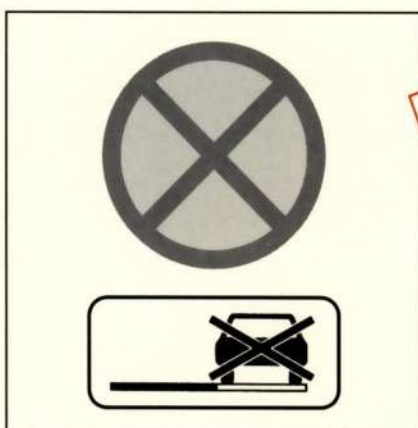
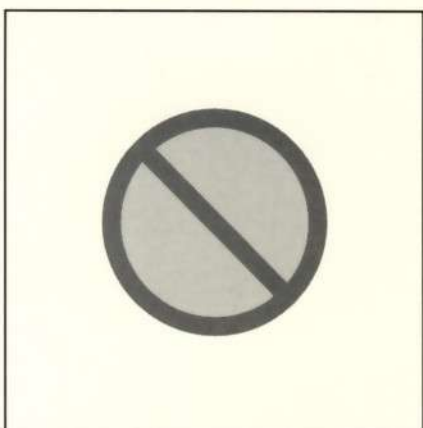
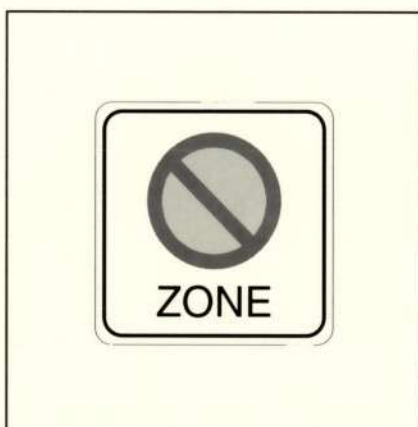
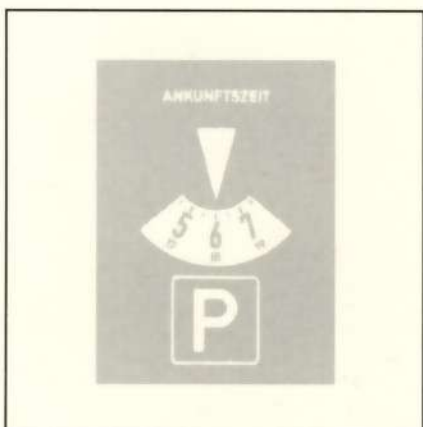
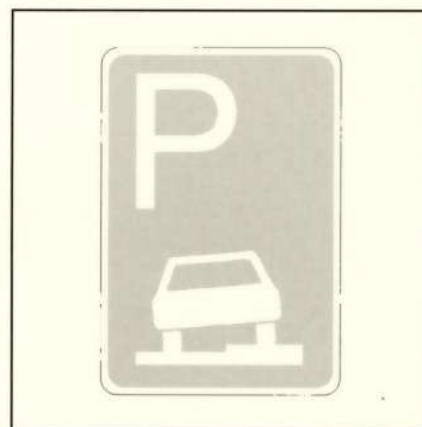


Planen und bauen in Rendsburg



Parken in der Innenstadt



Parken in der Innenstadt

Stadt Rendsburg – Der Senat
Bauamt – Abteilung Stadtplanung und Hochbau –
Am Gymnasium 4, 24768 Rendsburg
Tel. 0 43 31 / 2 06-0, Fax 0 43 31 / 2 65 84

Inhalt

Vorwort

0. Einführung	4
1. Derzeitige Parkraumsituation	5
2. Ziele, Maßnahmen und deren Folgen	18
3. Beschreibung und Darstellung der konkreten Maßnahmen	20
3.1 Parkraumbewirtschaftung	20
3.2 Anwohnerparkzonen	25
3.3 Zukünftig fortfallende Parkplätze	28
3.4 Neu zu schaffende Auffang- und Ersatzparkplätze	28
4. Schlußbemerkungen	30
Begriffe	31

Vorwort

Das Parken ist in den Innenstädten zu einem zentralen Problem der Stadt- und Verkehrsplanung geworden. Ursächlich hierfür sind der große Flächenanspruch des Parkens und der durch die Parkplätze verursachte Individualverkehr.

Eine nachfragegerechte Dimensionierung des Parkplatzangebotes für alle Parkplatzsuchenden ist weder möglich noch wünschenswert, weil sowohl die notwendigen Flächen nicht zur Verfügung stehen als auch damit die verkehrsplanerischen Bemühungen, eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen und die Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Rad, zu Fuß) zu stärken, unterlaufen würden.

Darüber hinaus schränkt das Parken in Straßen- und Platzräumen die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer sehr stark ein und entspricht nicht dem Bild eines aufenthaltsfreundlichen, kundenorientierten Einkaufsumfeldes. Parkplatzanlagen sind zudem teuer und städtebaulich oft schwer zu integrieren.

Was können wir gemeinsam tun?

Diese Fragen können nur in Zusammenhang mit allen am gesamten Verkehrsgeschehen betroffenen Belangen, Interessen und Notwendigkeiten beantwortet werden. Aus diesem Grunde ist die Aufstellung eines

Gesamtverkehrsplanes (Verkehrsentwicklungsplanes) geplant, der den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Rad- und Fußwegeverkehr und den ruhenden Verkehr unter anderem unter städtebaulichen Gesichtspunkten gleichberechtigt und integrativ zusammenfassen soll und die gegenseitigen Ansprüche gegeneinander gerecht abwägen soll. Dieses Vor-Konzept dient damit als Grundlage für den Teilbereich „Parkraumkonzept“ des Gesamtverkehrsplanes.

Die vorliegende Broschüre wurde im Vorgriff des Gesamtverkehrsplanes erstellt und beschreibt die derzeitige Situation des Parkraumes in der Innenstadt von Rendsburg und versucht Antworten zu finden, mit welchen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen weitestgehend allen Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden kann, einen entsprechend ihres jeweiligen Bedarfes angepaßten Parkplatz zu finden.

Diese Broschüre soll also nicht nur über die Zusammenhänge des Parkens informieren, sondern zum Verständnis der besonderen städtebaulichen Qualität der Rendsburger Innenstadt beitragen und zu einer sachlichen Diskussion anregen.

Wir wünschen und erwarten in diesem Sinne Ihre rege Beteiligung, da die Entscheidung über ein derart weitreichendes Konzept eine möglichst breit geführte öffentliche Diskussion voraussetzt.



Rolf Teucher
Bürgermeister



Jochen von Allwörden
Hauptamtlicher Senator

0. Einführung

Das Parken in Innenstädten ist durch die zunehmend größer werdende Anzahl von Kfz.-Benutzern und den Interessenkonflikten mit nicht motorisierten Bevölkerungsteilen zu einem komplexen Thema geworden. Es spielt nicht mehr nur die Quantität des Parkraumangebotes eine Rolle, sondern die Wechselbeziehungen zwischen fließendem Verkehr (insbesondere der Parksuchverkehr), dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fuß- und Fahrradverkehr, der städtebaulichen „Verträglichkeit“ des öffentlichen Raumes bezogen auf das hier vorhandene Verkehrsgeschehen und die unterschiedlichen Nutzergruppen, die diese Flächen beanspruchen.

Würde beispielsweise der öffentliche Personennahverkehr zum Erreichen der Innenstadt stärker als bisher in Anspruch genommen werden, könnte sich die verkehrliche Belastung durch die PKW's in der Innenstadt merklich senken. Gleiches gilt für die Benutzung des Fahrrades oder die Organisation privater Fahrgemeinschaften, um den PKW-Anteil in der Innenstadt zu reduzieren. Allerdings wird gerade die Erreichbarkeit und die Anbindung der Innenstadt durch den ÖPNV und Fahrradwege als ungenügend empfunden und damit als Argument herangezogen, doch wieder das private Kraftfahrzeug zu benutzen

Dies betrifft nicht nur die Kunden und Besucher der Innenstadt (als eine Nutzergruppe), sondern zu einem erheblichen Anteil auch die in der Innenstadt Beschäftigten, die in der Regel ihr Fahrzeug für die Dauer von neun Stunden hier abstellen.

Untersuchungen in anderen Mittelstädten haben ergeben, daß der Anteil dieser sogenannten **Dauerparker** zwischen 36 und 60 % liegt. Dies bedeutet, daß diese belegten Parkplätze nicht mehr dem Kunden und Besucher und nicht zuletzt auch nicht den hier ansässigen Anwohnern zu Verfügung stehen.

Hinzu kommt der häufig vergebliche **Parksuchverkehr** in den zielnahen Bereichen und das Ausweichen und der **Schleichverkehr** in Bereiche, die nicht für eine hohe Verkehrsbelastung mit ihren Negativfolgen (Lärm und Abgase) geeignet sind, nämlich die in der Innenstadt liegenden Wohngebiete.

Diese in allen Städten zu beobachtenden Zusammenhänge und Nutzungskonflikte wurden in diesem **Parkraum-Vorkonzept** bedacht, entsprechende Ziele formuliert und daraus resultierende Maßnahmen ausgearbeitet.

Die hier dargestellten Überlegungen dienen als Vorbereitung und Zielvorgabe für eine qualifizierte Parkraumuntersuchung und -konzeption, die einen Teilbereich des **Gesamtverkehrsplanes** als 4. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes von 1979 umfassen soll. Dieser Gesamtverkehrsplan soll alle am Verkehr Beteiligten integrativ berücksichtigen und gesamthafte Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Das beinhaltet u a.

- eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und andere, nicht motorisierte Verkehrsanteile
- eine Verbesserung des Kunden- und Besucherverkehrs
- eine Stärkung und Unterstützung des innerstädtischen Wohnens
- eine Verbesserung der organisatorischen und betrieblichen Abläufe und nicht zuletzt auch
- Verkehrsverlagerungen,

um eine Verkehrsberuhigung in besonders stark belastete Bereiche zu erreichen. Die Berücksichtigung der städtebaulichen Situation von Rendsburg als Maßstab muß bei der Beurteilung von Maßnahmen natürlich im Vordergrund stehen.

