



VERKEHRSGUTACHTEN

Untersuchung der Verkehrsverhältnisse und Neukonzeption im Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer

Parkraumuntersuchung

Dezember 2020

Wallfahrtsstadt
KEVELAER



VERKEHRSGUTACHTEN

„Untersuchung der Verkehrsverhältnisse und Neukonzeption im Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer“

Auftraggeber:



Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH Co.& KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Außenstelle Schleswig-Holstein
Dr.-Ing. Rainer Hamann
Südhang 28 | 24398 Karby
Fon: (04644) 97 08 05
Fax: (04644) 97 08 06
E-Mail: hamann@buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Michaela Roudbar-Latteier
Karsten Strack
Marius Lenz
Lennart Bruhn

Stand: 07.12.2020

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

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnisse der Parkraumerhebungen	1
1.1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	1
1.2	Bestandsaufnahme	2
1.2.1	<i>Untersuchungsgebiet.....</i>	<i>2</i>
1.2.2	<i>Bewirtschaftungsformen</i>	<i>2</i>
1.3	Auslastungen der Parkplätze in Kevelaer	4
1.3.1	<i>Auslastungen morgens, mittags und nachmittags.....</i>	<i>5</i>
1.3.2	<i>Auslastungen der einzelnen Stundengruppen</i>	<i>10</i>
1.3.3	<i>Weitere Betrachtungen</i>	<i>15</i>
1.3.4	<i>Peter-Plümpe-Platz.....</i>	<i>16</i>
1.4	Gesamtbewertung des Parkraumangebotes in Kevelaer	17
2	Stellplatzkonzept	18
2.1	Öffentliches Stellplatzangebot und Verteilung.....	18
2.2	Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes	20
2.3	Anzahl und Lage von Stellplätzen	21
2.4	Bewirtschaftungsformen	24
2.5	Parkleitsystem.....	28
2.5.1	<i>Ausgestaltung eines Parkleitsystems.....</i>	<i>28</i>
2.5.2	<i>Beibehaltung des bestehenden Parkleitsystems</i>	<i>29</i>
2.5.3	<i>Statisches, dreistufiges Parkleitsystem.....</i>	<i>29</i>
2.5.4	<i>Dynamisches Parkleitsystem</i>	<i>31</i>
2.6	Fazit und Handlungsempfehlungen	32
	Abbildungsverzeichnis.....	35
	Abkürzungsverzeichnis.....	36

1 Ergebnisse der Parkraumerhebungen

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Wallfahrtsstadt Kevelaer gehört zum Kreis Kleve und liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Stadt hat etwa 28.000 Einwohner und besteht aus den sechs Ortschaften Kervenheim, Kevelaer, Kleinkevelaer, Twisteden, Wetten und Winnekendonk. Mit dem historischen Zentrum, zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten weist Kevelaer eine hohe Anziehungskraft auf, wodurch auch ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht. Die verkehrliche Anbindung der Stadt erfolgt durch die Autobahnanschlussstellen Sonsbeck und Uedem der Autobahn 57 und die B 9, die in Nord/Süd-Richtung durch Kevelaer verläuft. Im Rahmen der Untersuchung der Verkehrsverhältnisse und Neukonzeption im Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer wurde eine umfassende Parkraumerhebung durchgeführt. Mithilfe der Auswertung der Erhebung kann das vorhandene Stellplatzangebot zeitlich und räumlich optimiert werden. Zudem soll geprüft werden, welche Auswirkungen die Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes auf das Parkraumangebot in Kevelaer hat. Für die Stadt Kevelaer wird ein Gesamtkonzept (Parkraumkonzept) für das innerstädtische Parken erstellt, nachdem eine Entscheidung für eine Variante der Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes getroffen worden ist.

Zunächst wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme die Anzahl der vorhandenen Stellplätze, die Bewirtschaftungsform, die Behindertenstellplätze und Stellplätze mit E-Ladesäulen aller für die Innenstadt relevanten Parkplätze erhoben. Es handelt sich dabei sowohl um den öffentlichen Parkraum, als auch den öffentlich zugänglichen Parkraum, der Kunden und Besucherstellplätze umfasst. Eindeutig private Stellplätze wurden nicht erfasst, da diese nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden am Donnerstag, den 10.10.2019 und am Freitag, den 11.10.2019 Parkraumerhebungen in der Innenstadt durchgeführt. Dabei wurden auf 28 Parkplätzen in Kevelaer in einem stündlichen Erhebungsintervall die jeweils belegten Stellplätze auf den Parkplätzen erhoben. Die Erhebungen erfolgten zwischen 6:00 Uhr morgens und 20:00 Uhr abends. Auf fünf weiteren Parkplätzen fanden nur um 9:00 Uhr, 13:00 Uhr und 17:00 Uhr Erhebungen des Parkraums statt, da sie sich außerhalb des eigentlichen Kernbereiches der Innenstadt befinden. Am Freitag, den 11.10.2019 war Markttag in Kevelaer. Dieser wurde gewählt, da der Markt auf dem Peter-Plümpe-Platz stattfindet und somit ein Teilbereich des Parkplatzes durch Marktstände belegt ist. Insgesamt 59 Stellplätze des Peter-Plümpe-Platzes standen an dem Erhebungstag für das Parken nicht zur Verfügung.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde sich für einen regulären Wochentag und einen Markttag außerhalb von Ferienzeiten und Feiertagen als Erhebungstage entschieden. Es wurde davon Abstand genommen, zusätzliche Erhebungen an Wochenendtagen (samstags und sonntags) sowie an Tagen mit erhöhtem Pilgeraufkommen durchzuführen. Hintergrund ist, dass das vorliegende Gutachten nicht ein Einzelereignis mit außergewöhnlicher Parksituation zum Untersuchungsgegenstand hat, sondern die regulären Verhältnisse an Wochentagen und Markttagen darstellen und bewerten soll. Ein Sonntag als Erhebungstag wurde außerdem nicht gewählt, da an diesem Tag, die sonst an Werktagen regulär durch Kunden (z. B. von Lebensmittelgeschäften) genutzten Stellplätze, anderen Nutzern zur Verfügung stehen und somit einen erhöhten Parkraumbedarf durch Pilger auffangen können.

1.2 Bestandsaufnahme

1.2.1 Untersuchungsgebiet

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wurden insgesamt 33 Parkplätze und Stellplatzbereiche im öffentlichen Straßenraum in Kevelaer mit einer Gesamtanzahl von 1.359 Stellplätzen erhoben.¹ Diese sind in der folgenden Abb. 1.2.1-1 dargestellt. Die blau gefärbten Flächen stellen die untersuchten Parkflächen in Kevelaer dar. Der Peter-Plümpe-Platz lässt sich dabei nochmal in die in Kapitel 1.3.4 dargestellten Flächen untergliedern.

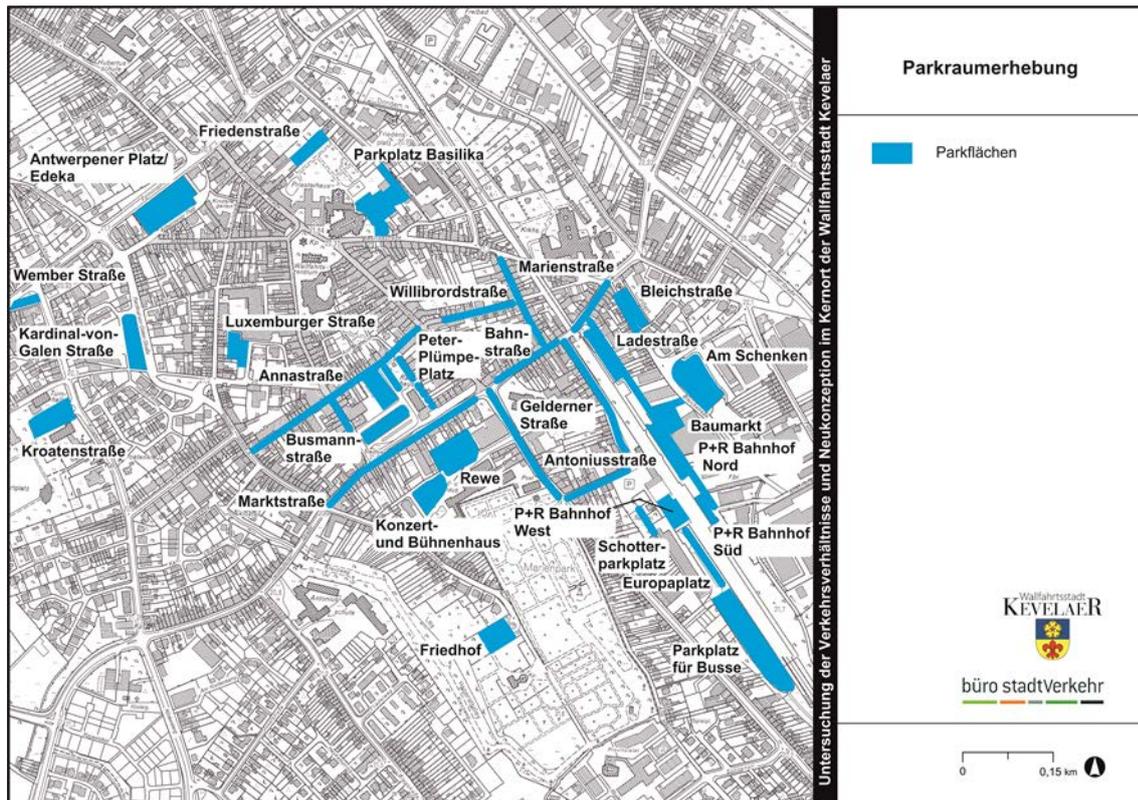


Abb. 1.2.1-1 Parkflächen im Untersuchungsgebiet in Kevelaer

1.2.2 Bewirtschaftungsformen

Die untersuchten Parkplätze in Kevelaer lassen sich im Wesentlichen in sechs verschiedene Bewirtschaftungsformen unterteilen.

Es handelt sich um die Bewirtschaftungsformen:

- ohne Bewirtschaftung
- nur für P+R-Nutzer
- Parkscheibe 1,5h
- Parkschein
- Behindertenstellplätze
- Stellplätze mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge

¹ Einzelne Stellplätze im Innenstadtbereich und Stellplätze in Nebenstraßen und Randbereichen, die nahezu ausschließlich von Einwohnern und nicht von Besuchern der Innenstadt genutzt werden, sind darin nicht enthalten.

Die gebührenpflichtigen Zeiten für die einzelnen Parkplätze sind in Abb. 1.2.2-1 dargestellt.

Parkplatz	Bewirtschaftungszeiten	Gebührensatz
Basilika West	Werktags 12-18 Uhr	1
Basilika Ost	Werktags 12-18 Uhr	1
Kardinal-von-Galen Straße	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	2
Friedenstraße	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	2
PPP Annastraße	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	1
PPP Polizei	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	1
PPP Volksbank	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	1
PPP Hauptstraße	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	1
PPP Rathaus	Mo-Sa 8-18 Uhr, So + Feiertag 13-18 Uhr	1
Bleichstraße	täglich 8-18 Uhr	2
Ladestraße	täglich 8-18 Uhr	2

Abb. 1.2.2-1 Parkgebühren der Parkplätze

Die Gebührensätze 1 betreffen insbesondere die zentralen, stark nachgefragten Parkplätze, während der Gebührensatz 2 die etwas weniger stark nachgefragten Parkplätze betrifft und bei längeren Parkdauern geringere Gebühren vorsieht.

Gebührensatz 1	30min	1 Stunde	2 Stunden	Tagesticket	Mindestgebühr	Höchstgebühr
	0,30 €	1,00 €	3,00 €	5,00 €	0,30 €	5,00 €
Gebührensatz 2	30min			Tagesticket	Mindestgebühr	Höchstgebühr
	0,30 €			3,00 €	0,30 €	3,00 €

Abb. 1.2.2-2 Gebührensätze der Parkplätze

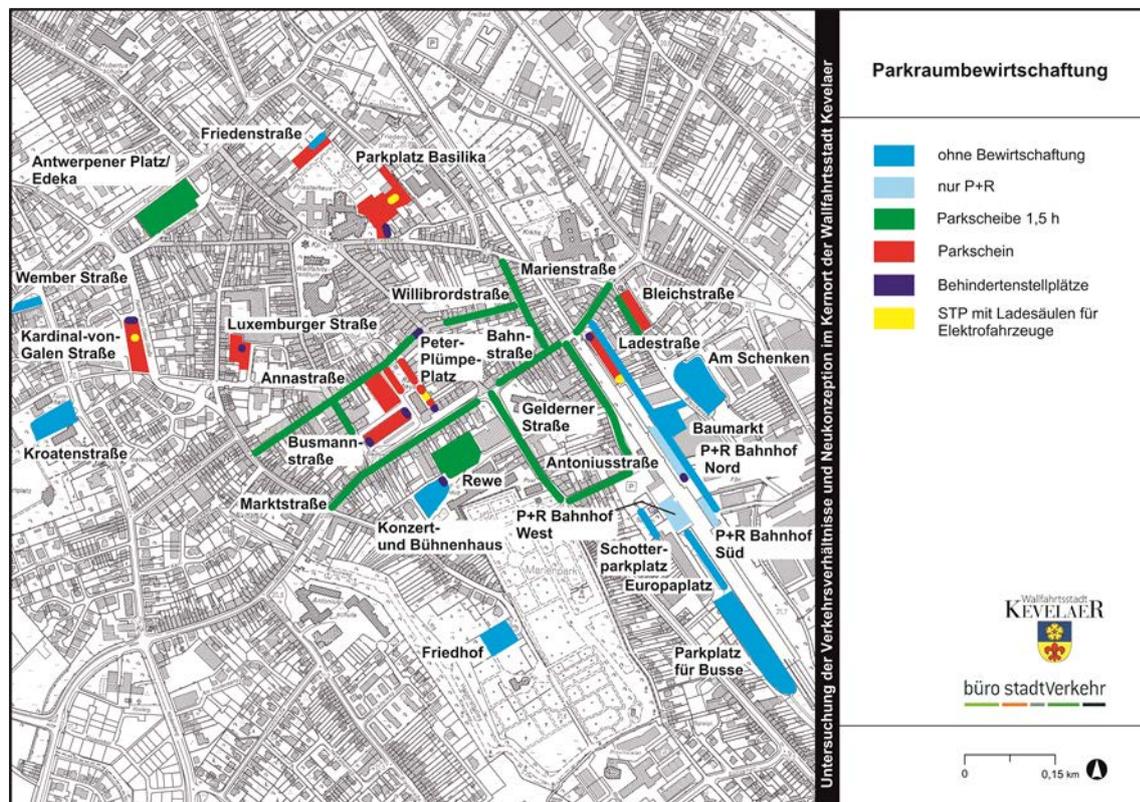


Abb. 1.2.2-3 Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet



Abb. 1.2.2-4 Beschilderung P+R am Bahnhof



Abb. 1.2.2-5 Bewirtschaftung auf dem Peter-Plümpe-Platz



Abb. 1.2.2-6 Bewirtschaftung auf dem Parkplatz Rewe

1.3 Auslastungen der Parkplätze in Kevelaer

Die Ergebnisse der Parkraumhebung ermöglichen die Darstellung und die Analyse der räumlichen und zeitlichen Auslastung aller untersuchten Parkplätze.

Die Betrachtung der Parkraumauslastungen zu unterschiedlichen Zeiten verdeutlicht, auf welchen Parkplätzen und in welchen Straßenzügen hoher Parkdruck herrscht. Stellplätze mit einer Auslastung von maximal einem Drittel weisen keinerlei Parkdruck auf und haben hohe Stellplatzreserven. Auf Parkflächen mit einer Auslastung von 91 % und mehr herrscht erheblicher Parkdruck und es kommt vermehrt zu illegalen Parkvorgängen.

Da sich das Gesamtstellplatzangebot innerhalb des Untersuchungsgebietes von Kevelaer aus einer Vielzahl von verschiedenen Parkmöglichkeiten zusammensetzt, wurden im vorliegenden Fall folgende Schwellenwerte für die Auslastung angenommen:

Geringe Auslastung:	≤ 33 % (deutliche Reserven vorhanden, kein Parkdruck)
Mittlere Auslastung:	zwischen 34 und 66 % (Reserven vorhanden, geringer Parkdruck)
Hohe Auslastung:	zwischen 67 und 90 % (kaum Reserven vorhanden, mittlerer bis erhöhter Parkdruck)
Überlastung:	91 % und mehr (keine Reserven, Anlage ausgelastet, hoher Parkdruck)

Abb. 1.3-1 Kategorien Parkraumauslastungen

Die Auslastungen der erhobenen Parkflächen werden im Folgenden sowohl für den Donnerstag, als auch für den Freitag jeweils für die Uhrzeiten 9:00 Uhr morgens, 13:00 Uhr mittags und 17:00 Uhr nachmittags dargestellt.

Die dargestellten Auslastungskategorien entsprechen den Kategorien aus Abb. 1.3-1 in Kapitel 1.3 und sind farblich gekennzeichnet.

1.3.1 Auslastungen morgens, mittags und nachmittags

Auslastungen 9:00 Uhr

Die Auslastung der Parkflächen am Donnerstag um 9:00 Uhr ist in der folgenden Abb. 1.3.1-1 dargestellt. Es ist festzustellen, dass die Auslastungen der Parkflächen unterschiedlich stark ausfallen. Die Parkflächen im direkten Umfeld des Peter-Plümpe-Platzes weisen unabhängig von der jeweiligen Bewirtschaftungsform eine Auslastung zwischen 34 und 90 % auf. Eine höhere Auslastung (91 bis 100 %) ist am Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus (ohne Bewirtschaftung) und an der Willibrordstraße (Parkscheibe) vorzufinden. Die P+R-Parkplätze am Bahnhof sind ebenfalls stark ausgelastet. Die gebührenpflichtigen Parkflächen an der Ladestraße und an der Bleichstraße weisen jedoch nur eine geringe Auslastung von maximal 33 % auf. Die vom Zentrum entfernter liegenden und kostenfreien Parkflächen am Friedhof (34 bis 66 %) oder an der Kroatensstraße (0 bis 33 %) weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf. Ausreichende Stellplatzreserven sind über das gesamte Innenstadtgebiet verteilt verfügbar.

