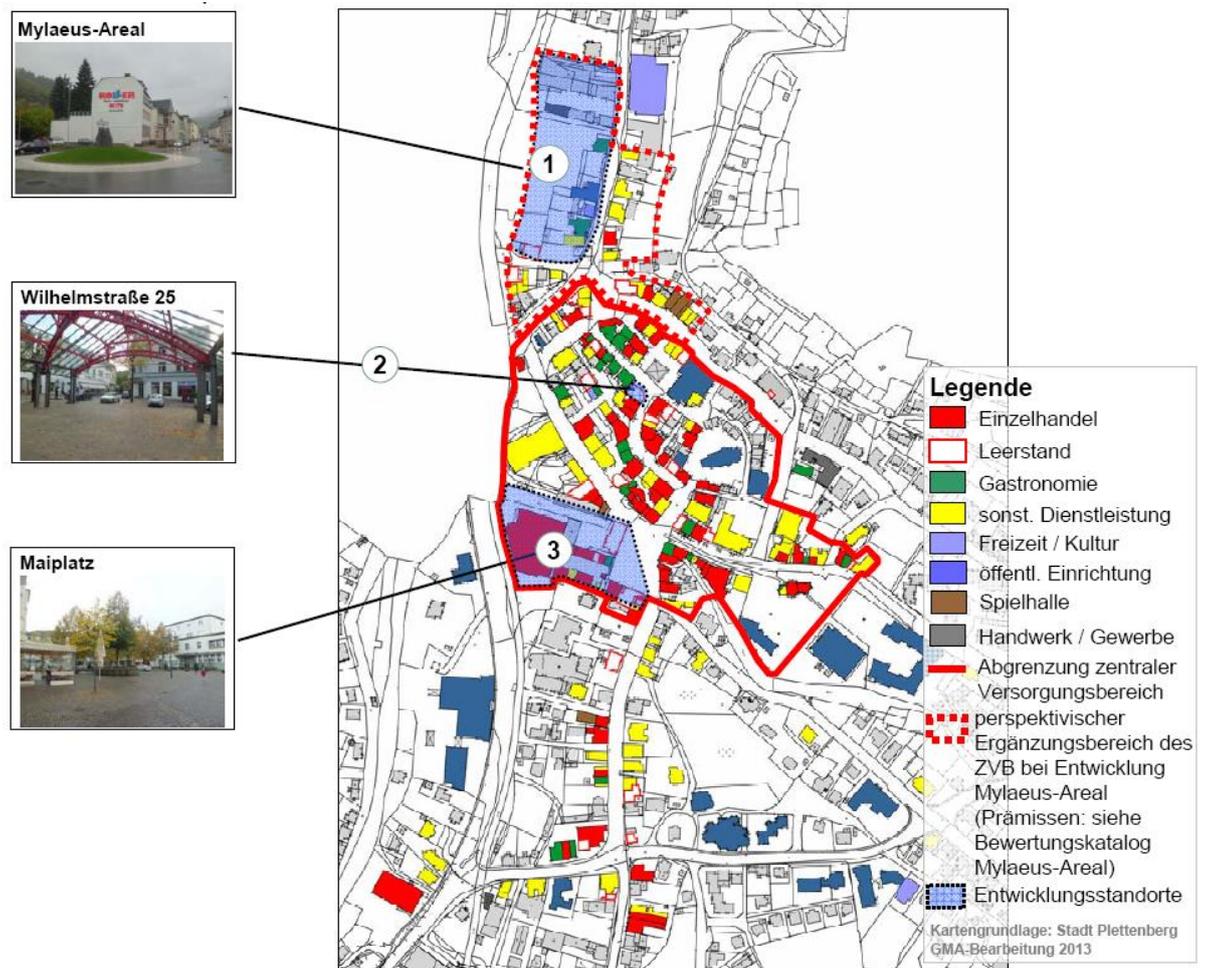


Abbildung 16: Gewerbekarte Plettenberg⁷

In den Berechnungstabellen, welche sich im Anhang befinden, wurde der Bedarf jeder Parkzone einzeln berechnet.

⁷ Einzelhandelskonzept Plettenberg September 2013, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln

Bei der Ermittlung der Parkraumnachfrage wurde der Bedarf an Parkplätzen für Anwohner getrennt von dem Parkplatzbedarf der Beschäftigten und Kunden ermittelt. Diese Variante der Berechnung wurde gewählt, da für jede Straße Informationen zur tatsächlichen Anzahl der Einwohner und aus den Daten des Einzelhandelsgutachtens Informationen zu den Verkaufsflächen des Einzelhandels und die Lage von Dienstleistungsgewerbe und Gastronomie vorlagen. Insgesamt konnte so eine deutlich genauere Abschätzung des Parkplatzbedarfs vorgenommen werden, als auf Grundlage von Flächenangaben und Informationen zur Gebietsnutzung. Es wurde auch berücksichtigt, dass von den Anwohnern zunächst die eigenen nicht öffentlichen Stellplätze belegt werden, so dass ein Parkplatzdefizit von den öffentlichen Parkplätzen aufgefangen werden kann, welche in erster Linie von Kunden und Besuchern genutzt werden. Zusätzlich ist in der Kommentarzeile der Berechnungstabellen die Quelle der prozentualen Verteilung der Ganglinie angegeben.

Die Parkzone 13 -jüdischer Friedhof- ist durch seine Funktion als für sich stehender Parkplatz nicht mit Ver_Bau rechenbar. Aus diesem Grund wird dieser Bereich für die Bedarfsermittlung vernachlässigt und nicht zu den anliegenden Bereichen als zusätzliche Stellplätze hinzugezählt, um eine Verfälschung der Ergebnisse zu vermeiden.

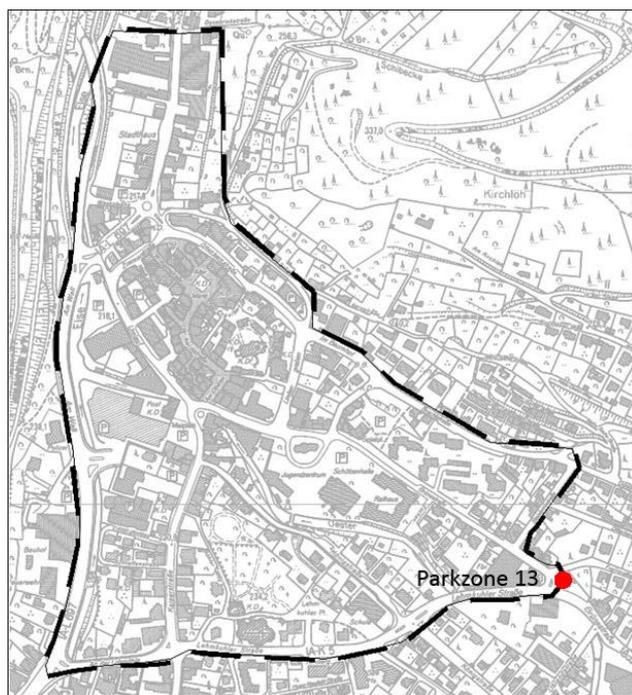


Abbildung 17: Parkzone 13

5.1 Vergleich Bedarf und Erhebung

Durch den Vergleich des rechnerischen Bedarfs und die Auswertung der Erhebung wurde deutlich, inwiefern sich der errechnete Bedarf in der Realität verteilt. So zeigen die Pläne mit dem Unterpunkt 4 den Vergleich zwischen berechnetem Bedarf nach Bosserhoff und den erhobenen Zahlen. Die Darstellung aller erhobenen Zeiträume, ist dem Anhang zu entnehmen.

Anwohner

Die Abbildung 18 zeigt die Erhebung (linke Darstellung) von 6:30 – 7:30 Uhr am Donnerstag und den errechneten Bedarf (rechte Darstellung) zur selben Zeit. Wie auf S. 30 beschrieben, werden Frühschicht und verlängerte Öffnungszeiten nicht in den Ganglinien erfasst. Der ermittelte Bedarf nach Bosserhoff stellt somit nur Anwohnerparken im öffentlichen Raum dar.



Abbildung 18: Vergleich Anwohnerparken (06:30 – 07:30 Uhr)

Die Diskrepanz zwischen Erhebung und rechnerischem Bedarf lässt auf Beschäftigte in der Frühschicht schließen. Laut der Berechnung in Ver_Bau sind diese Bereiche nur gering durch Anwohner belastet.

Berufs- und Alltagsverkehr

In der Abbildung 19 wird der Beschäftigtenanteil verglichen. Es wird deutlich, dass die Altstadt die Parkzone mit dem rechnerisch höchsten Bedarf an Stellplätzen ist. Durch die Verteilung an Verkehr in der Erhebung wird dies nicht ersichtlich.