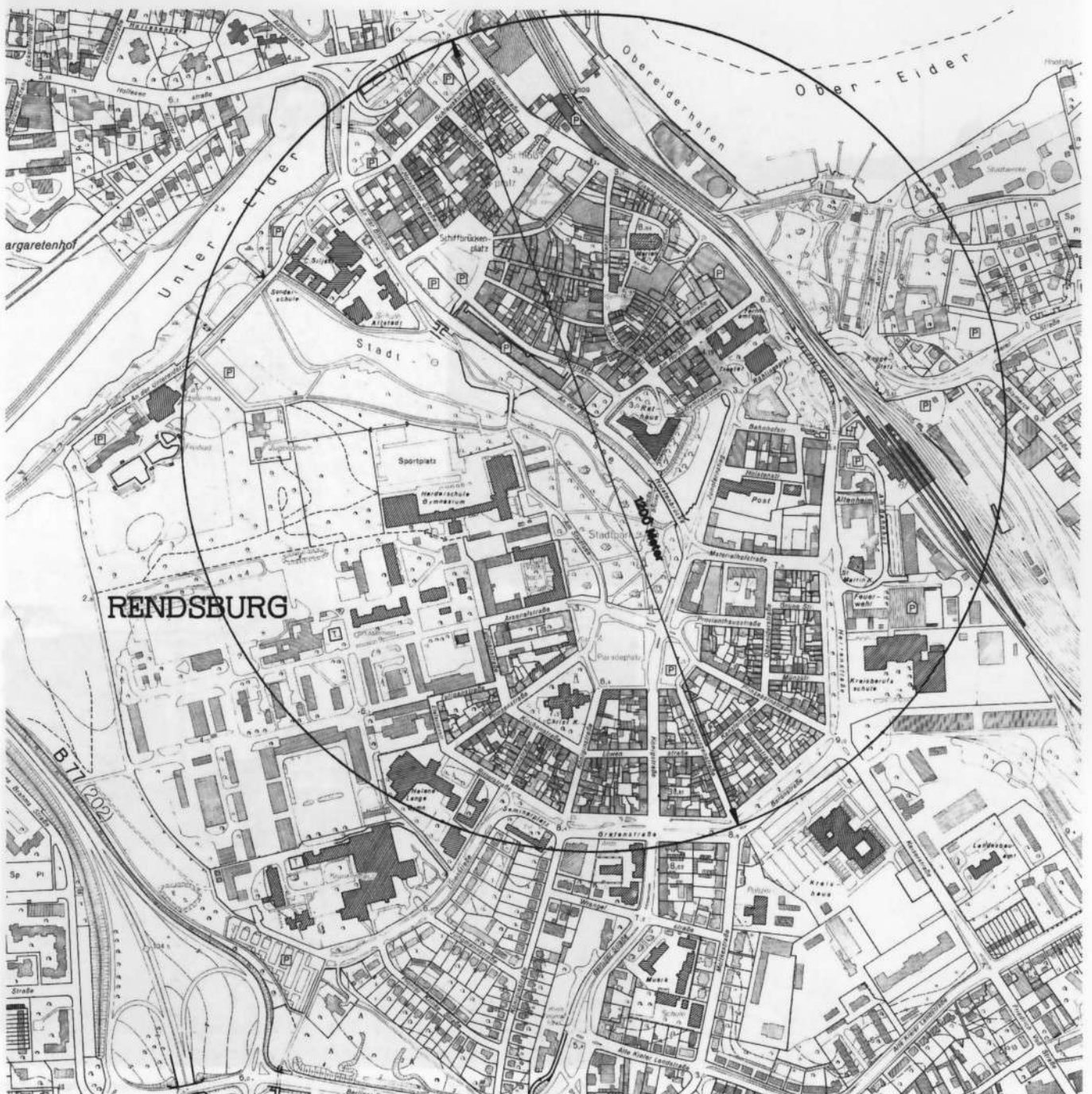
1. Derzeitige Parkraumsituation

Um die derzeitige Parkraumsituation zu bewerten, ist es notwendig, im Vorfeld einige statistische Daten zu nennen, die die nachfolgenden Feststellungen unterstützen.

Die Längenausdehnung der Innenstadt, d. h. die Luftlinie zwischen dem Norden der Altstadt (Thormannplatz) und dem Süden von Neuwerk

(Grafenstraße) beträgt etwa 1.200 m. Berücksichtigt man die jeweilige Wegeföhrung, kann man die Innenstadt mit einer durchschnittlichen Fußgänger-geschwindigkeit von 6 km/h in 12 bis 17 Minuten durchqueren. Rendsburg ist somit eine typische **Stadt der kurzen Wege**, d. h. jeder Punkt der Innenstadt ist in diesem Zeitraum fußläufig erreichbar!

Abbildung 1.1: Darstellung der Innenstadt



Die Anzahl der **öffentlichen Parkplätze**, also die, die jedem zugänglich sind, und die räumliche und organisatorische Verteilung ist in der Innenstadt unterschiedlich ausgeprägt und durch die jeweilige örtliche Situation zu erklären. Die Innenstadt läßt sich grob in drei Bereiche aufgliedern:

- die Altstadt (vom Thormannplatz bis zum Jungfernstieg),
- die „Gelenkzone“ (vom Jungfernstieg bis zur Materialhofstraße) und
- Neuwerk einschließlich des Paradeplatzes.

In der **Altstadt** gibt es etwa 1.350 öffentliche Parkplätze. Etwa 15 % davon sind einer zeitlichen Parkhöchstdauer (Parkscheibenregelung) unterworfen, etwa 42 % sind gebührenpflichtig und etwa 43 % sind uneingeschränkt nutzbar.

Die meisten Parkplätze (etwa 85 %) sind hier konzentriert, d. h. sie befinden sich in Parkdecks oder auf zusammenfassenden Parkplätzen. Der Rest verteilt sich auf die Straßen.



Parkdeck Schloßplatz: unbewirtschafteter Parkraum

Nutzung überwiegend durch Dauerparker



Parkplatz Schiffbrückenplatz/Wallstraße: bewirtschafteter Parkraum

Nutzung überwiegend durch kurzzeitparkende Kunden und Besucher der Innenstadt

Die **Gelenkzone** besitzt nur etwas mehr als 30 Parkstände, die alle zeitbegrenzt sind (Parkscheiben) und im wesentlichen dem kurzfristigen Kundenverkehr der dortigen Einrichtungen dienen.

Neuwerk besitzt insgesamt etwa 860 Parkstände, die ausschließlich in den Straßen- und Platzräumen untergebracht sind. Etwa 15 % unterliegen der Parkscheibenregelung, die restlichen 85 % sind unbegrenzt nutzbar.



Kurzzeitparker in der Holstenstraße



Kundenparkplätze im Straßenraum der Königstraße



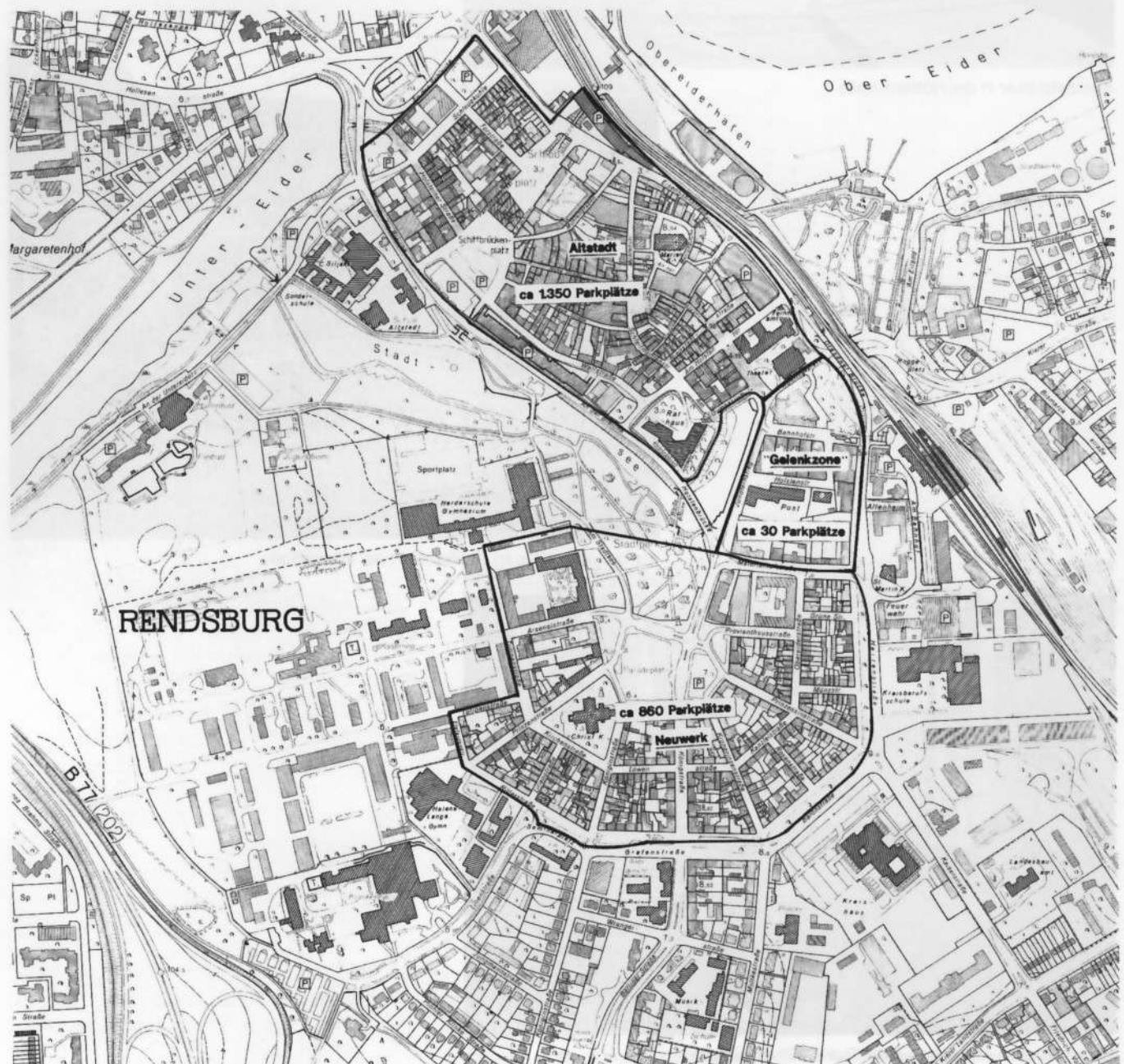
Dauerparker in einer Neuwerker Straße (Obereiderstraße)

In diesen Zahlen sind allerdings nicht die Tiefgarage der Sparkasse und das Parkdeck am Proviahanthaus mit insgesamt etwa 200 Parkständen enthalten, die zwar öffentlich zugänglich, aber keine öffentlichen Parkplätze sind.

Die öffentlich zugänglichen Stellplätze, die mit Ausnahme der beiden o. g. an der Peripherie der Innenstadt liegen, und somit für die Innenstadt relevant sind, nehmen mit insgesamt etwa 1.130 Parkständen einen erheblichen Raum ein. Dies trifft ebenso für die ebenfalls an der Innenstadtperipherie liegenden öffentlichen Parkplätze mit insgesamt etwa 470 Parkständen zu.

Somit stehen der gesamten Innenstadt **etwa 3.840 öffentliche und öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze** zur Verfügung.

Abbildung 1.2: Parkbereiche und öffentliche Parkplätze Innenstadt



Vergleicht man die Rendsburger Kapazitäten mit den Zahlen anderer Mittelstädte, z. B. Eckernförde mit ca. 3.200, Husum mit ca. 1.700, Heide mit ca. 3.500, Itzehoe mit ca. 2.450 und Schleswig mit ca. 2.200 öffentlichen und öffentlich zugänglichen Park- bzw. Stellplätzen, kommt man zu dem Schluß, daß Rendsburg ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr besitzt.

Die allgemeine Annahme, es gäbe „zu wenig“ Parkplätze, ist damit nicht haltbar.

Dies trifft eher zu, wenn man in diesem Zusammenhang die fehlende Verfügbarkeit für die Gruppen der Nutzer nennt, für die die Flächen des ruhenden Verkehrs hauptsächlich gedacht sind, nämlich die Anwohner der Innenstadt und die Kunden und Besucher der Geschäftsbereiche.

