öffentlich

Produkt	1.12.01.01	Neubau und Unterhaltung von Straßen und Brücken
Produktgruppe	1.12.01	Öffentliche Verkehrsflächen
Produktbereich	1.12	Verkehrsflächen und -anlagen

Amt/Geschäftszeichen	Datum	Vorlagennummer
66 / Slö-Ken	02.05.2017	BV/17/1231

▼ Beratungsfolge	▼ Sitzungstermin
1. Ausschuss für Bauen und Verkehr	16.05.2017

Tagesordnungspunkt/Betreff
Parkraumkonzept Lohmar-Ort

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr der Stadt Lohmar beschließt das in der Anlage beigefügte Parkraumkonzept mit einer gestuften Realisierung der Lösung 1:

1. Kurzfristige Einrichtung einer gestuften Parkzeitreglung in der Hauptstraße und den angrenzenden Straßen (zentraler Abschnitt in der Hauptstraße 30 Minuten, erweiterter Bereich 1 Stunde, übrige Parkplätze 2 Stunden)
2. Ausbau des Parkraumangebots durch Erweiterung vorhandener Parkplätze
 - Kurzfristig: Zusätzlich 5 Parkplätze an der evangelischen Kirche
 - Mittelfristig: Zusätzlich etwa 5 Parkplätze im Rahmen des Endausbaus der Raiffeisenstraße
 - Langfristig: Erweiterung des Parkplatzes an der Poststraße um 24 Parkplätze
3. Lösungen für Dauerparker sind weiter auszuarbeiten. Die Ergebnisse sind mit den Betroffenen im Zentrum zu erörtern, einschließlich ihrer Bereitschaft, sich an der Finanzierung für die Errichtung von Dauerstellplätzen zu beteiligen.
4. Die städtische Fläche an der Ecke Raiffeisenstraße/Kirchstraße soll für die Errichtung einer Parkpalette in Kombination mit Geschäftsbebauung vorgehalten werden. Zu prüfen ist die Einbeziehung (und der Erwerb) des angrenzenden Grundstücks in das Vorhaben.

Beratungsergebnis						Sitzung am	TOP
☐ einstimmig	☐ mit Stimmenmehrheit	☐ ja	☐ nein	☐ Enthaltungen	☐ laut Beschlussvorschlag	☐ abweichender Beschluss (Rückseite)	

Begründung**1. Sachverhalt**

Für Lohmar-Ort wurde auf Beschluss des Rates der Stadt vom 27.06.2000 in den Folgejahren das „Stadtmarketing- und Handlungskonzept“ erfolgreich umgesetzt und im Jahr 2010 ein erstes Parkraumkonzept für Lohmar-Ort erarbeitet. Der Rat der Stadt Lohmar hat dann am 01.03.2011 die Fortschreibung des „Entwicklungs- und Handlungskonzept Lohmar-Ort“ beschlossen. Die Stadt Lohmar hat sich daraufhin in den vergangenen Jahren erheblich weiter entwickelt. Die Attraktivität im Zentrum konnte insbesondere durch zusätzliche Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote wie z.B. den EDEK-Markt gesteigert werden. Weitere große Einzelhandelsangebote wie der Modepark Röther werden noch realisiert. Mit der zunehmenden Attraktivität steigt auch die Nachfrage nach geeignetem Parkraum weiter an. Die Stadt Lohmar hat auf Grund der geänderten Rahmenbedingungen entschieden, das Parkraumkonzept fortzuschreiben und hierzu das Büro ASS beauftragt.

Als Grundlage für die Erarbeitung des Parkraumkonzepts wurde eine umfassende Bestandsaufnahme der öffentlichen Parkplätze sowie der öffentlich zugänglichen, privaten Stellplätze im August und September 2015 mit weiteren Ergänzungen im Jahr 2016 durchgeführt. Die Belegung der Park- und Stellplätze wurde an verschiedenen Tagen (Freitag und Mittwoch, jeweils vor- und nachmittags) erfasst und die Auswertung der Belegung in einer Übersicht und einem Lageplan (siehe Anlagen) dargestellt. Der Untersuchungsraum des Parkraumkonzepts für Lohmar-Ort wurde zur kleinräumigen Bewertung und Erarbeitung von Konzeptvorschlägen in sieben Teilräume aufgeteilt. Auf der Grundlage einer Analyse der Situation in den einzelnen Teilräumen, der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der allgemeinen Steigerung der Attraktivität des Zentrums wurde der bis zum Jahr 2025 zu erwartende Parkraumbedarf ermittelt.