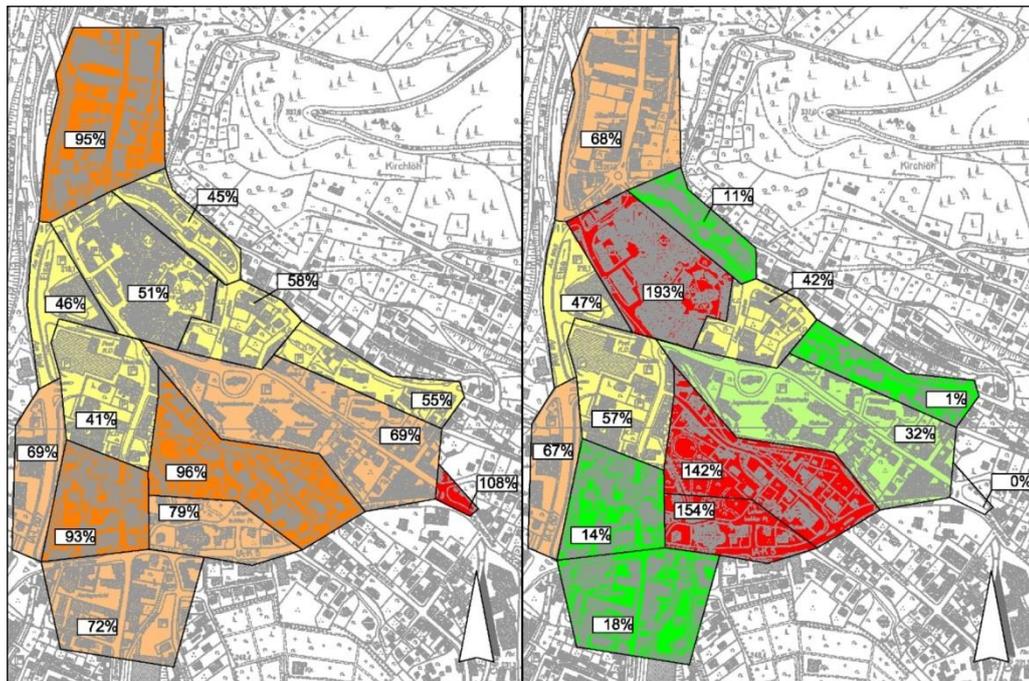


Abbildung 19: Vergleich Berufs- und Alltagsverkehr (08:30 – 09:30 Uhr)

Die in Ver_Bau berechnete Tagesganglinie zeigt, dass die Spitzenstunde, wie auch bei der Erhebung, von 16:00 – 17:00 Uhr eintritt. Zudem wird deutlich, dass die Parkzone Altstadt zu dieser Zeit mehr als das Dreifache an Stellplätzen benötigt. Die Schlussfolgerung ist eine erhöhte Belastung der angrenzenden Zonen, wie es auch die Erhebung aufzeigt. Der Verkehr der Altstadt weicht auf die Parkzone Offenbornstraße, Brachtstraße, Waskebieke und Rathaus aus. Der Verkehr aus der Königstraße und Lehmkuhlerstraße verteilt sich auf die Parkplätze jüdischer Friedhof, Ärztehaus/ Toom Getränkemarkt und auf die Parkzone Viktoriastraße, welche die Kaiserstraße mit einbezieht.

5.2 Bewertung

Der Vergleich zwischen berechnetem Bedarf und Erhebung bestätigt die Erkenntnis, dass während des Vormittags kein Parkplatzdefizit bemerkbar ist. Ab dem Zeitpunkt, zu welchem Berufsverkehr und Kundenverkehr sich überlagern, ist insbesondere im Altstadtbereich ein Parkplatzengpass festzustellen, welcher zu Lasten der dortigen Anwohner geht.

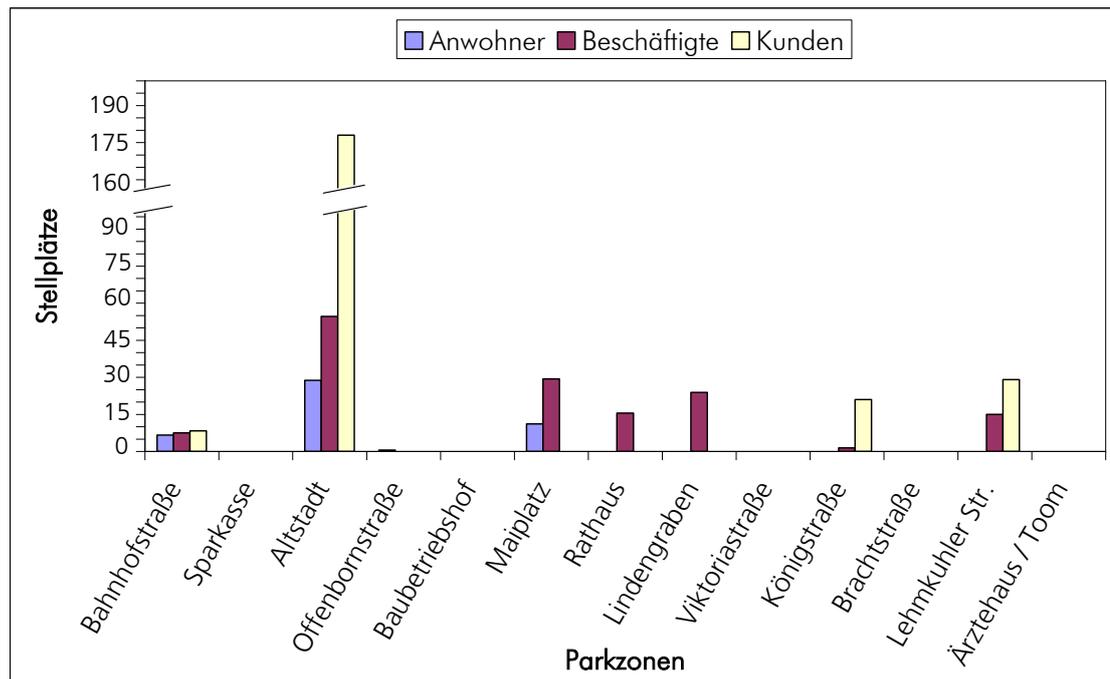


Abbildung 20: Ermittlung des Parkplatzdefizites nach Bosserhoff

6. Prognose

Da die Flächennutzung im Untersuchungsraum bezüglich Wohnnutzung weitgehend ausgereizt ist und Neubauten wie Wohnkomplexe in der Kaiserstraße (bedingt durch bauordnerische Vorgaben) den eigenen Stellplatzbedarf decken, wird von einer konstant bleibenden Nutzung der Parkflächen von Einwohnern und Beschäftigten ausgegangen. Im folgenden Abschnitt werden zwei Prognosen erstellt. Die erste nennt sich Prognosenullfall 2030 und beschreibt Plettenberg in 15 Jahren ohne Veränderungen in der Nutzung oder baulicher Art. Der Prognoseplanfall 1 2030 hingegen zeigt die Stadt mit allen angestrebten Maßnahmen und Veränderungen baulicher Art auf. Zusätzlich wird der Wandel in der Nutzung öffentlicher Flächen einbezogen.

6.1 Prognosenullfall 2030

Durch den gleich bleibenden Pkw-Besetzungsgrad, sowie Einwohner- und Beschäftigtendichte wird sich die Nachfrage an Anwohner- und Angestelltenparkplätze bis zum Jahr 2030 vsl. nicht ändern. Da hinzukommend keine Änderungen im Untersuchungsraum vorliegen, kann die Bewertung aus Abschnitt 4 herangezogen werden. Im Prognosenullfall wird sich die Situation nicht verändern.

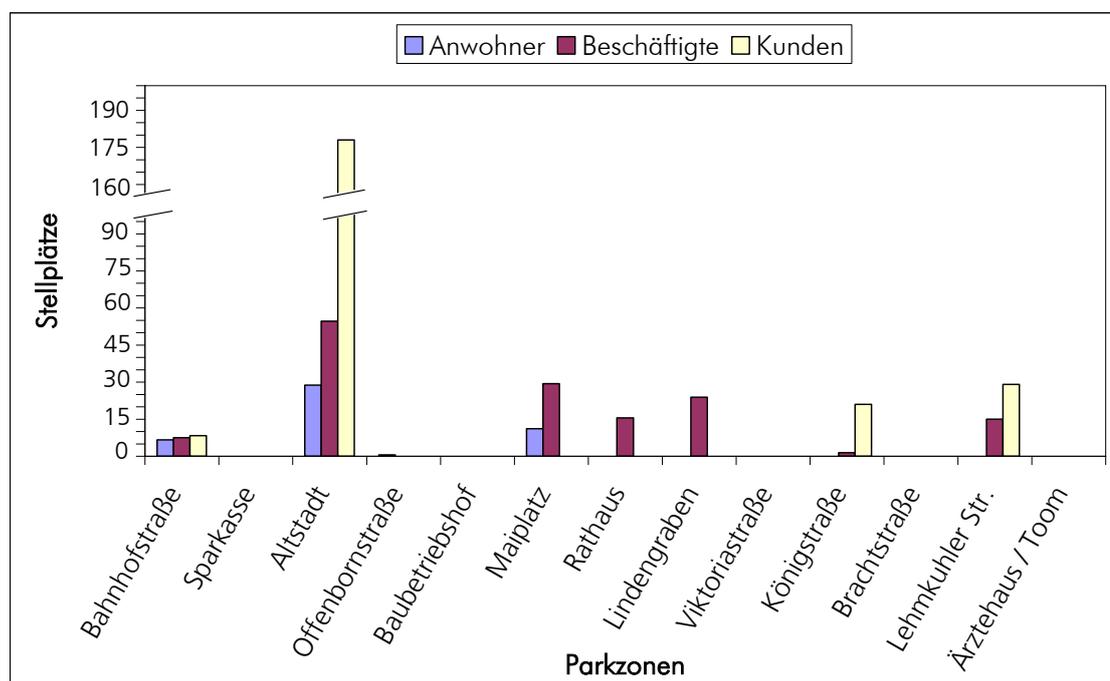


Abbildung 21: Prognosenullfall 2030 - Parkplatzdefizites nach Bosserhoff

6.2 Prognoseplanfall 1 2030

Der Prognosefall 1 2030, stellt die Stadt mit allen angestrebten privaten und öffentlichen Veränderungen dar. Bei der Prognose wurde somit immer von den höchsten Stellplatzaufhebungen durch Maßnahmen ausgegangen. Hierbei muss zwischen öffentlichem und privatem Baulastträger unterschieden werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen in öffentlicher Hand beinhaltet die Umgestaltung des Alten Marktes / Wilhelmstraße, des Maiplatzes und die Verbreiterung des innen liegenden Fußgängerweges des Altstadttringes. Im Zuge dieser Handlungen entfallen aus öffentlicher Hand in der Wilhelmstraße / Alter Markt 19 Stellplätze.

Bei den verschiedenen Varianten zur Umgestaltung des Maiplatzes entfallen maximal 21 Stellplätze. Die Verbreiterung des innen liegenden Fußgängerweges des Altstadttringes würde im Extremfall 15 Stellplätze beanspruchen⁸. Somit liegen maximal 55 Stellplätze von 1350 zur Umgestaltung in öffentlicher Hand und sind mit einem blauen Punkt in der nachfolgenden Abbildung 19 vermerkt.