Tabelle 1*Bestand öffentliche Parkplätze Altstadt*

Park- möglichkeit	Anzahl Gesamt	Zeit beschrän- kung	Park- ge- bühren	unbe- grenzte Parkzeit
Parkplatz Schleuskuhle/ Holsteiner Str	35			35
Schleuskuhle entschl Wendehammer	42	12		30
Parkplatz Schleuskuhle / Torstr	36	36		
Torstr	39	39		
Schloßplatz	30	30		
Schiffbrücken- platz	180	10	170	
Parkdeck Wallstr	276		138	138
Wallstr	22	22		
Parkdeck Schloßplatz	160			160
An der Marienkirche	35			35
Parkdeck Nienstadtstr	348		183	165
Rathaus	116	35	81	
Denkerstr	16			16
Muhlenstr	10	10		
Schleif- muhlenstr	5			5
Gesamt ca	1 350	194	572	584
Verhältnisse	100 %	15 %	42 %	43 %

Konzentrierte Parkierungsanlagen
Straßenräume

ca 1 150 Parkplätze
ca 200 Parkplätze

Tabelle 2*Bestand öffentliche Parkplätze Neuwerk*

Park- möglichkeit	Anzahl Gesamt	Zeit beschrän- kung	Park- ge- bühren	unbe- grenzte Parkzeit
Grüne Str	20			20
Munzstr	20			20
Rosenstr	20			20
Lilienstr	20			20
Elefantenstr	10			10
Tulpanstr	35			35
Herrenstr	80	10		70
Baronstr	70			70
Grafenstr	45	17		28
Ritterstr	35	4		31
Königstr	34	34		
Prinzenstr	35			35
Königinstr	35			35
Kronprinzenstr	40			40
Prinzessinstr	40			40
Obereiderstr	30			30
Lowenstr	40			40
Kanzleistr	30			30
Kirchenstr	30			30
Proviant- hausstr	8			8
Ringstr / Paradeplatz	129	45		84
Arsenalstr	35			35
Jungfernstieg	11	11		
Materialhofstr	8	8		
Gesamt ca	860	129	/	731
Verhältnisse	100 %	15 %	/	85 %

Tabelle 3

Bestand öffentliche Parkplätze „Gelenkzone“

Park- möglichkeit	Anzahl Gesamt	Zeit beschrän- kung	Park- ge- bühren	unbe- grenzte Parkzeit
Holstenstr	23	23		
Jungfernstieg	8	8		
Gesamt ca	31	31		
Verhältnisse	100 %	100 %	/	/

Tabelle 4

Bestand „innenstadtrelevante öffentliche Parkplätze“ (Peripherie)

Park- möglichkeit	Anzahl Gesamt	Zeit beschrän- kung	Park- ge- bühren	unbe- grenzte Parkzeit
Am Eiland	60			60
Park + Ride Kieler Str	45			45
Am Bahnhof Wendehammer	20	20		
Am Bahnhof (vor Bergemann)	70	10		60
Hollesenstr Packhaus	30			30
Parkplatz Jugendheim	110			110
Parkplatz Claus-Siljacks- Schule	75			75
Untereiderbad	60			60
Gesamt ca	470	30		440
Verhältnisse	100 %	6 %	/	94 %

Tabelle 5

Bestand öffentlich zugänglich, planungsrelevante Parkplätze (Kunden- und Besucherparkplätze, private Parkieranlagen)

Parkieranlagen	Anzahl	
Parkplatz Schlesweg Kieler Str	ca 100	Kunden und Mitarbeiter
Parkplatz Kreisberufsschule	ca 160	Berufsschüler
Parkplatz Kreishaus	ca 320	Besucher und Mitarbeiter
Parkdeck Proviathanhaus	ca 160	Besucher und Mitarbeiter privatwirtsch genutzt
Tiefgarage Sparkasse	ca 40	Kunden und Besucher
Parkplatz Wandmaker Denkerstraße	ca 100	Kunden, 2 h Parkhochstdauer
Parkdeck am Bahnhof	ca 250	ca 120 Stpl f Westbank ca 130 Stpl f Rathaus und Feuerwehr aber öffentlich gewidmet
Gesamt	ca 1 130	

Tabelle 6

Gesamtbestand öffentlicher und öffentlich zugänglicher Parkraum

Parkraum	Anzahl
Altstadt	ca 1 350
Neuwerk	ca 860
„Gelenkzone“	ca 30
Peripherie	ca 470
öffentlich zugängliche Parkieranlagen	ca 1 130
Gesamt	ca. 3.840

Wer nutzt die Park- und Stellplätze aber tatsächlich?

Altstadt (Tabelle 1)

Hier können anhand des derzeitigen Parkraumbestandes und dessen erkennbarer Nutzung eindeutige Aussagen getroffen werden

Da die Altstadt eine erhebliche Versorgungsfunktion für Rendsburg selbst und den umliegenden Wirtschaftsraum aufweist, ist sie Hauptanfahrtsort sowohl für Kunden und Besucher als auch für eine hohe Anzahl hier Beschäftigter, die zuerst die „lagegünstigen“ Parkstände anfahren.

Die Beschäftigten, die regelmäßig ihr Fahrzeug in der Altstadt für etwa neun Stunden abstellen, treten somit als sogenannte „**Dauerparker**“ auf und **blockieren** damit diese Plätze für den später einsetzenden

Kunden -und Besucherverkehr. Da nur die kostenlosen Park- und Stellplätze für das Dauerparken in Anspruch genommen werden, bedeutet dies für die Altstadt, daß ca. 43 % aller öffentlichen Parkplätze für etwa neun Stunden während der „Hauptnachfragezeit“, also den üblichen Geschäftszeiten, belegt sind und dem Kunden- und Besucherverkehr nicht zur Verfügung stehen.

Dies deckt sich mit entsprechenden Untersuchungen in anderen Mittelstädten, wo sich gezeigt hat, daß Dauerparker zwischen 36 und 60 % des zur Verfügung stehenden Park- und Stellplatzangebotes beanspruchen, wobei diese Werte sich in nicht bewirtschafteten Parkierungsanlagen mit ausgeprägter Lagegunst deutlich erhöhen.



Parkdeck Wallstraße: Die obere, nicht bewirtschaftete Ebene wird fast vollständig von Dauerparkern belegt. Kunden und Besucher finden hier kaum einmal einen freien Parkstand

Neuwerk (Tabelle 2)

Für diesen Stadtteil sind eindeutige Aussagen nicht zu treffen, da in diesem vornehmlich dem Wohnen dienenden Bereich mehrere „Parkraum-Nutzergruppen“ konkurrieren. Erstens sind es die **Anwohner** selber, dann sind dies die **Kunden und Besucher** des Stadtteils, ebenso die hier auftretenden **Dauerparker** und die Kfz-Benutzer, die keinen Parkplatz in der Altstadt gefunden haben und hierhin „verdrängt“ werden.

Wie groß der jeweilige Anteil ist, läßt sich anhand der bestehenden Parkplätze nicht festlegen.

Es ist aber anhand von Beobachtungen zu vermuten, daß besonders in den lagegünstigen Bereichen, die nicht bewirtschaftet werden, die Dauerparker auch

hier einen erheblichen Anteil des ruhenden Verkehrs einnehmen, z. B. in Teilen der Ringstraße des Paradeplatzes, im Bereich der Christkirche, der Prinzessinstraße, des „Innenringes“ und teilweise im „Außenring“ von Neuwerk.

Dem Kunden- und Besucherverkehr steht somit, wie in der Altstadt, auch hier wieder weniger und – bezogen auf die Hauptanfahrtsorte – lageungünstigerer Parkraum zur Verfügung und verlagert sich in die Bereiche, die vornehmlich dem Wohnen dienen und konkurriert mit den Anwohnern um die dortigen Parkstände.

Tatsächlich sind auch diese **Straßen überproportional vom ruhenden Verkehr geprägt**, obwohl dies nicht ihrer überwiegenden Wohnfunktion und ihrem Gestaltcharakter entspricht.



Unbewirtschaftete Parkstände an der Ringstraße des Paradeplatzes: Diese Parkstände belegen Dauerparker und stehen dem Kunden- und Besucherverkehr nicht mehr zur Verfügung, obwohl diese gerade hier entsprechenden Parkraum benötigen



Grüne Straße: Diese vollständig durch Wohnnutzung geprägte Straße wurde zum reinen Parkplatz. Die Wohnruhe und die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt.

„Gelenkzone“ (Tabelle 3)

Dieser Bereich ist geprägt vom Dienstleistungsgewerbe (Banken, Post, Gastronomie, Ärzte u. ä.). In der Mehrzahl finden hier sehr kurzzeitige Parkvorgänge statt. Die Parkhöchstdauerbeschränkung dient dazu, die Anzahl der Parkvorgänge zu erhöhen, um anfahrendem Kunden- und Besucherverkehr möglichst entsprechende, kurzfristige Abstellmöglichkeiten zu bieten. Hier befindet sich die geringste Anzahl an öffentlichen Parkplätzen, die allerdings für diese Nutzung ausreicht.

Daß hier mehr Verkehrsfläche ordnungswidrig für den ruhenden Verkehr beansprucht wird, und z. B. der

Busdurchgangsverkehr in der Holstenstraße zum Teil erheblich behindert wird, liegt an der Bequemlichkeit der Kfz-Benutzer, die für längere Zeit diesen Bereich anfahren, obwohl in zumutbarer Entfernung genügend Parkraum zur Verfügung steht (z. B. Parkdeck Provianthaus, Bahnhof, Parkdeck Rathaus). Die kurzfristige Abstellmöglichkeit wird hier zudem von der sparkaseneigenen Tiefgarage unterstützt, die aber nur gering beansprucht wird.

Der hier ansässigen Wohnbevölkerung fehlt es an nutzbaren Parkraum, so daß über entsprechende Maßnahmen nachgedacht werden sollte.



Holstenstraße: Ein durch kurzfristige Dienstleistung geprägter Bereich wird durch überproportionalen Parkverkehr beansprucht und behindert den öffentlichen Personennahverkehr

Innenstadtperipherie (Tabelle 4 und 5)

Dieser Bereich weist den höchsten Anteil an unbewirtschafteten öffentlich zugänglichen Park- und Stellplätzen auf, ist allerdings stark unterbelegt.

Dies liegt daran, daß besonders Dauerparker bei der Parkplatzsuche die „lagegünstigsten“ Parkplätze anfahren und belegen, obwohl für diese nur das Vorhandensein eines freien Parkplatzes entscheidend ist.

Kunden und Besuchern erscheint in Teilbereichen diese Lage ebenfalls zu weit von den Hauptzielen der Innenstadt entfernt, mit Ausnahme der unbewirtschafteten Bereiche beim Bahnhof, Am Eiland und bei der Claus-Siljacks-Schule. Hier ist allerdings zu vermuten, daß nicht allein der Besuch der Innenstadt, sondern die dortigen Institutionen Anlaß zur Wahl dieser Parkplätze ist.

Die öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen sind, obwohl diese in der Regel nicht bewirtschaftet werden, ebenfalls meist nicht vollständig belegt. Besonders am Parkdeck Bahnhof und dem Parkplatz am Kreishaus ist dies auffällig, obwohl diese in zumutbarer fußläufiger Entfernung zur Innenstadt liegen und jederzeit eine freie, kostenlose Abstellmöglichkeit zu finden ist.

Das Parkdeck am Provianthaus, für dessen Nutzung Gebühren erhoben werden, ist ebenfalls durch eine überwiegende Mehrzahl nicht genutzter Parkstände gekennzeichnet, obwohl es einen optimalen Standort zwischen Altstadt, „Gelenkzone“ und Neuwerk einnimmt.



