

# Parkraumkonzept Oelde

## Anlagen: Kenngrößen der Parkraumbelegung

erstellt im Auftrag der Stadt Oelde

- Projekt-Nr. 0853 -

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

**Dezember 2008**



**verkehr . infrastruktur**

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRS-  
UND INFRASTRUKTURPLANUNG

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius

Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Telefon 0234 / 9130-0

Fax 0234 / 9130-200

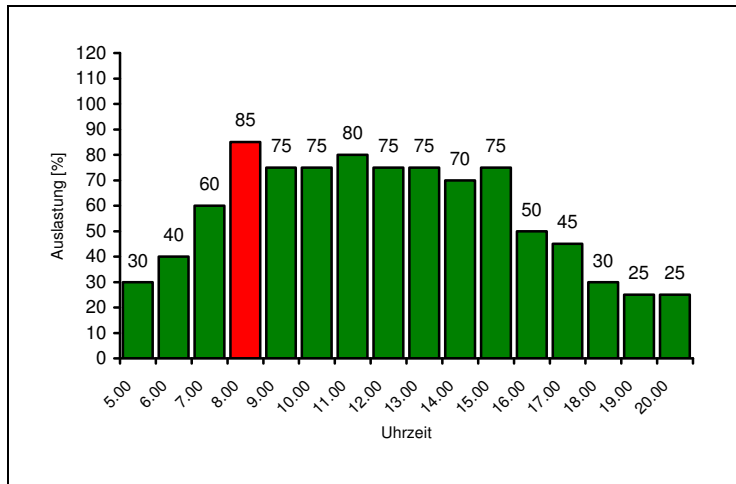
email [info@ambrosiusblanke.de](mailto:info@ambrosiusblanke.de)

web [www.ambrosiusblanke.de](http://www.ambrosiusblanke.de)

**Parkbereich Nr. 1**

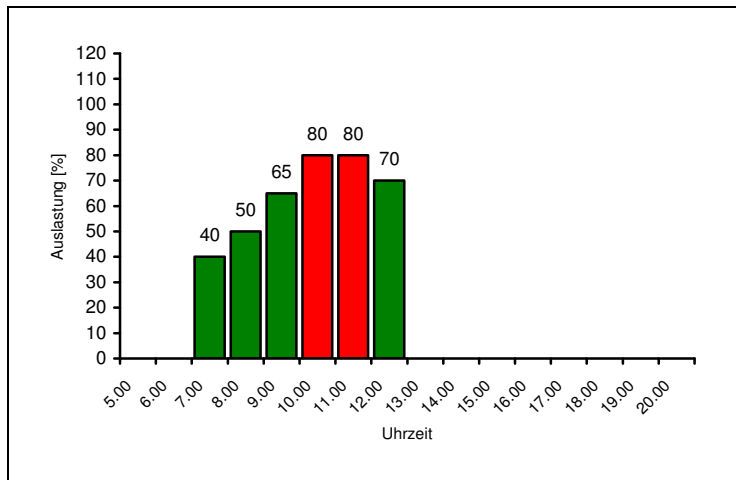
**Straßenraum Poststraße West**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine wesentlichen Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,4 Wechsel / Stellplatz

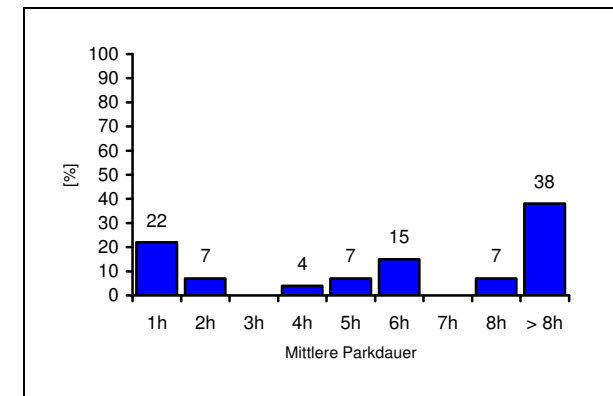
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Bahnkunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Erhöhung gegenüber Normalwerktag

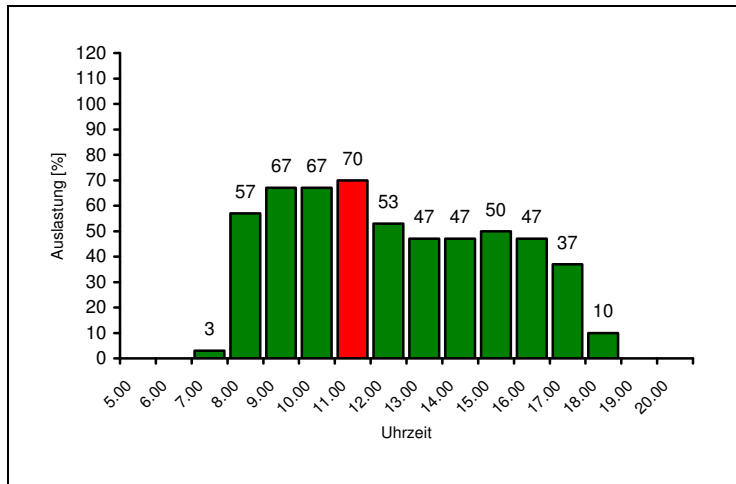
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 2**

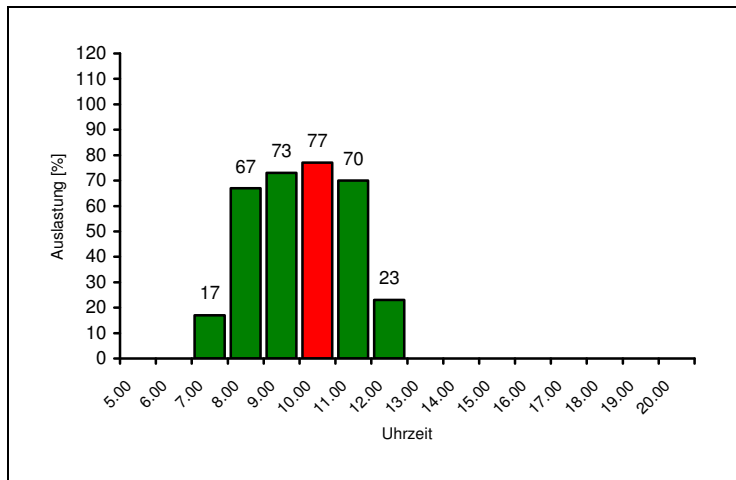
**Stadtverwaltung, Poststraße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,9 Wechsel / Stellplatz

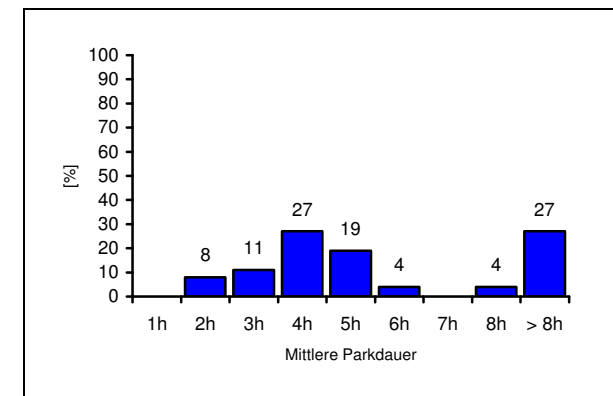
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte der Stadtverwaltung

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

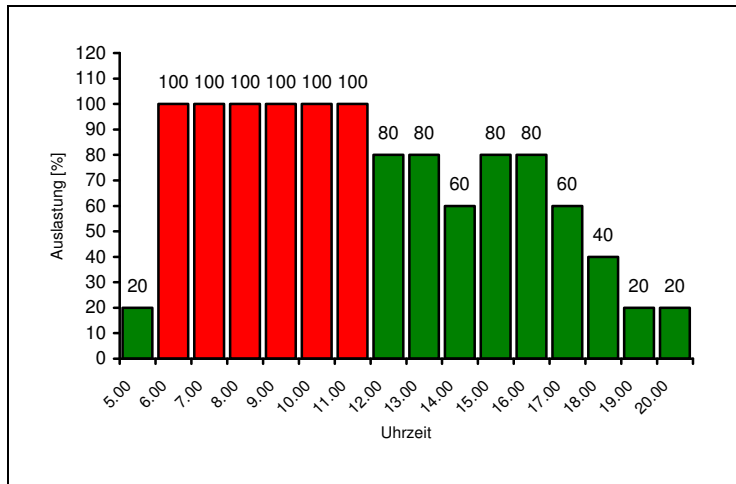
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 3**

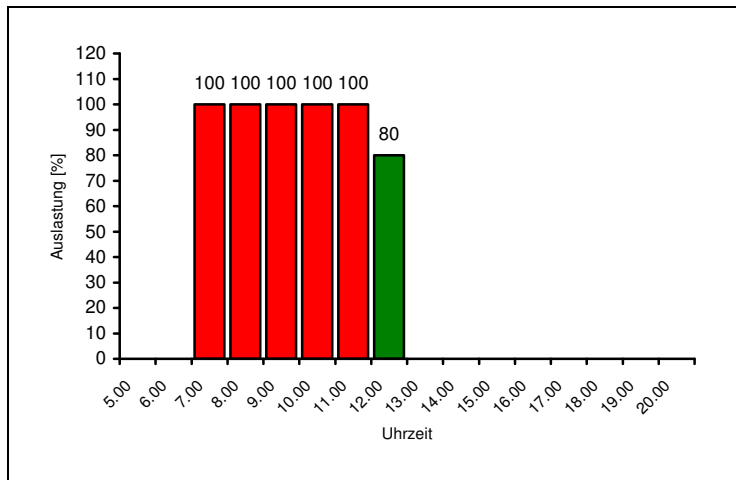
**Parkplatz am Bahnhof**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 7,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,4 Wechsel / Stellplatz

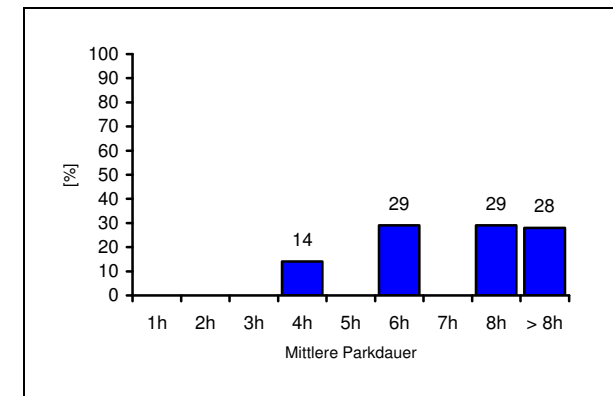
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte der Stadtverwaltung und EVO, private Nutzer

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Erhöhung gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

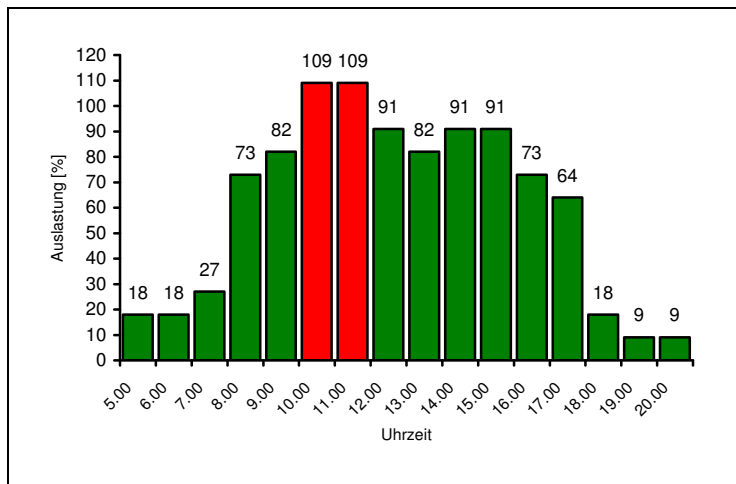




**Parkbereich Nr. 4**

**EVO Kundenparkplatz**

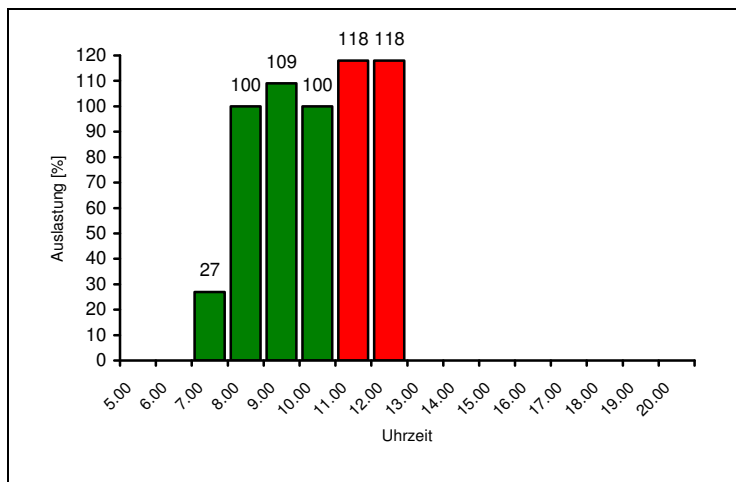
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / Kundenparkplatz

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

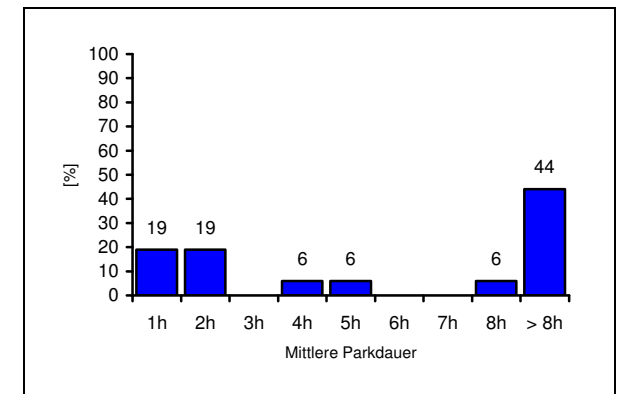
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte EVO und EVO Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

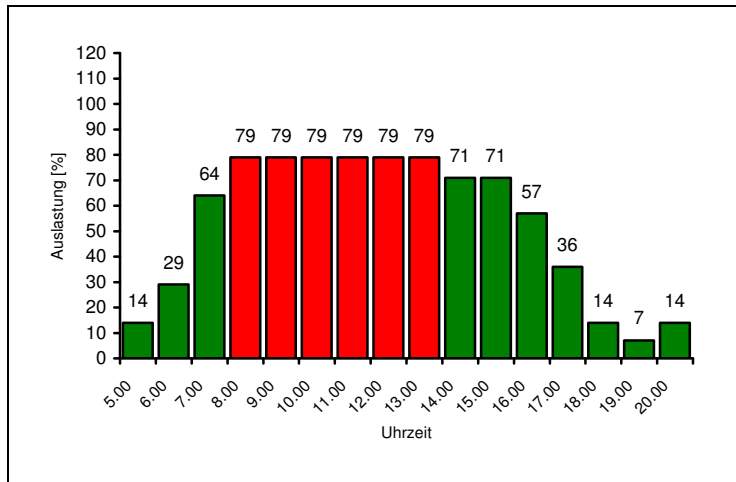
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 5**

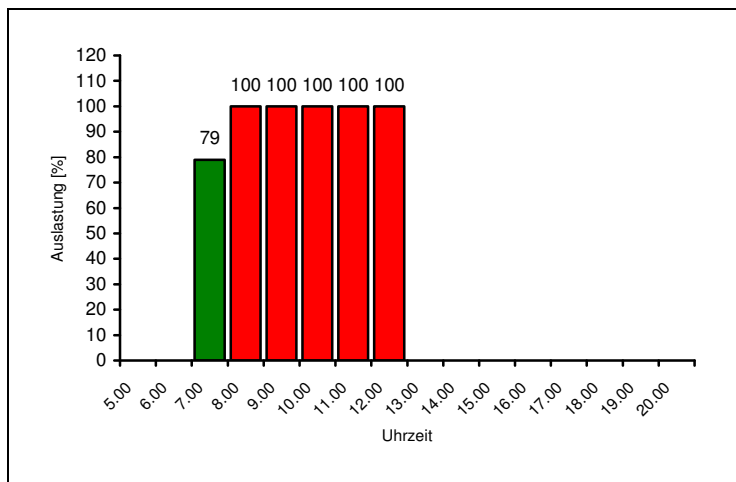
**Deutsche Bahn Kundenparkplatz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / Kundenparkplatz

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 8,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

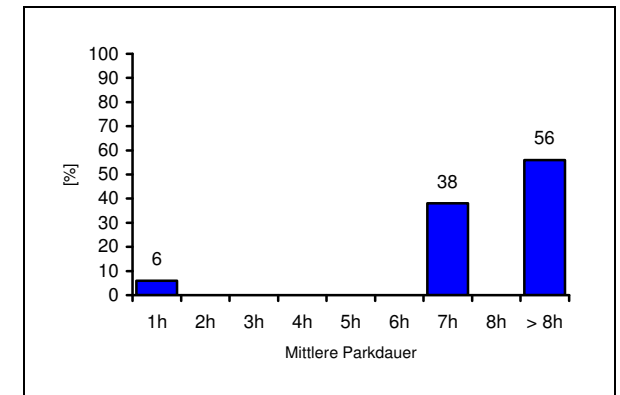
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte der Deutsche Bahn und Kunden der Deutschen Bahn

Einfluss des Marktages:

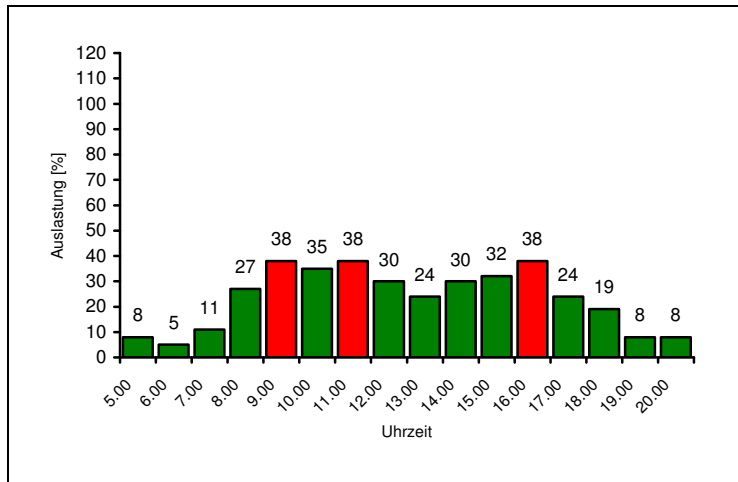
- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



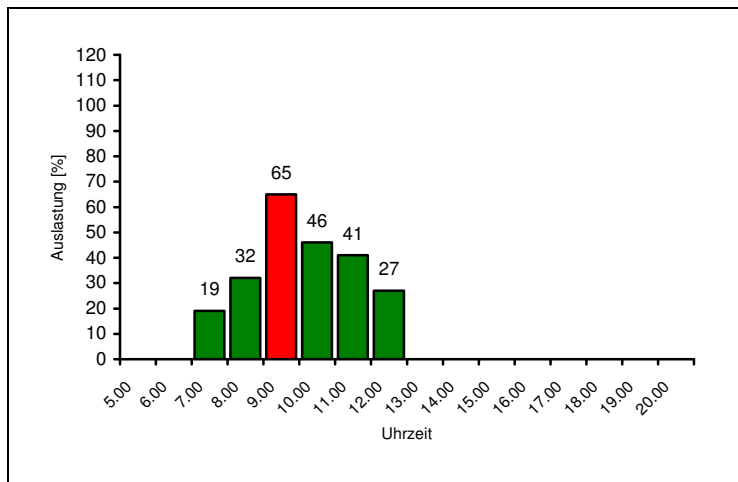
**Parkbereich Nr. 6** **Sparkasse Kundenparkplatz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / Kundenparkplatz

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,2 Wechsel / Stellplatz

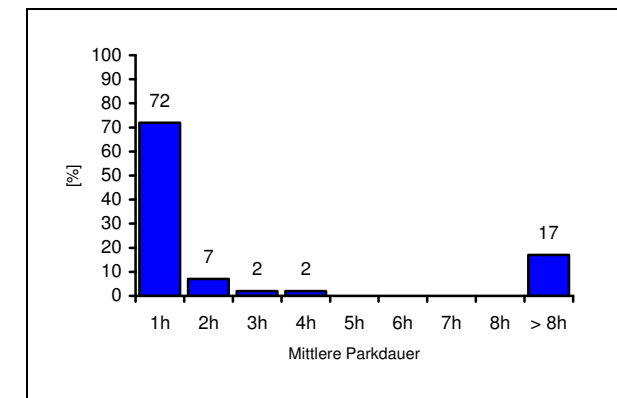
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden der Sparkasse, aber auch EVO-Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

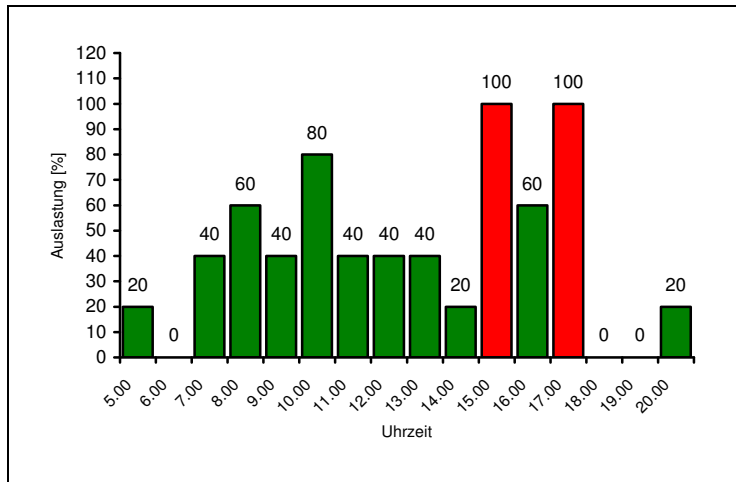
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 7**

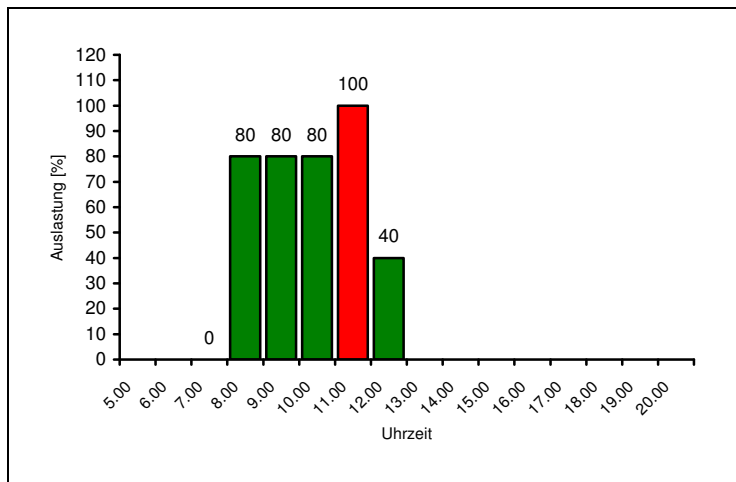
**Straßenraum Sparkasse (Poststraße)**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,2 Wechsel / Stellplatz

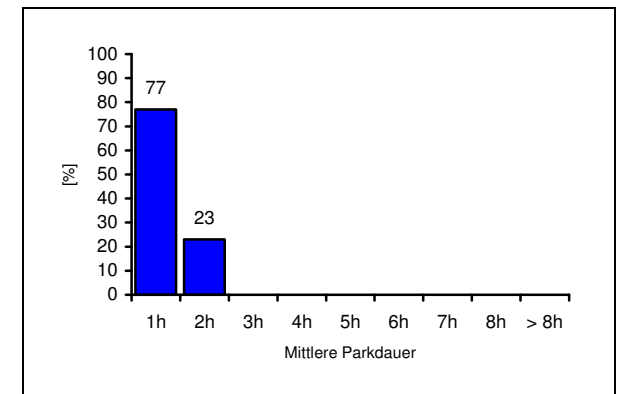
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

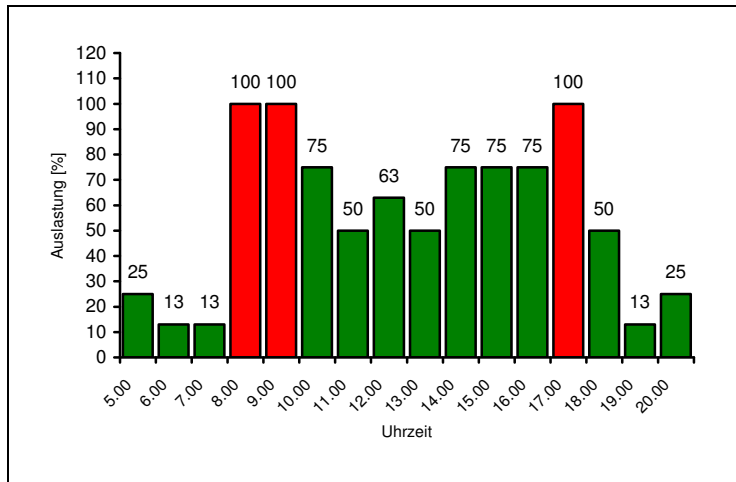




**Parkbereich Nr. 8**

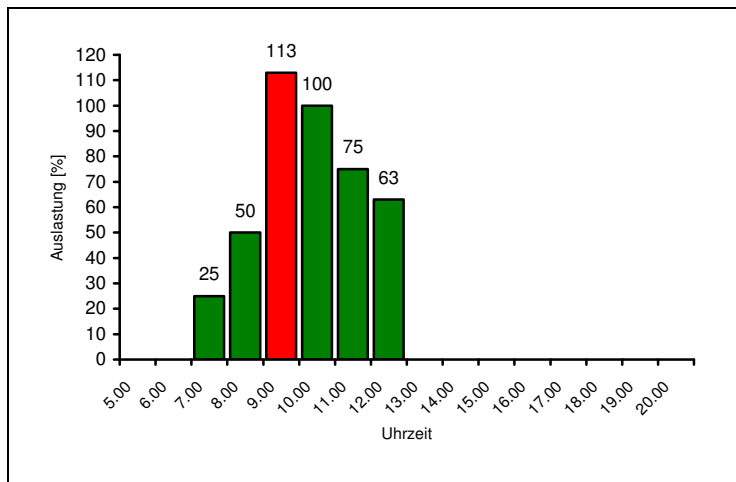
**Parkstreifen Am Bahnhof**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 8,3 Wechsel / Stellplatz

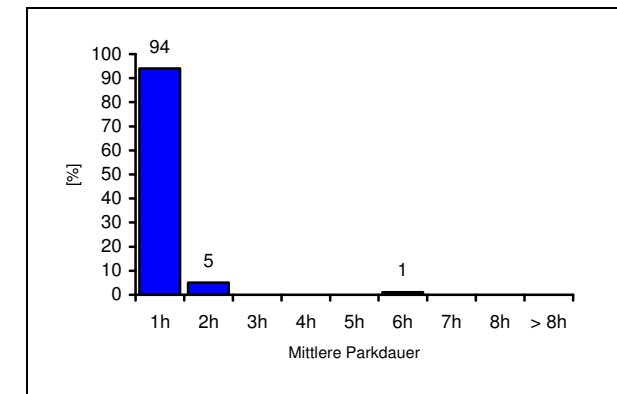
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kiss & Ride, IPEK-Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

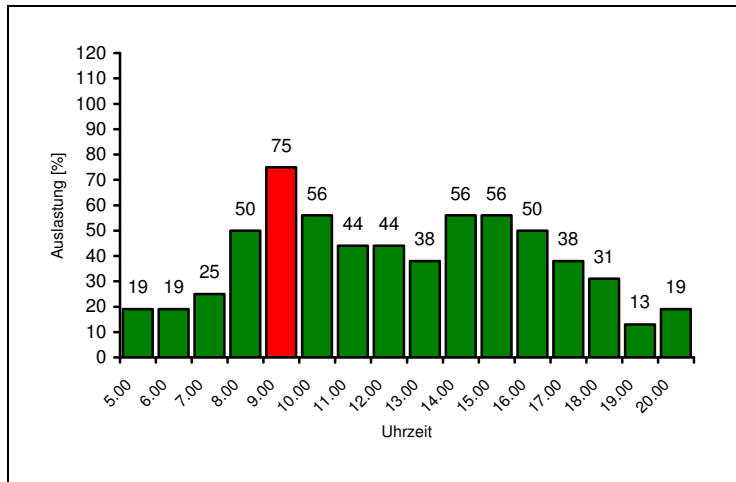




**Parkbereich Nr. 9**

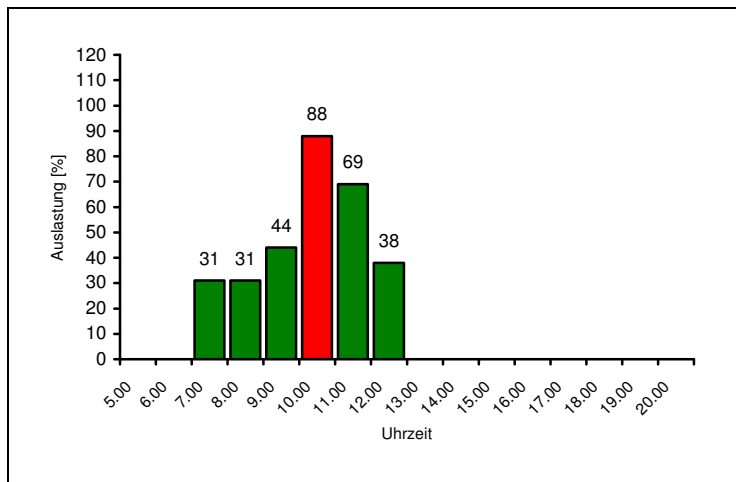
**Bürobedarf Bahnhofstraße 30**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / Kundenparkplatz

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,6 Wechsel / Stellplatz

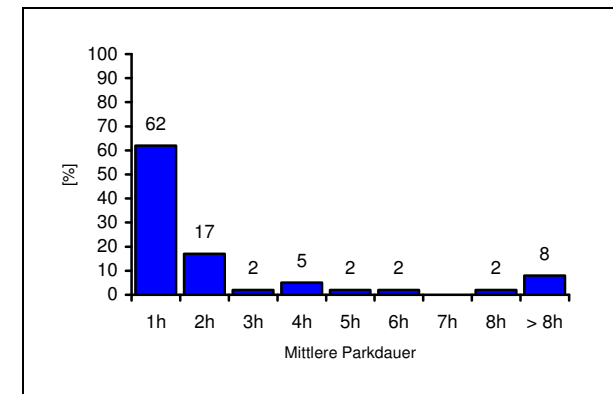
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

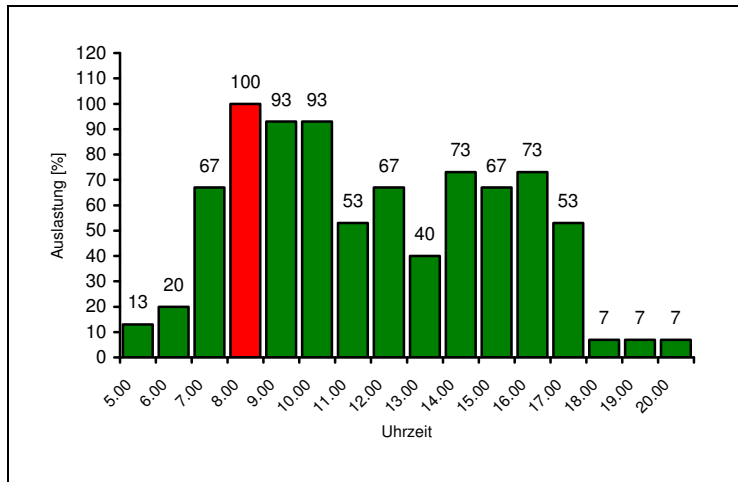
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 10**

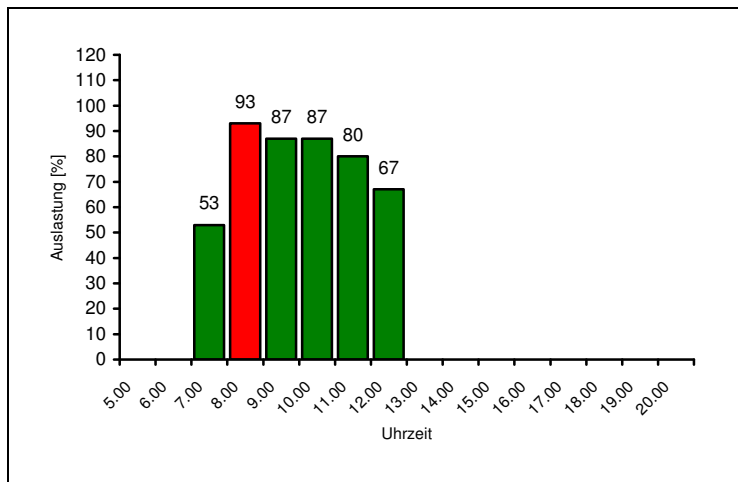
**Parkstreifen IPEK-Lebensmittel**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,4 Wechsel / Stellplatz

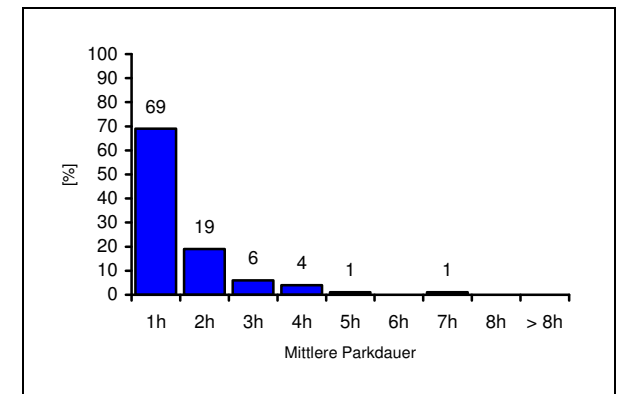
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Erhöhung gegenüber Normalwerktag

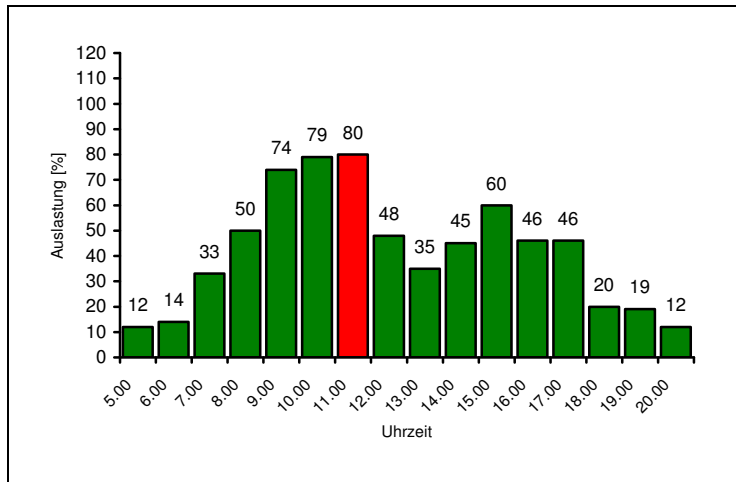
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 11**

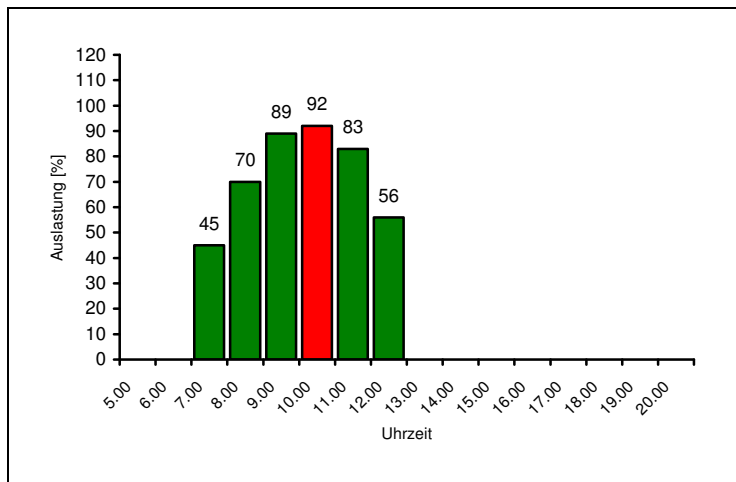
**Parkplatz IPEK-Lebensmittel**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven (Privatparkplatz)

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,7 Wechsel / Stellplatz

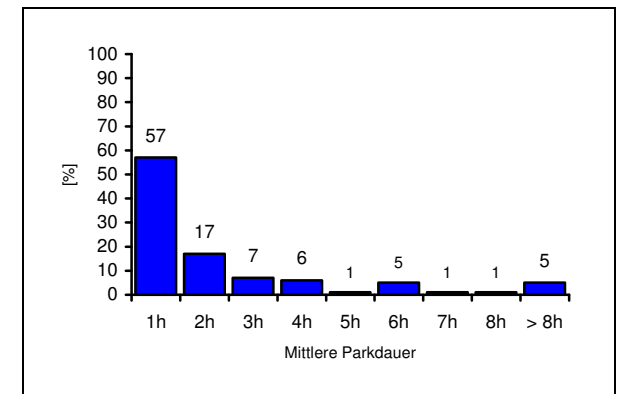
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

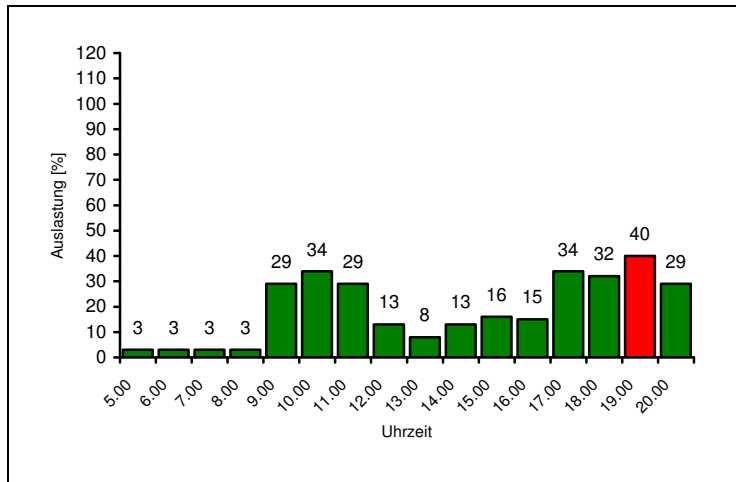
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 12**

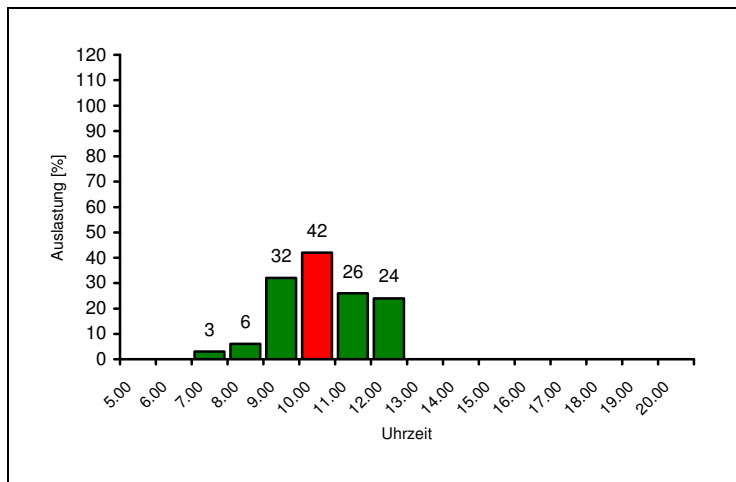
**Parkplatz Fitnessstudio**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / tagsüber öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ gegeben, deutliche Stellplatzreserven, jedoch Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

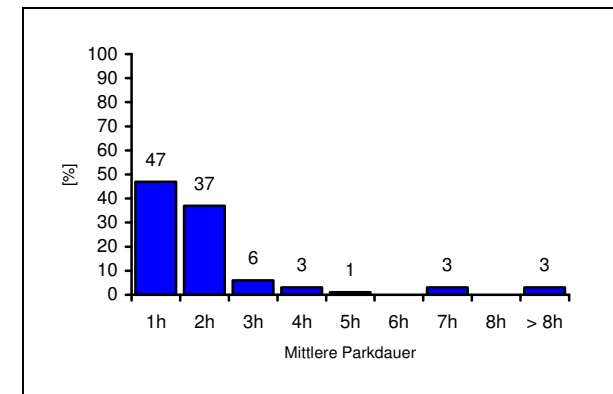
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

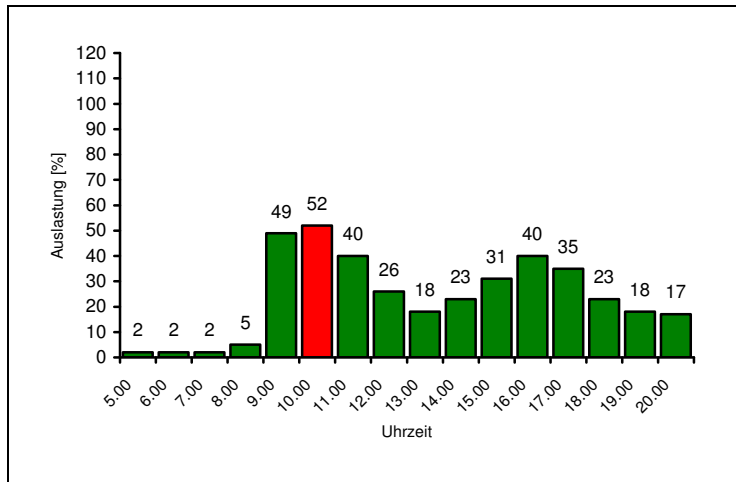




**Parkbereich Nr. 13**

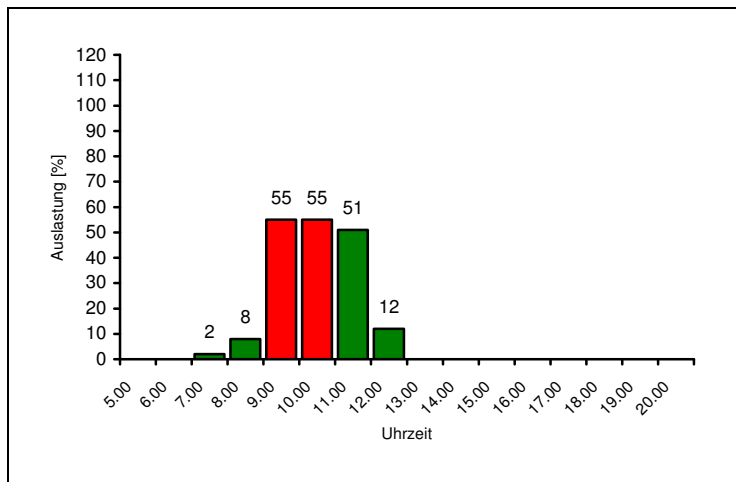
**Parkplatz Dänisches Bettenlager**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / tagsüber öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ gegeben, deutliche Stellplatzreserven, jedoch Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,8 Wechsel / Stellplatz

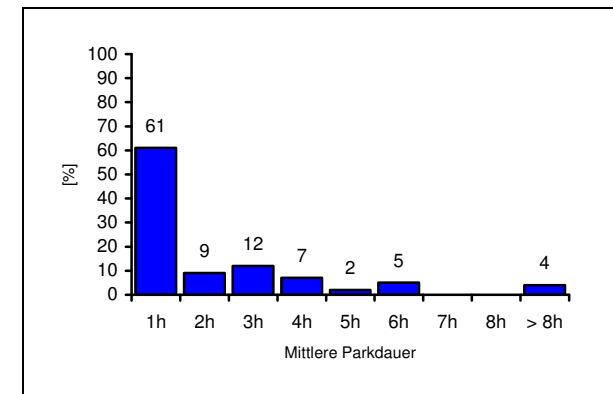
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

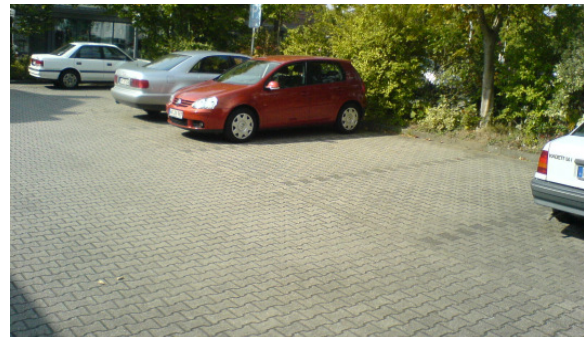
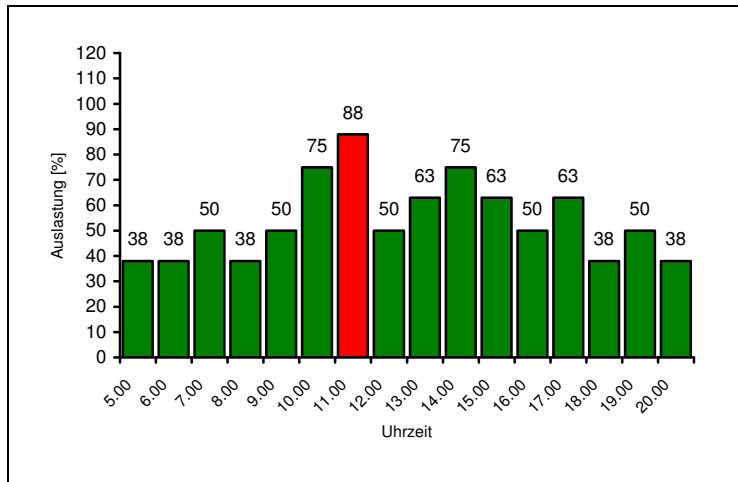




**Parkbereich Nr. 14**

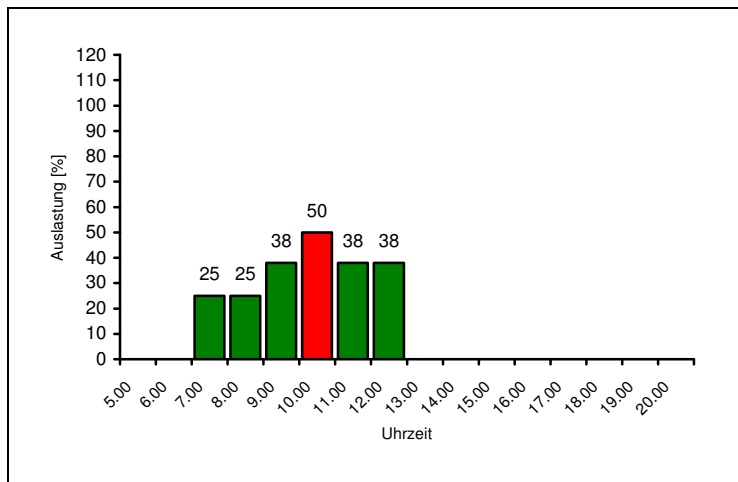
**Wareндorfer Straße Nr. 10**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,0 Wechsel / Stellplatz

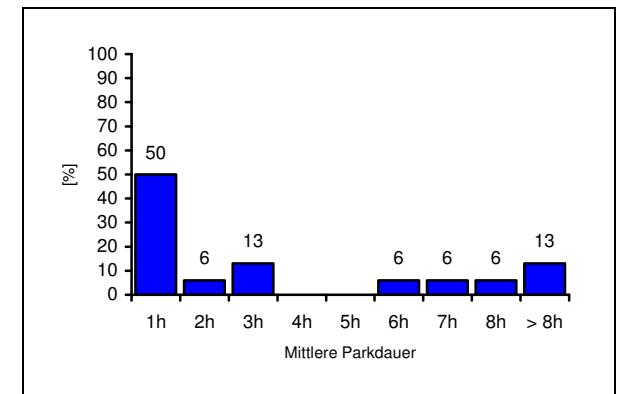
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Erhöhung gegenüber Normalwerktag

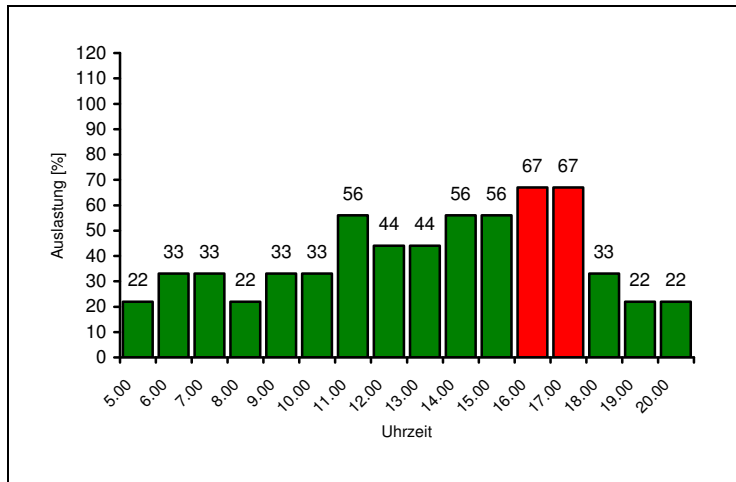
**ParkdauererVerteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 15**