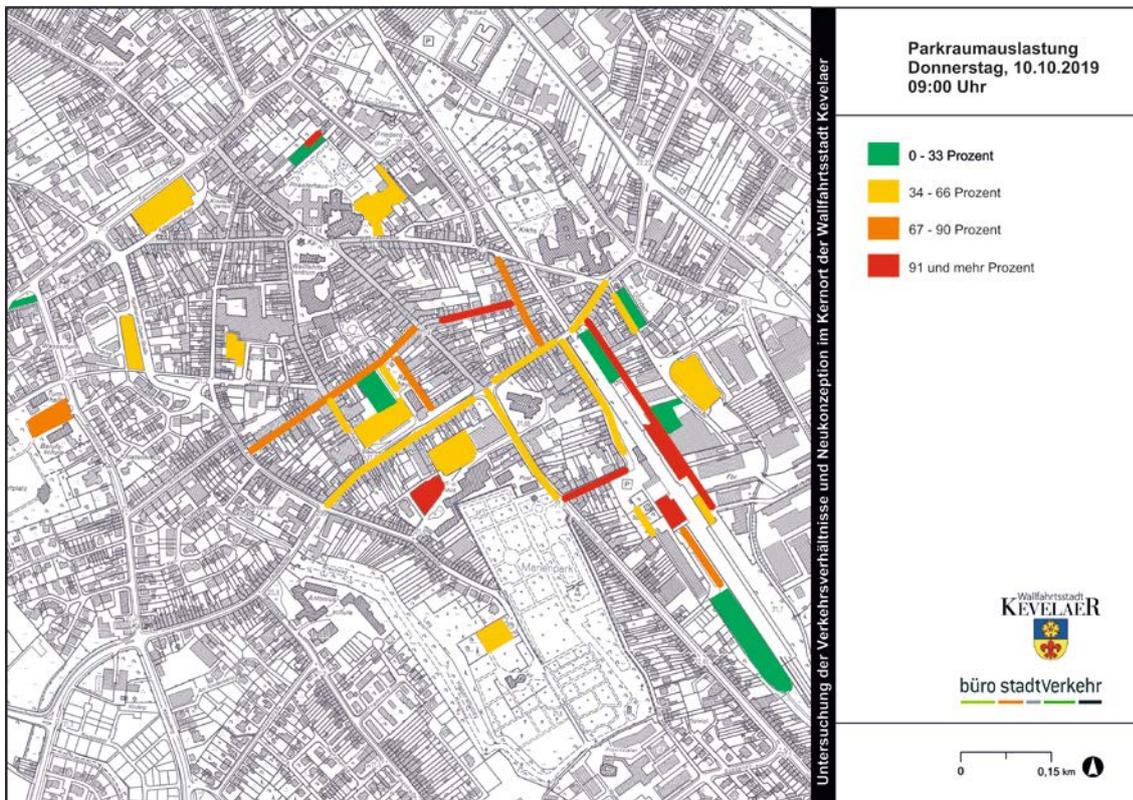


Abb. 1.3.1-1 Parkraumauslastung am Donnerstag, den 10.10.2019 um 9:00 Uhr

Die erfasste Auslastung der Parkflächen am Freitag, den 11.10.2019, um 9:00 Uhr (Abb. 1.3.1-2) fällt geringer aus, als am Vortag. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Parkflächen am Peter-Plümpe-Platz aufgrund des Marktes bis 13:00 Uhr nicht zum Parken zur Verfügung stehen. Stark ausgelastet sind die Parkflächen am Konzert- und Bühnenhaus und an der Willibrordstraße. Ein Teil des P+R-Parkplatzes am Bahnhof ist zu gleichen Anteilen ausgelastet wie am Donnerstag. Der viel größere Anteil der P+R-Parkplätze ist jedoch nur mit einer Auslastung von 34-66 % belegt. Auch die Parkflächen an der Ladestraße sind deutlich geringer ausgelastet. Parkplatzreserven bestehen auch auf den innerstädtischen zentralen Parkflächen im Straßenraum, die bis zu einer Dauer von 90 Minuten mit einer Parkscheibe genutzt werden dürfen.

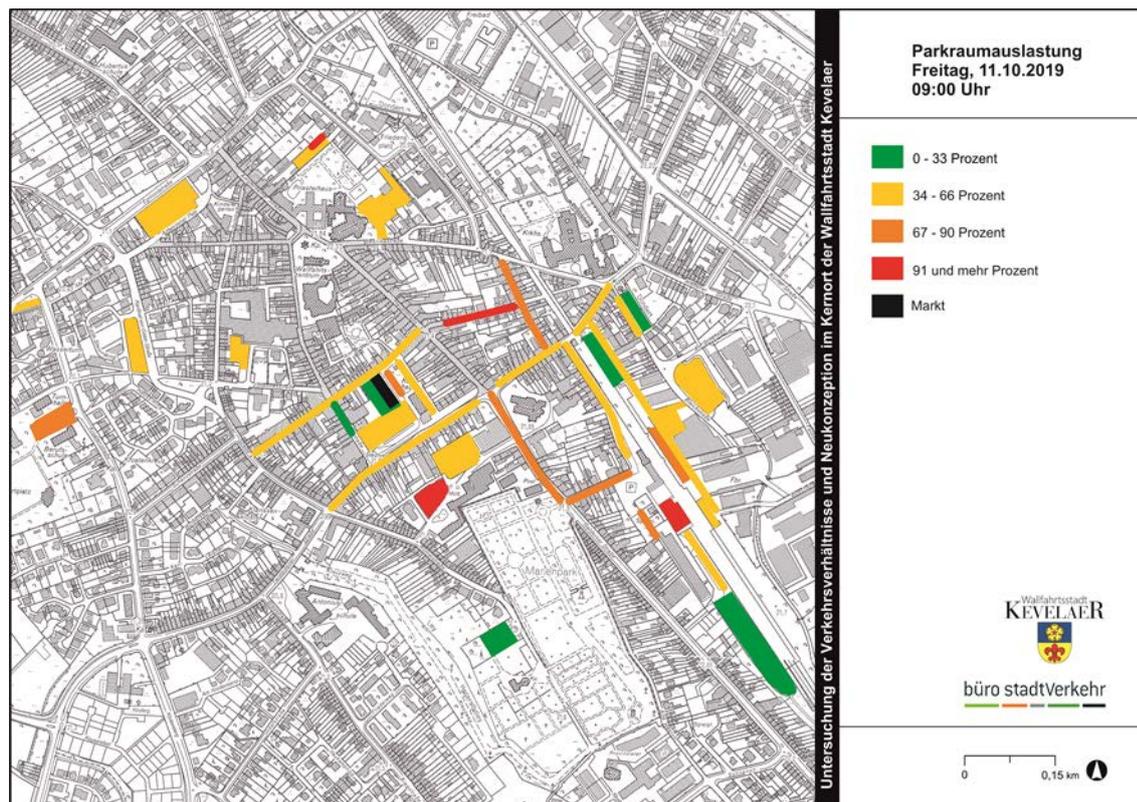


Abb. 1.3.1-2 Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 9:00 Uhr

Gegen 9:00 Uhr sind in der Innenstadt Kevelaers an beiden Erhebungstagen ausreichend Stellplätze verfügbar. Einige Parkflächen sind zwar sehr stark ausgelastet, jedoch stehen jederzeit im direkten Umfeld der Parkflächen freie Kapazitäten zur Verfügung. An beiden Tagen ist der Parkplatz am Bühnen- und Konzerthaus, an der Willibrordstraße und der P+R-Parkplatz West stark ausgelastet. Die unbewirtschafteten Parkflächen im Straßenraum an der Ladestraße sind ebenfalls stark ausgelastet. Der Parkplatz Am Schenken, oder auch der bewirtschaftete Parkplatz Ladestraße können jedoch als Alternative genutzt werden. Hinzu kommt, dass am Freitag, an dem der Markt einen Teil der Stellplätze auf dem Peter-Plümpe-Platz belegt, keine Zunahme der Auslastung auf den umliegenden Parkplätzen festzustellen ist. Am Freitag sind zur genannten Uhrzeit insgesamt 22 Parkplätze in der Innenstadt von Kevelaer mehr frei, als am Donnerstag.

Auslastungen 13:00 Uhr

Die folgende Abb. 1.3.1-3 stellt die Auslastung der untersuchten Parkflächen am Donnerstag, den 10.10.2019 um 13:00 Uhr dar. Lediglich die Marktstraße, der Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus und der kostenfreie Parkplatz an der Friedenstraße weisen Auslastungen von über 91 % auf. Der Parkplatz an der Basilika ist wie der kostenpflichtige Parkplatz an der Ladestraße und der kostenfreie Parkplatz am Baumarkt lediglich gering ausgelastet. Der Parkplatz ist von Montag bis Samstag zwischen 12:00 und 18:00 Uhr gebührenpflichtig, ansonsten kann dort kostenfrei geparkt werden.

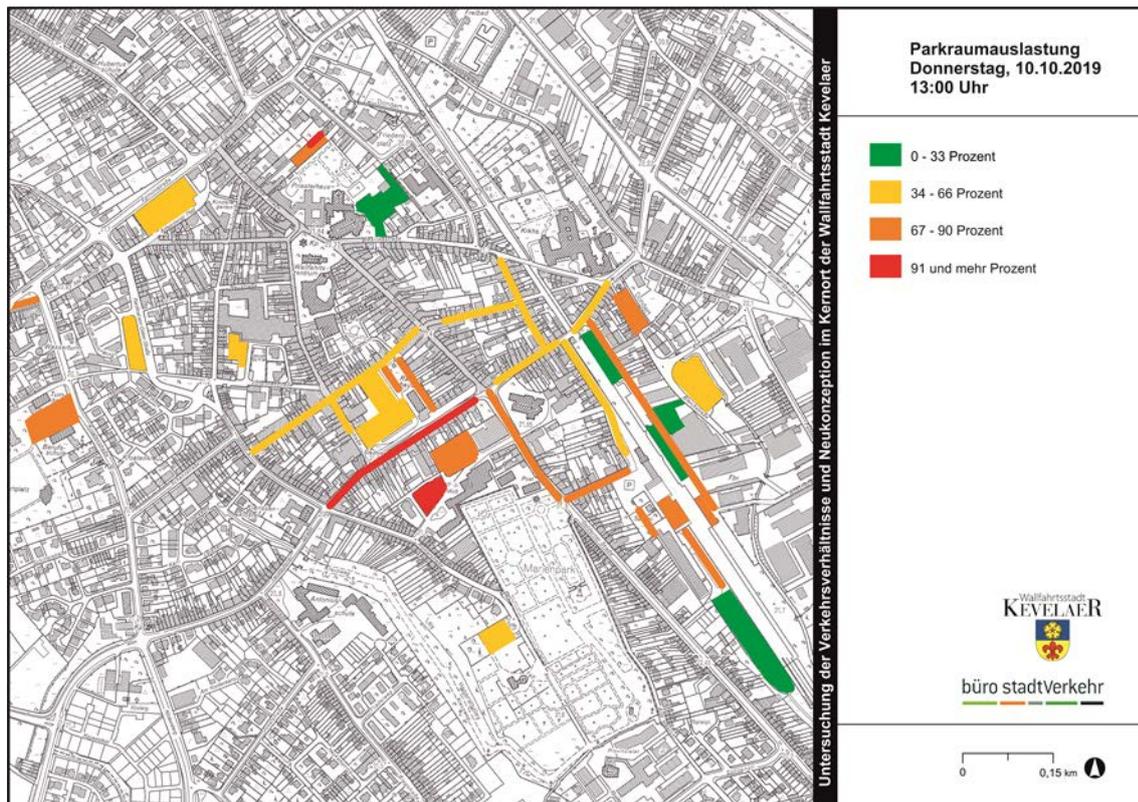


Abb. 1.3.1-3 Parkraumauslastung am Donnerstag, den 10.10.2019 um 13:00 Uhr

Die Abb. 1.3.1-4 beinhaltet die Auslastung der Parkflächen am Freitag um 13:00 Uhr. Am Freitagmittag ist sowohl die Parkfläche am Konzert- und Bühnenhaus als auch die Parkfläche an der Marktstraße stark ausgelastet. Auch der P+R-Parkplatz westlich des Bahnhofs weist eine Auslastung von mindestens 91 % auf. Parkflächen mit einer geringen Auslastung von unter 34 % sind am Luxemburger Platz, an der Friedenstraße, an der Ladestraße und am Friedhof vorzufinden. Dabei handelt es sich jedoch unter anderem auch um kostenpflichtige Parkflächen.

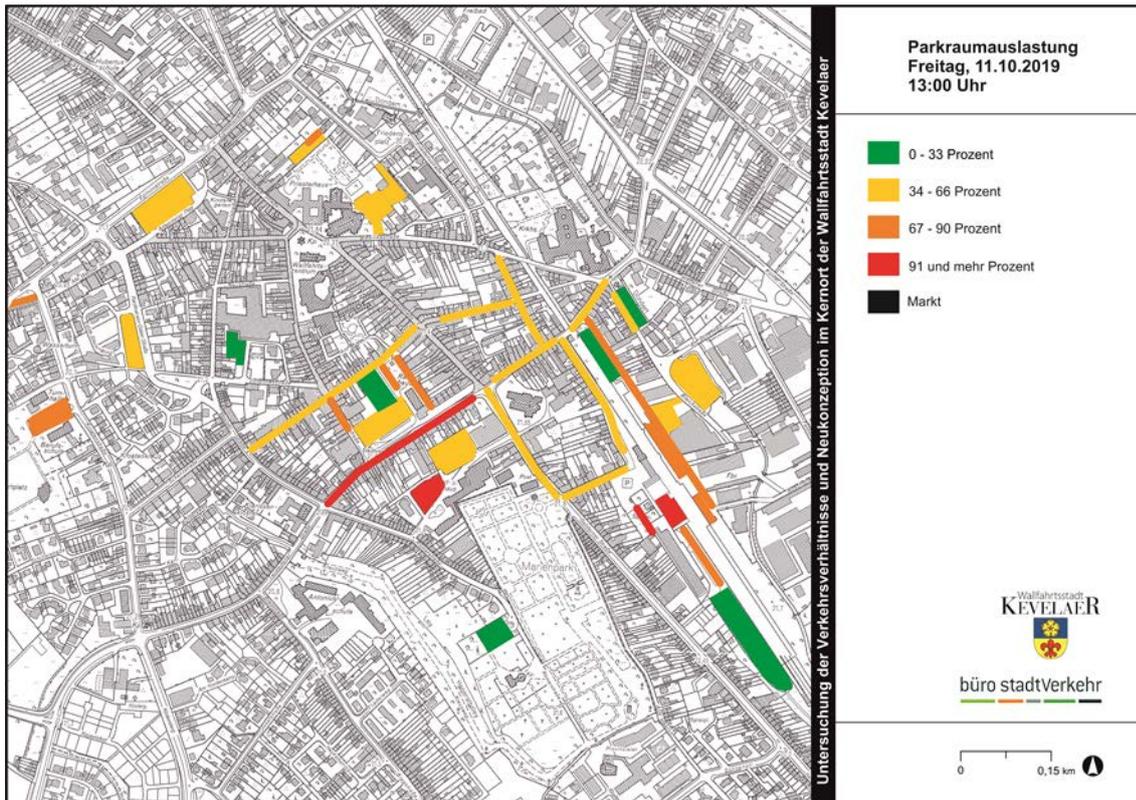


Abb. 1.3.1-4 Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 13:00 Uhr

Auch um 13:00 Uhr besteht in der Innenstadt Kevelaers kein Mangel an verfügbaren Stellplätzen. Wie bereits um 9:00 Uhr ist der Parkplatz am Bühnen- und Konzerthaus stark ausgelastet. Die Parkflächen an der Willibrordstraße sind jedoch nur noch zu maximal 66 Prozent ausgelastet. Eine deutliche Zunahme der Auslastung ist auf der Marktstraße zu verzeichnen. Als Alternative können die Parkflächen an der Gelderner Straße oder auf dem PPP genutzt werden. Gegen 13:00 Uhr sind in der Innenstadt von Kevelaer insgesamt deutlich weniger freie Stellplätze vorhanden als an beiden Tagen jeweils um 9:00 Uhr. Freitags stehen dabei ca. 83 mehr freie Stellplätze zur Verfügung als donnerstags. Sowohl am Donnerstag, als auch am Freitag stehen um 13:00 Uhr auf den Untersuchten Parkplätzen und Stellplatzbereichen im Straßenraum von den 1.359 Parkplätzen über 500 zum Parken zur Verfügung.

Auslastungen 17:00 Uhr

Die Auslastung der Parkflächen im Untersuchungsgebiet am Donnerstagnachmittag gegen 17:00 Uhr (Abb. 1.3.1-5) weist Veränderungen im Vergleich zu den zuvor erhobenen Tageszeiten auf. Keine Parkfläche weist eine höhere Auslastung als 90 % auf, zudem ist keine Parkfläche zu weniger als 34 % ausgelastet. Nahezu alle Parkflächen mit einer Parkscheibenregelung sind zu 67 bis 90 % ausgelastet. Die kostenfreien Parkflächen sind mindestens zu 34 % ausgelastet. Je näher die jeweilige Parkfläche dem Zentrum ist, desto höher ist die Auslastung der kostenfreien Parkflächen. Ähnlich verhält sich die Auslastung der parkscheinpflichtigen Parkflächen. Je weiter diese vom Zentrum entfernt liegen, desto geringer ist die jeweilige Auslastung.