Unterbelegtes **Parkdeck am Bahnhof**, obwohl es keiner Parkraumbewirtschaftung unterliegt



Kaum ausgelastet, obwohl zentral gelegen: **Parkdeck Provianthaus**

Allgemeine Bewertung

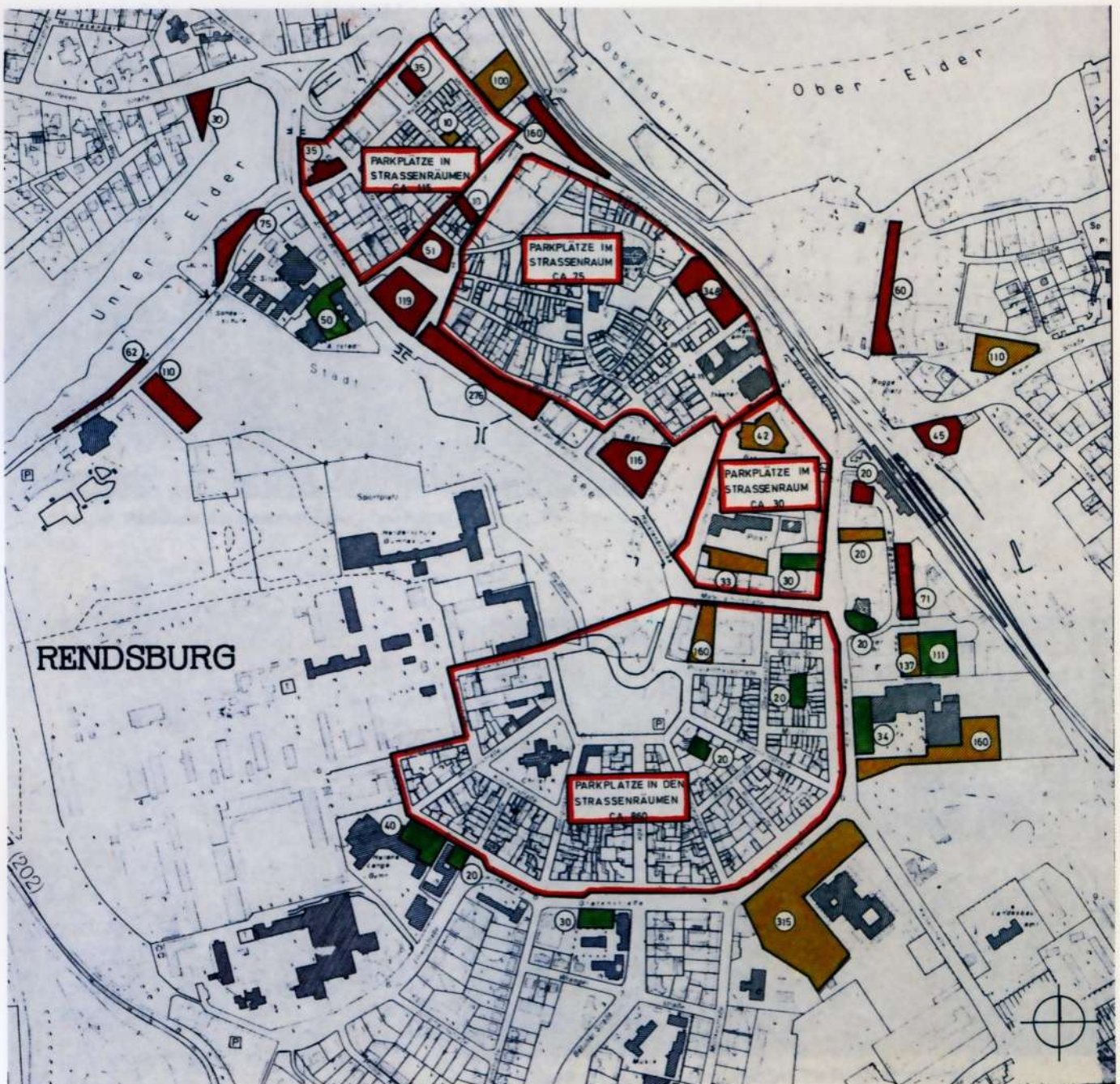
Die absolute **Anzahl** innenstadtrelevanter Park- und Stellplätze in Rendsburg ist **ausreichend**. Das größte **Problem** stellen die regelmäßigen „**Dauerparker**“ dar, die mit einem sehr hohen Anteil die Park- und Stellplätze für Kunden, Besucher und Anwohner während der Hauptnachfragezeit **blockieren**.

Interessant ist allerdings, daß aufgrund fehlenden kostenlosen Parkraums **Verdrängungen** stattzufinden scheinen, obwohl dies weitere Anfahrts- und Fußwege bedeutet. Dies ist sowohl bei den Dauerparkern zu beobachten, die in Neuwerk parken aber offensichtlich in der Altstadt arbeiten, als auch bei Kunden, die zwar auf einen freien, aber nicht unbedingt kostenlosen Parkstand angewiesen sind.

Tatsächlich haben Passantenbefragungen in vergleichbaren Mittelstädten ergeben, daß die Mehrzahl Fußwege zwischen 7 und 8 Minuten Dauer akzeptiert. In dieser Zeit ließe sich die gesamte Altstadt oder ganz Neuwerk durchqueren.

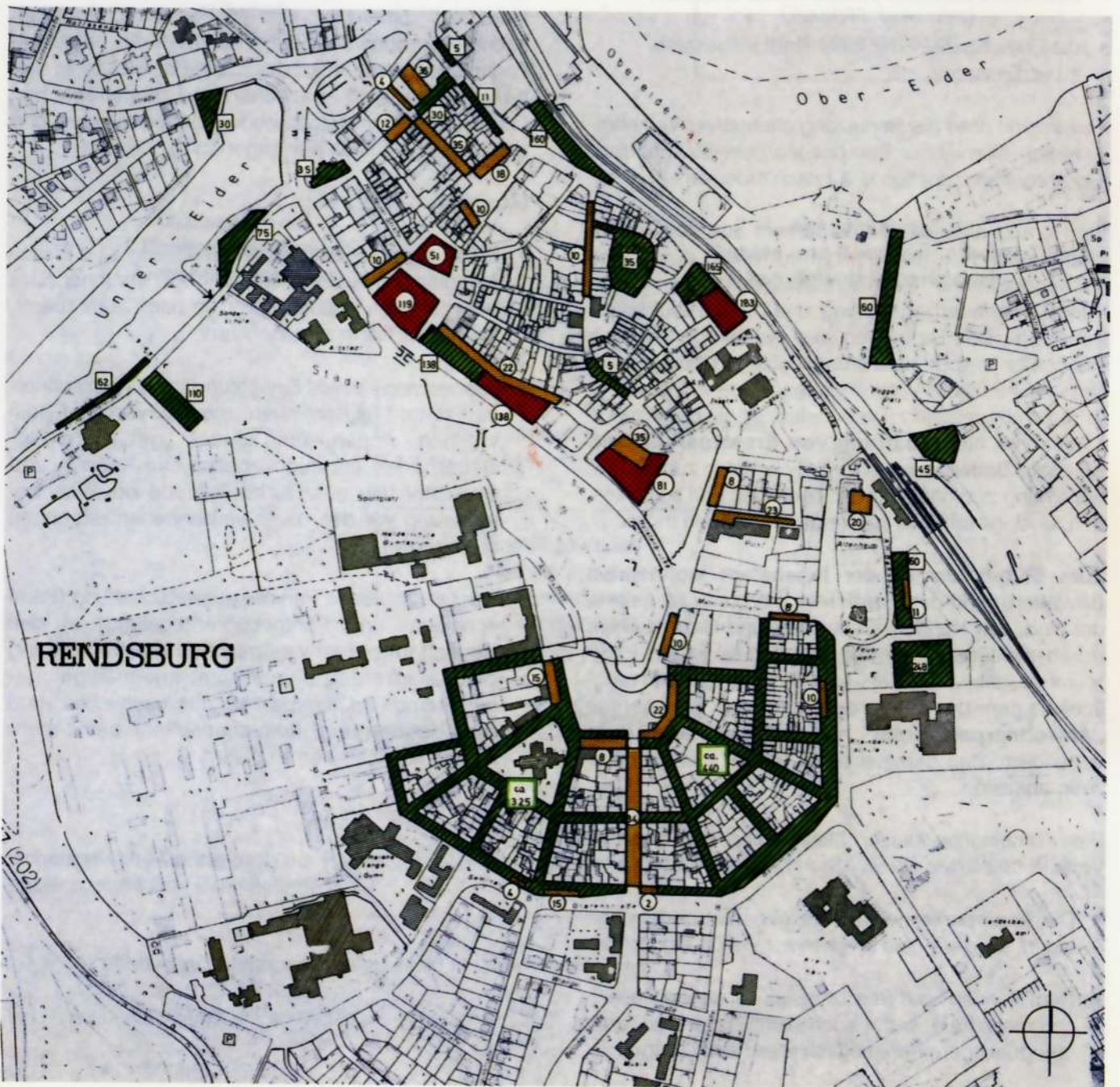
Plan 1: Darstellung des bestehenden Parkraumangebotes

- öffentliche Parkplätze
- private Stellplätze
- private Parkplätze
- 60 Anzahl Park- / Stellplätze



Plan 2: Darstellung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung

- Erhebung von Parkgebühren und zeitliche Parkdauerbeschränkung
- Nur zeitliche Parkdauerbeschränkung
- unbefristete Parkdauer
- ⓪ Anzahl der bewirtschafteten Parkplätze
- Anzahl der unbewirtschafteten Parkplätze



2. Ziele, Maßnahmen und deren Folgen

Ausgehend von der derzeitigen Parkraumsituation lassen sich Ziele und entsprechende Maßnahmen ableiten, die zeitlich und funktional aufeinander abzustimmen sind, da es ansonsten zu erheblichen verkehrlichen und städtebaulichen Beeinträchtigungen kommen kann

Das Ziel ist eine Verlagerung der regelmäßigen „Dauerparker“ aus dem direkten Innenstadtbereich, um

- Anwohnern entsprechenden Parkraum zu sichern,
- Kunden- und Besuchern mehr Parkmöglichkeiten zu bieten,
- bestimmte Bereiche verkehrlich zu entlasten,
- die Erreichbarkeit der Innenstadt insgesamt zu verbessern,
- verstärkt über die Benutzung alternativer Verkehrsmittel (öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad, Fahrgemeinschaften u. ä.) nachzudenken.

Ein Heraushalten von Dauerparkern aus dem Innenstadtbereich hat nur Aussicht auf Erfolg durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung durch Parkhöchstdauerbegrenzung und/oder Gebührenerhebung in den Bereichen, die überwiegend durch Geschäfts- und Dienstleistungsnutzung geprägt sind. Um unkontrollierte Verdrängungseffekte in innerstädtische Wohngebiete zu vermeiden, ist als begleitende Maßnahme die **Schaffung von Ersatzparkplätzen für diese Dauerparker** erforderlich, die in zumutbarer Entfernung zur Innenstadt gelegen sein und kostenlos, d. h. uneingeschränkt zur Verfügung stehen müssen.

Zum Schutz der in der Innenstadt wohnenden Bevölkerung in den Bereichen, die potentiell gefährdet sind, von Kunden, Besuchern und Dauerparkern durch die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung als kostenlose „Ausweichmöglichkeit genutzt“ zu werden, sind hier sogenannte **„Anwohnerparkzonen“ zu schaffen**. Diese Zonen verhindern, daß gebietsfremde Parker hier ihr Fahrzeug abstellen.

Die Kombination dieser Maßnahmen hat folgende Vorteile:

- Die Dauerparker werden zielgerichtet dorthin verlagert, wo geeignete Flächen zur Verfügung stehen.
- Dem Kunden- und Besucherverkehr stehen wesentlich mehr freie, wenn auch nicht kostenlose, aber lagegünstigere Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

- Den Anwohnern stehen vermehrt freie Parkstände zur Verfügung, die Wohngebiete werden vom gebietsfremden Parksuchverkehr und dessen Lärm- und Abgasemissionen entlastet, die Aufenthalts- und Gestaltqualität in diesen Straßen wird verbessert.