Ein Bauantrag, der Anfang Dezember 2014 eingereicht wurde, sieht zudem die Sanierung und den Ausbau des Realkaufs auf 6.800 m² und eine Erweiterung von 15 Stellplätzen vor.⁹ Insgesamt sind nach derzeitiger Planung gemäß Stellplatznachweis 261 Stellplätze erforderlich. Vorgesehen sind die Anlage von 300 Stellplätzen, von denen 82 Stellplätze öffentlich gewidmet sind. Das Mylaeus-Center, welches auf dem Grundstück hinter dem Stadthaus geplant ist¹⁰, beinhaltet einen Parkplatz mit ca. 178 Stellplätzen. Die Zufahrten zum Mylaeus-Center sind im Bereich der zurzeit öffentlichen Parkplätze Waskebieke und Stadtarchiv geplant. Es würden daher durch private Baumaßnahmen derzeit 44 öffentliche durch 178 private öffentlich zugängliche ersetzt.

Die privaten Maßnahmen werden Rot in der Abbildung 19 gekennzeichnet. Insgesamt entsteht im Zuge des Prognoseplanfalls 1 2030 ein Plus von ca. 138 Stellplätzen im Untersuchungsraum.

⁸ Durch konkrete Planung könnten Stellplätze in den Altstadttring eingearbeitet werden

⁹ <http://www.plettenberg-lexikon.de/zeitung/2015/07.01.2015.htm> Zuletzt aufgerufen: 13.01.2015

¹⁰ Mitschrift vom Auftaktgespräch am 10.12.2014

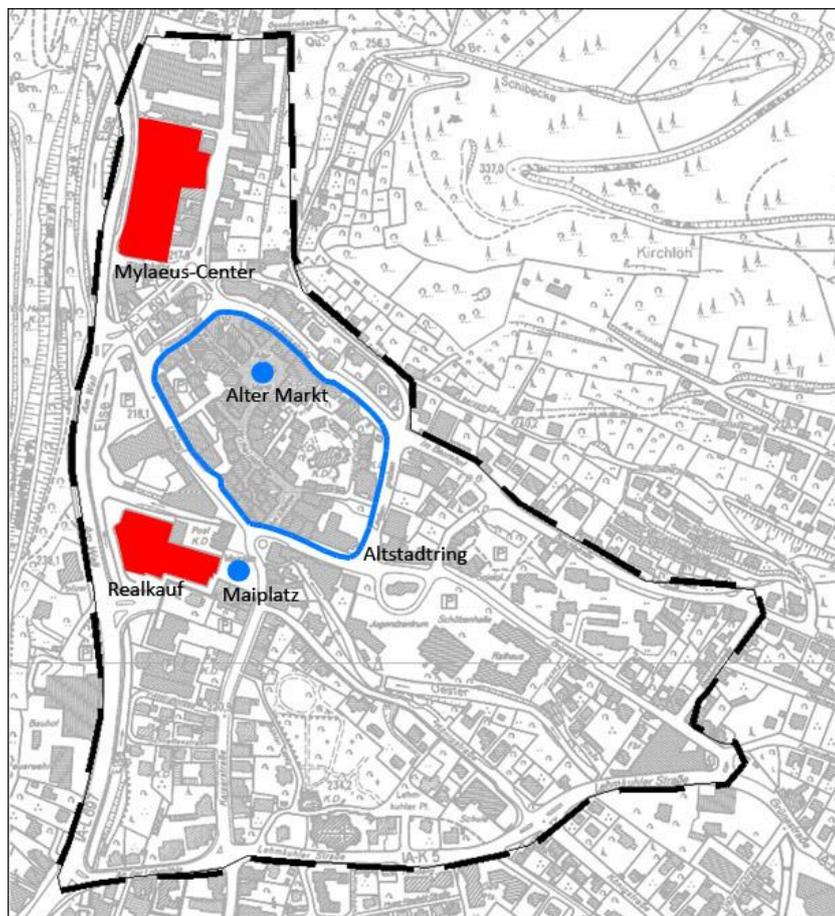


Abbildung 22: Übersichtskarte Maßnahmen

Es fallen somit öffentliche Stellplätze weg. Diese werden jedoch von privaten zahlenmäßig vollständig kompensiert. Die Berechnung erfolgt mit den oben genannten Daten und ist wie bei der Bedarfsermittlung in den Anhang befindlichen Berechnungstabellen dargestellt.

6.2.1 Vergleich Erhebung und Prognoseplanfall 1

In der Prognose steigt durch die Umgestaltung der Parkplätze in der Altstadt die prozentuale Auslastung durch Anwohner. Dies ist dem Plan 1.5 zu entnehmen. Der Plan 3.5 weist wie Plan 1.5 eine höhere Auslastung im Bereich der Altstadt auf. Dies ist nicht dem steigenden Berufsverkehr, sondern der geringen Stellplatzanzahl geschuldet. Zudem ist eine Steigerung der Auslastung in den Parkzonen 1 und 6 durch die neu entstandenen Arbeitsplätze festzustellen. Die Parkzone 4 weist wie Parkzone 3 Altstadt eine erhöhte Auslastung durch die verringerte Anzahl an Stellplätzen auf.



Abbildung 23: Vergleich prognostiziertes Anwohnerparken (06:30 – 07:30 Uhr)

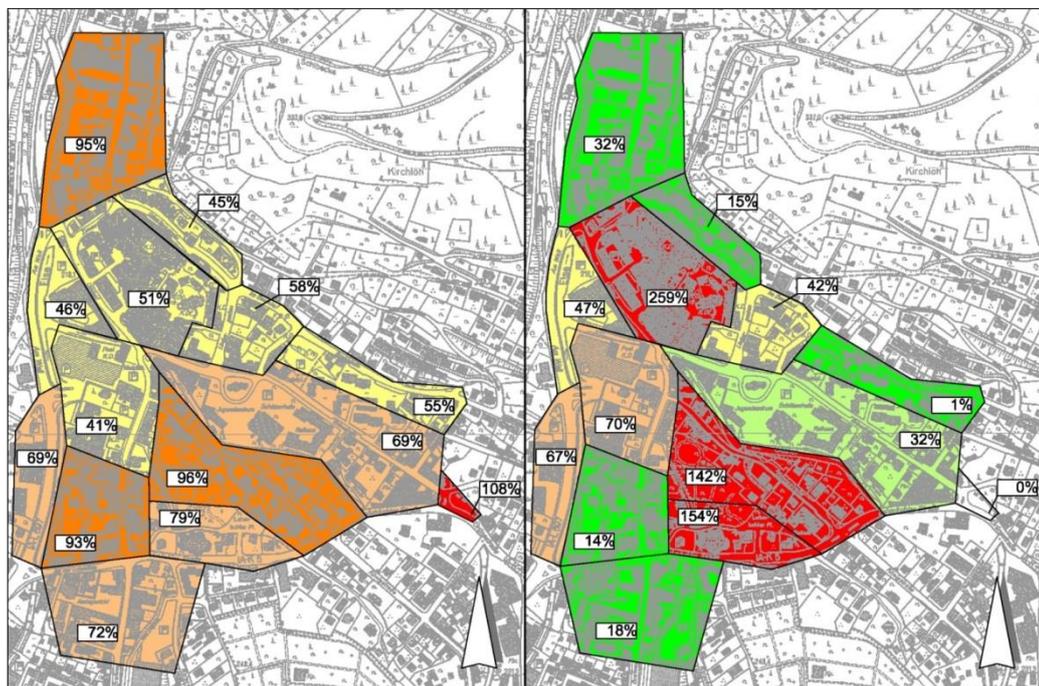


Abbildung 24: Vergleich prognostizierter Berufs- und Alltagsverkehr (08:30 – 09:30 Uhr)

In der Zeit von 16:00 – 17:00 Uhr wird auch in der Prognose die höchste Belastung erreicht. Es ist zu sehen, dass alle durch Maßnahmen veränderten Parkzonen eine höhere Auslastung erzielen. Dies wird in der Abbildung 25 verdeutlicht.

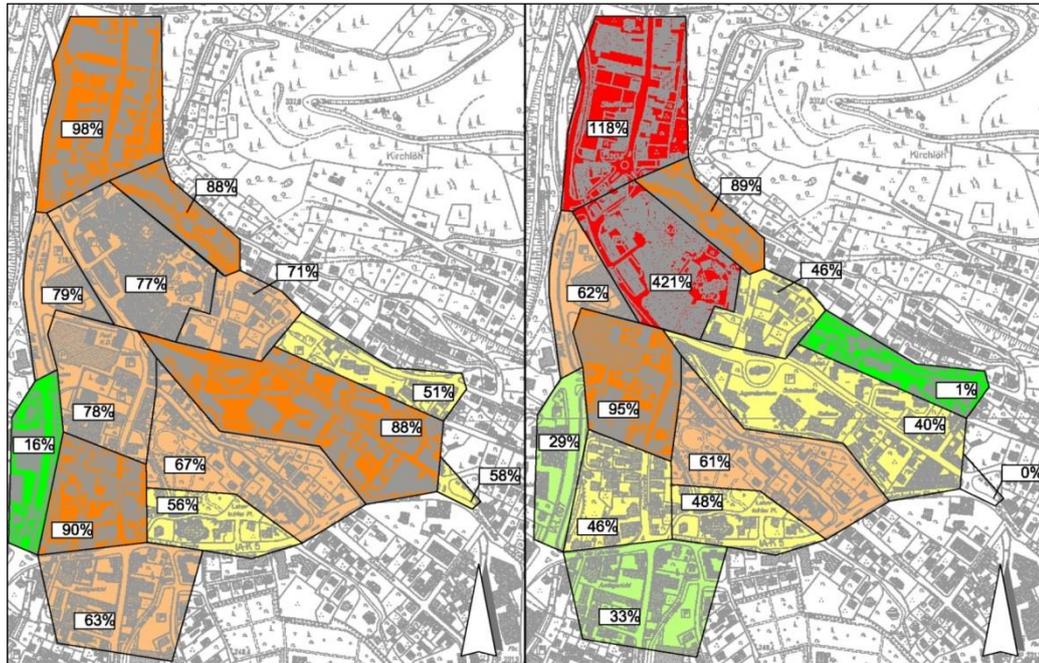


Abbildung 25: Vergleich prognostizierte Spitzenstunde (16:00 – 17:00 Uhr)

6.2.2 Bewertung

Da angenommen wird, dass die Anzahl an Einwohnern mit Pkw konstant bleibt, bleibt auch die Nachfrage nach Parkraum für Anwohner gleich. Durch die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen und der Bau des Mylaeus-Centers entfallen öffentliche Stellplätze. Die Tatsache, dass die privaten Baumaßnahmen durch die Steigerung der Verkaufsfläche proportional mehr Kundenverkehr erzeugen, führt zu keiner Entspannung der Parksituation. Zur Spitzenstunde belastet dieser Kundenverkehr vielmehr die Parksituation im nördlichen Bereich des Untersuchungsraumes.