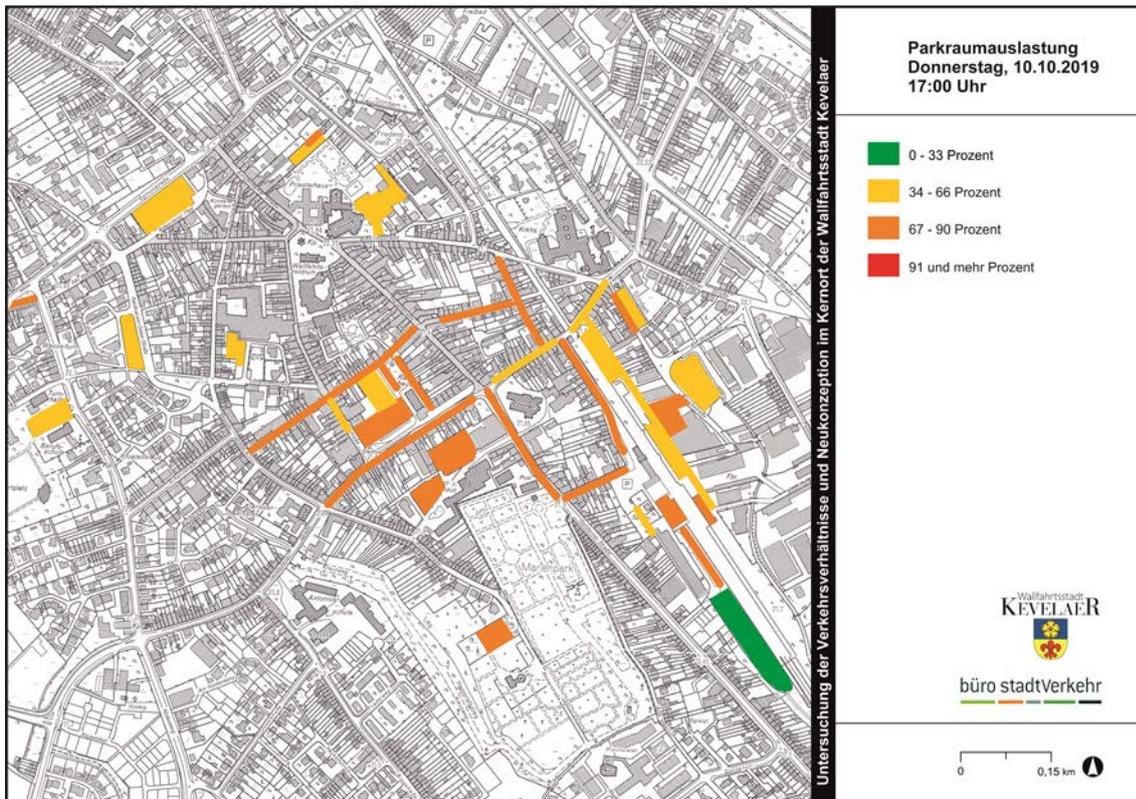


Abb. 1.3.1-5 Parkraumauslastung am Donnerstag, 10.10.2019 um 17:00 Uhr

Am Freitagnachmittag (Abb. 1.3.1-6) sind lediglich die Parkflächen an der Willibrordstr. und der Antoniusstraße zu 91 % oder mehr ausgelastet. Die übrigen Parkflächen innerhalb der untersuchten Straßenzüge sind zwischen 67 und 90 % ausgelastet. Die kostenpflichtigen Parkflächen werden größtenteils maximal zu 66 % genutzt. Die P+R-Parkflächen weisen mit einer Auslastung von 34 bis 66 % erwartungsgemäß eine deutlich geringere Auslastung auf, als in den zuvor erfassten Zeiträumen. Außerdem sind die weiter außerhalb des Stadtzentrums liegenden Parkflächen bei Weitem nicht ausgelastet. Somit sind zu dieser Tageszeit ausreichend Parkmöglichkeiten in der Innenstadt von Kvelaer vorhanden.

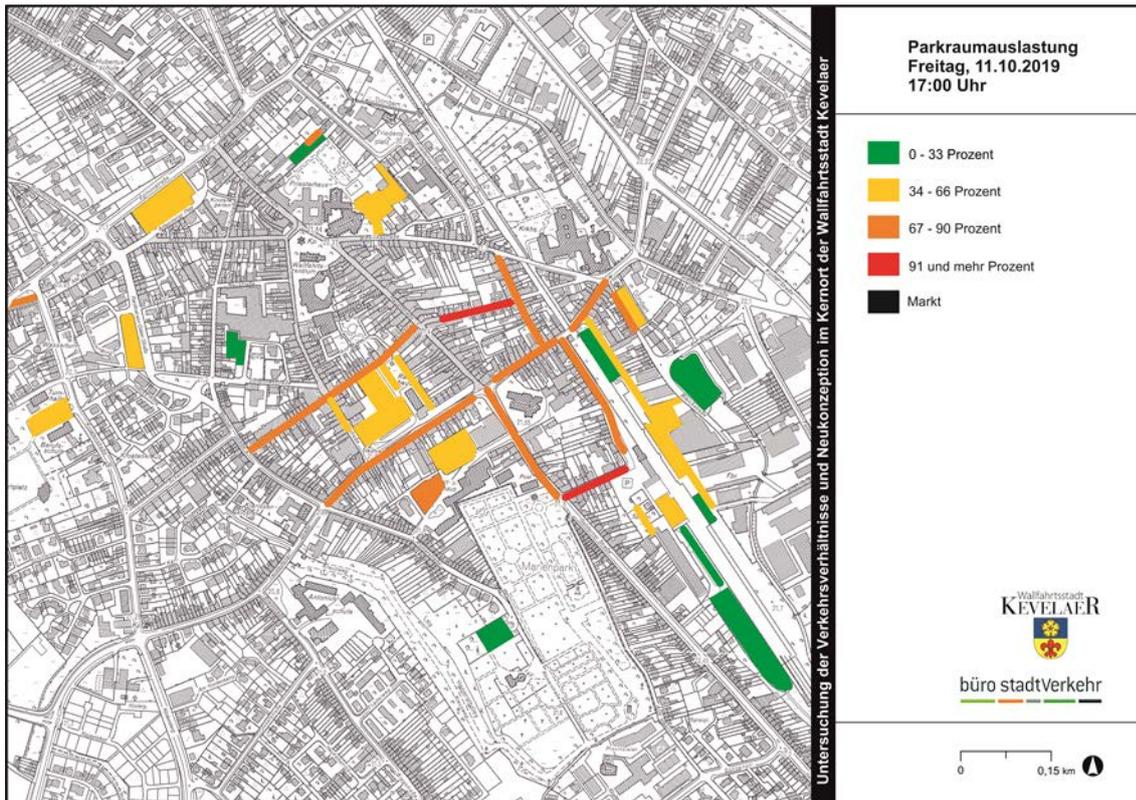


Abb. 1.3.1-6 Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 17:00 Uhr

An beiden Tagen unterscheidet sich die Parkraumauslastung um 17:00 Uhr jedoch deutlich. Während donnerstags insgesamt ca. 492 freie Parkplätze zur Verfügung stehen, stehen freitags zur gleichen Zeit ca. 715 Stellplätze zur Verfügung. Donnerstags sind die Auslastungen um den Peter-Plümpe-Platz recht hoch. Auf dem Peter-Plümpe-Platz selbst sind jedoch geringere Auslastungen vorzufinden. Dort sind ausreichend weitere Stellplätze verfügbar. Freitags ist die Auslastung insgesamt geringer. Im Umfeld des Peter-Plümpe-Platz sind die Parkplätze weniger stark ausgelastet als am Donnerstag. An der Luxemburger Straße oder etwas weiter entfernt am Schotterparkplatz oder am Friedhof sind viele weitere Stellplätze vorhanden. Auch die P+R-Parkplätze weisen eine deutlich geringere Auslastung auf.

1.3.2 Auslastungen der einzelnen Stundengruppen

Die folgenden Abb. 1.3.2-1 und Abb. 1.3.2-2 stellen die Auslastungen der jeweiligen Stellplätze in den Stundengruppen in Prozent am Donnerstag und am Freitag dar. Es wird jeweils die Gesamtstellplatzfläche für die einzelnen Parkflächen angegeben. Insgesamt sind 1.359 Stellplätze im Rahmen der Parkraumerhebung berücksichtigt worden. Die prozentualen Auslastungen der Parkplätze werden mit Hilfe der aus Kapitel 1.3.1 bekannten Farbgebung verdeutlicht.

Bei der Betrachtung der Auslastungen fallen auf verschiedenen Parkplätzen und auf verschiedenen Stellplatzbereichen im Straßenraum hohe Auslastungen von über 90 % oder sogar über 100 % auf. Für diese Parkplätze wird im Folgenden eine Einzelbewertung vorgenommen.

- Parkplätze im Straßenraum vor dem Parkplatz Bleichstraße: Die acht Stellplätze mit Parkscheibenregelung weisen in vier Stundengruppen Auslastungen von 100 % auf.
→ In unmittelbarer Nähe (Parkplatz Bleichstraße) stehen kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung, zudem weist der Parkplatz Am Schenken in etwa 100 m Entfernung eine ausreichende Anzahl an freien Stellplätzen auf.
- Antoniusstraße: Die Auslastung ist ganztägig hoch und zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr sind die Stellplätze ausgelastet.
→ Trotz der hohen Auslastung sollten Anwohner in den Randzeiten dort einen Stellplatz finden. Im Bahnhofsbereich sind weitere Stellplätze vorhanden.
- Parkplatz Bahnhof West/Parkplatz Bahnhof Nord: Die unmittelbare Bahnhofsnähe führt zu einer hohen Auslastung des P+R-Parkplatzes durch Pendler. Ausweichparkplätze sind in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof ausreichend vorhanden.
- Straßenraum Ladestraße: Die Stellplätze weisen eine hohe Auslastung auf.
→ Alternativparkplätze sind ausreichend vorhanden
- Der Parkplatz Konzert- und Bühnenhaus: Der einzige ganztägig kostenlose zentral gelegene größere Parkplatz weist ganztägig eine hohe Auslastung auf.
→ Es ist davon auszugehen, dass er von Dauerparkern (Parkdauer > 8 Stunden) belegt wird und dadurch für Besucher der Innenstadt fast ganztägig nicht zur Verfügung steht. Eine Bewirtschaftung ist hier zu empfehlen.
- Willibrordstraße: Eine hohe ganztägige Auslastung ist hier vorzufinden.
→ Die Lage der Willibrordstraße führt in unmittelbarer Nähe zu vielen Geschäften zu der hohen Auslastung. Alternativparkplätze in der Nähe sind nicht vorhanden.
- Die kostenlosen Parkplätze auf der Friedenstraße weisen eine hohe Auslastung auf.
→ Auf demselben Parkplatz stehen kostenpflichtige Parkplätze für Besucher der Innenstadt zur Verfügung. Dieses Angebot für Besucher und Bewohner kann bestehen bleiben. Eine Bewirtschaftung würde voraussichtlich die Einnahmen der Stadt Kevelaer erhöhen.

Auslastungen in Prozent der jeweiligen Stellplätze in den Stundengruppen am Donnerstag, den 10.10.2020															
Stellplätze im innenstadtbereich	STP gesamt	Donnerstag 10.10.19													
		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
1 Am Schenken	141	16%	23%	29%	40%	57%	54%	59%	61%	38%	18%	48%	42%	25%	20%
2 Parkplatz Bleichstraße	30	17%	7%	7%	13%	30%	70%	50%	70%	60%	67%	60%	57%	50%	27%
3 Stellplätze vor dem Parkplatz Bleichstraße	8	63%	75%	63%	50%	88%	100%	50%	88%	100%	75%	75%	38%	88%	
4 Bahnstraße	8	50%	25%	25%	88%	63%	63%	63%	88%	63%	88%	63%	63%	38%	50%
5 Parkplatz Ladestraße	63	10%	5%	5%	5%	14%	24%	38%	30%	40%	29%	78%	63%	33%	21%
6 Straße "Am Bahnhof" (beidseitig)	30	67%	57%	43%	57%	67%	60%	77%	50%	53%	47%	60%	73%	60%	63%
7 Antoniusstraße	20	80%	70%	85%	100%	105%	105%	100%	90%	70%	60%	95%	75%	85%	110%
8 Schotterparkplatz	29	55%	48%	55%	66%	69%	66%	76%	76%	72%	52%	41%	59%	59%	55%
9 Parkplatz Bahnhof West	42	71%	90%	95%	100%	98%	98%	98%	86%	76%	50%	83%	76%	50%	76%
10 Europaplatz Straßenrand (beidseitig)	30	20%	43%	70%	87%	90%	83%	80%	80%	50%	70%	70%	70%	47%	47%
11a P+R Bahnhof Nord	63	44%	75%	94%	95%	95%	94%	87%	83%	100%	87%	84%	83%	86%	86%
11b P+R Bahnhof Süd	22	23%	59%	64%	64%	59%	68%	77%	91%	41%	86%	82%	50%	64%	18%
12 Straßenraum Ladestraße	23	35%	61%	78%	96%	96%	91%	91%	74%	35%	70%	70%	57%	43%	35%
13 Baumarkt	65	5%	5%	11%	29%	46%	52%	48%	25%	38%	43%	45%	69%	62%	9%
14a Peter-Plümpe-Platz (Süd) Parkschein	96	4%	14%	15%	39%	71%	85%	78%	66%	65%	66%	76%	72%	48%	29%
14b Peter-Plümpe-Platz (Nord) Parkschein	84	4%	6%	7%	18%	35%	49%	50%	55%	43%	39%	40%	60%	55%	31%
14c Peter-Plümpe-Platz Private Parkplätze	8	75%	75%	75%	75%	88%	100%	75%	88%	75%	88%	88%	88%	63%	75%
14d Peter-Plümpe-Platz Sparkasse	13	8%	8%	15%	62%	92%	85%	69%	69%	54%	77%	85%	85%	85%	15%
14e Peter-Plümpe-Platz (ost)Parkschein	29	17%	21%	34%	52%	66%	66%	76%	79%	76%	62%	79%	69%	76%	66%
15 Rewe	138	10%	12%	20%	46%	74%	78%	73%	67%	81%	75%	78%	70%	51%	51%
16 Konzert- und Bühnenhaus	64	77%	75%	98%	97%	98%	100%	102%	95%	95%	94%	92%	91%	73%	75%
17 Busmanstraße	8	38%	63%	100%	63%	13%	63%	88%	38%	25%	25%	63%	25%	25%	25%
18 Marktstraße	26	27%	35%	38%	50%	50%	88%	69%	92%	73%	69%	73%	77%	58%	50%
19 Bahnstraße	15	27%	40%	53%	60%	73%	73%	53%	47%	40%	40%	47%	60%	53%	87%
20 Gelderner Straße	25	24%	48%	44%	44%	44%	60%	52%	68%	72%	68%	64%	72%	68%	56%
21 Annastraße	38	37%	29%	66%	71%	82%	63%	89%	63%	55%	63%	71%	71%	74%	100%
22 Willibrordstraße	15	100%	87%	40%	93%	80%	87%	80%	53%	73%	93%	93%	87%	93%	93%
23 Marienstraße	17	71%	47%	76%	76%	82%	65%	76%	41%	82%	82%	82%	82%	93%	88%
24 Basilika	84	32%	17%	23%	57%	81%	61%	49%	27%	29%	46%	35%	42%	55%	74%
25 Friedenstraße ohne Bewirtschaftung	14	100%	93%	93%	100%	86%	100%	100%	93%	100%	100%	86%	86%	79%	100%
26 Friedenstraße Parkschein	23	17%	17%	30%	22%	43%	35%	65%	70%	78%	91%	74%	48%	35%	30%
27 Kardinal von Galen Straße	47	55%	49%	43%	55%	47%	45%	47%	53%	51%	45%	36%	40%	40%	36%
28 Luxemburger Straße	41	5%	22%	51%	46%	78%	76%	49%	46%	49%	61%	59%	49%	49%	51%
Summe	1.359														

Abb. 1.3.2-1 Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Donnerstag, den 10.10.2019²