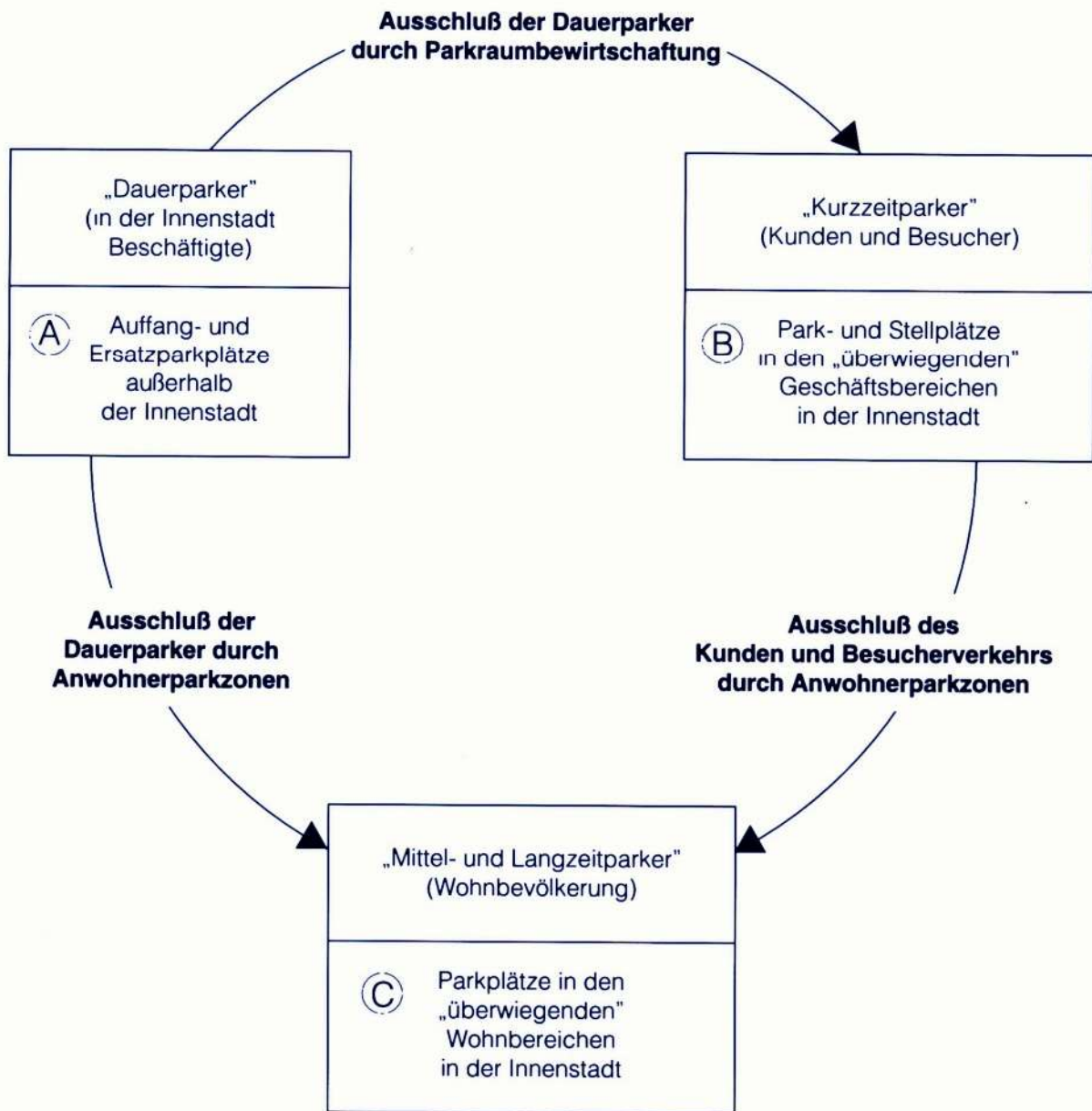
In den Bereichen, in denen die Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird, kann das Verkehrsaufkommen recht hoch sein, da mit einer Erhöhung der Parkvorgänge pro Park- bzw. Stellplatz (erfahrungsgemäß 4-6 Parkvorgänge am Tag) zu rechnen ist. Da diese Bereiche aber schon jetzt einem vergeblichen Parksuchverkehr auf die lagegünstigsten Parkplätze ausgesetzt sind, ist eine größere Verkehrsstärken-erhöhung nicht zu erwarten.

Ein umfassendes Parkraumkonzept für die Rendsburger Innenstadt beinhaltet also im wesentlichen Maßnahmenkomponenten, die zusammen die derzeitige Parkraumsituation entschärfen, die Erreichbarkeit verbessern, die städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten der Innenstadt wieder erlebbar machen und damit den Aufenthalt hier angenehmer gestalten.

Dies sind im einzelnen.

- Schaffung bzw. Herstellung von Auffang- und Ersatzparkplätzen hauptsächlich für die in der Innenstadt beschäftigten „Dauerparker“ in noch zumutbarer, fußläufiger Nähe zur Innenstadt.
- Festsetzung bzw. Einrichtung von „Anwohnerparkzonen“ in Bereichen, die überwiegend dem Wohnen dienen, um sowohl „gebietsfremde“ Dauerparker als auch ebensolche Kunden und Besucher hier auszuschließen und die Wohnbevölkerung vor den damit verbundenen Störungen zu schützen.
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (Parkscheiben- und Parkgebührenregelung) in den Bereichen, die im wesentlichen der Versorgung der Bevölkerung dienen, um regelmäßige „gebietsfremde“ Dauerparker auszuschließen und dem Kunden- und Besucherverkehr damit mehr Abstellmöglichkeiten zu bieten.

Abbildung 2.1: Parkraumnutzer in der Innenstadt (Konzept)



Schematische Darstellung der Parkraumnutzer in der Innenstadt und deren Verteilung auf die jeweiligen nutzerspezifischen Parkflächen

- Ⓐ = unbewirtschaftete, uneingeschränkt nutzbare Parkplätze
- Ⓑ = bewirtschaftete Parkplätze
- Ⓒ = Anwohnerparkplätze

3. Beschreibung und Darstellung der Maßnahmen

Die Maßnahmen, die zur Erlangung der vorgenannten Zielsetzung notwendig sind, werden hier im einzelnen vorgestellt und entsprechen den jeweiligen Plandarstellungen der Pläne 3-5 (auf den Seiten 22, 24 und 27)

3.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Einführung einer umfassenden und lückenlosen **Parkraumbewirtschaftung** in der Innenstadt mit ihren zentralen Versorgungsfunktionen führt dazu, daß die regelmäßigen Dauerparker hier herausgehalten werden und sich damit die Qualität und Quantität der Parkmöglichkeiten für die Kunden und Besucher deutlich erhöht.

Quantitativ, also von der Anzahl betrachtet, wird deutlich, daß einerseits der hohe Anteil der von den Dauerparkern belegten Parkstände frei wird, andererseits jeder Parkstand dann mehrfach benutzt werden kann, d. h. die Anzahl der Parkvorgänge pro Parkstand sich erhöht (erfahrungsgemäß 4-6 Parkvorgänge am Tag, auf zielnahen Parkständen noch mehr)

Qualitative Verbesserungen sind damit zu erklären, daß die **zielnahen** und **lagegünstigsten Parkstände**, die normalerweise von den Dauerparkern vor Einsetzen des Kundenverkehrs belegt sind, nun den **Kunden** zur Verfügung stehen.

Insofern ist die **Parkraumbewirtschaftung** ein verkehrsplanerisches **Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage**.

Für die Dauerparker muß in diesem Sinne vorwiegend die Verfügbarkeit eines freien Parkplatzes überhaupt und weniger dessen Lagegunst im Vordergrund stehen; für die Kunden, Lieferanten, Besucher und Anwohner dagegen ist die Lagegunst entscheidend.

Die **Parkraumbewirtschaftung** umfaßt drei in ihrer Wirkung deutlich zu unterscheidende Maßnahmen:

- die zeitliche Bewirtschaftung, d. h. die **zeitliche Beschränkung** der Parkdauer mit Hilfe der Parkscheibenregelung
- die zusätzliche preisliche Bewirtschaftung, d. h. das **Erheben von Parkgebühren** vorab
- die **preisliche Bewirtschaftung ohne zeitliche Beschränkung** nach tatsächlicher Parkdauer

Die ausschließlich zeitliche Bewirtschaftung kann regelmäßige Langzeit- und Dauerparker von lagegünstigen Parkmöglichkeiten fernhalten. Der Parkraum wird dadurch einer größeren Anzahl von Nutzern zugänglich gemacht. Allerdings ist der Mißbrauch erfahrungsgemäß beträchtlich („Nachstellen“ der Parkscheibe). Eine intensive Überwachung ist deshalb notwendig.

Die preisliche Bewirtschaftung, d. h. das Erheben von Parkgebühren, bewirkt zusätzlich einen Anreiz, möglichst zeitökonomisch zu parken.

Die preisliche Bewirtschaftung ohne zeitliche Beschränkung, d. h. das Erheben von Parkgebühren nach tatsächlicher Parkdauer (mit einer „Schrankenlösung“) ist ein Angebot an den Benutzerkreis, der weiß, daß er längere Zeit in der Innenstadt verbringt, hält aber regelmäßige, d. h. tägliche Dauerparker ab.

Vorher-Nachher-Untersuchungen in anderen Städten haben gezeigt, daß darüber hinaus Parkgebühren tendenziell die Parkraumnachfrage dämpfen und Autofahrer verstärkt über Alternativen zur Kraftfahrzeugbenutzung nachdenken. Das häufig vom Einzelhandel befürchtete Ausbleiben bzw. Abwandern von Kunden war nicht oder allenfalls vorübergehend nachweisbar

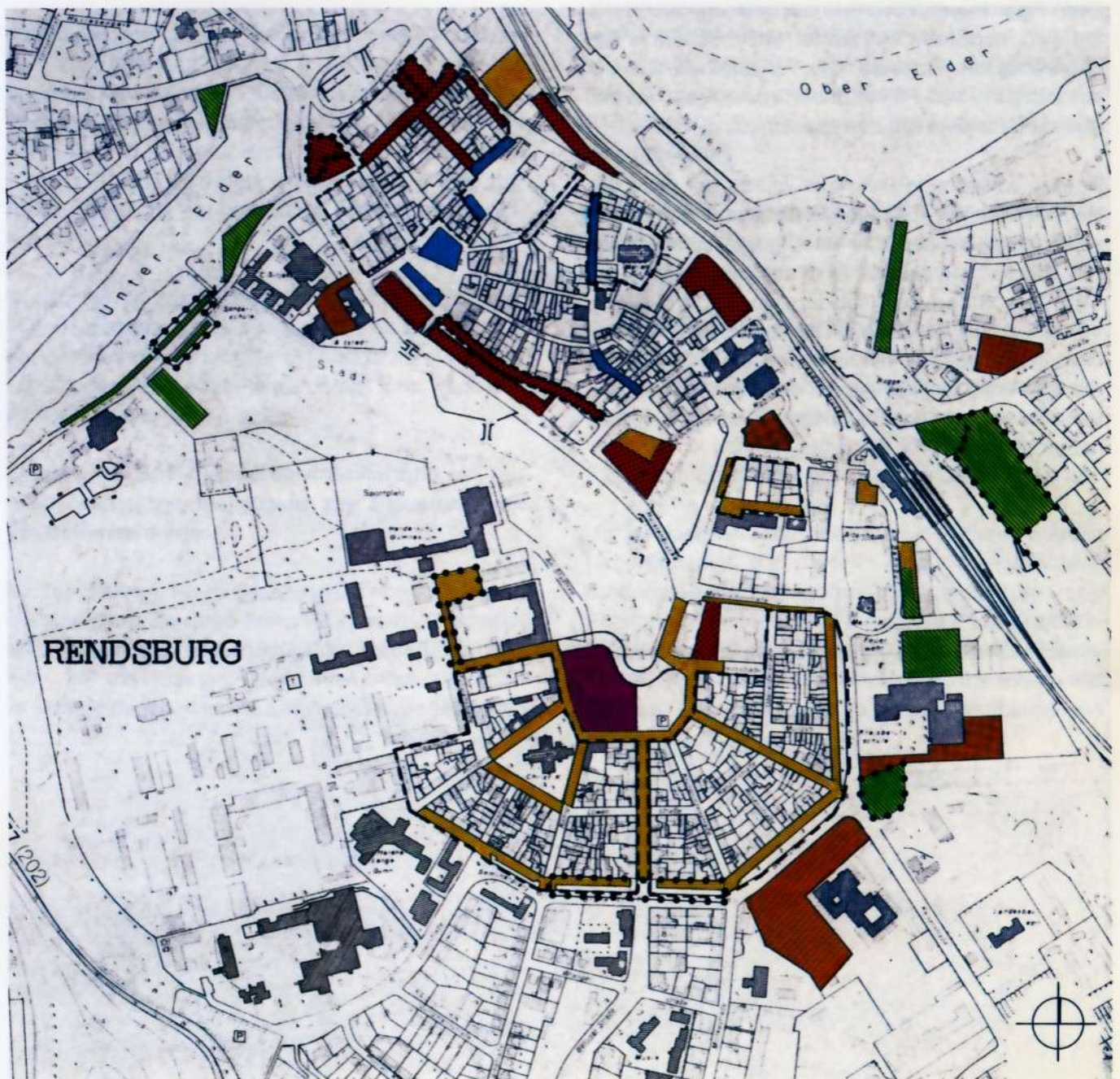
Am Beispiel von sechs Untersuchungsgebieten wurde in einem Sondergutachten über die Analyse der Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf die Handelsentwicklung an Hauptverkehrsstraßen vom April 1995, das im Rahmen des Forschungsprogrammes „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau vergeben wurde, festgestellt, daß „einfache Kausalitätsschlüsse zum Zusammenhang von PKW-Erreichbarkeit und Betriebserfolg verfälschend sind und der Komplexität dieses Zusammenhanges nicht gerecht werden“.

