



**Mobilitätskonzept Rhede:
Parkraumkonzept**



Stadt Rhede
Fachbereich 30, Bau und Ordnung
Rathausplatz 9
46414 Rhede

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M.Sc. Dirk Lange (Projektleitung)

M.Sc. Johannes Pickert

M.Sc. Christian Schipplick

B.Sc. Julian Kley-Holsteg

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	6
2	Untersuchungsgebiet und Methodik der Parkraumanalyse	7
3	Ergebnisse der Parkplatzauslastung und -nachfrage	10
3.1	Ergebnisse der Parkraumanalyse am Samstag	10
3.2	Ergebnisse der Parkraumanalyse am Donnerstag	13
3.3	Schlussfolgerungen der Parkraumanalyse	15
4	Lokale Entwicklungen der Parkraumnachfrage und des Parkraumangebots	17
5	Parkraumkonzept	18
5.1	Ziele des Parkraumkonzepts	18
5.2	Nutzergruppen des Parkraumangebots	20
5.3	Maßnahmenkonzept	22
5.3.1	Strategie des Parkraumkonzepts	22
5.3.2	Parkraumbewirtschaftung und flankierende Maßnahmen	23
5.3.3	Lenkung des Parksuchverkehrs	30
5.3.4	Behindertenparkplätze	33
5.3.5	Parkraumbilanzierung	33
6	Quellenverzeichnis	35
	Anhang	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung (Stand: März 2020)	7
Abbildung 2: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart	8
Abbildung 3: Methodik der Rundgänge im Untersuchungsgebiet	9
Abbildung 4: Auslastungskurven samstags.....	10
Abbildung 5: Auslastung samstags, 8-10 Uhr	11
Abbildung 6: Auslastung samstags, 12-14 Uhr	12
Abbildung 7: Nachfrage der Parkraumnutzergruppen samstags	12
Abbildung 8: Auslastungskurven donnerstags.....	13
Abbildung 9: Auslastung donnerstags, 8-10 Uhr.....	13
Abbildung 10: Auslastung donnerstags, 11-12 Uhr.....	14
Abbildung 11: Nachfragegruppen auf den Parkplätzen der Innenstadt im Tagesverlauf (donnerstags)	15
Abbildung 12: Nachfrage der Parkraumnutzergruppen auf den mit Parkscheibe (1h/2h) bewirtschafteten Parkmöglichkeiten der Innenstadt (donnerstags).....	15
Abbildung 13: Bezug zum Zielkonzept des Mobilitätskonzepts	18
Abbildung 14: Zonierung der Innenstadt nach Nutzungsansprüchen	21
Abbildung 15: Zonierung Innenstadt nach Parkraumnutzergruppen	21
Abbildung 16: Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung	23
Abbildung 17: Deichstraße (von Münsterstraße aus)	27
Abbildung 18: Blick auf Parkplatz Wilhelmstraße	27
Abbildung 19: Schematische Darstellung des Parkleitsystems	31
Abbildung 20: Wegedistanzen und -zeiten vom Kirmesplatz ausgehend	32
Abbildung 21: Veränderung der Parkraumbewirtschaftung.....	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Nutzergruppen und Ansprüche an den Parkraum.....	20
Tabelle 2: Empfehlung zur Einrichtung von Behindertenparkständen	33

1 Einführung

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und Innenstädten, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken manifestieren. Während in den letzten Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte weiter vom Verkehr zu beruhigen und attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohner:innen zum Teil große Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen der Innenstadt befürchten. Diese Thematik wird gerade vor dem Hintergrund des sich anbahnenden Transformationsprozesses in den Innenstädten noch mal in den Fokus rücken.

Neben dem sachlichen Austausch über Vor- oder Nachteile von Veränderungen des Parkraumangebotes werden Diskussionen zum Parkraum zum Teil hoch emotional und stellenweise auch sehr subjektiv geführt. Wichtig ist es daher, Fakten zum Parken zu sammeln: Grundlage ist eine Parkraumanalyse, die dem Parkraumangebot den tatsächlichen Parkraumbedarf gegenüberstellt und Nutzergruppen entsprechend ihrer Parkdauern identifiziert. Auf dieser Basis können zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden, um etwaige Probleme durch Maßnahmen im Parkraummanagement (effizientere Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten) oder durch Veränderungen des Parkraumangebotes zu lösen. Gleichzeitig ist es wichtig, das Parkraummanagement als Wechselwirkung zwischen Angebot und Nachfrage zu verstehen und auch die Nachfrage nach Parkraum zu betrachten. Durch attraktive Alternativen auf der einen Seite und eine weniger attraktive Gestaltung des Parkens auf der anderen Seite kann die Nachfrage signifikant gesenkt werden.

Für die Innenstadt von Rhede wird schon seit längerer Zeit ein „Parkplatzproblem“ thematisiert, das sich an zumindest punktuell zu wenigen Parkplätzen bemisst. Wie die weiteren Analysen des Zwischenberichtes, insbesondere zum Fuß- und Radverkehr, sowie das aktuelle Stadtentwicklungskonzept aber aufzeigen, mindern parkende Autos in der Innenstadt die Aufenthalts- und städtebaulichen Qualitäten (St. Gudula-Kirche, Platz Gildekamp) oder beeinträchtigen den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum.

Es ist daher in Rhede von besonderer Bedeutung, den heutigen Parkraumbedarf im Innenstadtbereich zu erfassen und Maßnahmen zu identifizieren, um „Parkplatzprobleme“ zu lösen, die Erreichbarkeit zu gewährleisten sowie nach Möglichkeit weitere Potenziale für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Im Rahmen der Arbeiten des Mobilitätskonzeptes wurde daher zunächst eine Parkraumanalyse im Innenstadtbereich durchgeführt. Auf ihrer Grundlage wurden Empfehlungen für die Organisation des Parkraumangebots entwickelt.

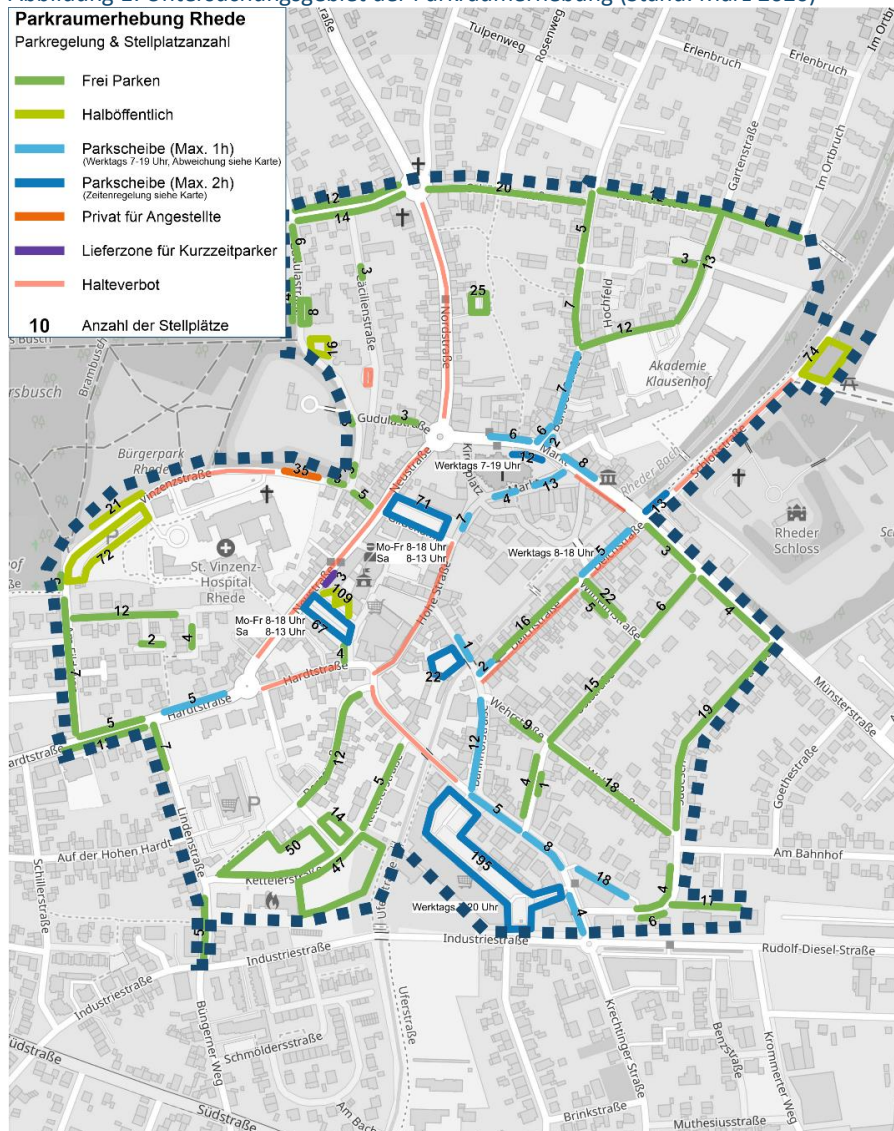
2 Untersuchungsgebiet und Methodik der Parkraumanalyse

Das Untersuchungsgebiet der Parkraumanalyse waren die Innenstadt sowie innenstadtnahe Quartiere. Es erstreckt sich

- zwischen Industriestraße und Elisabethstraße/Schützenstraße/Auf der Stöckte sowie
- zwischen Am Fildeken/Lindenstraße bis Schloßstraße/Münsterstraße/Südesch.

Einbezogen wurden auch die Tiefgarage Hamalandplatz, die Parkplätze an der Vinzenzstraße, der Parkplatz Molkereihof sowie der neue (halböffentliche) Parkplatz an der Schloßstraße.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung (Stand: März 2020)



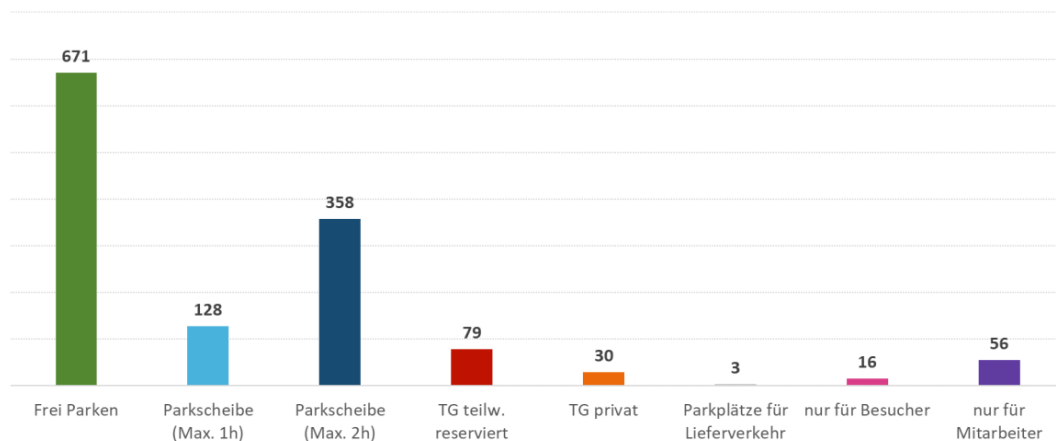
Quelle: Kartengrundlage @OpenStreetMap-Mitwirkende

Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet rund 1.350 Parkmöglichkeiten im öffentlichen und z. T. halböffentlichen Raum, die erfasst wurden. Davon liegen ungefähr 300 in der zentralen Innenstadt (im Karree Neustraße – Kirchstraße – Rheder Bach – Hardtstraße).

Gut die Hälfte der 1.350 Parkmöglichkeiten ist gebührenfrei und ohne Einschränkung nutzbar. Das betrifft vor allem Parkmöglichkeiten in den Wohnquartieren. Die meisten Parkplätze in der Innenstadt sind demgegenüber zwar gebührenfrei, aber mit Parkscheibe bewirtschaftet (z.T. mit Höchstparkdauer eine Stunde, teils mit Höchstparkdauer zwei Stunden). Am Molkereihof sowie im direkten Umfeld auf der Bahnhofstraße sind Parkmöglichkeiten ebenso mit Parkscheibe bewirtschaftet.

Die Tiefgarage Hamalandplatz weist 109 Stellplätze auf. Hiervon befinden sich 30 Parkmöglichkeiten im Eigentum Dritter, die restlichen 79 Stellplätze sind gebührenfrei nutzbar, aber zum Teil reserviert (von Montag bis Freitag u.a. für die Stadtverwaltung, die Volksbank, Bewohner:innen). Ebenso sind am St. Vinzenz-Hospital einige Parkplätze (56) im privatem Eigentum nur für Mitarbeitende freigegeben und im weiteren Untersuchungsgebiet auch einzelne Parkplätze nur für Besucher:innen (insg. 16).

Abbildung 2: Parkmöglichkeiten nach Bewirtschaftungsart



Die Parkraumerhebung fand an zwei Tagen statt, um die Parkraumsituation mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen erfassen zu können:

- Samstag, 07. März 2020: Markttag, Erhebung zwischen 8 Uhr und 16 Uhr; trocken bei ca. 10°
- Donnerstag, 12. März 2020: normaler Werktag, Erhebung zwischen 8 Uhr und 23 Uhr, einzelne kurze Schauer v.a. morgens bei ca. 12°

Nach den Daten des Robert Koch-Institutes und der Humboldt-Universität Berlin sind die beiden Erhebungstage noch als repräsentativ zu bewerten, da die Auswirkungen der Corona-Einschränkungen und des Lockdowns erst ab Mitte März das Mobilitätsverhalten deutlich beeinflussten.¹

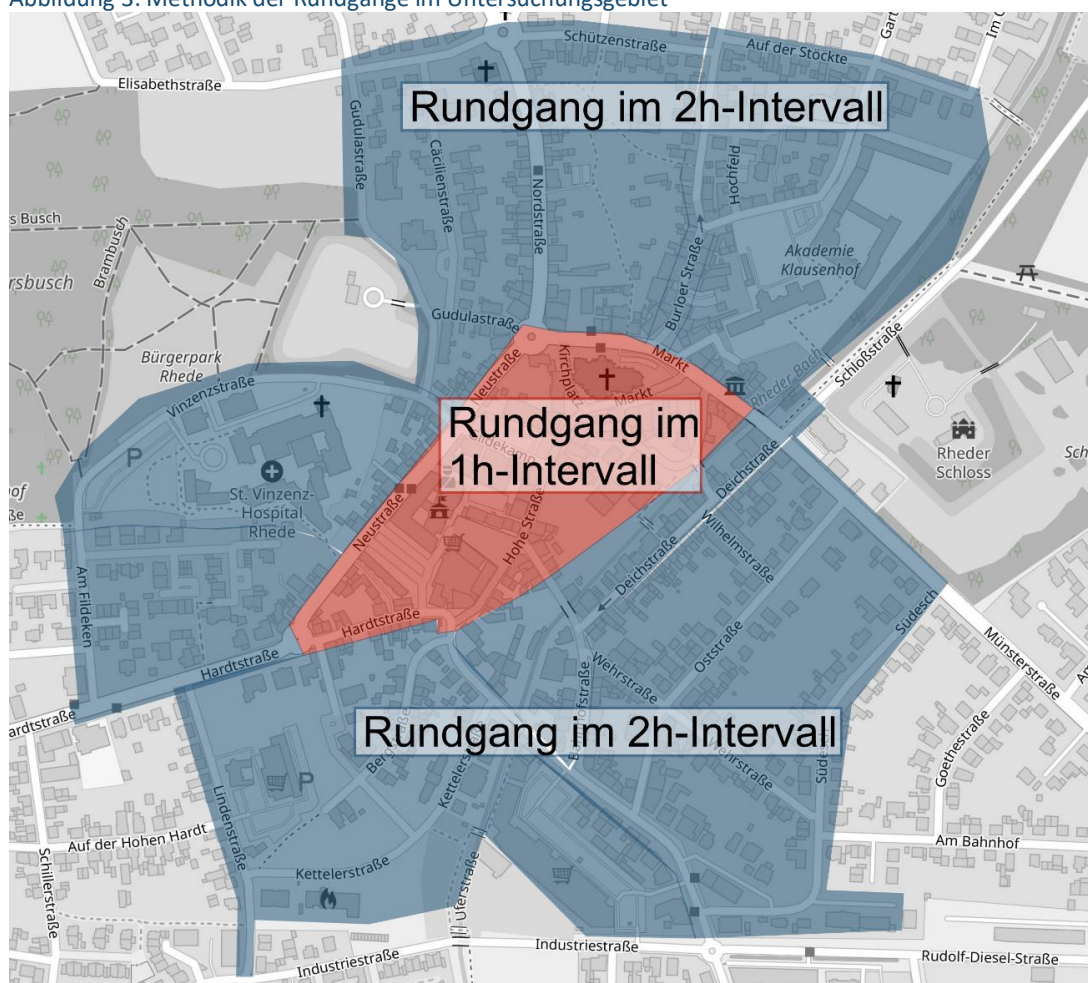
¹ Die Erhebung fand kurz vor Beginn der Corona-Einschränkungen mit dem „Lockdown“ am 22. März statt. Nach Daten des Covid-19 Mobility Project des Robert Koch-Institut sowie der Humboldt-Universität Berlin war die Mobilität in Deutschland an den beiden Erhebungstagen 07. März sowie 12. März noch ungefähr auf Vorjahresniveau. Erst ab dem 15. März war ein deutlicher Rückgang der Mobilität festzustellen (-9% gegenüber Vorjahresniveau), zum Beispiel aufgrund von Schulschließungen, vermehrtem Homeoffice etc. Danach bis Ende März ging die Mobilität weiter zurück: www.covid-19-mobility.org/current-mobility/