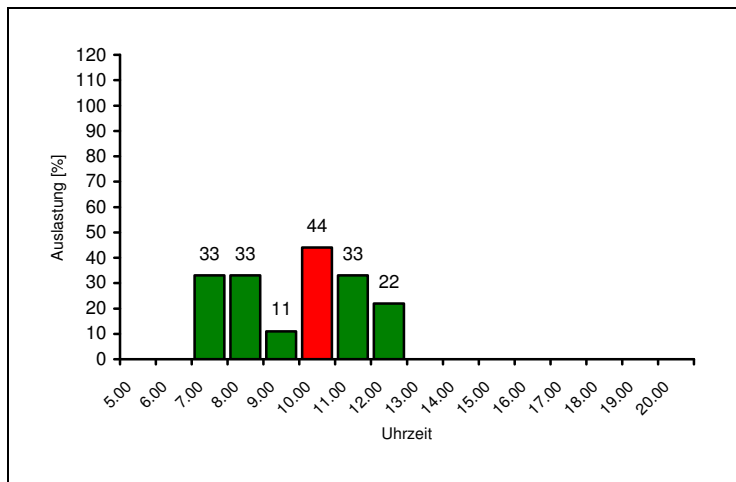
**Engelbert-Holterdorf Straße Parkplatz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben, jedoch nur geringe Stellplatzanzahl und Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

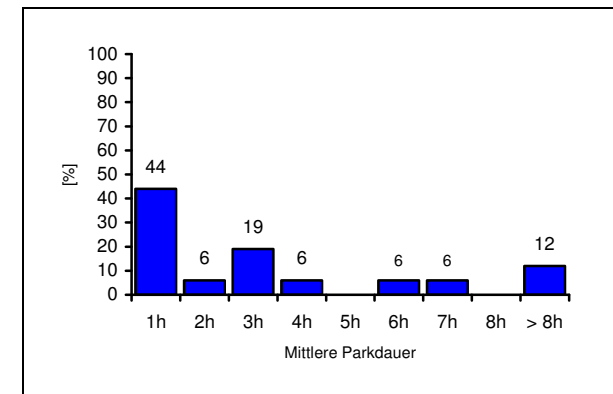
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

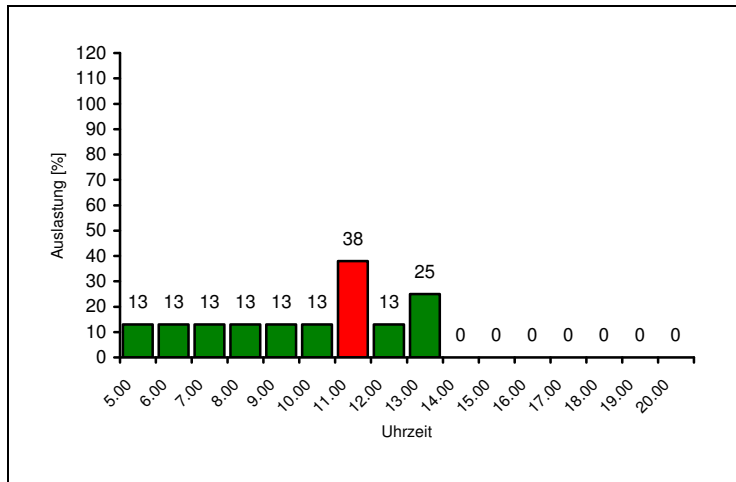
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 16**

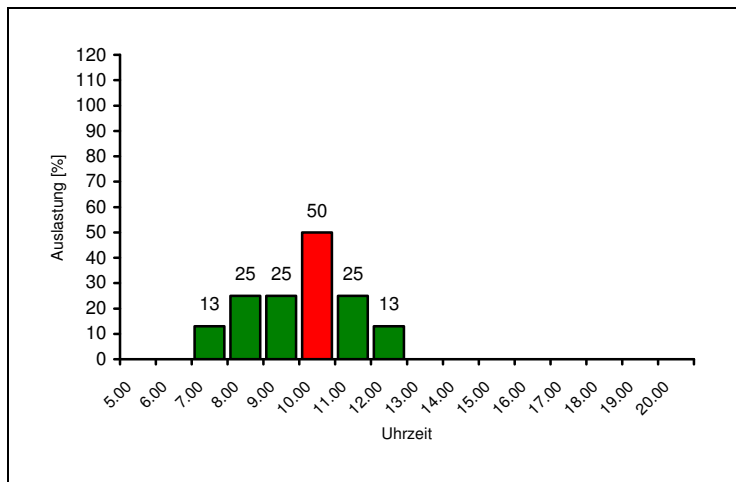
**Engelbert-Holterdorf Straße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich zugänglich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,8 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

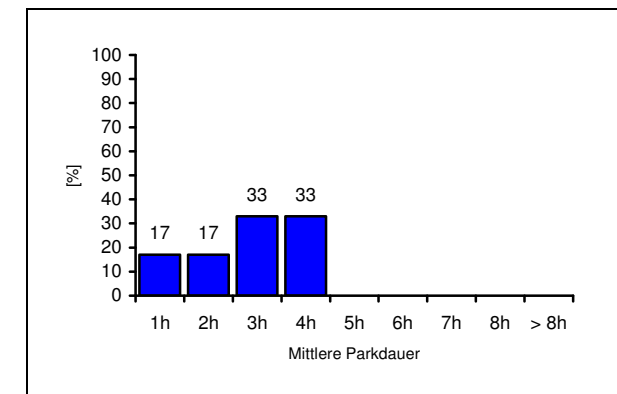
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben jedoch nur geringe Stellplatzanzahl

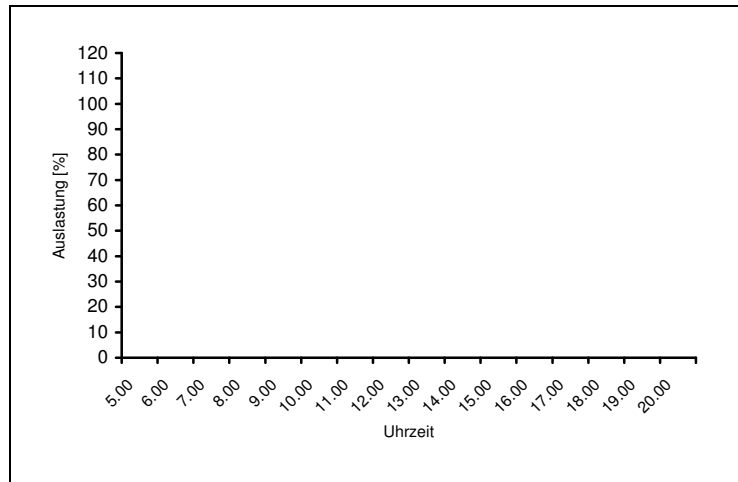
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 17**

**Fa. „Die Glocke“ Warendorfer Straße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



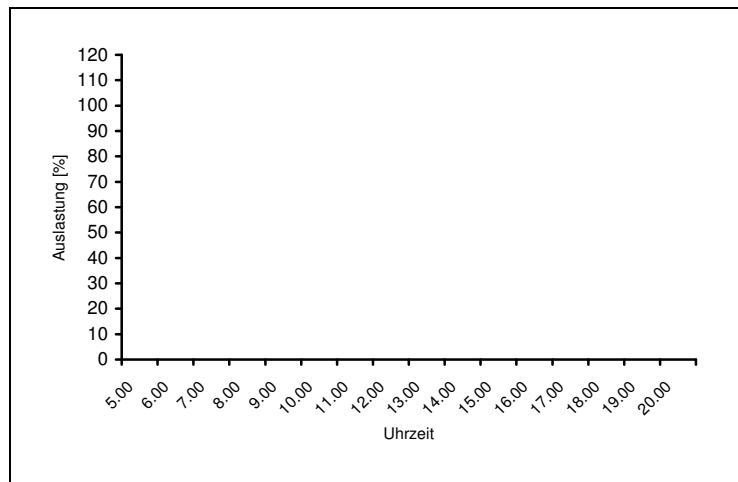
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privater Parkraum mit Schranke

Potential für Parkraumoptimierung:

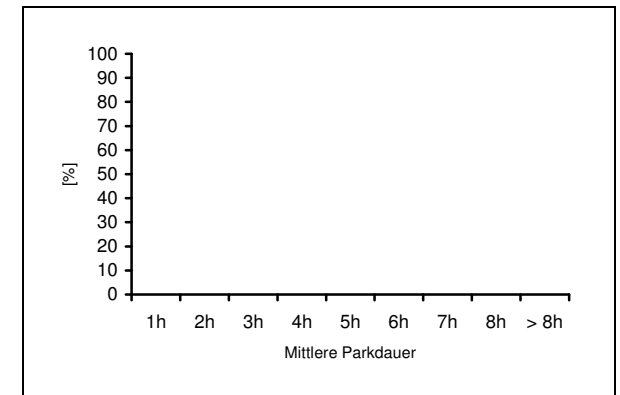
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

**Parkdauererterteilung Normalwerktag**

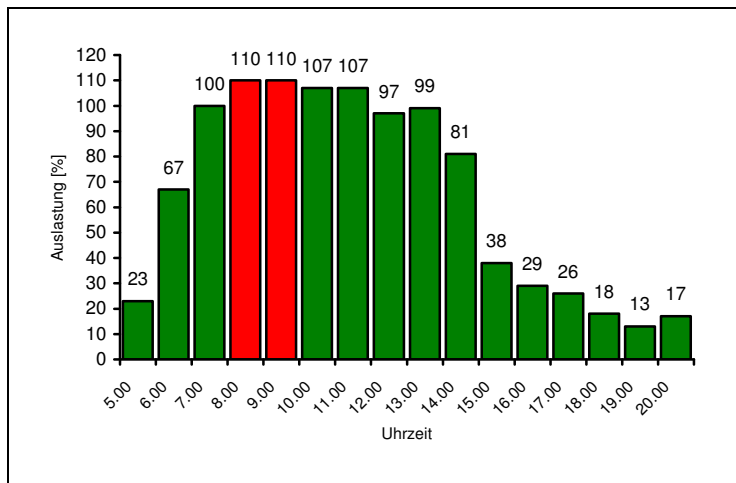




**Parkbereich Nr. 18**

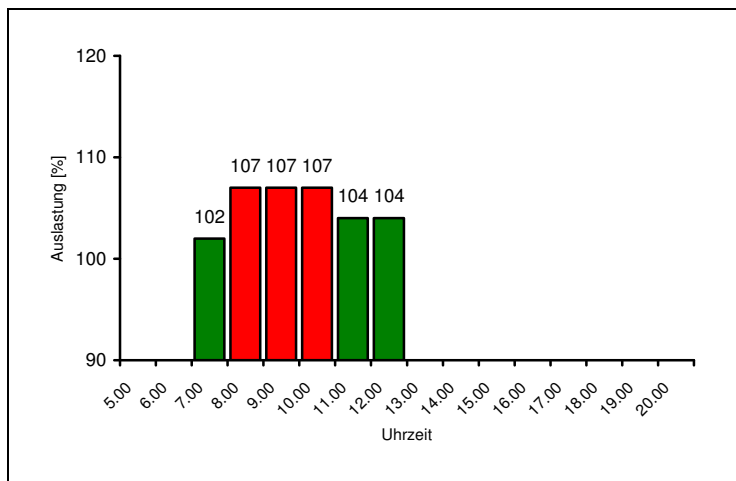
**Fa. Haver & Boecker ohne Schranke**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte

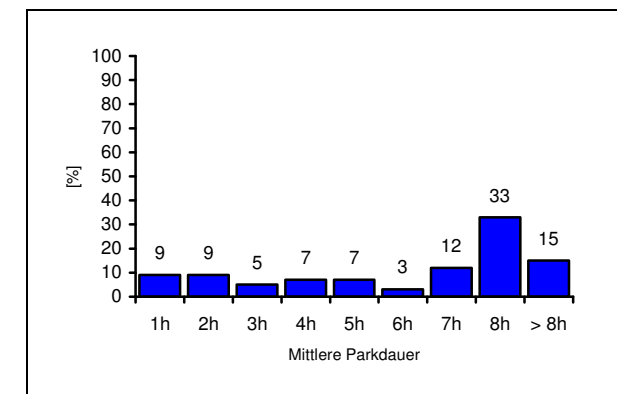
Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Erhöhung gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz, zusätzlich voll ausgelastet

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

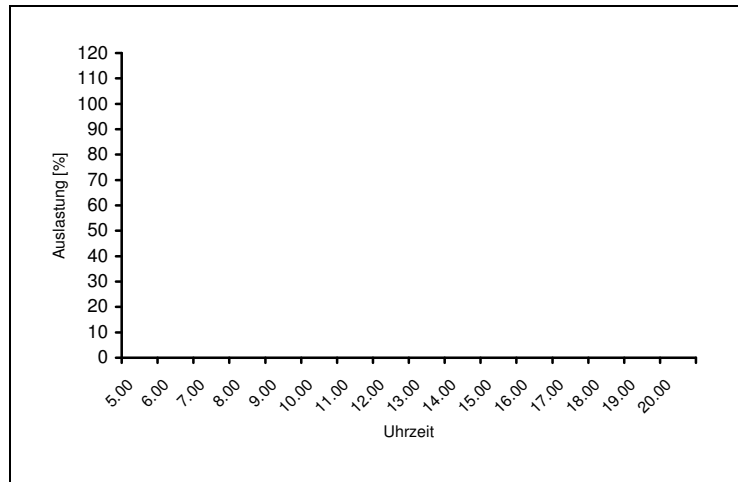




**Parkbereich Nr. 19**

**Fa. Haver & Boecker mit Schranke**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

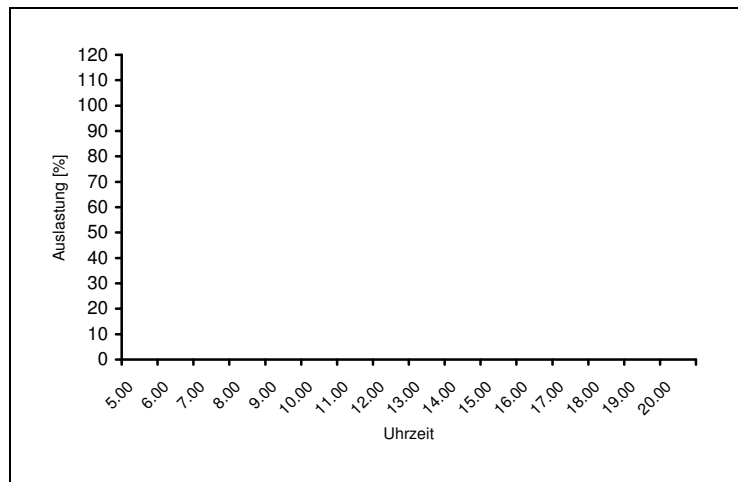
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privater Parkraum mit Schranke

Potential für Parkraumoptimierung:

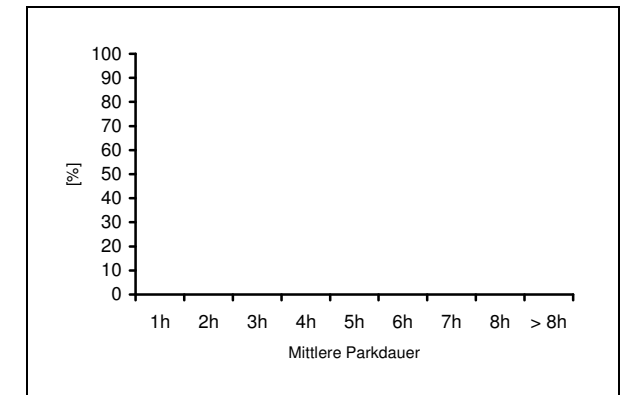
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

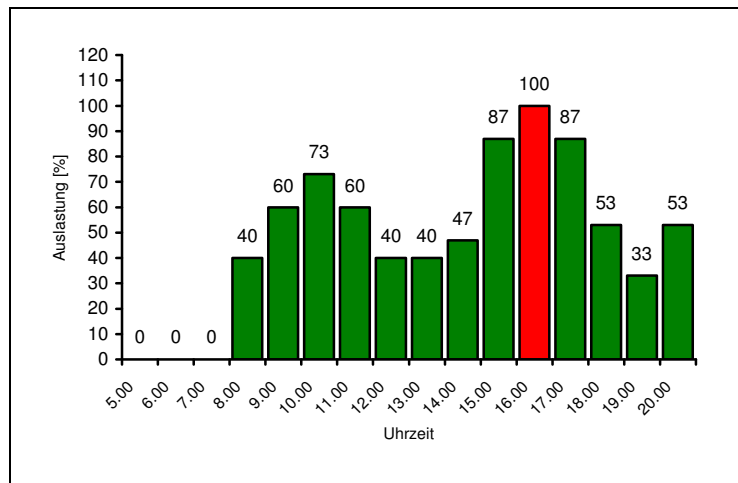
**Parkdauerernteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 20**

**Lehmwall**

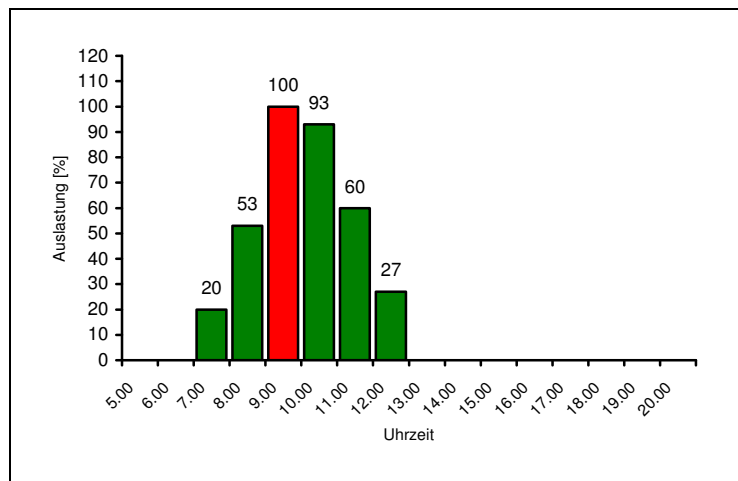
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ z.T. privat, z.T. öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve, zum Teil Privatparkplätze

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,3 Wechsel / Stellplatz

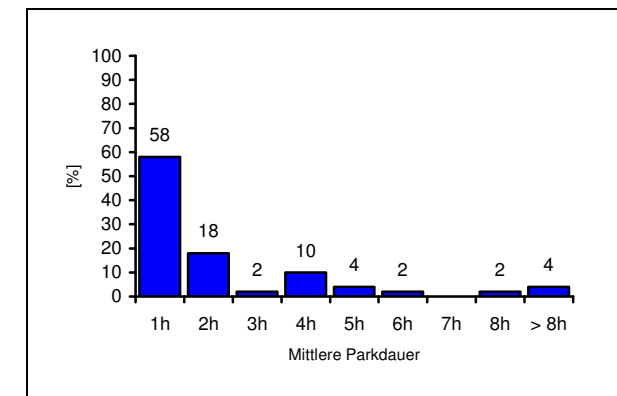
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte, aber auch Anwohner und Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

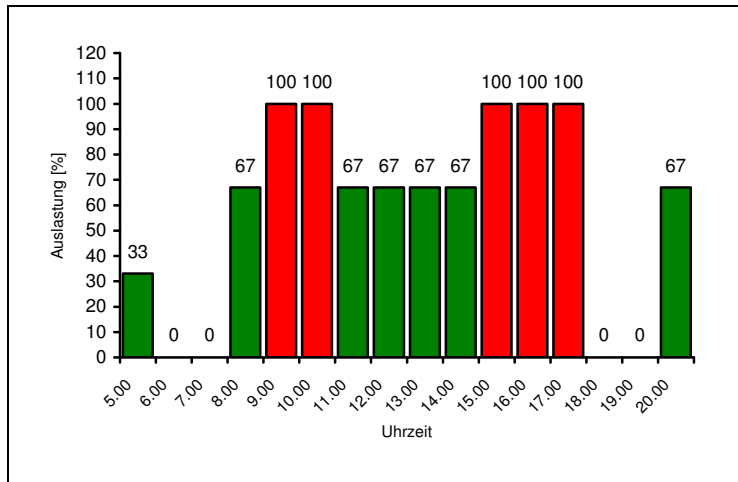
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 21**

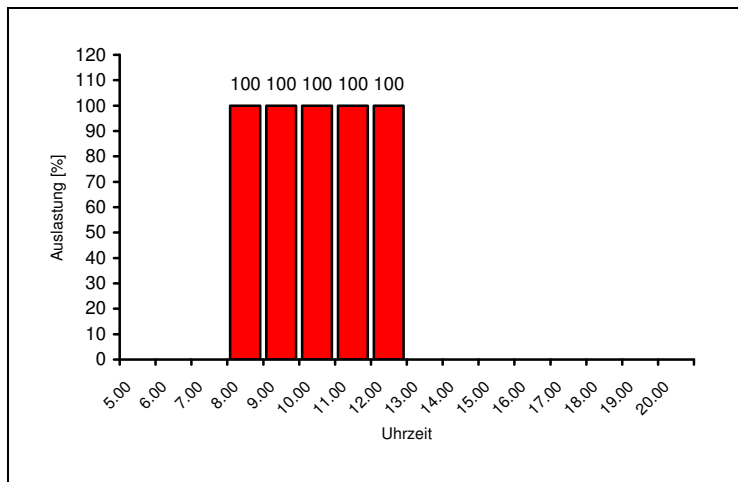
**Eickhoff**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,3 Wechsel / Stellplatz

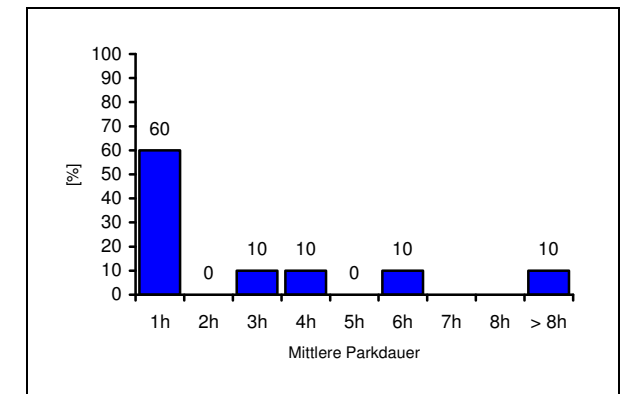
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ unverändert gegenüber Normalwerktag

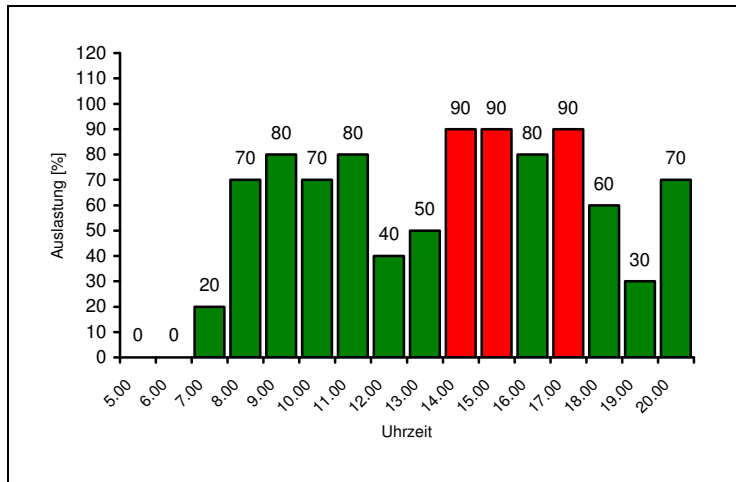
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 22**

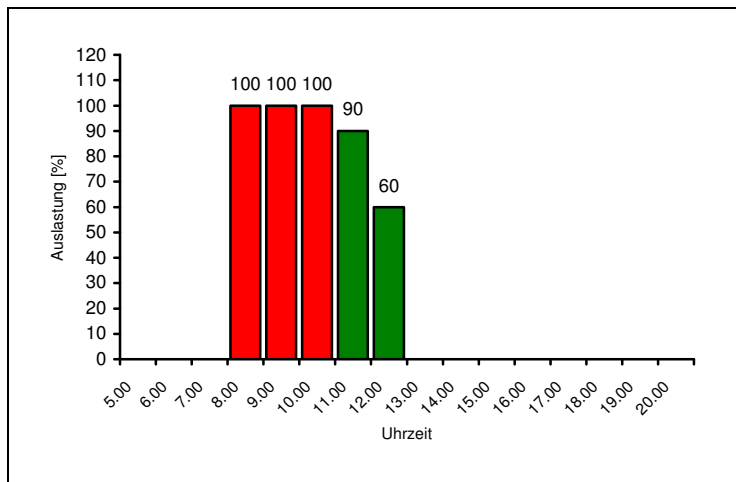
**Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Nord**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,3 Wechsel / Stellplatz

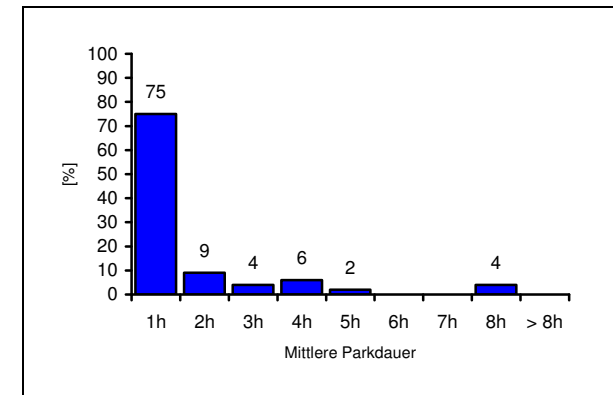
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

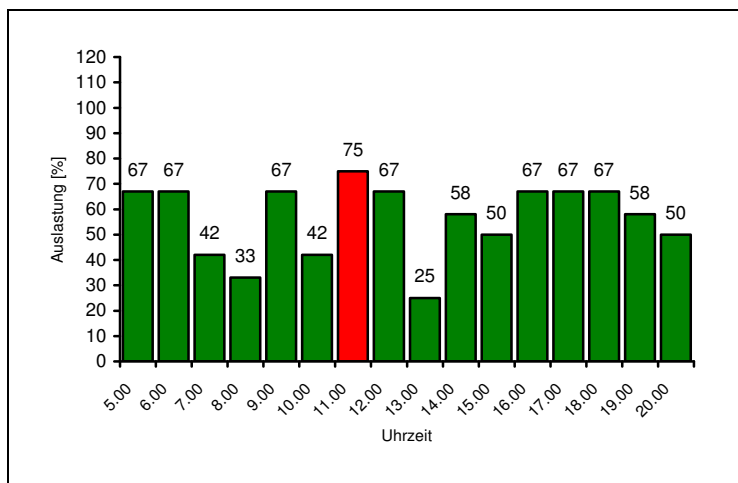




**Parkbereich Nr. 23**

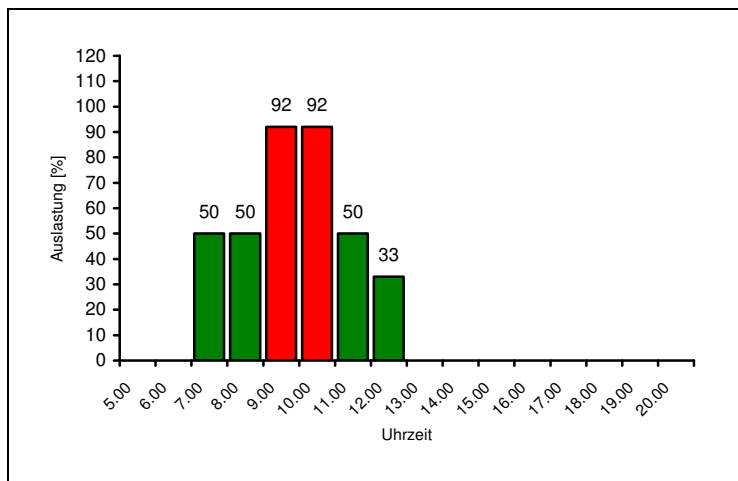
**Eickhoff Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich zugänglich, Anwohnerparken

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Anwohnerparken

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,2 Wechsel / Stellplatz

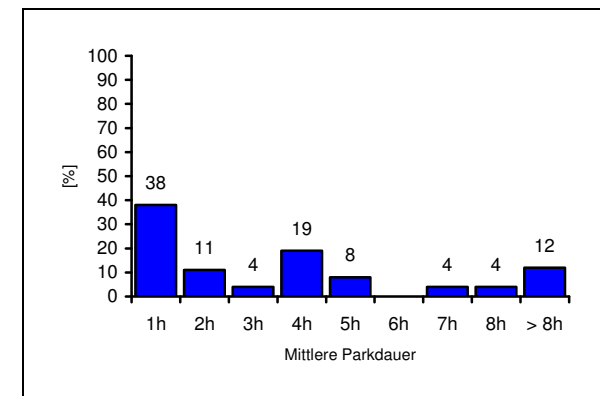
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

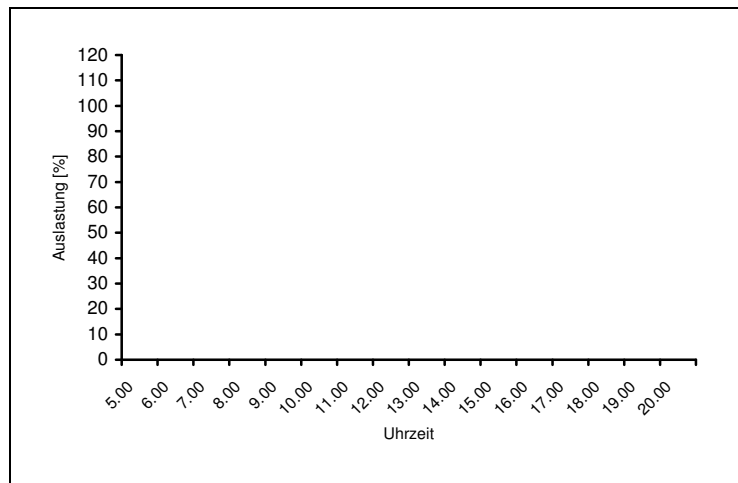




**Parkbereich Nr. 24**

**Fa. Haver & Boecker / Carl-Haver-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

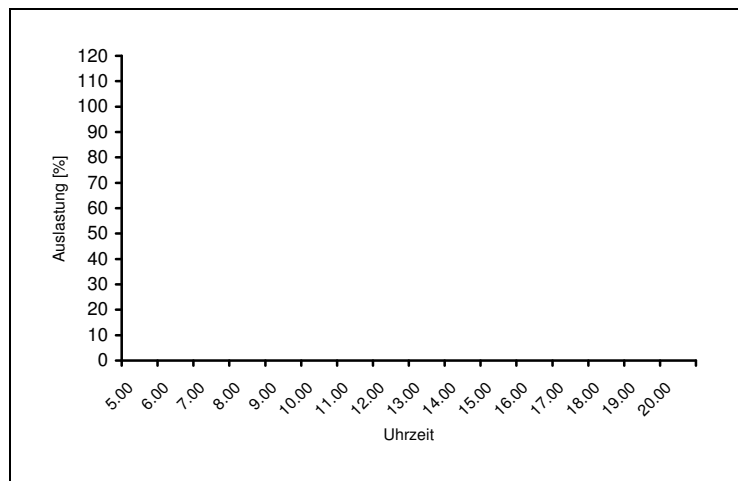
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privater Parkraum mit Schranke

Potential für Parkraumoptimierung:

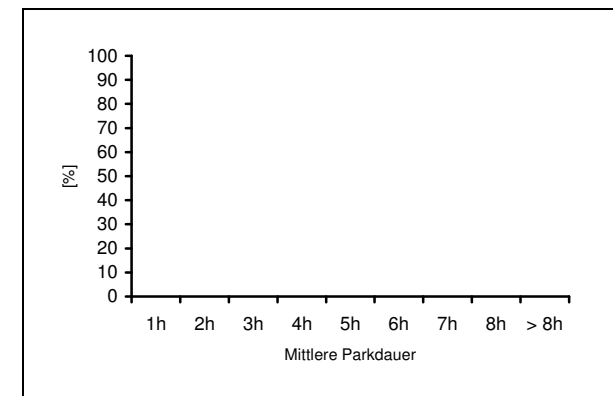
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

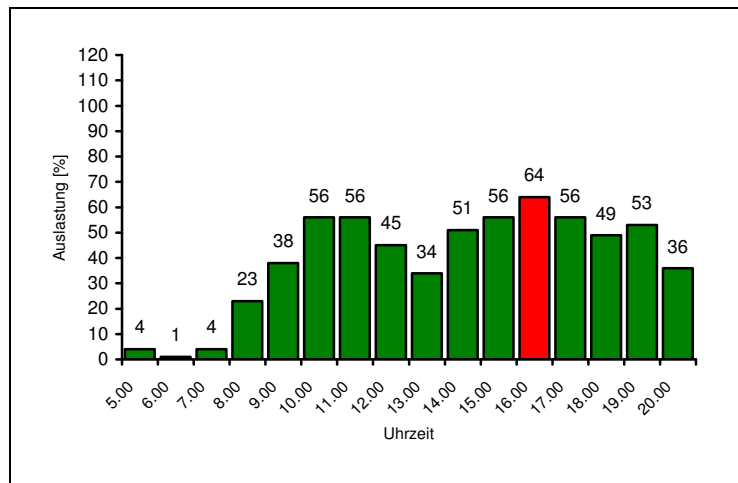
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 25**

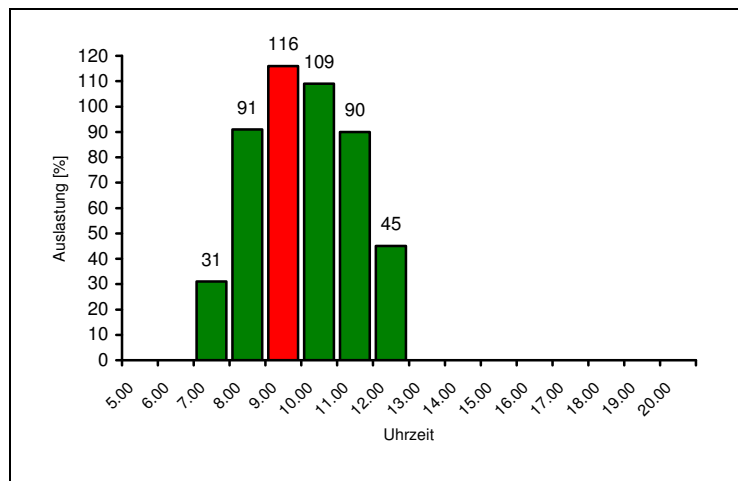
**Parkplatz Carl-Haver-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheinregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,7 Wechsel / Stellplatz

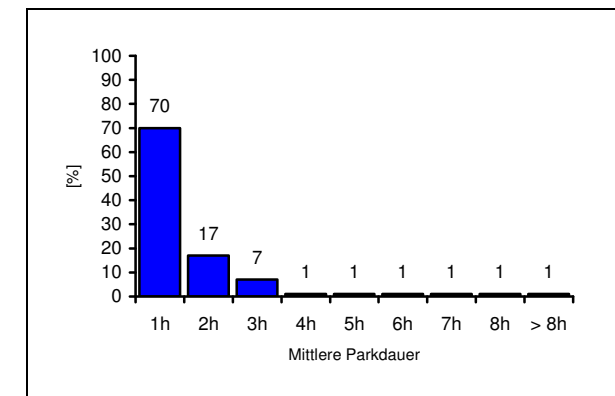
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

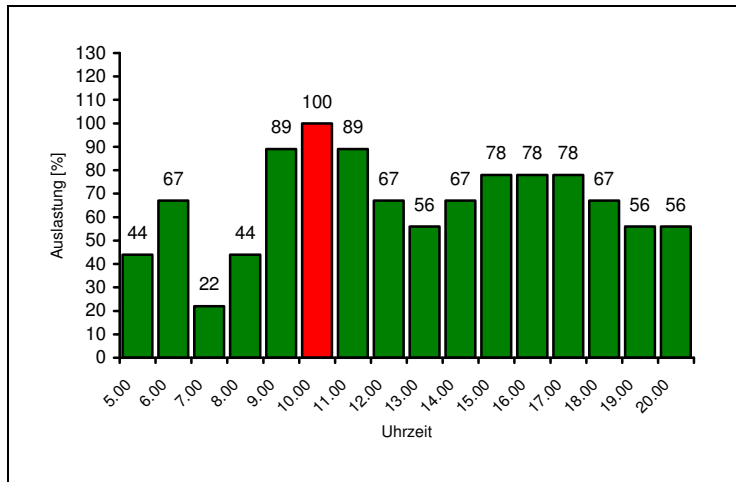
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 26**

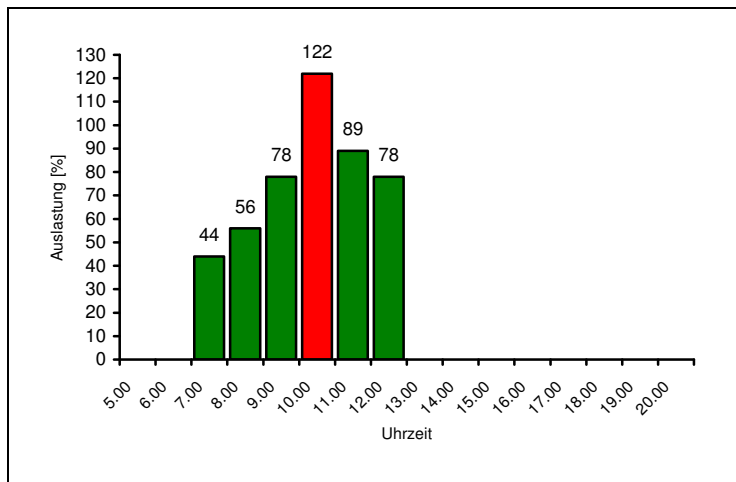
**Parkplatz St. Johannes / Carl-Haver-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat mit Parkscheinregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven (Privat)

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,7 Wechsel / Stellplatz

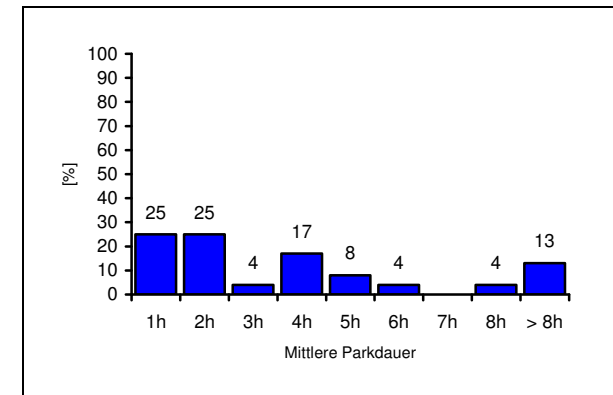
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

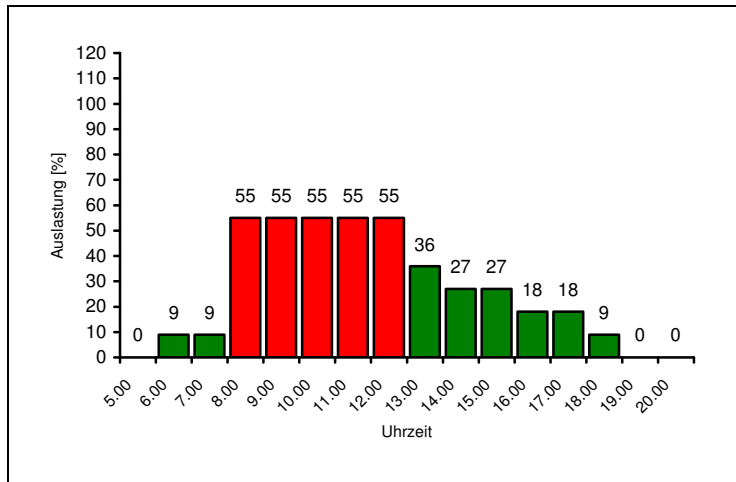
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 27**

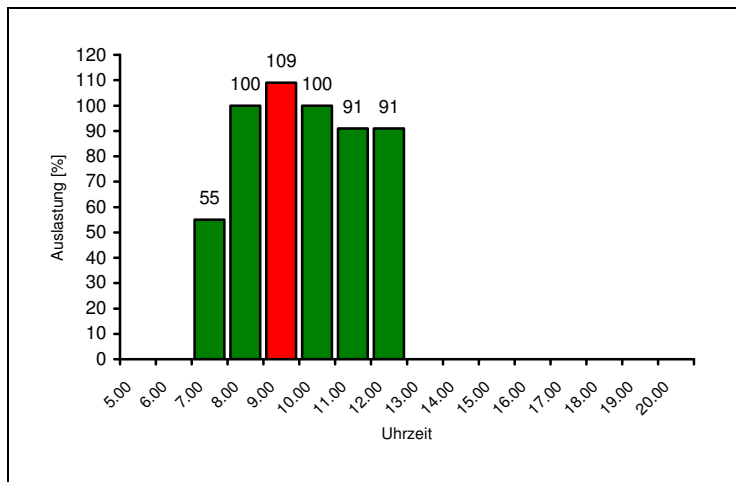
**Parkplätze hinter dem Bernadushaus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

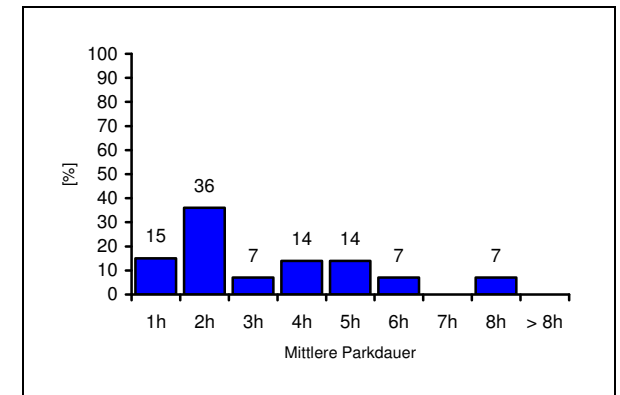
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte und Besucher

Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

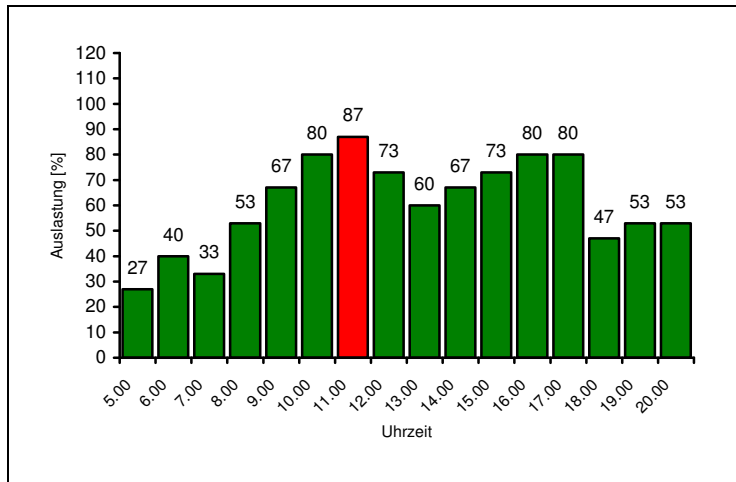




**Parkbereich Nr. 28**

**Parkplatz hinter Carl-Haver-Platz**

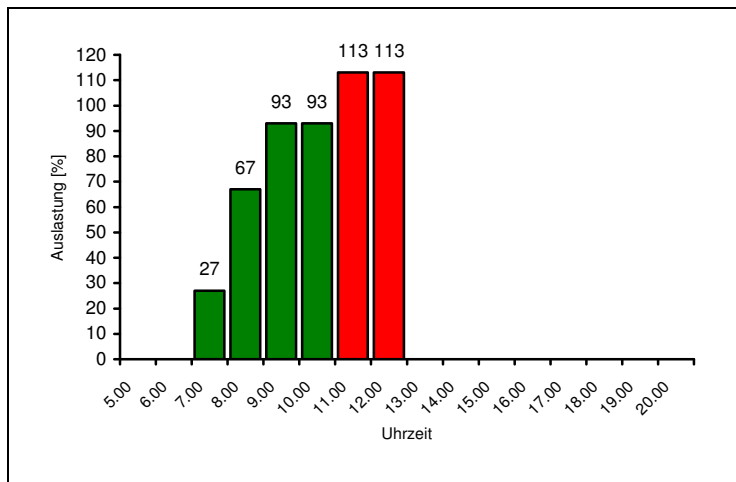
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat Parkraum

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,1 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte und Anwohner

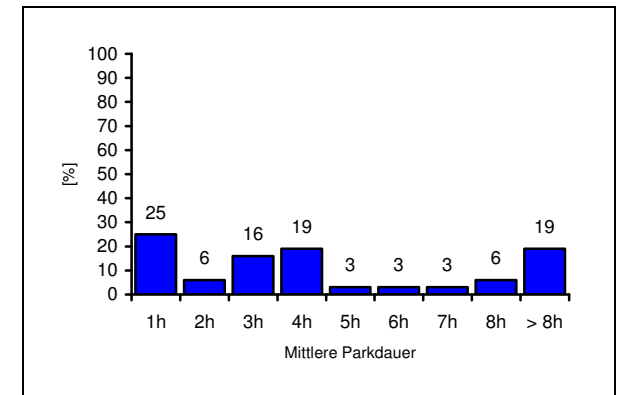
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

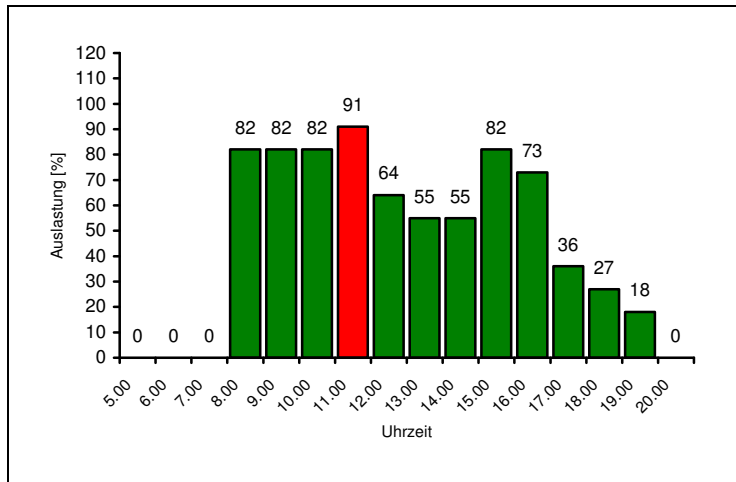
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 29**

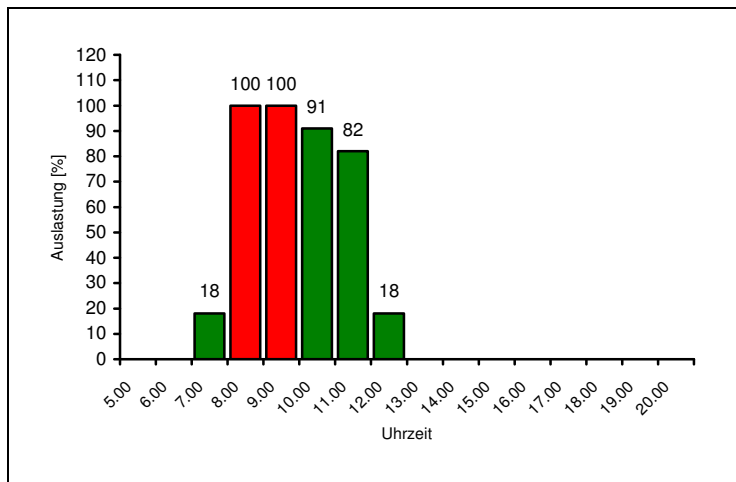
**Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte I**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,6 Wechsel / Stellplatz

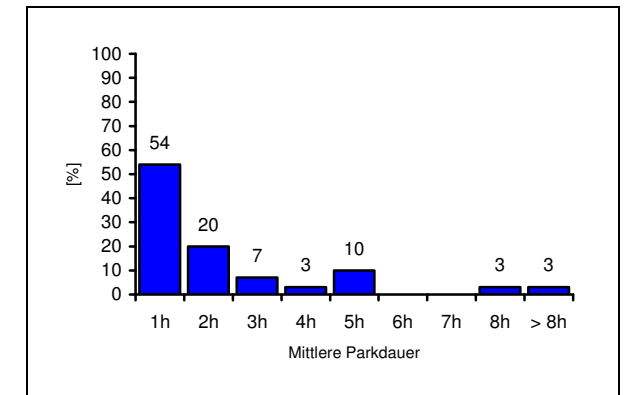
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