Die Vermutung, daß verkehrsberuhigende Maßnahmen generell zum ökonomischen Nachteil des Einzelhandels sind, wird durch die Ergebnisse der Untersuchung nicht bestätigt. Es ließen sich für die Betriebe zwar keine Agglomerationsvorteile nachweisen, doch zeigten sich insgesamt steigende Nutzungsfrequenzen und vermehrte Einkäufe. Die Verluste, die aus der Verdrängung von PKW-Kunden resultieren, werden also durch andere Kunden überkompensiert.

Da das vorliegende Parkraum-Vorkonzept nicht das Heraushalten des ruhenden Verkehrs aus den Hauptverkehrsstraßen und den Hauptgeschäftsbereichen zum Ziel hat, wie dies der Untersuchungsgegenstand des Gutachtens war, sondern im Gegenteil eine Verbesserung der PKW-Erreichbarkeit für Kunden und Anwohner prognostiziert, wird der im Verhältnis geringe Fortfall von Parkplätzen entsprechend geringen Einfluß auf das Konsumverhalten und die Umsätze haben.

Plan 3: Darstellung und Zusammenfassung der geplanten notwendigen Maßnahmen

- zukünftig fortfallende Parkplätze
- Entwicklungspotentiale:
- neu zu schaffene Auffang- und Ersatzparkplätze
- Parkplatzerweiterungen
- Parken in Ausnahmefällen:
- Sonderparkplätze
- Bedarfsparkplätze (z. B. an Wochenenden)
- Parkraumbewirtschaftung: (siehe auch Plan 4)
- Erhebung von Parkgebühren
- Nur zeitliche Parkdauerbeschränkung
- unbefristete Parkdauer
- Parkbevorrechtigungen: (siehe auch Plan 5)
- Anwohnerparkzonen



3.1.1 Zeitliche Parkdauerbeschränkung

Diese Bewirtschaftungsart trifft im wesentlichen für die Bereiche zu, in denen die Kunden und Besucher Abstellmöglichkeiten benötigen, um die in der Regel kurzfristigen Besorgungen und Geschäfte zu erledigen (z. B. öffentliche Verwaltungen, Banken, Post, Bahnhof, Geschäfte zur Versorgung des periodischen, d. h. des täglichen Bedarfs, Büchereien u. ä)

Für Rendsburg sind dies hauptsächlich

- der Rathausvorplatz
- die „Gelenkzone“
- der Bahnhofsbereich
- der Paradeplatz mit Königstraße und Arsenalstraße
- der Bereich um die Christkirche
- die Prinzessinstraße
- und der Außenring Neuwerks (Ritter-, Grafen-, Baron- und Herrenstraße).

3.1.2 Erhebung von Parkgebühren mit Parkdauerbeschränkung

Hierfür sind die Bereiche vorgesehen, die eine erhöhte Versorgungsfunktion für die Stadt und den gesamten Wirtschaftsraum haben, also die gesamte Altstadt mit ihrer Fußgängerzone und den vielen kleineren Geschäften in deren Randbereichen. Alle diese Parkmöglichkeiten sind in unmittelbarer Nähe angeordnet. Dies sind im wesentlichen

- Parkdeck Rathaus
- Wallstraße
- Parkplätze an der Schleuskuhle
- Schleuskuhle
- Torstraße
- Parkdeck am Schloßplatz
- Denkerstraße.

3.1.3 Erhebung von Parkgebühren ohne Parkdauerbeschränkung

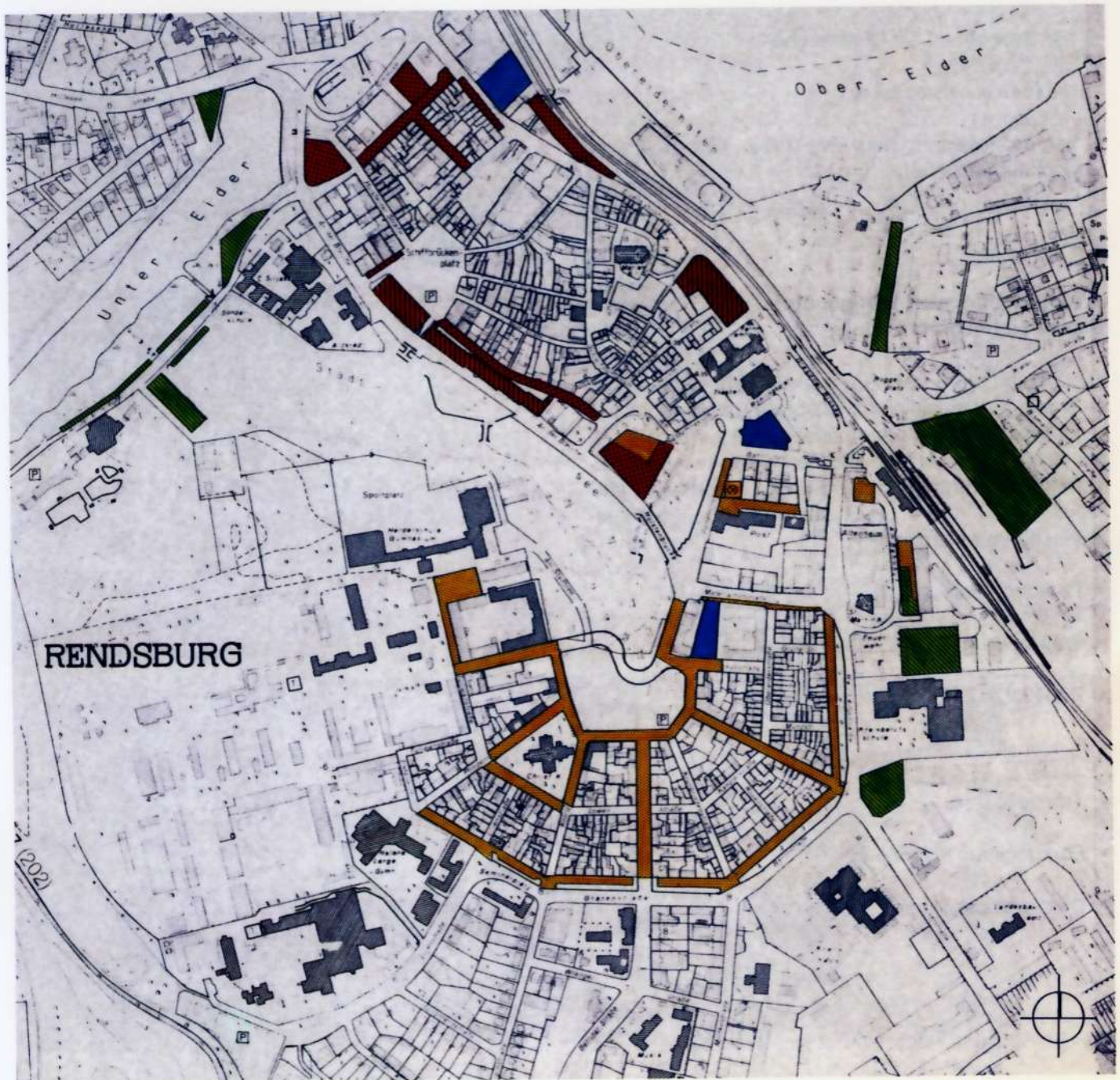
Die Standortkriterien entsprechen den vorgenannten, die Anlagen müssen jedoch so konzentriert sein, daß die Ein- und Ausfahrt durch Schranken geregelt werden kann. Dies sind optional

- das Parkdeck Eisenbahnstraße/Nienstadtstraße
- das Parkdeck Wallstraße
- und der Parkplatz Wallstraße/Schiffbrückenplatz.

Plan 4: Darstellung und Zusammenfassung der geplanten Parkraumbewirtschaftung

- Erhebung von Parkgebühren mit 3 h Parkhöchstdauer (*)
- zeitliche Parkdauerbeschränkung mit 2 h Parkhöchstdauer (*)
- bis 0,5 Parkhöchstdauer
- unbefristete Parkdauer
- Option auf privatwirtschaftliche Nutzung (Erhebung von Parkgebühren nach tatsächlicher Parkdauer)
- privatwirtschaftlich genutzte Stellplätze

(*) Mo., Di., Mi. und Fr. 8.00 h - 19.00 h
 Do. 8.00 h - 21.00 h
 Sa. 8.00 h - jahreszeitlich bedingte
 Geschäftszeiten (14.00 h, 17.00 h, 19.00 h)



3.2 Anwohnerparkzonen

Die Bevorrechtigung des Anwohnerparkens begründet sich aus dem Wunsch zur Stärkung und zum Schutz des Wohnens (Neuwerk und Teile der Altstadt) und in der Verbesserung des Wohnumfeldes durch die Einschränkung von Stellplätzen und das Heraushalten gebietsfremder Parker und deren damit verbundenen Störungen (Lärm, Abgas, Flächenanspruch)

Das Ausweisen von Bereichen für das Anwohnerparken muß insbesondere dann ins Auge gefaßt werden, wenn die Parkraumbewirtschaftung auf den lagegünstigsten Parkplätzen in der Innenstadt (direkte Nähe zu den Geschäftsbereichen) zu einer Verlagerung des Parksuch- und ruhenden Verkehrs in die Wohnbereiche führen wird.

Diese Parksonderrechte stehen nur dem Personenkreis der Anwohner zu, die

- dort amtlich gemeldet sind
- und tatsächlich auch dort wohnen.

Das Anwohnerparkrecht ist straßenbezogen, d. h., nur der Anwohner hat Anspruch auf eine Parksonderberechtigung, der in der jeweiligen Straße wohnhaft ist, ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug besitzt und auf seinem Grundstück keinen eigenen Stellplatz hat und auch nicht schaffen kann.