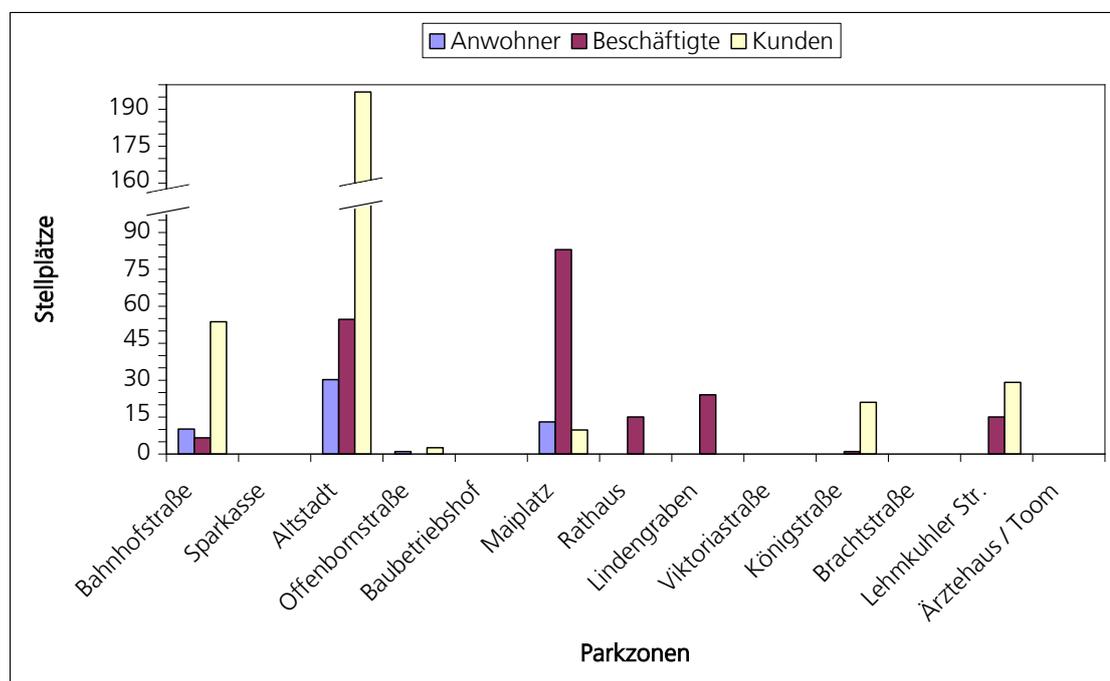


Abbildung 26: Prognose 2030 Planfall 1 - Parkplatzdefizit nach Bosserhoff

7. Schwachstellenanalyse

7.1 Parkraumnachfrage

Die Abbildung 27 zeigt die Bewertungsstufen der stündlichen Auslastung der Stellplätze. So wird im Zusammenhang der Charakteristik des Umfeldes, welche die Einwirkung öffentlicher und privater Stellflächen auf den angrenzenden öffentlichen Raum beschreibt, eine Aussage zur Parksituation getroffen. In Verbindung von Lage und Auslastungsgrad der Stellfläche wird eine Bewertung, bezüglich der Verträglichkeit mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept getroffen.

Allgemein ist festzuhalten, dass eine hohe Auslastung der Stellplätze zu Suchverkehr führt, welcher eine Trennwirkung und Unruhe im Straßenraum erzeugt. Als Suchverkehr wird Verkehr bezeichnet, der mehrmals eine Parkzone auf der Suche nach einem freien Parkplatz durchquert. Zudem beeinträchtigt eine beschädigte Parkplatzmarkierung die Kapazität des Parkplatzes. Denn ohne gut erkennbare Markierungen, parken Nutzer in größeren Abständen zueinander.



Abbildung 27: Bewertungsstufen stündlicher Auslastung

7.1.1 Normalwerktag

Die Tabelle 8 zeigt, dass in allen betrachteten Fällen, am repräsentativen Werktag, im gesamten Untersuchungsraum zwischen 16:00 – 17:00 Uhr die höchste Belastung der Stellplätze auftritt. Zudem verdeutlicht die Gegenüberstellung der Zahlen, dass die Tagesganglinien, wie schon im Kapitel 5. (Bedarfsermittlung) erwähnt, durch die fehlenden ortsspezifischen Tagesganglinien auseinander liegen.

Der Rückgang der Stellplatzanzahl in der Prognose, in der Zeit von 06:00 bis 07:00 Uhr, ist dem Bau des Mylaeus-Centers auf einer Gewerbefläche und den sich daraus ändernden Arbeitszeiten geschuldet.

Die Parkplatzbelegung in der Spitzenstunde (Tabelle 9) stellt die Zahlen aus Erhebung und Berechnung mit der Stellplatzanzahl gegenüber. Es wird deutlich, dass die Parkzonen (2, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14), welche nicht von den ISEK-Maßnahmen bzw. privaten Projekten betroffen sind, aktuell und in Zukunft kein Stellplatzdefizit in der Spitzenstunde vorweisen. Die Zonen Baubetriebshof und Brachtstraße bieten zur Spitzenstunde die größten Kapazitätsreserven an Stellplätzen.

Die Bereiche Offenbornstraße und Maiplatz erreichen, wie in Tabelle 9 zu entnehmen ist, rechnerisch nicht ihre Kapazitätsgrenzen, werden jedoch nach Umsetzung der privaten und öffentlichen Baumaßnahmen eine hohe Auslastung besitzen, welche sich in Form von Suchverkehr negativ widerspiegelt. Das im Bereich der Bahnhofstraße geplante Einkaufszentrum erzeugt in Zukunft einen

wesentlichen Anteil an ruhendem Verkehr in dem Gebiet. Dieser Anteil überschreitet im Zusammenhang mit dem derzeitigen ruhenden Verkehr, zur Spitzenstunde die Kapazitätsgrenzen der Parkzone. Die Altstadt ist aktuell und in Zukunft Haupterzeuger an Ausweichverkehr, die die Bereiche 2, 7 und 8 zusätzlich belasten.

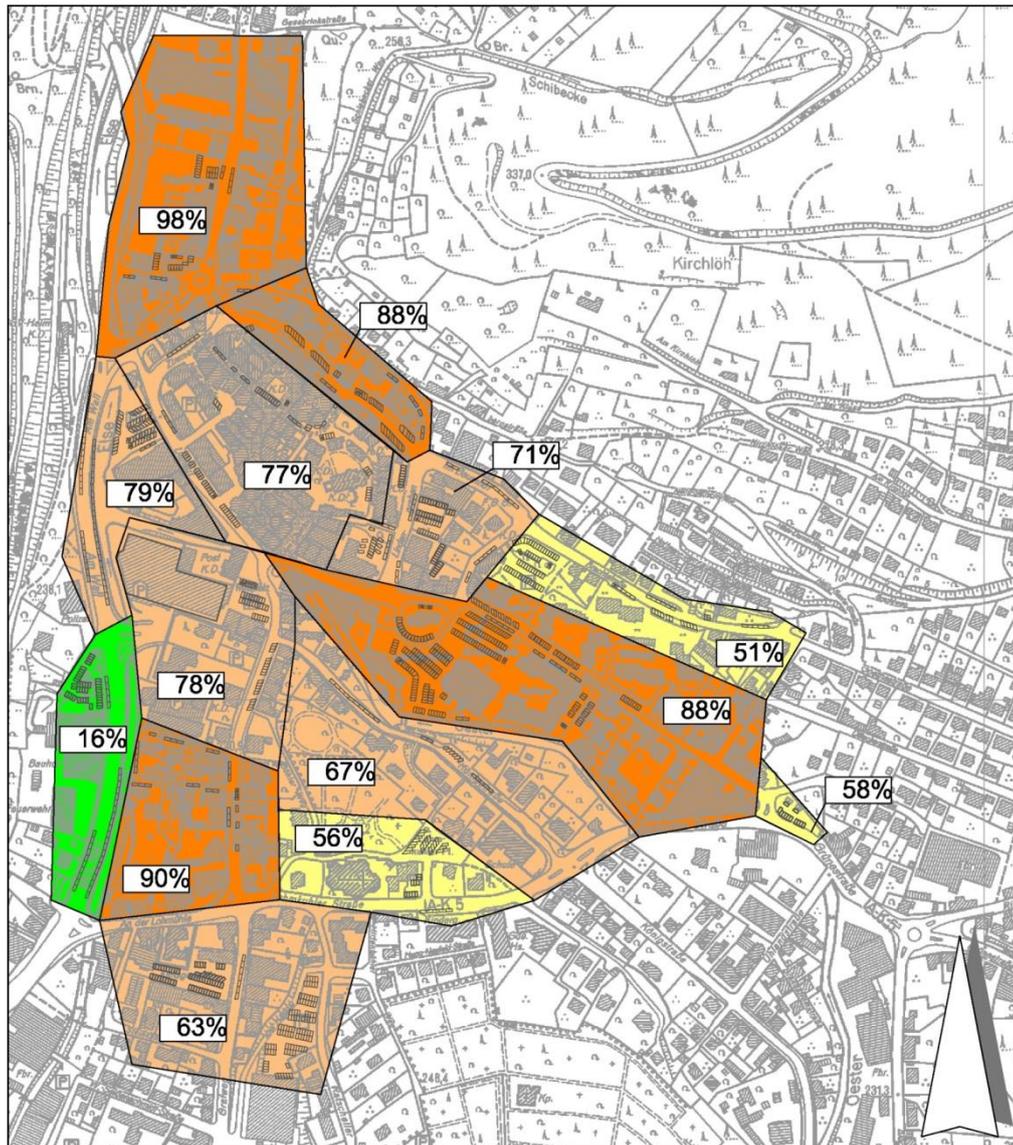


Abbildung 28: Spitzenstunde- Überlagerung von Berufs- und Kundenverkehr (16:00 – 17:00 Uhr)