Auslastungen in Prozent der jeweiligen Stellplätze in den Stundengruppen am Freitag, den 11.10.2019															
Stellplätze im innenstadtbereich	STP gesamt	Freitag 11.10.19													
		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
1 Am Schenken	141	19%	24%	35%	46%	57%	62%	52%	51%	38%	43%	38%	27%	18%	11%
2 Parkplatz Bleichstraße	30	7%	3%	7%	23%	37%	43%	30%	20%	53%	70%	67%	40%	20%	10%
3 Stellplätze vor dem Parkplatz Bleichstraße	8	63%	50%	50%	63%	88%	100%	100%	50%	88%	88%	50%	88%	88%	50%
4 Bahnstraße	8	25%	25%	38%	50%	63%	75%	63%	88%	100%	63%	88%	63%	63%	63%
5 Parkplatz Ladestraße	63	6%	5%	3%	5%	10%	17%	25%	19%	40%	71%	71%	24%	14%	8%
6 Straße "Am Bahnhof" (beidseitig)	30	70%	73%	63%	53%	53%	73%	57%	57%	60%	93%	53%	70%	60%	63%
7 Antoniusstraße	20	75%	75%	70%	90%	85%	85%	80%	60%	70%	75%	90%	95%	85%	85%
8 Schotterparkplatz	29	55%	52%	55%	72%	72%	69%	86%	100%	93%	52%	41%	41%	66%	62%
9 Parkplatz Bahnhof West	42	86%	98%	93%	95%	95%	98%	95%	95%	74%	71%	67%	40%	26%	29%
10 Europaplatz Straßenrand (beidseitig)	30	23%	33%	67%	67%	80%	80%	83%	83%	40%	60%	83%	33%	83%	83%
11a P+R Bahnhof Nord	63	40%	60%	71%	73%	84%	78%	86%	90%	71%	76%	76%	40%	24%	40%
11b P+R Bahnhof Süd	22	14%	27%	45%	45%	68%	73%	68%	68%	50%	82%	82%	32%	36%	32%
12 Straßenraum Ladestraße	23	39%	70%	70%	61%	74%	83%	74%	70%	70%	83%	74%	35%	30%	22%
13 Baumarkt	65	5%	9%	26%	35%	48%	66%	51%	40%	48%	66%	69%	32%	46%	31%
14a Peter-Plümpe-Platz (Süd) Parkschein	96	10%	13%	25%	56%	84%	92%	89%	60%	63%	54%	54%	40%	48%	78%
14b Peter-Plümpe-Platz (Nord) Parkschein	84	4%	12%	28%	48%	84%	96%	80%	19%	20%	40%	51%	37%	33%	52%
14c Peter-Plümpe-Platz Private Parkplätze	8	75%	75%	75%	75%	88%	88%	75%	75%	75%	75%	75%	88%	100%	75%
14d Peter-Plümpe-Platz Sparkasse	13	8%	8%	15%	23%	85%	85%	85%	15%	23%	69%	92%	85%	69%	69%
14e Peter-Plümpe-Platz (ost)Parkschein	29	17%	24%	31%	45%	90%	93%	83%	83%	66%	52%	59%	45%	45%	62%
15 Rewe	138	12%	8%	28%	44%	78%	85%	83%	57%	56%	46%	53%	51%	42%	38%
16 Konzert- und Bühnenhaus	64	67%	77%	95%	95%	91%	95%	94%	86%	83%	80%	80%	73%	69%	69%
17 Busmanstraße	8	13%	13%	25%	13%	63%	100%	50%	75%	25%	25%	38%	63%	50%	13%
18 Marktstraße	26	15%	19%	31%	65%	92%	85%	92%	100%	73%	65%	69%	77%	65%	81%
19 Bahnstraße	15	27%	20%	20%	53%	73%	80%	100%	67%	53%	53%	73%	33%	100%	100%
20 Gelderner Straße	25	40%	40%	60%	68%	56%	80%	64%	64%	44%	72%	56%	72%	100%	92%
21 Annastraße	38	61%	53%	37%	63%	61%	68%	71%	61%	55%	63%	61%	68%	74%	61%
22 Willibrordstraße	15	80%	60%	87%	100%	87%	93%	100%	60%	53%	67%	67%	93%	100%	73%
23 Marienstraße	17	59%	82%	82%	88%	88%	82%	82%	65%	53%	65%	65%	76%	82%	88%
24 Basilika	84	24%	18%	26%	50%	40%	79%	51%	36%	38%	56%	46%	49%	56%	70%
25 Friedenstraße ohne Bewirtschaftung	14	93%	93%	100%	100%	100%	93%	100%	86%	71%	100%	86%	86%	79%	86%
26 Friedenstraße Parkschein	23	30%	22%	22%	39%	35%	48%	48%	35%	35%	48%	52%	48%	43%	35%
27 Kardinal von Galen Straße	47	47%	43%	34%	47%	51%	51%	51%	45%	45%	49%	45%	45%	60%	47%
28 Luxemburger Straße	41	2%	10%	37%	41%	34%	56%	39%	29%	27%	44%	44%	24%	15%	5%
Summe	1.359														

Abb. 1.3.2-2 Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Freitag, den 11.10.2019^{2,3}

² Ein Teilbereich des Parkplatzes Basilika war zur Zeit der Erhebungen von Bauarbeiten betroffen und 26 Parkplätze standen nicht zur Verfügung. Diese sind hier in der Tabelle nicht berücksichtigt. Die Gesamtzahl der Parkplätze ist also ohne Einschränkungen nochmal um 26 STP höher.

³ Auf dem Peter-Plümpe-Platz Bereich Nord (14b) stehen am Markttag zwischen 06:00 Uhr und 13:00 Uhr nur etwa 25 der 84 Parkplätze zur Verfügung. Die insgesamt verfügbare Anzahl an Parkplätzen für Kevelaer verringert sich in diesem Zeitraum auf 1.300 STP.

Die Abbildung 1.3.2-3 stellt die Anzahl der freien Stellplätze in den einzelnen Stundengruppen dar. Insbesondere auf den größeren Parkplätzen steht durchgehend eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung.

Die höchste Auslastung besteht um 11:00 Uhr morgens. Aber auch zu dieser Zeit sind auf den betrachteten Parkplätzen in Kevelaer 398 freie Stellplätze verfügbar.

Zudem war ein Teilbereich des Parkplatzes Basilika während der Erhebungen von Bauarbeiten betroffen und 26 Parkplätze standen nicht zur Verfügung. Die Gesamtzahl der Parkplätze erhöht sich ohne diese Einschränkungen um 26 Stellplätze.

Freie Plätze an den jeweiligen Stellplätzen in den Stundengruppen 9, 11, 13, 15, 17, 19 Uhr an den beiden Tagen (10.10. und 11.10.2019)															
Stellplätze im innenstadtbereich	STP gesamt	Donnerstag 10.10.19							Freitag 11.10.19						
		07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
1 Am Schenken	141	109	85	65	55	116	82	113	107	76	54	69	80	103	126
2 Parkplatz Bleichstraße	30	28	26	9	9	10	13	22	29	23	17	24	9	18	27
3 Stellplätze vor dem Parkplatz Bleichstraße	8	2	4	0	1	2	2	1	4	3	0	4	1	1	4
4 Bahnstraße	8	6	1	3	1	1	3	4	6	4	2	1	3	1	3
5 Parkplatz Ladestraße	63	60	60	48	44	45	23	50	60	60	52	51	18	48	58
6 Straße "Am Bahnhof" (beidseitig)	30	13	13	12	15	16	8	11	8	14	8	13	2	9	11
7 Antoniusstraße	20	6	0	-1	2	8	5	-2	5	2	3	8	5	1	3
8 Schotterparkplatz	29	15	10	10	7	14	17	13	14	8	9	0	14	17	11
9 Parkplatz Bahnhof West	42	4	0	1	6	21	10	10	1	2	1	2	12	25	30
10 Europaplatz Straßenrand (beidseitig)	30	17	4	5	6	9	9	16	20	10	6	5	12	20	5
11a P+R Bahnhof Nord	63	16	3	3	8	0	10	9	25	17	14	6	15	38	38
11b P+R Bahnhof Süd	22	9	8	7	2	3	11	18	16	12	6	7	4	15	15
12 Straßenraum Ladestraße	23	9	1	2	6	7	10	15	7	9	4	7	4	15	18
13 Baumarkt	65	62	46	31	49	37	20	59	59	42	22	39	22	44	45
14a Peter-Plümpe-Platz (Süd) Parkschein	96	83	59	14	33	33	27	68	84	42	8	38	44	58	21
14b Peter-Plümpe-Platz (Nord) Parkschein	84	79	69	43	38	51	34	58	81	72	60	68	50	53	40
14c Peter-Plümpe-Platz Private Parkplätze	8	2	2	0	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2
14d Peter-Plümpe-Platz Sparkasse	13	12	5	2	4	3	2	11	12	10	2	11	10	1	4
14e Peter-Plümpe-Platz (ost)Parkschein	29	23	14	7	7	6	7	10	22	16	2	5	14	16	11
15 Rewe	138	122	74	30	45	35	42	67	127	77	21	59	74	67	85
16 Konzert- und Bühnenhaus	64	16	2	0	3	4	6	16	15	4	6	4	11	13	20
17 Busmanstraße	8	3	3	3	5	6	3	6	7	7	0	2	6	3	7
18 Marktstraße	26	17	13	3	2	8	6	13	21	9	4	0	9	6	5
19 Bahnstraße	15	9	6	4	8	9	6	2	12	7	3	5	7	4	0
20 Gelderner Straße	25	13	14	10	8	8	7	11	15	8	5	9	7	7	2
21 Annastraße	38	27	11	14	14	14	11	0	18	14	12	15	14	12	15
22 Willibrordstraße	15	2	1	2	7	1	2	1	6	0	1	6	5	1	4
23 Marienstraße	17	9	4	6	10	3	3	2	3	2	3	6	6	4	2
24 Basilika	84	70	36	33	61	45	49	22	69	42	18	54	37	43	25
25 Friedenstraße ohne Bewirtschaftung	14	1	0	0	1	0	2	0	1	0	1	2	0	2	2
26 Friedenstraße Parkschein	23	19	18	15	7	2	12	16	18	14	12	15	12	12	15
27 Kardinal von Galen Straße	47	24	21	26	22	26	28	30	27	25	23	26	24	26	25
28 Luxemburger Straße	41	32	22	10	22	16	21	20	37	24	18	29	23	31	39
Summe	1.359	919	635	417	509	560	492	694	938	657	398	592	556	715	718

Abb. 1.3.2-3 Freie Plätze der jeweiligen Stellplätze nach Stundengruppen⁴

Dass die Stellplatznachfrage am Markttag sich nicht deutlich von der Stellplatznachfrage am Wochentag (hier: Donnerstag) unterscheidet, wird in Abb. 1.3.2-4 deutlich. Die Gesamtzahl der abgestellten Fahrzeuge ist am Freitag, dem Markttag sogar geringer als am Donnerstag. Zudem wird in dieser Abbildung nochmal deutlich, dass sowohl in den stark nachgefragten Zeiträumen zwischen 10:00 Uhr und 13:00 Uhr und 16:00 und 17:00 Uhr, und auch besonders in den Randzeiten ausreichend freie Stellplätze im gesamten Untersuchungsraum zur Verfügung stehen. Weitere Stellplätze im erweiterten Bereich der Innenstadt von Kevelaer weisen die Parkplatz Edeka, der Parkplatz Friedhof und der große Parkplatz für Busse südlich des Bahnhofs auf.

⁴ Eine negative Anzahl an freien Stellplätzen weist auf Überlastungen und/oder Falschparker hin.

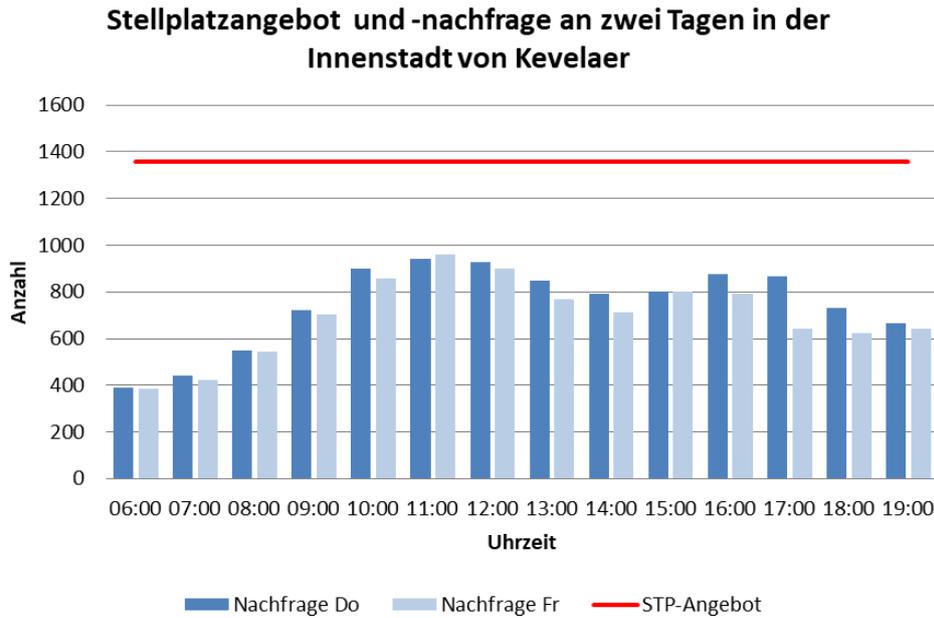


Abb. 1.3.2-4 Stellplatzangebot und -nachfrage an zwei Tagen in der Innenstadt von Kevelaer

Erweitertes Stellplatzangebot

Im Rahmen der Parkraumerhebungen wurden fünf weitere Parkplätze, die in größerer Entfernung zur Innenstadt liegen, jeweils um 9:00 Uhr, 13:00 Uhr und 17:00 Uhr betrachtet. Es handelt sich um die Parkplätze Friedhof, Antwerpener Platz (Edeka), Wember Straße, Kroatensstraße und um den Teil des Parkplatzes Europaplatzes, nördlich der Straße „Am Europaplatz“, der eigentlich als Busparkplatz konzipiert ist. Für den letztgenannten Parkplatz ist daher keine Bestimmung der Gesamtanzahl der Stellplätze möglich. Am Donnerstag, den 10.10.2019 parkten dort um 9:00 Uhr, 13:00 Uhr und 17:00 Uhr jeweils 10, 2 und 1 Fahrzeug und am Freitag, den 11.10.2019 jeweils 3, 0 und 1 Fahrzeuge. Die Belegung ist sehr gering und es sind an Tagen ohne sehr hohes Busaufkommen aufgrund der Größe des Europaplatzes keine Nutzungskonflikte zu erkennen.

Auslastungen in Prozent der jeweiligen Stellplätze in den Stundengruppen							
weitere Stellplätze	STP gesamt	Donnerstag 10.10.19			Freitag 11.10.19		
		09:00	13:00	17:00	09:00	13:00	17:00
30 Friedhof	48	54%	46%	79%	17%	25%	25%
31 Antwerpener Platz (Edeka)	123	46%	45%	53%	43%	47%	57%
32 Wember Straße	15	0%	87%	80%	60%	87%	73%
33 Kroatensstraße	65	69%	74%	51%	85%	74%	46%

Abb. 1.3.2-5 Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Donnerstag, den 10.10.2019 und Freitag, den 11.10.2019

Freie Plätze der jeweiligen Stellplätze nach Stundengruppen							
weitere Stellplätze	STP gesamt	Donnerstag 10.10.19			Freitag 11.10.19		
		09:00	13:00	17:00	09:00	13:00	17:00
30 Friedhof	48	22	26	10	40	36	36
31 Antwerpener Platz/Edeka	123	67	68	58	70	65	53
32 Wember Straße	15	15	2	3	6	2	4
33 Kroatensstraße	65	20	17	32	10	17	35

Abb. 1.3.2-6 Freie Plätze der Stellplätze nach Stundengruppen

Der Parkplatz Friedhof weist am Donnerstag morgens und mittags eine mittlere Auslastung auf und am Abend eine hohe Auslastung. Am Freitag konnte dort durchgehend eine geringe Auslastung festgestellt werden. Auf dem Parkplatz Antwerpener Platz (Edeka), der als Kundenparkplatz des Lebensmittel-einzelhändlers fungiert, konnte durchgehend eine mittlere Auslastung dokumentiert werden, sodass hier noch eine größere Zahl an Reserven, bzw. freien Parkplätzen vorhanden ist, wie in Abb. 1.3.2.6 zu sehen ist. Der Parkplatz Kroatenstraße weist mittlere bis hohe Auslastungen auf. Dennoch standen dort zu den Erhebungszeiten mindestens 10 freie Parkplätze zur Verfügung.

1.3.3 Weitere Betrachtungen

Motorradstellplätze

An der Marktstraße befinden sich neben Stellplätzen für Pkw auch Stellplätze für Motorräder (siehe auch Abb. 1.3.3-1). Insgesamt sind dort etwa 10 Stellplätze vorhanden. Bei den durchgeführten Erhebungen wurde auch die Auslastung der Motorradstellplätze erfasst. Dabei wurden maximal 5 abgestellte Motorräder am Freitag um 11:00 und 12:00 Uhr vorgefunden. Aus gutachterlicher Sicht ist dieses Angebot an zentral gelegenen Stellplätzen für Motorräder in der Innenstadt von Kevelaer als ausreichend anzusehen.

Stellplätze mit E-Ladesäulen

Bei der Parkraumerhebung in Kevelaer wurden zudem auch die Stellplätze mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge erfasst. In Kevelaer sind an den Parkplätzen an der Basilika, am Peter-Plümpe-Platz, an der Ladestraße (siehe Abb. 1.3.3-2) und am Parkplatz Kroatenstraße jeweils zwei Stellplätze mit Ladesäulen vorhanden. Die Auslastung dieser Stellplätze war während der Erhebungen gering. Das vorhandene Angebot ist für die derzeitige Nachfrage an Stellplätzen mit Elektroladesäulen ausreichend, jedoch ist davon auszugehen, dass die Nachfrage in Zukunft stark steigen wird. Um die Elektromobilität zu fördern, wodurch der Schadstoffausstoß durch Kfz in Kevelaer sinken würde, ließe sich ein angebotsorientierter Ausbau in den nächsten Jahren rechtfertigen.



Abb. 1.3.3-1 Motorradstellplätze in der Marktstraße

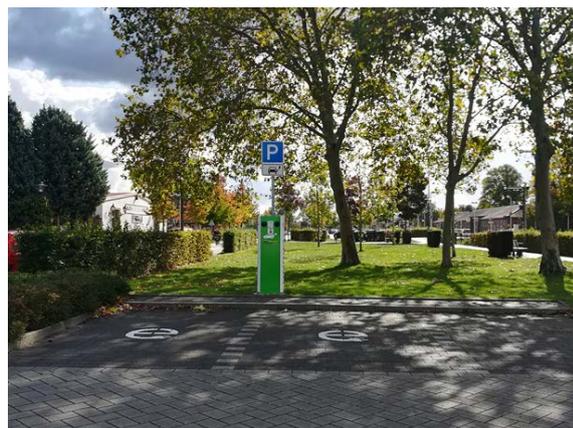


Abb. 1.3.3-2 Parkplätze mit E-Ladesäule am Parkplatz Ladestraße

Ergänzend ist anzumerken, dass auf den Parkplätzen Am Schenken und Rewe einzelne Stellplätze durch aufgestellte Altkleidercontainern oder Mülltonnen blockiert waren. Zudem ist der bauliche Zustand des Parkplatzes Kroatenstraße optimierbar.