Mit dem nun vorliegenden Parkraumkonzept wurden Lösungsvorschläge zum Teil auch in Alternativen erarbeitet, Kosten ermittelt und die Lösungen abgewogen. Das Parkraumkonzept macht Vorschläge für geänderte Parkzeitregelungen in einzelnen Teilbereichen, zur Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen, für den Umgang mit Dauerparkern und zeigt auf, wo ein zusätzliches Parkraumangebot geschaffen werden kann.

Im Ergebnis stehen im Zentrum von Lohmar **450** öffentliche Parkplätze und **666** private, öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung. In der überwiegenden Zeit kann die Stadt Lohmar eine ausreichende Anzahl öffentlicher Parkplätze für Besucher anbieten. Es kommt aber bereits heute häufig zu Überlastungen durch überfüllte Parkplätze und dadurch zu erheblich mehr Parksuchverkehr.

Die Auswertung der Bestandsdaten hat ergeben, dass – bei Betrachtung der Summenergebnisse – die Geschäfte in Lohmar die notwendige Anzahl an Stellplätzen nicht auf privaten Flächen anbieten können. Im Kapitel „Analyse“ wird dies für die einzelnen räumlichen Teilbereiche aufgeschlüsselt dargestellt. In der Summe fehlen im Zentrum von Lohmar nachweislich **107** private, öffentlich zugängliche Stellplätze. Die Kunden/Nutzer weichen daher auf öffentliche Parkplätze aus. Je nach Lage und Zeitpunkt reichen die öffentlichen Parkplätze aus, um dies zu kompensieren. Allerdings ist es nachvollziehbar, dass zu besonderen Zeiten (Spitzenzeiten) eine starke Auslastung bis hin zur Überlastung gegeben ist.

Diese Verhältnisse sind im Zentrum Lohmar über eine lange Zeit „gewachsen“, sie betreffen die Einzelhandelsansiedlungen in den letzten Jahren nicht. Vor diesem Hintergrund

muss von einer Kompensation dieser fehlenden Stellplätze durch öffentliche Parkplätze auch für die Zukunft ausgegangen werden.

Bedarf

Das Zentrum von Lohmar hat sich –wie bereits aufgeführt- in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Flächen wurden aktiviert und mit zusätzlichen zentralen Angeboten belegt. Ein weiterer Ausbau des Zentrums ist geplant, die Rahmenbedingungen hierfür wurden geschaffen. Angestrebt wird, dass alle neuen Bauvorhaben mindestens die notwendige Anzahl an Stellplätzen mit errichten. Alternativ hierzu könnten neue Ansiedlungen ihre Stellplatzpflicht „ablösen“, wenn die Stadt Lohmar ein größeres zusätzliches Parkraumangebot im Zentrum verwirklichen will. Ergänzend hierzu wird unter Berücksichtigung des oben dargestellten Sachverhalts der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen weiter steigen.

Auf der Grundlage der Prognosen zur „allgemeinen Verkehrsentwicklung“, der Bevölkerungsperspektiven und der angestrebten weiteren Steigerung der Attraktivität des Lohmarer Zentrums (siehe Kapitel „Parkraumkonzept - Model B“) wird die Nachfrage nach Stellplätzen um rd. 12 % bis zum Jahr 2025 zunehmen. Dies bedeutet, dass die **Anzahl an öffentlichen Parkplätzen von 450 um 54 auf 504 steigen müsste**.

Die Zählung der Belegung der Parkplätze hat ergeben, dass zu bestimmten Zeiten (Spitzenzeiten, siehe Übersicht) eine starke Auslastung(bis hin zur Überlastung) besonders attraktiver Anlagen (Lage und Angebot) zu verzeichnen ist. Das betrifft Anlagen, die zu irgendeiner Zählzeit zu 80 % oder mehr belegt sind – rechnerisch sind das im gesamten Zentrum 266 Parkplätze.

Strebt die Stadt Lohmar ein „komfortables“ Parkraumangebot an, das den Parkraumsuchverkehr reduziert und die weitere Vitalisierung des Zentrums stützt, wäre die Ausdehnung des Angebots um 20 % der besonders ausgelasteten Anlagen angemessen. Hierfür müssten **53 Parkplätze** zusätzlich geschaffen werden.

Verfolgt die Stadt Lohmar die dargelegten Zielsetzungen, besteht in der Summe ein **Bedarf von rd. 100 zusätzlichen Parkplätzen** (rechnerisch 107), die es in einem mittelfristigen Zeitraum im Zentrum zu realisieren gilt.