	Bosserhoff		
	Erhebung	Bedarf	Prognose
Uhrzeit	[Pkw]	[Pkw]	[Pkw]
06-07	252	59	55
07-08	505	339	388
08-09	771	665	728
12-13	947	798	997
13-14	747	682	885
16-17	970	893	1073
17-18	878	797	952
18-19	772	445	558
Spitzenstunde			
16:00 – 17:00	970	893	1073
vorhandene Stellplätze	1350	1350	1430
Auslastung Innenstadt	72%	66%	75%

Tabelle 8: Berechnung der Spitzenstunde

Spitzenstunde 16:00 – 17:00 Uhr		Bosserhoff			Stellplatzanzahl Bestand	Stellplatzanzahl Prognose
		Erhebung	Bedarf	Prognose		
Nr.	Parkzone	[Pkw]	[Pkw]	[Pkw]	[Pkw]	[Pkw]
1	Bahnhofstraße	43	22	210	44	178
2	Sparkasse	85	27	27	107	107
3	Altstadt	58	236	236	75	56
4	Offenbornstraße	45	33	33	51	37
5	Baubetriebshof	12	22	22	77	77
6	Maiplatz	233	286	278	300	294
7	Rathaus	209	128	128	237	237
8	Lindengraben	75	48	48	105	105
9	Viktoriastraße	26	13	13	29	29
10	Königstraße	16	15	15	24	24
11	Brachtstraße	42	0	0	82	82
12	Lehmkuhler Str.	19	16	16	34	34
13	Parkplatz jüdischer Friedhof	7	0	0	12	12
14	Ärztehaus/ Toom	100	47	47	158	158

Tabelle 9: Parkplatzbelegung in der Spitzenstunde

7.1.2 Markttag

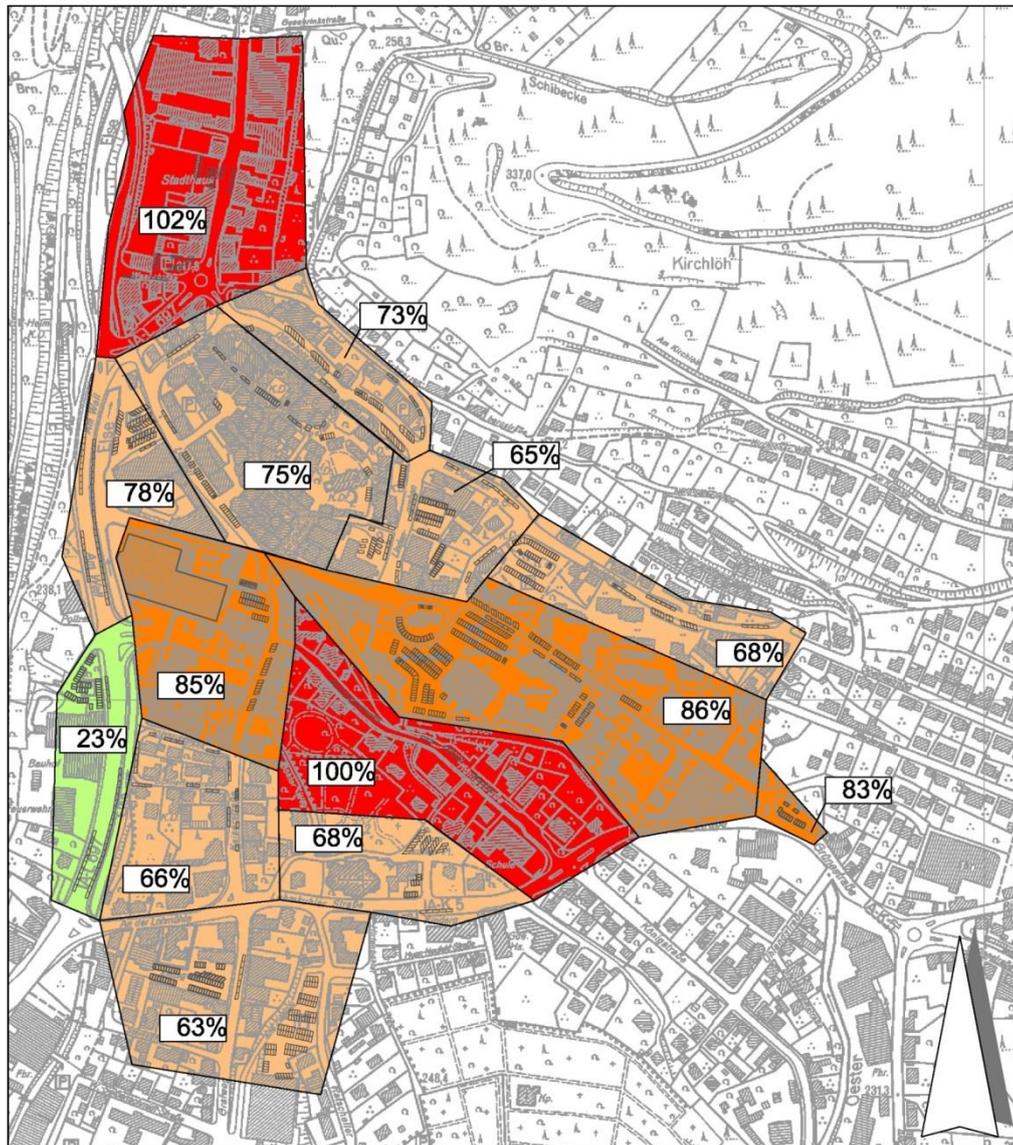


Abbildung 29: Höchste Belastung während des Marktes (12.00 – 13.00 Uhr)

Es wurde durch die Erhebung deutlich, dass der Kundenverkehr des Marktes die Entlastung durch die Halbtagskräfte in der Zeit von 12:00 bis 13:00 Uhr kompensiert. Die Überlagerung von Kunden- und Berufsverkehr findet somit schon zur Mittagszeit statt. Wie am repräsentativen Normalwerktag wird durch diese Situation die Spitzenstunde erreicht. Die zuvor neutral ausgelasteten Parkzonen werden durch den Kundenverkehr des Marktes intensiver belastet und erreichen teilweise Auslastungen, welche sich in Form von Suchverkehr negativ auf die Umgebung auswirken. Dazu zählen die Zonen Bahnhofstraße, Maiplatz, Rathaus, Königstraße und Parkplatz jüdischer Friedhof.

An Markttagen bleibt die Altstadt Haupterzeuger an ruhendem Verkehr. Durch den Kundenverkehr des Marktes weichen die Kunden der Altstadt vermehrt auf die Zonen Bahnhofstraße, Sparkasse, Offenbornstraße und Maiplatz aus. Dies belegt der Vergleich von Erhebung und Bedarfsermittlung (s. Tabelle 10). Der Kundenverkehr des Marktes betrifft die Zonen 7, 8 und 11. Insbesondere der Parkplatz in der Brachtstraße wird vom Ausweichverkehr des Marktes genutzt.

In den Parkzonen Königstraße, Lehmkuhler Straße ist rechnerisch der Schulverkehr zu erkennen. Die Diskrepanz zwischen Erhebung und rechnerischem Bedarf in der Parkzone 14 lässt auf Ausweichverkehr aus den Zonen 10 und 12 schließen.

Markt 12:00 – 13:00 Uhr		Bosserhoff			Stellplatzanzahl Bestand	Stellplatzanzahl Prognose
Nr.	Parkzone	Erhebung [Pkw]	Bedarf [Pkw]	Prognose [Pkw]	[Pkw]	[Pkw]
1	Bahnhofstraße	45	37	214	44	178
2	Sparkasse	83	29	29	107	107
3	Altstadt	56	236	236	75	56
4	Offenbornstraße	37	25	25	51	37
5	Baubetriebshof	18	47	47	77	77
6	Maiplatz	256	161	183	300	294
7	Rathaus	204	128	124	221	221
8	Lindengraben	71	47	47	105	105
9	Viktoriastraße	19	10	10	29	29
10	Königsstraße	24	33	33	24	24
11	Brachtstraße	56	0	0	82	82
12	Lehmkuhler Str.	23	56	56	34	34
13	Parkplatz jüdischer Friedhof	10	0	0	12	12
14	Ärztehaus/ Toom	100	35	35	158	158

Tabelle 10: Stellplatzbelegung in der Marktzeit

7.2 Schwachstellen in den Parkzonen

In den folgenden Abschnitten wird jede Parkzone einzeln beschrieben. Zum besseren Verständnis sind in der anschließenden Karte die Bereiche markiert.