1.3.4 Peter-Plümpe-Platz

Auf dem Peter-Plümpe-Platz befinden sich 219 öffentlich zugängliche Parkplätze, davon 84 im Bereich Nord, 96 im Bereich Süd, 17 östlich der Grünfläche, 9 östlich der Polizei und des Rathauses⁵ sowie 13 Kundenparkplätze der Sparkasse. Zusätzlich sind dort 8 private Stellplätze ausgewiesen. Außerdem gibt es Behindertenstellplätze und speziell Stellplätze für die Feuerwehr und die Polizei sowie für Elektrofahrzeuge. Im Straßenraum im direkten Umfeld des Peter-Plümpe-Platzes stehen an der Busmannstraße 8 Stellplätze und weitere 26 Stellplätze an der südlichen Marktstraße zur Verfügung. An der Annastraße im Bereich des Peter-Plümpe-Platzes befinden sich 14 Stellplätze.

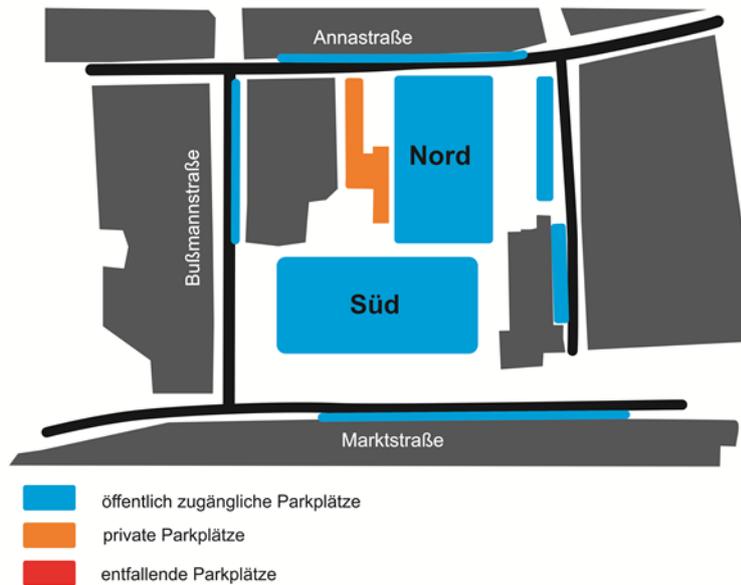


Abb. 1.3.4-1 Parkplatzbestand auf dem Peter-Plümpe-Platz

Die maximale Auslastung des PPP am Donnerstag mit 145 Pkws betrug ca. 72 %. Bei einer Reserve für Ungenauigkeiten von 5 % werden somit am Peter-Plümpe-Platz maximal 153 der verfügbaren Stellplätze nachgefragt.

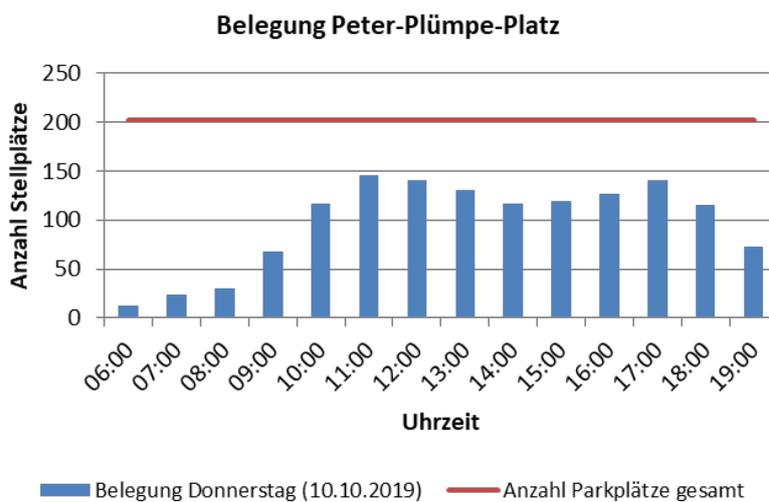


Abb. 1.3.4.2 Belegung des Peter-Plümpe-Platzes, Donnerstag, den 10.10.2019

⁵ Parkplatz mit E-Ladesäulen und Behindertenstellplatz hier aufgrund eingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit nicht berücksichtigt.

Die Stellplätze des Peter-Plümpe-Platzes weisen derzeit sowohl an normalen Wochentagen, als auch an Markttagen ausreichend Stellplatzreserven auf. Im Rahmen der Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes sind die Veränderungen des Stellplatzangebotes neu zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Bewertung sind der gutachterlichen Stellungnahme zu den Netzfällen für die Planvarianten des Peter-Plümpe-Platzes (Anlage 1) zu entnehmen.

1.4 Gesamtbewertung des Parkraumangebotes in Kevelaer

Als Ergebnis der Parkraumerhebungen ist festzuhalten:

Das Stellplatzangebot in Kevelaer ist in der Summe als ausreichend anzusehen. Die höchsten Auslastungen in der Innenstadt treten an beiden Tagen (Donnerstag und Freitag) um 11:00 Uhr auf. Die höchsten Auslastungen haben die unbewirtschafteten Parkplätze Konzert- und Bühnenhaus und die unbewirtschafteten Parkplätze in der Friedenstraße zu verzeichnen. Die Parkplätze Bahnhof West und die beiden P+R-Parkplätze östlich der Gleisanlage sind regelmäßig gut ausgelastet. Parkplatzreserven sind dauerhaft am Parkplatz Kardinal-von-Galen Straße und am Parkplatz Ladestraße zu finden. Der bewirtschaftete Teil des Parkplatzes Friedenstraße und der Parkplatz Basilika weisen ebenfalls Parkplatzreserven auf.

Es lässt sich keine Aussage dazu treffen, dass Innenstadtbesucher durch das kleinere STP-Angebot auf dem Peter-Plümpe-Platz zu großen Anteilen auf andere Stellplätze im direkten Umfeld der Innenstadt ausweichen. Grund dafür ist das unterschiedliche Parkverhalten an einem gewöhnlichen Wochentag und an einem Markttag. Die Ergebnisse der Parkraumerhebungen zeigen, dass die Summe der belegten Parkplätze am Freitag insgesamt kleiner ist und daher die Anzahl der freien Stellplätze sogar höher ist, als an einem Wochentag ohne Markt. Es ist kein „eingespieltes Parkverhalten“ der Besucher zu beobachten, am Freitag infolge des Markttagess andere Parkplätze zu nutzen.

Im Rahmen der Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes sind die Veränderungen des Stellplatzangebotes neu zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Bewertung sind der gutachterlichen Stellungnahme zu den Netzfällen für die Planvarianten des Peter-Plümpe-Platzes (Anlage 1) zu entnehmen.

2 Stellplatzkonzept

2.1 Öffentliches Stellplatzangebot und Verteilung

Das Stellplatzkonzept baut auf den Ergebnissen der Parkraumerhebungen auf. Aus diesen lassen sich Empfehlungen für die künftige Stellplatzanzahl, die Bewirtschaftungsformen und einer möglichen Neuordnung des Parkraumes treffen. Im Folgenden werden zunächst die Nutzergruppen und deren Parkverhalten vorgestellt, bevor Aussagen zu Anzahl und Lage der Stellplätze sowie deren Bewirtschaftungsformen und Lenkungsmaßnahmen für den Parksuchverkehr getroffen werden.

Bewohnerparken

Bewohner der Wallfahrtsstadt Kevelaer nutzen überwiegend Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur eigenen Wohnung bzw. zum Haus. Entscheidend ist jedoch die Bewirtschaftungsform. Da Bewohner in der Regel eine sehr hohe Parkdauer zu verzeichnen haben und deshalb zu den Dauerparkern zählen, ist ein kostenloser Parkplatz das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Parkplatzes. Daher können größere Distanzen zwischen Parkplatz und Wohnort durchaus vorkommen. Insgesamt haben die Ergebnisse aus den Parkraumerhebungen ergeben, dass Bewohner regelmäßig einen Stellplatz erhalten und für die Bewohner kein Handlungsbedarf besteht. Zudem gibt es im Stadtgebiet zwei verschiedene Parkausweise, den kleinen Parkausweis und den großen Parkausweis⁶, die bei der Stadt erworben werden können und gegen eine Gebühr das Parken auf verschiedenen innerstädtischen Parkplätzen monatlich oder ganzjährig erlaubt.

Einpendler

Die Gruppe der Einpendler nutzt größtenteils private Parkplätze der Unternehmen oder den zentralen, kostenlosen Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus in der Stadt. Diese werden überwiegend während der Hauptarbeitszeiten zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr belegt. Der kostenlose Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus wies in diesem Zeitfenster am Donnerstag eine konstante Belegung von über 90 % auf. Am Freitag sank die Auslastung bereits ab 14.00 Uhr unter die 90 %-Marke. Dies hängt u. a. mit kürzeren Arbeitszeiten in einigen Branchen an Freitagen zusammen. Neben einer möglichst kostenlosen Nutzung der Parkplätze spielt die Entfernung zum Arbeitsplatz ebenfalls eine wichtige Rolle. Daher sind Fußwege von über 500 m⁷ i. d. R. zeitaufwendig und für eine regelmäßige Nutzung eher unattraktiv. Im Sinne der Besucherfreundlichkeit der Innenstadt ist ein innenstadtnahes Parkangebot für Besucherinnen und Besucher empfehlenswert, so dass die Belegung des Parkplatzes am Konzert- und Bühnenhaus durch Einpendler durch eine Parkscheinregelung zu unterbinden ist.

Auspendler mit der Bahn

Auspendler, die für einen Abschnitt ihres täglichen Pendlerweges den Pkw nutzen, suchen sich kostenlose Parkplätze im direkten Umfeld des Bahnhofes. Der Fußweg bis zum Bahnsteig sollte i. d. R. nicht länger als 200 bis 300 m sein, um den Umstieg auf die Bahn möglichst ohne größeren Zeitverlust beim Zufußgehen zu bewerkstelligen. Im Umkreis des Bahnhofes in Kevelaer ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen vorhanden.

⁶ Der kleine Parkausweis umfasst die Parkplätze Bleichstraße, Ladestraße, Friedenstraße und Kardinal-von-Galen-Straße, der große Parkausweis zusätzlich den Peter-Plümpe-Platz und den Basilikaparkplatz.

⁷ Die 500 m Fußwegeentfernung ist angelehnt an die Haltestelleneinzugsbereiche des NVP Kleve für Bushaltestellen (2018)

Besucher der Innenstadt/des Einzelhandels

Die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt von Kevelaer suchen vermehrt zentrumsnahe Parkplätze auf. Längere Fußwege von 500 m oder mehr sind unattraktiv. Die Ziele in der Innenstadt sollen möglichst direkt und bequem erreicht werden. Die Bewirtschaftung der zentrumsnahen Parkplätze via Parkschein wird von dieser Nutzergruppe eher akzeptiert als von Einpendlern. Der zentral gelegene Peter-Plümpe-Platz ist daher der ideale Ausgangspunkt für Innenstadtbesuche. Die Haupteinkaufsstraßen und das geistliche Areal rund um die Basilika sind gut zu erreichen (<500 m). Nicht ohne Grund befindet sich hier das größte Parkraumangebot der Stadt. Ortskundige Besucher des innerstädtischen Einzelhandels kennen die lokale Parksituation und suchen sich unter Umständen relativ zentrumsnahe kostenlose Parkplätze in den umliegenden Straßen oder nutzen für kürzere Aufenthalte in der Innenstadt die Parkplätze mit Parkscheibenregelung für bis zu 1,5 Stunden. Für die Besucher Kevelaers fällt durch die Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes eine größere Stellplatzanzahl weg, die jedoch durch die vorhandenen Stellplätze auf den umliegenden Parkplätzen an der Ladestraße und Kardinal-von-Galen Straße kompensiert werden kann. Hier sind jedoch Modifizierungen in der Bewirtschaftung einzelner Parkplätze notwendig, um die dauerhafte Belegung bspw. durch Einpendler zu unterbinden. Dazu zählt eine Parkscheinregelung auf dem Parkplatz Konzert- und Bühnenhaus.

Pilger

Die jährlichen Pilgerfahrten in die Wallfahrtsstadt Kevelaer finden überwiegend an Wochenend- und Feiertagen statt. Sie stellen Einzelereignisse dar und werden daher nicht bei der Betrachtung des regulären werktäglichen Parkaufkommens berücksichtigt. An Werktagen finden ebenfalls Pilgerfahrten statt, die jedoch von kleineren Pilgergruppen bzw. Einzelpilgern unternommen werden. An den beiden Erhebungstagen sind jedenfalls keine Auffälligkeiten in Bezug auf Pilger zu verzeichnen gewesen. Stellplätze, die an Werktagen eine hohe Parkauslastung aufweisen, stehen den Pilgern in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Generell ist das Areal zwischen Peter-Plümpe-Platz und der Basilika der Hauptzugangspunkt für Pilger. Die Auslastung der hier umliegenden Parkplätze, ob bewirtschaftet oder nicht, wird hier dann größer sein als im süd-östlichen Stadtgebiet rund um das Bahnhofsareal. Viele Pilger reisen ohnehin mit dem Bus an. Der Ausstieg der Fahrgäste erfolgt überwiegend am Peter-Plümpe-Platz, die Fahrzeuge werden südlich des Bahnhofes auf einem eigenen Busparkplatz abgestellt.

Lebensmitteleinzelhandel

Die Kunden der größeren Lebensmitteleinzelhandelsläden suchen Parkplätze direkt vor dem Geschäft auf, um ihre Waren bequem und ohne größeren Zeitaufwand in den Pkw zu verladen. Die benötigten Parkflächen werden von den Betreibern mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Dadurch wird gewährleistet, dass die eigene Kundschaft jederzeit einen Parkplatz direkt vor dem Geschäft erhält und diese nicht von Dauerparkern belegt werden. In einigen Fällen können jedoch aufgrund der zugelassenen Höchstparkdauer von 1,5 h auch weitere Geschäfte bzw. Dienstleistungsunternehmen im Umfeld des Lebensmitteleinzelhandels aufgesucht werden. Dies wird in Kevelaer von den Betreibern akzeptiert. Hierzu zählt der großflächige Parkplatz auf dem Antwerpener Platz/ Edeka und am Discounter Norma sowie dem Rewe Supermarkt, der nur rund 150 m südlich des Peter-Plümpe-Platzes liegt. An

keinem der beiden Erhebungstage lag die Auslastung beider Parkplätze über dem kritischen Wert von 90 %.

2.2 Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes

Laut der Ratssitzung vom 19.05.2020 wird der Peter-Plümpe-Platz in seiner Grundstruktur in zwei Bereiche unterteilt. In der Gesamtbetrachtung der Stellplätze auf dem PPP fließen neben den Teilbereichen Nord und Süd sowie dem Bereich östlich der Grünfläche an der Straße Peter-Plümpe-Platz auch die Stellplätze in den angrenzenden Straßenräumen Busmannstraße, Annastraße und Marktstraße mit ein.

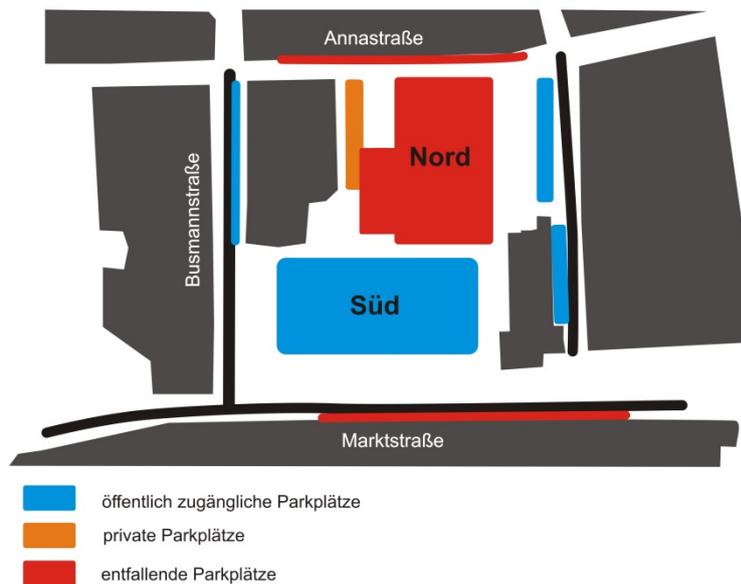


Abb. 2.2-1 Parkplatzbestand auf dem Peter-Plümpe-Platz nach der Umgestaltung auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 19.05.2020

Auf dem nördlichen Teilbereich weichen sämtliche Stellplätze inklusive der Kundenstellplätze der Sparkasse einem Bürgerplatz, der Bewohner und Besucher der Stadt gleichermaßen zum Verweilen einlädt. Der südliche Teilbereich wird in eine multifunktionale Fläche umgewandelt, auf der mindestens 100 Stellplätze und eine Bushaltestelle für Reisende eingerichtet werden. Auf der nördlichen Fläche wird es Aufstellflächen für den Wochenmarkt geben. Der Kirmesmarkt wird in seiner bisherigen Größenordnung stattfinden können.⁸

Durch die Umgestaltung fallen nicht nur alle Stellplätze im nördlichen Teilbereich weg, sondern auch einige Stellplätze im Straßenraum. Auf der Annastraße im Abschnitt Busmannstraße bis zur Straße Peter-Plümpe-Platz entfallen 14 Stellplätze. Auf der Marktstraße südlich des PPP entfallen alle 26 Stellplätze. Auf der Straße Peter-Plümpe-Platz hinter dem Rathaus bleiben dagegen 26 Stellplätze erhalten (s. Abb. 2.2-1).