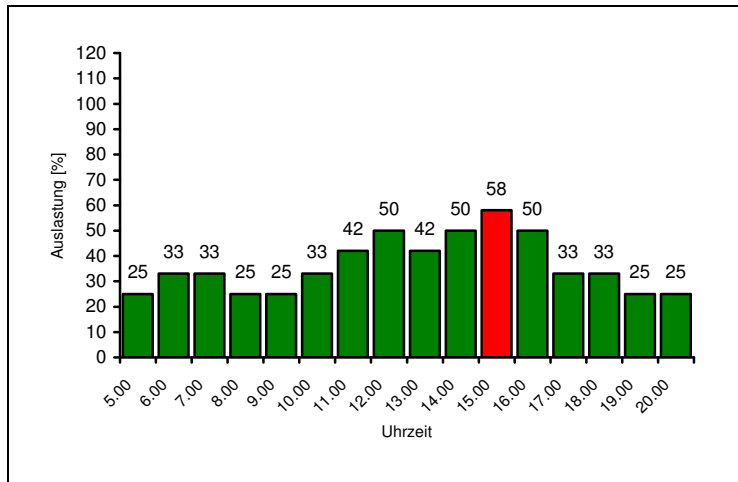
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 30**

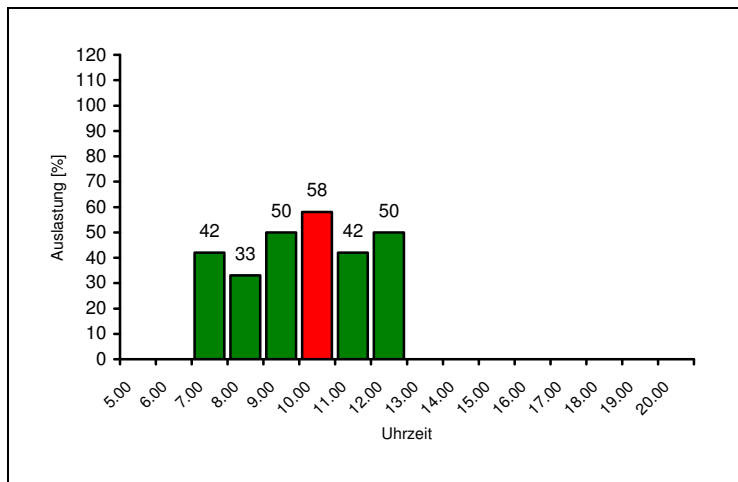
**Obere Bredenstiege**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / Anwohner

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,2 Wechsel / Stellplatz

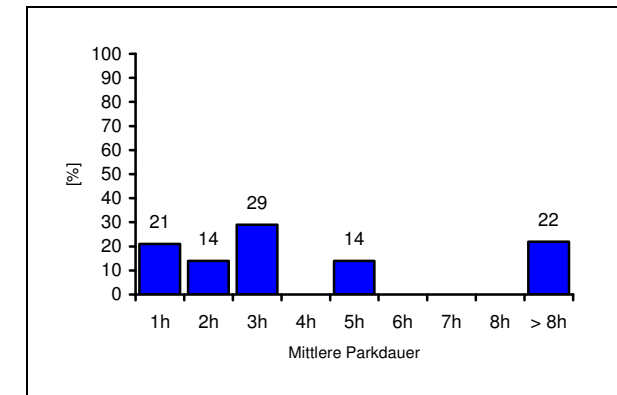
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

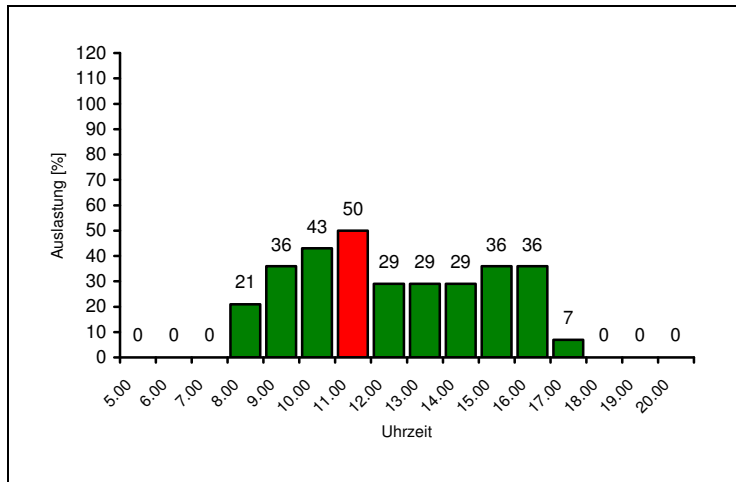
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 31**

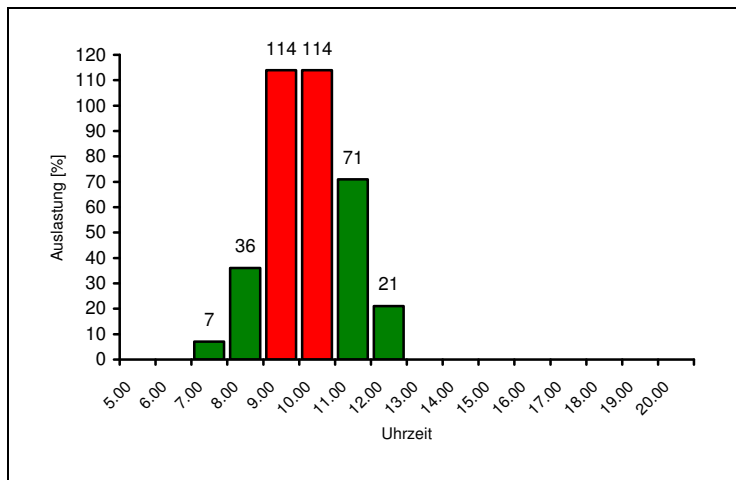
**Dietrich-Bonhoeffer-Haus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,9 Wechsel / Stellplatz

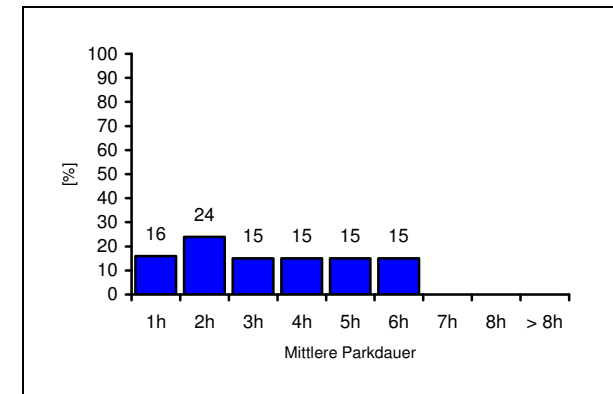
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

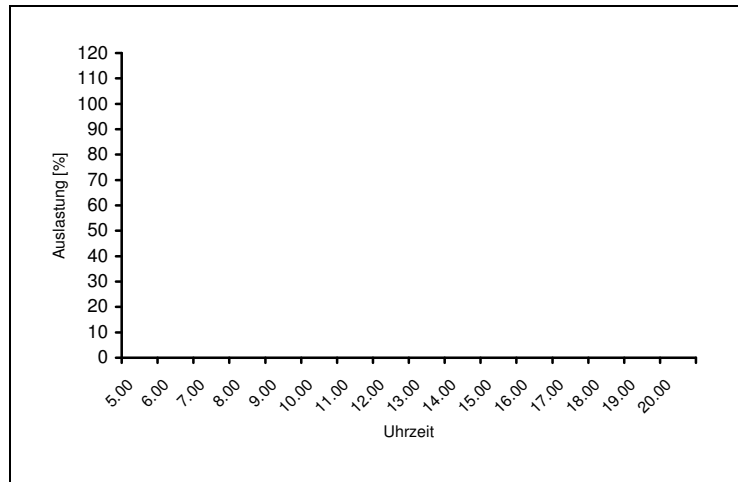




**Parkbereich Nr. 32**

**Parkplatz „Ihr Platz“**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

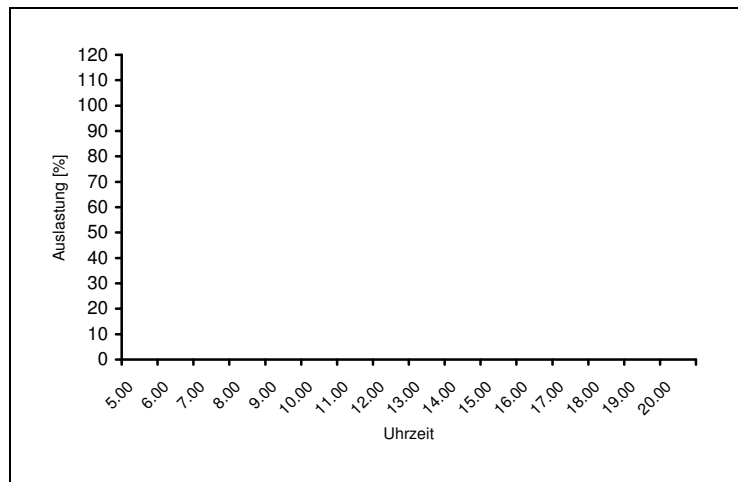
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, Kundenparkplatz mit Anfahrt über Fußgängerzone

Potential für Parkraumoptimierung:

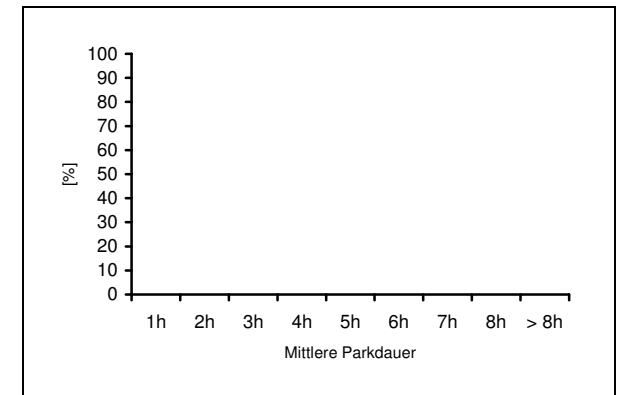
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

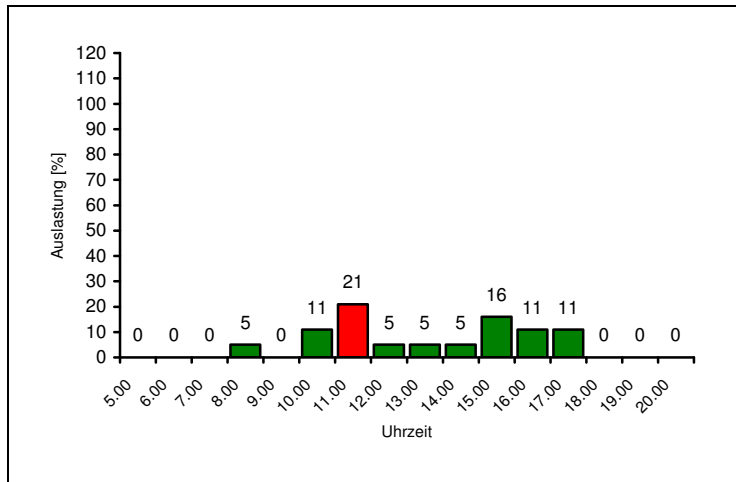
**Parkdauererterteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 33**

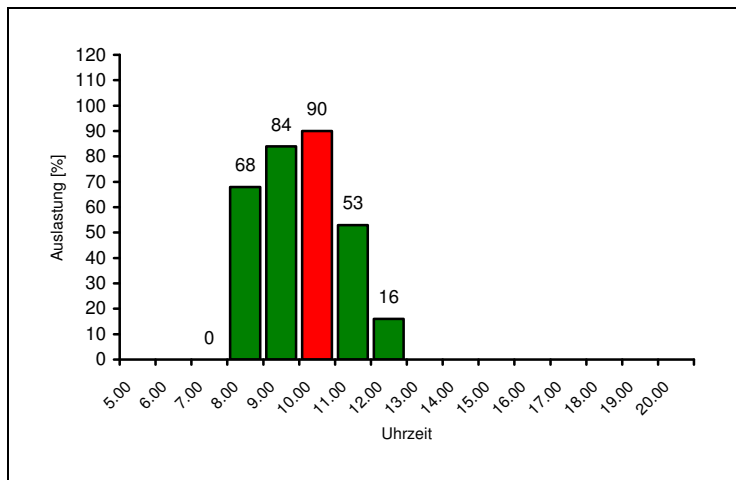
**Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Mitte II**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,9 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Beschäftigte

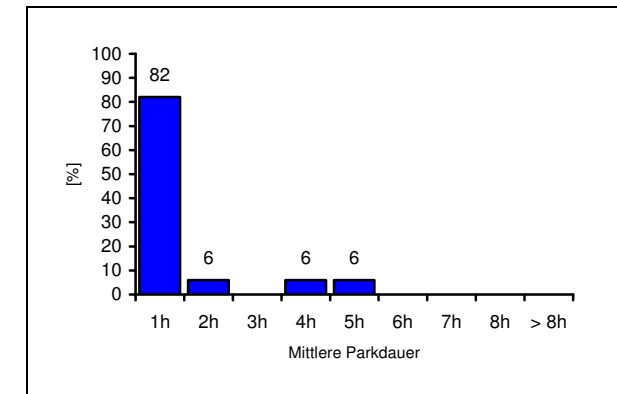
Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

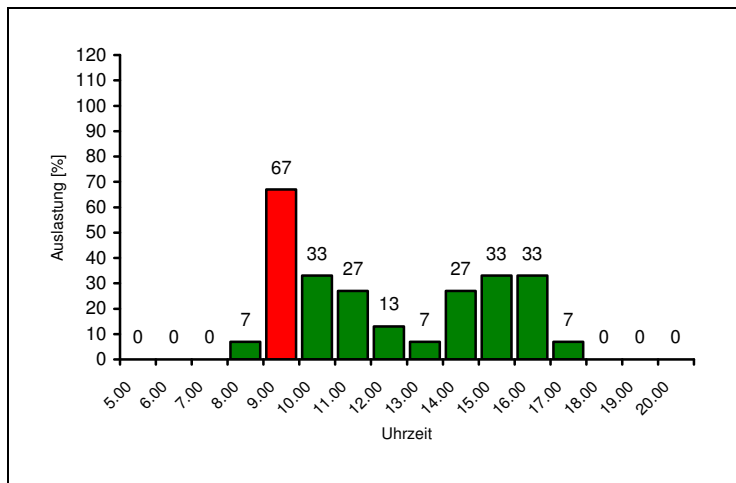
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 34**

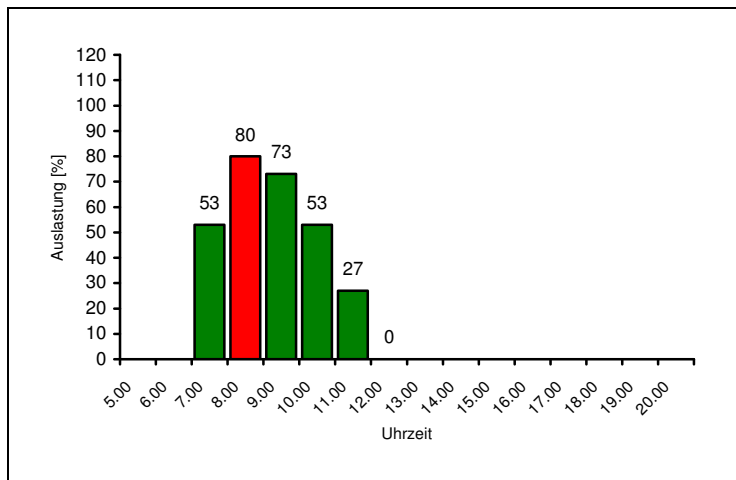
**Parkplatz Takko Markt**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,3 Wechsel / Stellplatz

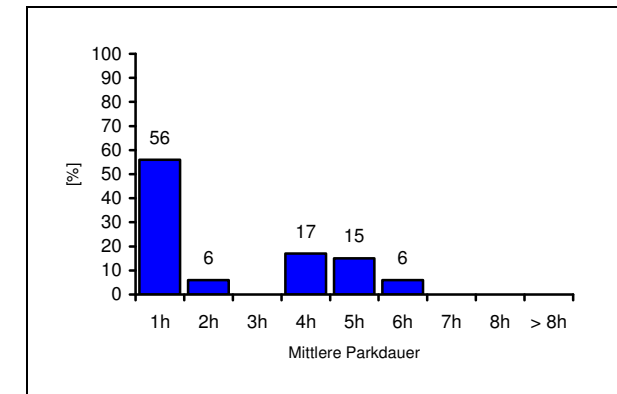
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

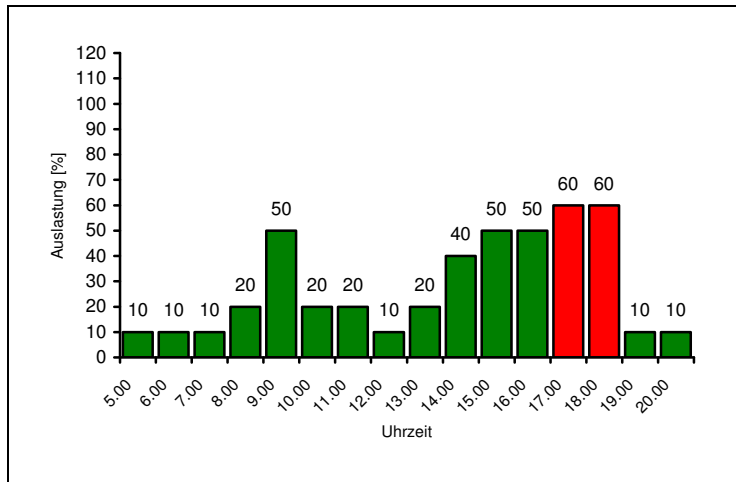
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 35**

**Parkplatz Schülerhilfe**

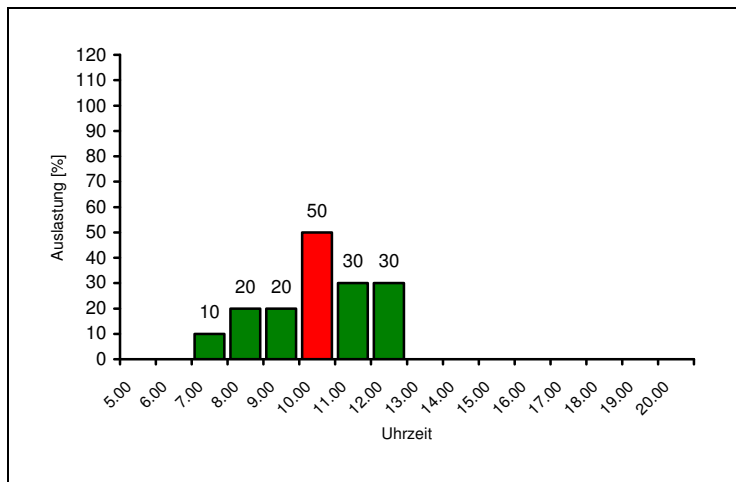
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,4 Wechsel / Stellplatz

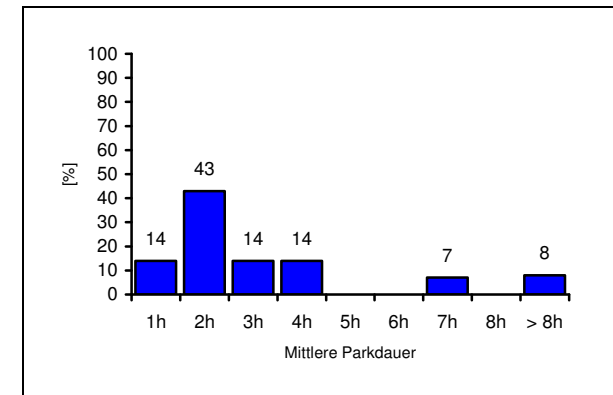
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

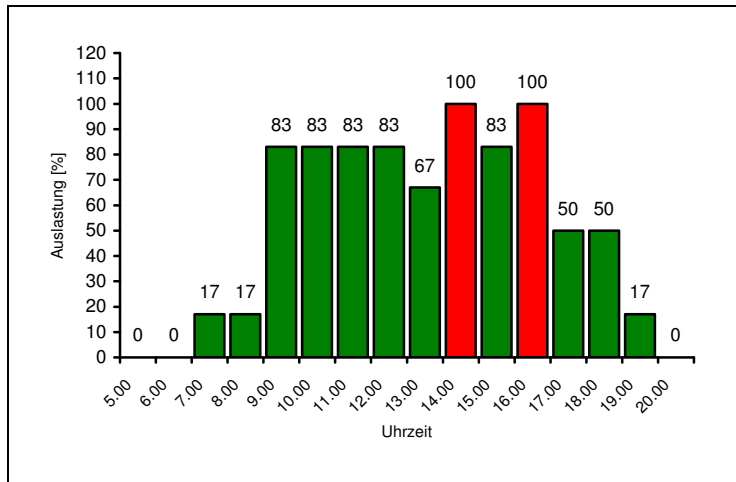




**Parkbereich Nr. 36**

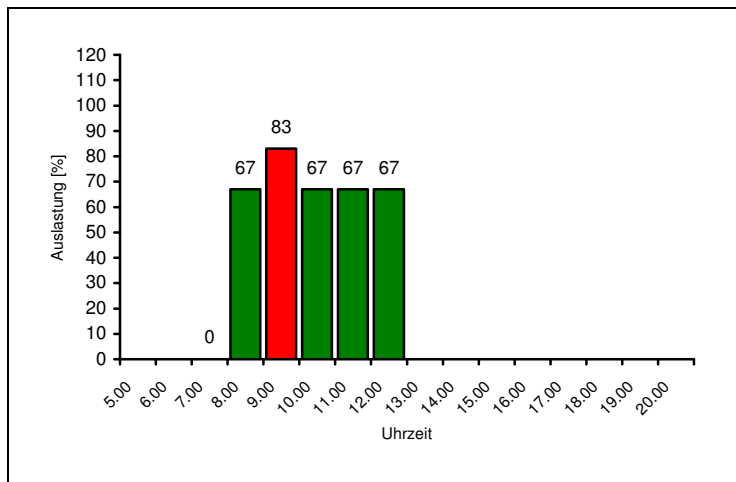
**Parkplatz Zur Dicken Linde**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine wesentlichen Reserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,2 Wechsel / Stellplatz

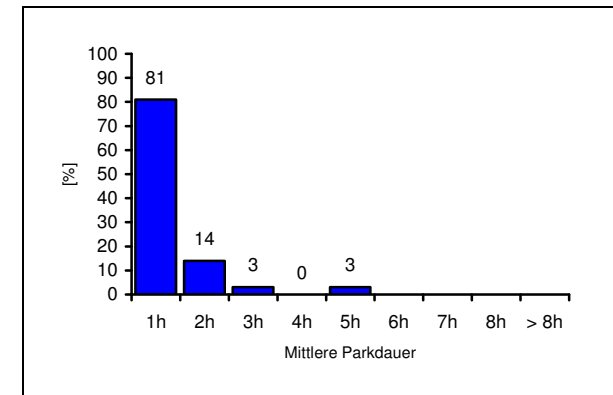
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

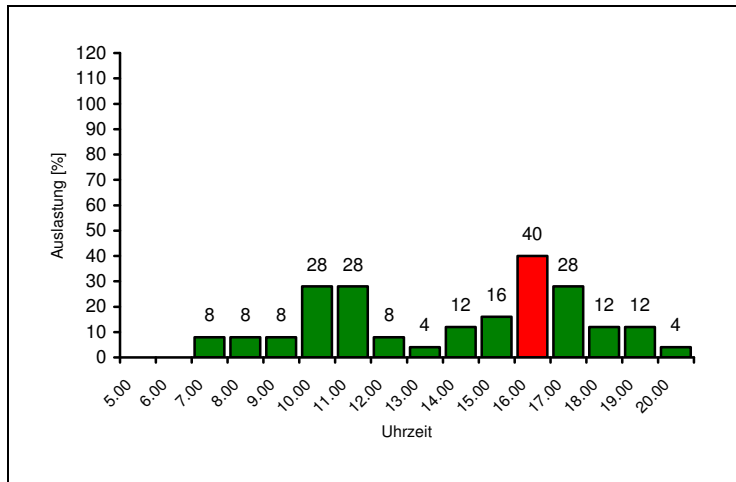
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 37**

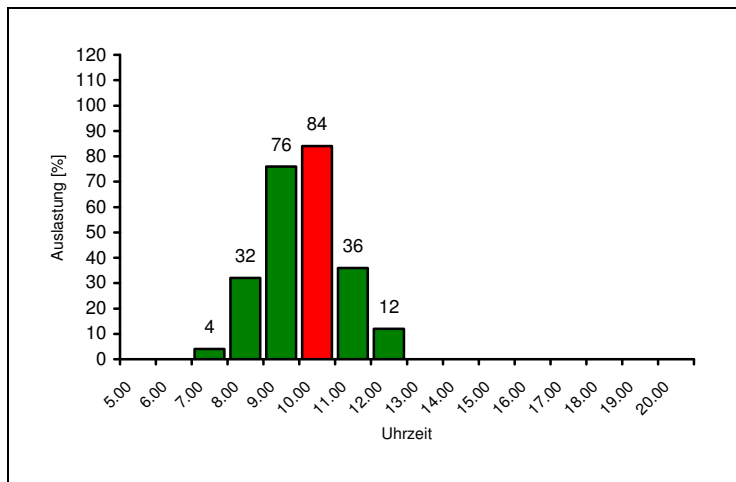
**Parkstreifen Konrad-Adenauer-Allee Süd**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ ausschließlich Kunden und Besucher

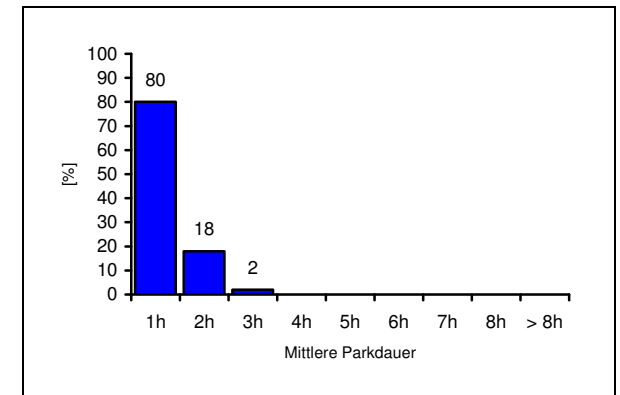
Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

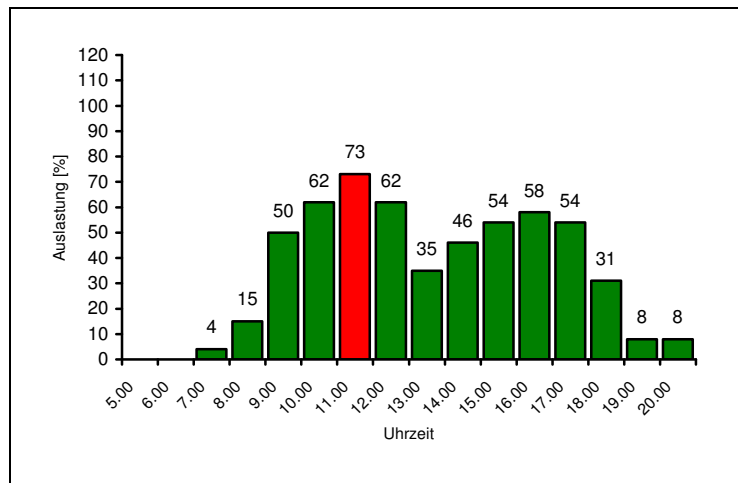
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 38**

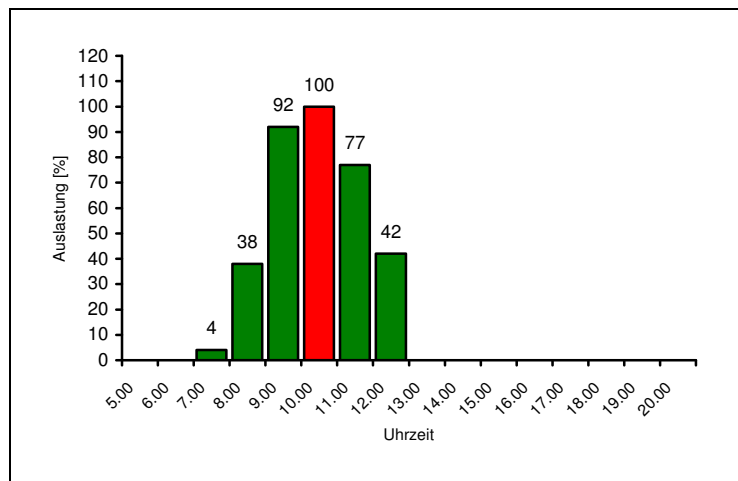
**Parkhaus KOM Ebene 1**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, aber öffentlich zugänglich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,2 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte

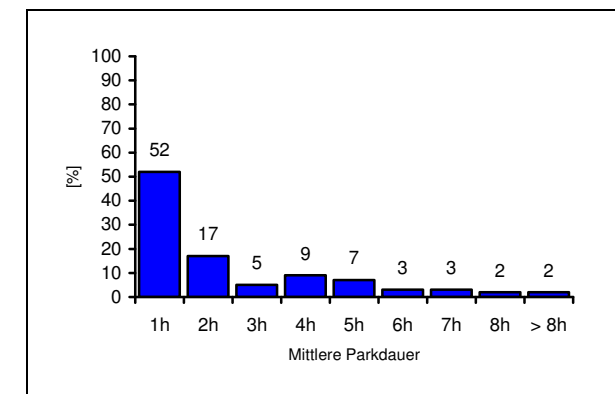
Einfluss des Marktages:

- ▶ stark erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

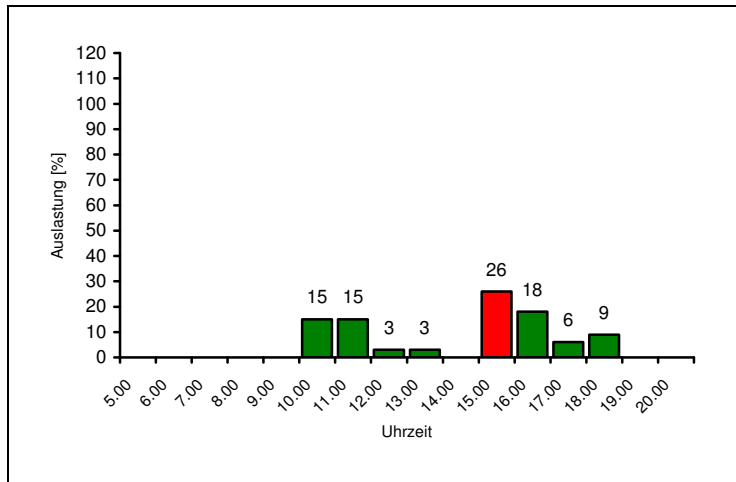
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 39**

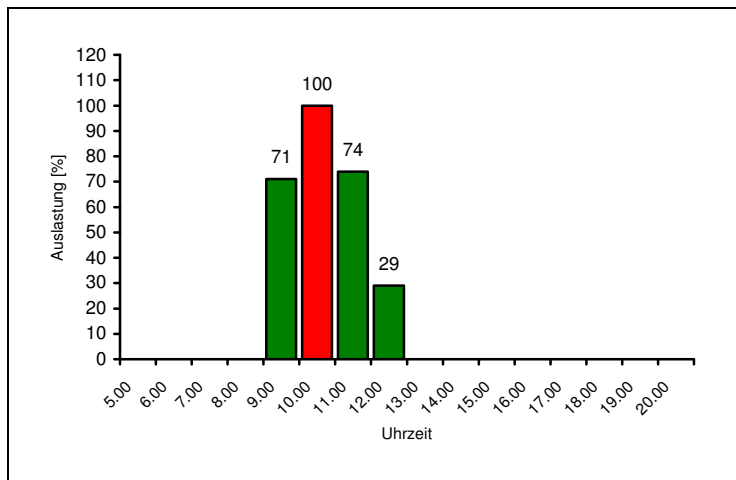
**Parkhaus KOM Ebene 2**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, aber öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,9 Wechsel / Stellplatz

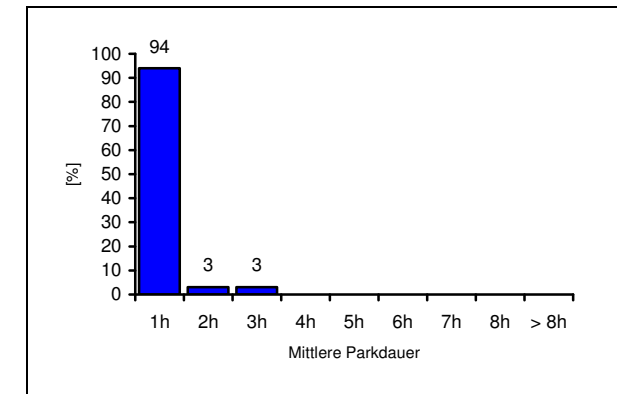
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ ausschließlich Kunden und Besucher

Einfluss des Marktages:

- ▶ extrem erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

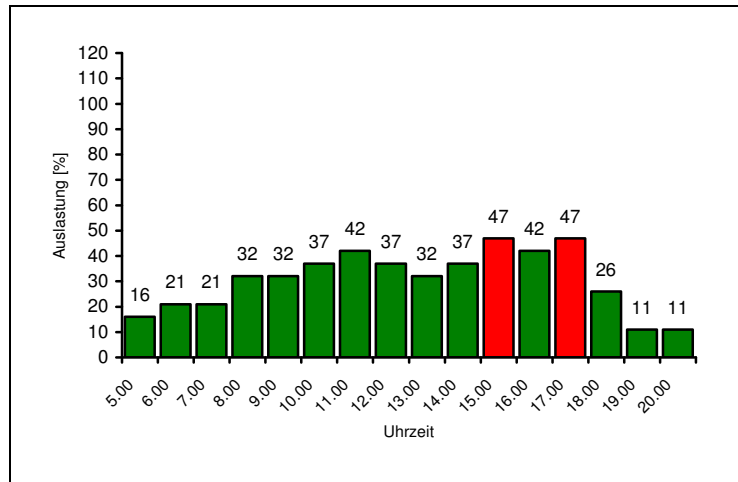




**Parkbereich Nr. 40 / 41**

**Anwohnerparkplatz / Zahnarztpraxis und B&S Lange Straße 49**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



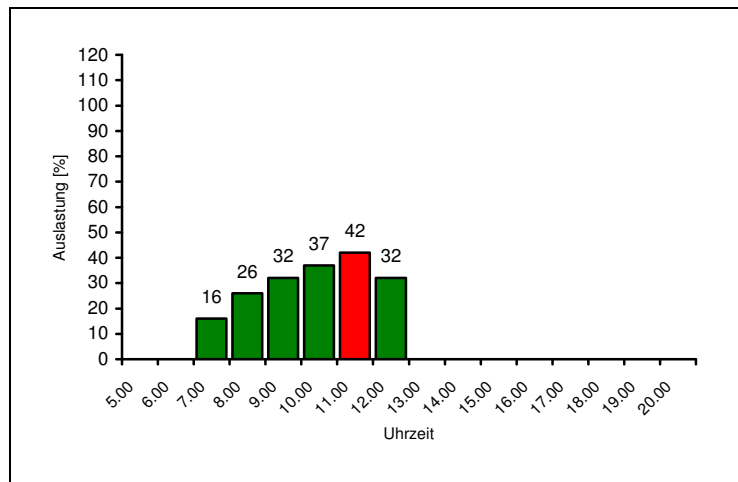
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

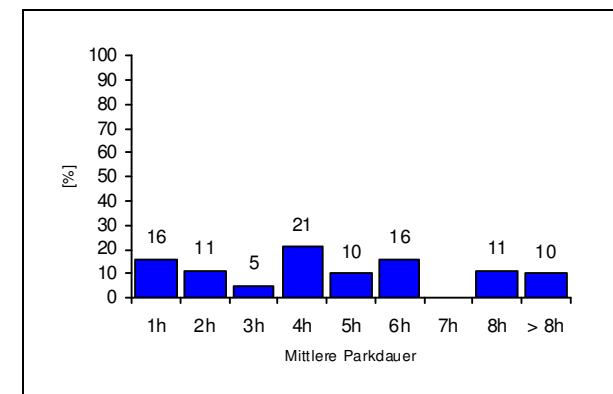
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Einfluss gegenüber Normalwerktag

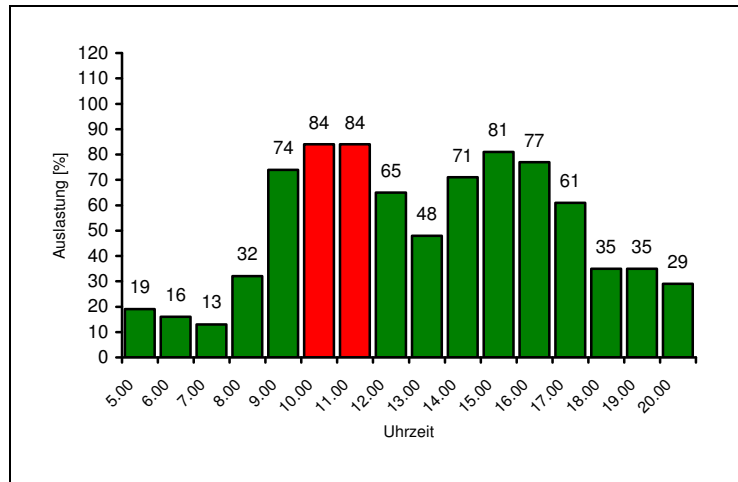
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 42**

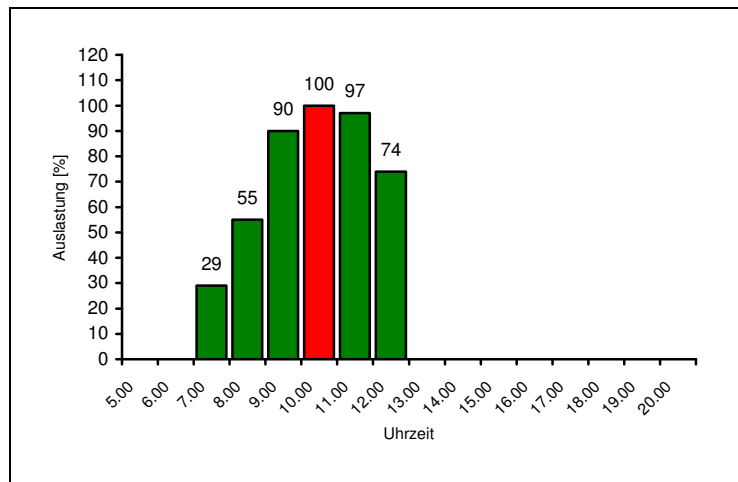
**Parkplatz südlich Parkhaus KOM**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, aber öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben, bei Verlagerung von Dauerparkern

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

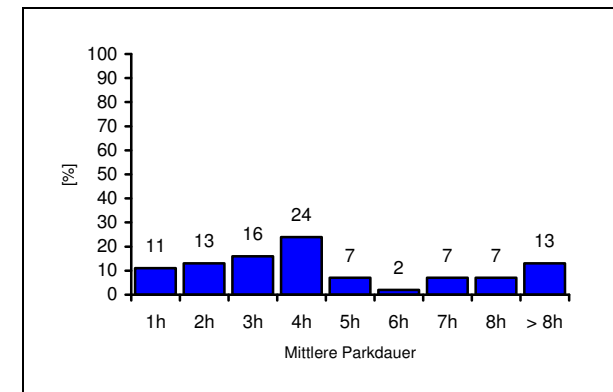
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

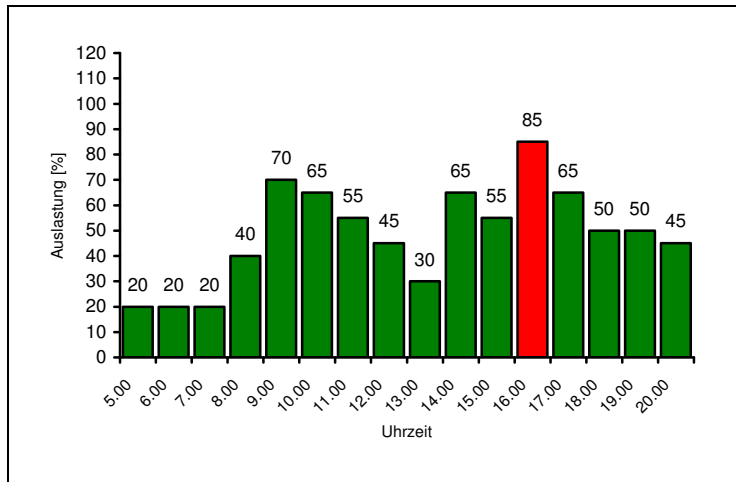
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 43**

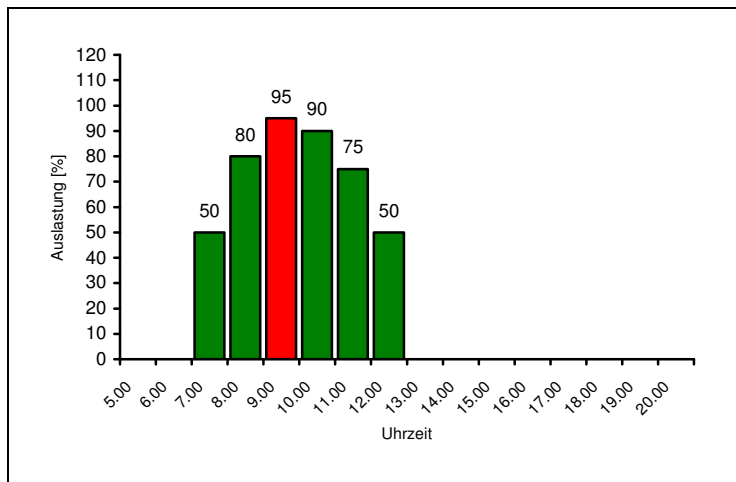
**Parkstreifen Lange Straße Süd**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,0 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Anwohner

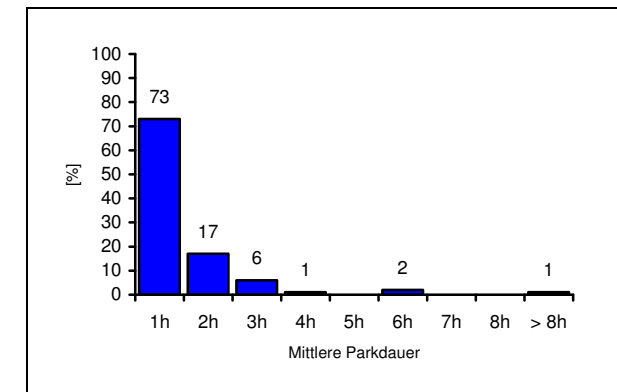
Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

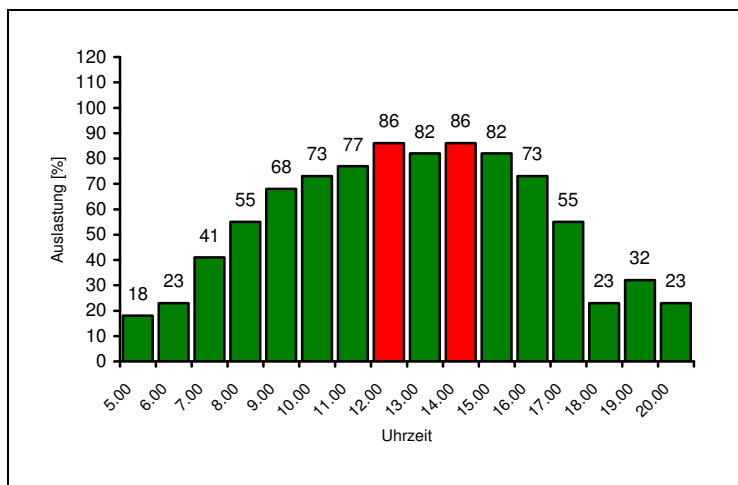
Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

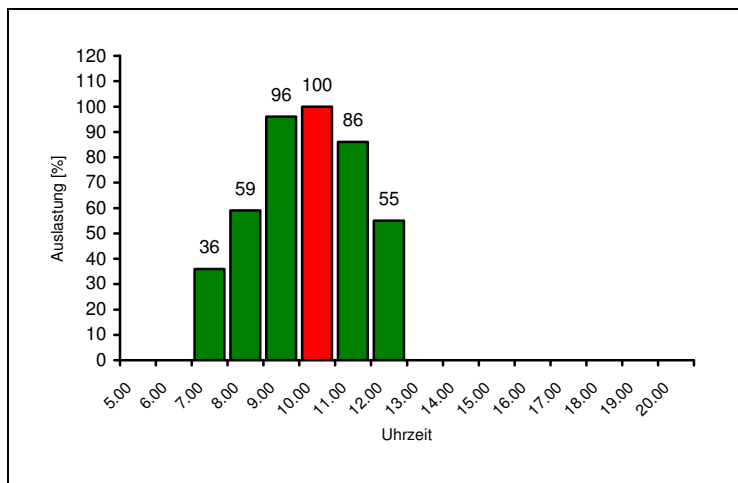


**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,0 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden, Anwohner und Beschäftigte

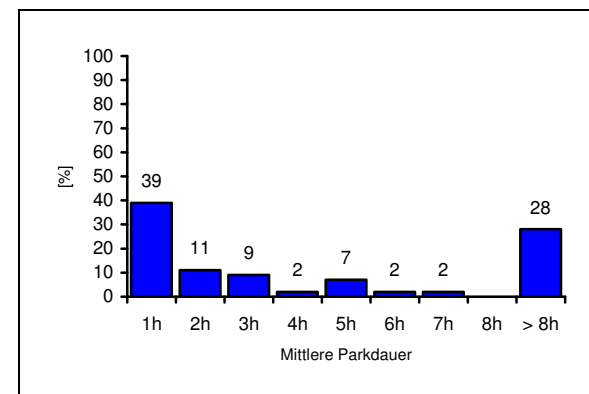
Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen bei Verlagerung von Dauerparkern, an Markttagen keine Reserve

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

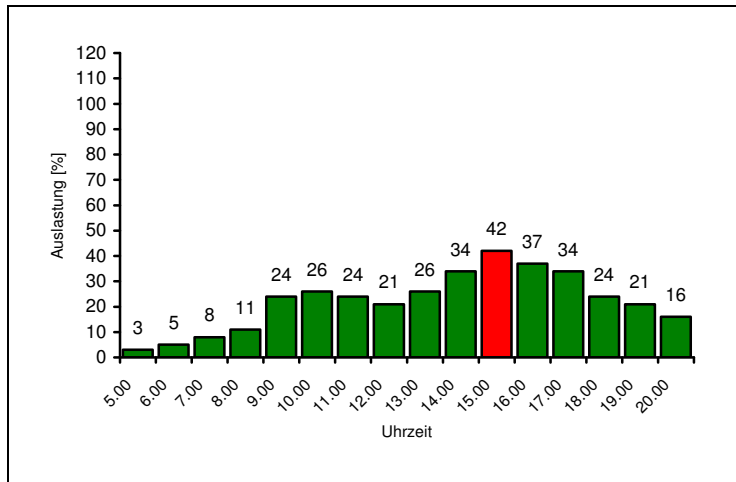




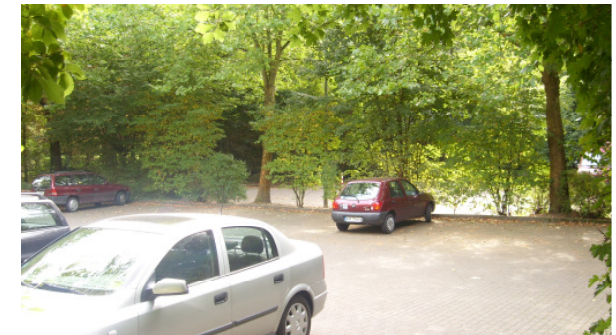
**Parkbereich Nr. 46**

**Parkplatz Konrad-Adenauer-Allee**

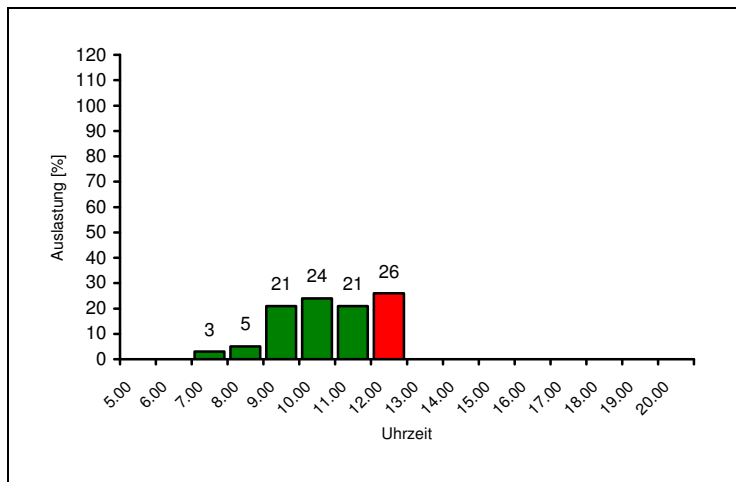
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen große Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