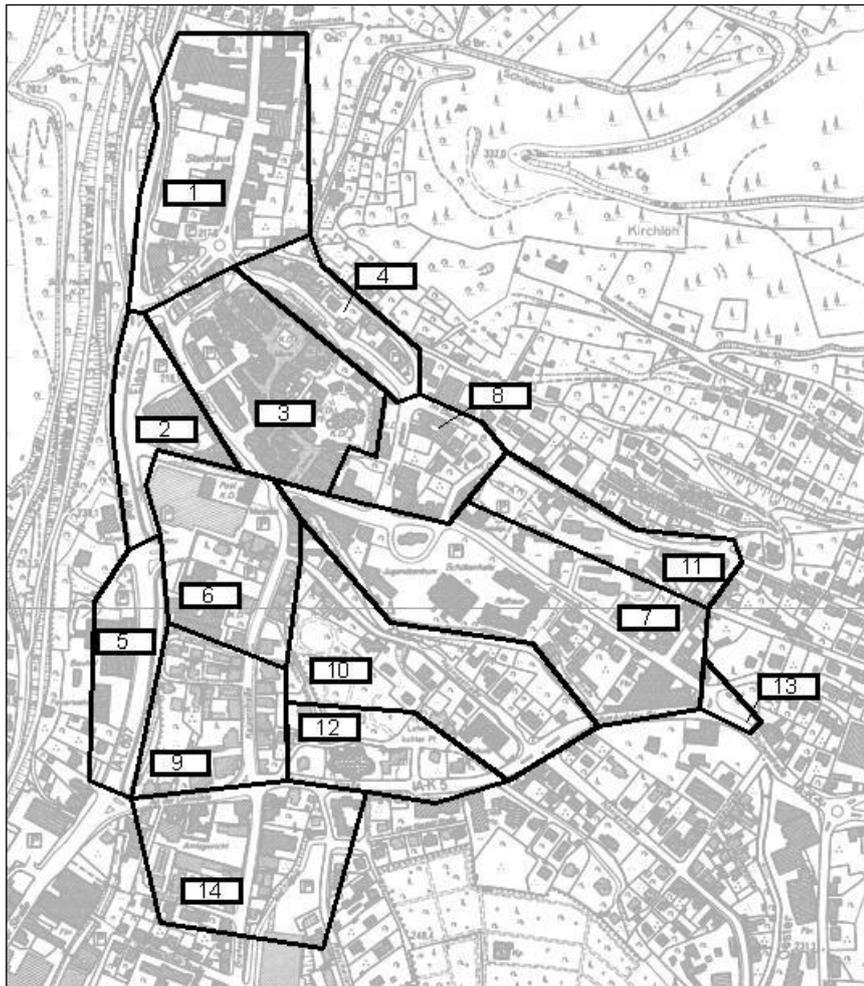


Abbildung 30: Übersichtskarte Parkzonen

| 7.2.1 Bahnhofstraße

Im Bereich des Stadtarchivs gibt es zwar öffentliche Parkplätze, jedoch sind diese ohne Markierung vorzufinden. Wie oben beschrieben, wird die Kapazität durch wildes Parken gemindert werden. Die Nähe zur Altstadt wird in der Waskebieke früh bemerkbar. Schon in den Morgenstunden ist der Parkplatz belegt, so dass Kraftfahrzeuge auf den Seitenrand ausweichen. Während der Erhebung wurde mehrmals beobachtet, dass Fahrzeuge unmittelbar vor dem Fußgängerüberweg parkten und keine 5 Meter Abstand zur Kreuzung einhielten. Dadurch wurde die Kreuzung nicht nur unübersichtlich, sondern ein gleichzeitiges Ein- und Ausfahren zweier entgegenkommender Kraftfahrzeuge war unmöglich.

| 7.2.2 Sparkasse

Der Parkplatz der Sparkasse ist durch seine breiten Stellplätze und die unmittelbare Nähe zur Altstadt nicht nur für Kunden, sondern auch für Besucher der Altstadt sehr attraktiv. Die Markierungen der Stellplätze und die Verkehrsführung sind übersichtlich gestaltet. Dies lässt sich auch in der hohen Auslastung erkennen, welche jedoch vermehrt Suchverkehr im angrenzenden Gebiet erzeugt.

Der obere Teil des Parkstreifens am Wall wird hauptsächlich von Beschäftigten genutzt, da der Weg in die Altstadt relativ kurz ist und keine Parkzeitbegrenzung gegeben ist.

| 7.2.3 Altstadt

Die Altstadt besitzt mit der Kirchstraße und dem Anwohnerparken zwei Ausnahmeregelungen. Hinzu kommt eine gebührenpflichtige Parkzone und Bereiche mit unterschiedlich langer Parkzeitbegrenzung. Markierung und Beschilderung für die jeweilige Parksituation sind, außer am Anfang der Wilhelmstraße und Neue Straße, gut erkennbar und ausreichend vorhanden. Jedoch ist in der Wilhelmstraße nicht klar ersichtlich, wo das gebührenpflichtige Parken beginnt. In der Neuen Straße sind theoretisch Stellflächen für Anwohner ausgewiesen, aber durch die fehlenden Markierungen nicht definierbar und verleiten die Nutzer somit zum Wildparken.

Wegen der hohen Belastung durch den Kundenverkehr kommt es vermehrt zu Suchverkehr. So finden die Anwohner der Altstadt Plettenbergs in den Abendstunden durch den regen Kundenverkehr der Gastronomie und der Fitnessstudios, keinen Stellplatz und müssen sich anderweitig umschauchen. Ebenfalls weichen die Beschäftigten schon in den frühen Morgenstunden auf unbewirtschaftete Parkplätze, wie den Parkplatz Im Wieden, Waskebieke und Brachtstraße aus.

| 7.2.4 Offenbornstraße

Die direkte Nähe zur Altstadt und zu den Fitnessstudios wird in der Offenbornstraße ab dem frühen Nachmittag bemerkbar. Die Auslastung steigt stündlich und erreicht gegen 17:00 Uhr ihre Kapazitätsgrenze. Die hohe Nutzung der Parkzone erzeugt deutlichen Suchverkehr im angrenzenden Gebiet

Die Schwarzenbergstraße ist mit ihren wenigen Parkplätzen gut ausgelastet, jedoch nicht überlastet.

| 7.2.5 Baubetriebshof

Der Baubetriebshof ist während der Geschäftszeiten von Beschäftigten belegt, so dass Kunden und Besucher am Wall parken müssen. Da dieser im unteren Teil nicht die Kapazitätsgrenzen erreicht, ist dies hinzunehmen. Außerhalb der Arbeitszeit wird der Baubetriebshof nur gering genutzt. Die Bürgerinformation am 19.03.2015 zeigte, dass viele der Anwesenden nicht wussten, dass der Parkplatz öffentlich genutzt werden darf.

| 7.2.6 Maiplatz

Die Parkdecks des Realkaufs wirken sehr „in die Jahre gekommen“. Im unteren Bereich sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge zu erkennen. Die Verkehrsführung ist zwar mit Beschilderung gegeben, jedoch sind klare Linien auf der abgenutzten Fahrbahn nur schwer zu erahnen. So wurde beobachtet, wie Kraftfahrzeuge in den Gegenverkehr fuhren und ein Kleinkraftrad mangels Griffigkeit ins Schleudern geriet.

Parkplatzmarkierungen, sowie Verkehrsführung auf dem oberen Parkdeck sind verblichen und nicht erkennbar. Die aufgestellte Verkehrsführung wird auf dem großräumigen Parkdeck leicht übersehen. Zusätzlich ist der Fahrbahnbelag durch Frostschäden teilweise stark beschädigt.

Durch den nun geplanten Umbau des Realkaufs, sollten Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Dabei ist zu beachten, dass durch die erhöhte Verkaufsfläche die Belastung für den Fahrbahnbelag steigt. Die Anpassung der Materialien ist auf die Belastung abzustimmen. Werden die Parkdecks nicht saniert, wäre Fehlverhalten innerhalb des Parkhauses wahrscheinlich und das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmern stiege.

Der Parkplatz am Maiplatz erreicht ab dem Mittag fast durchgehend seine Kapazitätsgrenze. Lediglich die Taxistände blieben am Tag der Erhebung größtenteils frei.

Der obere Teil der Kaiserstraße ist zudem stark ausgelastet. Die neu und breit gestalteten Parkplätze bieten SUVs (Sport Utility Vehicle) ausreichend Platz. Zwischen Hofeinfahrt und dem neu gestalteten Parkplatz ist hingegen eine breite Lücke, welche zur Einsicht in den Straßenraum dienen soll, jedoch zum Parken zweckentfremdet wird. Halb im freien Raum und halb in die Einfahrt stehende Kraftfahrzeuge erschweren bei möglichen Ereignissen Einsatzkräften die Einfahrt aufs Gelände.

| 7.2.7 Rathaus

Auf der Grünestraße und dem Rathausparkplatz gibt es zwar Fahrbahnmarkierung, diese sind jedoch nicht durchgezogen, sondern jeweils in den Eckpunkten durch eine L-förmige Markierung gekennzeichnet. Die Parkbuchten in der Grünestraße sind für heutige Verhältnisse relativ schmal, so dass SUVs vermehrt zwei Parkplätze in Anspruch nehmen und so die Parkkapazität schmälern. In der Eschenohler Straße sind Breite und Markierung der Parkflächen ausreichend und gut erkennbar gestaltet. Auffallend ist, dass die Parkzone vermehrt Suchverkehr im angrenzenden Gebiet erzeugt.

| 7.2.8 Lindengraben

Im Lindengraben ist Parkzeit und -fläche gut erkennbar. Die Anzahl der Kurzzeitstellplätze im Parkstreifen vor und nach der Volksbank reichen jedoch nicht aus, so dass es vermehrt zum Falschparken vor der Volksbank kommt.

| 7.2.9 Viktoriastraße

Im unteren Teil der Kaiserstraße ist genügend Parkraum vorhanden. Hier wurde in der Untersuchungszeit erheblich weniger Falsch- und Wildparken, als im oberen Teil der Kaiserstraße, festgestellt. Die Schlieffenstraße und Viktoriastraße sind verkehrsberuhigt und die öffentlichen Parkbuchten sind gut erkennbar.

| 7.2.10 Königstraße

Die Parkstreifen in der Königstraße sind ausreichend beschildert, lediglich die Unterteilung in einzelne Parkbuchten fehlt. Da es sich um eine Einbahnstraße handelt, erzeugt die hohe Auslastung vermehrt Suchverkehr in dieser Straße und der unmittelbaren Umgebung.