Parkraumkonzept

Parkzeitregelung

Parkzeitbeschränkungen sind im Zentrum von Lohmar im Wesentlichen durch Parkscheibenregelungen angeordnet, die überwiegend eine maximale Parkdauer von 2 Stunden zulassen. Durch Parkzeitregelungen mit gestufter Begrenzung der Parkdauer kann das Parkverhalten der Besucher so beeinflusst werden, dass der Parkdruck abnimmt. Für Parkplätze im Straßenraum, insbesondere entlang der Hauptstraße, sollte die Parkzeit verkürzt werden. Die Dauer der Parkzeit kann entlang der Hauptstraße gestaffelt werden. Die 25 Parkplätze im zentralsten Bereich der Hauptstraße (Kirchstraße – Edeka) können z. B. nur für Kurzzeitparker (30 Minuten) freigegeben werden. Im angrenzenden „erweiterten“ Bereich wird dann die Parkzeit der hier gelegenen 31 Parkplätze auf eine Stunde begrenzt.

Die kürzere Parkzeit führt zum Ergebnis, dass die gleiche Anzahl an Parkplätzen von mehr Parkern genutzt wird. Zur Quantifizierung wird unterstellt, dass die 30 Minuten-

Beschränkung gegenüber der 2 Stunden-Regelung einen 50 % höheren Umschlag bewirkt und damit zusätzlich von 38 Parkern (rechnerisch wie Parkplätze) genutzt wird.

Für den erweiterten Bereich heißt dies, dass bei einer Begrenzung der Parkdauer von einer Stunde, hier 16 Parkvorgänge mehr erfolgen (16 „zusätzliche Parkplätze“). In der Summe könnten allein durch diese Parkzeitreglungen **zusätzlich 54 Parker (rechnerisch 54 Parkplätze)** einen Parkplatz im Zentrum nutzen. Wird im zentralen und dem erweiterten Bereich die Parkzeit von 2 Stunden auf eine Stunde reduziert, werden immer noch **28 zusätzliche Parkvorgänge** ermöglicht.

Zusätzliches Parkraumangebot / kleinteilig

Im Zentrum von Lohmar gibt es kaum noch größere Flächen, die für den Ausbau von Parkanlagen geeignet sind. Kleinteilige Ergänzungsmöglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze im Zentrum von Lohmar werden nur für folgende Bereiche gesehen:

- Endausbau Raiffeisenstraße ca. 10 Längsparkplätze
- Erweiterung Parkplatz Poststraße ca. 24 Parkplätze
- Erweiterung Parkplatz ev. Kirche 5 Parkplätze
-

In der Summe sind das ca. 39 Parkplätze.

Im Konzept werden 2 Lösungsalternativen angeboten:

Lösung 1

Stärkere Parkzeitbegrenzung und Bewirtschaftung von zentral gelegenen Parkplätzen

Die Lösung 1 setzt auf stärkere Parkzeitbegrenzung. Hierdurch kann der vorhandene Parkraum im Zentrum von einer größeren Anzahl Parkern genutzt werden. Werden diese Maßnahmen ergänzt durch den Ausbau kleinerer, ebenerdiger Parkraumangebote (Summe 39 Parkplätze), kann eine gute Annäherung an eine ausgeglichene Parkraumbilanz erreicht werden.

Zusätzliche Kapazitäten, z. B. für die Ablösung von Stellplätzen bei neuen Bauvorhaben, werden allerdings nicht geschaffen.

Des Weiteren ist die Unterbringung von Dauerparkern zu lösen. Am Rande des Zentrums könnten z. B. oder an der Poststraße entsprechende Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Ein Angebot für Dauerparker kann auch in neue Parkanlagen integriert werden, hierzu sind jedoch Finanzierungsmodelle mit den Betroffenen zu erörtern.

Lösung 2

Schaffung eines zusätzlichen (konzentrierten) Parkraumangebots

Die Lösung 2 verfolgt die Verwirklichung eines größeren zusätzlichen Parkraumangebots. Dieses soll die Optionen zur weiteren Stärkung und Ergänzung des Zentrums stützen und ein komfortables Parkraumangebot schaffen.

Um bei der mittel- bis langfristigen Entwicklung des Parkraumbedarfs in Lohmar effektive

Lösungen bieten zu können, wurden neben vielen kleinteiligen Lösungen, Möglichkeiten zur Realisierung von größeren Parkieranlagen gesucht. Das vorliegende Konzept hat hierzu verschieden Standorte zum Teil auch in Varianten untersucht.