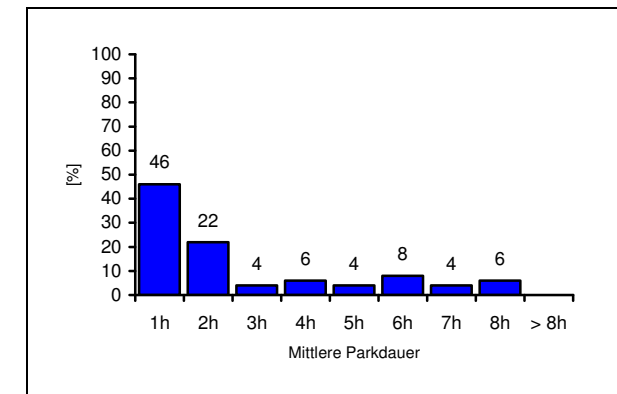
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Kunden, Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

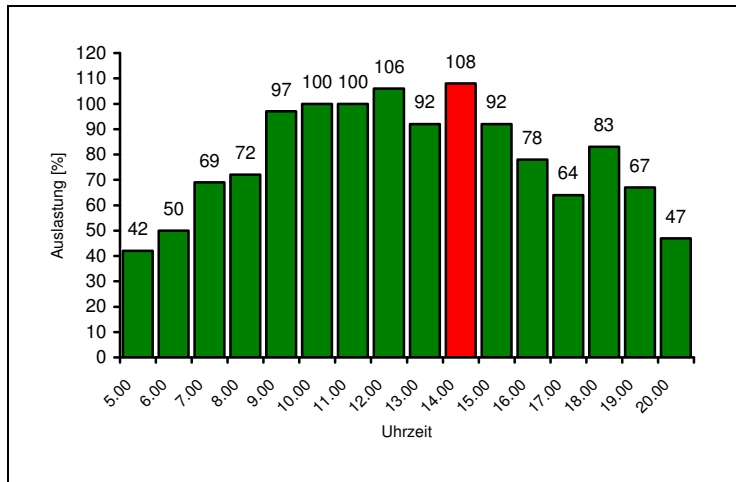
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 47**

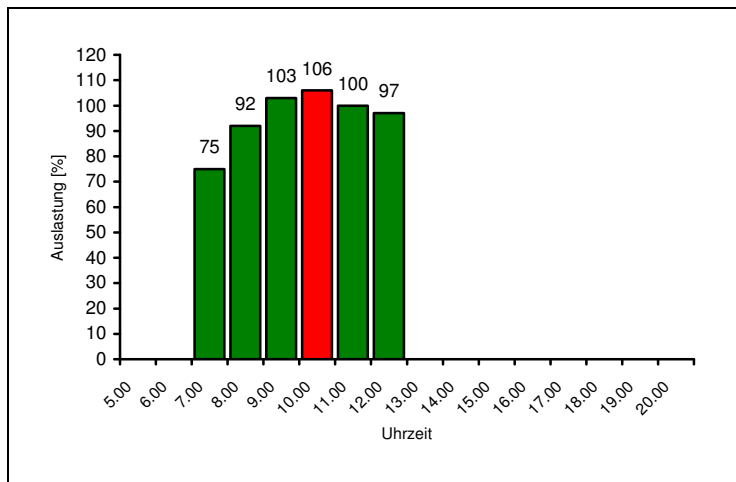
**Parkplatz Sommers Wiese**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,0 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte, aber auch Besucher / Kunden

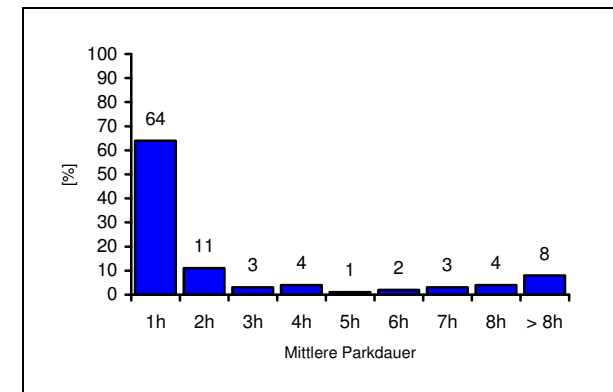
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben, bei Verlagerung von Dauerparkern

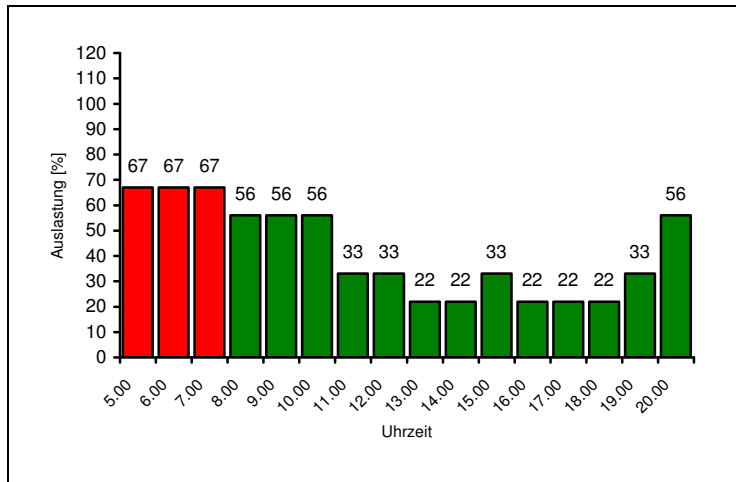
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 48**

**Anwohnerparkplatz Spellerstraße 11**

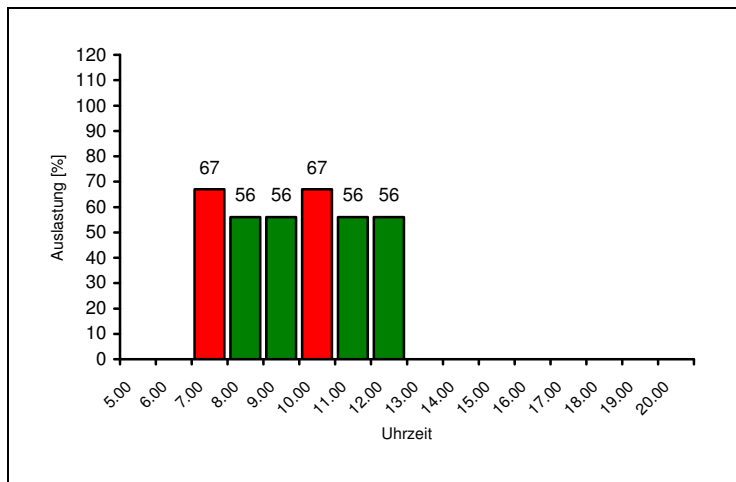
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Anwohnerparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

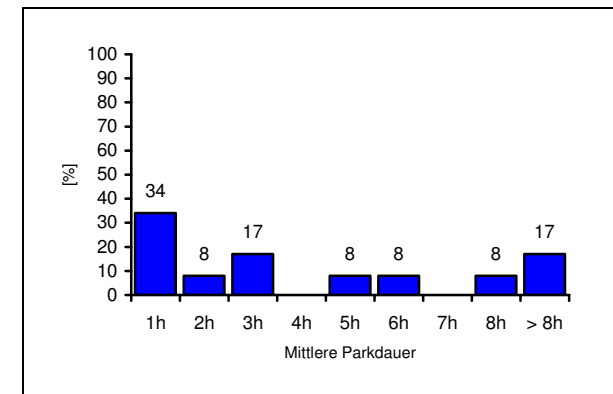
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

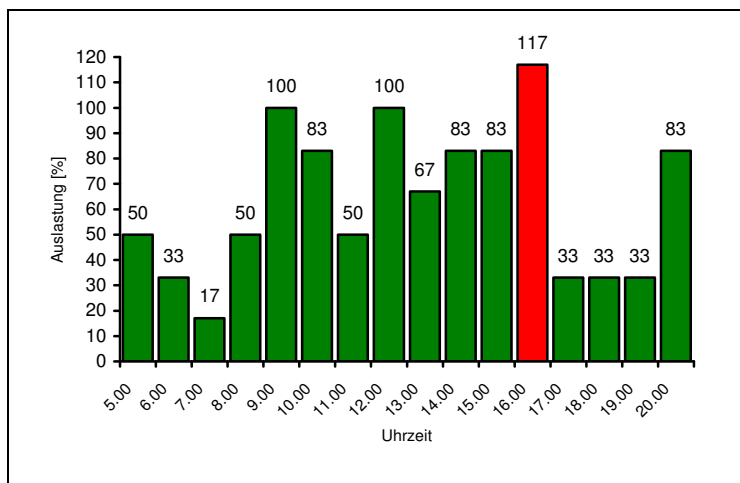
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 49**

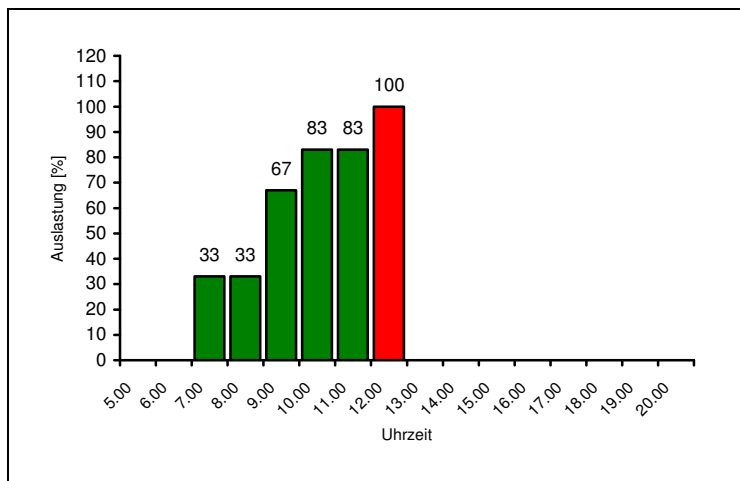
**Spellerstraße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben bei nur geringer Stellplatzanzahl

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,5 Wechsel / Stellplatz

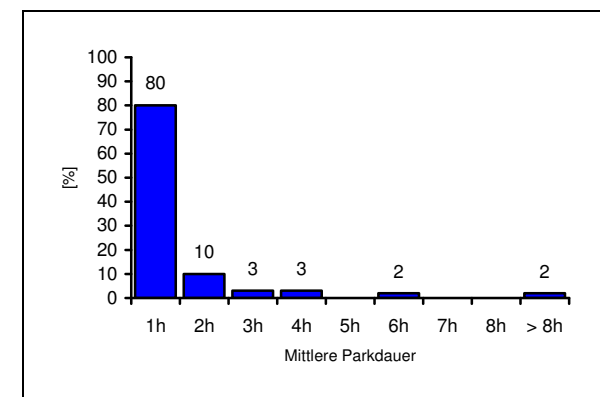
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

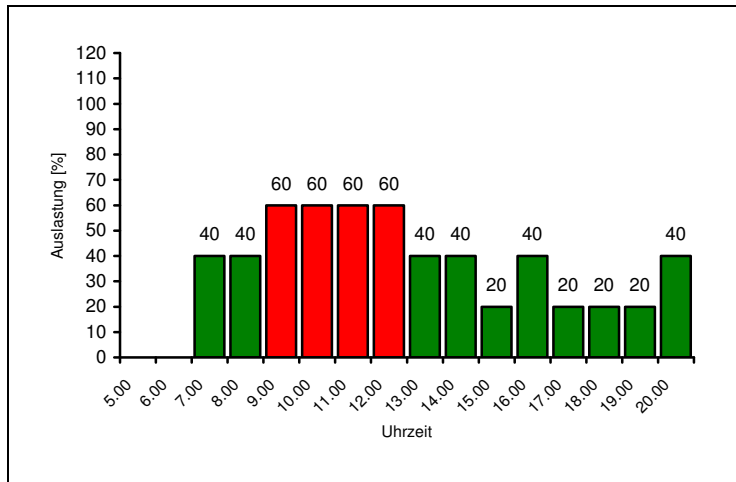




**Parkbereich Nr. 50**

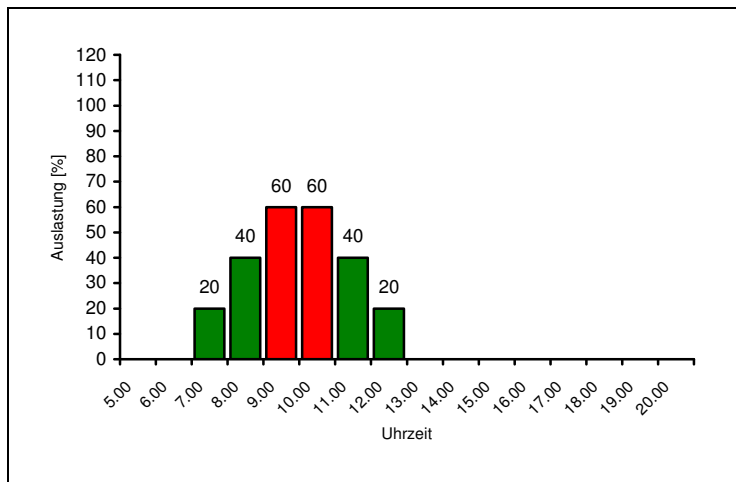
**Parkplatz Chefärzte**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,0 Wechsel / Stellplatz

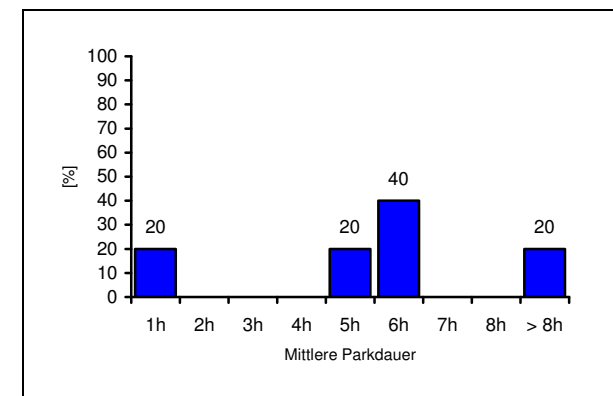
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ ausschließlich Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

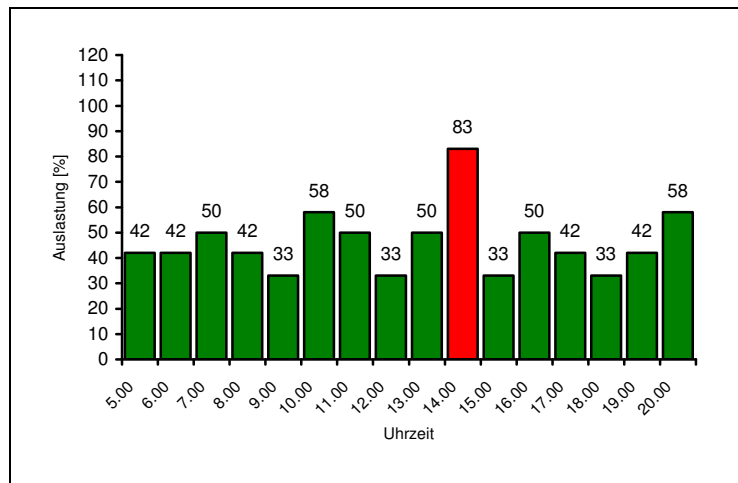
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 51**

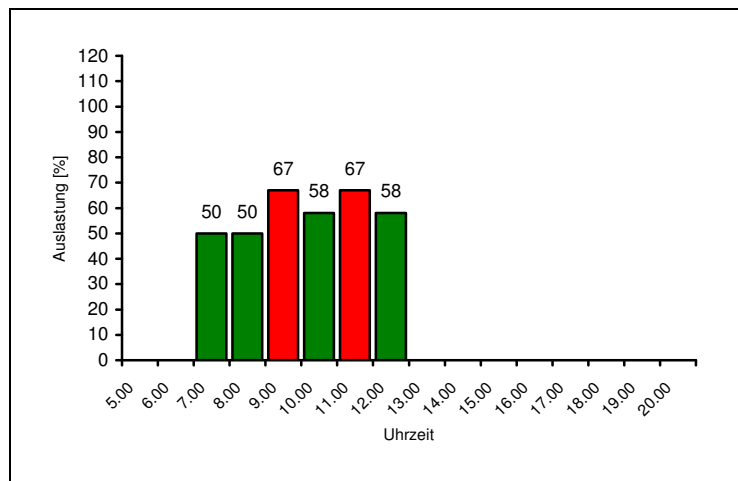
**Parkplatz OP-Zentrum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Anwohnerparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,9 Wechsel / Stellplatz

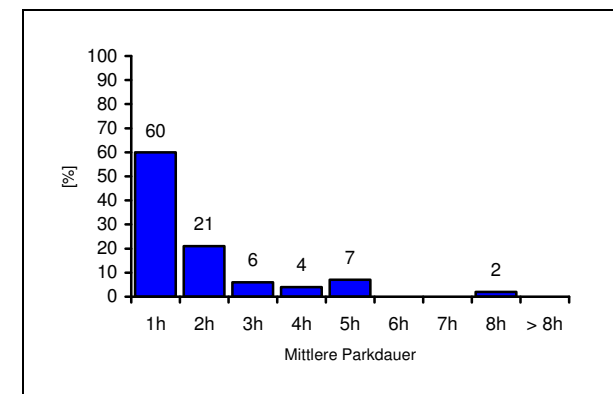
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Besucher und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein signifikanter Einfluss gegenüber Normalwerktag

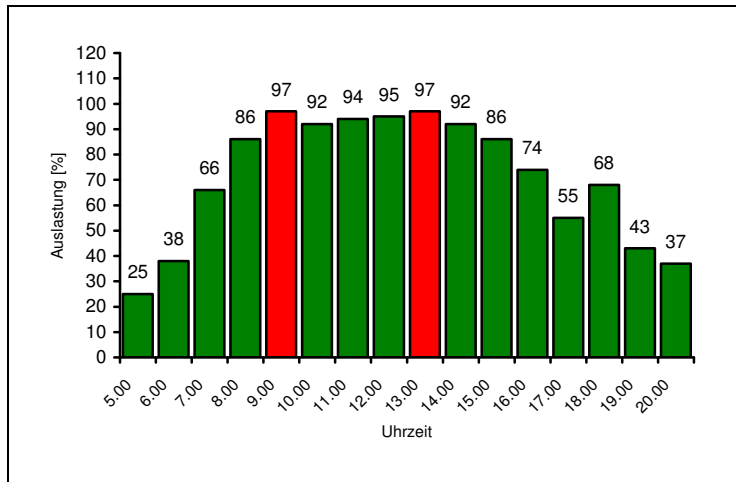
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 52**

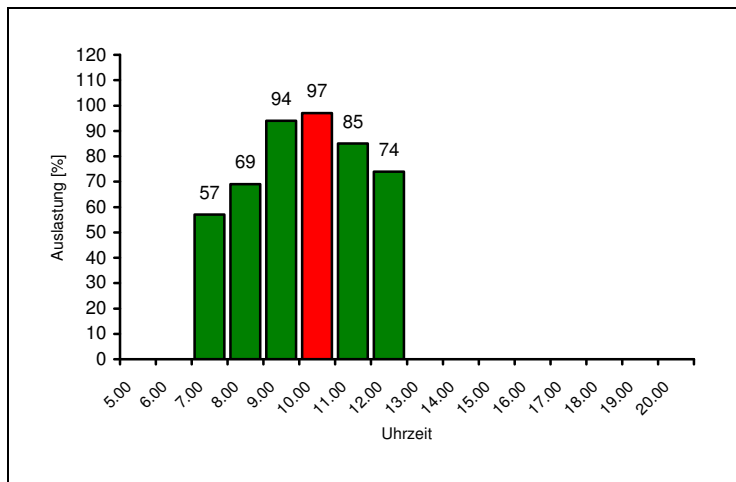
**Parkplatz Krankenhaus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ Privat mit Sonderausweisen, jedoch öffentlich zugänglich mit Parkscheibe

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben, bei Verlagerung von Dauerparkern

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,8 Wechsel / Stellplatz

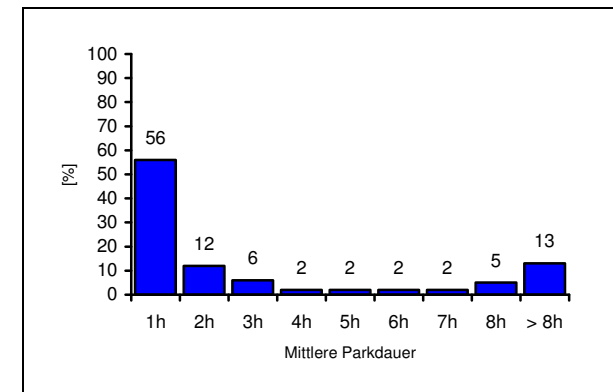
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Besucher, hoher Anteil an Beschäftigten bereits in den Morgenstunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

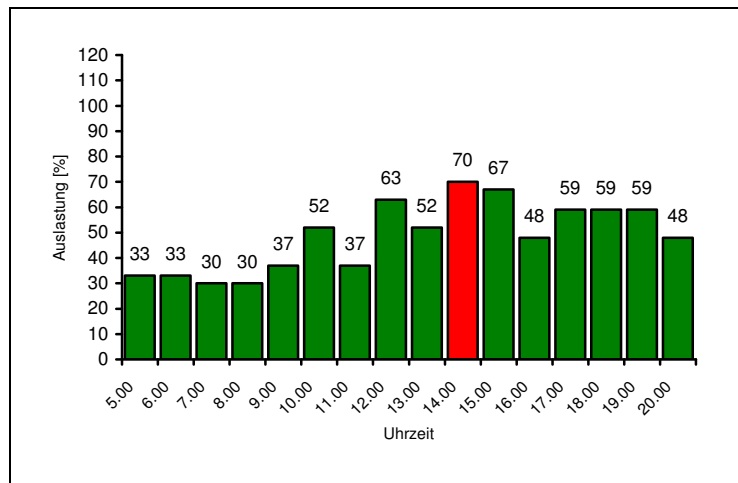
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 53**

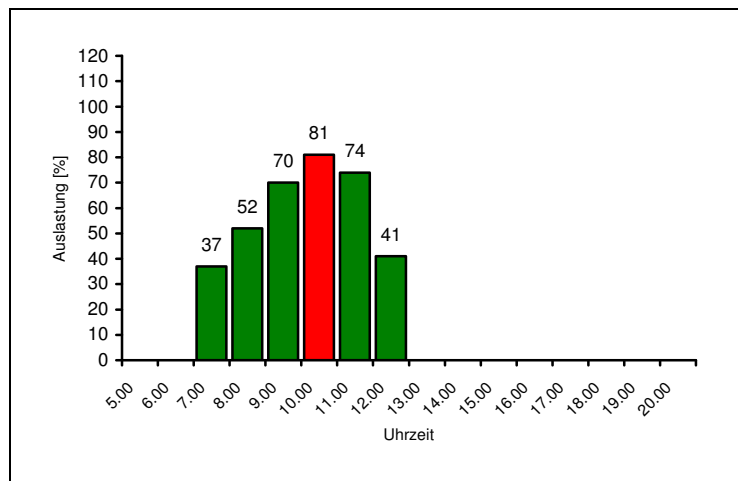
**Parkstreifen Geiststraße Süd**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,5 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Kunden

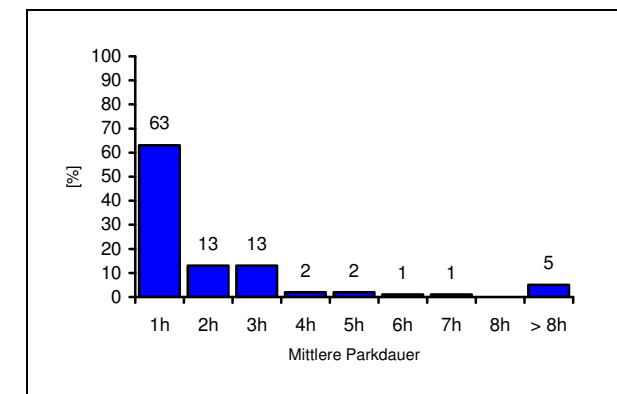
Einfluss des Marktages:

- ▶ durch spürbar gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen Reserven aber eingeschränkt

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

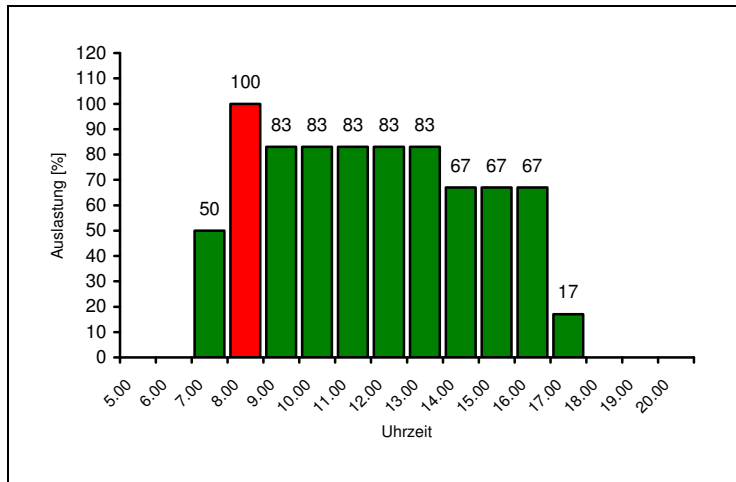




**Parkbereich Nr. 54**

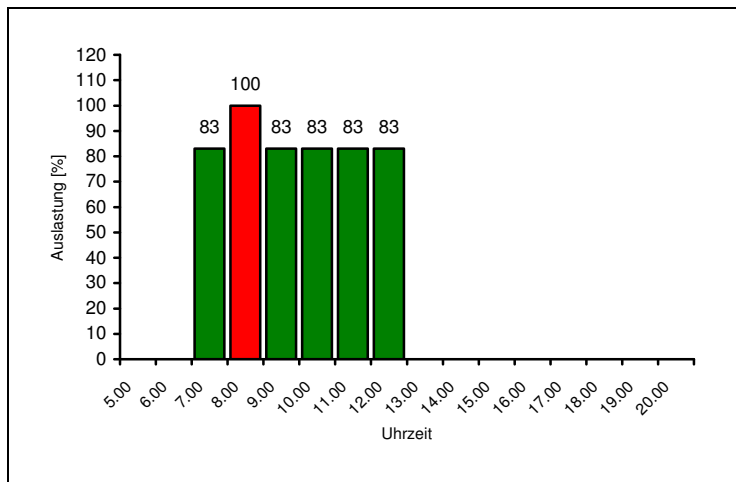
**Parkplatz Oberärzte**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 8,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,0 Wechsel / Stellplatz

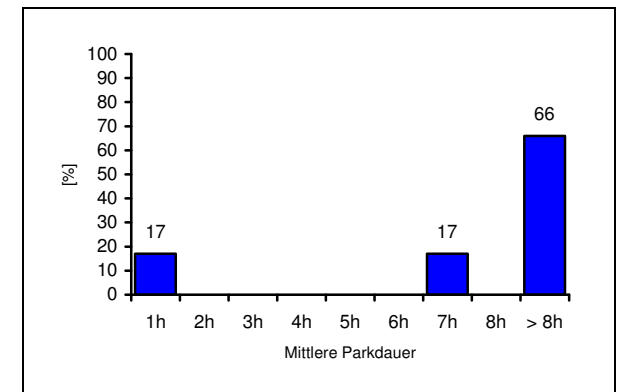
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ ausschließlich Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

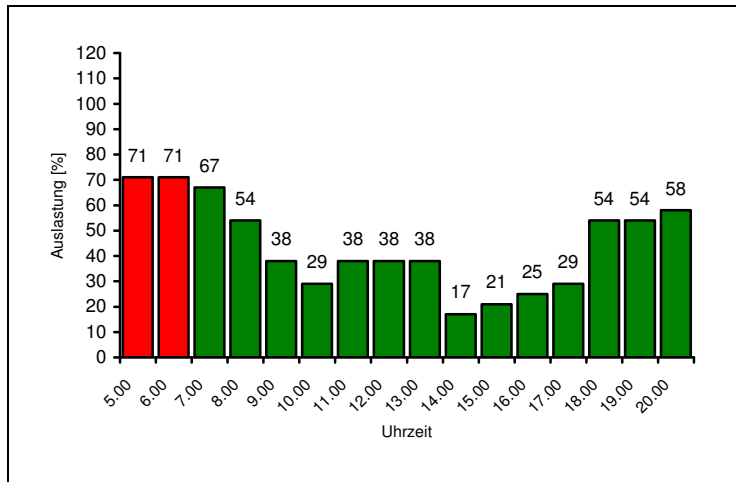
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 55**

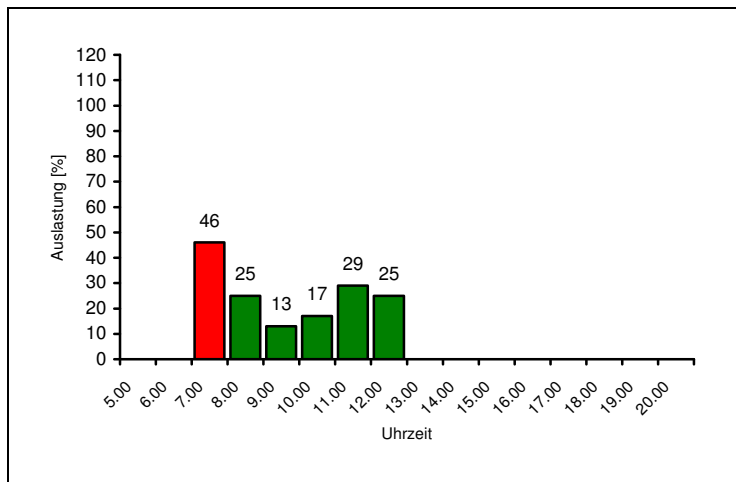
**Parkplatz Hotel Mühlenkamp**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

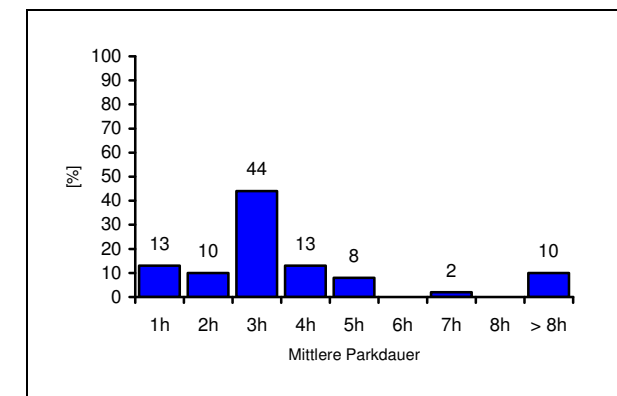
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Hotelgäste

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

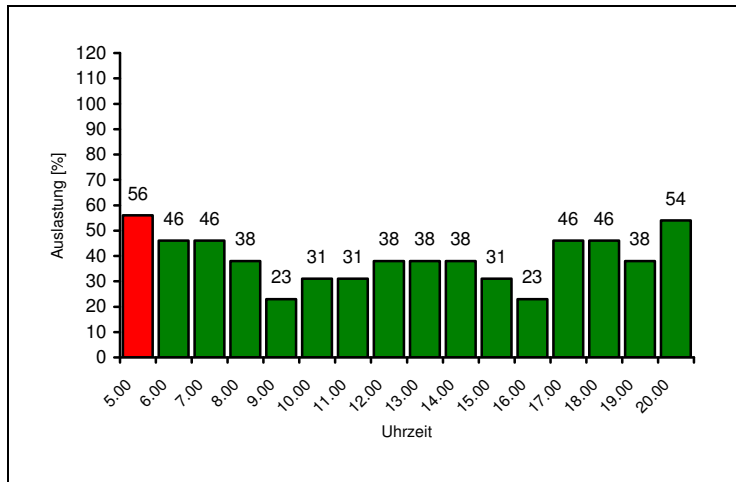
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 56**

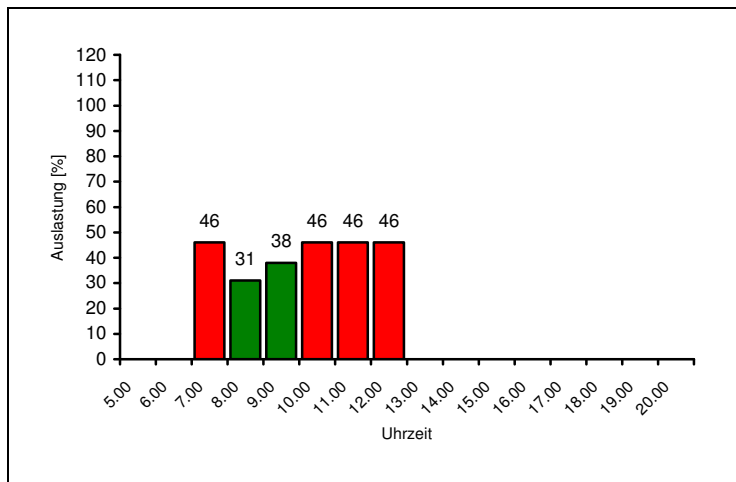
**Wilhelmstraße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich zugänglich mit Anwohnerparkausweis

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Anwohnerparken

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,4 Wechsel / Stellplatz

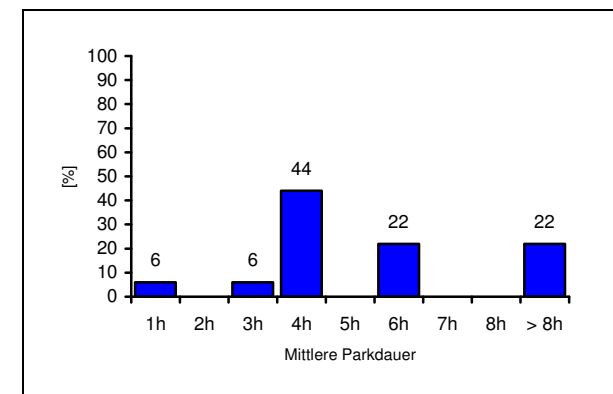
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

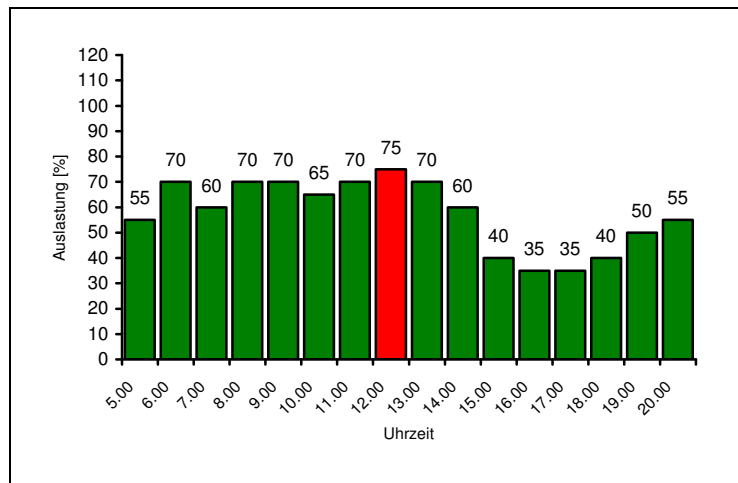
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 57**

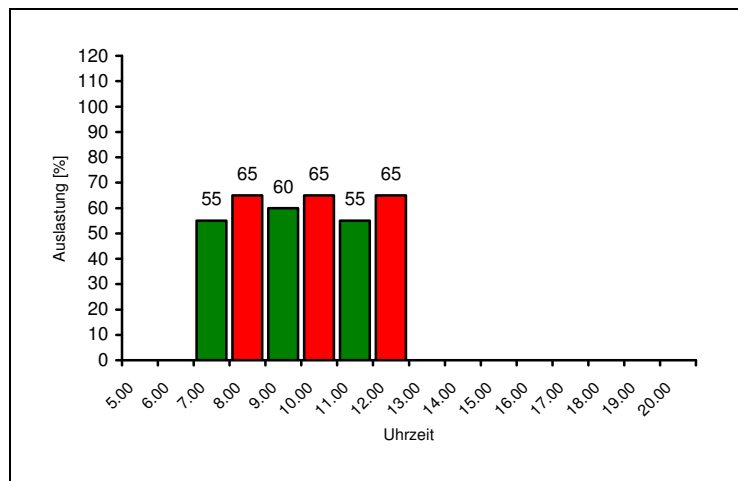
**Wilhelmstraße Anwohner**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,2 Wechsel / Stellplatz

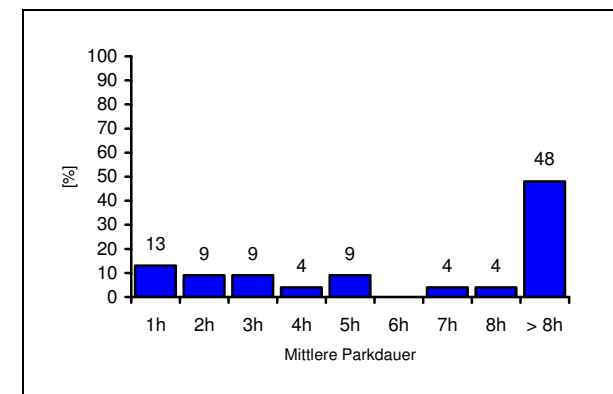
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

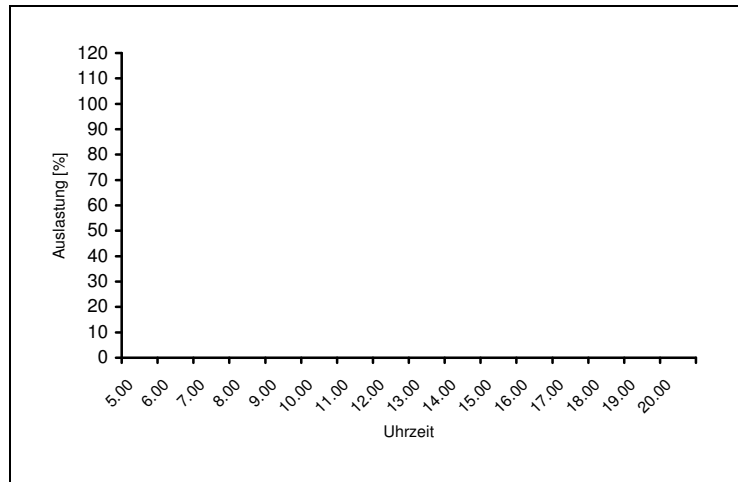




**Parkbereich Nr. 58**

**Parkplatz Provinzial**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

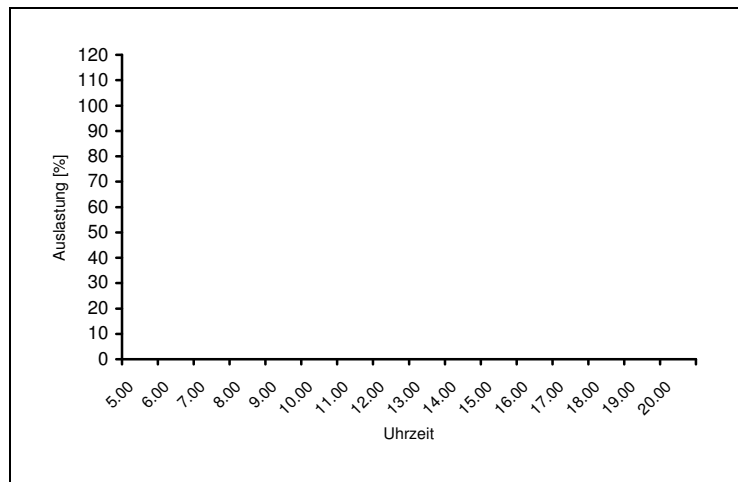
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

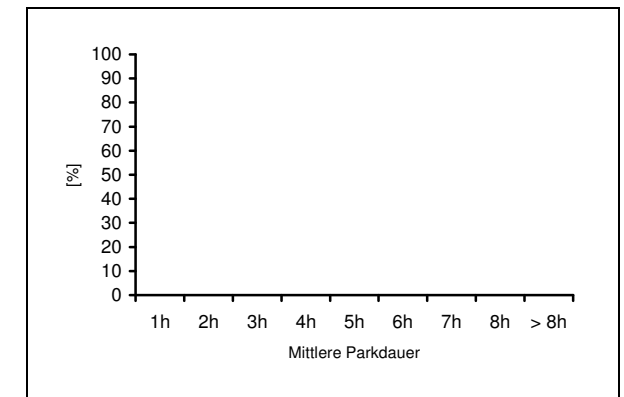
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

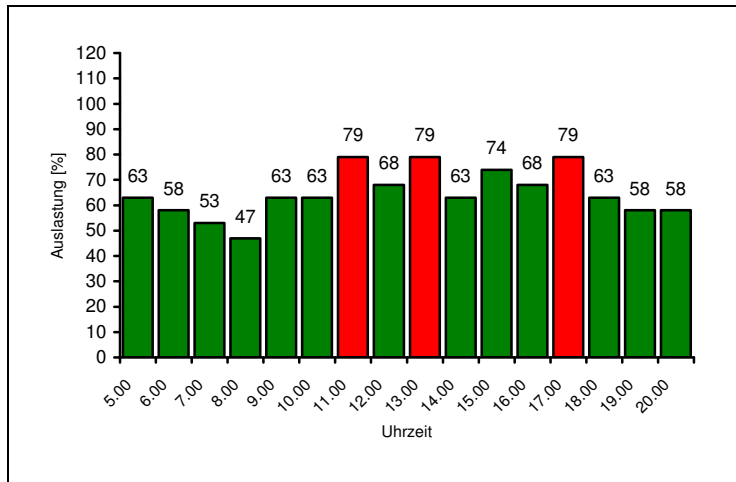
**Parkdauererzeugung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 59**

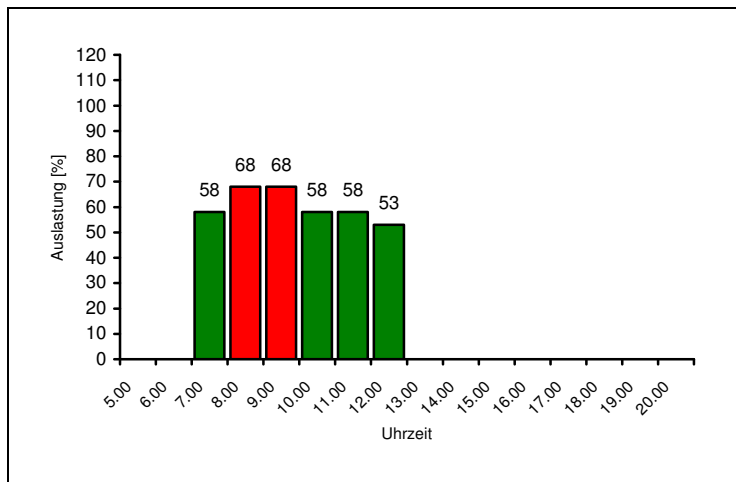
**Estinghauser Hof Anwohner**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

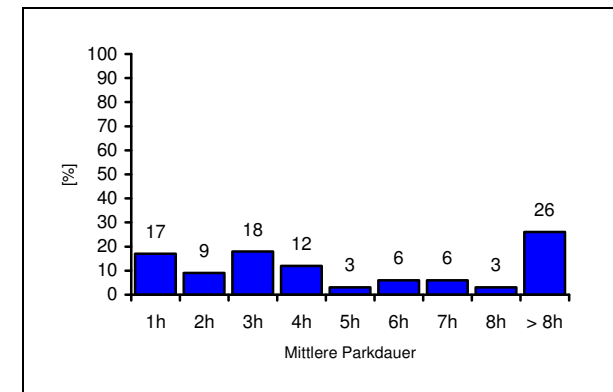
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

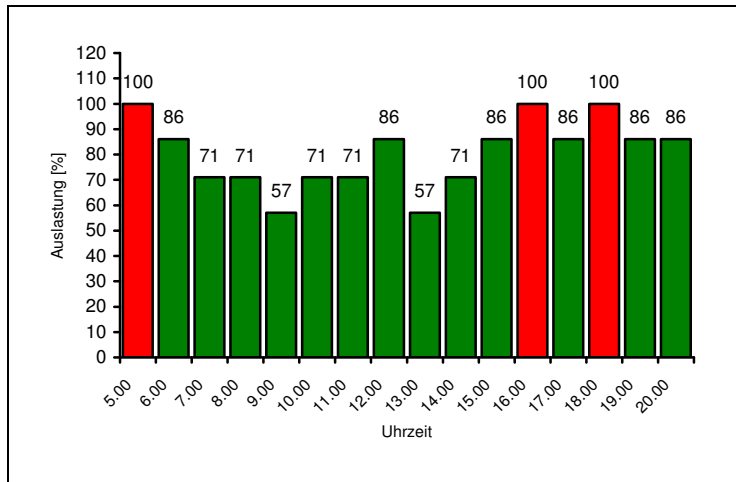
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 60**

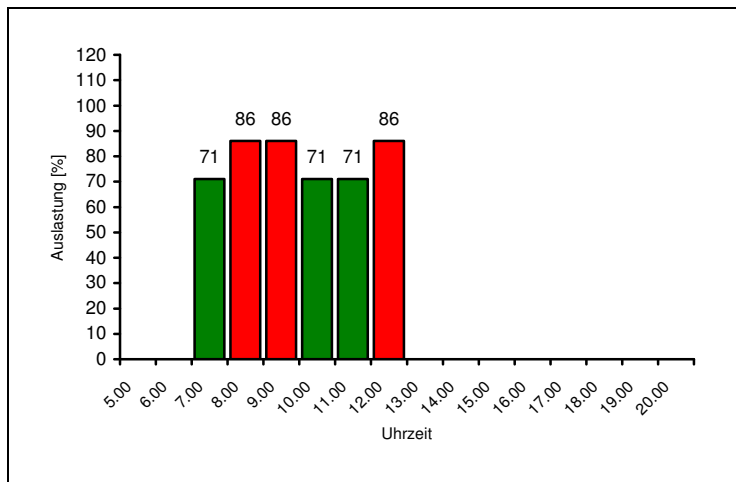
**Estinghauser Hof Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ Parkverbotszone

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,6 Wechsel / Stellplatz

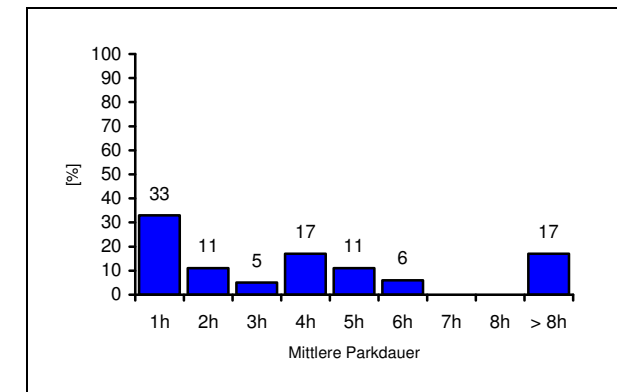
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

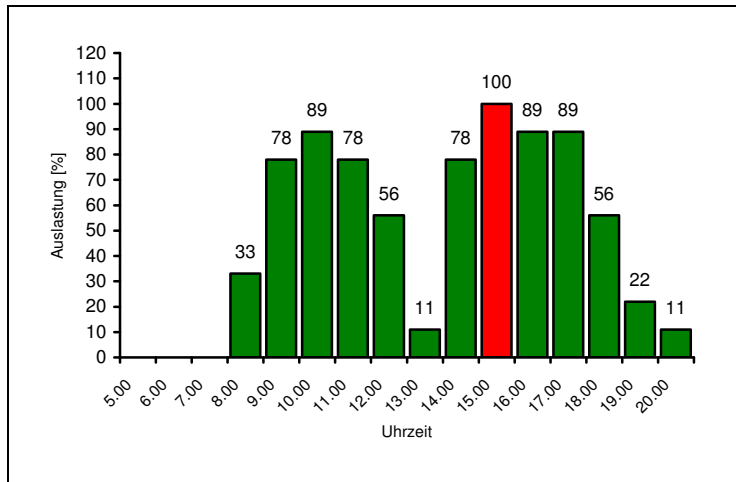
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 61**