| 7.2.11 Brachtstraße

Die Brachtstraße und der Parkplatz an der Brachtstraße weisen keine Mängel auf, jedoch ist der Parkplatz zu Marktzeiten voll ausgelastet.

| 7.2.12 Lehmkuhler Straße

Im Gegensatz zur Altstadt ist die Überbelastung an der Lehmkuhler Straße anders zu betrachten. An der Lehmkuhler Straße befindet sich ein Kindergarten und zwischen dem Lehmkuhler Platz/ der Königstraße die Martin-Luther Schule. Die Überbelastungen in den Morgen- und Mittagsstunden

bestehen größtenteils aus dem Bring- und Abholverkehr der Eltern und ist somit eine Momentaufnahme, welche über den gesamten Tag gesehen keine Defizite für Kunden aufweist. Ein Mehrbedarf an Beschäftigtenparkplätzen ist dennoch vorhanden. Der nahe gelegene Toom-Parkplatz, sowie die Kaiserstraße sind Möglichkeiten, wohin die Beschäftigten der Schule und des Kindergarten ausweichen, falls kein Parkplatz gefunden wird.

| 7.2.13 Parkplatz jüdischer Friedhof

Der Parkplatz am jüdischen Friedhof ist mit seinen 12 Stellplätzen immer kurz vor seiner Kapazitätsgrenze. Die hohe Auslastung des Parkplatzes erzeugt vermehrt Suchverkehr im angrenzenden Gebiet.

| 7.2.14 Ärztehaus / Toom

Die Auslastung der Parkplätze mit unbegrenzter Parkzeit, in der Kaiserstraße und Lehmkuhler Straße, leiten Berufs- und Kundenverkehr bereits in den Morgenstunden auf die privaten Parkplätze des Ärztehauses und des Toom Getränkemarktes. Dies wird durch beschädigte Parkplatzmarkierung verstärkt. Auffallend schlecht sind die Markierungen der Stellplätze beim Toom Getränkemarkt, welche teilweise nur zu erahnen sind. Beim Parkplatz Ärztehaus, ist die alte Markierung neben der neuen Markierung immer noch sichtbar, so dass Nutzer des Parkplatzes ihr Kraftfahrzeug tlw. sogar im vermeintlichen Parkverbot abstellen.

8. Maßnahmenempfehlungen

Im Zuge der Veränderungen durch private und öffentliche Baulastträger an der Stellplatzanzahl, wird eine Handlungsempfehlung baulicher und organisatorischer Art erstellt. Das Ziel der Maßnahmen ist die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt. Um dies zu ermöglichen, ist die Auslagerung von Stellplätzen aus dem Kern der Altstadt in dessen Randbereiche vorgesehen. Eine zeitgleiche Umsetzung aller Maßnahmen ist nicht vorgesehen. Für die Realisierung der Maßnahmen wird, wie im ISEK angesprochen, ein Maßnahmen-Zeitplan empfohlen.

Die Umsetzung der Veränderungen aus öffentlicher Hand sollten zur Kompensierung auftretender Suchverkehre und höherer Auslastung der Parkzone, folgendem Schema entsprechen:

1. Umsetzung Handlungsempfehlung
2. Realisierung öffentlicher Maßnahme

8.1 Handlungsempfehlung baulicher Art

In der Vergangenheit gab es Überlegungen zur Vergrößerung des Parkplatzes Brachtstraße durch die Aufstockung des Parkplatzes zu einer Parkpalette. Hier wäre es möglich, neue Stellplätze in der Brachtstraße zu schaffen, um einen Teil der durch die Maßnahmen wegfallenden Stellplätze zu kompensieren. Um stets eine ausreichende Stellplatzkapazität vorzuhalten, wird vor einer Reduzierung zunächst eine Neuschaffung von Stellplätzen angeregt.

Es würden somit ca. 27 Stellplätze, im Altstadt nahen Teil der Brachtstraße entstehen. Diese zusätzlichen Stellplätze würden die Umsetzung der Maßnahmen Wilhelmstraße / Altstadt ermöglichen und zusätzliche Stellplätze schaffen.

Derzeit ist das obere Parkdeck des privaten Parkhauses in der Offenbornstraße aufgrund baulicher Mängel nicht nutzbar. Hier wäre denkbar, dem Eigentümer eine finanzielle Unterstützung bei der Sanierung aus öffentlichen Mitteln z. B. aus der Stellplatzabläse anzubieten, damit dieses Parkdeck nach der Sanierung als öffentliche Stellfläche genutzt werden kann. Diese Lösung zur Erweiterung der Stellplatzanzahl wurde von den anwesenden Bürgern auf der Bürgerinformationsveranstaltung am 19.03.2015 favorisiert und ermöglicht die Umgestaltung des Altstadtringes, mit ortsnahe Kompensierung der maximal entfallenden Stellplätze.

Um Kapazitätsverlusten durch Wild- und Falschparker vorzubeugen, ist die Erneuerung und zum Teil die Entfernung alter Markierungen sinnvoll. Zusätzlich ist eine Überprüfung der Stellplatzbreiten angebracht. Da Automobile immer breiter werden (s. Abbildung 31), ist die bisherige Stellplatzbreite von 2,50 m nicht mehr ausreichend. Dieses Thema wurde auf der Bürgerinformation¹¹ angesprochen und diskutiert. Da die Verbreiterung von Stellplätzen nicht überall möglich ist, kam der Anreiz zur

¹¹ Mitschrift von der Bürgerinformation, 19.03.2015

Einführung von Elternparkplätzen innerhalb des Untersuchungsraumes. Die Erstellung von Elternparkplätzen ist ein sinnvoller Kompromiss zur Verbreiterung von Stellplätzen und zur Entlastung von Eltern mit Kinderwagen.



Abbildung 31: Stellplatzbreiten im Wandel der Zeit¹²

¹² Schmid, Reinhard: Stellplatzprobleme – mehr Unfälle durch veraltete Parkplatzgrößen in: auto-motor-sport (2009), Nr. 15

8.2 Handlungsempfehlung organisatorischer Art

Die Berechnung zeigt auf, dass kein zwingender Mehrbedarf an Stellplätzen besteht, sofern die Kraftfahrzeuge gleichmäßiger auf das Gebiet verteilt werden. Dies geht auch aus der Tabelle 8 hervor. Daher wären folgende organisatorische Maßnahmen anzudenken:

Durch die absolvierte Erhebung wurden Parkzonen deutlich, welche über den gesamten Tag nur in geringem Umfang genutzt werden, bzw. zum Zeitpunkt der Spitzenstunde wenig belastet sind. Um die Nutzung solcher Bereiche zu steigern, bietet eine Hinweisbeschilderung für Kunden und Beschäftigte die Möglichkeit, auszuweichen. Eine Beschilderung mit Lage und Zeitangabe bis zum Erreichen verschiedener Lokalitäten zu Fuß ist denkbar.

Eine weitere Überlegung ist die Anpassung der Parkzeiten und Anhebung der Gebühren. Ein Kreisschema mit dem Alten Markt als Ausgangspunkt wäre denkbar, z. B. ist der Fußweg vom Parkplatz Brachtstraße bis zum Alten Markt 350 m lang und würde ca. 5 Minuten in Anspruch nehmen. So könnte der Altstadtring (Zimmerstraße, Umlauf, Lindengraben, Offenbornstraße) und die Neue Straße innerhalb der Altstadt auf 30 Minuten reduziert werden. Dies ist auch im ISEK vorgesehen, welches den Kundenumschlag für die Geschäfte erhöht. Für tägliche Einkäufe werden kurze Wege bevorzugt. Die neuen Parkzeiten im direkten Umkreis zur Altstadt sind dafür ausreichend. Insbesondere für längere Einkäufe und Aufenthaltszeiten ist ein kurzer Fußweg akzeptabel.

Die Umgestaltung des Maiplatzes ist rechnerisch möglich. Da der Maiplatz ein sehr attraktiver Parkplatz für den täglichen Einkauf ist, ist eine Anhebung der Parkgebühren zwingend notwendig, um die Aufgabe einiger Stellplätze zu legitimieren. Es wird empfohlen, eine Variante zur Veränderung des Platzes zu wählen, welche eine geringe Anzahl Stellplätze zur Außengastronomie in Anspruch nimmt.

Das Defizit an Anwohnerstellplätze könnte durch die Befreiung der Anwohner von der Parkzeitbegrenzung und Steigerung der Parkgebühren und Kontrollen reduziert werden. Diese Regelung sieht vor, dass die Anwohner kein Anrecht auf einen Stellplatz haben. Bei einem freien Stellplatz kann der Anwohner ihn jedoch unbegrenzt nutzen. Ist allerdings kein Stellplatz frei, muss sich der Anwohner anderweitig umschauen.

Es wird zudem empfohlen, den Zeitraum der Parkzeitbegrenzung im Untersuchungsraum zu vereinheitlichen. Im Moment gibt es drei unterschiedliche Einteilungen. Es wird empfohlen, sich auf einen Zeitraum, vorzugsweise Montag – Freitag von 08:00 bis 18:00 Uhr und Samstag von 08:00 bis 13:00 Uhr, zu beschränken.

9. Zusammenfassung

Die Stadt Plettenberg hat mit der Erstellung eines Parkraumkonzeptes, die erste Maßnahme des innerstädtischen Entwicklungskonzeptes umgesetzt. Das Parkraumkonzept, welches zur Abschätzung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr entstand, zeigt folgendes Ergebnis:

Die in der Erhebung festgestellte Belastung, insbesondere zur Spitzenstunde, ist in den Bereichen Bahnhofstraße, Altstadt, Rathaus, Maiplatz und Offenbornstraße zunächst kritisch zu betrachten. Die Umgestaltung von Flächen, welche die Aufgabe von Stellplätzen vorsieht, steigert den Auslastungsgrad der genannten Parkzonen und erzeugt vermehrt Suchverkehr. Dieses belegt die Berechnung der Prognose. Hinzu kommt, dass die geplanten privaten Baumaßnahmen diesen negativen Trend verstärken, da von einer Zunahme des Kundenverkehrs ausgegangen wird.