Das Parkbild im Straßenraum wurde erhoben, indem in der zentralen Innenstadt stündlich, im weiteren Untersuchungsgebiet im zwei-Stunden-Takt eine festgelegte Route abgegangen wurde und die Parkdauer aller im Untersuchungsgebiet auf öffentlichen und zum Teil halböffentlichen Parkplätzen abgestellte Kfz einschließlich Fahrzeugart (Krad, Pkw, Lkw) aufgenommen wurden. Zur Parkdauererhebung wurden die Kennzeichen nur zur Hälfte erfasst, insbesondere ohne die Ortskennung, sodass entsprechend der Empfehlungen der FGSV zu Parkraumerhebungen eine Anonymisierung sichergestellt ist.

Bei der Auswertung der Parkraumerhebung wird den Fahrzeugen je nach Parkdauer ein Parktyp zugeordnet:

- Parkdauer bis 1 Stunde (nur für die Innenstadt): Kurzzeitparker (1h)
- Parkdauer bis 2 Stunden: Kurzzeitparker (2h)
- Parkdauer 2 Stunden bis 6 Stunden: Mittelzeitparker
- Parkdauer 6 Stunden bis 10 Stunden: Langzeitparker
- Parkdauer über 10 Stunden: Dauerparker
- spät abends/um 22-23 Uhr werktags parkend: i.d.R. Anwohner

Abbildung 3: Methodik der Rundgänge im Untersuchungsgebiet

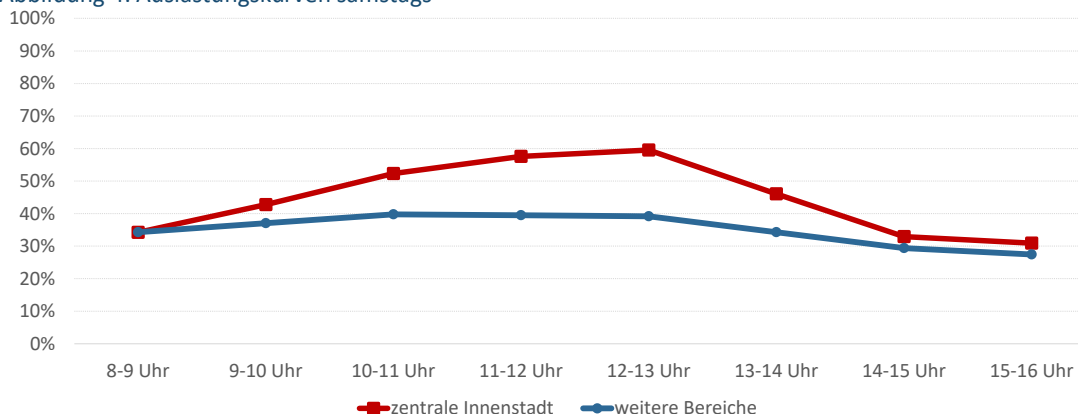


3 Ergebnisse der Parkplatzauslastung und -nachfrage

3.1 Ergebnisse der Parkraumanalyse am Samstag

Die Erhebung am Samstag (Markttag) zeigt eine recht flache Auslastungskurve der Parkmöglichkeiten. In der zentralen Innenstadt sind Auslastungen von maximal 60 % der Parkplätze zwischen 12 Uhr und 13 Uhr zu verzeichnen – d.h., es sind noch 123 Parkplätze frei. In den Quartieren um die Innenstadt herum ist die Auslastung mit maximal 40 % noch geringer (entspricht ca. 640 freien Parkplätzen).

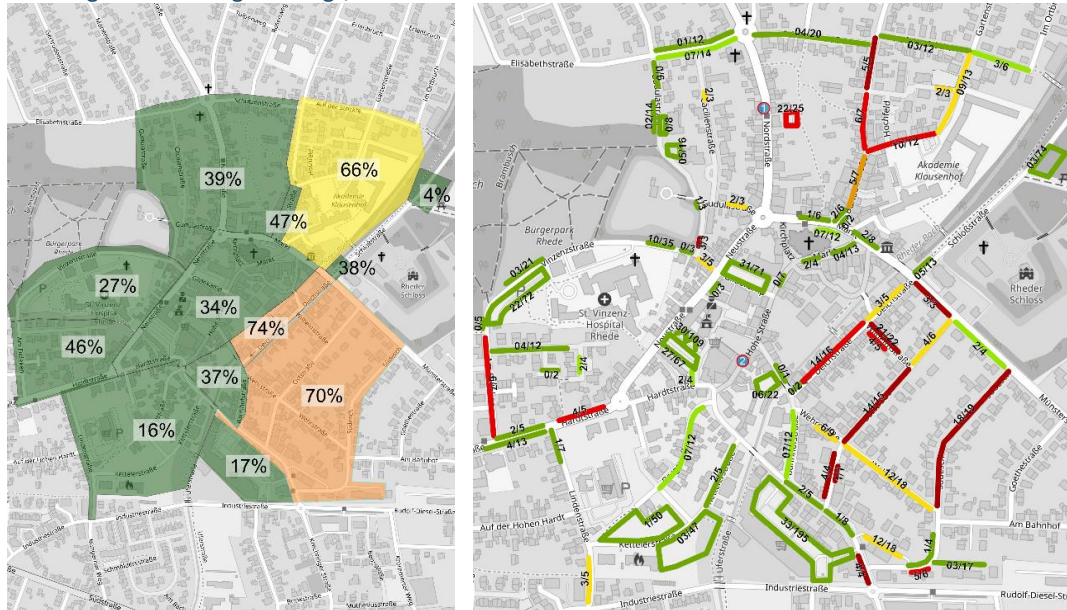
Abbildung 4: Auslastungskurven samstags



Über den Erhebungszeitraum hinweg (zwischen 8 Uhr und 16 Uhr) zeigen sich im gesamten Untersuchungsgebiet keine grundsätzlichen Überlastungen. Es gibt aber einzelne Straßenzüge oder Parkplätze, die im Tagesverlauf punktuell recht hoch ausgelastet sind:

Morgens zwischen **8 Uhr und 10 Uhr** ist die Auslastung in einigen Wohngebieten erwartungsgemäß höher als in der Innenstadt – das betrifft vor allem den Bereich südöstlich der Deichstraße bis Südesch mit Auslastungen von 70 % bis 74 % durch das Bewohnerparken. Einzelne Straßenzüge, zum Beispiel südliche Deichstraße (unbegrenztes Parken), südliche Oststraße und Südesch haben (fast) keine freien Parkmöglichkeiten mehr. In direkter Nähe - zum Beispiel Wehrstraße, Parkplatz Bahnhofstraße, nördliche Deichstraße und Münsterstraße - sind aber noch freie Parkplätze zu finden, so dass insgesamt keine Überlastung bilanziert werden kann.

Abbildung 5: Auslastung samstags, 8-10 Uhr

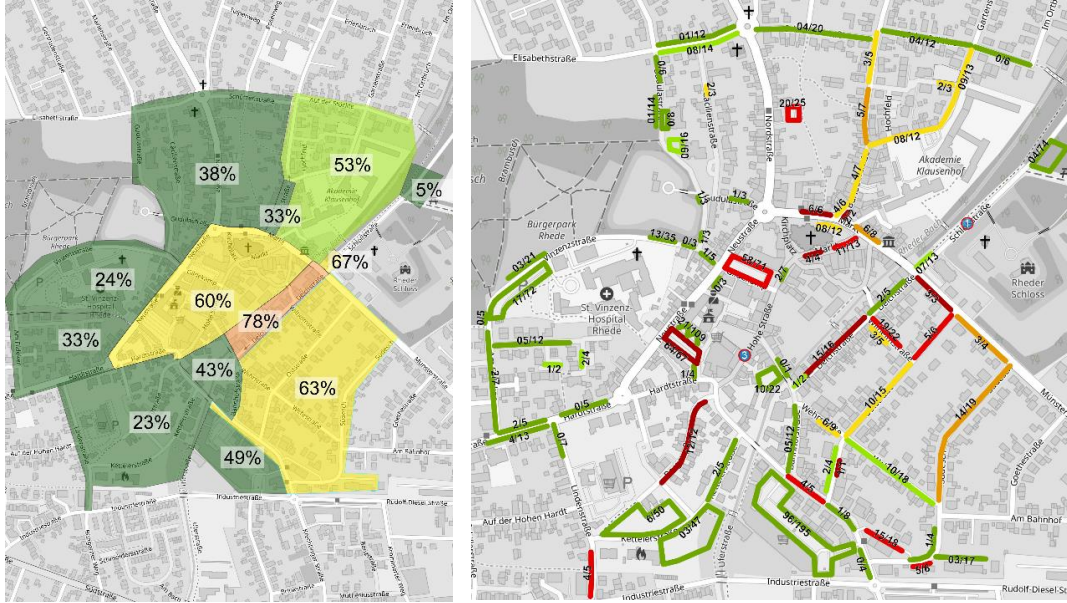


Bis zum Mittag nimmt die Auslastung in den Wohnquartieren tendenziell etwas ab und in der Innenstadt zu (siehe hierzu Anhang mit Darstellung der Auslastung zwischen 10 Uhr und 12 Uhr). Mittags ist die Parkraumnachfrage in der Innenstadt am größten, mit einem Maximalwert von 60% aber immer noch vergleichsweise gering, sodass noch 123 freie Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

Betrachtet man die Verteilung des Parkdrucks in der Innenstadt, fällt auf, dass der oberirdische Parkplatz Hamalandplatz, der Parkplatz Gildekamp sowie die Parkmöglichkeiten um die St. Gudula-Kirche stark nachgefragt werden. Auch die südliche Deichstraße, in der im Gegensatz zur Bahnhofstraße und zur nördlichen Deichstraße unbegrenzt geparkt werden darf, ist fast voll ausgelastet.

Demgegenüber parken auf den 109 Parkmöglichkeiten der Tiefgarage Hamalandplatz nur 21 Fahrzeuge und dies zum deutlich überwiegenden Teil auf den für Bewohner:innen, Volksbank oder Sonstige reservierten Stellplätzen. Der ebenfalls recht zentral gelegene Parkplatz Bahnhofstraße (nördlich Rheder Bach) hat ebenfalls noch Kapazitäten. Die großen Parkmöglichkeiten im weiteren Umfeld der Innenstadt, insbesondere Kirmesplatz, werden kaum genutzt.

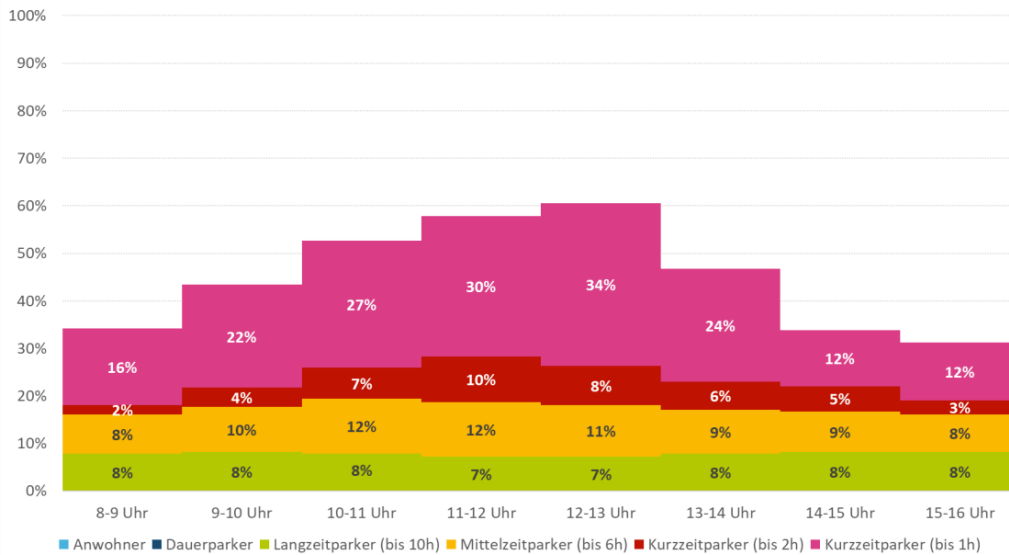
Abbildung 6: Auslastung samstags, 12-14 Uhr



Bis 14 Uhr nimmt die Auslastung in der Innenstadt wieder deutlich ab (siehe Anhang zum Bericht).

Ein Großteil der Parkraumnachfrage in der Innenstadt geht samstags von Kurzzeitparkern mit Parkdauern bis zu einer Stunde aus. Diese parken vorwiegend auf den Parkplätzen Hamalandplatz und Gildekamp und lassen sich daher den typischen Einkaufsverkehren zuordnen.