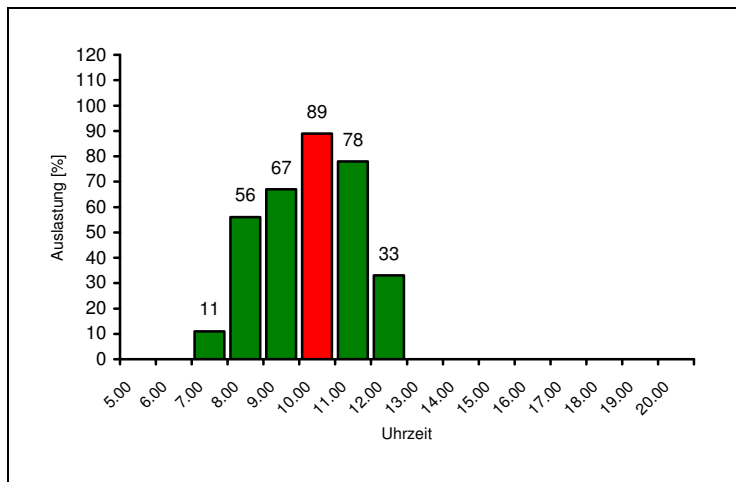
**Parkplatz Hermann-Johenning-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,1 Wechsel / Stellplatz

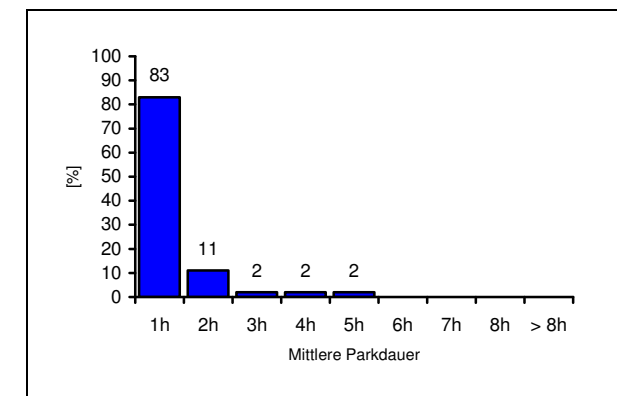
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

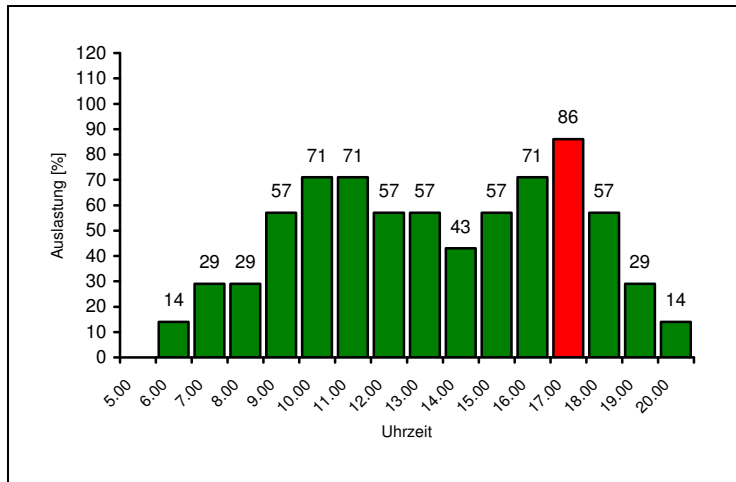




**Parkbereich Nr. 62**

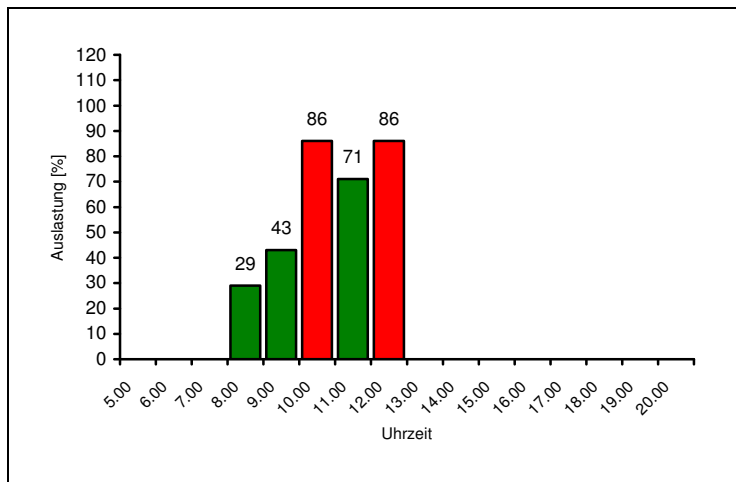
**Polizeiparkplatz Hermann-Johenning-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 7,0 Wechsel / Stellplatz

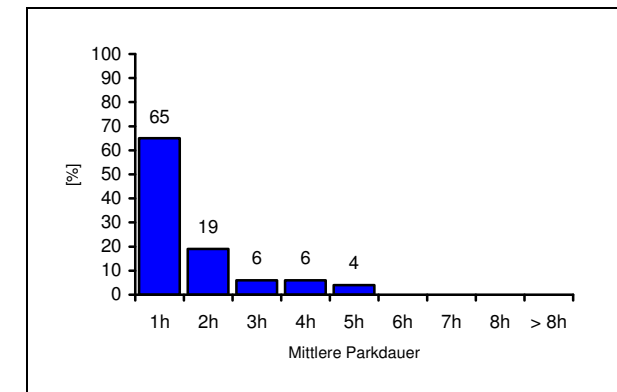
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

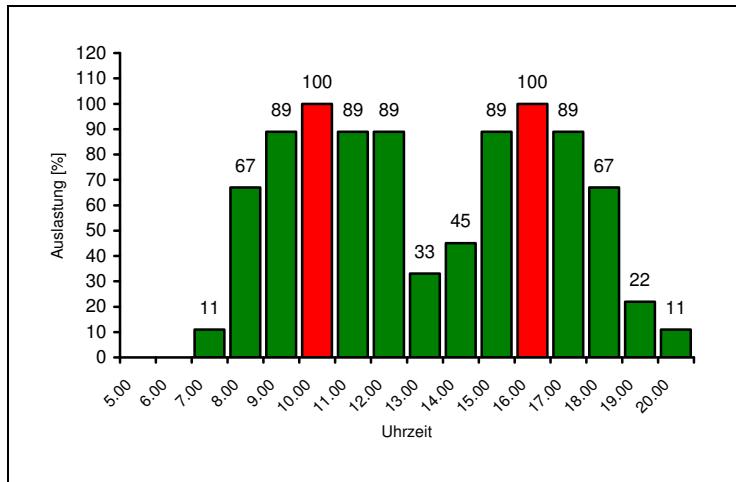
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 63**

**Parkstreifen Geiststraße Nord**

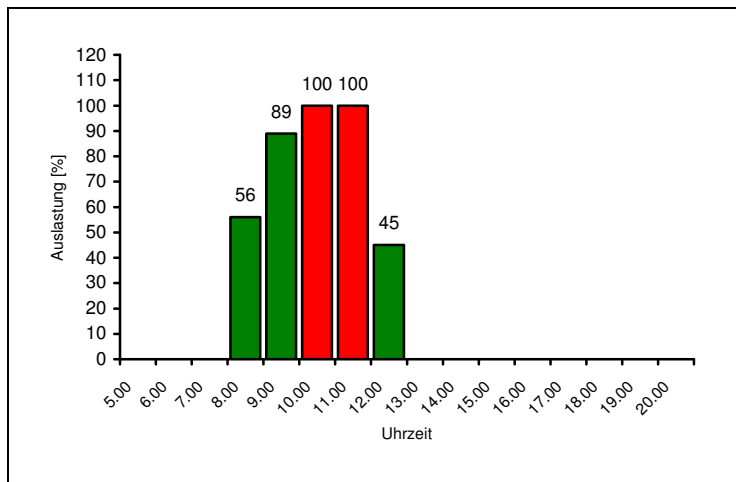
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 8,1 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ ausschließlich Kunden

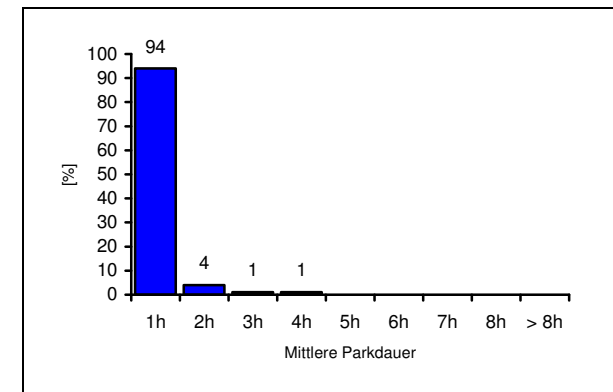
Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

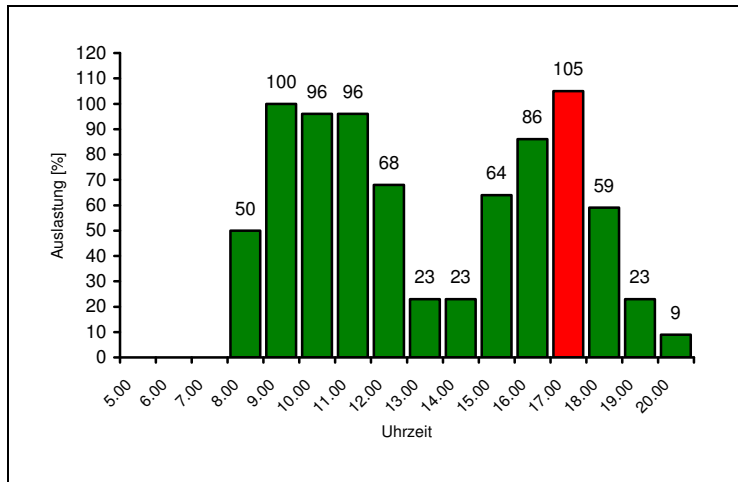
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 64**

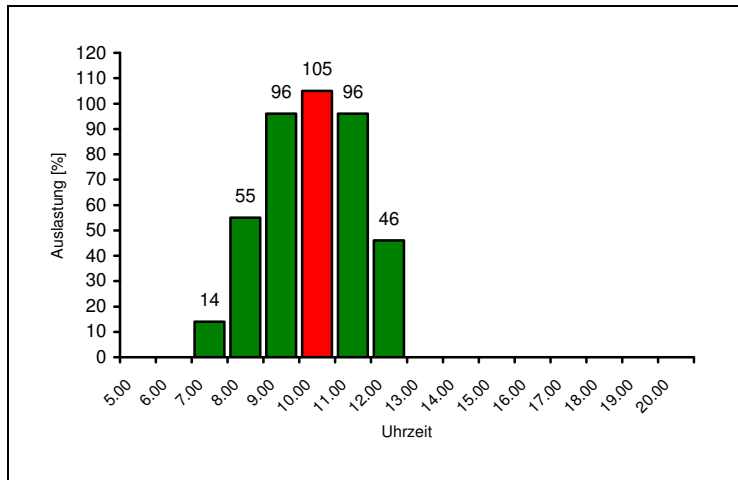
**Parkplatz Ärztehaus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich zugänglich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,1 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

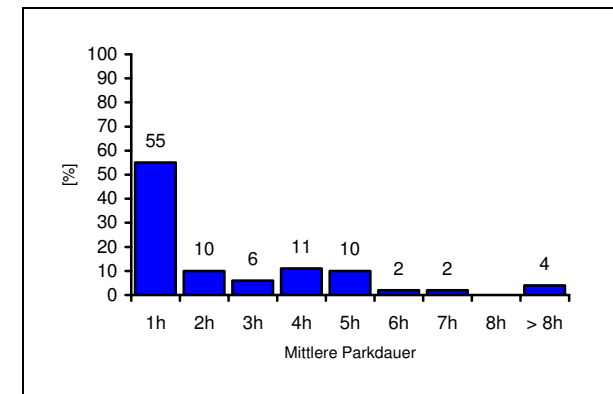
Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

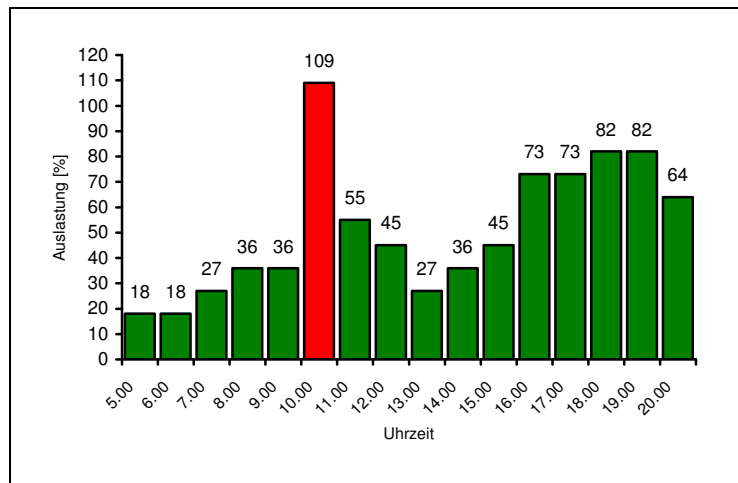
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 65**

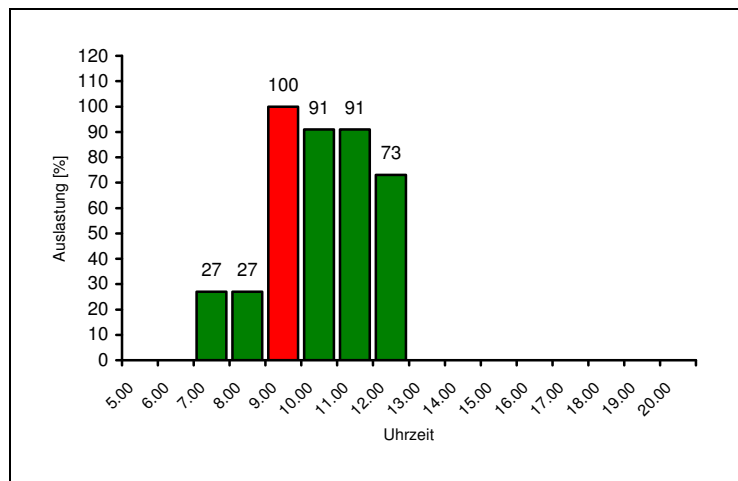
**Parkplatz Mosquito**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,9 Wechsel / Stellplatz

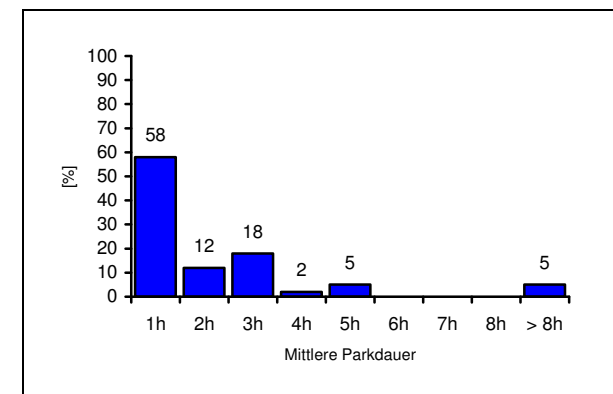
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

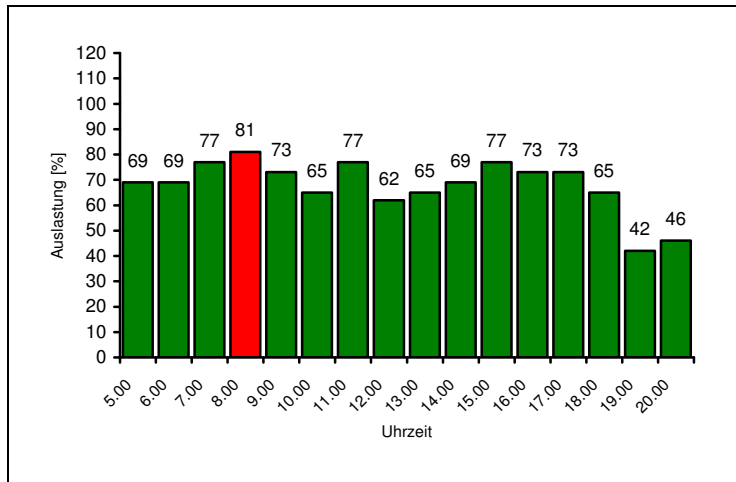




**Parkbereich Nr. 66 / 67**

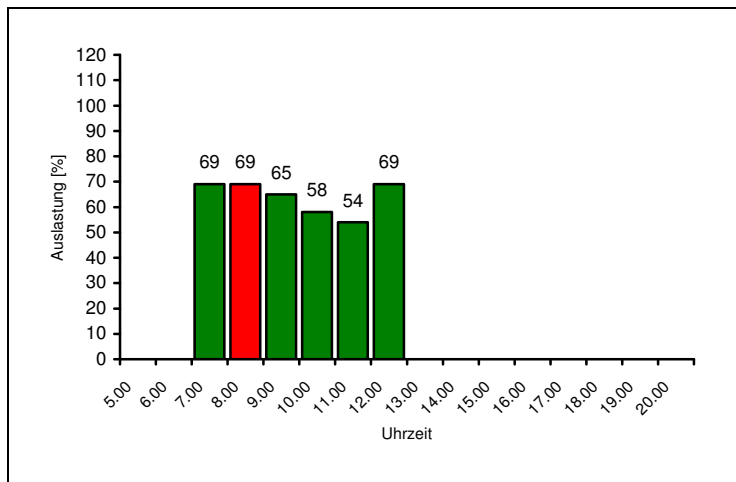
**Polizeiparkplatz Gerichtsstraße / Parkplätze an der Stadtbücherei**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ z.T. privat / z.T. öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,4 Wechsel / Stellplatz

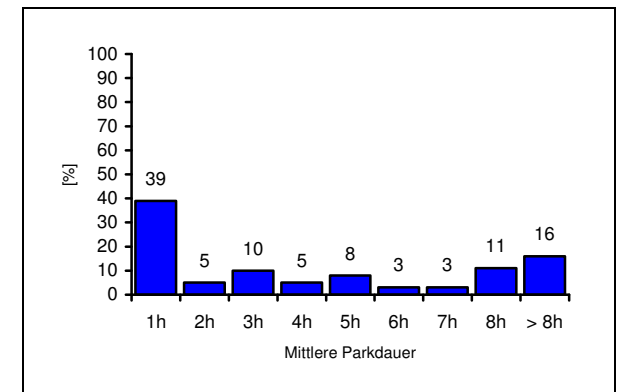
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

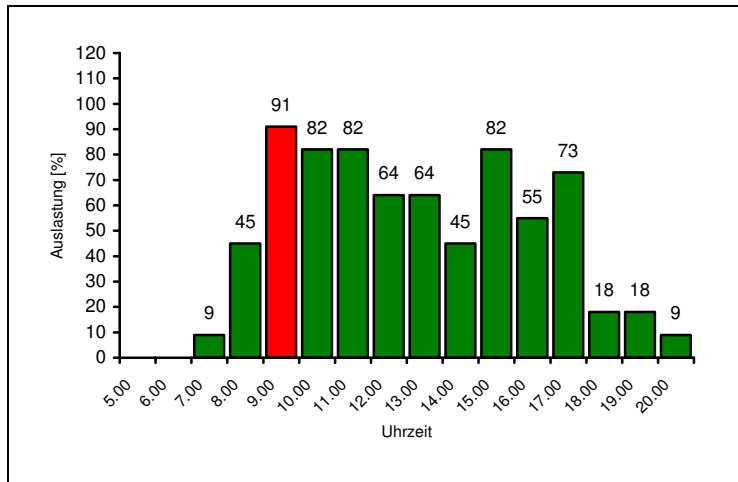
Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

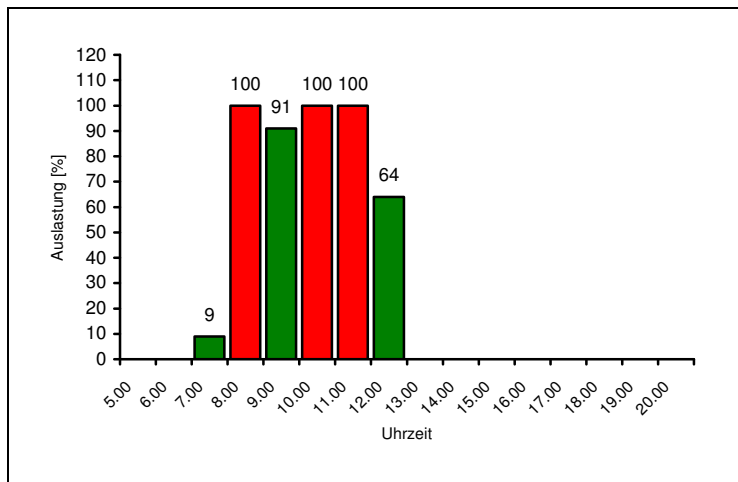


**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,0 Wechsel / Stellplatz

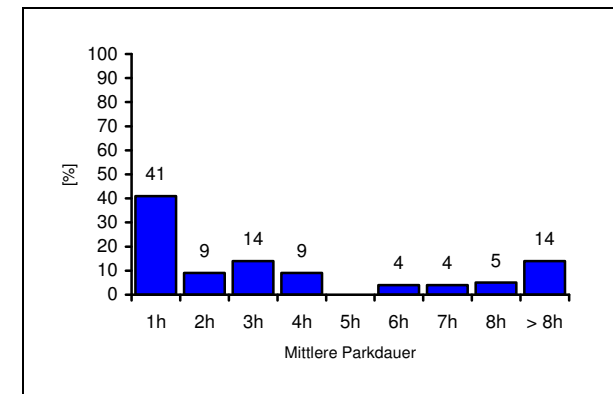
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Kunden, aber auch Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

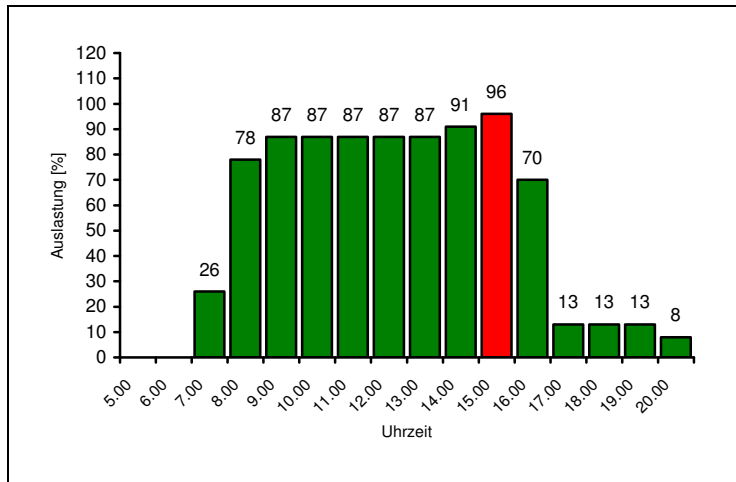
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 70**

**Parkplatz Fa. Schwarze Paulsburg**

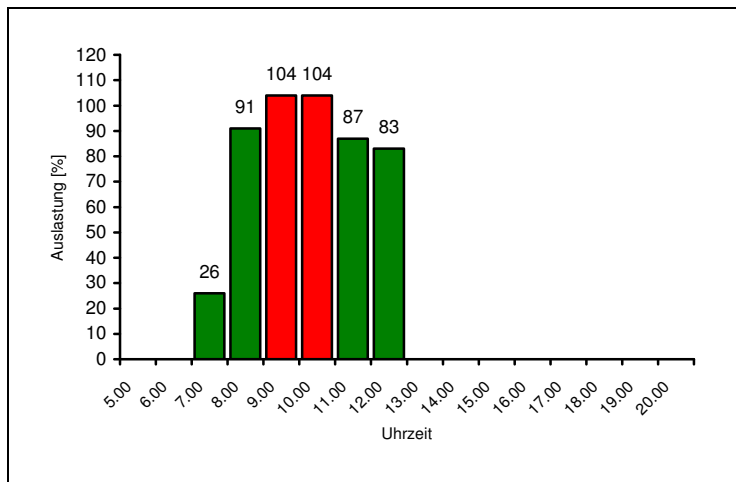
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,5 Wechsel / Stellplatz

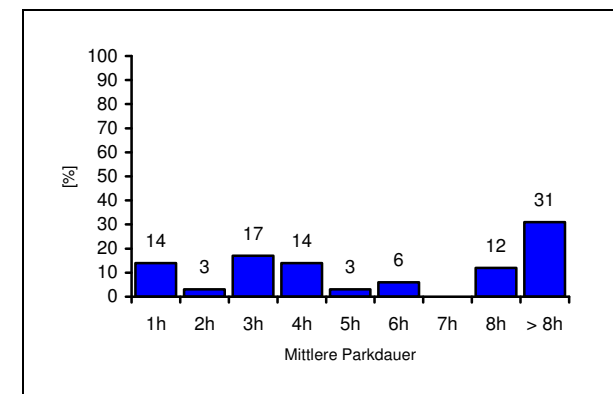
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte, aber auch Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

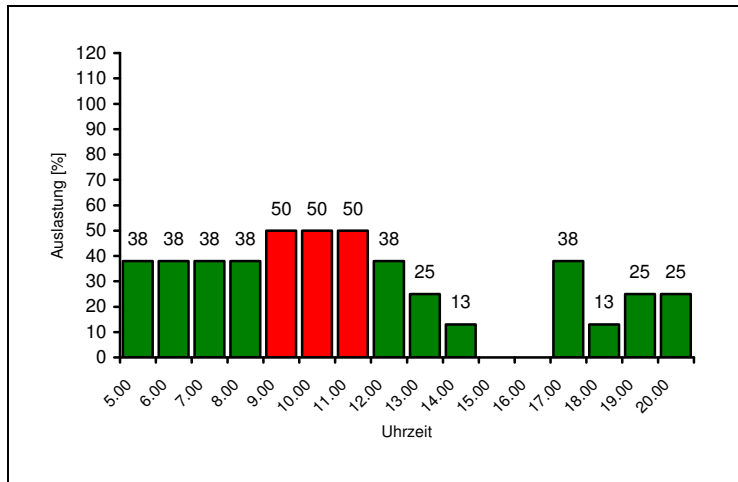
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 71**

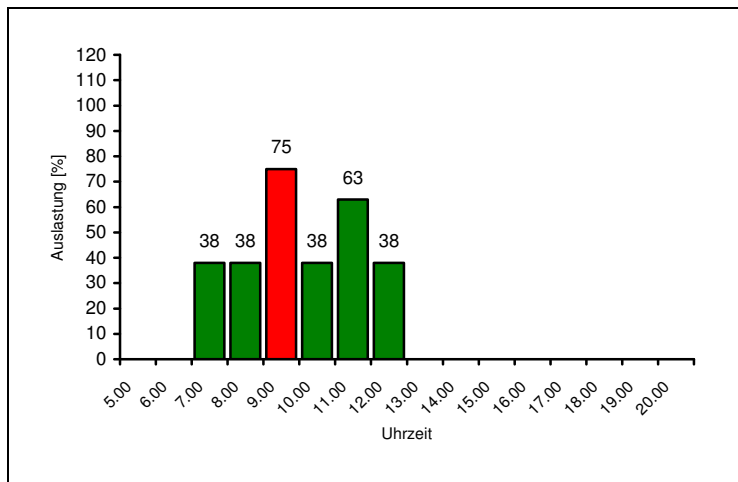
**Paulsburg Nr. 7**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

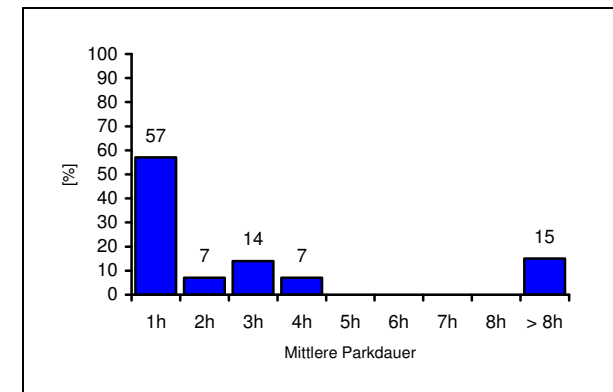
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

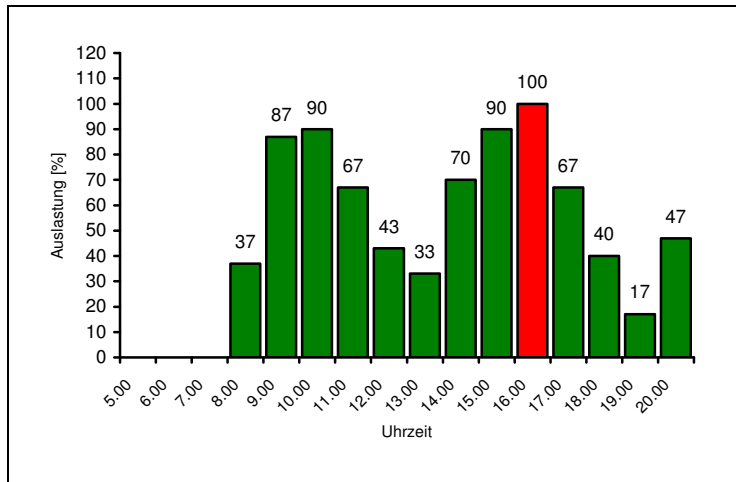




**Parkbereich Nr. 72**

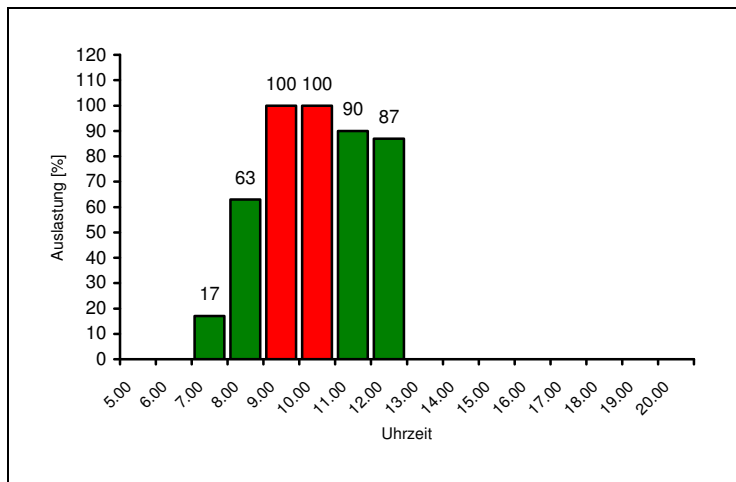
**Parkplatz Kindergarten**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ Privat mit Sonderausweisen, jedoch öffentlich zugänglich mit Parkscheiben

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,4 Wechsel / Stellplatz

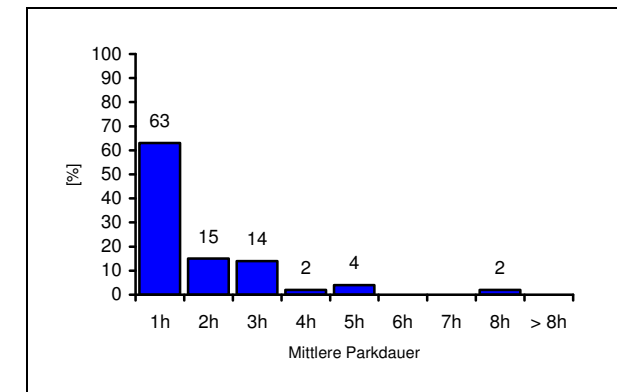
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

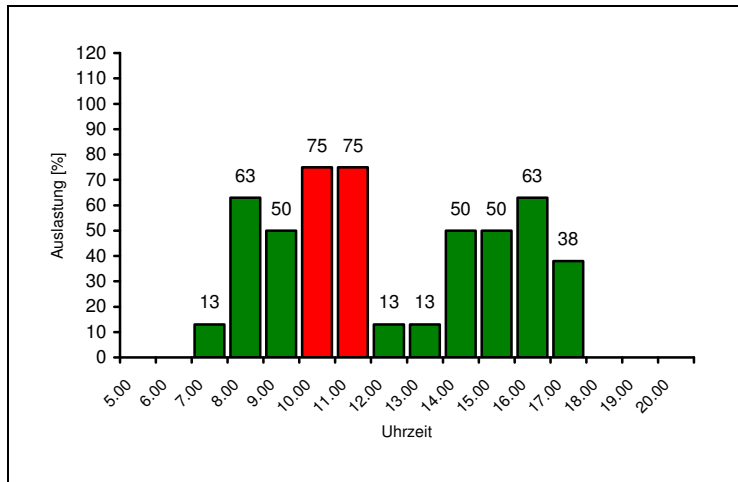
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 73**

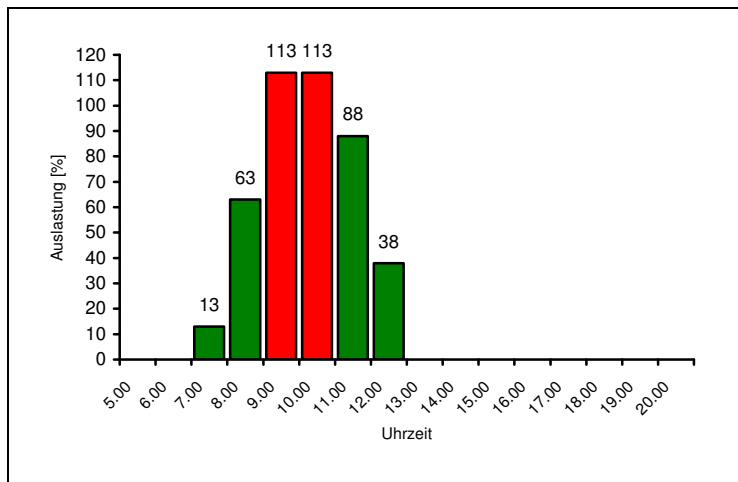
**Parkplatz Forum Oelde**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

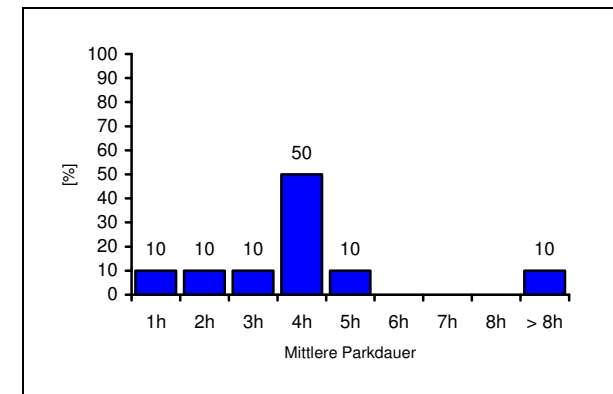
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte, aber auch Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

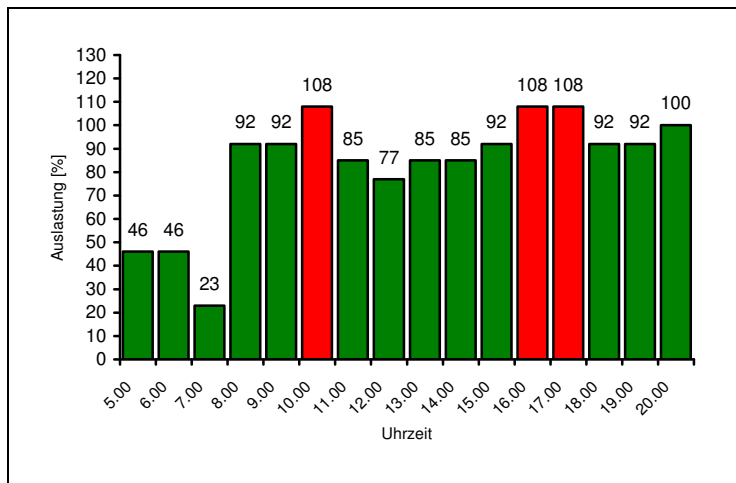
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



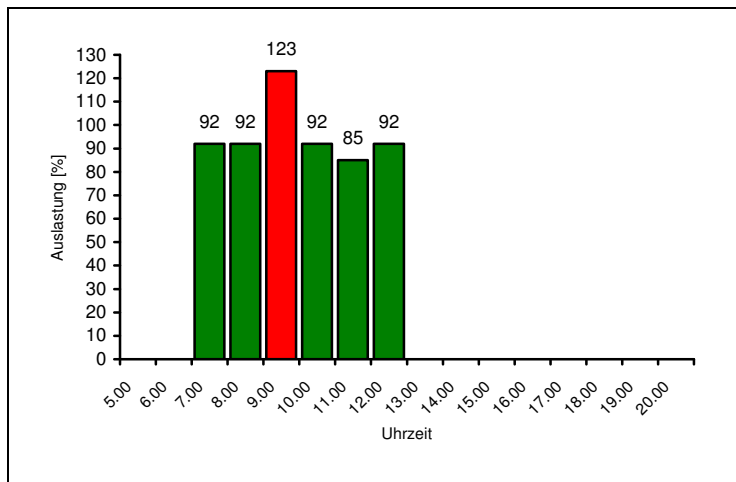
**Parkbereich Nr. 74**

**Herrenstraße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,9 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Anwohner

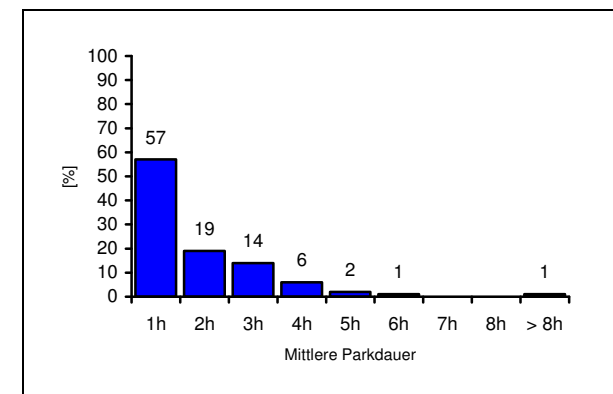
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

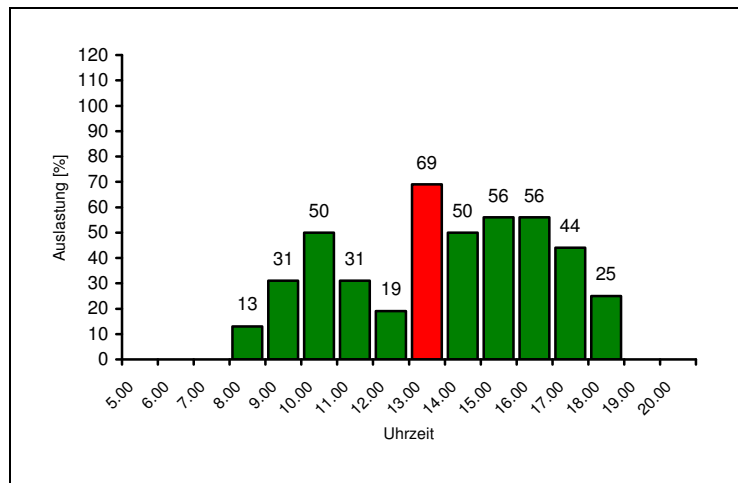
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 75**

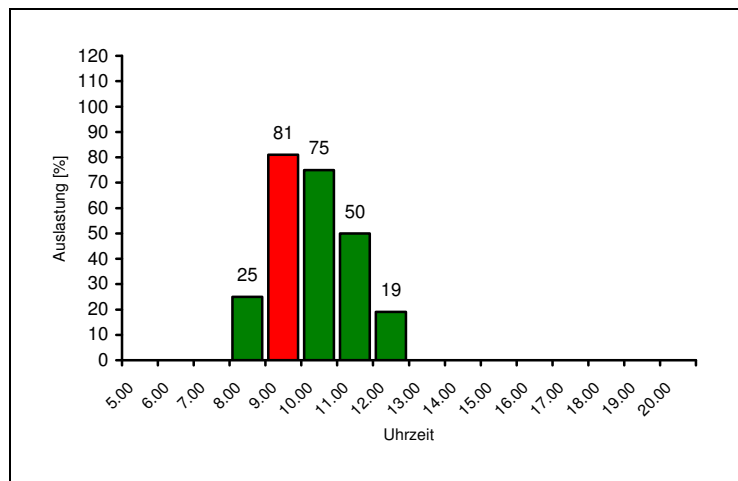
**Ennigerloher Straße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ durchaus gegeben

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,3 Wechsel / Stellplatz

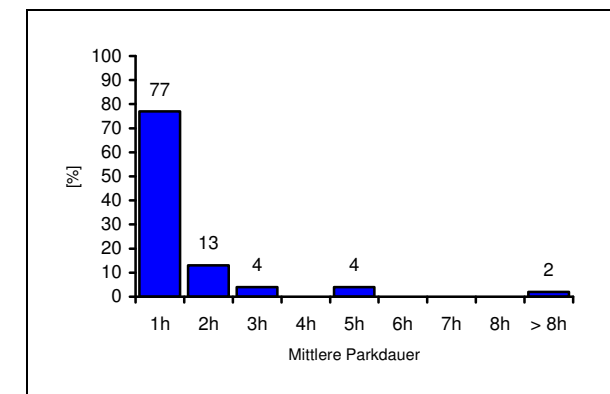
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

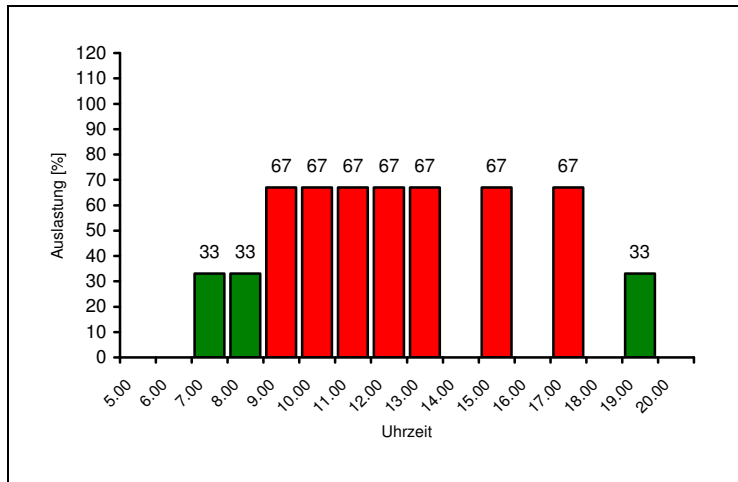




**Parkbereich Nr. 76**

**Parkplatz Sonnenstudio**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



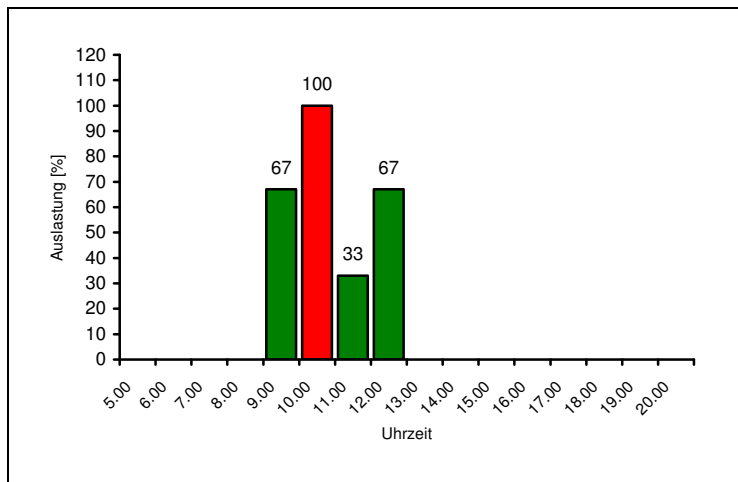
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,3 Wechsel / Stellplatz

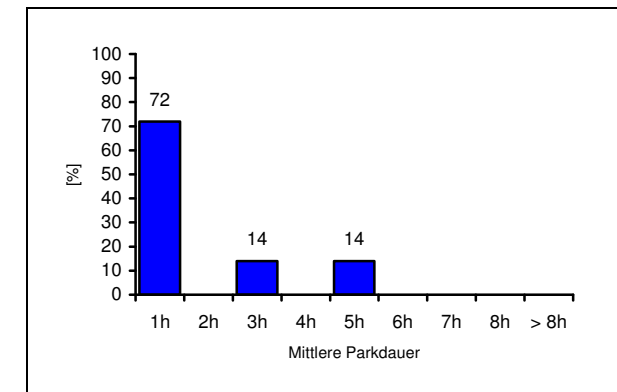
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

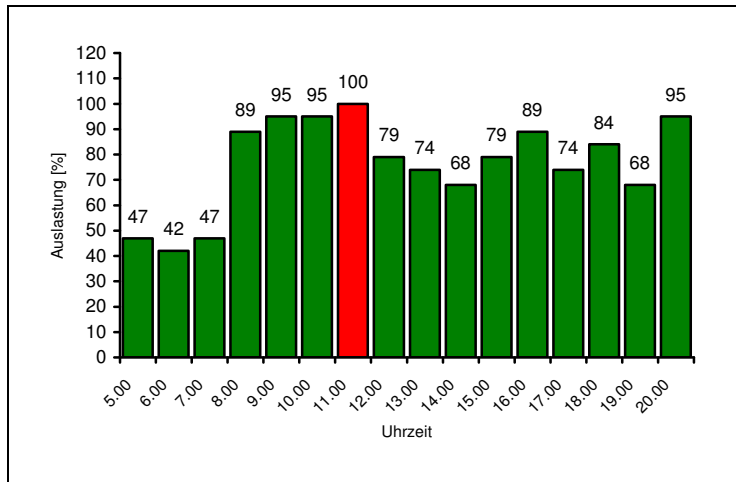
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 77**

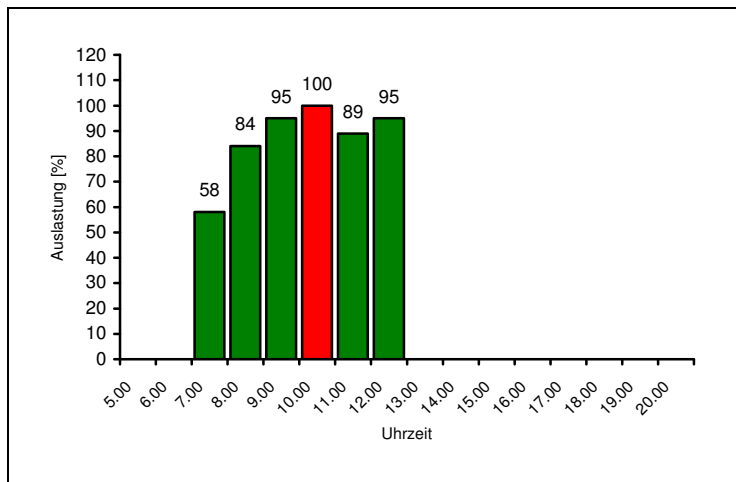
**Parkplatz Marktpassage**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,7 Wechsel / Stellplatz

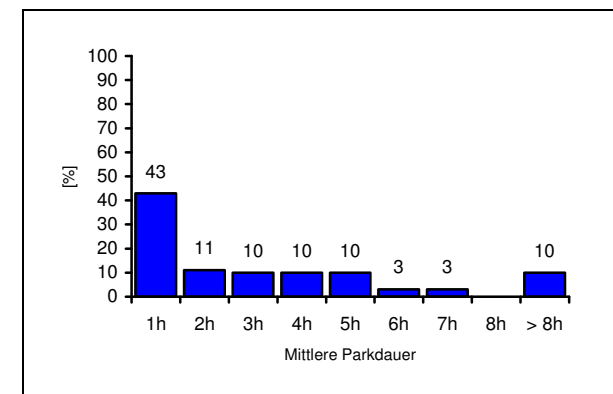
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

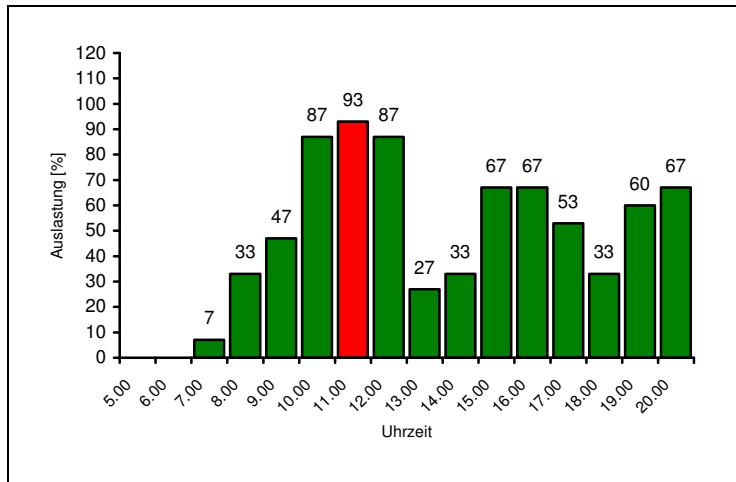
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 78**