Es sollte daher im Untersuchungsraum das Prinzip des vorsorglichen Ausgleichs angewandt werden. Maßnahmen, die eine Reduzierung der Stellplatzanzahl in der jeweiligen Parkzone vorsehen, sollten im Vorfeld durch die Erschaffung neuer Stellplätze ersetzt werden. Dieses Vorgehen ermöglicht eine verkehrsverträgliche Umsetzung, durch die Vermeidung von Suchverkehren aus steigender Auslastung der Parkzonen.

Die Erhöhung des Kundenumschlags, durch Reduzierung der Parkzeit in den Straßen Zimmerstraße, Umlauf, Lindengraben und Offenbornstraße (Altstadtring) auf 30 Minuten, sowie der Ausbau des Parkplatzes Brachtstraße zu einer Parkpalette, unterstützen die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen im Bereich Wilhelmstraße / Altstadt.

Allgemein wird empfohlen, den Zeitraum der Parkzeitbegrenzungen im Untersuchungsraum zu vereinheitlichen, sowie die Anhebung der Parkgebühr. Nach Umsetzung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmen sollten vermehrt Kontrollen zur Einhaltung der Parkzeitbegrenzung durchgeführt werden.

Des Weiteren wird empfohlen, die Stellplatzmarkierungen im Untersuchungsraum zu überprüfen und ggf. zu erneuern, um Kapazitätsverlusten durch wildes Parken vorzubeugen. Die Einführung von Elternstellplätzen, welche breiter sind als die herkömmlichen Stellplätze, ist zur Steigerung der Familienfreundlichkeit der Innenstadt erstrebenswert.

Wie in den Handlungsempfehlungen beschrieben, besteht im gesamten Untersuchungsraum rechnerisch kein Stellplatzdefizit. Somit ist die verkehrsverträgliche Umsetzung der ISEK-Maßnahmen durchführbar. Eine Steigerung der Attraktivität des Altstadtbereiches durch die Realisierung der benannten Maßnahmen ist möglich. Dem Hauptziel (Steigerung der Attraktivität) wird, durch das oben genannte Prinzip des vorsorglichen Ausgleichs, im Zusammenspiel zwischen ISEK-Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, Rechnung getragen.

Aufgestellt:

Osnabrück, 15.04.2015

Bn/Sc-14227011-06


Planungsbüro Hahm GmbH

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Parkplatzattribute</i>	7
<i>Tabelle 2: Übersicht öffentliche Stellplätze</i>	11
<i>Tabelle 3: Übersicht öffentlich zugängliche private Stellplätze</i>	12
<i>Tabelle 4: Parkzeitbegrenzung</i>	14
<i>Tabelle 5: Parkgebührenordnung der Stadt Plettenberg</i>	15
<i>Tabelle 6: Zählzeiten</i>	17
<i>Tabelle 7: Einteilung Parkzonen</i>	19
<i>Tabelle 8: Berechnung der Spitzenstunde</i>	43
<i>Tabelle 9: Parkplatzbelegung in der Spitzenstunde</i>	44
<i>Tabelle 10: Stellplatzbelegung in der Marktzeit</i>	46

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Überregionales Straßennetz.....</i>	<i>4</i>
<i>Abbildung 2: Regionales Straßennetz.....</i>	<i>5</i>
<i>Abbildung 3: Untersuchungsraum.....</i>	<i>6</i>
<i>Abbildung 4: Ablauf und Verknüpfungen im Parkraumkonzept Plettenberg.....</i>	<i>8</i>
<i>Abbildung 5: Parkraumangebot Bestand.....</i>	<i>10</i>
<i>Abbildung 6: Übersichtskarte Maßnahmen.....</i>	<i>13</i>
<i>Abbildung 7: Übersichtskarte Parkzonen.....</i>	<i>20</i>
<i>Abbildung 8: Anwohnerparken (06:30 - 7:30 Uhr).....</i>	<i>22</i>
<i>Abbildung 9: Berufs- und Alltagsverkehr (8:30 – 9:30 Uhr).....</i>	<i>23</i>
<i>Abbildung 10: Entlastung durch Halbtagskräfte (13:00 Uhr bis 14:00 Uhr).....</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 11: Freizeitverkehr (17:00 - 18:00 Uhr).....</i>	<i>25</i>
<i>Abbildung 12: Freizeitverkehr (18:00 - 19:00 Uhr).....</i>	<i>26</i>
<i>Abbildung 13: Markttag (12:00 – 13:00 Uhr).....</i>	<i>27</i>
<i>Abbildung 14: Spitzenstunde- Überlagerung von Berufs- und Kundenverkehr (16:00 – 17:00 Uhr)....</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 15: Wie funktioniert „Bosserhoff“.....</i>	<i>29</i>
<i>Abbildung 16: Gewerbekarte Plettenberg.....</i>	<i>30</i>
<i>Abbildung 17: Parkzone 13.....</i>	<i>31</i>
<i>Abbildung 18: Vergleich Anwohnerparken (06.30 – 07:30 Uhr).....</i>	<i>32</i>
<i>Abbildung 19: Vergleich Berufs- und Alltagsverkehr (08:30 – 09:30 Uhr).....</i>	<i>33</i>
<i>Abbildung 20: Ermittlung des Parkplatzdefizites nach Bosserhoff.....</i>	<i>34</i>
<i>Abbildung 21: Prognosenullfall 2030 - Parkplatzdefizites nach Bosserhoff.....</i>	<i>35</i>
<i>Abbildung 22: Übersichtskarte Maßnahmen.....</i>	<i>37</i>
<i>Abbildung 23: Vergleich prognostiziertes Anwohnerparken (06:30 – 07:30 Uhr).....</i>	<i>38</i>

<i>Abbildung 24: Vergleich prognostizierter Berufs- und Alltagsverkehr (08:30 – 09:30 Uhr)</i>	<i>38</i>
<i>Abbildung 25: Vergleich prognostizierte Spitzenstunde (16:00 – 17:00 Uhr).....</i>	<i>39</i>
<i>Abbildung 26: Prognose 2030 Planfall 1 - Parkplatzdefizit nach Bosserhoff.....</i>	<i>40</i>
<i>Abbildung 27: Bewertungsstufen stündlicher Auslastung.....</i>	<i>41</i>
<i>Abbildung 28: Spitzenstunde- Überlagerung von Berufs- und Kundenverkehr (16:00 – 17:00 Uhr)</i>	<i>42</i>
<i>Abbildung 29: Höchste Belastung während des Marktes (12.00 – 13:00 Uhr).....</i>	<i>45</i>
<i>Abbildung 30: Übersichtskarte Parkzonen</i>	<i>47</i>
<i>Abbildung 31: Stellplatzbreiten im Wandel der Zeit.....</i>	<i>53</i>

Anhang
Planverzeichnis

- Plan 1.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 1.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 1.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 2.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 2.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 2.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 3.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 3.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 3.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 4.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 4.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 4.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 5.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 5.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 5.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 6.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 6.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 6.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 7.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 7.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 7.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 8.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 8.4 Vergleich Parkzonenauswertung 2015*
- Plan 8.5 Vergleich Parkzonenauswertung 2030*
- Plan 9.3 Parkzonenauswertung*
- Plan 10.3 Parkzonenauswertung*

Plan 11.3 Parkzonenauswertung

Plan 12.3 Parkzonenauswertung

Plan 13.3 Parkzonenauswertung

Plan 14 Bewirtschaftungsplan

Berechnungstabellen

Berechnung Bedarf Werktag

<i>Tabelle 1.1</i>	<i>Bahnhofstraße</i>
<i>Tabelle 2.1</i>	<i>Sparkasse</i>
<i>Tabelle 3.1</i>	<i>Altstadt</i>
<i>Tabelle 4.1</i>	<i>Offenbornstraße</i>
<i>Tabelle 5.1</i>	<i>Baubetriebshof</i>
<i>Tabelle 6.1</i>	<i>Maipplatz</i>
<i>Tabelle 7.1</i>	<i>Rathaus</i>
<i>Tabelle 8.1</i>	<i>Lindengraben</i>
<i>Tabelle 9.1</i>	<i>Viktoriastraße</i>
<i>Tabelle 10.1</i>	<i>Königstraße</i>
<i>Tabelle 11.1</i>	<i>Brachtstraße</i>
<i>Tabelle 12.1</i>	<i>Lehmkuhler Straße</i>
<i>Tabelle 13.1</i>	<i>Ärztelhaus / Toom</i>

Berechnung Bedarf Markttag

<i>Tabelle 1.2</i>	<i>Bahnhofstraße</i>
<i>Tabelle 2.2</i>	<i>Sparkasse</i>
<i>Tabelle 3.2</i>	<i>Altstadt</i>
<i>Tabelle 4.2</i>	<i>Offenbornstraße</i>
<i>Tabelle 5.2</i>	<i>Baubetriebshof</i>
<i>Tabelle 6.2</i>	<i>Maipplatz</i>
<i>Tabelle 7.2</i>	<i>Rathaus</i>
<i>Tabelle 8.2</i>	<i>Lindengraben</i>
<i>Tabelle 9.2</i>	<i>Viktoriastraße</i>
<i>Tabelle 10.2</i>	<i>Königstraße</i>
<i>Tabelle 11.2</i>	<i>Brachtstraße</i>

Tabelle 12.2 Lehmkuhler Straße

Tabelle 13.2 Ärztehaus / Toom

Berechnung Prognose

Tabelle 1.3 Bahnhofstraße

Tabelle 2.3 Sparkasse

Tabelle 3.3 Altstadt

Tabelle 4.3 Offenbornstraße

Tabelle 5.3 Baubetriebshof

Tabelle 6.3 Maipplatz

Tabelle 7.3 Rathaus

Tabelle 8.3 Lindengraben

Tabelle 9.3 Viktoriastraße

Tabelle 10.3 Königstraße

Tabelle 11.3 Brachtstraße

Tabelle 12.3 Lehmkuhler Straße

Tabelle 13.3 Ärztehaus / Toom