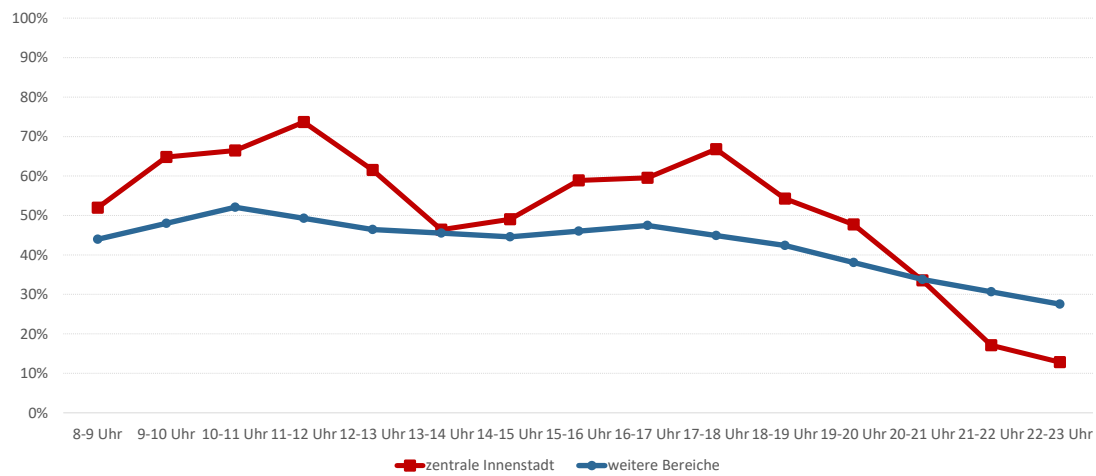
Abbildung 7: Nachfrage der Parkraumnutzergruppen samstags



3.2 Ergebnisse der Parkraumanalyse am Donnerstag

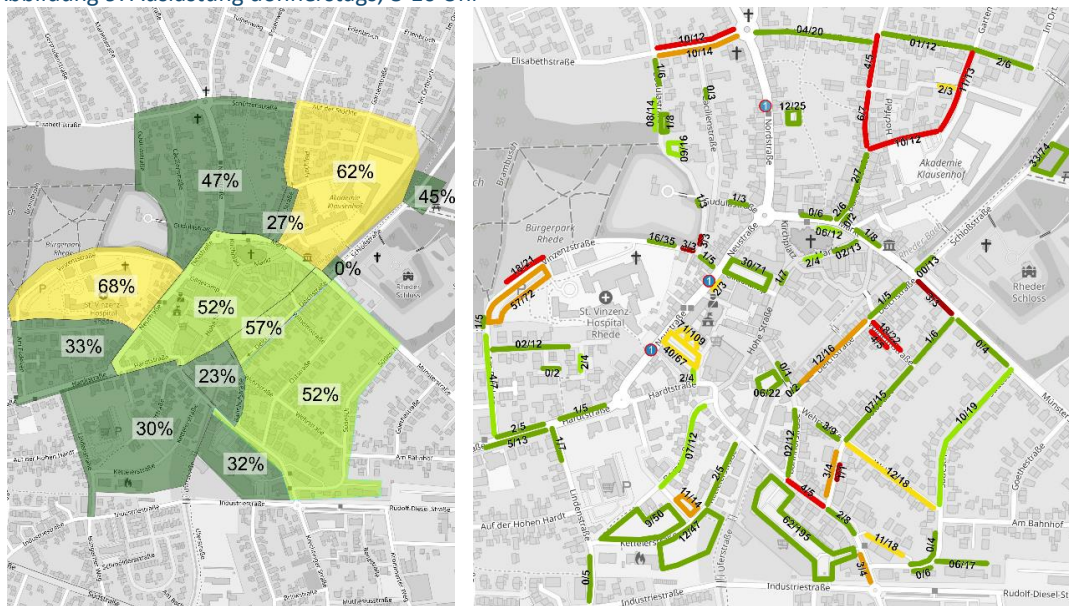
Im Gegensatz zum Samstag (Markttag) weist die Auslastungskurve der Innenstadt an einem Werktag (Donnerstag) deutlich ausgeprägtere Spitzenauslastungen mittags (zwischen 11 Uhr und 12 Uhr) sowie in geringerem Ausmaß auch nachmittags (17 Uhr bis 18 Uhr) auf. In der Innenstadt beträgt die Spitzenauslastung der Parkmöglichkeiten mittags 74%, was noch 80 freien Parkplätzen entspricht. Nachmittags liegt die Auslastung bei maximal 67% (101 freie Parkplätze). Die Parkplätze im weiteren Innenstadtumfeld bzw. in den Wohngebieten sind deutlich weniger beansprucht (zu maximal 52% zwischen 10 Uhr und 11 Uhr).

Abbildung 8: Auslastungskurven donnerstags



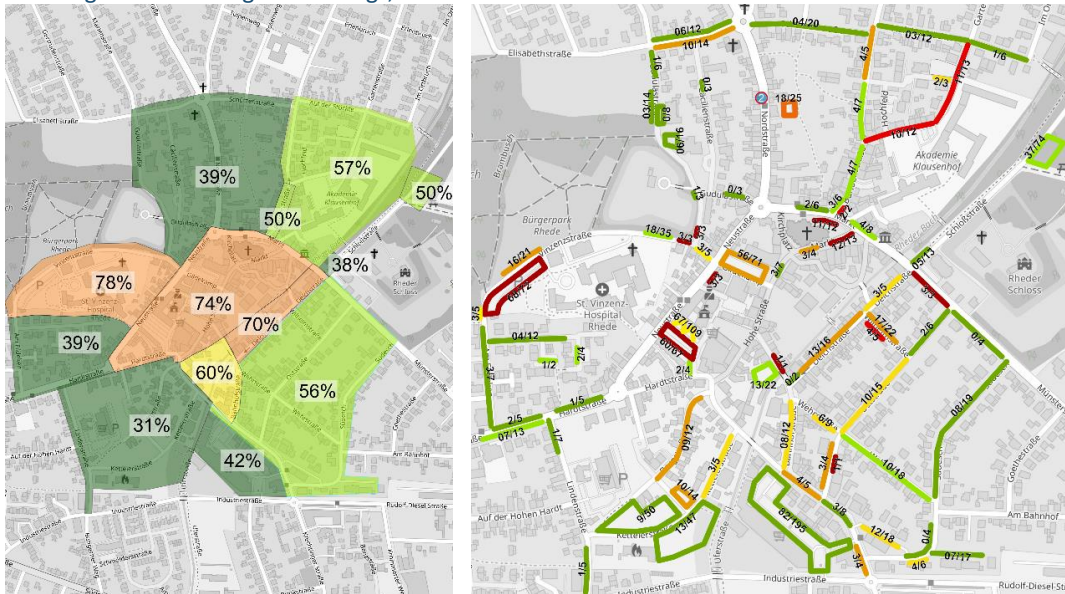
Morgens zwischen **8 Uhr und 10 Uhr** stehen in einzelnen Wohnstraßen durch das Bewohnerparken nur noch wenige freie Parkplätze zur Verfügung (z.B. nördliche Burloer Straße, Gartenstraße, Wilhelmstraße). In direkter Nähe sind aber noch freie Parkplätze zu finden (Auf der Stöckte, südliche Burloer Straße, Oststraße, Deichstraße).

Abbildung 9: Auslastung donnerstags, 8-10 Uhr



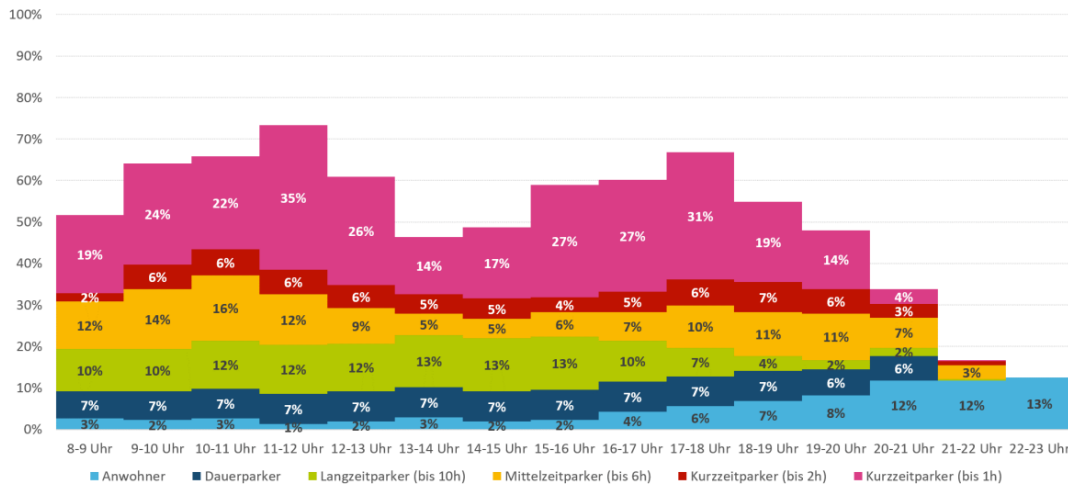
Vormittags konzentriert sich der Parkdruck zunehmend auf zwei Bereiche: Einerseits auf die privaten Parkplätze am St. Vinzenz-Hospital (insb. der Besucherparkplatz), andererseits nimmt der Parkdruck in der Innenstadt sowie im direkten Umfeld (Deichstraße) stetig zu. Zwischen **11 Uhr und 12 Uhr** ist die Spitzenauslastung des Tages erreicht: Am höchsten ist der Parkdruck auf dem Hamalandplatz – vor allem aufgrund des Kurzzeitparkens durch Kunden des ansässigen Supermarktes. Hoch ausgelastet sind auch die Parkplätze vor der St. Gudula-Kirche. Der Parkplatz Gildekamp weist noch wenige freie Parkmöglichkeiten auf. Die Tiefgarage Hamalandplatz ist zu knapp zwei Drittel gefüllt. Die südwestlich der zentralen Innenstadt gelegenen Parkmöglichkeiten auf dem Kirmesplatz werden kaum genutzt.

Abbildung 10: Auslastung donnerstags, 11-12 Uhr



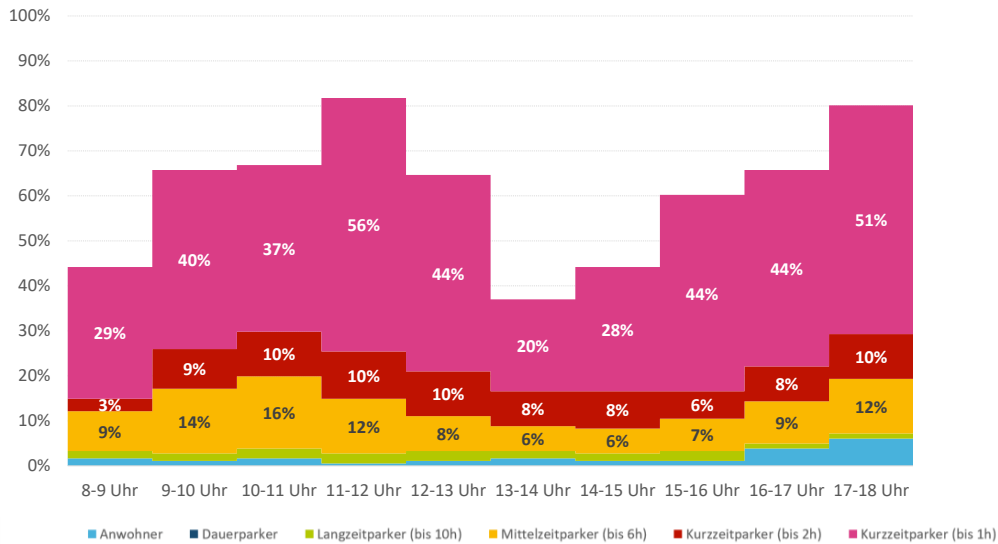
Die Auswertung nach Parkdauern bzw. Nutzergruppen zeigt einen hohen Anteil der Kurzzeitparker, auch mit Parkdauern unter einer Stunde. Diese parken auf den oberirdischen Parkplätzen – im Allgemeinen ist also durchaus festzustellen, dass die Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe (Parkhöchstdauer eine Stunde oder zwei Stunden) funktioniert. Es zeigt sich aber auch, dass ein großer Teil der in der Innenstadt parkenden Fahrzeuge längere Parkdauern hat (so sind z.B. zwischen 11 Uhr und 12 Uhr 38 % der Parkplätze durch Fahrzeuge belegt, die zum Teil deutlich länger als zwei Stunden parken).

Abbildung 11: Nachfragegruppen auf den Parkplätzen der Innenstadt im Tagesverlauf (donnerstags)



Um einen genaueren Überblick zu bekommen, ob ein längeres Parken auch auf den mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätzen stattfindet, wurden in einem zweiten Schritt die *Parkdauern nur für die mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätze* ausgewertet (in der bewirtschafteten Zeit zwischen 8 Uhr und 18 Uhr). Der überwiegende Teil der Fahrzeuge parkt entsprechend der Parkraumbewirtschaftung bis zu einer sowie bis zu 2 Stunden. Zwischen 11 Uhr und 12 Uhr sind aber immerhin 15 % der Parkmöglichkeiten durch Fahrzeuge belegt, die länger als vorgesehen parken.

Abbildung 12: Nachfrage der Parkraumnutzerguppen auf den mit Parkscheibe (1h/2h) bewirtschafteten Parkmöglichkeiten der Innenstadt (donnerstags)



3.3 Schlussfolgerungen der Parkraumanalyse

Die Parkraumanalysen zeigen, dass grundsätzlich in der Rheder Innenstadt sowie im direkten Umfeld eine ausreichende Parkplatanzahl zur Verfügung steht. Insgesamt ist die Auslastung aber unterschiedlich und ineffizient, da einige Parkplätze zum Teil hoch/sehr hoch ausgelastet sind, während in anderen Bereichen, z.T. in geringer Entfernung, freie Kapazitäten zur Verfügung stehen:

So wird um die St. Gudula-Kirche zum Teil falsch geparkt und der Hamalandplatz ist im Tagesverlauf mehrmals nahezu voll ausgelastet, während es zum Beispiel an der Bahnhofstraße oder auf dem Gildekamp noch ungenutzte Stellplatzkapazitäten gibt. Gerade auf dem Hamalandplatz zeigt sich auch der Bedarf der Reduzierung der Nachfrage, um breitere Parkflächen sowie Flächen für Radabstellanlagen zu gewinnen. Insgesamt gibt es im Kernbereich der Innenstadt auch zur Spitzenstunde noch ca. 80 freie Parkplätze. Darüber hinaus werden große Parkplatzkapazitäten in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt auf dem Kirmesplatz und auf dem Molkereihof kaum genutzt.

Es ergeben sich Handlungsbedarfe und Potenziale, den Parkdruck effizienter zu lenken. Ein Parkraumkonzept sollte das Ziel verfolgen, die Innenstadt zu entlasten, indem Anreize für die Nutzung der Parkplatzkapazitäten des Kirmesplatzes gegeben werden (insb. für Fahrzeuge, die länger parken).

4 Lokale Entwicklungen der Parkraumnachfrage und des Parkraumangebots

Im Innenstadtgebiet werden sich kurz- bis mittelfristig Nutzungsänderungen sowie bauliche Ergänzungen ergeben. Diese werden sich durch eine zusätzliche bzw. veränderte Nachfrage nach Parkraum sowie die zusätzliche Bereitstellung von Parkraum auf das nachfolgende Konzept auswirken:

Nachfolgend sind die geplanten, als weitgehend sicher anzusehenden städtebaulichen Entwicklungen dargestellt. Sie sind aufgrund ihrer Konkretisierung direkt in die Maßnahmenentwicklung eingeflossen.

Anstehende Entwicklungen im Untersuchungsgebiet

- Stadthöfe und Eröffnung des Hotels (Hohe Straße 9): Die durch den Hotelbetrieb erforderlichen Stellplätze werden in der Tiefgarage (Zufahrt über Kocksgasse), oberirdisch auf private Flächen im Stadthöfegebiet und dem Parkplatz Bahnhofstraße (ca. 20 Parkstände) abgedeckt. Die Tiefgarage und Flächen im Stadthöfegebiet stellen ein privates Stellplatzangebot dar, welches daher nicht im Rahmen des Parkraumkonzepts berücksichtigt wird. Die zukünftig verstärkte Nutzung des Parkplatzes Bahnhofstraße fließt dagegen mit in die Maßnahmenentwicklung ein.
- Wohnbauprojekt Gudulakloster: Wohnbebauung für Menschen mit Beeinträchtigungen, einer Tagespflege für Senioren, eine Sozialstation und Sozialwohnungen. Die Fertigstellung erfolgte im Herbst 2022 anvisiert. Die durch das Projekt erforderlichen Stellplätze werden durch den Stellplatznachweis auf dem Grundstück abgewickelt.
- Quartiersentwicklung Kettelerstraße/Kirmesplatz (Zeitraum: ca. 2026-2035): Im Stadtentwicklungskonzept ist eine wohnbauliche Nutzung des Areals zwischen Bergstraße und Hardtstraße als denkbare Variante dargestellt, gleichzeitig ist anvisiert, den Kirmesplatz gestalterisch aufzuwerten und als Parkplatz beizubehalten. Die Maßnahmenansätze für den Kirmesplatz fließen in das Parkraumkonzept und Mobilitätskonzept mit ein und decken sich mit deren Zielstellungen.
- Am Knotenpunkt Schloßstraße/Münsterstraße/Deichstraße/Markt ist ein Kreisverkehr geplant (siehe Mobilitätskonzept Maßnahme E1.2). Durch den Umbau und durch die Baumaßnahmen am Rheder Bach sind die bisher dort vorhandenen Parkstände am Parkplatz zwischen Schloßstraße und Rheder Bach entfallen.
- Anfang 2022 wurde in der Lindenstraße (zwischen Hardtstraße und Auf der Hohen Hardt) zur Freihaltung der Feuerwehrezufahrt eine Halteverbotszone eingerichtet. Gemäß der Parkraumerhebung im März 2020 wurde dieser Abschnitt nur sehr wenig nachgefragt, daher wirkt sich diese Veränderung nur marginal auf die oben dargestellten Ergebnisse der Parkraumanalyse aus. In den folgenden Kapiteln wird der Abschnitt als „Halteverbotszone“ berücksichtigt und fließt nicht mit in die Gesamtzahl der Parkstände ein.