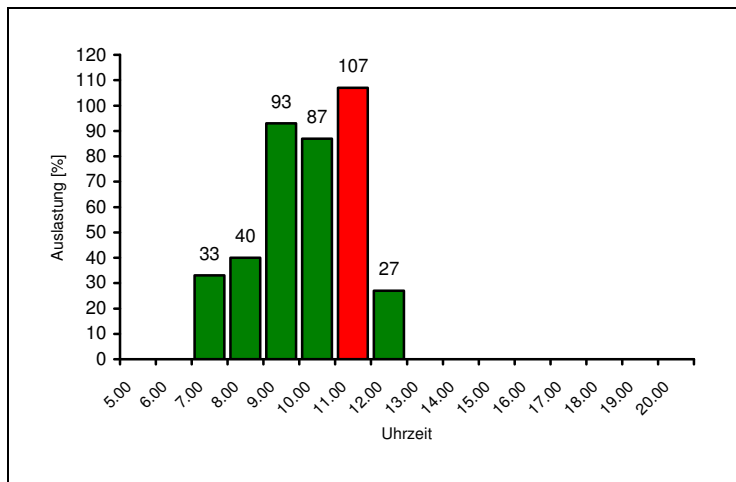
**Parkplatz Edeka-Markt**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,9 Wechsel / Stellplatz

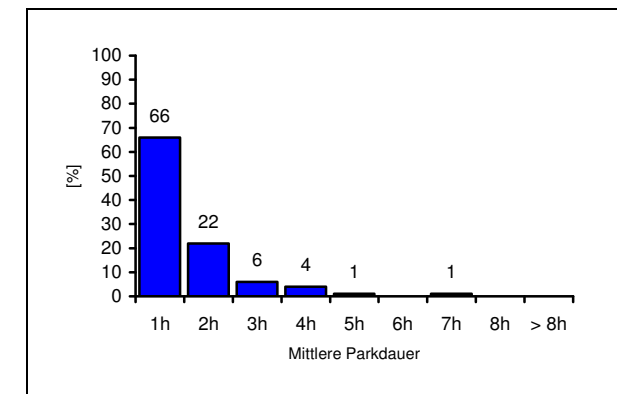
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

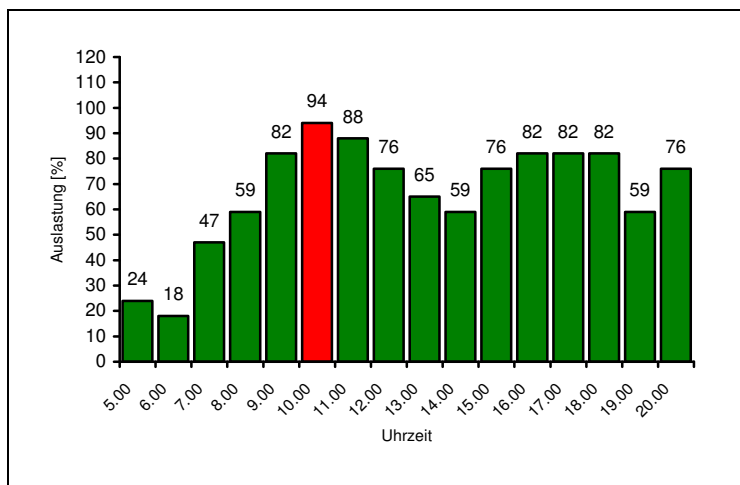
- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



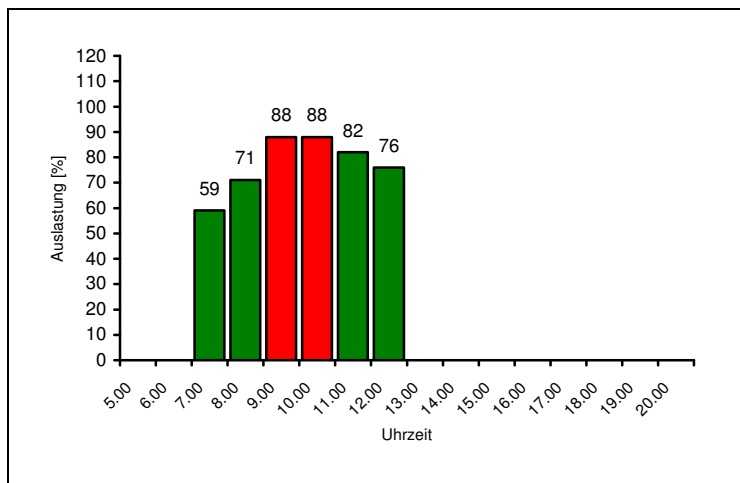
**Parkbereich Nr. 79** **Anwohnerparkplatz Bernhard-Raestrup-Platz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,7 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,6 Wechsel / Stellplatz

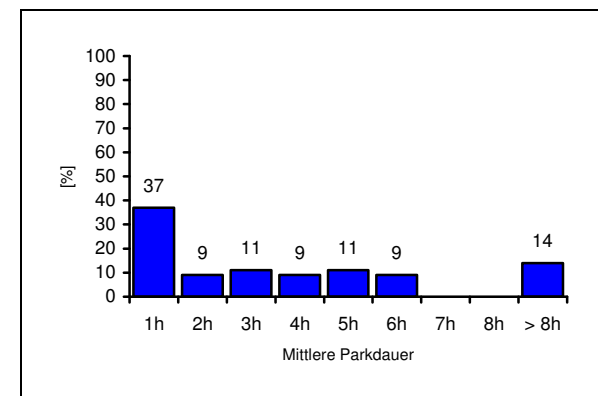
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

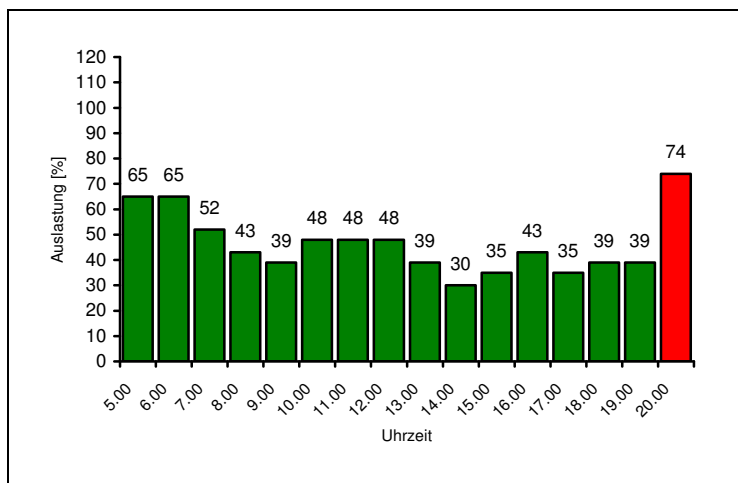




**Parkbereich Nr. 80**

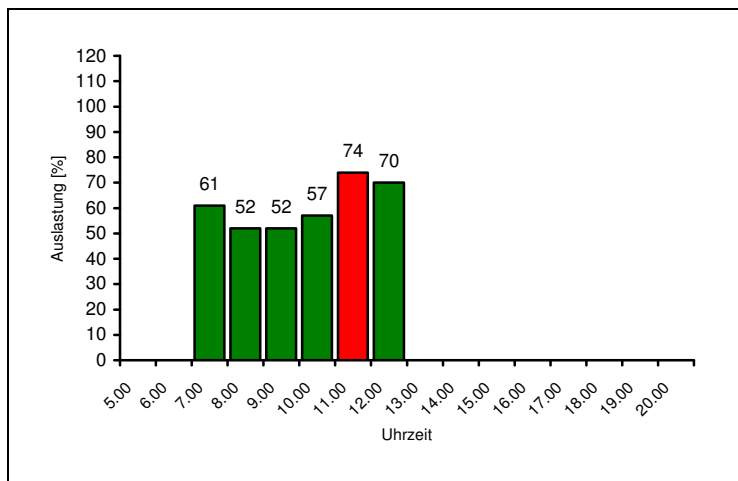
**Parkplatz Wallstraße (Barmer)**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,1 Wechsel / Stellplatz

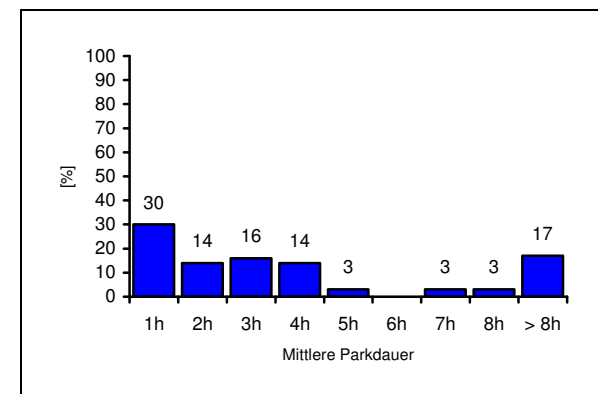
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

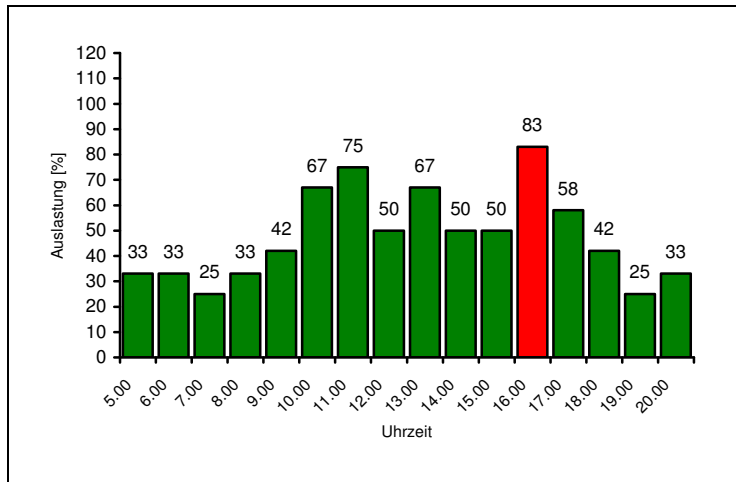
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 81**

**Wallstraße Straßenraum**

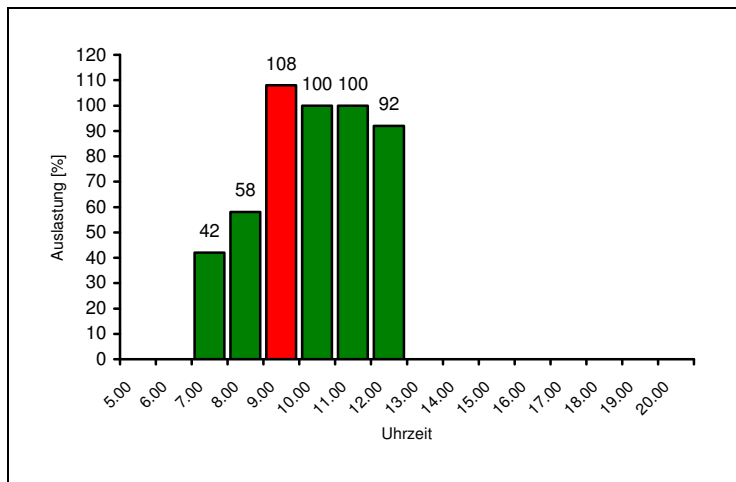
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,8 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

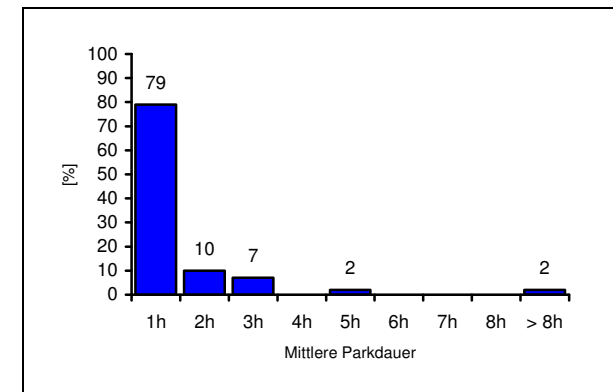
Einfluss des Marktages:

- ▶ stark erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen keine Reserve

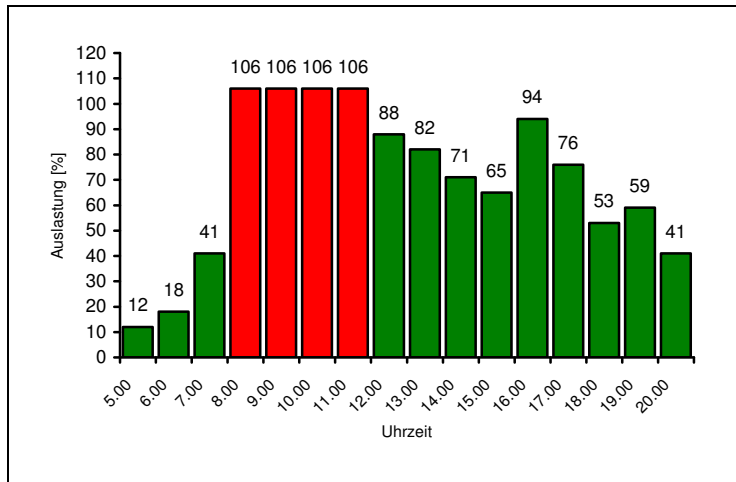
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 82**

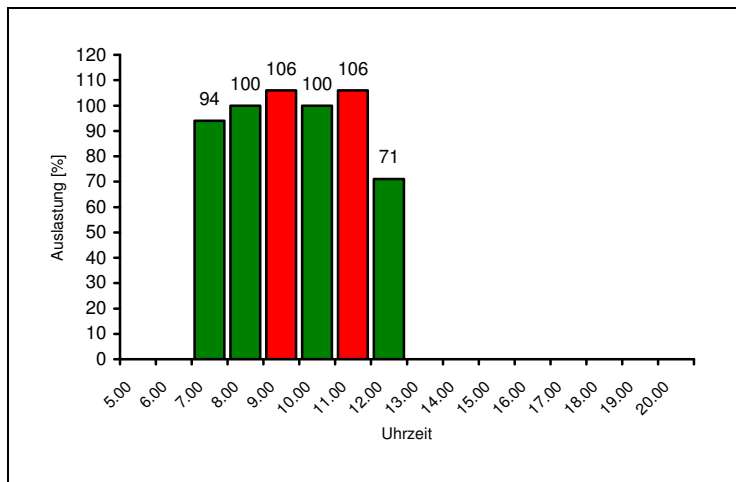
**Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg I**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,0 Wechsel / Stellplatz

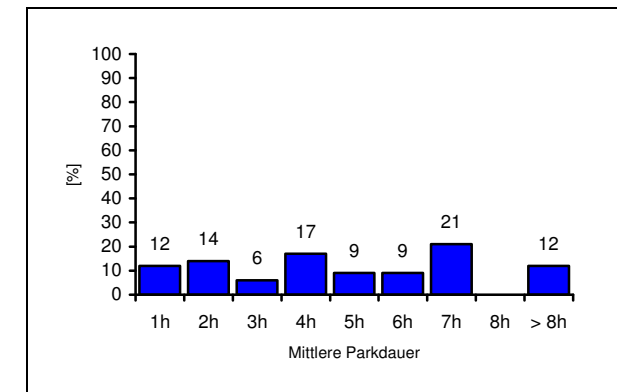
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte, Dauerparker

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

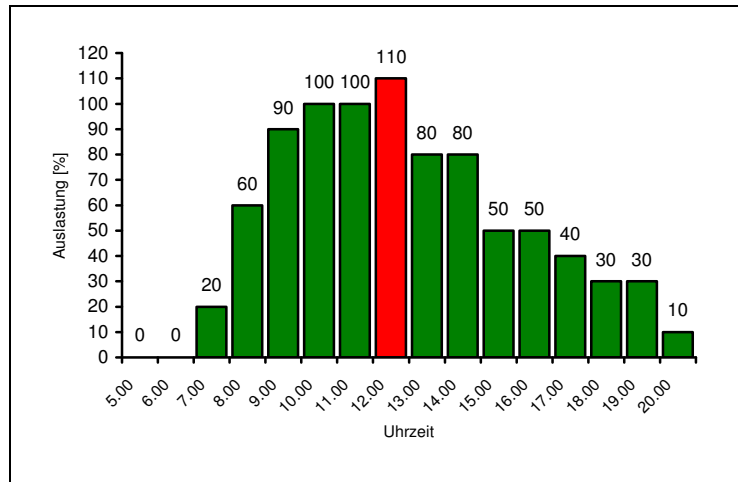
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 83**

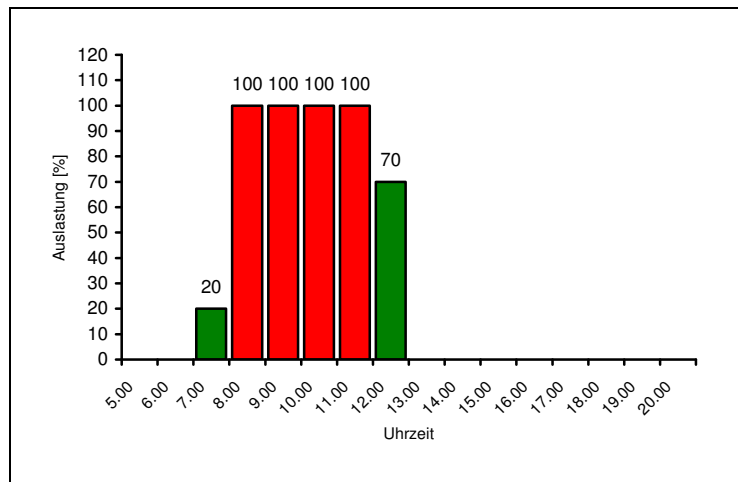
**Parkplatz Wallstraße / Grüner Weg II**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,3 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Beschäftigte, Dauerparker

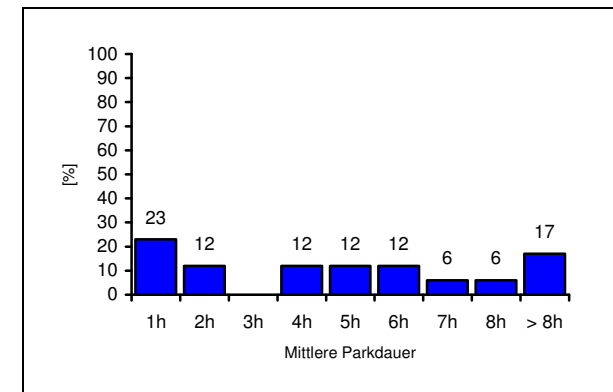
Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

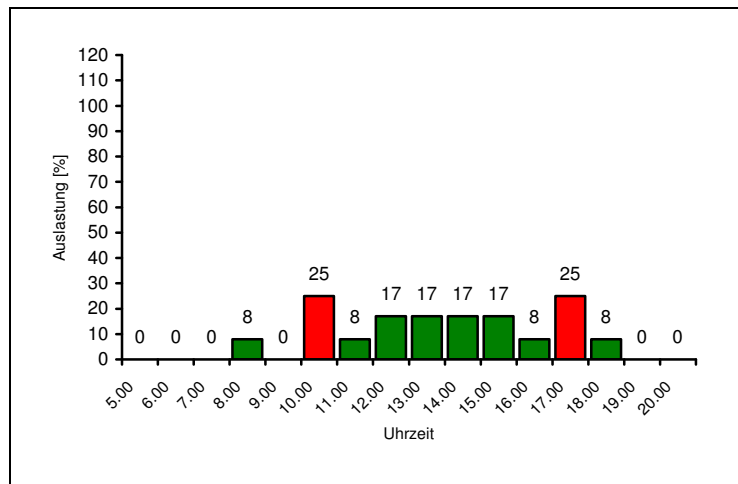




**Parkbereich Nr. 84**

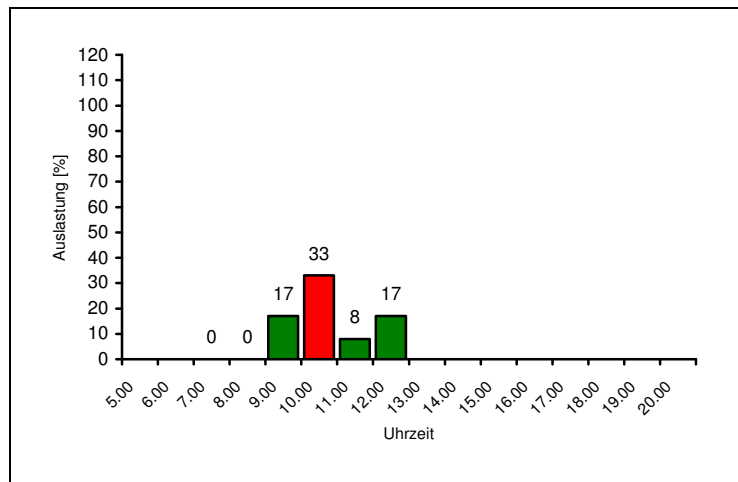
**Parkplatz Förderverein Integration**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen hohe Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,7 Wechsel / Stellplatz

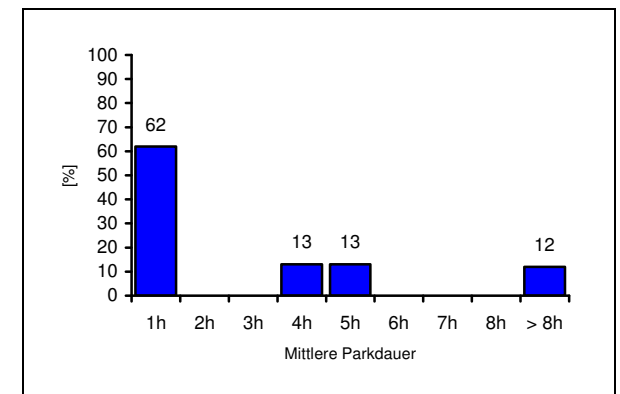
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Besucher und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

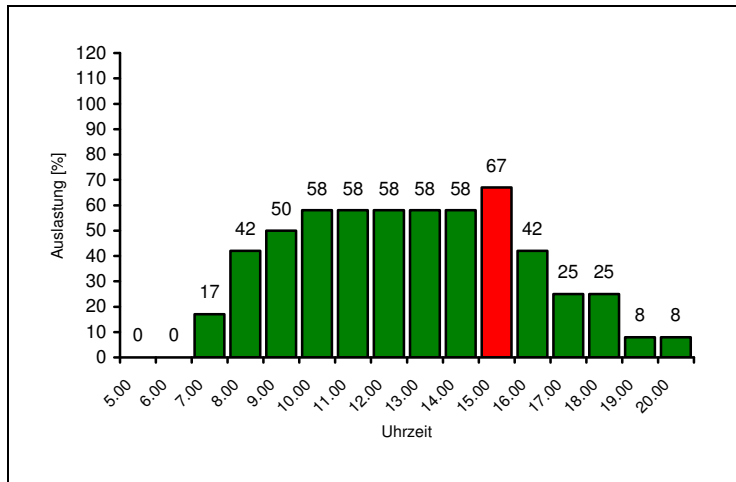
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 85**

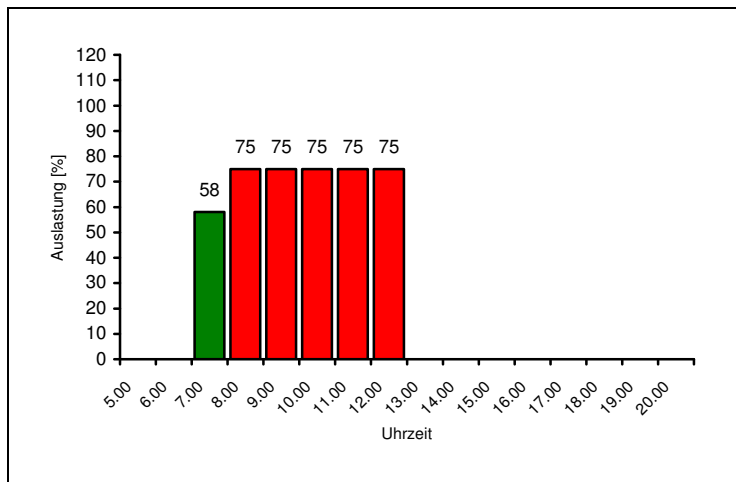
**Parkplatz Poststraße / Wallstraße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen gewisse Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 8,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,7 Wechsel / Stellplatz

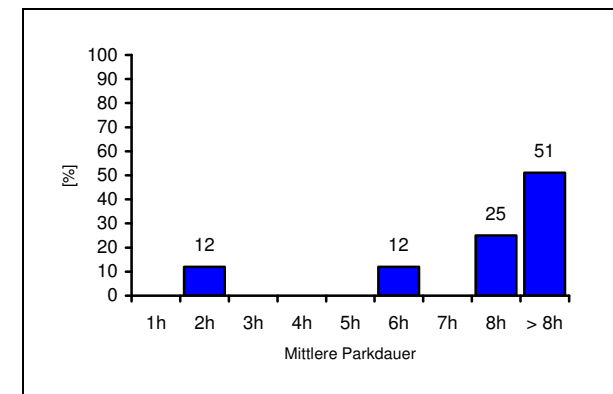
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Dauerparker

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

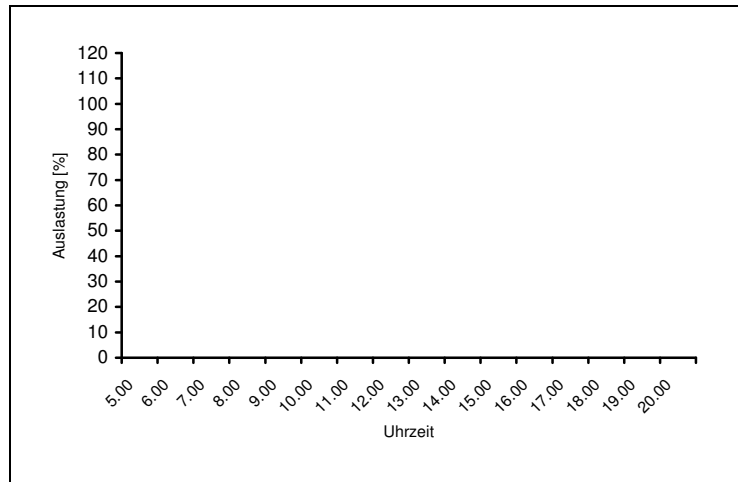
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 86**

**Parkplatz Poststraße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



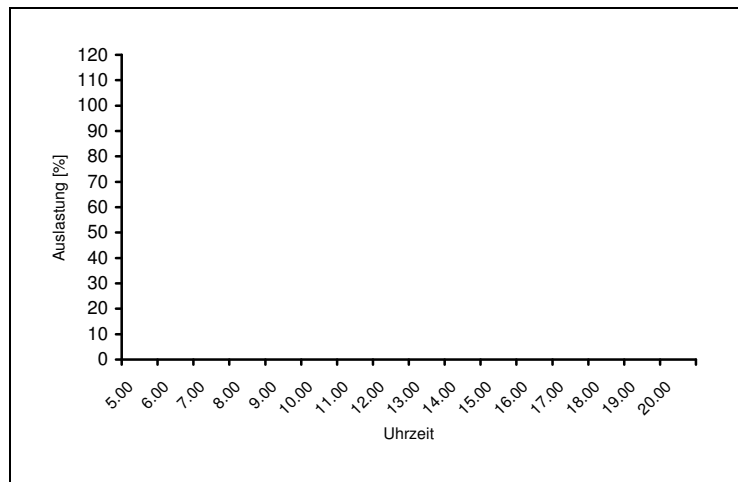
Bewirtschaftungsform:

- ▶ privater Parkraum mit Schranke

Potential für Parkraumoptimierung:

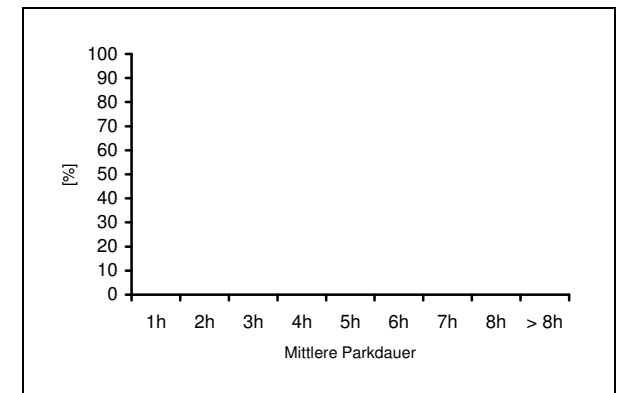
- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

**Auslastung Markttag (Freitag)**



**Nicht erhebungsrelevant im Sinne der Aufgabenstellung !!**

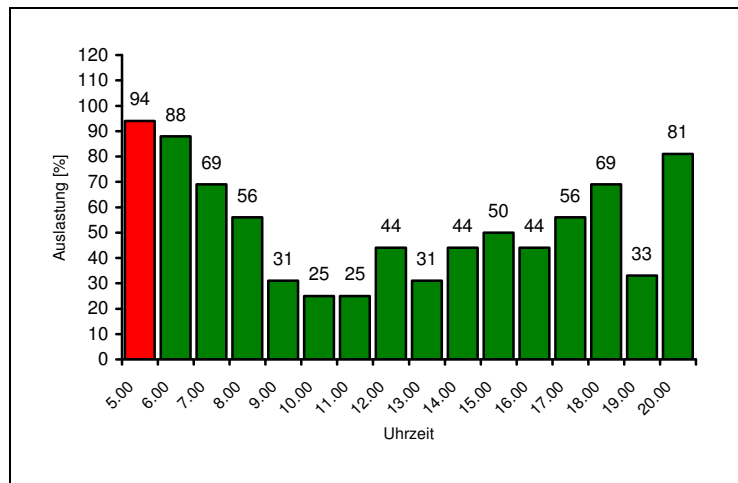
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 87**

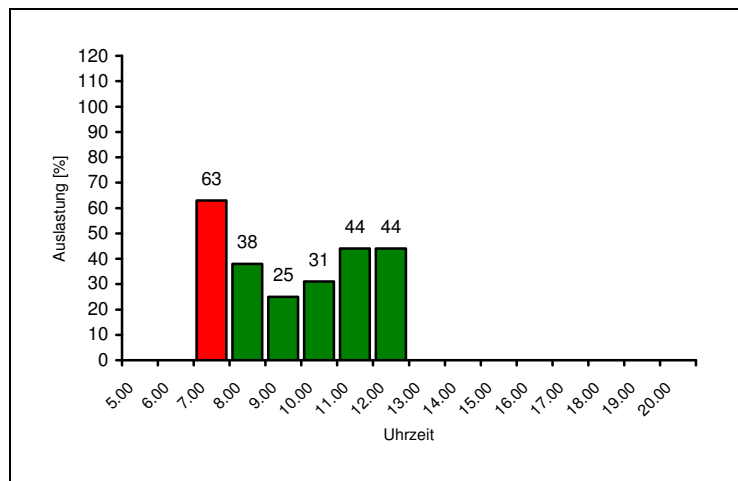
**Kleygarten**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ Anwohnerparkraum

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Anwohnerparkraum

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,6 Wechsel / Stellplatz

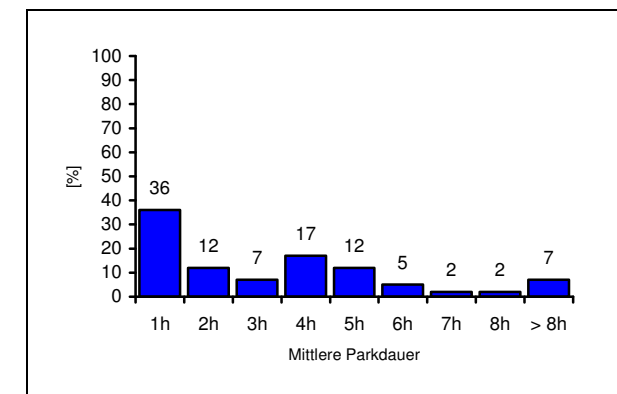
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

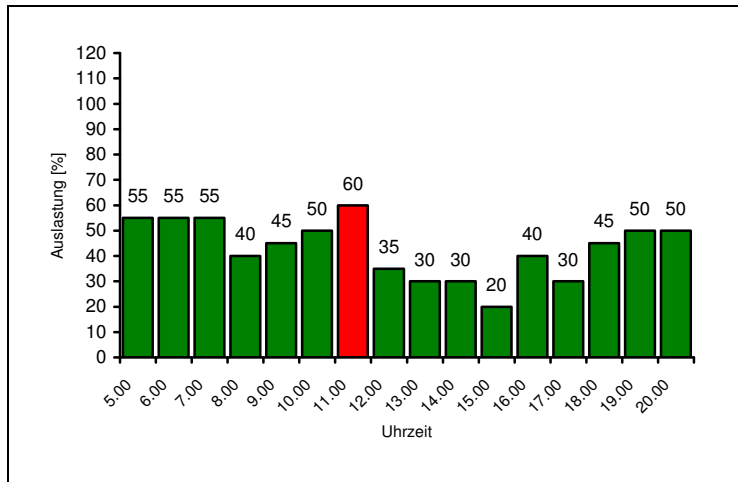




**Parkbereich Nr. 88**

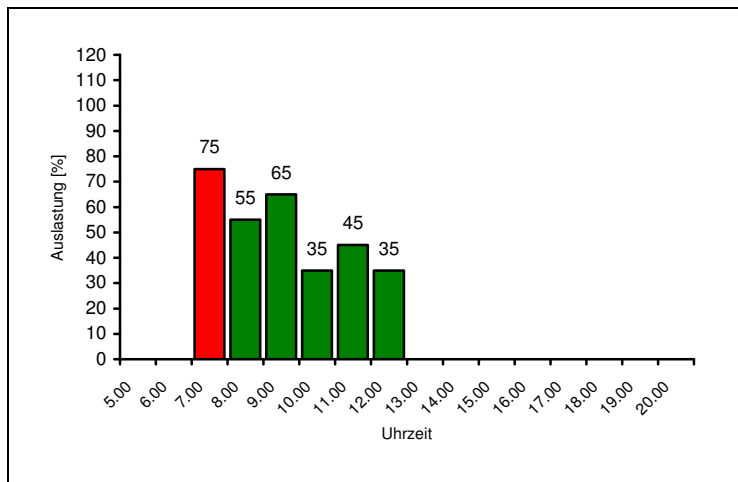
**PLEXUS Besucherparkplatz**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ private

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 3,4 Wechsel / Stellplatz

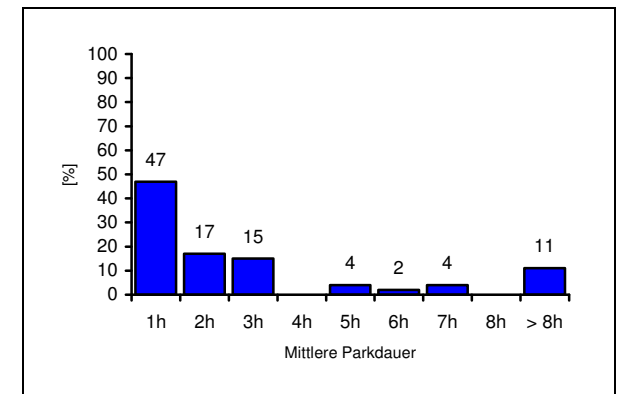
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte und Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

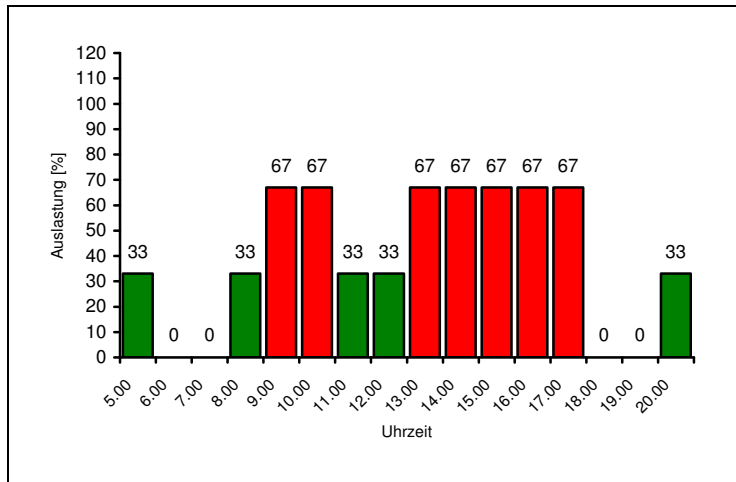
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 89**

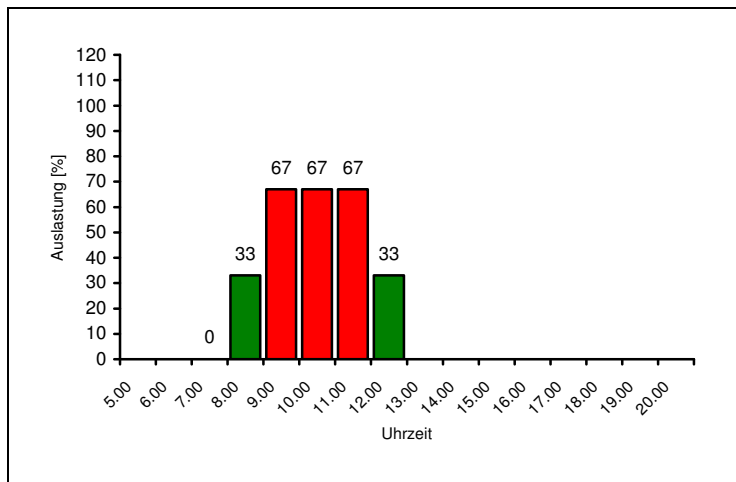
**Parkstreifen Poststraße Ost**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen geringe Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,7 Wechsel / Stellplatz

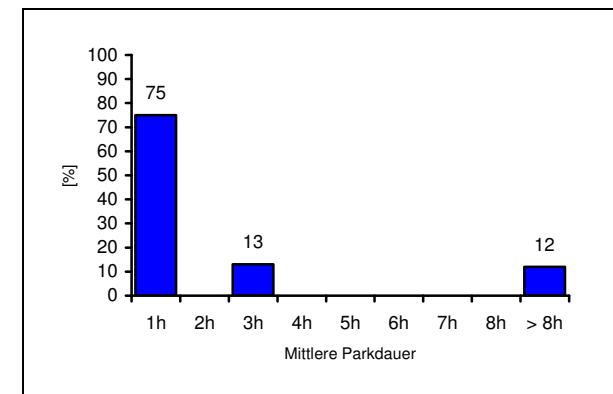
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

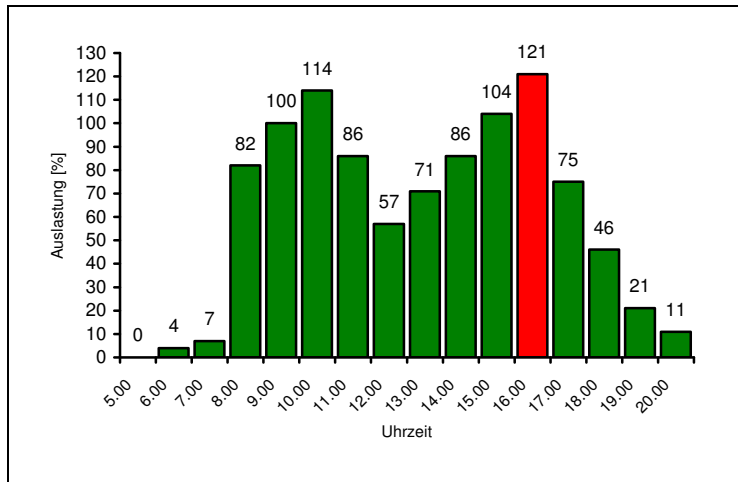
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 90**

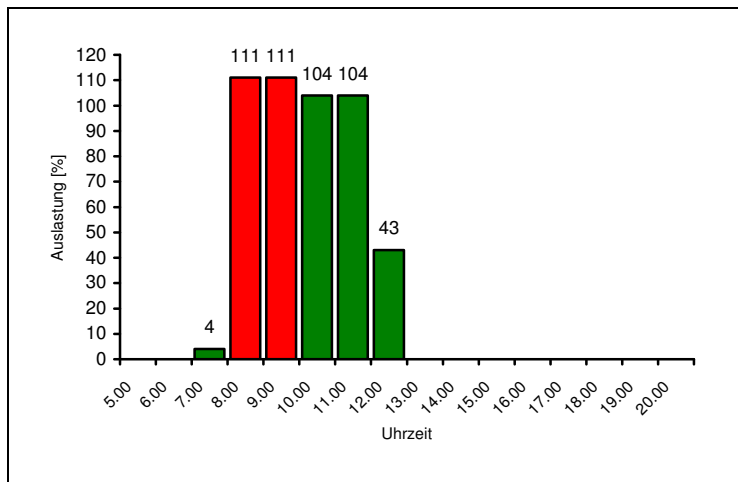
**Parkplatz Alte Post**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,6 Wechsel / Stellplatz

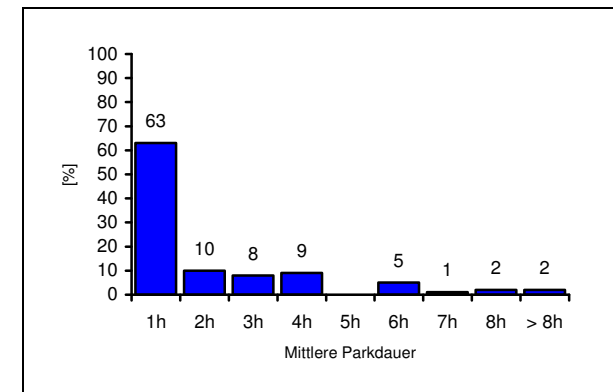
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte und Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

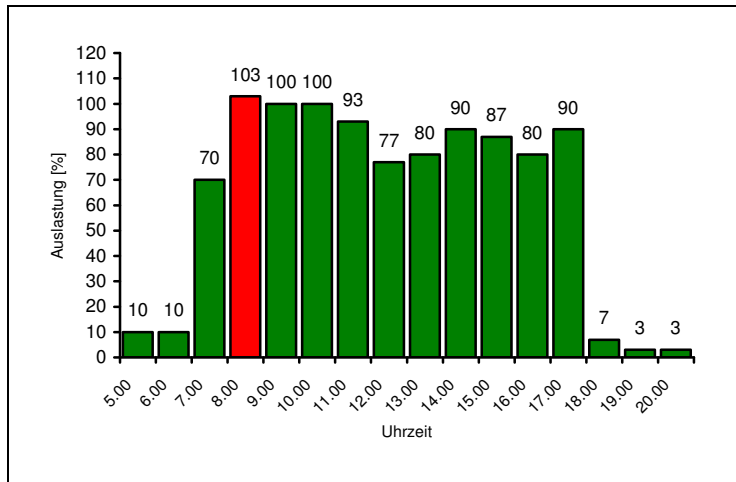
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 91**

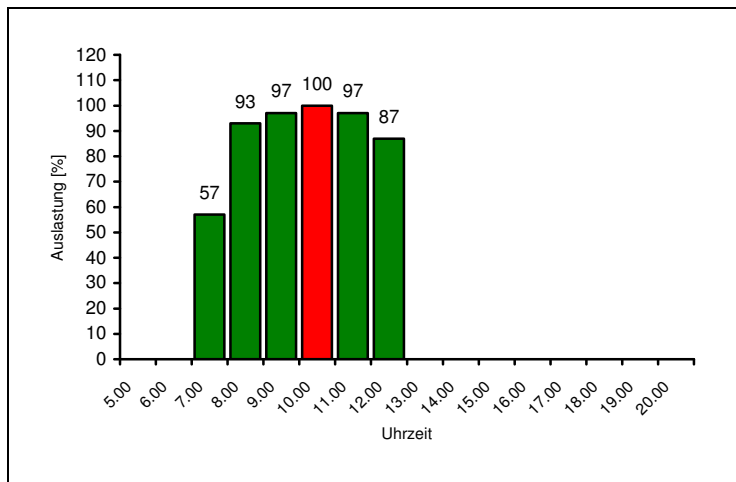
**Parkplatz hinter dem Rathaus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat / öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 6,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,5 Wechsel / Stellplatz

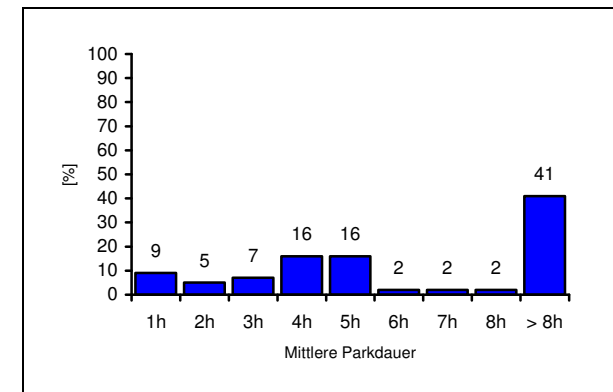
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Änderung gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

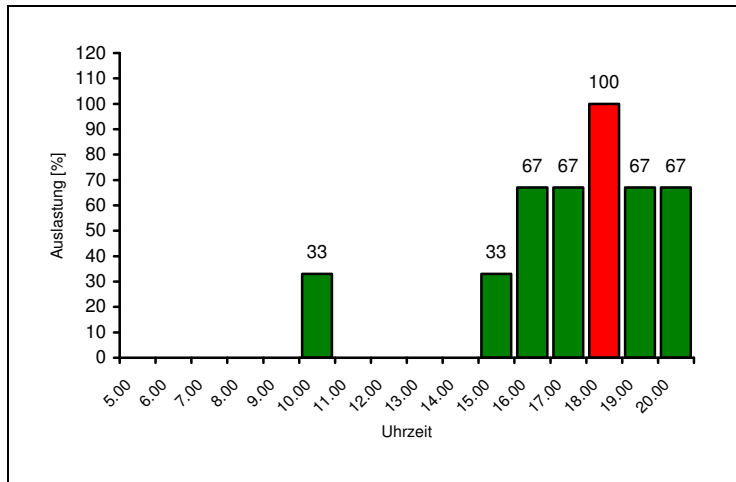




**Parkbereich Nr. 92**

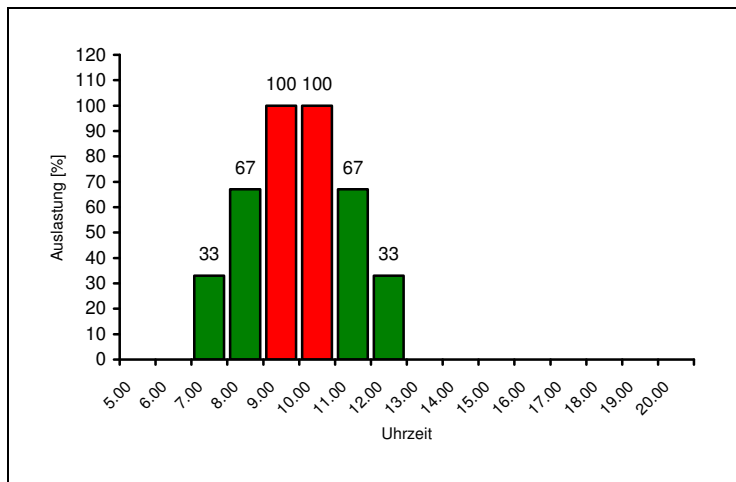
**Parkplatz Bürgerhaus**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben bei nur geringer Stellplatzanzahl

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,7 Wechsel / Stellplatz

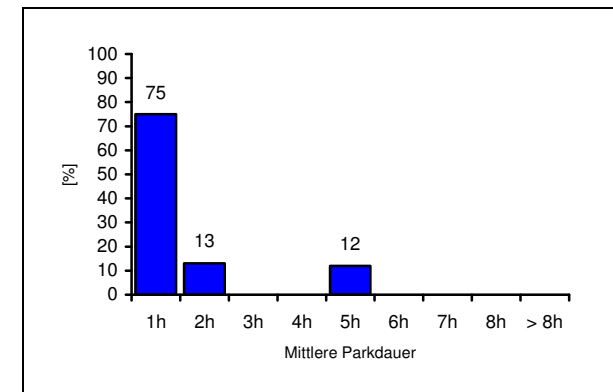
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ deutlich erhöht gegenüber Normalwerktag

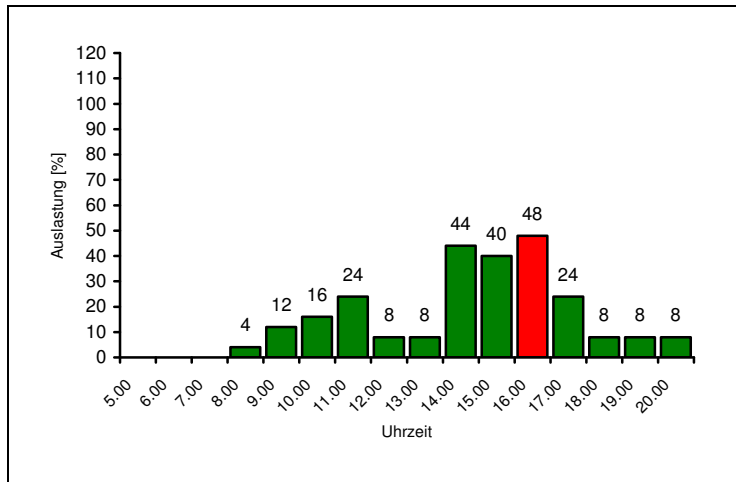
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 93**