Bei der Ausweisung einer Anwohnerparkzone ist darauf zu achten, wie dieser Bereich strukturiert ist. Bereiche, in den **vorwiegend** gewohnt wird, sollten für den ganzen Tag, also **24 Stunden**, das **Anwohnerparkrecht** erhalten.

Die Bereiche, in denen Wohnen und andere Nutzungen, die tagsüber Verkehr „anziehen“, z. B. Geschäfte und kulturelle Einrichtungen, in etwa **gleichbedeutend** nebeneinander existieren, sollten demnach nur für das **nächtliche Anwohnerparkrecht** vorgesehen werden (18.00 Uhr - 09.00 Uhr)

Gebiete, die **vorwiegend andere Nutzungen** als die Wohnnutzung aufweisen, sind als Anwohnerparkzonen **nicht** geeignet

In den Bereichen, die das nächtliche Anwohnerparkrecht besitzen, kommt es regelmäßig zu (zeitlichen) Überschneidungen zwischen den dortigen Anwohnern und den „gebietsfremden“ Kunden und Besuchern in den Morgenstunden, wenn die Anwohner fortfahren und die Kunden kommen, und in den Abendstunden, wenn die Kunden fortfahren und die Anwohner nach Hause kommen.

Die Überschneidungen in diesen „Mischbereichen“ sind an die Öffnungs- und Schließungszeiten der

Geschäfte gebunden und dauern in der Regel etwa eine Stunde, und zwar:

Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag zwischen 08.00 Uhr und 09.00 Uhr sowie zwischen 18.00 Uhr und 19.00 Uhr. Donnerstag zwischen 08.00 Uhr und 09.00 Uhr sowie zwischen 18.00 Uhr und 21.00 Uhr. Sonnabends zwischen 08.00 Uhr und 09.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr, bzw. je nach Jahreszeit und gesetzlicher Möglichkeit des verkaufsoffenen Sonnabends auch zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr sowie zwischen 18.00 Uhr und 19.00 Uhr

Für diese Bereiche sollten in diesen Zeiten Regelungen getroffen werden, die sowohl dem Anwohner das Parken nach dem Anwohnerparkrecht gestatten, als auch dem Kundenverkehr das Parken nach der jeweiligen Art der Bewirtschaftung (Parkscheiben oder Parkgebühren) gestatten.

3.2.1 Ganztägliches Anwohnerparken

Hiermit sind die folgenden vorwiegend dem **Wohnen** dienende Straßen vorzusehen:

Neuwerk

Obereiderstraße, Grüne Straße, Münzstraße, Kanzleistraße, Rosenstraße, Kronprinzenstraße, Löwenstraße, Lilienstraße, Elefantenstraße, Tulipanstraße und die südlichen Abschnitte der Prinzen- und der Königinstraße.

Altstadt

An der Marienkirche

3.2.2 Nächtliches Anwohnerparken

Hier sind die folgenden Straßen vorzusehen, die sowohl dem **Wohnen** als auch **anderen** gleichbedeutenden **Nutzungen** dienen:

Neuwerk

Herrenstraße, Baronstraße, Prinzessinstraße, Grafenstraße, Ritterstraße, Kirchenstraße und die nördlichen Abschnitte der Prinzen- und der Königinstraße.

Diese Bereiche sind während der Geschäftszeiten und den „Überschneidungszeiten“ (Mischbereiche) für den Kunden- und Besucherverkehr einer Parkhöchst-dauer mit Parkscheibenregelung zu unterwerfen.

„Gelenkzone“

Holstenstraße

Auch diese Straße ist außerhalb des Anwohnerparks und in den Überschneidungszeiten mit einer dienstleistungsorientierten Parkhöchstdauer zu versehen.

Altstadt

Wallstraße, Torstraße, Schleuskuhle, Parkplatz Schleuskuhle/Torstraße/An der Schleuse.



Bezogen auf ihre Versorgungsfunktion in den Tagesstunden sind in diesen Straßen bzw. auf diesem Parkplatz während der Geschäfts- und Überschneidungszeiten Parkgebühren vom Kunden- und Besucherverkehr zu entrichten.

Mühlenstraße und nördlicher Abschnitt des Mühlengrabens



Diese Straßen bilden insofern eine gewisse Ausnahme, als daß hier nur nachts von den Anwohnern geparkt werden darf, tagsüber der ruhende Verkehr gänzlich ausgeschlossen ist, um die Aufenthaltsqualität für die Kunden und Besucher der Altstadt zu verbessern und unnötigen und störenden Parksuch- und Durchgangsverkehr weitgehendst herauszuhalten.

Plan 5: Darstellung und Zusammenfassung der geplanten Anwohnerparkzonen und die jeweiligen Regelungen

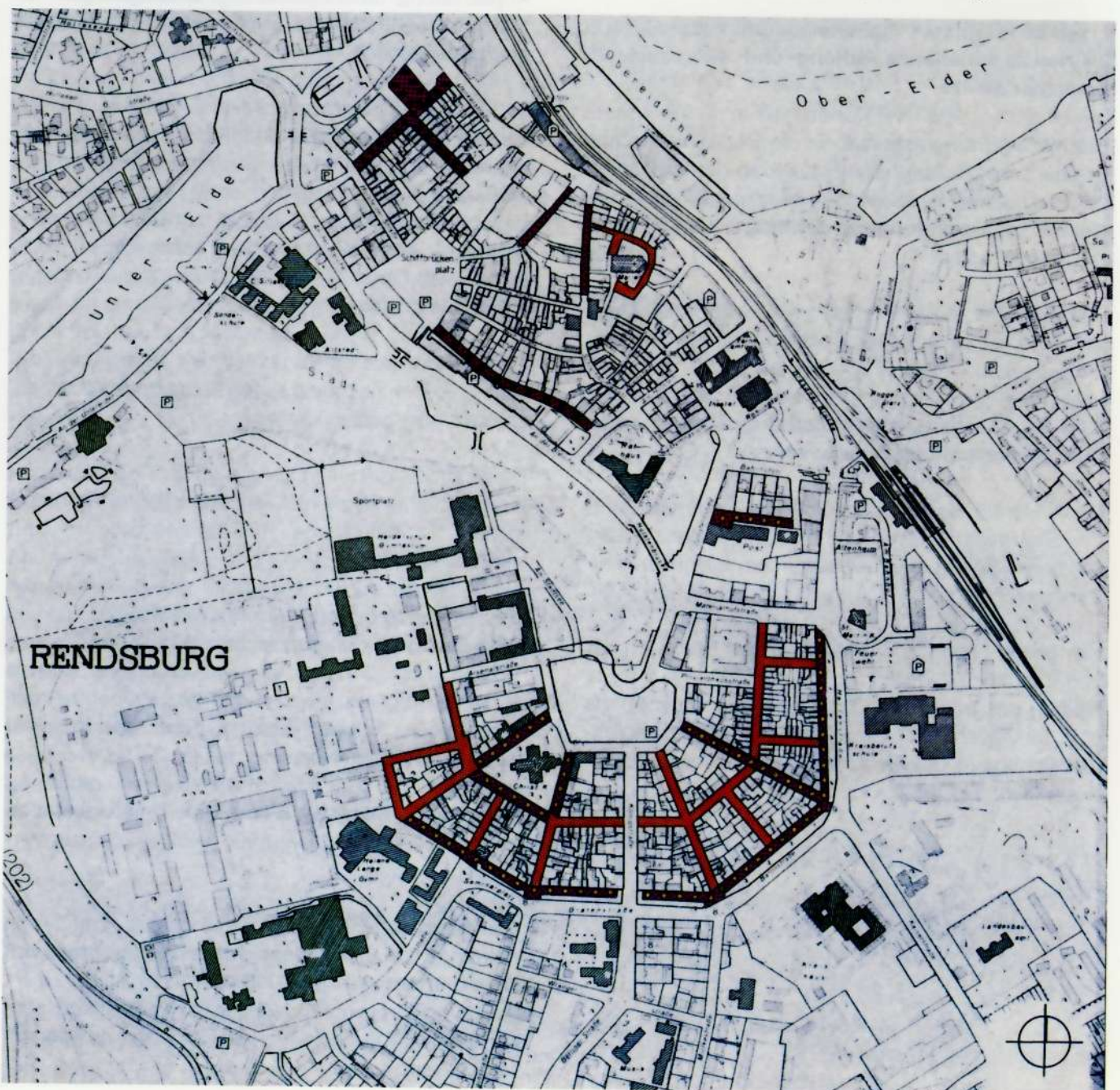
Anwohnerparkzonen:

-  zeitlich begrenztes Anwohnerparken (nur nachts z. B. von 18 00 - 9 00 h)
-  ganztägiges Anwohnerparken (24 h)

Mischbereiche (*)

-  Erhebung von Parkgebühren und zeitliche Parkdauerbeschränkung bei nicht Parkberechtigten (Fremdparker)
-  Nur zeitliche Parkdauerbeschränkung bei nicht Parkberechtigten (Fremdparker)

(*) In den Zeiten
 Mo, Di, Mi und Fr 8 00 h - 9 00 h und 18 00 h - 19 00 h
 Do 8 00 h - 9 00 h und 18 00 h - 21 00 h
 Sa 8 00 h - 9 00 h und 18 00 h - 19 00 h
 (jahreszeitlich bedingt)



3.3 Zukünftig fortfallende Parkplätze

Dies sind die Bereiche, deren jetzige Parkplatznutzung ihrer städtebaulichen und gestalterischen Bedeutung und Qualität nicht gerecht und erheblich beeinträchtigt wird (Schiffbrückenplatz, Schloßplatz) oder zu Konflikten mit dem dadurch produzierten Parksuch- und Durchgangsverkehr und dem Fußgängerverkehr führt (Mühlenstraße, Schleifmühlenstraße).

Als Ersatz gelten die bestehenden Parkdecks Wallstraße und Schloßplatz, die vollständig bewirtschaftet werden sollen und somit dem Kunden- und Besucherverkehr dienen werden.

3.4 Neu zu schaffende Auffang- und Ersatzparkplätze

Hiermit sind im wesentlichen die Parkplatzflächen gemeint, die durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung fortfallenden Dauerparkplätze ersetzen und die Dauerparker an der Innenstadtperipherie „auffangen“ sollen

3.4.1 Grünfläche Kaiserstraße/Herrenstraße (Standortverwaltung Bundeswehr)

Diese Fläche eignet sich durch ihre Lage am Rand des Stadtteils Neuwerk für einen uneingeschränkt nutzbaren Dauerparkplatz besonders für die in Neuwerk Beschäftigten

Hier besteht noch Überprüfungsbedarf bezüglich der Verfügbarkeit bzw. der Zugriffsmöglichkeit auf diese Fläche, des planungsrechtlichen Änderungsbedarfs und der Anzahl der möglichen Parkplätze unter Berücksichtigung des Schutzes des wertvollen Baumbestandes.

3.4.2 Fläche Güterbahnhof

Teile dieser Fläche, besonders der nördliche Bereich, eignen sich vom Standort her für einen uneingeschränkt nutzbaren Parkplatz für in der Altstadt beschäftigte Dauerparker und zur Erweiterung des bestehenden Park & Ride-Angebotes.

Durch die Lage und die Größe dieser Fläche sind hier mehrere Nutzungsmodelle als **erweitertes** Parkangebot denkbar:

- Vermietung einzelner Parkstände an regelmäßige Dauerparker, denen dann garantiert ohne Parksuchverkehr jederzeit ihr Parkplatz zur Verfügung steht.
- Vermietung abschließbarer Fahrradgaragen für eigene Fahrräder im Sinne einer Park & Bike-Umsteigestation.