5 Parkraumkonzept

5.1 Ziele des Parkraumkonzepts

Das Parkraumkonzept ist in das Mobilitätskonzept der Stadt Rhede eingebettet und daher orientieren sich die Ziele des Parkraumkonzepts an dem Zielkonzept des Mobilitätskonzepts: insbesondere die in der Abbildung hervorgehobenen Unterziele des Zielkonzepts sind für das Parkraumkonzept relevant:

Abbildung 13: Bezug zum Zielkonzept des Mobilitätskonzepts

Leitziel	Klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle			
Oberziel	A Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit	B Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs	C Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität	
Unterziel	A1 Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt gesichert	B1 Attraktive und barrierefreie Fußwege laden zum zu Fuß Gehen ein	B5 Durch attraktive Alternativen werden Autoverkehr und Parkdruck verringert	C1 Die Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird weiter erhöht
	A2 Vardingholt, Kreckting, Krommert und Büngern werden besser angebunden	B2 Qualitätssteigerungen der Radinfrastruktur machen das Fahrrad zum meistgenutzten Verkehrsmittel	B6 Die Erreichbarkeit per Auto bleibt gewährleistet	C2 An den Hauptverkehrsstraßen werden Fuß- und Radverkehr stärker berücksichtigt
	A3 Bildungs-, Handels- und Arbeitsplatzstandorte sind gut erreichbar	B3 Ein flexibler, barrierefreier ÖPNV wird zur echten Alternative zum Auto	B7 Alternative Antriebe tragen zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen bei	C3 In Wohnstraßen werden Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen zurückgewonnen
	A4 Die Erreichbarkeit der Nachbarkommunen wird verbessert, v.a. von Bocholt	B4 Mobilitätsangebote werden vor Ort und digital miteinander vernetzt	B8 Die Verkehrssicherheit wird erhöht: „Vision Zero“	C4 Begrünung und klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes
Partizipationsziel	Vielfältige Angebote der Partizipation & Kommunikation ermöglichen und gestalten die Mobilitätswende für alle in Rhede			

Siehe dazu Bericht zum Zielkonzept, vom Rat der Stadt Rhede am 27.10.2021 beschlossen

Vor diesem Hintergrund ist es das Ziel des Parkraumkonzeptes, die gegebene und zukünftige Parkraumnachfrage möglichst verträglich abzuwickeln, sodass die Qualitäten des öffentlichen Raumes und für den Fuß- und Radverkehr gehalten bzw. gesteigert werden können. Im Ergebnis soll das Parkraumkonzept dazu beitragen,

- die Erreichbarkeit der Innenstadt zu sichern,
- allen Nutzergruppen den Parkraum bedarfsgerecht bereitzustellen und Konflikte der Parkraumnachfrage zwischen den Nutzergruppen zu verringern,
- den Parkraum so zur Verfügung zu stellen, dass dieser von den übergeordneten Straßen möglichst direkt zu erreichen ist und unnötige Parksuchverkehre vermieden werden, wobei die Ziele in der Innenstadt weiterhin in fußläufiger Entfernung zu erreichen sein sollen,
- die Verkehrsbelastungen und -emissionen in der Innenstadt zu reduzieren (insb. durch eine Verringerung der Parksuchverkehre),
- den Anteil der Wege mit dem Umweltverbund zu erhöhen:

Parkmöglichkeiten induzieren motorisierten Verkehr, daher ist eine Lenkungswirkung durch die Maßnahmen des Parkraumkonzepts erforderlich. Insgesamt ist die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkstände in der Innenstadt nicht zu erhöhen,

- die Parkraumnutzung im öffentlichen Raum zu reduzieren: Dadurch sollen die Möglichkeiten für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, eine stärkere Begrünung und klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums erhöht werden.

5.2 Nutzergruppen des Parkraumangebots

Der Parkraum in Rhede wird von unterschiedlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen. Um eine bedarfsgerechte und gleichzeitig zielgerichtete Bereitstellung des Parkraums zu ermöglichen, wurden in der folgenden Tabelle Nutzergruppen und deren Ansprüche an das Parken sowie Ansätze und angestrebte Wirkungen des Parkraummanagements allgemein definiert.

Tabelle 1: Nutzergruppen und Ansprüche an den Parkraum

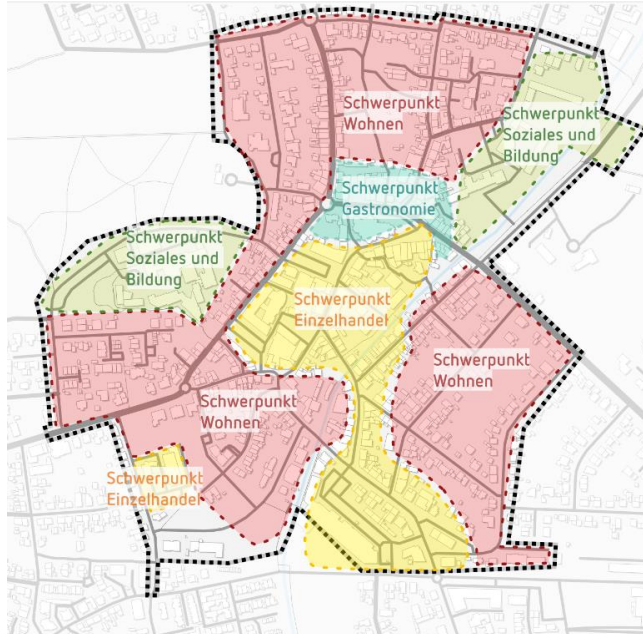
Nutzergruppe	Ansprüche an das Parkangebot	Ansätze des Parkraummanagements	Angestrebte Wirkungen
<i>Anwohner:innen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraum in Wohnungsnahe • höchste Parkraumnachfrage abends/ nachts 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsatz: Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund • Konzentration des Parkens auf den privaten Raum • Parken nur in gekennzeichneten Flächen: Markierung von Parkständen, ggf. Einführung Bewohnerparken 	<ul style="list-style-type: none"> • Anwohnenden stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung • Gehwege und Knotenpunkte sind frei von parkenden Kfz • Der Motorisierungsgrad wird nicht erhöht
<i>Arbeitseiner:innen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumnachfrage i.d.R. morgens - spätnachmittags • Parkraum unmittelbar beim Arbeitgeber gewünscht, gewisse Fußwegelängen werden aber auch akzeptiert 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsatz: Verlagerung von MIV-Pendelfahrten auf den Umweltverbund • Verbleibende Parkvorgänge werden auf Großparkplätzen abgewickelt 	<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des Parkdrucks • Parkplätze für mögliche Kund:innen bereithalten • Wohnstraßen vom ruhenden Kfz-Verkehr entlasten
<i>Kund:innen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und abends/20 Uhr • Parkzeiten für schnelle Erledigungen (1 h) - kurze Fußwege gewünscht • Mittelzeitparker (Einkaufsummel, ca. 2-5 h) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsatz: Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund • Bereitstellung ausreichender Kurzzeitparkplätze im direkten Umfeld größerer Geschäfte • Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern auf Großparkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Parkdrucks / Abbau von Konflikten mit Anwohnerparken • Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Kfz-Verkehr
<i>Besucher:innen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumnachfrage i.d.R. nachmittags und spätabends/22 Uhr • Parkdauer i.d.R. mittel bis lang (5-9 h), je nach Aktivität (Restaurant-/ Veranstaltungsbuch, längerer Verwandtenbesuch, Akademie Klausenhof) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsatz: Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund • Mindestmaß an Kurzzeitstellplätzen in Wohngebieten für Besucher:innen • Verlagerung von Mittelzeitparkern vom Straßenraum auf Großparkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Parkdrucks / Abbau von Konflikten mit Anwohnerparken • Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Kfz-Verkehr

Zonierung der Innenstadt nach räumlichen Ansprüchen und Hauptnutzergruppen

Vor dem Hintergrund der Nutzergruppen wurde die Innenstadt Rhedes in verschiedene Zonen eingeteilt, welche darstellen von welcher (Parkraum-)Nutzergruppe welche Räume vorrangig zum Par-

ken genutzt werden sollen (siehe Abbildung 15). Neben den verkehrlichen Ansprüchen der Nutzergruppen gilt es dabei die Ansprüche der umliegenden Bebauung und schwerpunktmäßigen Nutzungen zu berücksichtigen (siehe Abbildung 14). Die gemeinsame Betrachtung der Ansprüche ist eine wichtige Grundlage für die integrierte Entwicklung von Maßnahmen des Parkraummanagements.

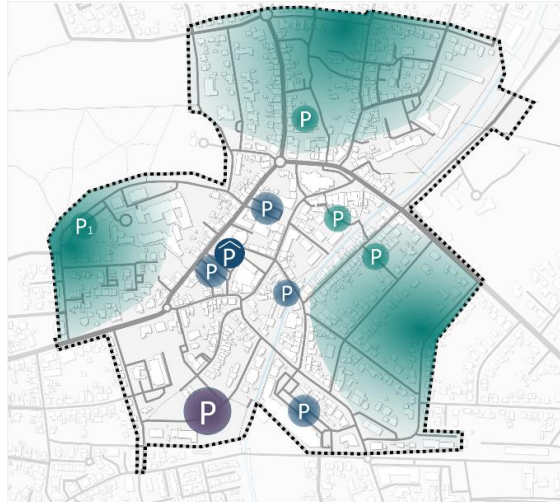
Abbildung 14: Zonierung der Innenstadt nach Nutzungsansprüchen



- Schwerpunkt Wohnen: Ansprüche an hohe Aufenthalts- und teils Spielqualitäten an den öffentlichen Raum.
- Schwerpunkt Gastronomie: Ansprüche an hohe Aufenthaltsqualitäten und ein ruhiges Umfeld.
- Schwerpunkt Einzelhandel: Ansprüche an hohe Qualität hinsichtlich Aufenthalt und Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten.
- Schwerpunkt Soziales und Bildung: Ansprüche an ein ruhiges und sicheres Umfeld sowie eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten.

Innenstadtzonierung nach Nutzungsansprüchen (nach STEK 2021: 127)

Abbildung 15: Zonierung Innenstadt nach Parkraumnutzergruppen



- P Parkraum für Dauerparker: Anwohner:innen
P1: für Beschäftigte und Besucher:innen Klinikum Westmünsterland
- P Parkraum primär für mittlere Parkdauern (2-8h): Arbeitsependler:innen, Einkaufsbummel, Freizeitbesucher:innen
- P Tiefgarage: Parkraumangebot primär für Beschäftigte und Bewohner:innen (4-8h)
- P Parkraum primär für kurze Parkdauer (< 1h): Kund:innen (schnelle Erledigungen)

5.3 Maßnahmenkonzept

Aus den vorgenannten Zielen und auf Grundlage der absehbaren Entwicklungen im Untersuchungsraum wurden Maßnahmenbereiche für die Konzeption abgeleitet. Wichtigste Ansatzpunkte sind:

- Maßnahmen zur Beeinflussung der räumlichen Verteilung des Parkdrucks, vor allem um für die entsprechenden Nutzergruppen ausreichende und in akzeptabler Entfernung zum Zielort liegende Parkmöglichkeiten bereitzustellen. In Anlehnung an die Entfernungsradien von Haltestellen des Nahverkehrsplans werden für Personen ohne Mobilitätseinschränkungen Fußwegedistanzen von 300 m als akzeptabel angesehen.
- Maßnahmen zur Wirkungssteigerung der Parkraumbewirtschaftung, um den Parkdruck möglichst stadtverträglich unterzubringen.
- Maßnahmen zur Lenkung des Parkdrucks, um den Verkehr möglichst direkt zu leiten und Parksuchverkehre zu minimieren.
- Flankierende Maßnahmen: Öffentlichkeitsarbeit/ Marketing und Information, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, des Busverkehrs sowie der Vernetzung zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbunds. Einführung einer Stellplatzsatzung zur Regelung des zukünftigen Stellplatzbedarfs und -angebots.

5.3.1 Strategie des Parkraumkonzepts

Das Parkraumkonzept verfolgt grundsätzlich folgende Strategie:

- Verlagerung des Parkens auf unsensible Großparkplätze. Dies gilt insbesondere für Mittel- und Langzeitparker, da diesen aufgrund ihres längeren Aufenthaltes auch gewisse Wegedistanzen zuzumuten sind.
- Zentrale Parkplätze, in der Nähe der Zielorte, werden vorrangig für Kurzzeitparker vorgesehen, dadurch kann der Wechselgrad erhöht werden. Letztlich können so auf einer gleichbleibenden Zahl an Parkständen im Tagesverlauf eine größere Zahl (unterschiedlicher) Fahrzeuge unterkommen.
- In den Wohnquartieren trägt ein reduziertes Angebot an Parkständen im öffentlichen Raum dazu bei, dass das Parken verstärkt auf den privaten Raum gelenkt wird. Sollte es zu Überlagerungen der verschiedenen Nutzergruppen und daraus resultierend zu größeren Konflikten in der Parkraumnachfrage kommen, so ist perspektivisch eine Kombination aus Parkgebühren und Bewohnerparken zu prüfen. Dies stellt ein adäquates Instrument dar, um die Nachfrage auf notwendige Parkvorgänge zu reduzieren. Aktuell zeigt die Auswertung jedoch noch keinen Bedarf für eine Parkraumbewirtschaftung in den Wohnquartieren.