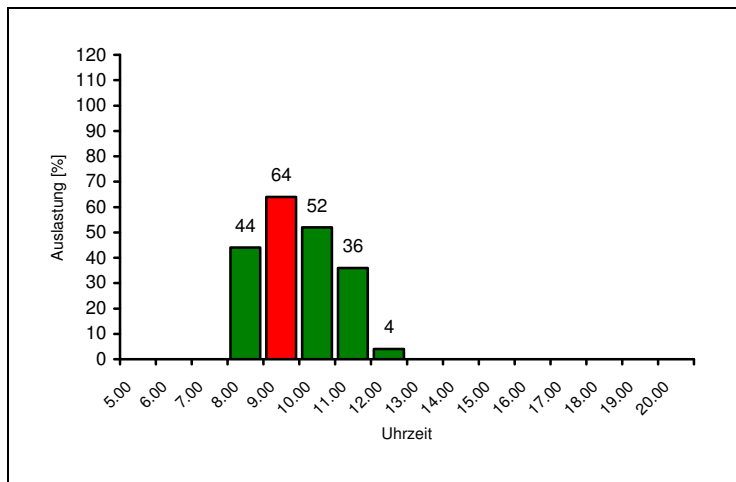
**Parkplatz vor dem Rathaus I**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheinregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen hohe Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,3 Wechsel / Stellplatz

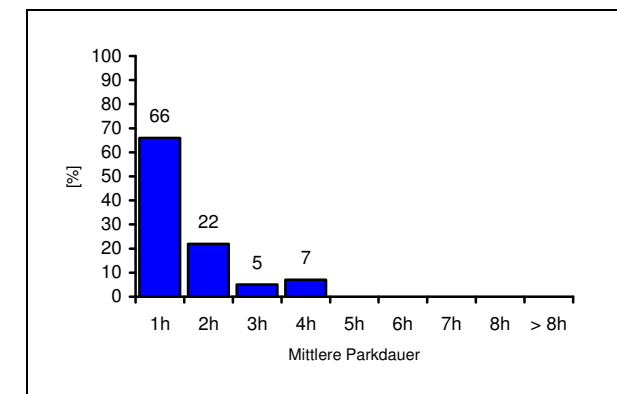
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

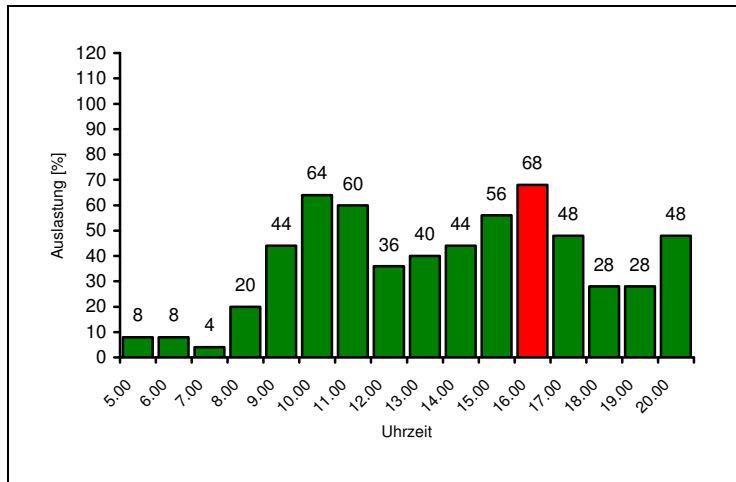
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 94**

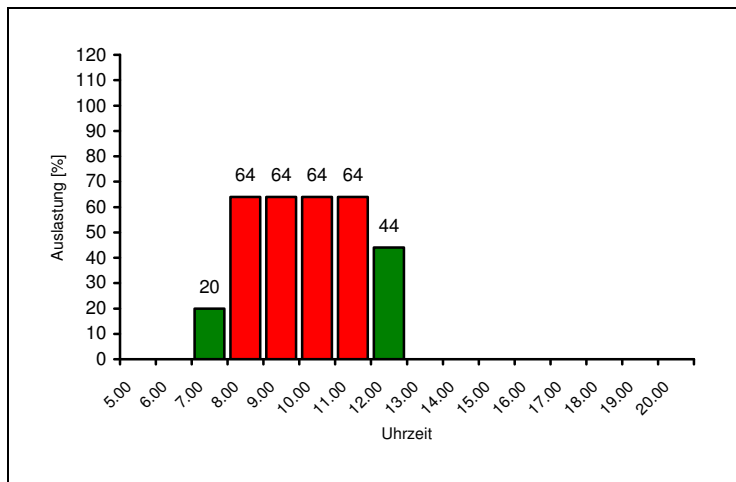
**Parkplatz vor dem Rathaus II**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheinregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen hohe Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,1 Wechsel / Stellplatz

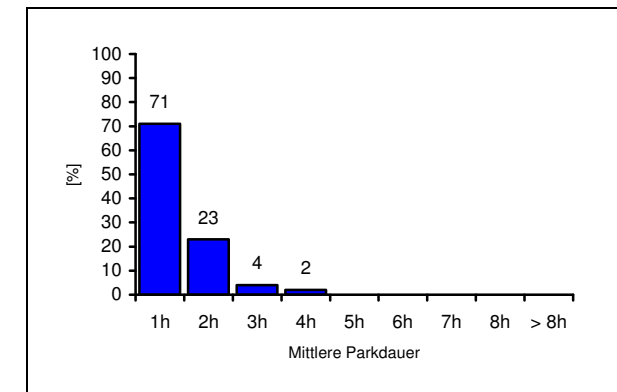
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

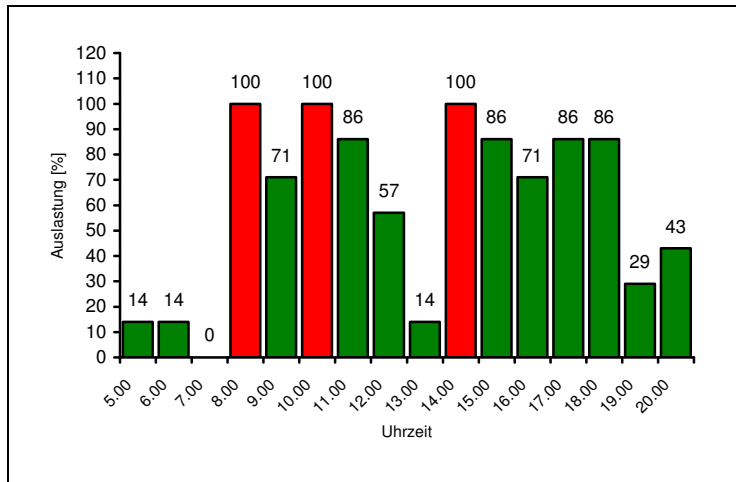
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 95**

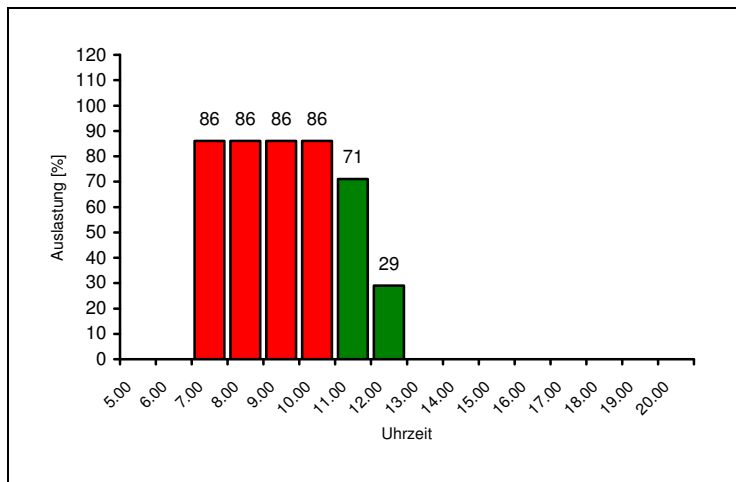
**Bernhard-Raestrup-Platz Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,4 Wechsel / Stellplatz

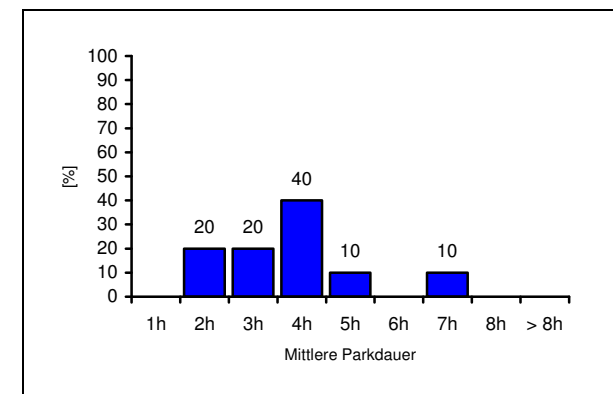
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

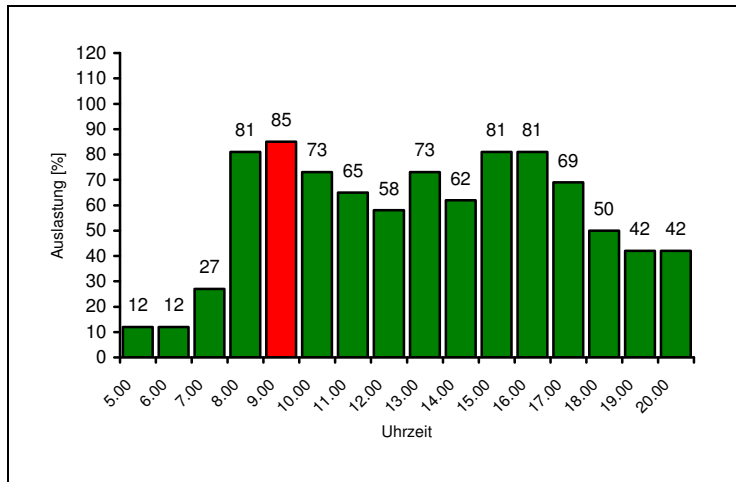




**Parkbereich Nr. 96**

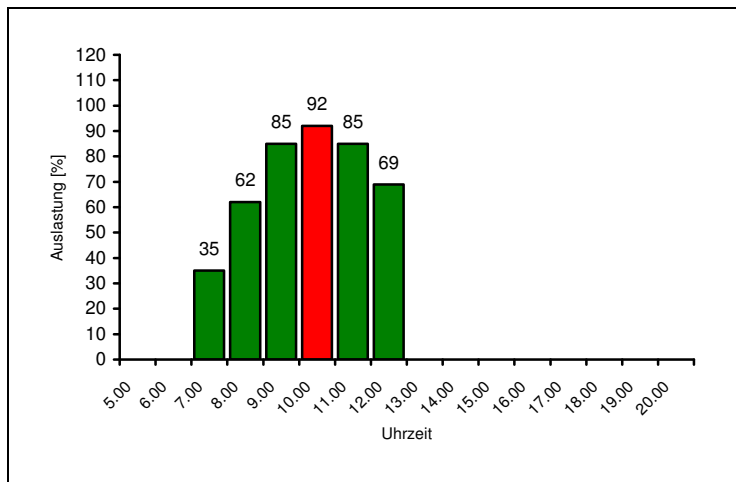
**Parkstreifen Bahnhofstraße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 5,6 Wechsel / Stellplatz

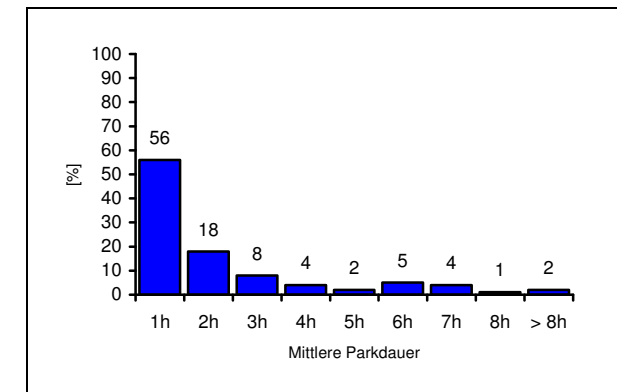
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

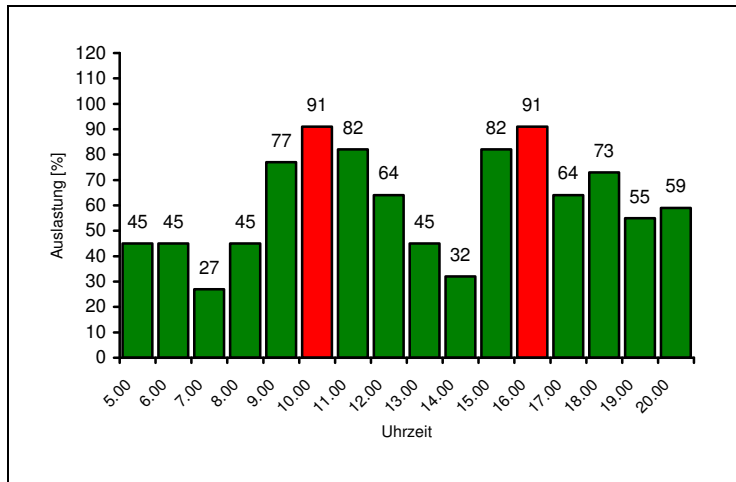
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 97**

**Parkstreifen Ruggestraße Mitte**

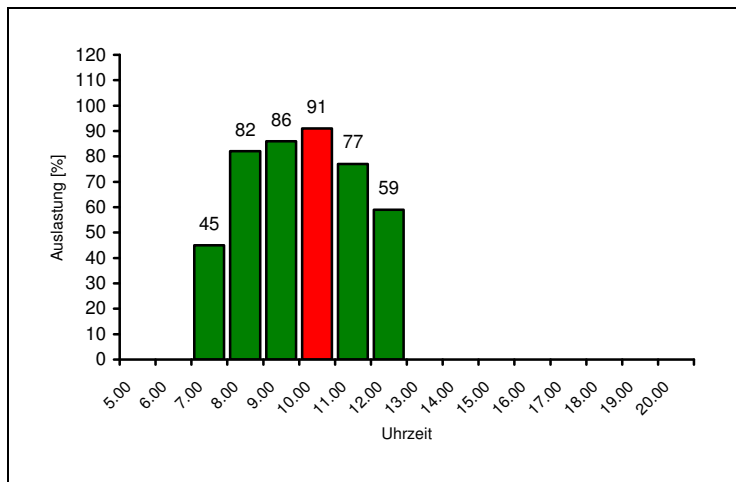
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,6 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

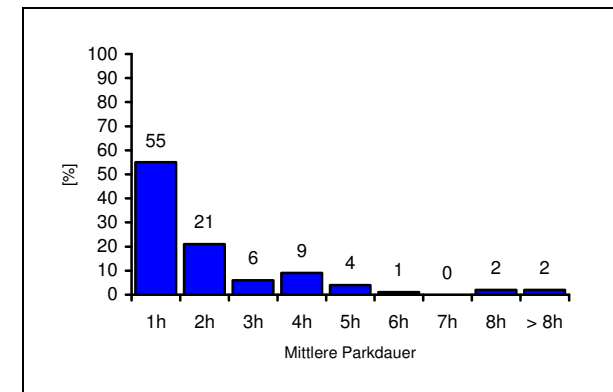
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

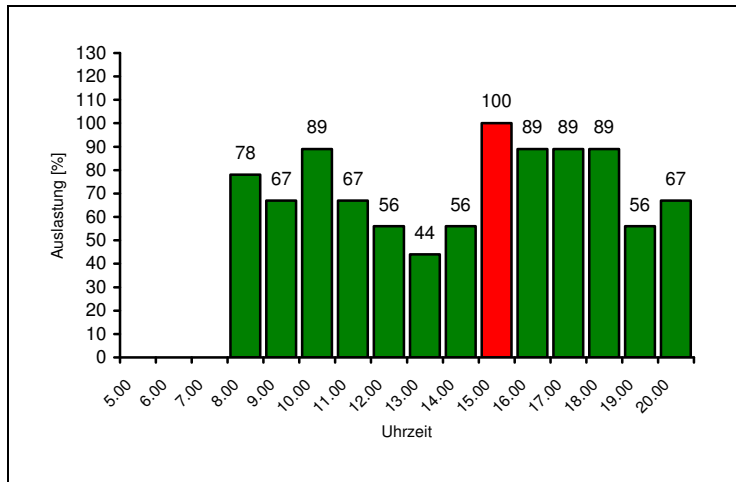
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 98**

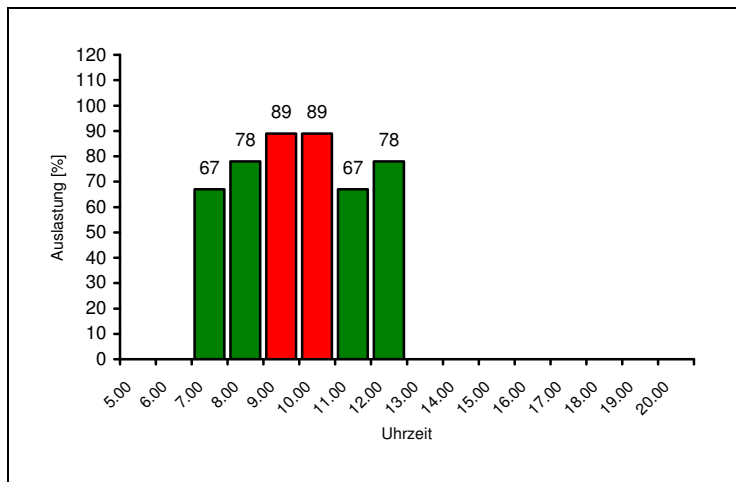
**Parkstreifen Ruggestraße West**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,1 Wechsel / Stellplatz

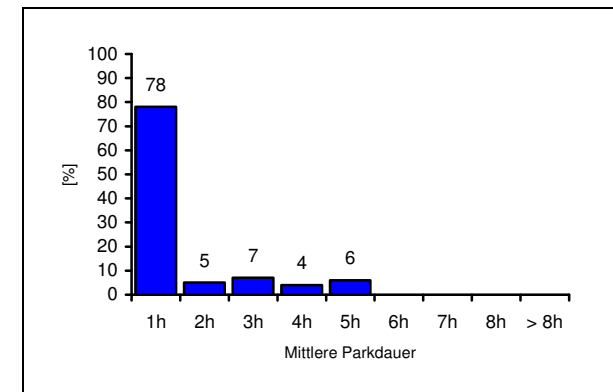
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Änderung gegenüber Normalwerktag

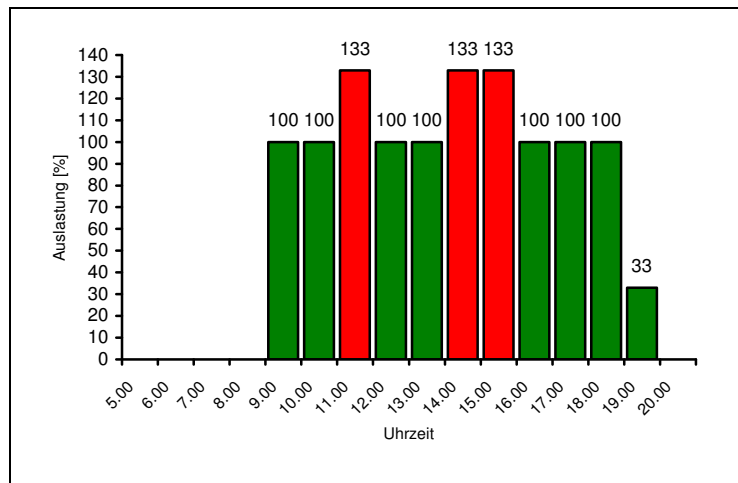
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 99**

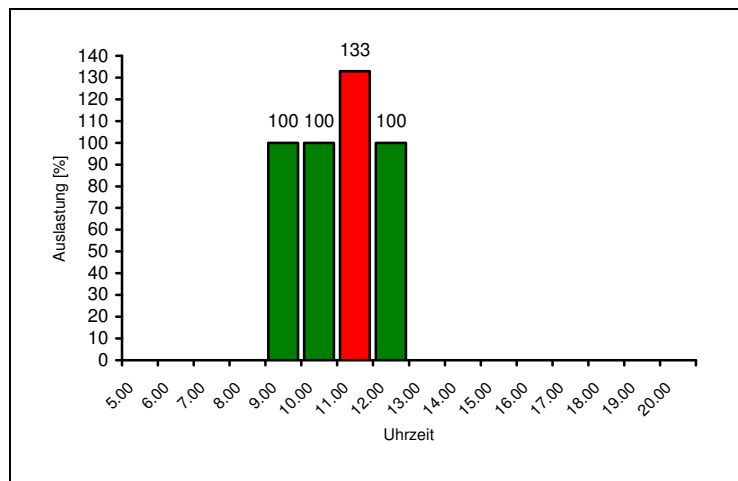
**Parkplatz Ruggestraße Ost**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte

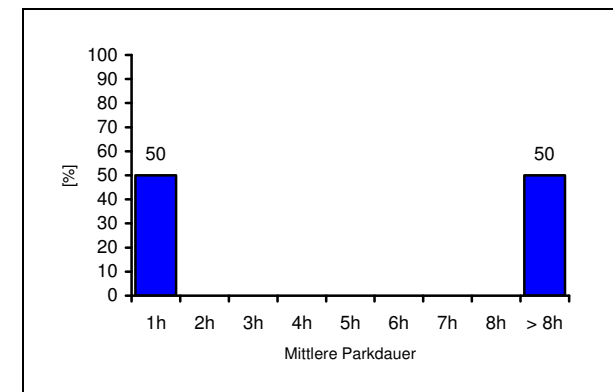
Einfluss des Marktages:

- ▶ keine Änderung gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

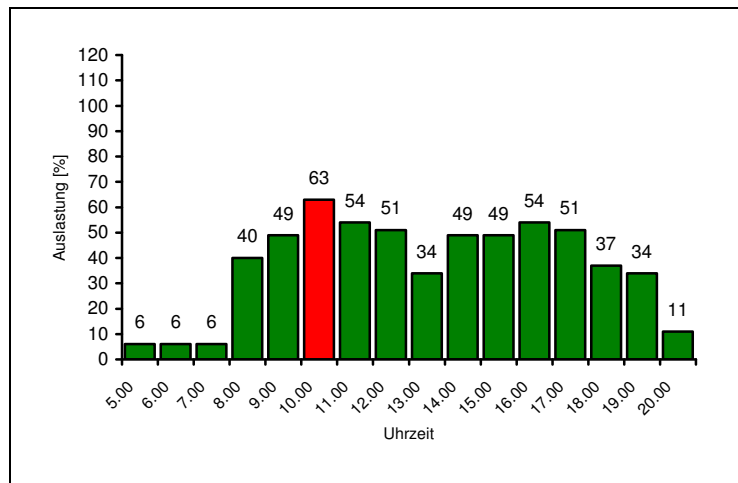




**Parkbereich Nr. 100**

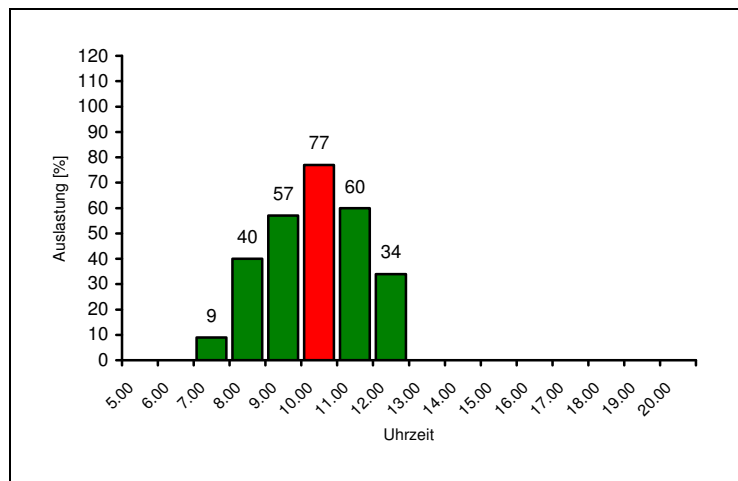
**Parkplatz Volksbank**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

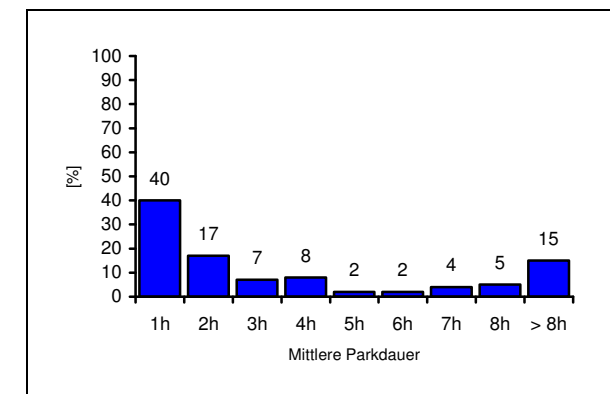
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen gewisse Stellplatzreserven

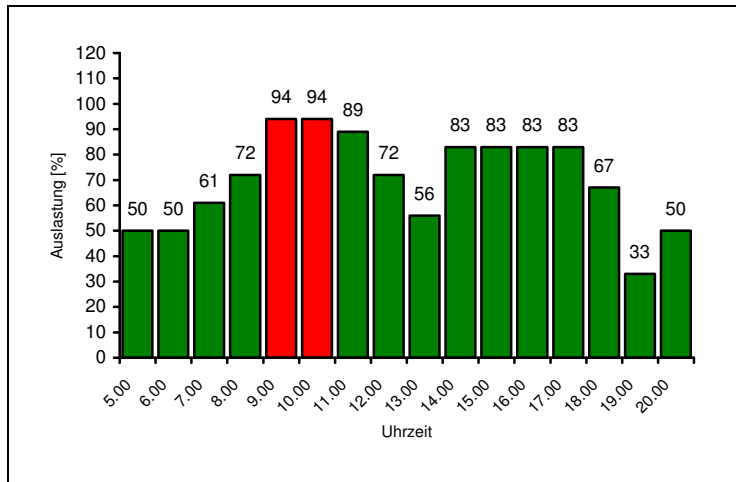
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 101**

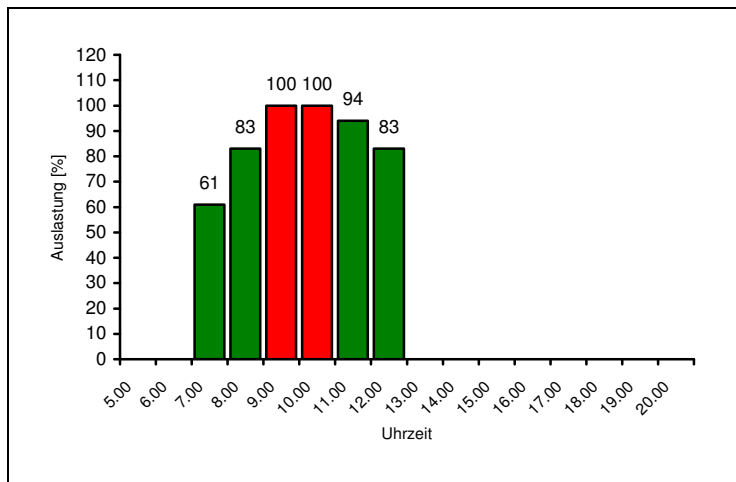
**Parkplatz Trippenhof**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ z.T. privat / z.T. öffentlich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,8 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte, aber auch Kunden

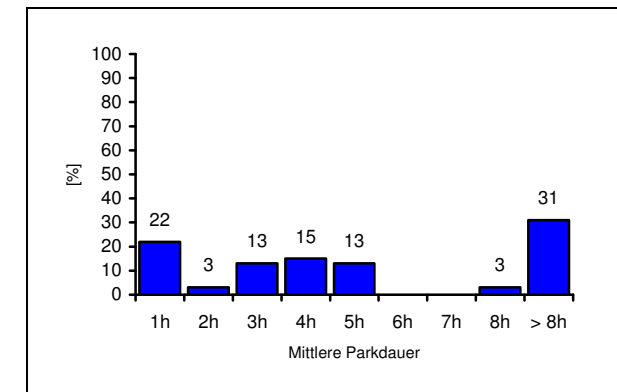
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

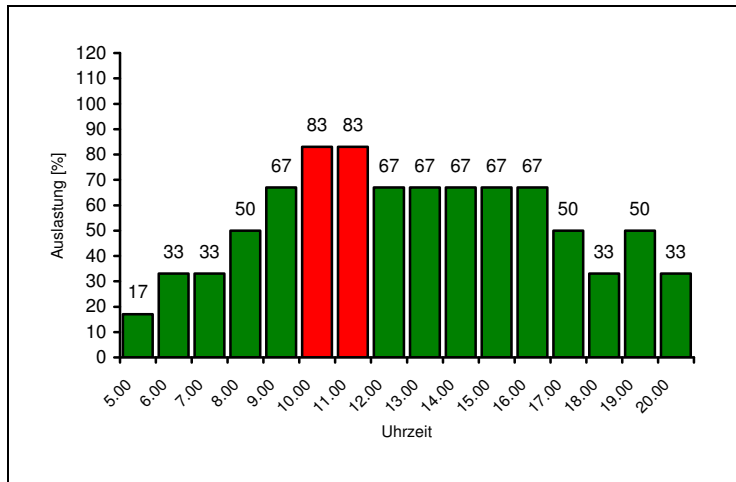
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 102**

**Parkstreifen St. Johannes**

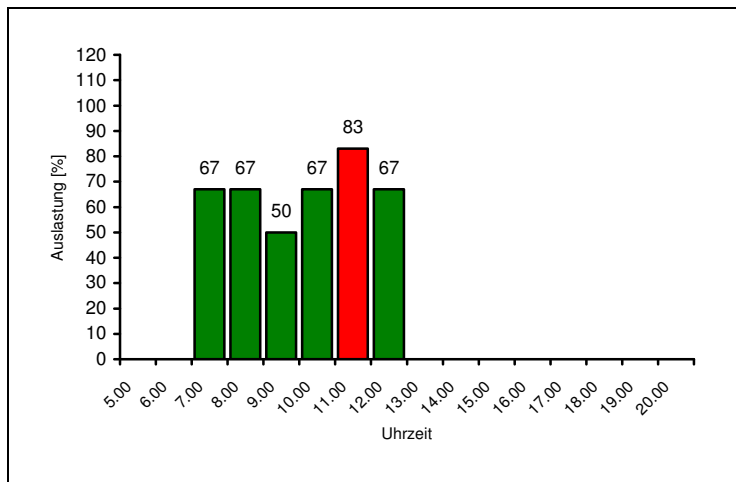
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 6,3 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

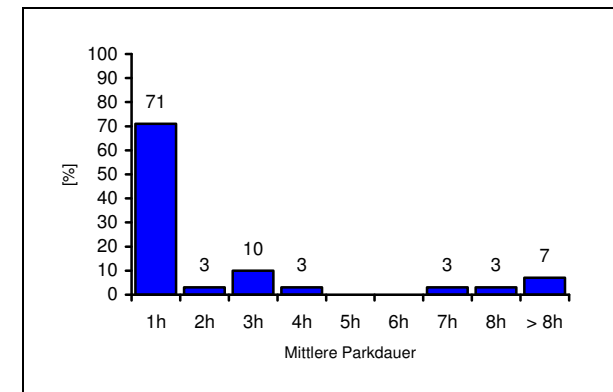
Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

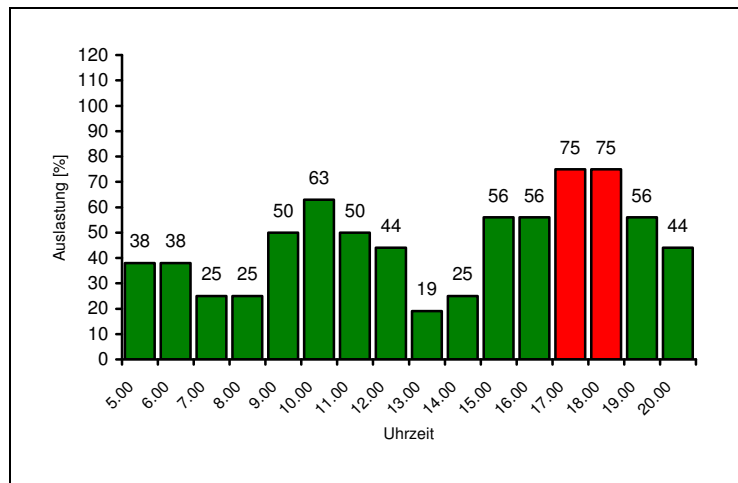
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 103**

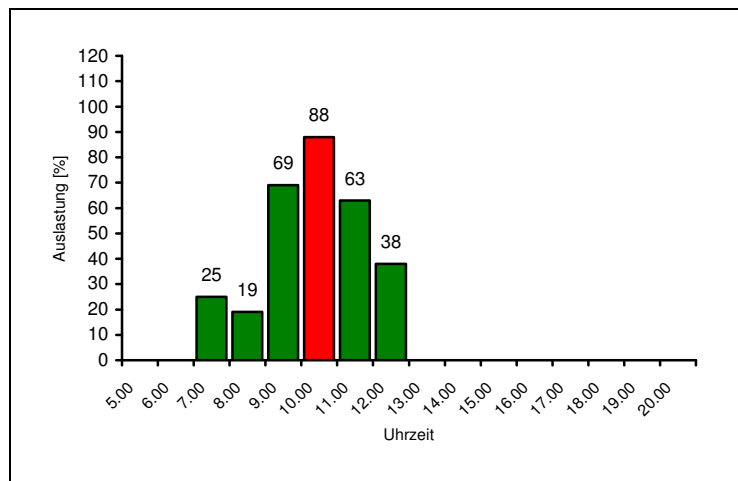
**Parkplatz Optik Zumhagen**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

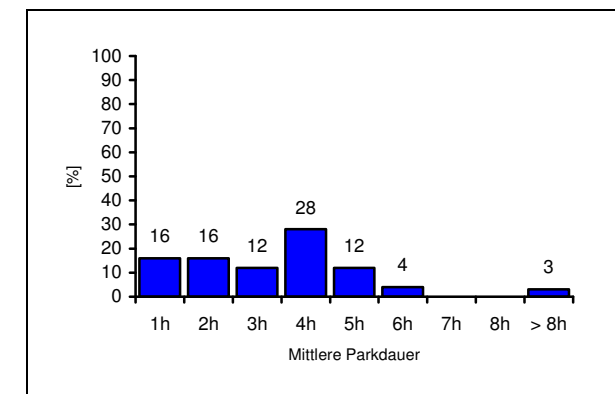
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

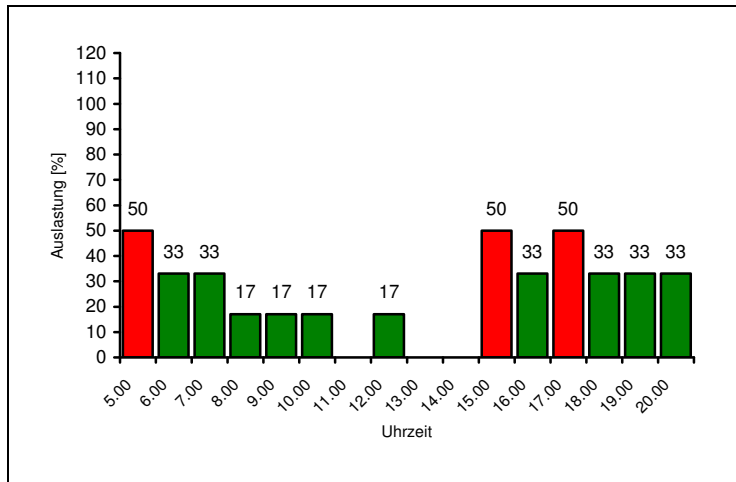




**Parkbereich Nr. 104**

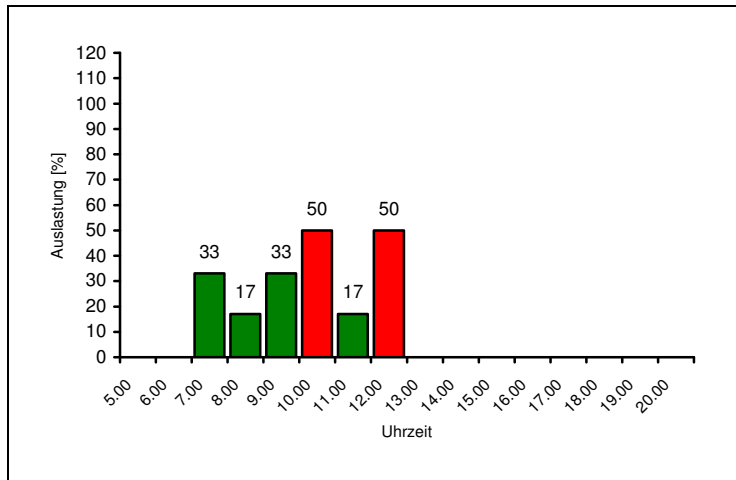
**Parkplatz Schwarte Mode**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,7 Wechsel / Stellplatz

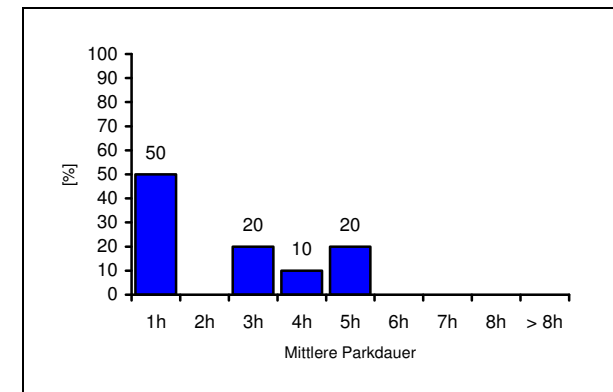
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

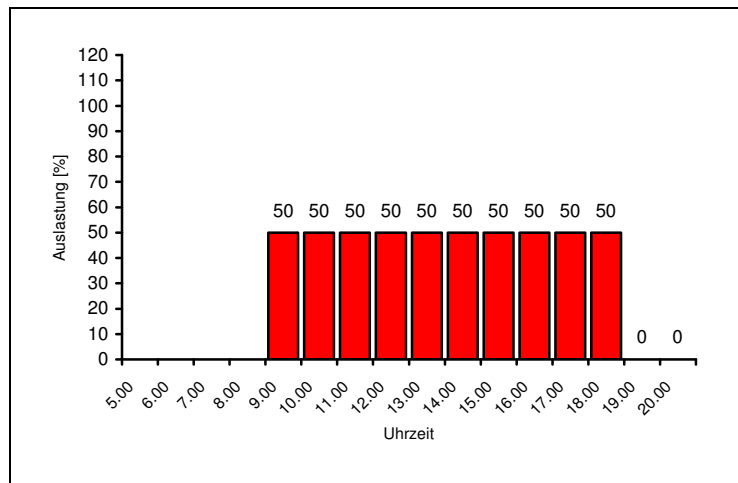
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 105**

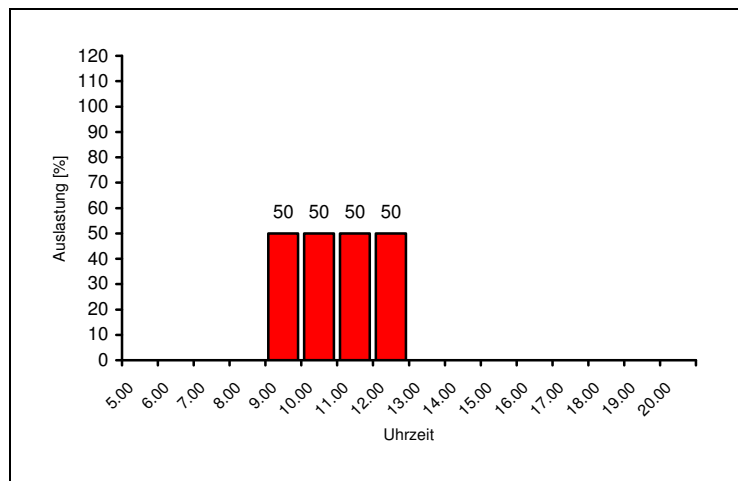
**Parkplatz Vanity**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 10,0 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,5 Wechsel / Stellplatz

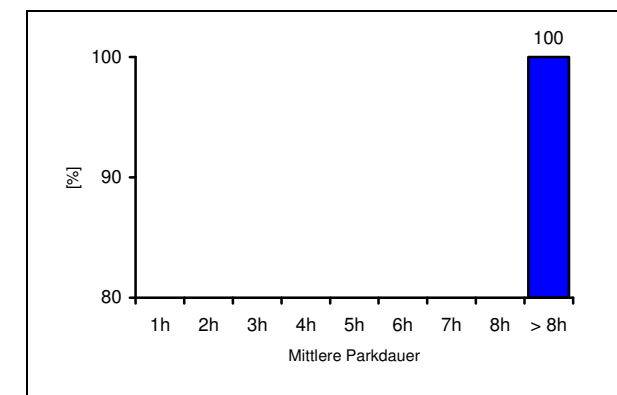
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Beschäftigte, aber auch Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

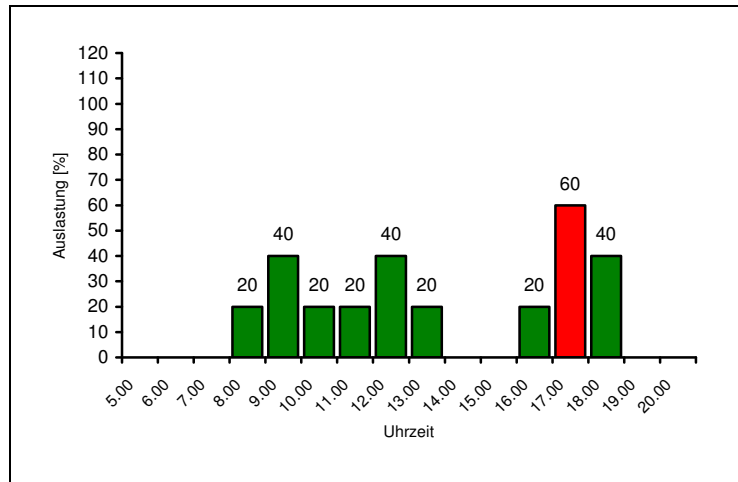
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 106**

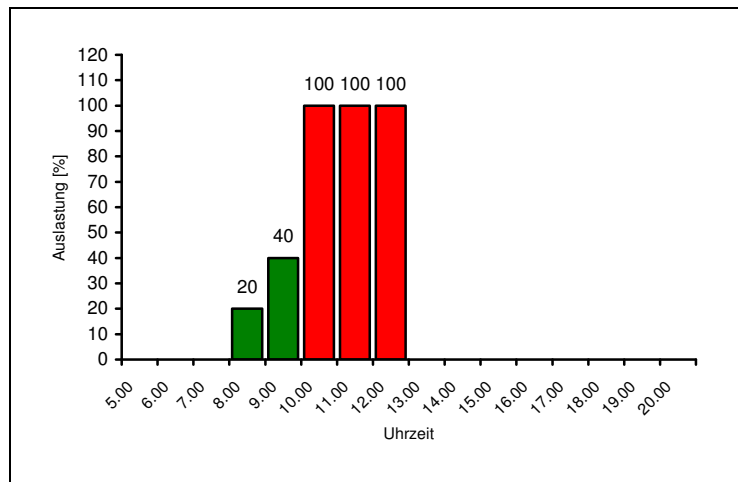
**Parkplatz Schlecker**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,0 Wechsel / Stellplatz

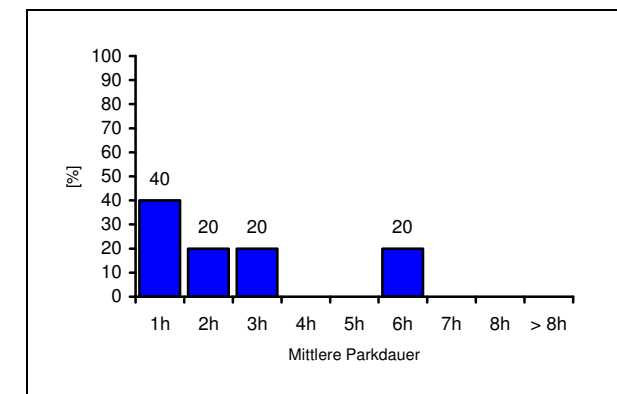
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ stark erhöht gegenüber Normalwerktag

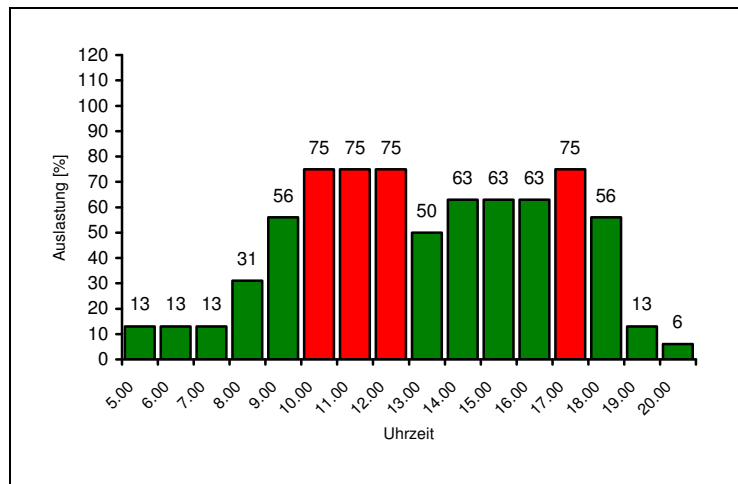
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 107**

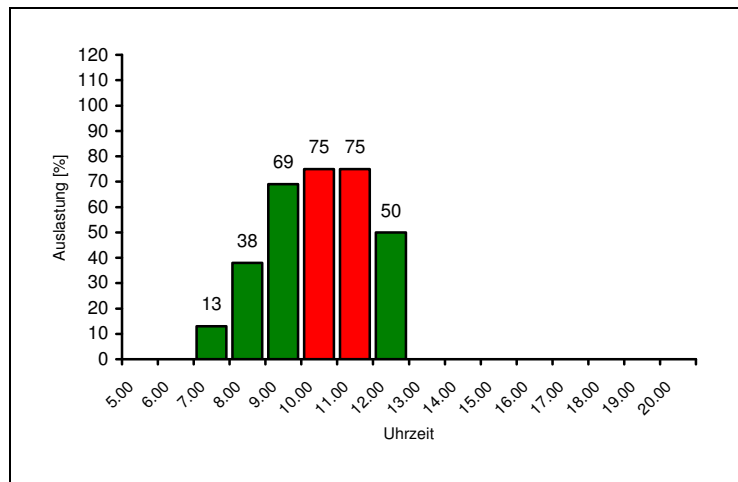
**Parkplatz Parfümerie Hake**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 4,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

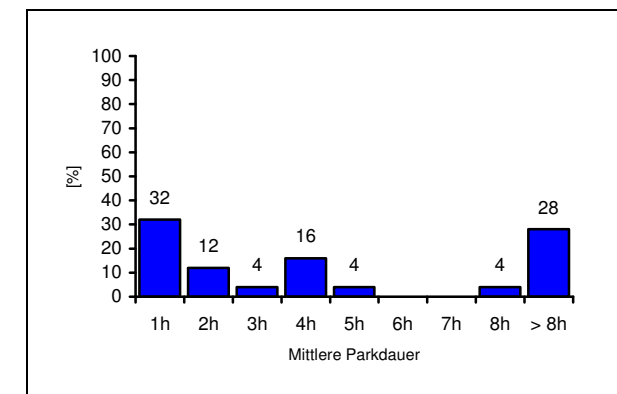
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