Es gibt daher drei Möglichkeiten: Autofahrer parken kostenlos ihr Fahrzeug und fahren mit einem Bus von einer neu zu schaffenden Bushaltestelle oder vom ZOB zum Ziel. Oder: Sie parken ihren Wagen und benutzen anschließend das in der Fahrradgarage abgestellte eigene Fahrrad bzw. gehen zu Fuß in die Innenstadt. Oder: Sie parken ihren Wagen oder ihr Fahrrad und steigen in die Bahn um.

Eine weitere Alternative richtet sich speziell an Touristen, die hier, nachdem sie ihr Auto abgestellt haben, Leihfahrräder mieten können.

Diese Umsteigestation könnte schließlich in Verbindung mit einer direkt hier liegenden Fahrradwerkstatt stehen, in der kleine Reparaturen durchgeführt werden können.

Dieser Standort- und Nutzungsvorschlag entspricht dem Beschluß der Ratsversammlung vom 15. Juni 1995 über eine Prüfung, eine Park & Bike-Einrichtung in Rendsburg einzuführen und gegebenenfalls als zusätzlichen Aufgabenbereich dem Fahrradprojekt Rendsburg zuzuweisen.

Diese **Park & Bike bzw. Bike & Ride-Umsteigestation** ist als Modellprojekt seit Mitte 1993 in Münster verwirklicht worden.

Das Hauptaugenmerk für diese Fläche richtet sich allerdings auf die **zielgerichtete Verlagerung von Dauerparkern** aus dem direkten Innenstadtbereich, um dortige freiwerdende Parkplatzkapazitäten dem Kunden- und Besucherverkehr und den Anwohnern vorzuhalten.

3.4.3 Grafenstraße

Beiderseits der Königstraße auf seiten der Randbebauung Neuwerks könnte ein mit Bäumen bepflanzter Grünstreifen, der die Fahrbahnen des Durchgangsverkehrs von der Bebauung abschirmt, entstehen, ähnlich, wie es in der Baron- und Herrenstraße bereits der Fall ist. Durch eine separate Fahrbahn könnten hier dann Parkplätze angelegt werden, die den Kunden und Besuchern von Neuwerk dienen. Allerdings würde dies den Fortfall des jetzigen Grünstreifens, der momentan die gegenläufigen Fahrbahnen der Grafenstraße voneinander trennt, bedeuten.

Da aus stadtökologischen Gründen eine Fällung des derzeitigen Großbaumbestandes nicht in Frage kommt, ist dieser Umgestaltungsvorschlag als langfristiges Ziel zu betrachten, dessen Umsetzung erst dann zum Tragen käme, wenn die Vitalität der Bäume maßgeblich beeinträchtigt sein würde.

Darüber hinaus wäre noch zu prüfen, ob der dann erforderliche Umbau allein für die dort zu schaffenden Parkplätze gerechtfertigt ist. Städtebaulich-gestalterisch würde dieses Gestaltungsprinzip sich sehr positiv für das Sanierungsgebiet Neuwerk auswirken. Ob die verbliebene „Restfläche“ der Grafenstraße für den fließenden Verkehr ausreicht, wäre dann durch entsprechende Untersuchungen zu klären.

3.4.4 An der Untereider

Als weitere Auffang- und Ersatzparkplätze könnten die beiderseits der Straße „An der Untereider“ gelegenen Flächen als „Senkrechtparkplätze“, wie sie gegenüber dem Schwimmbereich bereits vorhanden sind, hergerichtet werden.

Entsprechend ihrer Lage und Funktion werden diese keiner Bewirtschaftung unterstellt und sind somit ganztägig uneingeschränkt nutzbar.

3.4.5 Arsenal

Die denkbare Parkieranlage hinter dem Arsenal/Wagenhaus soll maßgeblich für die Besucher des Kulturzentrums dienen und den Paradeplatz verkehrlich entlasten.

Damit sie durch die umliegenden Einrichtungen (besonders die Eiderkaserne, die Herderschule und das umzunutzende Wagenhaus) nicht von Dauerparkern ständig belegt wird, ist hier eine Parkhöchstdauer vorzusehen, die für den Besuch des Kulturzentrums ausreicht.

3.4.6 Erweiterung bestehender Parkplätze an der Schleuskuhle

Durch ihre Lage sind diese Parkplätze als die Innenstadt direkt entlastende Auffangparkplätze für den Kunden- und Besucherverkehr geeignet und fördern somit die Einkaufsstraßen Holsteiner Straße und Torstraße einschließlich des Schiffbrücken- und Schloßplatzes.

Unter Berücksichtigung des Schutzes des wertvollen Baumbestandes muß die jeweilige Erweiterungsmöglichkeit überprüft werden. Als Kunden- und Besucherparkplätze sind diese zu bewirtschaften, um Dauerparker auszuschließen.

4. Schlußbemerkungen

Einzelmaßnahmen, wie sie gerade beschrieben und dargestellt wurden, sind nicht für sich allein, sondern aus dem Zusammenhang begründet.

Dies heißt, daß ein Zusammenhang zwischen der Einrichtung von Anwohnerparkzonen, der Schaffung von Auffang- und Ersatzparkplätzen und der Einführung einer umfangreichen Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen mit hohem Geschäfts- und Dienstleistungsbesatz besteht:

- Die Einrichtung von Anwohnerparkzonen **allein** bewirkt keine bzw. eine kaum spürbare Verlagerung von regelmäßigen Dauerparkern aus dem Innenstadtbereich, sondern wird die Situation auf den verbliebenen kostenlosen Parkplätzen noch verschärfen, wenn diese weiterhin keiner Parkraumbewirtschaftungsform unterworfen werden.
- Die Herstellung von Auffang- und Ersatzparkplätzen **allein** an der Innenstadtperipherie bzw. deren Nutzung durch die Dauerparker wird erfolglos sein, wenn in der Innenstadt weiterhin kostenlose Parkmöglichkeiten bestehen, die von den Dauerparkern weiterhin genutzt werden.

- Eine umfassende Parkraumbewirtschaftung **allein** wird zu unkontrollierten Verlagerungsbewegungen auf weiterhin kostenlose Parkmöglichkeiten in den überwiegenden Wohnquartieren führen und die bereits jetzt z. T. angespannte Situation dort weiter verschärfen, wenn diese Bereiche nicht durch Anwohnerparkrechte geschützt und die Verlagerung nicht zielgerichtet auf für das Dauerparken neu hergestellte Auffang- und Ersatzparkplätze erfolgt.

Ein Konzept in dieser Form kann also nur dann funktionieren, wenn **alle** drei Maßnahmenpakete in der notwendigen Reihenfolge verwirklicht werden, um als Gesamtkonzept die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern und das Wohnen dort zu schützen und zu unterstützen.

Sollten zu diesem Parkraum-Vorkonzept noch Fragen offen geblieben sein, oder nähere Erläuterungen gewünscht werden, so wenden Sie sich bitte an das Bauamt – Abteilung Stadtplanung und Hochbau – Herrn Dahl, Telefon 04331/206-307.

Begriffe

Stellplatz:

Ein Stellplatz ist diejenige Parkieranlage, die nach § 55 der Landesbauordnung z. B. für eine bauliche Anlage, bei der ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, herzustellen ist. Dies sind im wesentlichen Parkieranlagen für Anwohner, Beschäftigte oder Besucher. Ist eine Herstellung nicht möglich, kann die Verpflichtung zur Herstellung durch Geld „abgelöst“ werden (Bauherr privat).

Parkplatz:

Ein Parkplatz ist diejenige Parkieranlage, die für die Öffentlichkeit, also prinzipiell für jeden Benutzer, vorgesehen ist. Er ist also öffentlicher Raum und entsprechend gewidmet. Ein Parkplatz kann sich im Straßenraum, auf einem konzentrierten Parkplatz oder in einer baulichen Anlage (z. B. Parkdeck) befinden (Bauherr Stadt).

Anwohnerparkzone:

Gemäß § 45 Absatz 1 b Satz 1 Nr. 2 der Straßenverkehrsordnung haben die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, sogenannte Anwohnerparkzonen auszuweisen. Mit dieser Bestimmung wird das Ziel verfolgt, die Parkraumsituation der Anwohner innerstädtischer Wohnstraßen zu verbessern, um diese Wohngebiete attraktiver zu gestalten und der Umwandlung entgegenzuwirken.

Anwohner sind nur diejenigen Personen, die in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnen und dort amtlich gemeldet sind

Das Kraftfahrzeug, für das eine Sonderparkberechtigung gewährt werden soll, muß auf den Anwohner als Halter zugelassen sein oder nachweislich vom Antragsteller dauernd genutzt werden. Jeder Anwohner erhält diese Berechtigung jeweils nur für ein Kraftfahrzeug. Diese Berechtigung wird in Form eines Parkausweises ausgestellt. Der Inhaber ist berechtigt, damit innerhalb der ausgewiesenen Anwohnerparkzone zu parken. Ein Recht auf einen bestimmten Parkplatz existiert nicht. Das Parken in benachbarten Anwohnerparkzonen ist unzulässig, da die Berechtigung nur für den Bereich gilt, für den der Parkausweis ausgestellt wurde.

Parkraumbewirtschaftung:

Das entscheidende Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage.

1. Zeitlicher Parkhöchstdauer:

Der Benutzer hat das Recht, sein Kraftfahrzeug innerhalb der zulässigen Parkhöchstdauer kostenlos zu parken. Als Nachweis ist eine Parkscheibe mit der Ankunftszeit im Fahrzeug sichtbar zu hinterlegen.

2. Parkgebühren mit Parkhöchstdauer:

Innerhalb der zulässigen Parkhöchstdauer werden Parkgebühren erhoben, die vorab zu entrichten sind (Parkscheinautomat). Auf diesem Parkschein ist die Uhrzeit vermerkt, bis wann hier geparkt werden darf. Da das Parken gebührenpflichtig ist, ist der Benutzer angehalten, möglichst zeitökonomisch zu parken, um den Parkplatz für nachfolgende Parkplatzsucher schnellstmöglich freizumachen.

3. Parkgebühren ohne Parkhöchstdauer:

Hier erhält der Benutzer das Recht, zeitlich unbegrenzt zu parken. Die Parkgebühren werden nachträglich nach tatsächlicher Parkdauer erhoben. Das Parkhaus bzw. das Parkdeck kann mit dem Fahrzeug nur verlassen werden, wenn die Gebühren bezahlt worden sind, die dadurch entwertete Magnetstreifenkarte durch das Lesegerät der Schranke elektronisch geprüft und die Schranke sich geöffnet hat.

„Sonderparkplätze“:

Hiermit sind die Flächen gemeint, die in Ausnahmefällen für das Parken geöffnet werden, z. B. bei Sonderveranstaltungen oder zu Zeiten, an denen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist (z. B. verkaufsoffene Sonnabende während der Vorweihnachtszeit)

„Bedarfparkplätze“:

Dies sind die Flächen und Park- bzw. Stellplätze, die genutzt werden können, wenn zu bestimmten Situationen die Parkraumnachfrage in der Innenstadt wesentlich größer ist als das Angebot und somit als „Überlaufparkplätze“ dienen.

Diese Flächen können u. U. auch genutzt werden von Besuchern der Anwohner (z. B. an Wochenenden oder während der Nachtstunden etc.).

Auffang- u. Ersatzparkplätze:

Damit sind die Parkplätze gemeint, die hauptsächlich als Ersatz für die in der Innenstadt fortfallenden Dauerparkplätze dienen. Darüber hinaus sollen diese Parkplätze einen Teil der die Innenstadt anfahrenen Kraftfahrzeuge an der Peripherie „auffangen“ und somit direkt entlasten. Entsprechend ihrer Lage und Funktion sind diese entweder uneingeschränkt kostenlos zu nutzen (Dauerparker) oder sollen der Parkraumbewirtschaftung unterliegen (Kunden und Besucher).