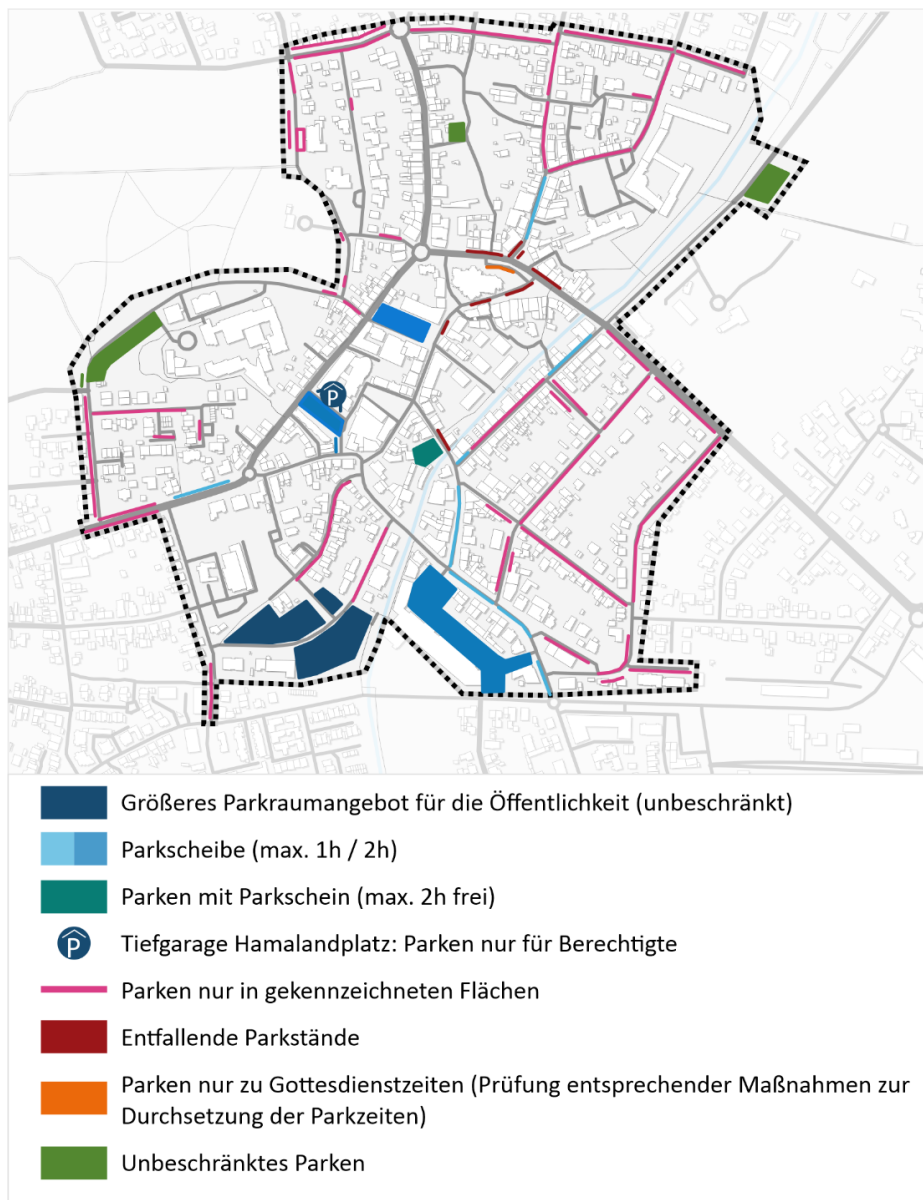
5.3.2 Parkraumbewirtschaftung und flankierende Maßnahmen

Auf Basis der zuvor dargestellten grundsätzlichen Zonierung und Zielstellung der räumlichen Verteilung des Parkraumangebots, werden die in der folgenden Karte dargestellten Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung empfohlen. Sortiert nach den räumlichen Schwerpunkten werden diese Maßnahmen anschließend konkret beschrieben.

Abbildung 16: Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung

Parkraumkonzept

Maßnahmen des Parkraummanagements



Eigene Darstellung

Beschreibung der Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung

- **Parkplatz Hamalandplatz:** Beibehaltung der Bewirtschaftung mit Parkscheibe sowie der Höchstparkdauer von 2h

Zusätzlich wird die Erneuerung der Markierung der Parkstände empfohlen, dabei sind grundsätzlich die aktuellen Regelbreiten gem. EAR (2005) von mind. 2,50 m anzuwenden. Zu prüfen ist, ob ein gesonderter Bereich mit breiteren Parkständen für Familien ausgewiesen werden kann. Zur Förderung des Radverkehrs wird empfohlen, eine hochwertige Radabstellanlage einzurichten (siehe Maßnahme B2 des Mobilitätskonzepts). Dafür werden voraussichtlich zwei Parkstände entfallen.

Es sollte geprüft werden, ob zwei Parkstände als temporäre Ladezonen (bspw. von 6 bis 12 Uhr Ladezone, ab 12 Uhr für die Allgemeinheit frei) ausgewiesen werden, um die Anlieferung in die Innenstadt zu erleichtern (siehe Maßnahme D3.1).

Die vier Parkstände zwischen Hamalandplatz und Hardtstraße sollten als reine E-Parkplätze entwickelt werden. Zwei der Parkstände sind bereits mit E-Ladeinfrastruktur versehen. Die anderen Parkstände befinden sich in Privateigentum, daher ist zur Umsetzung die Abstimmung mit dem privaten Eigentümer erforderlich.

- **Parkplatz Gildekamp:** Beibehaltung der Bewirtschaftung mit Parkscheibe sowie der Höchstparkdauer von 2h

Um diesen zentralen Parkplatz vorrangig für Kurzzeitparker (Besucher:innen, Kundinnen und Kunden) vorzuhalten, sollte die Parkraumüberwachung dort engmaschiger durchgeführt werden. So kann vermieden werden, dass der Parkplatz durch Langzeitparker fehlgenutzt wird (dies wurde im Rahmen der Parkraumanalyse festgestellt, siehe Kapitel 3).

Zusätzlich wird zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, eine hochwertige Radabstellanlage einzurichten (siehe Maßnahme B2 des Mobilitätskonzepts). Dafür werden voraussichtlich zwei Parkstände entfallen.

Es sollte geprüft werden, ob zwei Parkstände als temporäre Ladezonen (bspw. von 6 bis 12 Uhr Ladezone, ab 12 Uhr für die Allgemeinheit frei) ausgewiesen werden, um die Anlieferung in die Innenstadt zu erleichtern (siehe Maßnahme D3.1).

Auch die entsprechende Bemaßung der vorhandenen Parkplätze sollte überprüft und ggf. erweitert werden (siehe Hamalandparkplatz).

- **Parkplatz Bahnhofstraße:** Parken mit Parkschein, Höchstparkdauer 2h

Ein grundsätzlicher Beschluss zur Erhebung der Parkgebühren auf diesem Parkplatz liegt mit dem Beschluss des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt vom 06.02.2019 bereits vor. Gemäß dem Beschluss soll eine Parkzeit von bis zu maximal 2 Stunden entgeltfrei sein. Um die Parkverkehre in diesem zentralen Bereich auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, wird empfohlen, nur in der ersten Stunde entgeltfreies Parken zu gewähren.

Auf dem Parkplatz sollen auch Gäste des neuen Hotels in den Stadthöfen parken, daher ist geplant, diese von einer Begrenzung der Parkdauer auszunehmen.

Empfohlen wird die Sanierung der Oberfläche des Parkplatzes sowie die Markierung der Parkstände.

- **Parkplatz Molkereihof:** Beibehaltung der zulässigen Höchstparkdauer von 2h

- **Kirmesplatz:** unbeschränkt
Empfohlen wird die gestalterische Aufwertung des Kirmesplatzes (siehe auch STEK): Pflasterung, Begrünung, Markierung von Parkständen gem. EAR (2005) mit Breiten von mind. 2,5 m.
- **Tiefgarage Hamalandplatz:** Parken nur für Berechtigte
Aktuell (Stand: Juni 2023) sind sämtliche Parkstände in der Tiefgarage für Beschäftigte der Volksbank und Stadtverwaltung sowie für Anwohner:innen vorgesehen. Diese Regelung bleibt unverändert.
Grundsätzlich hat die Parkraumanalyse (März: 2020) gerade für Samstag freie Kapazitäten ergeben. Eine Öffnung der Tiefgarage für die Öffentlichkeit wird jedoch nicht empfohlen, da sie zum Einen nicht erforderlich ist (ausreichend Parkstände in Nähe vorhanden) und zum Anderen organisatorische Schwierigkeiten mit sich bringen würde: so überlagern sich die Nutzungszeiten der verschiedenen Nutzergruppen (insbes. Beschäftigte und Besucher:innen), sodass für die Beschäftigten nicht gewährleistet werden kann, dass ihnen die zugesprochenen Parkstände zur Verfügung stehen.
- **Parkplatz Schloßstraße:** unbeschränkt
Der Parkplatz gehört zur Akademie Klausenhof und ist aktuell für die Öffentlichkeit frei nutzbar, solange noch ausreichend Parkraum für die Nutzer:innen und Besucher:innen des Klausenhofes zur Verfügung steht. Durch die Akademie Klausenhof wird der Parkplatz insbesondere werktags nachgefragt, an den Wochenenden ist das Besucheraufkommen dagegen gering. Demgegenüber fällt das Besucheraufkommen in der Innenstadt am Wochenende höher und an den Werktagen geringer aus. Wie die Parkraumerhebung zeigt, wird der Parkplatz am Wochenende kaum nachgefragt (Auslastung unter 10%). Daher kann der Parkplatz gerade am Wochenende von Besucher:innen der Innenstadt genutzt werden. Durch die geringen Überschneidungen der Hauptnachfragezeiten und das große Parkraumangebot besteht kein erhöhtes Konfliktpotential zwischen den Nutzergruppen. Sollte es dennoch dazu kommen, dass den Besucher:innen der Akademie Klausenhof zu wenig Parkstände zur Verfügung stehen, können folgende Maßnahmen geprüft werden:
 - Temporäre Reservierung von Parkständen für Besucher:innen der Akademie Klausenhof (gerade auch bei größeren Veranstaltungen der Akademie zu prüfen)
 - Erhebung von Parkgebühren für allgemeine Nutzer:innen des Parkplatzes, kostenfreie Nutzung für Besucher:innen der Akademie (ggf. Erstattung der Kosten durch die Akademie)
- **Parkplatz Nordstraße:** unbeschränkt
Der Parkplatz wird aktuell von Anwohner:innen und teils auch von Besucher:innen der Stadt genutzt. Ziel ist es, den Parkplatz auch zukünftig vorrangig für Anwohner:innen bereitzustellen. Durch die anstehenden Veränderungen des Parkraummanagements in der Innenstadt ist von einer leichten Zunahme des Besucheranteils auszugehen, aufgrund der unterschiedlichen Nachfragezeiträume sind keine größeren Konflikte zwischen Nutzergruppen zu erwarten. Sollte es dennoch zu einem erhöhten Konflikt zwischen den Nutzergruppen kommen, sind folgende Maßnahmen zu prüfen:
 - Von 8 bis 19 Uhr: Reduzierung der zulässigen Parkdauer auf 2h

- Einrichtung Bewohnerparken
- **Parkstände Markt / Hohe Straße:** Entfall der 24 Parkstände (beinhaltet 6 Parkstände, die im Sommer 2020 und 2021 zeitweise für die gastronomische Nutzung genutzt wurden und daher jedenfalls von März bis Oktober nicht mehr zum Parken zur Verfügung standen).
Der Bereich Markt und Hohe Straße stellt das Zentrum Rhedes mit vielfältigen Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen sowie gastronomischen Angeboten dar. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu erhöhen (siehe Ziel C1), wird die autofreie Gestaltung dieses Bereichs empfohlen (siehe Maßnahme E3.1 Mobilitätskonzept sowie STEK Kapitel 4.2.6 Markt).
- **Parkstände Kirchstraße / südl. Burloer Straße:** Entfall der 22 Parkstände
Zur Entlastung des zentralen Bereichs Kirchstraße / Markt vom ruhenden Kfz-Verkehr und dem damit verbundenen Parksuchverkehr sowie zur städtebaulichen Aufwertung des Bereichs (siehe Maßnahme E3.1 des Mobilitätskonzepts, STEK Kapitel 4.2.6 Markt) wird das Parken in diesem Areal auf zwei Parkstände mit E-Ladepunkten (südliche Burloer Straße) beschränkt. Im Rahmen der Umgestaltung des Bereichs Kirchstraße / Markt ist zu prüfen, inwiefern Taxisstände und Behindertenstellplätze in die Gestaltung integrierbar sind. Zu prüfen sind in diesem Bereich etwa 2 Taxisstände und 2-4 Behindertenstellplätze.
- **Parkstände Kirchplatz:** Parken nur zu Gottesdienstzeiten (12 Parkstände)
Zur Entlastung des zentralen Bereichs Kirchstraße / Markt vom ruhenden Kfz-Verkehr und dem damit verbundenen Parksuchverkehr sowie zur städtebaulichen Aufwertung des Bereichs (siehe Maßnahme E3.1 des Mobilitätskonzepts, STEK Kapitel 4.2.6 Markt) soll das Parken in diesem Areal auf ein Minimum beschränkt werden (in Absprache mit der Kirchengemeinde). Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Kirche gerade für ältere Menschen wird empfohlen, den Parkplatz nur zu Zeiten der Gottesdienste für die Öffentlichkeit bereitzustellen. Neben einer entsprechenden Beschilderung ist die Einrichtung einer Polleranlage zur Kommunikation und Durchsetzung dieser Parkregelung zu empfehlen. Temporäre und flexible Nutzungen können außerhalb der Gottesdienstzeiten den Platz beleben und zur Aufwertung des zentralen Bereichs Rhedes beitragen. Denkbar sind gastronomische Nutzungen oder eine Begrünung der Platzfläche. Ebenso ist eine wechselnde Bespielung der Fläche durch Bildungs- oder Betreuungseinrichtungen oder kulturelle Einrichtungen vorstellbar. Diese Optionen sind mit der Stadtgesellschaft (bspw. im Rahmen eines ISEKs, siehe Maßnahme E3.1 des Mobilitätskonzepts) zu entwickeln.

Varianten zur Weiterentwicklung Deichstraße und Wilhelmstraße

An der Deichstraße überlagern sich die verkehrlichen Ansprüche wie folgt:

- Fußverkehr: weitere wichtige Verbindung, Aufwertung Gehwegverbindung (mittlerer Handlungsbedarf, gem. Maßnahme A1)
- Radverkehr: Hauptroute und Teil der Nord-Süd-Verbindung, gemäß Planungen der Stadt und Maßnahme B1.3 ist Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen
- Fließender Kfz-Verkehr: Einbahnstraße, Erschließungsstraße (gewisse Lieferverkehre für einen Frischemarkt und ein Fahrradgeschäft)
- Ruhender Kfz-Verkehr: Parken in gekennzeichneten Flächen, teils mit Parkscheibe (max. 1h)
- ÖPNV: kein Buslinienverkehr, durch bedarfsorientiertes Busangebot gewisse / geringe Busverkehre zu erwarten (max. Sprinterklasse)
- Weiteres: Kreisverkehr am Knoten Münsterstraße geplant (siehe Maßnahme E1.2)

Die Schotterfläche auf der Wilhelmstraße wird aktuell als Parkplatz genutzt (unbeschränkt), allerdings weist dieser Bereiche deutliche Defizite in der Gestaltung und in der Fußwegequalität auf.

Abbildung 17: Deichstraße (von Münsterstraße aus)



Abbildung 18: Blick auf Parkplatz Wilhelmstraße

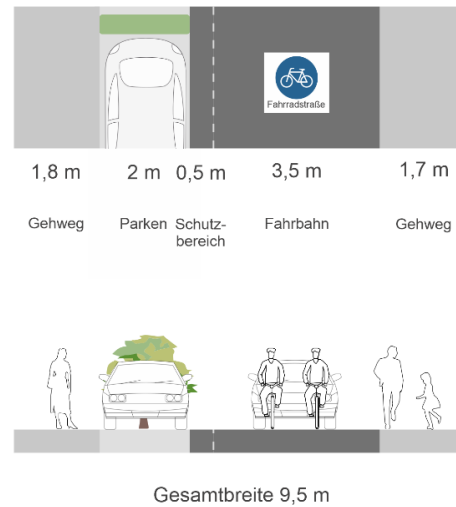


Quelle: eigene Bilder

Vor dem Hintergrund der Einrichtung einer attraktiven Fahrradstraße und der Aufwertung der Wilhelmstraße wurden drei Varianten zur Weiterentwicklung des Areals entwickelt:

V1: Fahrradstraße mit Parkständen im Seitenraum und Parkplatz Wilhelmstraße

- Beibehaltung des aktuellen Straßenquerschnitts, Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Breite von ca. 3,5 und eines weitgehend durchgehenden Multifunktionsstreifens, mit Raum für: Pkw-Parken, Radabstellanlagen, Begrünung, Sitzmöglichkeiten, u.ä. Gerade in den Sommermonaten können Parkstände auch alternativen Nutzungen zugeführt werden.
- Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmende, insbesondere für den Fußverkehr verbleiben unzureichende Gehwegbreiten. Gehwegbreiten unter 1,80 stellen ein planerisches Sicherheitsdefizit dar, da im Begegnungsfall Bewegungsräume des Kfz-Verkehres in Anspruch genommen werden.
- Durch die Orientierung am bestehenden Querschnitt ist eine zeitnahe, umbauarme Umsetzung möglich.
- Aufwertung Parkplatz Wilhelmstraße: Aufwertung der Oberfläche, Markierung von Parkständen und Begrünung des Raums. Einrichten ausreichend breiter Gehwege auf der Südseite der Wilhelmstraße.