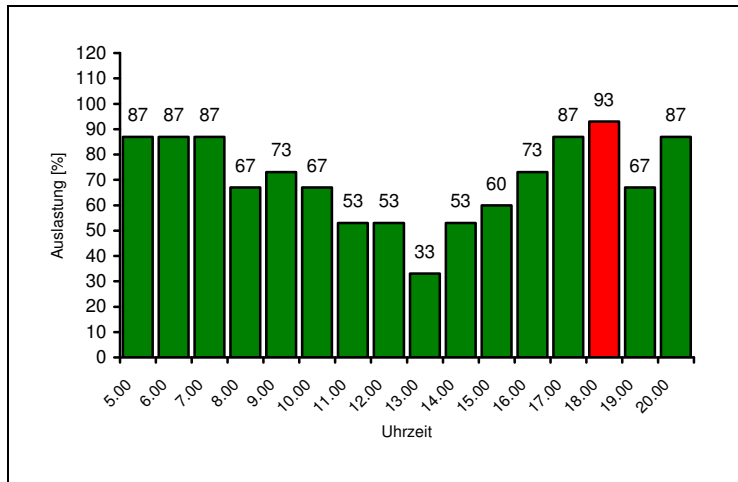




**Parkbereich Nr. 108**

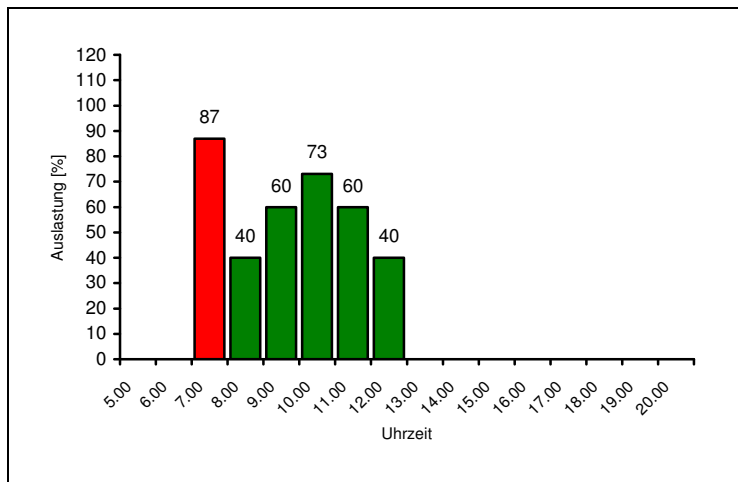
**Parkplatz Hotel Engbert**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 3,8 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,8 Wechsel / Stellplatz

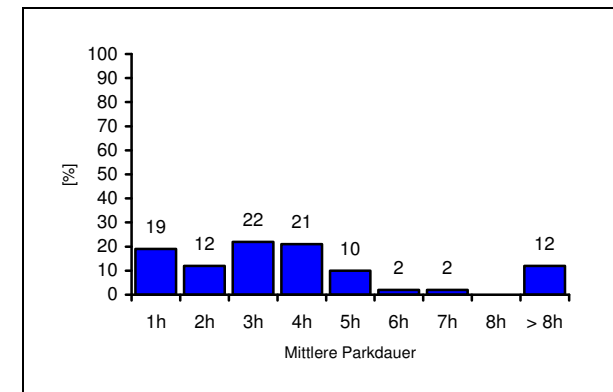
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ morgen und abends Hotelgäste, tagsüber überwiegend Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

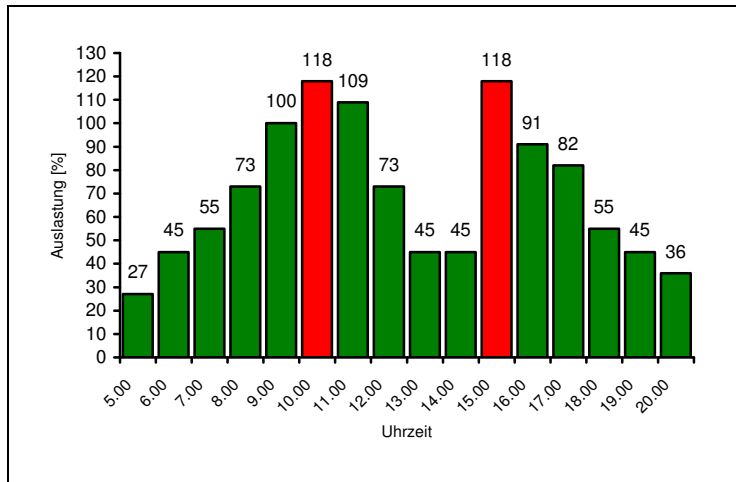
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 109**

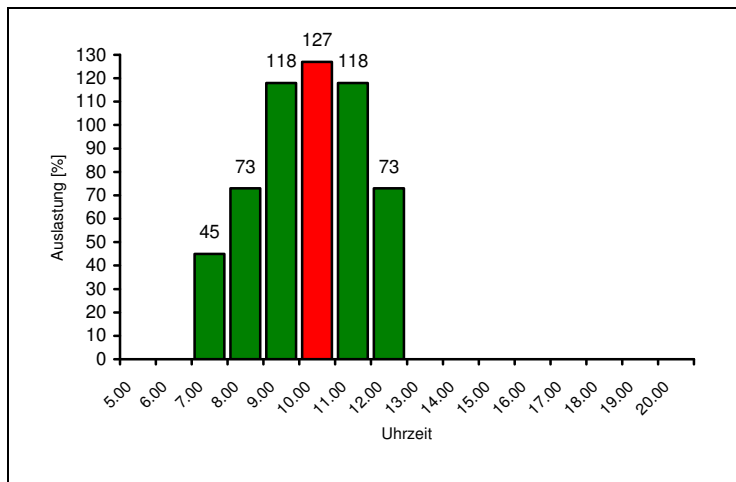
**Parkplatz Sparkasse**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat, öffentlich zugänglich

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,5 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,1 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

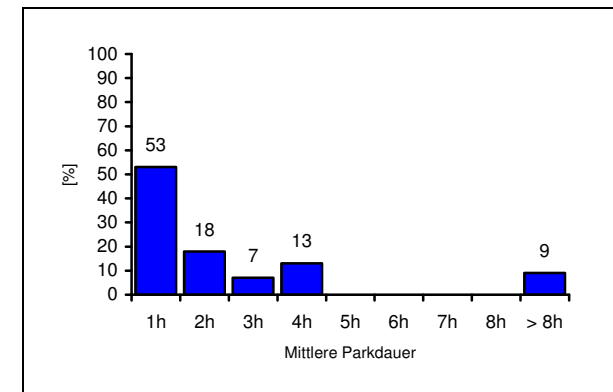
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

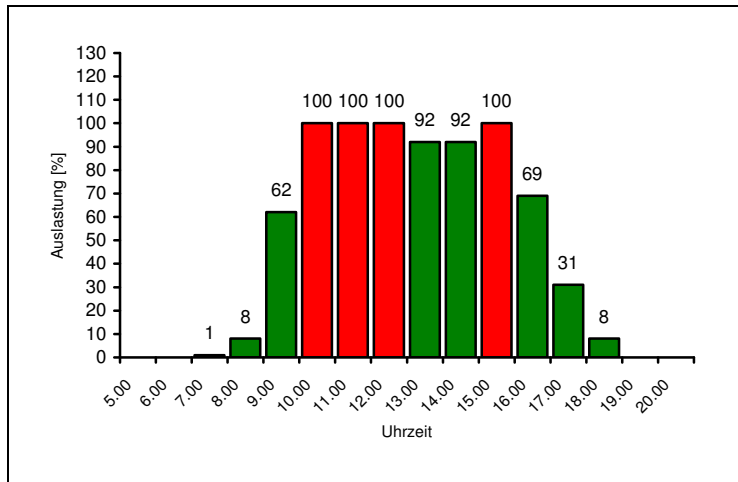
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 110**

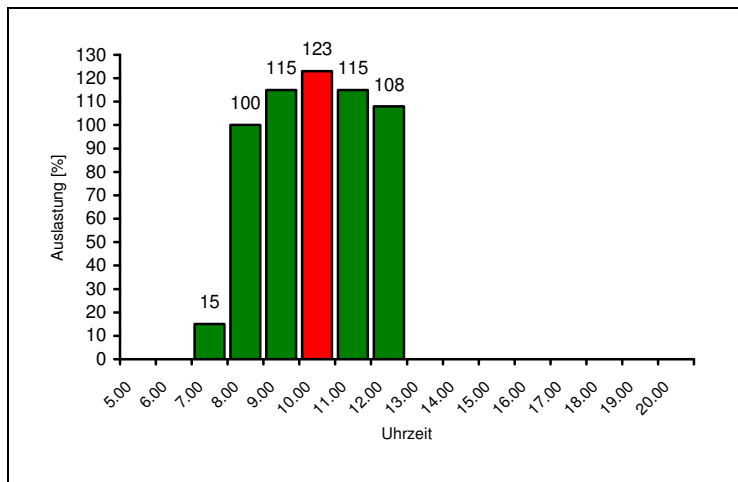
**Parkplatz Fa. Schwarze I**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 7,3 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,2 Wechsel / Stellplatz

Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte

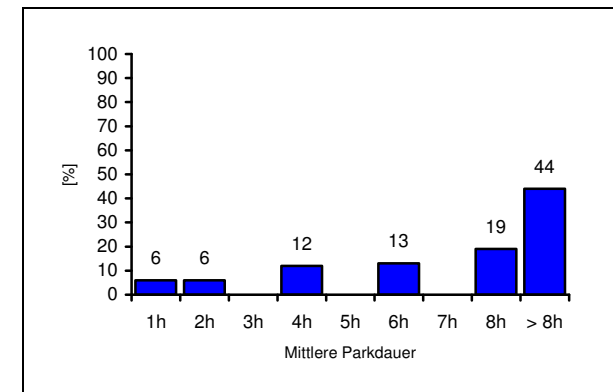
Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

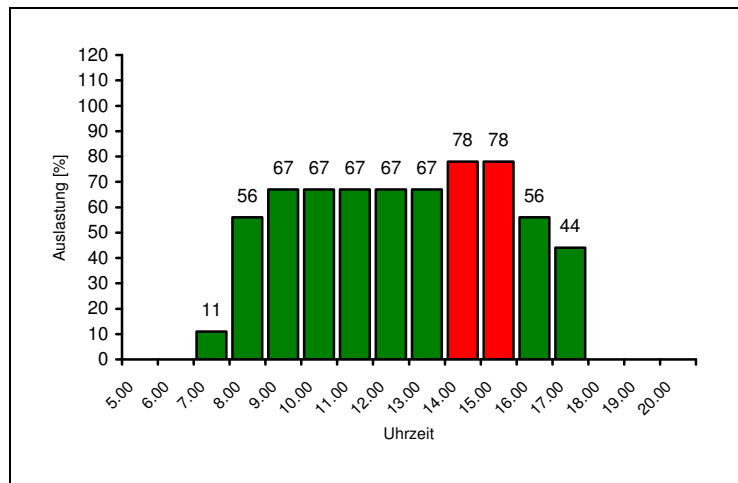
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 111**

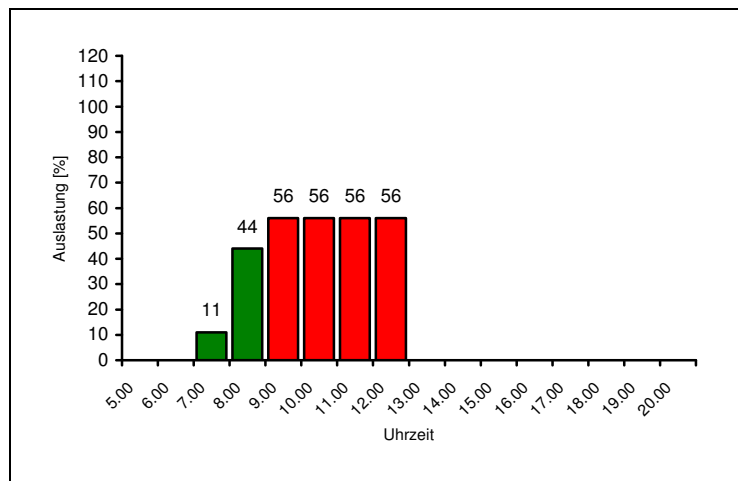
**Parkplatz Fa. Schwarze II**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ nicht gegeben, Privatparkplatz

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 7,6 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,9 Wechsel / Stellplatz

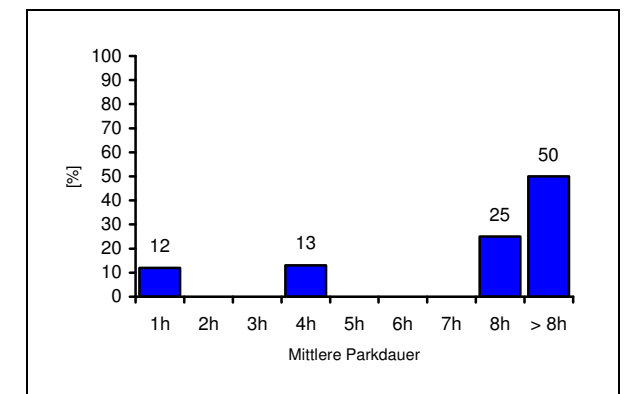
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

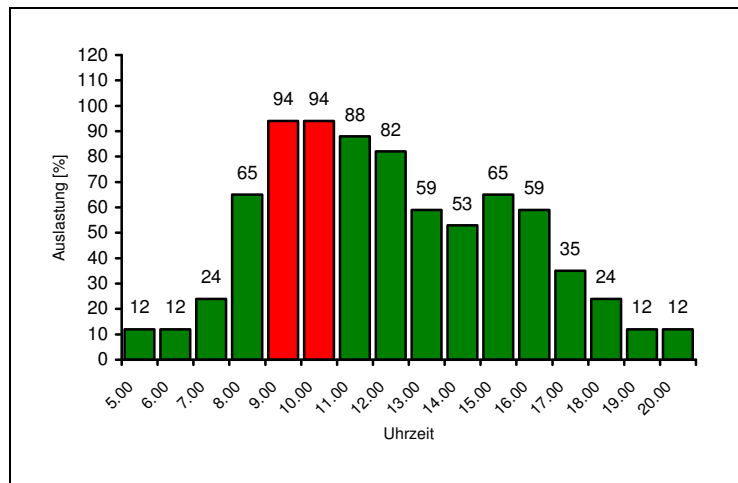




**Parkbereich Nr. 112**

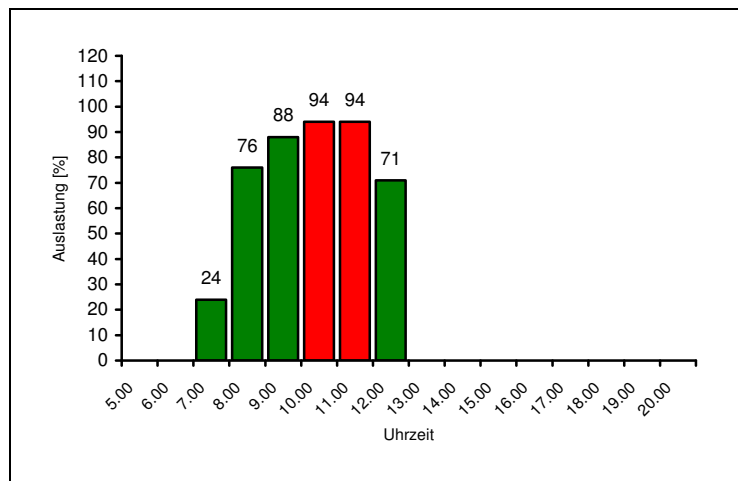
**Straßenraum Gerichtsstraße**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,5 Wechsel / Stellplatz

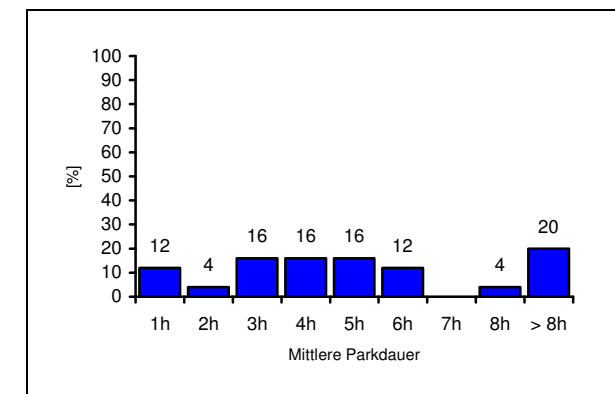
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden und Beschäftigte, aber auch Anwohner

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

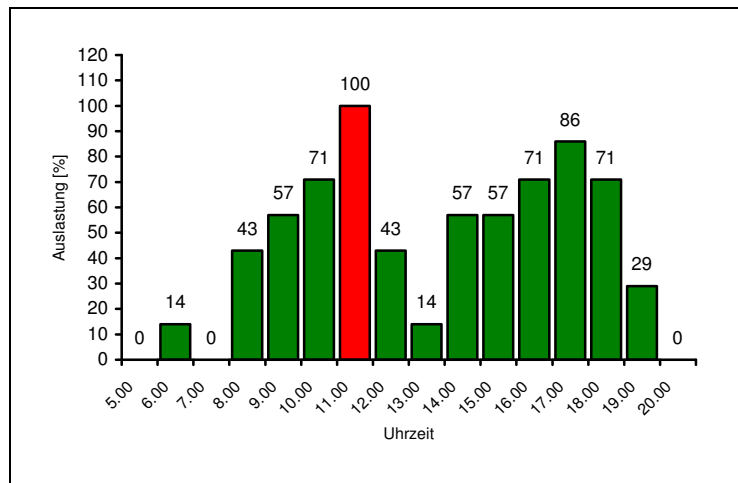
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 113**

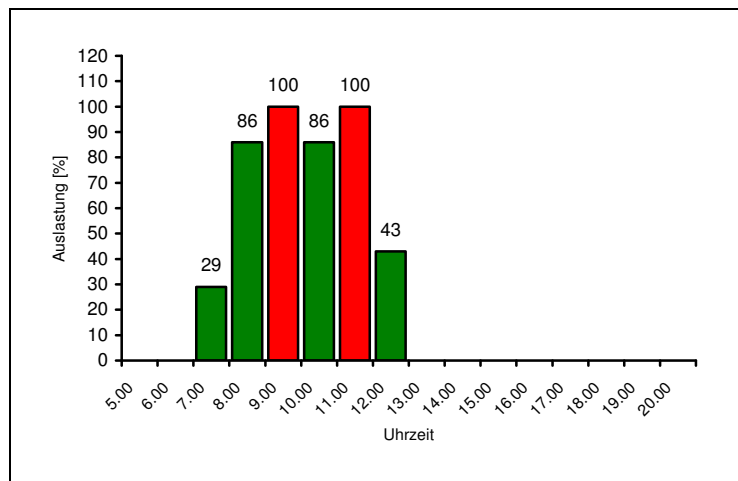
**Parkstreifen Trippenhof**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,1 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 4,6 Wechsel / Stellplatz

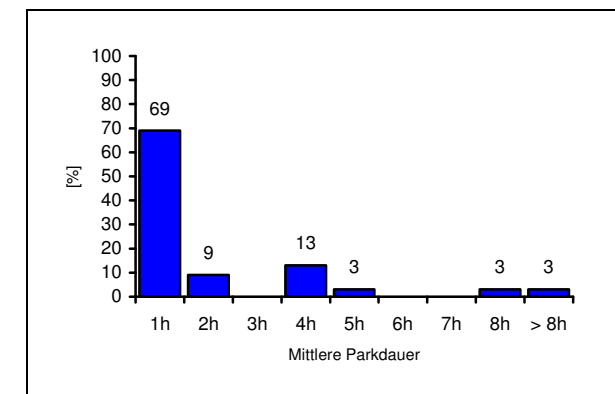
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

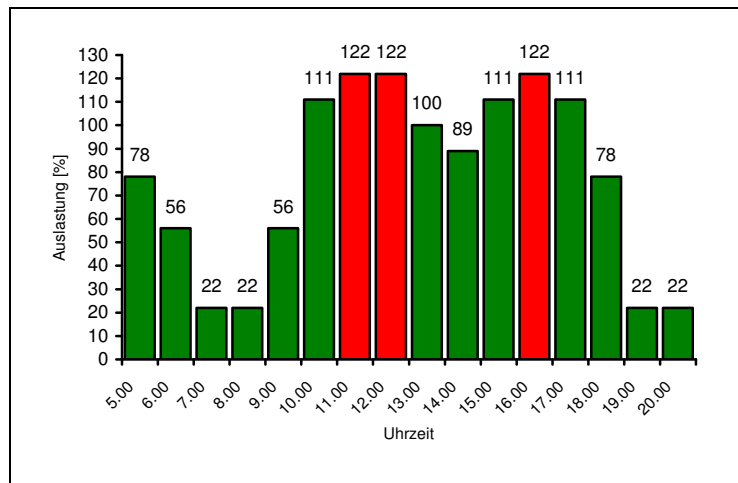
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 114**

**Parkplatz SOR**

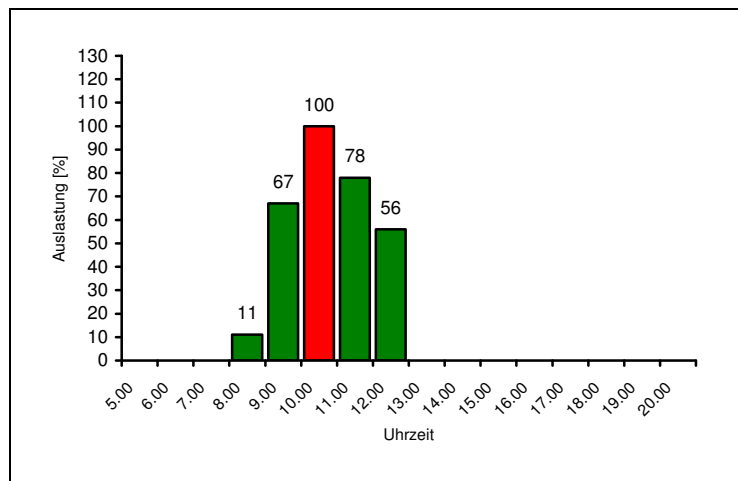
**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden



**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ privat

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 5,2 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 2,4 Wechsel / Stellplatz

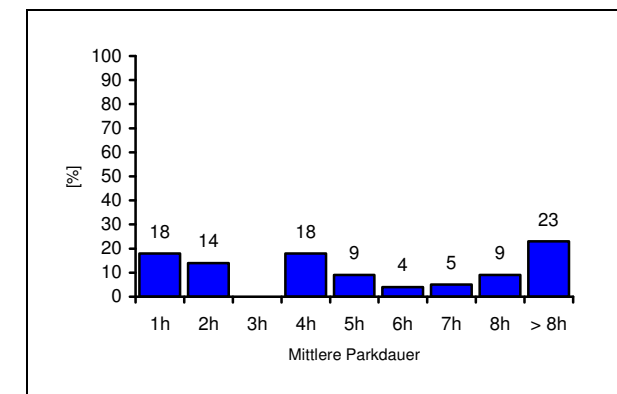
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ kein Einfluss gegenüber Normalwerktag

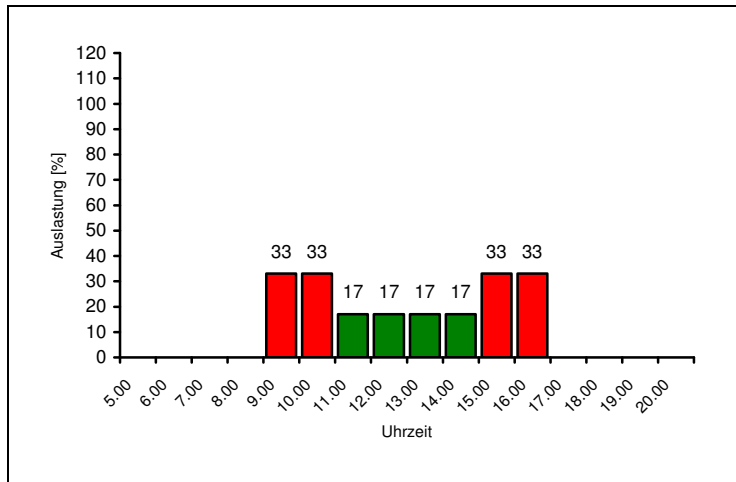
**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



**Parkbereich Nr. 115**

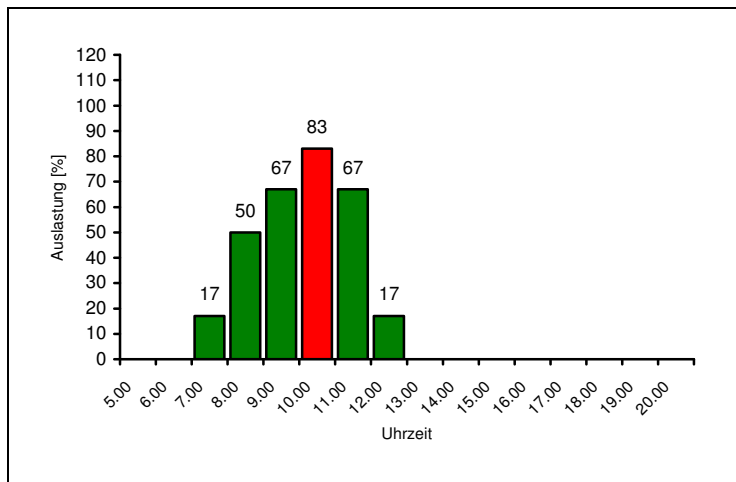
**Wallstraße Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ an Normalwerktagen gegeben, an Markttagen deutlich geringe Reserve

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 2,4 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 0,8 Wechsel / Stellplatz

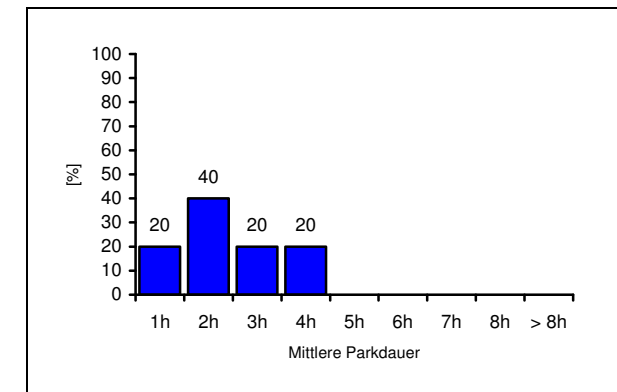
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Kunden, aber auch Anwohner und Beschäftigte

Einfluss des Marktages:

- ▶ spürbar erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**

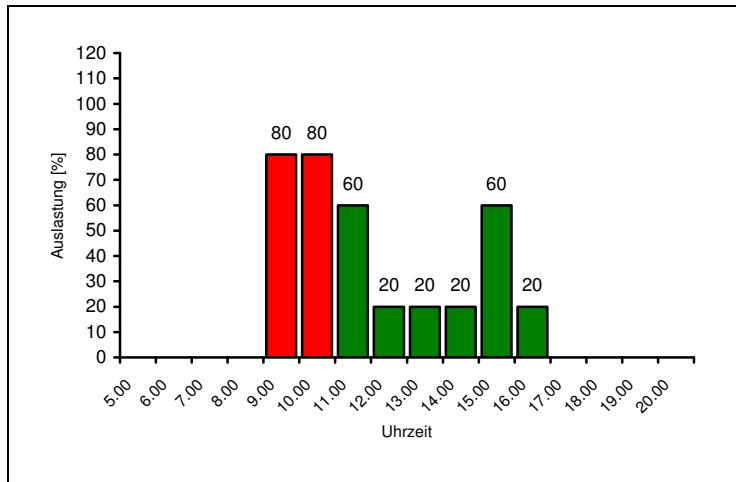




**Parkbereich Nr. 116**

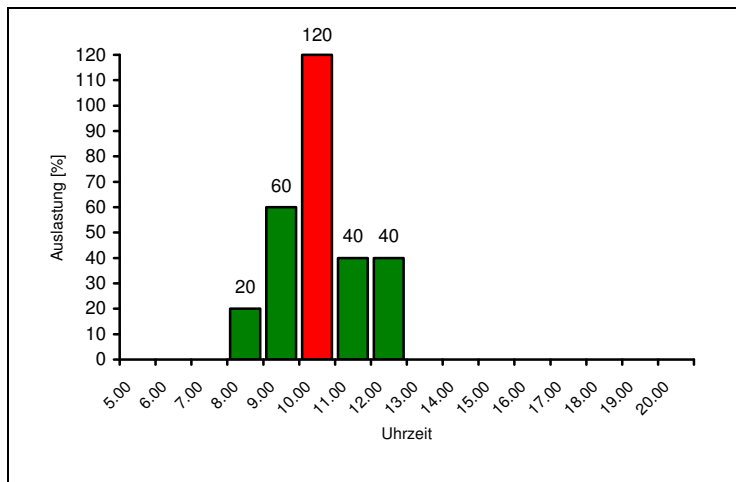
**Poststraße Mitte Straßenraum**

**Auslastung Normalwerktag (Donnerstag)**



Momentaufnahme der Stellplatzbelegung an einem Freitag (Markttag) in den Vormittagsstunden

**Auslastung Markttag (Freitag)**



Bewirtschaftungsform:

- ▶ öffentlich mit Parkscheibenregelung

Potential für Parkraumoptimierung:

- ▶ sowohl an Normalwerktagen als auch an Markttagen keine Stellplatzreserven

Mittlere Parkdauer:

- ▶ 1,9 Stunden

Mittlerer Stellplatzwechsel:

- ▶ 1,6 Wechsel / Stellplatz

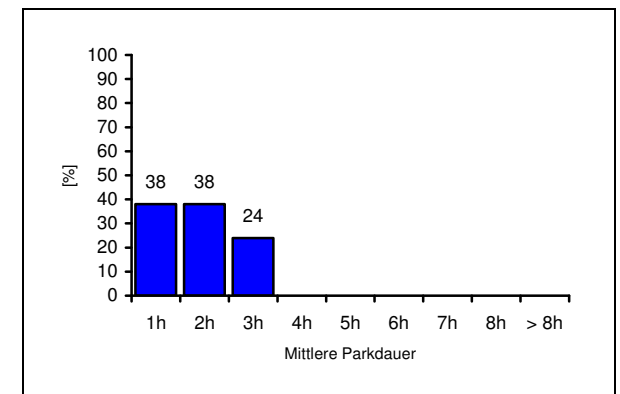
Überwiegende Nutzergruppe:

- ▶ überwiegend Anwohner und Kunden

Einfluss des Marktages:

- ▶ leicht erhöht gegenüber Normalwerktag

**Parkdauerverteilung Normalwerktag**



## ABSCHÄTZUNG DES STELLPLATZBEDARFS FÜR DIE OELDE-GALERIE

Für die geplante Oelde-Galerie ist der projektbezogene Stellplatzbedarf des Vorhabens zu ermitteln. Hierzu stehen im Grundsatz sowohl die Orientierungswerte der Landesbauordnung als auch der Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verfügung. Hinsichtlich der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW – ist jedoch zu beachten, dass die Gültigkeit durch Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 12. Oktober 200 – II A 3 100/85 – (MBI.NRW 2000 S. 1432) nur bis zum 31. Dezember 2005 beschränkt war. Aktuelle Nachfragen beim Ministerium im März 2008 haben ergeben, dass keine Verlängerung der Verwaltungsvorschrift vorgenommen worden ist, so dass mit den in der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung NRW angegebenen Orientierungswerten seit dem 1. Januar 2006 kein unmittelbarer Rechtsanspruch verbunden ist. Für die Betrachtung neuer Bauvorhaben und den in der Regel durch zusätzliche Nutzungen hervorgerufenen Stellplatzbedarf werden vom Ministerium durch das rechtliche Außer-Kraft-Setzen der ursprünglichen Orientierungswerte der Verwaltungsvorschrift keine präzisen Vorgaben getroffen.

In der Aktualisierung der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05* der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2005 werden ebenfalls Richtzahlen und Orientierungswerte für den objektbezogenen Stellplatzbedarf für unterschiedliche Verkehrsquellen angegeben. Nachfragen bei unterschiedlichen Kommunen haben gezeigt, dass aufgrund der Unsicherheiten im Umgang der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung VV BauO NRW in der kommunalen Planungspraxis in zunehmendem Maße auf die Angaben des aktuellen Richtlinienwerkes der Forschungsgesellschaft zurückgegriffen wird, nicht zuletzt, da die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen bundesweit einheitlich Anwendung finden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass in der Landesbauordnung festgelegt wird, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze grundsätzlich im Einzelfall zu ermitteln und dabei von den in der Gemeinde vorhandenen Erkenntnissen über die örtlichen Verkehrsverhältnisse z.B. aufgrund eines Verkehrsgutachtens auszugehen ist. Erst wenn für den zu entscheidenden Fall keine ausreichenden Erkenntnisse vorliegen, ist von den tabellarisch aufgeführten Richtzahlen für den Stellplatzbedarf der VV BauO NRW auszugehen. Im vorliegenden Fall erfolgte daher eine Ermittlung der Stellplatznachfrage und einer daraus resultierenden Empfehlung zur Dimensionierung der Parkieranlagen über die Tagesganglinien im Zielverkehr (Zufluss) und Quellverkehr (Abfluss) auch auf der Basis einer detaillierten Abschätzung der zu erwartenden, nutzungsbedingten Kfz-Verkehre des geplanten Vorhabens.

### STELLPLÄTZE FÜR PKW

Entsprechend der *Bauordnung für das Land Nordrhein Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW)* müssen bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Im vorliegenden Fall wird sowohl von den Zahlen der in der Anlage zu Nr. 51.11 der *Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VV BauO NRW* - (in der Neufassung mit Stand 2000,

Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 12.10.2000, MBI.NRW. S.1432/SMBI.NRW.23210) abgedruckten Tabelle als auch von den Richtzahlen und Orientierungswerten für den objektbezogenen Stellplatzbedarf der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05* ausgegangen, um die Zahl der herzustellenden Stellplätze unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV zu bestimmen. Grundsätzlich ist nach der *VV BauO NRW* zu ermitteln, ob Bauvorhaben überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Ein Bauvorhaben kann im Allgemeinen z.B. dann überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden, wenn

- es weniger als 400 Meter von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und
- dieser Haltepunkt werktags zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie des ÖPNV in zeitlichen Abständen von jeweils höchstens zwanzig Minuten angefahren wird.

Eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit mit Mitteln des ÖPNV kann auch auf andere Gesichtspunkte gestützt werden. In Betracht kommt, dass ein Haltepunkt zwar weiter entfernt oder die Taktfolge ungünstiger ist, das öffentliche Verkehrsmittel jedoch besonders attraktiv ist, etwa weil die Linie gut an den überregionalen Verkehr angebunden ist oder im Vergleich zum örtlichen Kfz-Verkehr einen rascheren Transport ermöglicht (Busse oder Straßenbahnen auf eigener Spur, U-Bahnen und dgl.). Im vorliegenden Fall wird ein Einfluss des ÖPNV auf die Stellplatzsituation vernachlässigt.

#### STELLPLATZBEDARF NACH LANDESBAUORDNUNG (VV BauO NRW)

Nach Angaben der Stadt Oelde mit Stand 27. August 2008 ist innerhalb der geplanten Oelde-Galerie eine Verkaufsfläche von maximal 5.000 m<sup>2</sup> vorgesehen. Eine differenzierte Aufstellung nach Branchen und Verkaufsflächen einzelner Geschäfte liegt derzeit nicht vor. Der nachfolgenden Stellplatzbetrachtung wird daher folgende Annahme zugrunde gelegt: Ein Drittel der Gesamtverkaufsfläche (1.670 m<sup>2</sup>) entfällt auf Geschäfte mit mehr als 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, zwei Drittel der Gesamtverkaufsfläche (3.330 m<sup>2</sup>) entfällt auf Geschäfte mit weniger als 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

*Verkaufsstätten bis 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche*  
(Nr. 3.1 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NW)

1 Stellplatz je 30 - 50 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche; davon 75% für Besucher

Bei insgesamt 3.330 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einem mittleren Ansatz von 1 Stellplatz je 40 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ergibt sich eine Richtzahl von

⇒ 3.330 m<sup>2</sup> VK ÷ 40 = **83 Stellplätzen insgesamt**,  
davon 62 Besucherstellplätze und 21 Stellplätze für Beschäftigte

*Verkaufsstätten mit mehr als 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche*  
(Nr. 3.2 Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NW)

1 Stellplatz je 10 - 30 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche; davon 75% für Besucher

Bei insgesamt 1.670 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einem mittleren Ansatz von 1 Stellplatz je 20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ergibt sich eine Richtzahl von

⇒ 1.670 m<sup>2</sup> VK ÷ 20 = **84 Stellplätzen insgesamt**,  
davon 63 Besucherstellplätze und 21 Stellplätze für Beschäftigte

Insgesamt ergibt sich für die Oelde-Galerie den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW - entsprechend ohne Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung ein

Stellplatzbedarf von insgesamt 167 Stellplätzen,

- davon ▶ 125 Stellplätze für Kunden und Besucher,
- ▶ 42 Stellplätze für Beschäftigte.

Eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit des geplanten Vorhabens mit Mitteln des ÖPNV mit einer entsprechenden Abminderung sollte weder für die dort Beschäftigten noch für die Kunden und Besucher zugrunde gelegt werden.

#### STELLPLATZBEDARF NACH EAR 05

*Läden, Geschäftshäuser (EAR 05)*

1 Stellplatz je 30 - 40 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mindestens 2 je Laden

Bei insgesamt 5.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einem mittleren Ansatz von 1 Stellplatz je 35 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ergibt sich eine Richtzahl von

⇒ 5.000 m<sup>2</sup> VK ÷ 35 = 143 Stellplätzen

Im Vergleich zu den Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung VV BauO NRW mit einem Stellplatzbedarf von insgesamt 167 Stellplätzen zeigt sich mit dem Ansatz nach EAR 05 mit 143 Stellplätzen ein geringerer objektbezogener Stellplatzbedarf.

#### STELLPLATZBEDARF NACH KFZ-FREQUENZEN

Der Berechnungsansatz nach den Kfz-Frequenzen löst sich von den nutzflächenbezogenen Kennziffern des Stellplatzbedarfs. Er ermittelt stattdessen aus den vorgegebenen Verkaufsflächen ein Personenverkehrsaufkommen von Kunden, Besuchern und Beschäftigten. Aus der Anzahl der pro Tag zu erwartenden Personen, der Verkehrsmittelwahl und dem Besetzungsgrad der Pkw wird das tägliche Verkehrsaufkommen errechnet. Die zu erwartende Stellplatznachfrage berechnet sich dann aus der Gegenüberstellung der kumulierten Ziel- und Quellverkehrsanteile pro Stundenintervall.

Die Verkehrserzeugungsberechnung auf Basis relativ ungünstiger Ansätze ohne Berücksichtigung von Synergieeffekten und Aktivitätenkopplungen zwischen den einzelnen Nutzungen und der Innenstadt von Oelde lässt bei isolierter Betrachtung ein auf die Oelde-Galerie bezogenes Kfz-Verkehrsaufkommen von insgesamt 1.070 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr erwarten, differenziert nach 1.030 Kfz/Tag im Kunden- und Besucherverkehr und 40 Kfz/Tag im Beschäftigtenverkehr.

Auf der Basis typischer Tagesganglinien im Ziel- und Quellverkehr zeigt sich, dass die maximale Stellplatznachfrage der Oelde-Galerie in einer Größenordnung von ca. 150 Stellplätzen liegen wird, und zwar in den Nachmittagsstunden zwischen 15.00 und 18.00 Uhr. Hierbei wird eine Ladenöffnungszeit bis 20.00 Uhr unterstellt.

Der praktische Stellplatzbedarf auf Basis der Zu- und Abflussverteilung liegt somit zwischen den Orientierungswerten der Landesbauordnung und EAR 05 und kann somit zunächst als durchaus rea-



listische Zielgröße angesehen werden, und zwar bei einer Betrachtung der geplanten Oelde-Galerie als eigenständiges Bauvorhaben ohne Bezug zu vorhandenen Nutzungen.

	Zielverkehr [Kfz/h]	Quellverkehr [Kfz/h]	Ziel <sub>kum</sub>	Quell <sub>kum</sub>	Stellplatz- belegung / Nachfrage
6.00 – 7.00	5	-	5	-	5
7.00 – 8.00	10	-	15	-	15
8.00 – 9.00	25	-	40	-	40
9.00 – 10.00	58	22	98	22	76
10.00 – 11.00	111	59	209	81	128
11.00 – 12.00	89	85	298	166	132
12.00 – 13.00	85	96	383	262	121
13.00 – 14.00	86	90	469	352	117
14.00 – 15.00	103	84	572	436	136
15.00 – 16.00	114	96	686	532	<b>154</b>
16.00 – 17.00	118	116	804	648	<b>156</b>
17.00 – 18.00	115	119	919	767	<b>152</b>
18.00 – 19.00	93	123	1.012	890	122
19.00 – 20.00	58	118	1.070	1.008	62
20.00 – 21.00	-	61	1.070	1.069	1
21.00 – 22.00	-	1	1.070	1.070	-

*Stellplatznachfrage im Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehr für die geplante Oelde-Galerie bei isolierter Betrachtung*

Im vorliegenden Fall ist jedoch die Einrichtung der geplanten Oelde-Galerie sehr eng verknüpft mit den bereits bestehenden Einzelhandelsstrukturen innerhalb der Fußgängerzone. Insofern kann zumindest für einen Teil der künftigen Kunden davon ausgegangen werden, dass diese bereits heute den Innenstadtbereich von Oelde zu Einkaufszwecken aufsuchen und durch das künftig erweiterte Einkaufsangebot der Oelde-Galerie ihren Aufenthalt verlängern bzw. bei Ansiedlung von konkurrierenden Einzelnutzungen zum bestehenden Angebot entsprechende Preis- bzw. Qualitätsvergleiche durchführen werden. Durch diese Kundengruppe wird somit aus rein verkehrlicher Sicht kein Neuverkehr erzeugt und somit in Teilbereichen auch kein eigenständiger Stellplatzbedarf hervorgerufen.

Andererseits ist mit dem Bau der Oelde-Galerie sicherlich auch ein Attraktivitätsgewinn der Innenstadt insgesamt verbunden, mit dem Ziel, auch neuen Kunden aus dem Umland zu gewinnen, die dann sicherlich in unmittelbarer Nähe zum Objekt eine Pkw-Abstellmöglichkeit erwarten.

Zur Berücksichtigung der Stellplatznachfrage dieser unterschiedlichen Nutzergruppen können durchaus grundsätzliche Kriterien der Verkehrserzeugung zugrunde gelegt werden. Hinsichtlich der Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Kundenverkehr mit Abgrenzung zwischen dem durch das Bauvorhaben (Oelde-Galerie) hervorgerufenen Kfz-Verkehrsaufkommen und dem reinen Neuverkehrsanteil sind nach den Berechnungsvorgaben des *Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (2001 / 2005)* beispielsweise folgende Aspekte zu beachten.

#### Mitnahmeeffekt:

Bei Wegen / Fahrten zu einer neuen Einzelhandelseinrichtung, insbesondere in integrierter Lage, handelt es sich in der Regel nicht ausschließlich um Neuverkehr. Ein Teil der Kunden befindet sich auf der Fahrt zu einem räumlich an anderer Stelle gelegenen Ziel, z.B. Fahrt von der Arbeit nach Hause, und tätigt seinen Einkauf als Zwischenstop. Dieser Anteil kann in Abhängigkeit der Lage des Standortes (d.h. Länge des erforderlichen Umwegs im Vergleich zum normalen Fahrtweg) und der Güte der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz mit 5 - 35% angenommen werden. In Einzelfällen sind bis zu 50% möglich. Der Anteil ist bei (teil)integrierten Einrichtungen höher als bei nicht-integrierten Einrichtungen und an Normalwerktagen (Montag – Freitag) höher als an Samstagen. Darüber hinaus ist der Anteil branchenabhängig. Bei Einrichtungen mit Angeboten für die Alltagsversorgung (Lebensmittel) bzw. den Alltagsgebrauch (Baumarkt) liegt er eher am oberen Wert der Bandbreite.

#### Verbundeffekt:

Bei mehreren räumlich zusammenliegenden Einzelhandelseinrichtungen verschiedener Branchen kann das gesamte Kundenaufkommen aus der Summe der Kunden jeder einzelnen Branche (z.B. Lebensmittel-, Möbel- und Bau-/Gartenmarkt) abgeschätzt werden. Da ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Gebiets mehrere dort vorhandene Märkte aufsucht, ist das gesamte Kundenaufkommen um einen Faktor von 10 - 30% geringer als die Summe der Kundenaufkommen der einzelnen Märkte, wenn sie nicht räumlich zusammen angeordnet wären. Bei nicht-integrierter Lage und großem Einzugsbereich (d.h. langen Entfernungen zu den Wohnungen) ist der Wert höher als bei integrierter Lage. Ein Verbundeffekt ist für Einkaufszentren nicht anzusetzen, wenn der Kundenverkehr gemäß den o.a. spezifischen Verkehrserzeugungswerten (d.h. nicht für die einzelnen Geschäfte getrennt) abgeschätzt wird. Einkaufszentren umfassen zwar per Definition Geschäfte verschiedener Branchen, der Verbundeffekt ist jedoch bereits bei den spezifischen Verkehrserzeugungswerten für die Einrichtungen berücksichtigt. Ein Verbundeffekt kann auch eintreten bei räumlich zugeordneten Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen.

#### Konkurrenzeffekt:

Falls zu einem bestehenden Markt in räumlicher Nähe ein weiterer Markt der gleichen Branche hinzukommt (z.B. ein zusätzlicher Baumarkt oder ein zusätzliches Schuh- bzw. Textilgeschäft), kann davon ausgegangen werden, dass das Kundenpotential der Branche z.T bereits ausgeschöpft ist. Daher ist bei der Abschätzung des Aufkommens des hinzukommenden Marktes ein Abschlag von mindestens

15% anzunehmen. Die Höhe des Abschlags hängt vor allem ab von der Größe des Einzugsbereichs bzw. der Anzahl potentieller Kunden.

Unterstellt man im vorliegenden Fall in der Summe der zuvor genannten Effekte einen Abminderungsanteil von ungefähr 60%, so ergibt sich für die Oelde-Galerie ein Neubedarf in einer Größenordnung von 60 Stellplätzen.

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

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

## **STELLPLÄTZE FÜR FAHRRÄDER**

Hinsichtlich der Herstellung von Fahrradabstellplätzen gilt Satz 1 zu § 51 *Bauordnung für das Land Nordrhein Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW)* sinngemäß. Dies bedeutet, dass bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Fahrrad erfolgt. Richtzahlen für die Anzahl der notwendigen Fahrrad-Stellplätze sind jedoch in der *BauO NRW* und in der *VV BauO NRW* nicht enthalten.

Im vorliegenden Fall werden daher zunächst die Orientierungswerte für Fahrrad-Stellplätze nach den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)* herangezogen, um auf Basis der geplanten Nutzungen eine Abschätzung der Anzahl der gewünschten Fahrrad-Stellplätze vornehmen zu können.

Zuordnung einer Nutzungsart (entsprechend Anhang B2 der EAR 05)

*Einkaufszentren und SB-Warenhäuser mit Funktion für die Nahbereichsversorgung*

1 Fahrrad-Stellplatz je 40 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, mindestens 2 Stellplätze für Kunden

⇒ 5.000 m<sup>2</sup> VK ÷ 40 = 125 Fahrrad-Stellplätze für Kunden

In einem alternativen Berechnungsansatz werden für die Abschätzung der Fahrradabstellplätze die *Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, August 2003*, herangezogen. Die dort aufgeführte Richtzahlenliste ist als Hilfsmittel zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze gedacht. Je nach örtlicher Situation (z.B. Radverkehrsanteil) und Einzelfallproblematik kann es sinnvoll bzw. erforderlich sein, von diesen Richtzahlen nach oben oder unten abzuweichen.

Zuordnung einer Nutzung (Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren)

*Warenhäuser, Verbrauchermärkte, Einkaufszentren*

1 Fahrrad-Stellplatz je 80 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, 90% für Besucher bzw. besondere Anlässe

⇒ 5.000 m<sup>2</sup> VK ÷ 80 = 63 Fahrrad-Stellplätze insgesamt, davon 57 Fahrrad-Stellplätze für Besucher bzw. besondere Anlässe und 6 Fahrrad-Stellplätze für Beschäftigte

Diese Größenordnung der gewünschten Fahrrad-Stellplätze nach den Orientierungswerten der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)* und nach den Richtzahlen der *Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen* ist sowohl im Vergleich zu dem Stellplatzbedarf im Pkw-Verkehr als auch unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten als deutlich überschätzt anzusehen. Im vorliegenden Fall wird daher zur Vermeidung von Überdimensionierungen empfohlen, im Sinne einer Angebotsplanung mit Realisierung des Bauvorhabens zunächst nur Anteile der o.g. Größenordnungen der Fahrradabstellanlagen zu erstellen.

Als Bemessungsgrundlage wird ein Anteil von ca. 2% für Kunden, Besucher und Gäste (ca. 12 Stellplätze) und ein Anteil von 50% für Beschäftigte (ca. 3 Stellplätze) auf Grundlage der Richtzahlen nach den *Hinweisen zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen*, d.h. 15 Fahrrad-Stellplätze insgesamt vorgeschlagen.

Die Fahrradabstellanlagen für Beschäftigte können dabei ggfs. in das Gebäude integriert werden. Fahrrad-Stellplätze für Kunden und Besucher sollten jedoch in den Außenbereichen, möglichst in der Nähe der Eingangsbereiche platziert werden.

Da auch aus Sicht des Betreibers ein erhebliches Interesse an einer systematischen Regelung und geordneten Unterbringung von Fahrrädern unterstellt werden kann, so dass Laufwege in den Eingangsbereichen und Schaufenster nicht unkontrolliert durch Fahrräder zugestellt werden, wird weiterhin empfohlen, die Stellplatzsituation für Fahrräder während des Betriebes der Oelde-Galerie kontinuierlich zu erheben und bei Bedarf zusätzliche Fahrrad-Abstellanlagen nachzurüsten.