Dadurch reduziert sich die Stellplatzanzahl auf insgesamt 135 öffentlich zugängliche Stellplätze. Zum Zeitpunkt der höchsten Auslastung (11:00 Uhr am Donnerstag) kommt es zu nun zu einem Nachfrageüberhang von 73 Stellplätzen

⁸ Quelle: Auszug aus der Niederschrift der 38. Sitzung des Rates vom 19.05.2020.

auf dem PPP und den angrenzenden Straßen Annastraße, Busmannstraße und Marktstraße. Durch eine Bewirtschaftung des Parkplatzes Konzert- und Bühnenhaus, der derzeit fast ausschließlich von Langzeitparkern belegt ist, können diese überwiegend auf unbewirtschaftete Parkplätze verlagert werden. Die frei werdenden Stellplätze auf dem Konzert- und Bühnenhaus stünden dann vermehrt den Besuchern und Nutzern der Innenstadt zur Verfügung. Zusätzlich sind zum Zeitpunkt der höchsten Auslastung 30 STP auf dem Parkplatz Rewe und 48 STP auf dem Parkplatz Ladestraße nicht belegt und können den Nachfrageüberhang auffangen. Sollte die Stellplatzanzahl langfristig nicht ausreichen, kann über eine Erweiterung in Form einer Parkpalette oder Parkgarage auf dem Parkplatz Ladestraße nachgedacht werden. Unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen ist dies auch nach der Umgestaltung des PPP nicht notwendig.

2.3 Anzahl und Lage von Stellplätzen

Die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich der Stellplätze im Stadtgebiet beziehen sich auf die Nutzergruppen (s. Kap. 2.1) und die:

- Lage von Stellplätzen und
- Anzahl an Stellplätzen

Insgesamt stehen im Untersuchungsraum rund 1.360 Stellplätze zur Verfügung. Sowohl am Donnerstag als auch Freitag stehen während des nachfragestärksten Zeitraumes (11:00 Uhr an beiden Tagen) ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung. Am Donnerstag sind es gut 417 Stellplätze und am Freitag ca. 398 Stellplätze. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von rund 71 % der erhobenen Stellplätze in der Wallfahrtsstadt Kevelaer.

Bewohnerparken

Bewohner verfügen in der Regel in, auf oder in der Nähe ihres (genutzten) Objektes über zugehörige Stellplätze. Bei Neu- und Umbauten wird die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze in der Stellplatzsatzung der Wallfahrtsstadt Kevelaer⁹ festgelegt. Ein Anspruch auf darüber hinausgehende Stellplätze im Umfeld der Wohnung besteht nicht. Dennoch stehen regelmäßig in der Nähe der Wohnungen auch zusätzliche Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung, die von den Bewohnern genutzt werden können. Ergänzend besteht die Möglichkeit für Bewohner in zentralen Bereichen den kleinen oder großen Parkausweis für zentrale Parkplätze zu beantragen.

Einpendler

Auch für die Einpendler ist ein ausreichend großes Stellplatzangebot vorhanden. Sowohl im zentralen Innenstadtbereich am Peter-Plümpe-Platz mit den Haupteinkaufsstraßen als auch in den umliegenden Straßen befinden sich ausreichend Stellplätze. Auf außerhalb liegenden Parkplätzen wie dem Friedhof, Wember Straße und Kroatensstraße, haben sie die Möglichkeit kostenlos zu parken, dabei sind Fußwege von bis zu 500 m zumutbar.

⁹ Stellplatzsatzung der Wallfahrtsstadt Kevelaer vom 11. Oktober 2019

Auspendler mit der Bahn

Rund um den Bahnhof in Kevelaer sind ausreichend P+R-Stellplätze vorhanden. Auf den Parkplätzen Bahnhof West/ Bahnhof Nord und der Straße Europaplatz kommt es durch die unmittelbare Bahnhofsnähe zu hohen Auslastungen durch Pendler. Der P+R Parkplatz Bahnhof Süd weist sowohl am Donnerstag als auch am Freitag zu keiner Zeit eine Auslastung von über 90 % auf. Somit stehen hier trotz einer zeitweisen hohen Auslastung zwischen 13:00 und 17:00 Uhr an beiden Erhebungstagen freie Stellplätze zur Verfügung. Es ist zudem eine ausreichende Anzahl an freien Stellplätzen auf dem Parkplatz Am Schenken in fußläufiger Entfernung von deutlich unter 250 m zum Bahnhof vorhanden. Die Spitzenauslastung beträgt dort bei am Freitag um 11:00 Uhr lediglich 62 % am Untersuchungstag.

Besucher der Innenstadt/ des Einzelhandels

Für Besucher der Innenstadt und Kunden des Einzelhandels in Kevelaer sind genug zentrale Stellplätze vorhanden. Auffällig hoch ist jedoch die Auslastung der Stellplätze an der Willibrordstraße am Morgen und am Nachmittag an beiden Erhebungstagen. Dieser verfügt über insgesamt 15 Stellplätze, die für eine Dauer von 1,5 h belegt werden können. Am Donnerstag sind um 06:00 Uhr 100 % der Stellplätze belegt. Gegen 09:00 Uhr und am Nachmittag ab 15:00 Uhr werden gut 93 % der Stellplätze genutzt. Am Freitag weist der Parkplatz um 09:00 Uhr, 12:00 Uhr um 18:00 Uhr eine Vollaustung auf (100 %). Die ersten beiden Erhebungszeiträume liegen in den Öffnungszeiten des Wochenmarktes, der in direkter Nähe auf dem Peter-Plümpe-Platz stattfindet (s. Abb. 1.3.2-1 und 1.3.2-2). In direkter Umgebung ist kein alternativer Parkplatz mit ausreichenden Kapazitäten vorhanden. Die Stellplätze in der Marien- und Bahnstraße sind ähnlich hoch ausgelastet wie in der Willibrordstraße. Am Donnerstagvormittag sind in der Bahnstraße mit Ausnahme von 09:00 Uhr (88 % Auslastung) ausreichend Stellplätze verfügbar. Das gleiche Bild ergibt sich am Nachmittag ab 16:00 Uhr (≤ 63 % Auslastung). Am Freitag sind ähnlich zum Donnerstagvormittag bis 11:00 Uhr ausreichend Stellplätze vorhanden (≤ 63 % Auslastung). Um 14:00 Uhr ist die Bahnstraße voll ausgelastet (100 %). Danach ist der Parkplatz immer zu mindestens 63 % belegt. Die Parkflächen in der Marienstraße wiesen am Donnerstag mit wenigen Ausnahmen eine konstant hohe Auslastung auf (71 bis 88 %). Am Freitag bestehen zumindest am Nachmittag von 13:00 bis 17:00 Uhr einige Parkplatzreserven zur Verfügung (≤ 65 % Auslastung).

Nach der Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes reduziert sich das Stellplatzangebot auf dem Platz und im Umfeld auf insgesamt 135 öffentlich zugängliche Stellplätze. Der Stellplatzbedarf ist jedoch gedeckt (s. Kap. 2.2). Entfallende Stellplätze können durch ausreichende Kapazitäten auf den umliegenden Parkplätzen aufgefangen werden. Eine Modifizierung der Bewirtschaftungsform des Parkplatzes am Konzert- und Bühnenhaus schafft neue Kapazitäten für die Besucherinnen und Besucher Kevelaers (s. Kap. 2.4).

Online könnten Karten auf der Homepage der Stadt Kevelaer veröffentlicht werden, die den Nutzern potenzielle Parkmöglichkeiten in der Nähe ihrer Ziele anzeigen. So kann u. a. vermieden werden, dass bestimmte zentrale Parkplätze übermäßig belastet werden.

Pilger

Die Erhebungstage umfassten keine Pilgerfahrt, so dass diese Einzelereignisse nicht mit in konkrete Handlungserfordernisse im Stellplatzkonzept einfließen. Grundsätzlich kann bei einer erwarteten Überlastung einzelner oder mehrerer Parkplätze in Kevelaer aufgrund von größeren Veranstaltungen oder Feierlichkeiten über die Einrichtung von temporären Parkplätzen nachgedacht werden. Hierfür eignen sich ungenutzte städtische Flächen sowie möglicherweise Wiesen und Ackerflächen. Bereits bestehende oder temporär eingerichtete Parkplätze, die außerhalb einer fußläufigen Distanz von weit über 500 m liegen, können mittels eines Shuttlebusses angebunden werden. Dieser verkehrt dabei ausschließlich zu Großveranstaltungen in einem dichten Takt und kann durch einen eigenen Fahrkartenverkauf mitfinanziert werden.

Lebensmitteleinzelhandel

Für die Kunden des Edeka- und Rewe-Supermarktes stehen zu jeder Uhrzeit ausreichende Stellplätze zur Verfügung. Durch die Umgestaltung und die Reduzierung des Stellplatzangebotes auf dem Peter-Plümpe-Platz kann es jedoch zu Verlagerungen auf den Parkplatz am Rewe-Supermarkt kommen. Hier ist jedoch nur eine Höchstparkdauer von 1,5 h zulässig, so dass eine dauerhafte Belegung der Stellplätze von Besuchern der Innenstadt bei Bedarf durch regelmäßige Kontrollen zur Einhaltung der Höchstparkdauer sichergestellt werden muss.

Parkraumangebot für mobilitätseingeschränkte Kraftfahrer

Das Parkraumangebot für mobilitätseingeschränkte Personen ist in der Wallfahrtsstadt Kevelaer an allen relevanten Standorten in ausreichendem Umfang vorhanden. Bei einer möglichen Erweiterung bzw. dem Neubau von Parkplätzen ist die Errichtung einer entsprechenden Anzahl von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Kraftfahrer mit den entsprechenden Ausmaßen zu berücksichtigen.

Neu- und Umbau von Parkplätzen

Beim Neu- und Umbau von Parkplätzen sollten allgemein bestimmte Mindestgrößen eingehalten werden. Insbesondere die in den letzten Jahren gestiegenen durchschnittlichen Fahrzeuggrößen erfordern Mindestgrößen für Querparker von 2,50 m x 5,00 m. Behindertenstellplätze müssen mindestens 3,50 m breit sein. Längsparkplätze sollten mindestens 2,00 m breit und ca. 6,00 m lang sein. Für Stellplätze am Straßenrand müssen gegebenenfalls noch Sicherheitsabstände zum Beispiel zu Radschutzstreifen beachtet werden. Mutter-Kind-Parkplätze sollten ebenfalls eine Mindestbreite von 3,50 m aufweisen. Auf eine klare bauliche Abgrenzung oder Abgrenzung durch Markierung sollte geachtet werden.

Während der Parkraumerhebungen ist lediglich der Parkplatz Kroatensstraße durch einen baulich mangelhaften Zustand aufgefallen.

2.4 Bewirtschaftungsformen

Parkraumbewirtschaftung hat den Zweck zielgerichtet die Steuerung der Nutzung und des Parksuchverkehrs von öffentlichen Stellplätzen zu übernehmen. Die Ziele können eine ausgeglichene Parkraumnutzung, die Vermeidung von Parksuchverkehren, eine Verringerung von Lärm- und Umweltbelastungen sowie die Steuerung von Kurz- und Langparkvorgängen an verschiedenen Parkstandorten sein. Zudem kann eine relative Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verhältnis zum Auto erfolgen oder die Generierung von städtischen Einnahmen erfolgen. Eine Bewirtschaftung kann die Bereitstellung von Parkplätzen für Langzeitparker (Bewohner, Pendler) sowie Parkplätze für Besucher und Nutzer von Innenstädten und Kunden von Gastronomie und Einzelhandel (Kurzparker) beinhalten.

Im Untersuchungsbereich in Kevelaer werden aktuell folgende Bewirtschaftungsformen genutzt.

- Ohne Bewirtschaftung
- Nur P+R
- Parkscheibe 1,5 h
- Parkschein
- Behindertenstellplatz
- Stellplatz mit Ladesäule für Elektrofahrzeuge

Zusätzlich bieten auch Halteverbote und eingeschränkte Halteverbote sowie Sonderparkberechtigungen Möglichkeiten der Steuerung des ruhenden Verkehrs.

In der Wallfahrtsstadt ist es zu empfehlen, die Bewirtschaftung innerhalb des Innenstadtgebietes punktuell anzugleichen, um einerseits die Reduktion der Stellplätze auf dem Peter-Plümpe-Platz zu kompensieren und andererseits den Parkdruck auf anderen Parkplätzen zu senken. Für einige Nutzergruppen ergeben sich hierdurch Vorteile in Form von kürzeren Fußwegen zu den jeweiligen Zielen. Auch der Einzelhandel soll von einer gezielten Parkraumbewirtschaftung profitieren. Eine Bewirtschaftung, die zu einer hohen Umschlaghäufigkeit führt, führt dazu, dass mehr Kunden die Geschäfte anfahren können.

Auf dem Peter-Plümpe-Platz und dem unmittelbaren Umfeld reduziert sich die Anzahl der Stellplätze durch die Umnutzung des nördlichen Bereichs ohne Parknutzung auf insgesamt 135 öffentlich zugängliche Stellplätze. Ein Teil des Stellplatzbedarfes kann temporär durch den südlichen Teil des Parkplatzes abgedeckt werden. Am Donnerstag- und Freitagvormittag sind die Parkplatzkapazitäten zwischen 10:00 und 12:00 Uhr jedoch nahezu vollständig erschöpft ($\geq 80\%$ Auslastung), so dass im direkten Umfeld ein adäquater Ersatz zur Verfügung stehen muss. Der Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus ist an beiden Erhebungstagen nahezu vollständig ausgelastet, so dass hier derzeit keine ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Kompensation zur Verfügung steht. Durch die sehr hohe Auslastung dieses Platzes über den gesamten Tag, ist dieser Bereich für die Nutzergruppe der Einkaufenden und Besucher kaum nutzbar. Die Mehrzahl der Parkplatznutzer ist dort der Nutzergruppe der Einpendler und Berufstätigen zuzuordnen (ggf. auch Bewohner), da bereits an beiden Erhebungstagen ab 08:00 Uhr die Parkplatzauslastung bei $\geq 95\%$ liegt und am Donnerstag erst ab 17:00 Uhr unterhalb der 90 %-Marke fällt. Am Freitag ist dies bereits ab 14:00 Uhr der Fall. Daher ist eine Parkscheinregelung wie auf dem Peter-Plümpe-Platz umzusetzen, um dauerhaftes Parken auf diesem Parkplatz unattraktiver zu

gestalten. Es besteht jedoch die Gefahr, dass zunächst der Rewe-Parkplatz angefahren wird, da dieser durch seine Parkscheibenregelung und Innenstadtnähe für Besucher weitaus attraktiver erscheint als ein möglicher kostenpflichtiger Parkplatz am Konzert- und Bühnenhaus. Hier ist durch entsprechende Kontrollen die Einhaltung der 1,5h Parkerlaubnis sicherzustellen.

Langzeitparker, wie beispielsweise Beschäftigte, können u. a. auf den südlicheren Parkplatz am Friedhof, den Parkplatz Am Schenken oder den Parkplatz Kroatenstraße ausweichen. Diese verfügt über ausreichende Kapazitäten und ist den gesamten Tag über kostenlos nutzbar.

Der Parkplatz für Busse südlich des Bahnhofes kann abseits von Pilgerfahrten für Pkws freigegeben werden, um eine zusätzliche Entlastung der P+R-Parkplätze Bahnhof Nord und Bahnhof West zu erwirken sowie für fußaffine Personen (ca. 800 m bis zum Peter-Plümpe-Platz) eine kostengünstige Alternative zu den bewirtschafteten zentraleren Parkplätzen bieten. Durch eine entsprechende kostengünstige Beschilderung ist eine Nutzung des Busparkplatzes an Werktagen ohne weiteres umzusetzen.

Die Empfehlungen zur Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in Kevelaer sind in der nachfolgenden Abbildung 2.4-1 dargestellt.

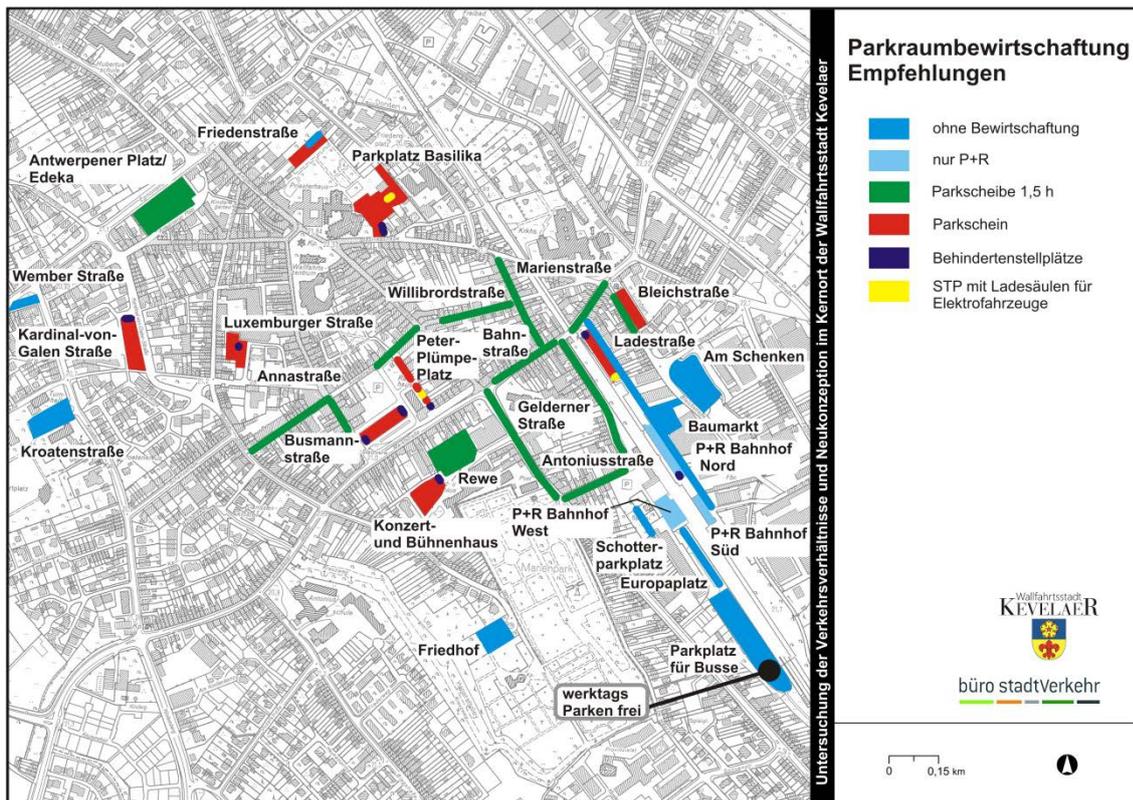


Abb. 2.4-1 Empfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet in Variante 1

In nachfolgender Tabelle werden einzelne Parkraumbewirtschaftungsvorschläge begründet.

Variante 1		
Parkplatz	Maßnahme	Begründung
Peter-Plümpe-Platz	Beibehaltung der Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 1	Zentralster Parkplatz in Kevelaer, Vermeidung von Dauerparkern und hohe Umschlaghäufigkeit
Konzert- und Bühnenhaus	Bewirtschaftung der STP Gemäß Gebührensatz 1	Bisher hauptsächlich Dauerparkern, bei Bewirtschaftung Verdrängung von Dauerparkern und Erhöhung der Umschlagzahl, Parkplatz ergänzt das Angebot des Peter-Plümpe-Platzes
Annastraße (verbleibende Parkplätze)	Parkscheibenregelung	Zentrale Kostenfreie Parkplätze als Alternative zu den innerstädtischen kostenpflichtigen Parkplätzen
Bumannstraße	Parkscheibenregelung	Zentrale Kostenfreie Parkplätze als Alternative zu den innerstädtischen kostenpflichtigen Parkplätzen
Parkplatz REWE	Beibehaltung der Parkscheibenregelung	Zentrale kostenfreie Parkplätze als Alternative zu den innerstädtischen kostenpflichtigen Parkplätzen
Parkplatz Ladestraße	Beibehaltung der Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Ausweichparkplatz zum Peter-Plümpe-Platz in ca. 400 m Entfernung.

Abb. 2.4-2 Begründung der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in Variante 1

Alternative Parkraumbewirtschaftung

Wenn sich der Parksuchverkehr an den Parkplätzen mit Parkscheibenregelung deutlich erhöhen und nicht durch lenkende oder steuernde Maßnahmen senken lässt, könnte eine Bewirtschaftung aller zentralen innerstädtischen Parkplätze erfolgen. Dies würde diese Parkplätze entlasten und die Umschlaghäufigkeit erhöhen. Die Parkplätze an der Bumannstraße könnten entfallen.

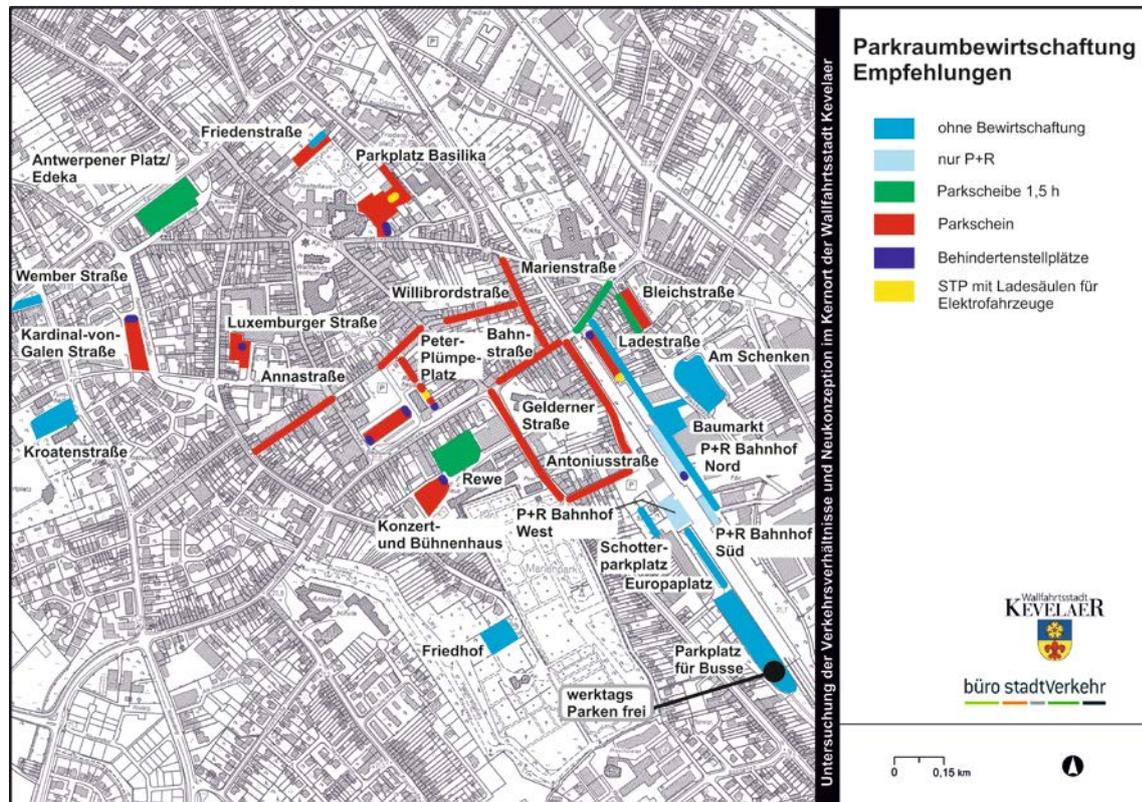


Abb. 2.4-3 Empfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet in Variante 2

Variante 2		
Parkplatz	Maßnahme	Begründung
Peter-Plümpe-Platz	Beibehaltung der Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 1	Zentralster Parkplatz in Kevelaer, Vermeidung von Dauerparkern und hohe Umschlaghäufigkeit
Konzert- und Bühnenhaus	Bewirtschaftung der STP Gemäß Gebührensatz 1	Bisher hauptsächlich Dauerparkern, bei Bewirtschaftung Verdrängung von Dauerparkern und Erhöhung der Umschlagzahl, Parkplatz ergänzt das Angebot des Peter-Plümpe-Platz
Annastraße (verbleibende Parkplätze)	Bewirtschaftung der STP Gemäß Gebührensatz 1	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren in der Annastraße
Busmannstraße	Entfall der Stellplätze	Parkplätze entfallen zur Verringerung des Parksuchverkehrs und der Verkehrsbelastungen
Parkplatz REWE	Beibehaltung der Parkscheibenregelung	Eine Bewirtschaftung wäre für eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung im zentralen Innenstadtbereich von Kevelaer wünschenswert, ist aber aufgrund der Nutzung durch den Einzelhandel nicht durchsetzbar, daher Beibehaltung der Parkscheibenregelung.
Parkplatz Ladestraße	Beibehaltung der Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Ausweichparkplatz zum Peter-Plümpe-Platz in ca. 400 m Entfernung.
Gelderner Straße	Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren
Antoniusstraße	Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren
Bahnstraße	Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren
Willibrordstraße	Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren
Marienstraße	Bewirtschaftung gemäß Gebührensatz 2	Bewirtschaftung zur Verringerung von Parksuchverkehren
Baumarkt	Parkscheibenregelung	Kundenparkplatz

Abb. 2.4-4 Begründung der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in Variante 2

Empfohlen wird die Parkraumbewirtschaftung in Variante 1. Die alternative Variante 2 sollte umgesetzt werden, wenn durch die Parkscheibenregelung in den zentralen Straßen der Wallfahrtsstadt Kevelaer der Parksuchverkehr auch durch lenkende Maßnahmen nicht gering gehalten werden kann.

Zudem können Besucher der Innenstadt durch die Initiative „Parken mit Gewinn“ bei ausgewählten Einzelhändlern und Gastronomen am selben Tag des Ticketerwerbs ihre Parkgebühren ab einem bestimmten Einkaufswert in voller Höhe erstatten lassen. Dieser Vorgang kann beliebig oft in den teilnehmenden Betrieben wiederholt werden. Hier sollte versucht werden, möglichst viele innerstädtische Einzelhändler und Dienstleister für eine Teilnahme zu gewinnen.

Neben einer Anpassung der Bewirtschaftungsformen ist die Einrichtung eines modernen Parkleitsystems sinnvoll, um Parksuchverkehre und die dadurch entstehenden Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtgebiet zu reduzieren. Im folgenden Kapitel werden ein statisches und ein dynamisches Parkleitsystem vorgestellt.

2.5 Parkleitsystem

2.5.1 Ausgestaltung eines Parkleitsystems

Ein gutes Parkleitsystem kann dazu beitragen Parksuchverkehre zu verhindern und dadurch auch das Straßennetz zu entlasten. Zusätzlich soll eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkierungsangebotes erreicht werden, was sich in einer gleichmäßigeren Auslastung der Anlagen bemerkbar macht. Dabei ist es unabdingbar, eine Lenkung des Parksuchverkehrs bereits an zentralen Ein- und Ausfallstraßen und Knotenpunkten zu forcieren. So können Parkplatzsuchende unmittelbar zu einem geeigneten freien Parkplatz geleitet werden. Grundsätzlich wird dabei zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystemen unterschieden.

Ein **statisches Parkleitsystem** beinhaltet Anzeigetafeln (starre Hinweisschilder), die Autofahrern den Weg zu den verschiedenen Parkplätzen weisen. Dies ist so aufgebaut, dass insbesondere Stadtfremde zu den geeigneten und zentralen Parkplätzen geführt werden. Zusätzlich ist eine geeignete Wegweisung für Fußgänger von den Parkierungsanlagen zum Zentrum zu errichten.

Halbdynamische Parkleitsysteme funktionieren im Prinzip wie ein dynamisches Parkleitsystem, zeigen aber nur an, ob Parkierungsanlagen frei oder besetzt sind. Sie sind aber nur dann sinnvoll, wenn einzelne Parkierungsanlagen regelmäßig voll besetzt sind. Aufgrund der geringen Kostendifferenz zu volldynamischen Systemen auch aufgrund des technischen Fortschritts und dem nur geringen Mehrwert gegenüber statischen Systemen werden derartige Systeme aber nicht mehr empfohlen.

Ein **dynamisches Parkleitsystem** funktioniert wie ein statisches System, zeigt aber zusätzlich noch die Anzahl der freien Parkplätze auf Anzeigetafeln schon vor Ankunft an den Parkplätzen an. So können belegte Parkplätze schon bei der Anfahrt erkannt und gemieden werden und die Parkplatzsuchenden werden zu den freien Stellplätzen geleitet, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Ein Vorteil entsteht durch dieses System aber nur, wenn die Parkplätze einen deutlichen räumlichen Abstand haben. Zudem sollte die Parkplatzgröße mindestens etwa 50 Stellplätze umfassen. Für ein dynamisches Parkleitsystem ist neben den digitalen Anzeigestandorten auch eine entsprechende Vernetzung der Standorte (Übertragungstechnik) notwendig. Hierfür sind u. U. Straßen- und Tiefbauarbeiten zur Verlegung von Kabeln und einem Anschluss an einen Zentralrechner notwendig. Eine smarte Lösung besteht in einer Installation von Sensoren und Kameras im Boden oder an Laternenmasten, die die Belegung von bis zu 100 Stellplätzen erfassen und über ein Signal, z. B. über eine mobile, Wi-Fi oder kabelgebundene Internetverbindung, an die Anzeigetafeln an den Zufahrtsstraßen, die Stadt und etwaige Apps senden können. Die dynamischen Anzeigetafeln können z. B. in Form von ringförmigen LED-Anzeigen an den vorhandenen Laternenmasten in der Stadt installiert werden. Dadurch sind keine zusätzlichen Masten und größere Anzeigetafeln wie bei herkömmlichen Parkleitsystemen notwendig (bessere Integration in das Stadtbild). Diese smarte Lösung wird z. B. seit dem Sommer 2020 in Koblenz getestet. Die Einrichtungs- und Unterhaltskosten sind durchaus höher einzuschätzen als bei einem herkömmlichen dynamischen Parkleitsystem. Ggf. sind noch technische Nach-/Aufrüstungen zur Übertragung der Daten von den Sensoren/ Kameras an die Anzeigetafeln usw. notwendig. Zusätzlich gibt es auch Mischformen zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystemen, bei denen nur für einige Parkplätze

Informationen zu der Belegung über entsprechende Anzeigetafeln angezeigt werden. Dies kann sinnvoll sein, wenn insbesondere sehr zentral gelegene Parkplätze entlastet werden sollen.

Die Stadt Kevelaer verfügt bereits über ein statisches Parkleitsystem ohne die Angabe der Bewirtschaftungsform. Die Beschilderung ist an den entsprechenden Einfallstraßen in Richtung Kernstadt angebracht.

Zur Beantwortung der Frage, welches Parkleitsystem für Kevelaer den größten Nutzen bietet, aber auch keine übermäßigen Kosten erzeugt, kann über einen Abwägungsprozess erfolgen.

2.5.2 Beibehaltung des bestehenden Parkleitsystems

Eine Beibehaltung des bestehenden Parkleitsystems wäre kostengünstig. Es fallen lediglich Kosten für die Änderung der Beschilderung durch Veränderungen im Parkplatzangebot an. Dabei sind lediglich die Parkplätze grob ausgewiesen und eine Auskunft über Belegung und Bewirtschaftung erfolgt nicht. Eine zielgerichtete Steuerung der Parkplatzsuchenden kann nicht erfolgen. Dafür ist es kostengünstig in der Anschaffung und kommt nahezu ohne Unterhalts- und Betriebskosten aus.

2.5.3 Statisches, dreistufiges Parkleitsystem

Eine Verbesserung des bestehenden Parkleitsystems würde ein Ausbau zu einem dreistufig aufgebauten Parkleitsystem darstellen. Dabei beginnt die Beschilderung an den Ortseinfahrten und beinhaltet:

- Verständliche und übersichtliche Einteilung in drei unterschiedliche Parkzonen
- Innenstadtbereich (Parkzeitbeschränkung) und zwei bis drei weitere Bereiche (z. B. West/Ost oder Parkzonen)
- Einsatz eines Farbleitsystems

Nachfolgend ist ein dreistufiges Parkleitsystem skizziert. Die Unterteilung des Innenstadtbereiches Kevelaers erfolgt in die drei Bereiche Fußgängerzone rundum den Peter-Plümpe-Platz, die Basilika im geistlichen Areal und den Bahnhof im näheren Umfeld des Bahnhofes. Da sich im gesamten Innenstadtbereich Parkplätze mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen befinden, ist von einer farblichen Zuweisung der Bewirtschaftungsform abzuraten (z. B. Fußgängerzone ist vollständig gebührenpflichtig und daher „blau“ dargestellt, Bahnhof ist kostenfrei und damit grün dargestellt).

Vorwegweiser/ Eingangsschild zum Parkleitsystem

Das Eingangsschild zum Parkleitsystem weist die drei Parkzonen in farbiger Umrandung aus (s. Abb. 2.5.3-1). Am oberen Rand des Schildes erscheinen die Worte Parkleitsystem Wallfahrtsstadt Kevelaer (optional Ergänzung des Stadtlogos). Im unteren Bereich des Schildes ist in schematischer Darstellung die Lage und Grenzen der einzelnen farblich unterschiedenen Parkzonen abgebildet. Optional kann die Verortung der Parkmöglichkeiten durch die Hinterlegung der Parkzonen mit einer vereinfachten Karte des Stadtgebietes erfolgen. Zusätzlich wird auf die Bewirtschaftung hingewiesen.

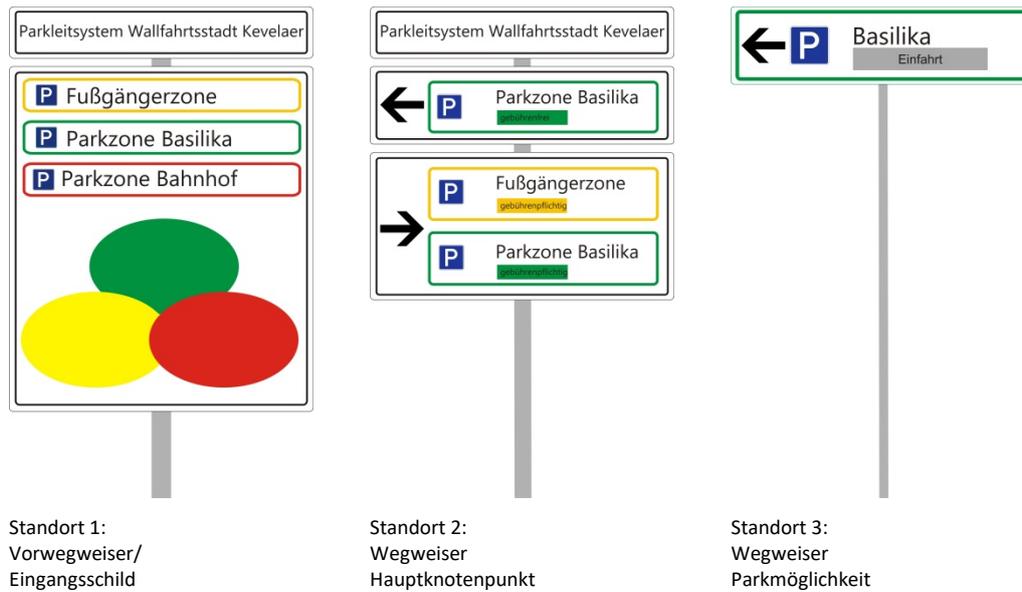


Abb. 2.5.3-1 Statisches, dreistufiges Parkleitsystem

Wegweiser an Hauptknotenpunkten

Anhand von Parkplatzsymbolen und Richtungspfeil wird auf die Richtung des jeweiligen Parkbereichs und benachbarte Parkbereiche hingewiesen (s. Abb. 2.5.3-1). Zusätzlich erfolgen eine farbliche Umrandung und der Hinweis auf die Bewirtschaftungsform. Zu Beginn einer Parkzone informiert zusätzlich nochmal ein aufgelöster Tabellenwegweiser darüber in welchem Parkbereich man sich befindet.

An weiteren Knotenpunkten und (wenn nötig) entlang von Straßen, weisen aufgelöste Tabellenschilder auf konkrete in der Nähe befindliche Parkmöglichkeiten und die Richtung benachbarter Parkzonen hin.

Wegweiser an den Parkplätzen

Direkt an den Parkplätzen werden in beiden Fahrtrichtungen einfache Wegweiser mit Parkplatzzeichen sowie Nennung des Parkplatznamens an der Zufahrt zur jeweiligen Parkmöglichkeit aufgestellt. Deren Richtungspfeil verweist auf das Ziel. Eine farbige Umrandung zeigt wieder den gegenwärtigen Parkbereich an (s. Abb. 2.5.3-1).

Vorwegweiser/ Eingangsschild zum Parkleitsystem

Die farbige Unterteilung des Stadtgebietes in Parkzonen ist hier nicht unbedingt erforderlich, kann aber zusätzlich integriert werden und Informationen zur Bewirtschaftungsform liefern. Statische Anzeigetafeln weisen zunächst die Parkplatznamen sowie die Fahrtrichtung aus ohne bereits aktuelle Belegungszahlen anzugeben.

Eine schematische Darstellung der Lage und Grenzen der Parkzonen dient dabei vor allem der Orientierung für Ortsunkundige. Aufgrund von großen Besucherzahlen auch im Rahmen von Pilgerfahrten erscheint eine solche Orientierungshilfe sinnvoll.

Bei nicht ständig wiederkehrenden Großveranstaltungen kann eine zusätzliche temporäre Beschilderung eingerichtet werden, die zu den jeweils vorgesehenen Parkplätzen führen.

2.5.4 Dynamisches Parkleitsystem

Ein dynamisches Parkleitsystem mit der Anzeige der Anzahl der freien Parkplätze auf den mit Erfassungs- und Übertragungstechniken ausgestatteten Parkplätzen kann grundsätzlich dazu beitragen, dass der Parksuchverkehr in der Wallfahrtsstadt geringer ausfällt. Hier ist eine Abwägung des zusätzlichen Nutzen und der Kosten zu treffen. Wenn man davon ausgeht, dass ein Großteil der Besucher der Innenstadt bzw. des Zentrums von Kevelaer sich dort auskennt, so ist davon auszugehen, dass die Parkplatzauswahl regelmäßig nach eigenen oftmals festgelegten Mustern getroffen wird. Diese richtet sich dann je nach Präferenz nach der Auswahl eines Parkplatzes in Nähe des Zieles, dem Aufsuchen des Lieblingsparkplatzes, evtl. mit großen Ausmaßen zum bequemen Ein- und Aussteigen oder nach der Prämisse kostenlos zu parken. Für diese Zielgruppe ist ein dynamisches Parkleitsystem in der Regel irrelevant und kann, den Parksuchverkehr nur in geringem Maße beeinflussen.

Demgegenüber steht, dass die Wallfahrtsstadt Kevelaer eine große Besucherzahl auch im Rahmen von Pilgerfahrten aufweist, für die ein dynamisches Parkleitsystem durchaus hilfreich wäre.

Des Weiteren ist bei der Bewertung eines dynamischen Parkleitsystems zu beachten, dass es in den nächsten Jahren eine steigende Relevanz für Daten, die in ein Parkleitsystem eingespeist werden, geben wird. Durch die Online-Darstellung der Parkraumauslastung und die Nutzung der Daten in Apps und Navigationsgeräten können Nutzer von diesen zielgerichtet zu den gewünschten freien Parkplätzen geleitet werden. Parksuchverkehre würden bei der Nutzung solcher Systeme entfallen. Denkbar wären auch, sollte dies auf einigen Parkplätzen gewünscht sein, die Reservierung oder direkte Buchung von Parkplätzen für bestimmte Zeiten, um beispielsweise Nahe zu Dienstleistungen, Ärzten oder Einzelhandel parken zu können, zu ermöglichen. Dazu gibt es die angesprochenen moderneren Erfassungsmöglichkeiten von Parkplätzen, die nicht über Schrankenlösungen gesteuert werden, sondern sich die durch moderne Kamera und Sensortechnik unauffällig ins Stadtbild eingliedert. Hierbei wäre ein modernes, zukunftsfähiges, ausbaubares System mit standardisierten Schnittstellen zu wählen, das einen gesamtstädtischen Ansatz verfolgt.

Mögliche Parkplätze, die sich für den Einsatz eines derartigen Systems eignen, sind der Peter-Plümpe-Platz und der Parkplatz Konzert- und Bühnenhaus. Ergänzend könnten die Parkplätze Basilika und Friedenstraße eingebunden werden. Im innerstädtischen Straßenraum könnten die Annastraße, Busmannstraße, Willibrordstraße und Bahnstraße ergänzend eingebunden werden.

Die Kosten für die Sensortechnik sind aufgrund der unterschiedlichen Systeme und der aktuell ständig fortschreitenden Technik nicht zu beziffern. Für die Anzeigenstandorte fallen bis zu 15.000 Euro pro Anzeigenstandort an. Dazu kommen gegebenenfalls zusätzlich Kosten für Straßen- und Tiefbauarbeiten, Übertragungstechnik und einen Zentralrechner.

Grundsätzlich bestehen Fördermöglichkeiten, die unter Umständen die Errichtung eines digitalen Parkleitsystems unterstützen. Über die „Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus“ kann ein Verkehrsleitsystem mit maximal 70 % (finanzschwache Kommunen max. 75 %) gefördert werden. Die Bagatellgrenze

liegt bei 200,0 Tsd. Euro.¹⁰ In der Vergangenheit konnten Kommunen, die erhöhte NO_x-Werte aufwiesen, eine Förderung durch das Bundesprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ erwirken („Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“).

Grundsätzlich bietet ein dynamisches Parkleitsystem gegenüber einem statischen Parkleitsystem Vorteile bei der Steuerung der Parkplatzsuchenden. Demgegenüber stehen jedoch immer hohe Kosten für Installation und Unterhalt. Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile der beiden Systeme gegenübergestellt.

Statisches Parkleitsystem	Bewertung	Dynamisches Parkleitsystem	Bewertung
In einfacher Form bereits vorhanden	positiv	Derzeit nicht vorhanden	negativ
Anpassungsmaßnahmen notwendig	neutral	Installation der Erfassungstechnik an den Parkplätzen und Aufstellen der Anzeigetafeln mit Straßen und Tiefbauarbeiten notwendig	negativ
Geringe Anschaffungs- und Optimierungskosten	positiv	Hohe Anschaffungskosten	negativ
Keine Kosten für Betrieb	positiv	Regelmäßig anfallende Betriebskosten	negativ
Keine regelmäßige Kontrolle und Wartung des Systems notwendig	positiv	Dauerhafte Kontrolle und Wartung des Systems notwendig	negativ
Verringerung des Parksuchverkehrs von Ortsunkundigen (Auswertigen)	neutral	Zielgerichtete Steuerung von Ortsunkundigen zu den freien Parkplätzen	positiv
Führung von Ortsunkundigen zu vorhandenen Parkplätzen	neutral	Optimierte Führung von Ortsunkundigen zu freien Parkplätzen	positiv
Annähernd kein Mehrwert für Ortskundige	negativ	Mehrwert ist für Ortskundige aufgrund von "eingespielten Parkmustern" als eher gering einzuschätzen	neutral
Keine Datenerfassung	negativ	Zukünftige Verwendung der erfassten Daten in Apps und Navigationsgeräten möglich	positiv
Keine Datenerfassung	negativ	Datenauswertung bietet Möglichkeiten zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	positiv
		positiv	positiv
		neutral	neutral
		negativ	negativ

Abb. 2.5.4-1 Gegenüberstellung von statischen und dynamischen Parkleitsystemen

2.6 Fazit und Handlungsempfehlungen

Das Stellplatzangebot in der Wallfahrtsstadt Kevelaer ist für Kfz und Krad als ausreichend anzusehen. Die höchsten werktäglichen Auslastungen der Stellplätze in der Innenstadt treten sowohl am Donnerstag als auch am Freitag um 11:00 Uhr auf. Die höchsten Auslastungen verzeichnen die unbewirtschafteten Parkplätze Konzert- und Bühnenhaus und Friedenstraße. Letzterer verfügt über einen bewirtschafteten Bereich, der insbesondere am Freitag deutliche Reserven über den gesamten Tag aufweist. Dies trifft ebenfalls auf den Parkplatz an der Basilika zu.

¹⁰ Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus.

Auffällig ist, dass die Stellplatzauslastung am Donnerstag höher ist als am Freitag (Markttag), obwohl im Zeitraum von ca. 06:00 bis 13:00 Uhr insgesamt 59 Stellplätze weniger auf dem Peter-Plümpe-Platz durch die Belegung von Marktständen zur Verfügung stehen. Es stehen auch am Markttag ausreichend Stellplatzkapazitäten zur Verfügung. Es ist kein „eingespieltes Parkverhalten“ der Besucher zu beobachten, am Freitag infolge des Markttag andere Parkplätze zu nutzen.

Die Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes sieht eine Reduktion des Stellplatzangebotes auf dem Platz und im direkten Umfeld auf insgesamt 135 öffentlich zugängliche Stellplätze vor. Diese können durch Kapazitäten auf den umliegenden Parkplätzen Konzert- und Bühnenhaus und Rewe-Supermarkt kompensiert werden. Der Parkplatz Ladestraße weist ebenfalls noch Reserven auf. Es ist jedoch eine Modifizierung der bisher kostenlosen Bewirtschaftung des Parkplatzes Konzert- und Bühnenhaus hin zu einer Parkscheinregelung zu empfehlen. Dadurch wird ein gleichwertiges Parkplatzangebot in zentraler Lage zum PPP geschaffen. Den bisherigen Nutzern des Parkplatzes Konzert- und Bühnenhaus, die hauptsächlich den Langzeitparkern zuzurechnen ist, stehen ausreichende Reserven auf dem Parkplatz am Friedhof und auf den anderen gebührenfreien Parkplätzen in Kevelaer zur Verfügung. Die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung ist mit Beginn der Umgestaltung des Platzes zu empfehlen, damit bei einem verringerten Parkplatzangebot bzw. einer Sperrung des Platzes für Parkende im Zuge der Bauarbeiten Ersatz in unmittelbarer Nähe besteht. Für Reisebusse steht auch nach der Umgestaltung des PPP weiterhin ein Aufstellstreifen im südlichen Bereich des Peter-Plümpe-Platzes zur Verfügung.

Nach Fertigstellung des Peter-Plümpe-Platzes kann bei Bedarf die Stellplatzauslastung und eine mögliche Veränderung des Parkverhaltens durch eine erneute Parkraumerhebung an einem Wochentag erfasst werden.¹¹

Sollten die Parkplätze im Zentralen Bereich dauerhaft eine hohe Auslastung von über 90 % erfahren, so sollte die Bewirtschaftung auf den innerstädtischen Parkplätzen angepasst werden. Dies kann durch die Einführung der alternativen Bewirtschaftungsform in der dargestellten Variante 2 erfolgen. Zusätzlich könnten die Parkgebühren für Tagestickets angehoben werden. Die Tagessätze (Gebührensatz 1 und Gebührensatz 2) könnten stufenweise angehoben werden, bis sich der Parkdruck verringert hat. Ziel ist es dabei, Dauerparker (Tagestickets) von den zentralen Parkplätzen zu verdrängen, damit sich die Umschlaghäufigkeit erhöht.¹² Ausreichend freie Parkplätze mit annehmbaren Fußwegen für Dauerparker finden sich auf den dezentral liegenden Parkplätzen.

Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, und dennoch auch außerhalb der Spitzenstunde Belegungen von dauerhaft über 90 % der Parkplätze festzustellen sein, kann über die Errichtung zusätzlicher Stellplätze nachgedacht werden. Hier könnte bspw. eine Parkpalette am Parkplatz Ladestraße eine sinnvolle Parkplatzerweiterung darstellen.

¹¹ Die derzeit veränderte Situation infolge von COVID-19, kann auch längerfristig zu Veränderungen der Nutzung der Parkplätze führen. Einerseits wird zur Vermeidung des ÖPNV aufgrund eines angenommenen Infektionsrisikos vermehrt der Pkw genutzt, was zu einer stärkeren Auslastung der Parkplätze führen müsste. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Innenstädte weniger häufig und für kürzere Zeiträume aufgesucht werden. Dauerhafte Veränderungen können aufgrund der sich fortlaufenden Entwicklung derzeit nicht abgeschätzt werden. Daher wird hier von einer sich normalisierenden Situation ausgegangen, die ein Parkverhalten ohne dauerhafte Veränderungen durch COVID-19 darstellt.

¹² Ein Dauerparker (Tagesticket) über 9 Stunden kann regelmäßig durch 6 Pkw mit jeweils 1,5 Stunden Parkzeit substituiert werden.

Die Modifizierung des bestehenden Parkleitsystems bietet die Möglichkeit Parksuchverkehre durch gezielte Informationen zur Parkplatzlage und zu der Bewirtschaftungsform zu unterbinden.

Es ist zu empfehlen, dass bestehende statische Parkleitsystem zunächst beizubehalten. Ein dynamisches Parkleitsystem ist mit hohen Investitions- und Unterhaltungskosten verbunden. Hier wäre eine smarte Lösung mit Sensoren und Kameras zu empfehlen, die Daten gleichzeitig an die Anzeigetafeln, die Stadt zur Auswertung und weiteren Verwendung sowie entsprechenden Apps sendet, die diese Angaben den Nutzern direkt, beispielsweise zukünftig auch über die Navigations-Apps im Fahrzeug zur Verfügung stellen. Zudem werden sich langfristig auch elektronische Parktickets und Handyparken etablieren. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung stellt dies eine innovativere und zukunftsweisendere Lösung dar, die bei einer möglichen Entscheidung für ein Parkleitsystem durchaus in Betracht gezogen werden sollte.

Schlussendlich gilt es die im weiteren Bearbeitungsverlauf des Verkehrsgutachtens möglichen verkehrslenkenden Maßnahmen zu berücksichtigen, da diese einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsführung und -belastung und demzufolge eine regulierende Wirkung auf den ruhenden Verkehr haben können. Dies gilt es bei der Modifizierung der Bewirtschaftungsformen, der notwendig erachteten Stellplatzanzahl und der Installation eines Parkleitsystems im Stadtbild Kevelaers zu beachten.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2.1-1	Parkflächen im Untersuchungsgebiet in Kevelaer	2
Abb. 1.2.2-1	Parkgebühren der Parkplätze	3
Abb. 1.2.2-2	Gebührensätze der Parkplätze.....	3
Abb. 1.2.2-3	Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet	3
Abb. 1.2.2-4	Beschilderung P+R am Bahnhof	4
Abb. 1.2.2-5	Bewirtschaftung auf dem Peter-Plümpe-Platz.....	4
Abb. 1.2.2-6	Bewirtschaftung auf dem Parkplatz Rewe	4
Abb. 1.3-1	Kategorien Parkraumauslastungen	4
Abb. 1.3.1-1	Parkraumauslastung am Donnerstag, den 10.10.2019 um 9:00 Uhr.....	5
Abb. 1.3.1-2	Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 9:00 Uhr	6
Abb. 1.3.1-3	Parkraumauslastung am Donnerstag, den 10.10.2019 um 13:00 Uhr	7
Abb. 1.3.1-4	Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 13:00 Uhr	8
Abb. 1.3.1-5	Parkraumauslastung am Donnerstag, 10.10.2019 um 17:00 Uhr.....	9
Abb. 1.3.1-6	Parkraumauslastung am Freitag , den 11.10.2019 um 17:00 Uhr	10
Abb. 1.3.2-1	Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Donnerstag, den 10.10.2019	12
Abb. 1.3.2-2	Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Freitag, den 11.10.2019 ²	12
Abb. 1.3.2-3	Freie Plätze der jeweiligen Stellplätze nach Stundengruppen.....	13
Abb. 1.3.2-4	Stellplatzangebot und -nachfrage an zwei Tagen in der Innenstadt von Kevelaer	14
Abb. 1.3.2-5	Auslastung der Stellplätze nach Stundengruppen am Donnerstag, den 10.10.2019 und Freitag, den 11.10.2019.....	14
Abb. 1.3.2-6	Freie Plätze der Stellplätze nach Stundengruppen	14
Abb. 1.3.3-1	Motorradstellplätze in der Marktstraße	15
Abb. 1.3.3-2	Parkplätze mit E-Ladesäule am Parkplatz Ladestraße	15
Abb. 1.3.4-1	Parkplatzbestand auf dem Peter-Plümpe-Platz	16
Abb. 1.3.4.2	Belegung des Peter-Plümpe-Platzes, Donnerstag, den 10.10.2019.....	16
Abb. 2.2-1	Parkplatzbestand auf dem Peter-Plümpe-Platz nach der Umgestaltung auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 19.05.2020.....	20
Abb. 2.4-1	Empfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet in Variante 1	25
Abb. 2.4-2	Begründung der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in Variante 1.....	26
Abb. 2.4-3	Empfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet in Variante 2	26
Abb. 2.4-4	Begründung der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in Variante 2.....	27
Abb. 2.5.3-1	Statisches, dreistufiges Parkleitsystem	30
Abb. 2.5.4-1	Gegenüberstellung von statischen und dynamischen Parkleitsystemen.....	32

Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunden
Kfz	Kraftfahrzeuge
Krad	Kraftrad
L	Land(es)straße
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PPP	Peter-Plümpe-Platz
STP	Stellplatz
z. B.	zum Beispiel