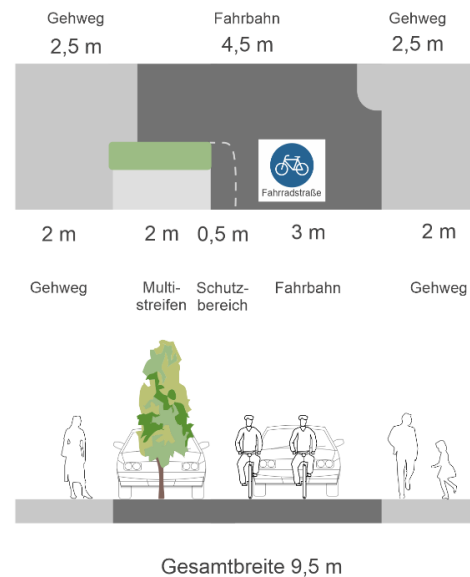
V2: Attraktive Fahrradstraße und Parkpalette Wilhelmstraße

- Einrichtung einer breiten Fahrradstraße (4,5m) und hochwertiger Gehwege (2,5m) beidseitig der Deichstraße. Komplettes Halte- und Parkverbot auf der Deichstraße.
- Die großzügigen Fuß- und Radverkehrsanlagen tragen zu einer deutlichen Qualitätssteigerung für diese Verkehrsarten bei.
- Durch die aufwändige Änderung des Straßenquerschnitts ist ein Vollausbau der Straße notwendig. Dieser ist zeit- und kostenintensiv.
- Bau einer Parkpalette auf der Wilhelmstraße, die Kapazitäten für ca. 40 Fahrzeuge bietet. Diese kann bei entsprechender Gestaltung eine städtebauliche Aufwertung für das Areal bedeuten.
- Alternativ ist zu prüfen, ob in diesem Bereich eine bauliche (Wohn-)Nutzung inkl. Tiefgarage realisierbar ist, die den Parkdruck aus der Deichstraße aufnimmt.



V3: Fahrradstraße mit punktuellen Parkständen und Parkplatz Wilhelmstraße

- Einrichtung einer breiten Fahrradstraße (4,5m) und hochwertiger Gehwege (2,5m) beidseitig der Deichstraße.
- Abschnittsweise wird die Fahrbahn durch einen Multifunktionsstreifen auf 3,5m eingengt. Dieser bietet Raum für Pkw-Parken, Radabstellanlagen, Begrünung, Sitzmöglichkeiten, u.ä. Gerade in den Sommermonaten können Parkstände auch alternativen Nutzungen zugeführt werden.
- Durch die aufwändige Änderung des Straßenquerschnitts ist ein Vollausbau der Straße notwendig. Dieser ist zeit- und kostenintensiv.
- Deutliche Qualitätssteigerungen für den Fuß- und Radverkehr und eine neue Form der Straßenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität prägen diese Variante.
- Aufwertung Parkplatz Wilhelmstraße: Aufwertung der Oberfläche, Markierung von Parkständen und Begrünung des Raums. Einrichten ausreichend breiter Gehwege auf der Südseite der Wilhelmstraße.



Empfehlung: Ausarbeitung Variante 3

Bei der Auswahl einer Vorzugsvariante wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Bedingungen für Fußverkehr
- Bedingungen für Radverkehr
- Aufenthaltsqualität (Begrünung, Sitzmöglichkeiten, gestalterische Qualität)
- Baulicher und zeitlicher Aufwand sowie Kosten

Vor diesem Hintergrund wird die Variante 3 zur weiteren Ausarbeitung empfohlen. Sie bietet deutliche Qualitätssteigerungen für den Fuß- und Radverkehr und trägt durch die Begrünungselemente zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Durch die abschnittsweise Einrichtung von Parkplätzen im Seitenraum kann auf den zeit- und kostenintensiven Bau einer Parkpalette verzichtet werden.

Wohnquartiere

In den Wohnstraßen des Untersuchungsgebiets gilt es, gemäß der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts Raum für Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen zu generieren (Ziel C3), daher muss das Parken stärker in den privaten Raum verlagert werden. Bei Neuplanungen ist dies insbesondere über eine Stellplatzsatzung zu regeln (siehe Maßnahme G 2.2 Mobilitätskonzepts). Bei der Genehmigung von

weiteren Zufahrten ist darauf zu achten, dass die Anfahrbarkeit möglichst über die bereits bestehende Zufahrt abzuwickeln ist. In Bestandsquartieren sind andere Maßnahmenansätze erforderlich: Wo ausreichend Stellplätze auf den privaten Grundstücken zur Verfügung stehen, sollten Parkstände im öffentlichen Raum nur sehr restriktiv angeboten werden. Für die Wohnquartiere wird daher das Parken nur in gekennzeichneten Flächen empfohlen (VZ 290.1 + Zusatz), um das Angebot unkompliziert und transparent zu steuern. Bei der Markierung der Parkstände ist darauf zu achten, dass ausreichende Geh- und Fahrbahnbreiten gewährleistet werden. Zur Umsetzung siehe auch Maßnahme D 2.2 des Mobilitätskonzepts.

Durch die Änderung des Parkraummanagements im Innenstadtbereich ist ohne entsprechende Gegenmaßnahmen eine Verlagerung des Parkdrucks in die Wohnstraßen Deichstraße / Oststraße / Südesch zu erwarten. Durch die unterschiedlichen Nachfragezeiten von Anwohner:innen und Besucher:innen der Innenstadt sind keine größeren Parkraumkonflikte zu erwarten. Sollten größere Parkraumkonflikte zwischen den Anwohner:innen und Besucher:innen auftreten, ist die Einführung von Bewohnerparkzonen zu prüfen. Die Gebühren für den Bewohnerparkausweis sollten bei diesem Schritt mindestens so bemessen werden, dass die anfallenden Verwaltungskosten gedeckt werden. Eventuelle Zusatzeinnahmen sollten für Verbesserungen für den Umweltverbund eingesetzt werden.

5.3.3 Lenkung des Parksuchverkehrs

Mit einem Parkleitsystem soll der Parksuchverkehr möglichst auf direktem Weg zum Zielparkplatz geleitet werden, um so Parksuchverkehre zu minimieren. Weitere Zielstellung ist es, sensible oder stadtbildprägende Bereiche (wie Kirchstraße / Markt) vom Parksuchverkehr zu entlasten.

Zur Lenkung und Wegweisung des Parksuchverkehrs wird ein statisches Parkleitsystem empfohlen. Ein digitales Parkleitsystem bietet mit einer Echtzeitanzeige der Parkraumauslastung und einer flexiblen Verkehrssteuerung grundsätzliche Vorteile. Allerdings sind dafür höhere Investitions- und Folgekosten (wie automatisierte Erfassung der Auslastung der Parkstände, Wartung, Instandhaltung) erforderlich. Vor dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens, der räumlichen Ausdehnung des Untersuchungsgebiets und der Menge der Parkplätze wird ein statisches System als ausreichend erachtet.

Das statische Parkleitsystem beinhaltet folgende Bausteine und ist in untenstehender Abbildung schematisch dargestellt:

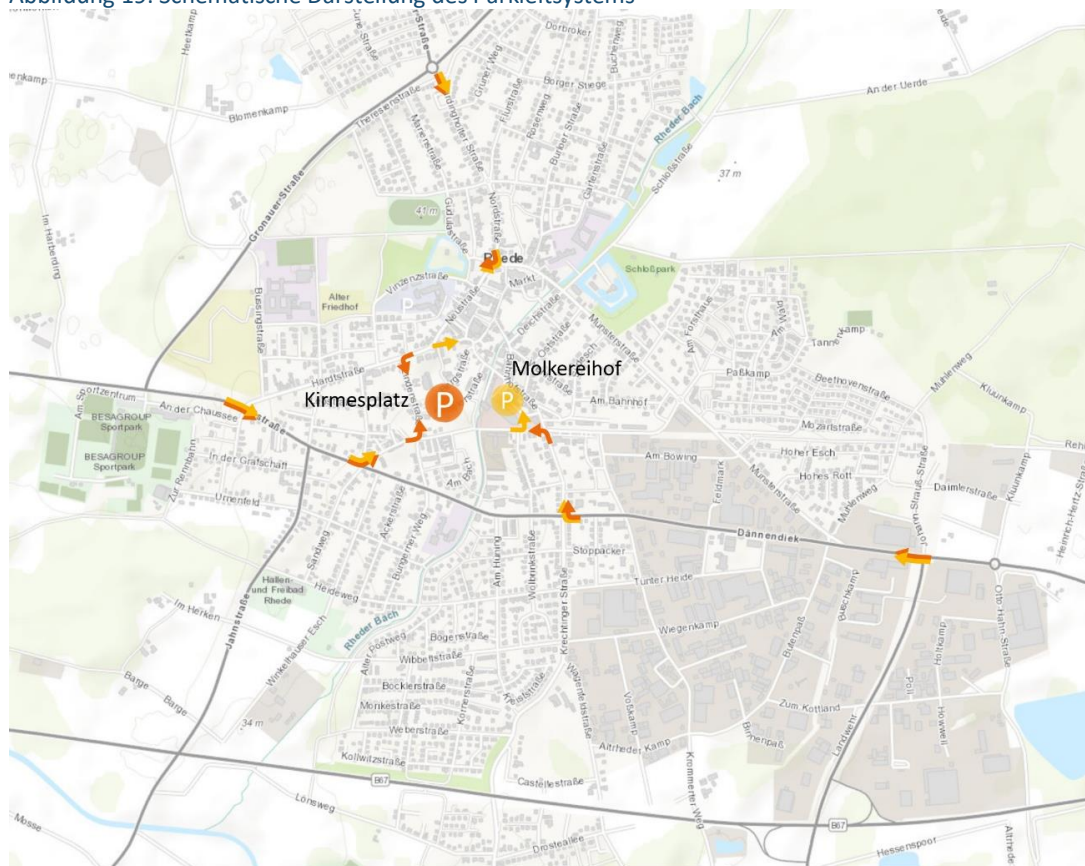
- Parkraumübersichtstafeln an den Ortseinfahrten: Sie erleichtern ortsfremden Autofahrenden die Orientierung und lenken den Parksuchverkehr je nach Ziel direkt in die gewünschte Richtung. Auf den Übersichtstafeln ist darzustellen, dass die Parkmöglichkeiten am Kirmesplatz frei nutzbar sind und demgegenüber für die Parkmöglichkeiten an der Neustraße und am Molkereihof eine zeitliche Begrenzung besteht.
- Wegweisung zum Zielparkplatz: Im Weiteren erfolgt die Lenkung zu den nächstgelegenen Parkplätzen bzw. -bauten mittels einheitlicher Schilder.
- Je nach Einfahrtrichtung sind zunächst die nächstgelegenen Parkmöglichkeiten auf den statischen Wegweisern darzustellen, um Parksuchverkehr zu verringern und die Orientierung zu

erleichtern. Die Parkmöglichkeiten an der Neustraße und der Bahnhofstraße sind aufgrund der sensiblen, engen Straßenräume sowie der erhöhten Ansprüche an die Aufenthaltsqualität nicht mit in die Beschilderung aufzunehmen. Um Parkkonflikten mit den Besucher:innen der Akademie Klausenhof vorzubeugen, sollte der Parkplatz Schloßstraße nicht mit in das Parkleitsystem aufgenommen werden.

- Die Entfernung zwischen Innenstadt und dem Parkplatz Kirmesplatz wird in der Öffentlichkeit regelmäßig größer eingeschätzt als er ist (siehe Abbildung 20). Daher gilt es den Innenstadtbesucher:innen die tatsächlichen Wegelängen zu vermitteln und damit die Akzeptanz dieses Parkplatzes zu erhöhen. Dazu sollten in der Innenstadt Fußwegweisungen mit Angabe der Gehzeiten zu dem Parkplatz Kirmesplatz eingerichtet werden. Ebenso ist eine Fußwegebeschilderung von dem Parkplatz zur Innenstadt zu empfehlen. Bei der Beschilderung ist das Design der bestehenden Fußwegebeschilderungen zu nutzen.

Die Aufwertung der Fußwege zwischen Innenstadt und dem Kirmesplatz ist Gegenstand der Maßnahme A1.1 des Mobilitätskonzepts.

Abbildung 19: Schematische Darstellung des Parkleitsystems



Parkleitsystem

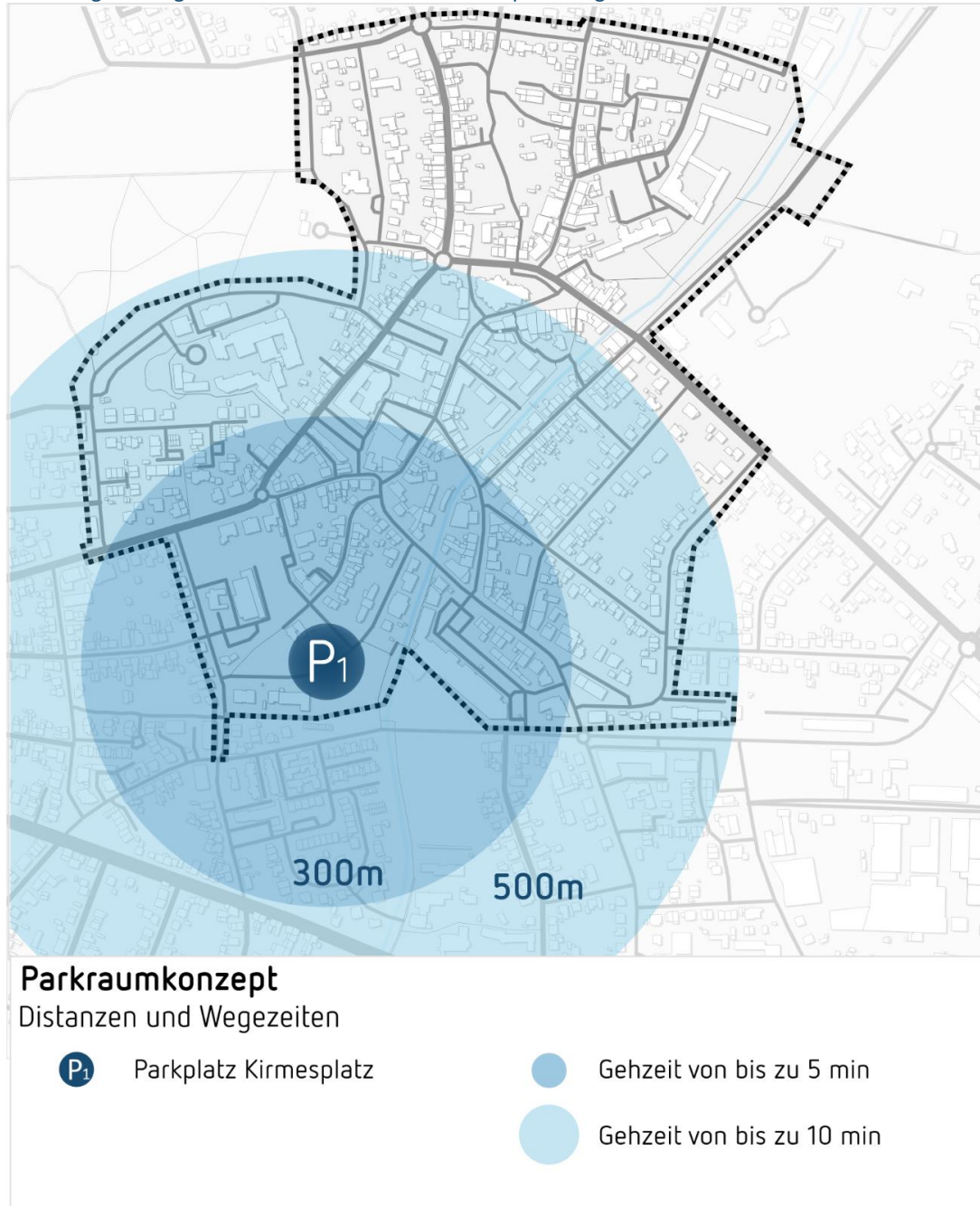
Maßnahmen des Parkraummanagements

Größeres Parkraumangebot für die Öffentlichkeit

Wegweisung zum Zielparkplatz (entsprechend der Farbgebung)

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 20: Wegedistanzen und -zeiten vom Kirmesplatz ausgehend



Quelle: eigene Darstellung

5.3.4 Behindertenparkplätze

Über das allgemein zugängliche Parkraumangebot hinaus sind, insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, ausreichende Parkmöglichkeiten für körperlich eingeschränkte bzw. Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen. Auf größeren Parkplätzen wird ein Anteil von Behindertenparkplätzen von mindestens 3 % empfohlen (vgl. DIN 18040-3). Auch die Verordnung über den Bau und Betrieb von Sonderbauten (SBauVO, 02.12.2016) schreibt beim Neubau von Sonder- und Parkbauten mindestens 3 % (bzw. mind. 2 Stellplätze) der notwendigen Gesamtstellplätze als barrierefrei vor. Ein Behindertenstellplatz muss 3,50 m breit sein.