Die beste Lösung für ein umfassendes Parkplatzangebot wäre sicher die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Frouardplatz. Nachteile einer solchen Lösung sind, die Kosten (2 Ebenen, rd. 5 Mio. €) und eine geringere Akzeptanz als ebenerdige Parkplätze und Hochgaragen.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Planungen im Bereich der Raiffeisenstraße (insbesondere Modepark Röther) rückt dieser Standort für eine Parkpalette immer mehr in den Fokus (siehe auch Bericht zum Parkraumkonzept in der Anlage: „Park-/Stellplatzkonzept unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzepte für die einzelnen Teilräume – Teilraum 3). Hier kann zu geringeren Kosten (rd. 2,5 Mio. €) als bei einer Tiefgarage Parkraum im Zentrum geschaffen werden, der auch langfristig für Entlastung sorgt. Der Standort für die Parkpalette steht schon seit längerem in Konkurrenz zu der städtebaulichen Entwicklung des Grundstücks (z.B. durch ein Ärztehaus). Idealerweise sollte eine Lösung mit einer Geschäfts-, bzw. Dienstleitungsnutzung im Erdgeschoss und einer darüber liegenden Parkpalette gesucht werden.

Am Standort Raiffeisenstraße kann eine Parkpalette mit 5 halb versetzten Parkebenen und 117 Parkplätzen in den Obergeschossen errichtet werden. Berücksichtigt man, dass die Parkpalette Ersatzflächen für die heute ausgewiesenen 20 Parkplätze auf der Schotterfläche bietet, so entstehen zusätzlich ca. 97 Parkplätze. In der Parkpalette können dann auch reservierte Stellflächen für Dauerparker angemietet werden. In der Parkpalette können darüber hinaus Stellplätze nachgewiesen werden, die für abgelöste Stellplätze vorhandener und künftiger Nachverdichtungen im Zentrum, benötigt werden. Die Parkpalette müsste entweder bewirtschaftet oder zumindest ihre Benutzung zeitlich begrenzt werden.

Zusätzlich wird bei dieser Lösung vorgeschlagen, in der Hauptstraße im zentralen und erweiterten Bereich die Parkzeit auf eine Stunde zu begrenzen (zusätzlich 28 Parkvorgänge) und den Frouardplatz mit Parkscheinautomaten zu bewirtschaften.

Empfehlungen

Empfohlen wird die Lösung 1 in Stufen umzusetzen. Zunächst sollen die Regelungen zur Parkzeitbegrenzung an der Hauptstraße eingeführt werden. Zu erörtern ist insbesondere noch die Länge der Parkzeitbegrenzung im zentralen Bereich der Hauptstraße.

Von den vorgeschlagenen zusätzlichen Parkplätzen werden im ersten Schritt die Parkplätze an der ev. Kirche realisiert. Die Parkplätze entlang der Raiffeisenstraße werden mit dem Endausbau der Straße errichtet. Die Erweiterung des Parkplatzes an der Poststraße sollte in ein Gesamtkonzept zur Entwicklung der Parks der Villa Friedlinde und der Villa Therese einfließen.

Die Fläche an der Ecke Raiffeisenstraße/Kirchstraße soll für die Errichtung eines umfassenden Parkraumangebots vorgehalten und nicht veräußert werden. Zu prüfen ist der Erwerb des angrenzenden Grundstücks oder Teile hiervon, um eine wirtschaftliche Parkanlagenlösung erreichen zu können.

Nach Umsetzung der Lösung 1 wird das Ergebnis laufend überprüft. Zu verfolgen ist das

Thema der Parkraumbewirtschaftung im Bereich Frouardplatz und mittleren Hauptstraßenbereich.

Bei erneut festgestellten Überlastungen der öffentlichen Parkplätze kann eine Parkpalette (in Kombination mit einer Geschäftsbebauung im Erdgeschoss) an der Raiffeisenstraße für eine nachhaltige Verbesserung des Parkraumangebots im Zentrum von Lohmar sorgen.

2. Ziel: Was soll für welche Zielgruppe erreicht werden?

Schaffung von mehr Parkplätzen für Verkehrsteilnehmer/innen

3. Leistungen/Prozesse: Was soll wie getan werden?

Reduzierung der Parkzeit/Bau von Parkplätzen

4. Ressourcen: Welcher Aufwand ist für die Umsetzung der Maßnahme erforderlich?

Beschilderungskosten, Planungskosten, Personalkosten

5. Auswirkungen auf übergeordnete Ziele (Haushaltskonsolidierung, NKF, Familienfreundlichkeit, Raum für Jung und Alt, Unternehmerische Engagement, Natur und Sport). Falls ja: Welche?

Raum für Jung und Alt

6. Wirtschaftliche Auswirkungen:

Mittel für die Maßnahme lt. Haushaltsplan vorhanden: ja

nein.

Falls nein: - Mittel können aus der betroffenen Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden nein

ja, Erläuterung: _____

- Die Maßnahme kann nur durch Inanspruchnahme von Mitteln aus nachstehenden Produktgruppen durchgeführt werden (ggf. üpl. gemäß § 83 GO):

In Vertretung

Hildebrand
Beigeordneter