Für die Ermittlung des Bedarfs der Behindertenparkplätze wurden die größeren Parkplätze Rhedes und die zentralen Bereiche Bahnhofstraße und rund um die Kirche / Markt untersucht. In der untenstehenden Tabelle ist zunächst der Bestand an Behindertenparkständen dargestellt und die gutachterliche Empfehlung, die sich in erster Linie aus dem obengenannten Anteil von mindestens 3% der Gesamtstellplätze ableitet. Um gerade für mobilitätseingeschränkte Personen die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw zu sichern, werden für einige Bereiche eine höhere Zahl an Behindertenparkständen als rechnerisch notwendig empfohlen. Dies sind die zentral gelegenen Parkplätze Bahnhofstraße, Gildekamp und Hamalandplatz sowie die Bahnhofstraße und die Kirchstraße / Markt.

Tabelle 2: Empfehlung zur Einrichtung von Behindertenparkständen

	Anzahl Parkstände	Behindertenparkstände		
	2035	Bestand	Rechn. Bedarf*	Empfehlung
Parkplatz Bahnhofstraße	22	0	0,7	2
Parkplatz Nordstraße	25	1	0,8	1
Parkplatz Schloßstraße	74	2	2,2	3
Parkplatz Kirmesplatz	111	0	3,3	4
Parkplatz Gildekamp	69	2	2,1	3
Parkplatz Hamalandplatz	65	2	2,0	3
Parkplatz Molkereihof	195	5	5,9	6
Bahnhofstraße	47	2	1,4	3
Kirchstraße / Burgplatz	0	0	0,0	2
	608	14	18,2	27

*) Rechnerischer Bedarf: ergibt sich aus DIN 18040-3, mindestens 3% der Parkstände sollten Behindertenparkstände sein.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bereichs Kirchstraße / Markt (siehe Maßnahme E3 des Mobilitätskonzepts) ist zu empfehlen, Behindertenstellplätze in die neue Gestaltung des Raums zu integrieren.

5.3.5 Parkraumbilanzierung

Die empfohlenen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und -lenkung zielen darauf ab, die Attraktivität der Innenstadt zu bewahren bzw. zu erhöhen und gleichzeitig den Parkdruck auf den öffentlichen Raum zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit einzuschränken. Dies soll auch Potenziale eröffnen, den öffentlichen Raum städtebaulich weiterzuentwickeln, insbesondere betrifft das den Bereich Hohe Straße, Burgplatz und Kirchstraße.

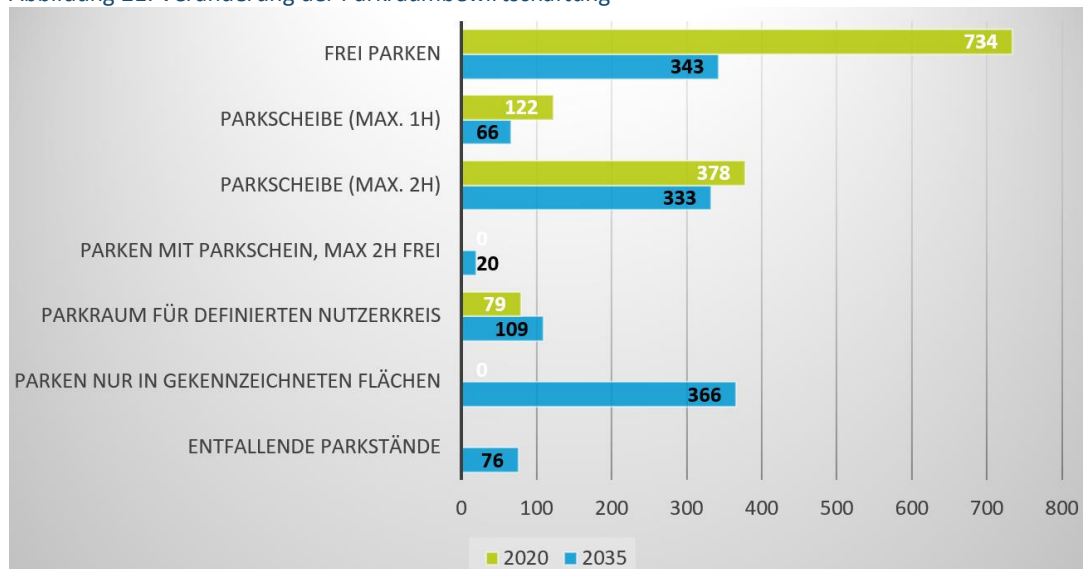
In Abbildung 21 sind die Veränderungen der Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Dabei wird deutlich, dass der Fokus des Parkraumkonzepts auf der Ordnung des Parkens gerade in den Wohngebieten (durch das Parken nur auf gekennzeichneten Flächen und Parken für bestimmte Nutzergruppen) liegt.

Der größte Veränderungseffekt im Bereich der zentralen Parkplätze wäre mit Einführung einer Parkgebühr zu erreichen. Sofern die Einführung einer Parkgebühr aus politischen Erwägungen nicht bzw. noch nicht erfolgen soll, ist der Fehlnutzung der zentralen Innenstadtparkplätze durch Langzeitparker mittels engmaschigerer Kontrollen zu begegnen, um zumindest einen gewissen Verlagerungseffekt zu erzielen.

In Bereichen mit einer hohen Überlagerung der Nutzungsansprüche, wie Kirchstraße, Markt, Burgplatz, Hohe Straße entfallen Parkstände zu Gunsten einer erhöhten Aufenthalts- und städtebaulichen Qualität. Zusätzlich werden auf den Parkplätzen an der Neustraße Flächen einzelner Parkstände für die Einrichtung attraktiver und hochwertiger Radabstellmöglichkeiten benötigt (siehe Maßnahme B2 des Mobilitätskonzepts).

Durch die Regelung *Parken nur auf gekennzeichneten Flächen* kann die Zahl der zukünftigen Parkstände im öffentlichen Raum noch nicht abschließend beziffert werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand reduziert sich die Zahl der Parkstände im öffentlichen Raum um ca. 5% (von ca. 1.315 auf etwa 1.252 im Untersuchungsgebiet). Insgesamt wird die Mischung aus Maßnahmen des Parkraummanagements und der entfallenden Parkständen als geeignet erachtet, die gesetzten Ziele (insbesondere *Mobilitätswende, Halbierung der Wege unter 5 km, die mit dem Auto zurückgelegt werden (2015: 32,5 % der Wege bzw. rund 12.600 Wege), Die Erreichbarkeit per Auto bleibt gewährleistet*) zu erreichen.

Abbildung 21: Veränderung der Parkraumbewirtschaftung



6 Quellenverzeichnis

Literaturquellen

BBE 2015: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Rhede. Endbericht.

Kreis Borken 2019: 3. Nahverkehrsplan.

Kreispolizeibehörde Borken 2020: Statistisches Jahrbuch 2019. Verkehrsunfallentwicklung.

Planersocietät 2016: Kommunalauswertung Rhede zur Mobilitätshebung Kreis Borken.

Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Rhede 2035“. gemäß Ratsbeschluss vom 15.12.2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2005: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV-Verlag, Köln

Internetquellen

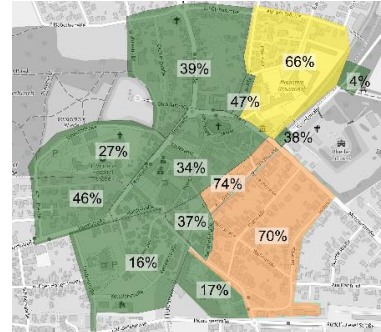
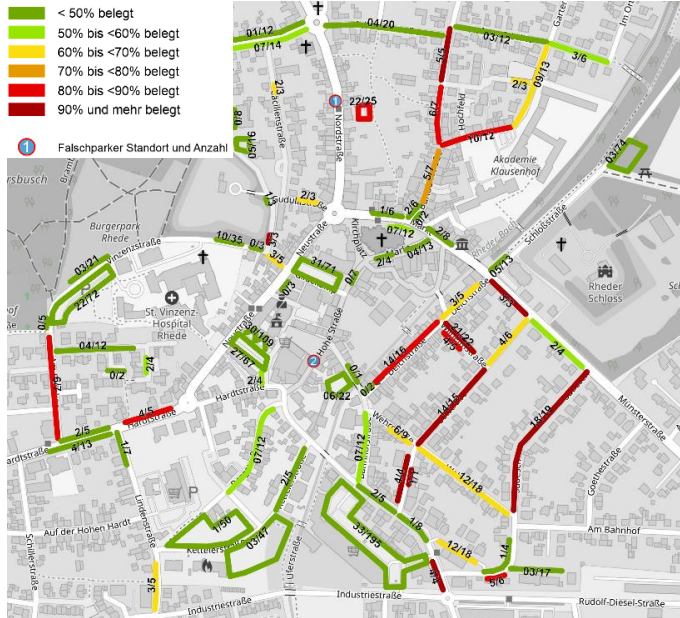
Website Kreis Borken 1: Einwohnerzahl. Online verfügbar unter: https://www.kreis-borken.de/fileadmin/kbor/FB_15/Statistik/Statistikatlas/atlas.html (zuletzt zugegriffen am 11.05.2020)

Website Kreis Borken 2: Alterspyramide. Online verfügbar unter: https://www.kreis-borken.de/fileadmin/kbor/FB_15/Statistik/Alterspyramiden/atlas.html (zuletzt zugegriffen am 11.05.2020)

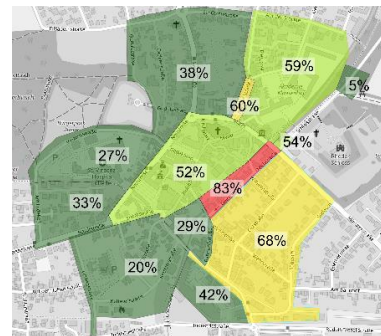
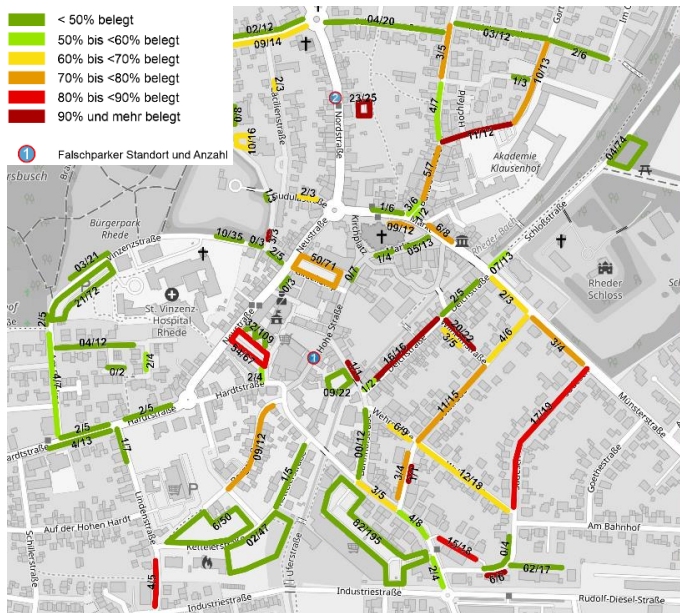
Website Kreis Borken 3: Bevölkerungsmodellrechnung 2018 – 2040. Online verfügbar unter: https://www.kreis-borken.de/fileadmin/kbor/FB_15/Statistik/Statistikatlas/atlas.html (zuletzt zugegriffen am 11.05.2020)

Anhang

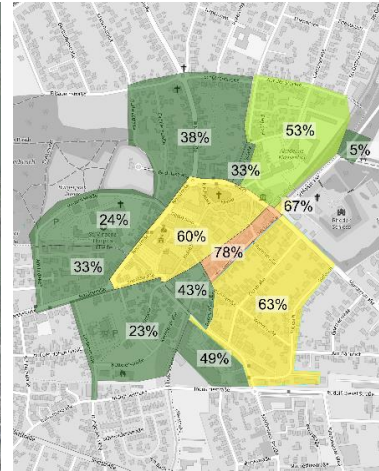
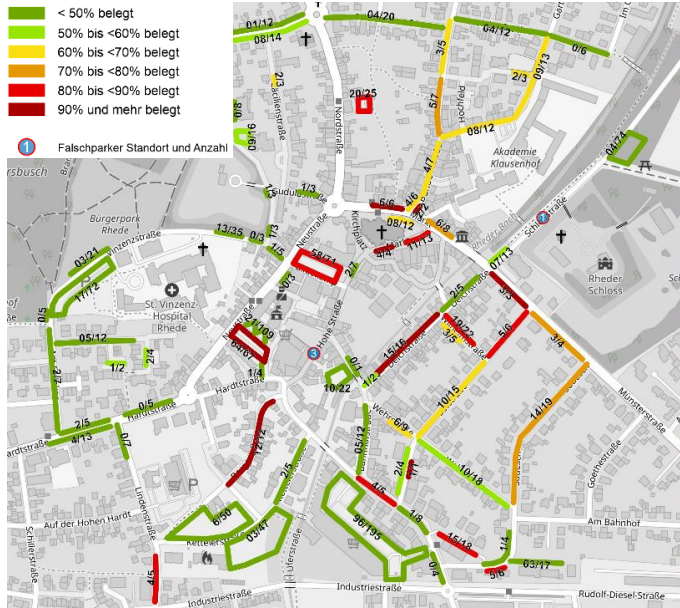
Auslastung des Parkraums samstags 8-10 Uhr:



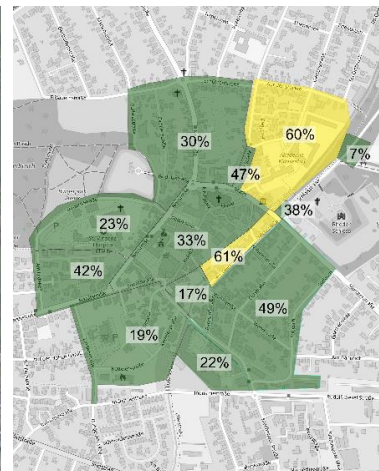
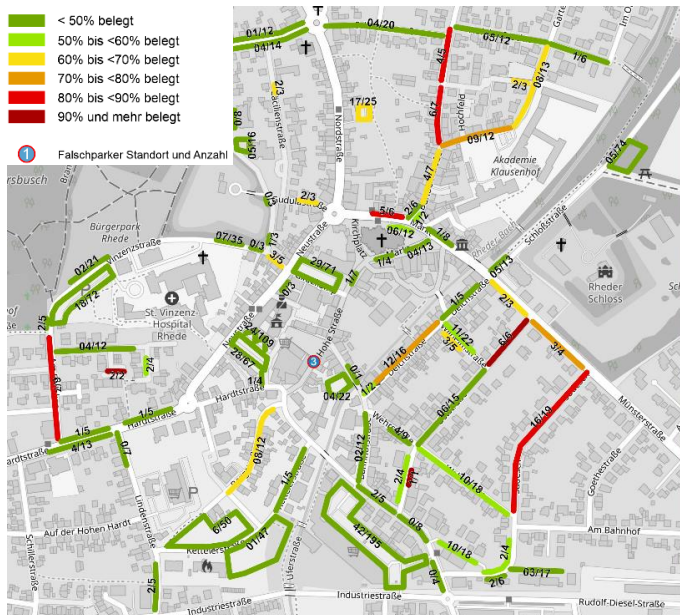
Auslastung des Parkraums samstags 10-12 Uhr:



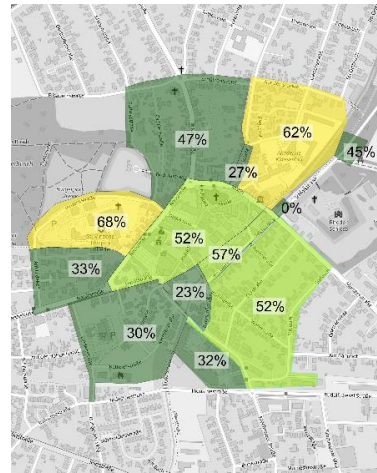
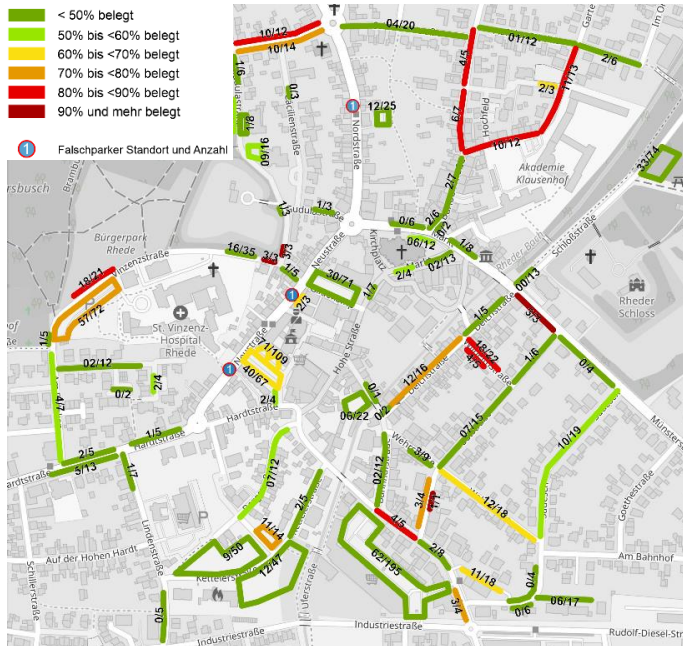
Auslastung des Parkraums samstags 12-14 Uhr:



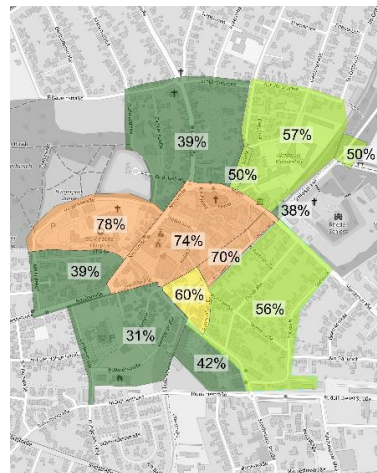
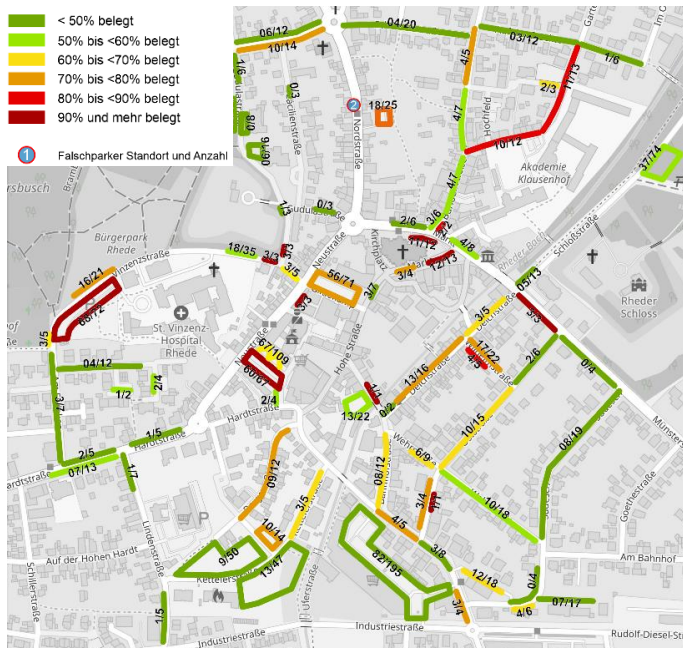
Auslastung des Parkraums samstags 14-16 Uhr:



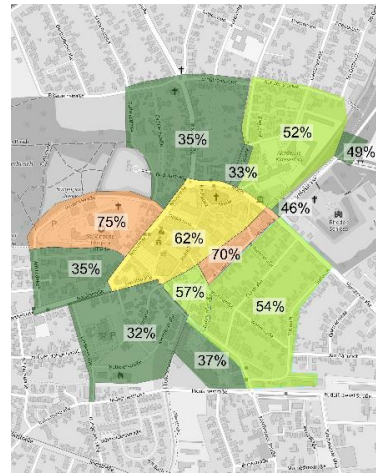
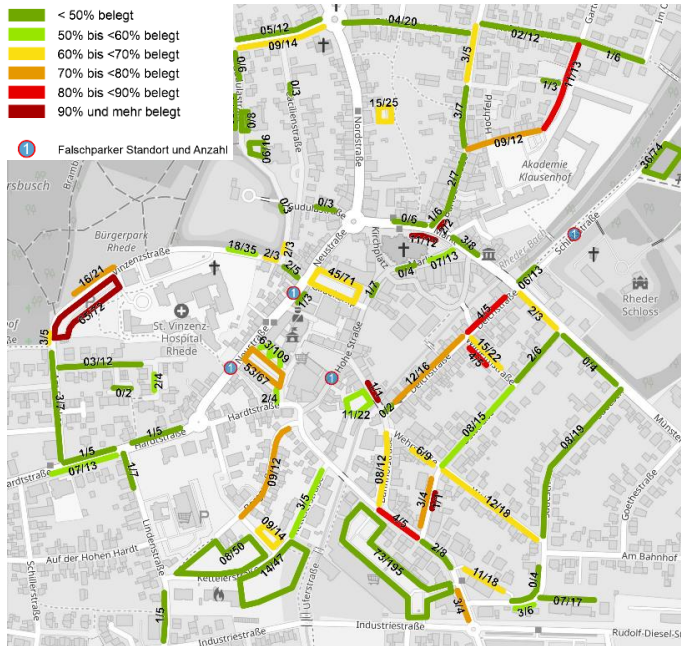
Auslastung des Parkraums donnerstags 8-10 Uhr:



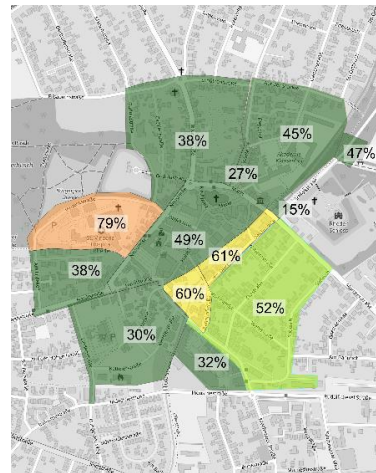
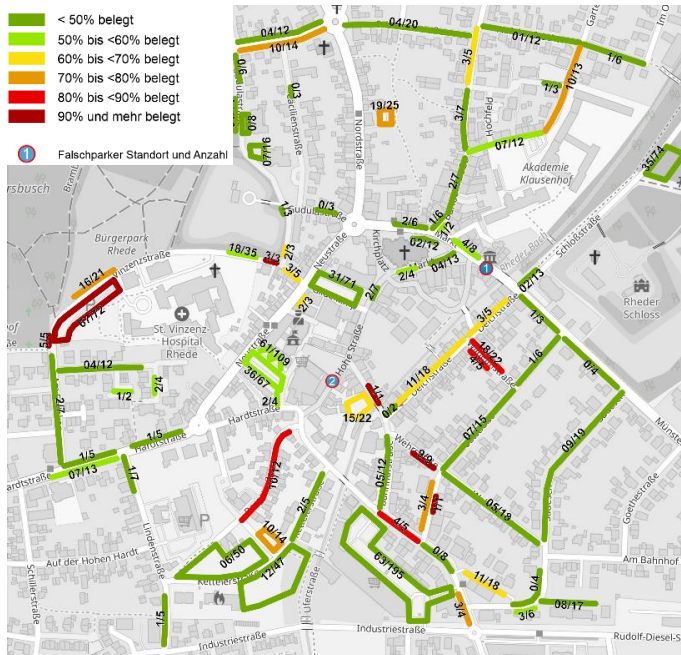
Auslastung des Parkraums donnerstags 11-12 Uhr:



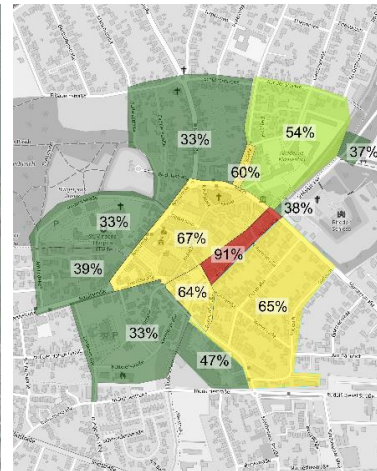
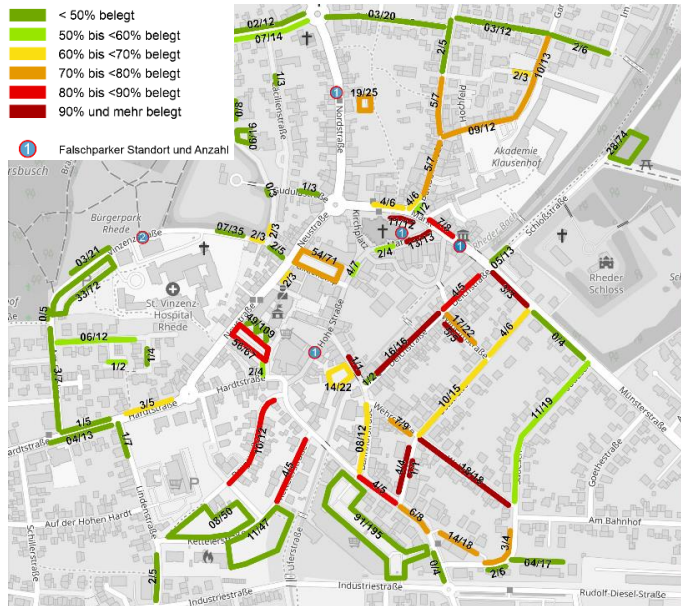
Auslastung des Parkraums donnerstags 12-14 Uhr:



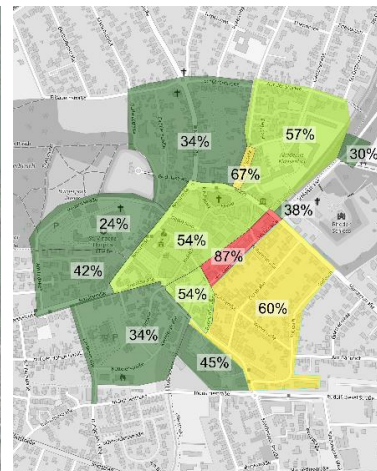
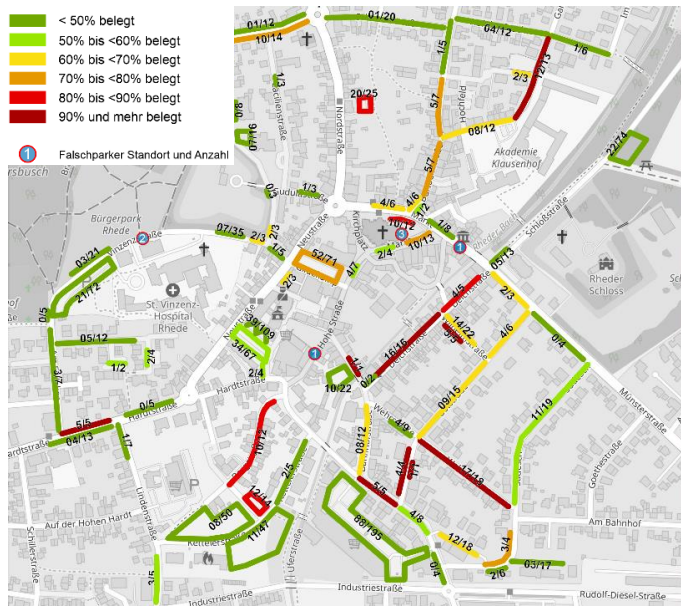
Auslastung des Parkraums donnerstags 14-16 Uhr:



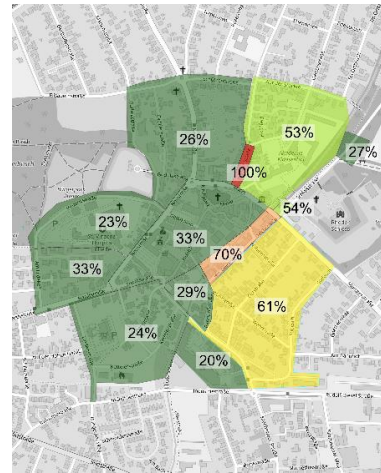
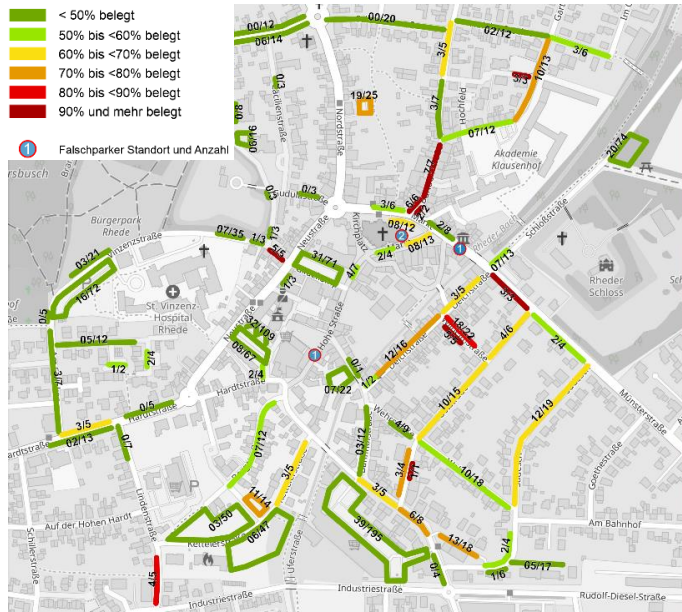
Auslastung des Parkraums donnerstags 17 Uhr:



Auslastung des Parkraums donnerstags 18-20 Uhr:



Auslastung des Parkraums donnerstags 20-22 Uhr:



Auslastung des Parkraums donnerstags 22-0 Uhr:

