

Herr Falkenhagen vom Büro Gevas erstattete mittels eines Power-Point-Beitrages den Zwischenbericht zum Parkraumkonzept für das Zentrum.

Herr Gleß trug vor, dass der Bericht den Fraktionen zur Verfügung gestellt werde. Er wolle den Beitrag ein Stückweit relativieren und auch konkretisieren. Der Zeitplan sehe vor, dass nach der Sommerpause die fertiggestellte Konzeption dem Ausschuss vorgestellt werden soll. Auf einer der heute vorgestellten Folien seien alle potenziellen Bauflächen im Zentrum dargestellt worden. Dadurch könne der Eindruck entstehen, dass man es in den nächsten 2 bis 3 Jahren dort mit konkreten Projekten zu tun habe. Dies sei nicht der Fall, da die Umsetzung zeitlich gestaffelt werde. So seien beispielsweise die Baufelder MK 1 und 2 für die Dauer der Erstellung des Huma-Einkaufspark für den Projektträger reserviert. Vor Beendigung der Baumaßnahme werden diese Baufelder nicht einer Vermarktung zugeführt werden können. Es werde schon darauf geachtet, die Grundstücke sukzessive zu vermarkten, damit die Belastungen für das Zentrum nicht zu groß werden. Erstmals sei die Zahl der fehlenden Stellplätze im Zentrum vom Büro Gevas quantifiziert und dargestellt worden. Dennoch sei diese Zahl zu relativieren und zunächst noch nicht als absolute Größe zu betrachten, da allein die Fa. Hurler mit dem Neubau des Parkhauses insgesamt ca. 1.200 Stellplätze mehr, als z. Z. auf dem Grundstück vorhanden, schaffen wird. In dem Betriebskonzept von Hurler werde sich zeigen, in welcher Form sie der Öffentlichkeit zugänglich sein werden. Erst mit Vorliegen des städtischen Parkraumkonzeptes werde man Klarheit darüber erlangen, in welcher Größenordnung und in welcher Art und Weise auch an anderer Stelle im Zentrum Stellplätze generiert werden können.

Man habe im Zentrum ein großes Luxusproblem, denn es gebe eine Vielzahl an größeren zusammenhängenden freien Flächen, die frei zugänglich seien und gebührenfrei genutzt werden können. Daraus ergebe sich für die Stadt ein großer Standortvorteil. Wenn es aber um städtebauliche Fragen, der Gestaltung und Umsetzung des Masterplans Urbane Mitte gehe, stellten sich erhebliche Probleme, die es zu lösen gelte. Es werde auch künftig darum gehen, die Erreichbarkeit des Zentrums sicherzustellen, was bedeutet, dass eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen mit einer vernünftigen Zuordnung und ggf. gebührenpflichtig vorgehalten werden muss.

Von dem Parkraumkonzept werde auch die Einbeziehung des Parkleitsystems erwartet, das seinen Niederschlag im Masterplan Urbane Mitte und in den Verhandlungen mit Hurler gefunden habe, um die Parkströme gezielt zu lenken und Parksuchverkehre zu vermeiden.

In diesem Rahmen werde auch die Situation der umliegenden Anliegerstraßen zu betrachten sein. Das bedeute auch eine Umorientierung hinsichtlich bisher praktizierter Gewohnheiten. So würden die Ersatzparkplätze auf den Baufeldern MK 1 und 2 mittlerweile gut angenommen, obwohl es anfangs Irritationen gegeben habe. Es müsse verhindert werden, dass Parksuchverkehre in die angrenzenden Wohngebiete einsickern und entsprechende Maßnahmen getroffen werden.

Bereits im Zuge der Entwicklungsmaßnahme Zentrum-West habe man damals ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erstellen lassen. Auch darin sei bereits von einer Bewirtschaftung der Flächen die Rede gewesen. Eine Bewirtschaftung mache erst dann Sinn, wenn auch die großen Frequenzbringer, wie der Huma-Einkaufspark, bewirtschaftet werden. Solange im Zentrum eine große Anzahl an frei zugänglichen Stellplätzen vorgehalten werde, würden diese Plätze auch angefahren und es werde zu keinem vernünftigen Ergebnis hinsichtlich einer Bewirtschaftung kommen. Es werde

wohl in die Richtung gehen, dass im Zentrum, an welcher Stelle auch immer, ein Parkhaus errichtet werden müsse. Für den Bau und Betrieb eines solchen Objektes müsse entsprechendes Kapital erwirtschaftet werden. Dies mache erst Sinn, wenn auch alle anderen größeren Flächen im Bereich des Zentrums bewirtschaftet werden.

Herr Schmitz-Porten teilte mit, dass er die Angelegenheit auf einem guten Weg sehe. Besonders wichtig sei ihm, wie soeben im Vortrag von Herrn Gleß auch deutlich geworden sei, dass die Bewohnerparkraumzonen im Focus stehen und hierauf ein besonderes Augenmerk gerichtet wird. Hier hätten Gespräche mit betroffenen Anliegern ergeben, dass diese sich mit großer Sorge tragen. Er regte an, dass die Verwaltung zu gegebener Zeit eine Umfrage bei den Anwohnern abhält, um sich die Auswirkungen schildern und ggf. auch Anregungen geben zu lassen.

Frau Feld-Wielpütz stellte fest, dass der dargestellte Untersuchungsbereich gut gewählt sei und der Intention eines Antrages der CDU-Fraktion aus den vergangenen Jahren entspreche. Es sei wichtig, dass es jetzt relativ schnell zur Umsetzung komme. Dabei gehe es auch um Fragen zum möglichen Standort eines Parkhauses und zur baulichen Erweiterung der Hochschule, wozu Gespräche geführt werden müssten. Was die Bewohnerparkplätze betreffe, müsse die Angelegenheit möglichst sensibel angegangen werden. Es handele sich um Bereiche, die vor Jahrzehnten entwickelt wurden und noch davon ausgegangen war, dass man mit einem Parkplatz pro Haushalt auskomme. Die Straßen hätten nicht die Kapazität, pro Haushalt 2 bis 3 Auto aufzunehmen. Um sich die Probleme zu vergegenwärtigen, empfehle sie eine Besichtigung der Straßen im Spichelsfeld, der Rathausallee oder des Holzweges. Ein weiteres Problem bestünde darin, dass die Geschäfte in den Südarkaden teilweise nicht zu erreichen seien, da die Tiefgaragenplätze, aus welchen Gründen auch immer, nicht angenommen würden. Daher würden die Nutzer/Besucher parallel zu den Geschäften parken, wodurch entsprechender Parkdruck entstehe. Interessant seien auch die Ausführungen in dem Beitrag von Gevas zu den Baufeldern MK 1 und 2, wozu man davon ausgegangen war, dass sie als Ersatzflächen für Besucher des Huma-Einkaufparks vorgesehen seien, aber festgestellt wurde, dass hier vielfach Dauerparker vorzufinden sind. Das, wie es ursprünglich geplant war, sei nicht eingetreten. Es sei für ihre Fraktion sehr wichtig, dass das Parkraumkonzept möglichst zügig fertiggestellt werde, damit man wisse, wie es zukünftig weitergehen soll. Dies sei bedeutend für die weitere Entwicklung des Zentrums. In dem Zusammenhang äußerte sie sich positiv zu der Lösung im Bereich des Tacke-Geländes.

Herr Köhler führte aus, dass er sich darin bestätigt fühle, dass man über kurz oder lang wohl nicht darum kommen werde, im Stadtzentrum eine Parkraumbewirtschaftung mit gebührenpflichtigem Parken vorzusehen. Er stimme Herrn Gleß zu, dass hierzu an anderer Stelle ein Anfang gemacht werden müsse, wie er zum Parkhaus von Hurler wohl anstehe. Das dadurch Verdrängungseffekte hervorgerufen werden, sei allen klar, und die Schwierigkeiten, für Anwohner genügend Stellplätze zu schaffen, seien erkannt worden. Exakte Lösungsvorschläge könnten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erwartet werden, da noch nicht alle Projekte ausdiskutiert und ausformuliert seien. Zusätzlich wolle er darauf hinweisen, dass in absehbarer Zeit mit Belastungen aufgrund der anstehenden Sanierungsarbeiten an der Nordbrücke in Bonn zu rechnen sei. Dadurch würden wahrscheinlich auch andere Bedarfe auftreten in Bezug auf Park and Ride und

damit andere Parkraumnutzungen auch hier im Zentrum. Was seine Fraktion schon längere Zeit beschäftige, sei das Thema Parkhaus, was sich auf Dauer nicht umgehen lasse. Man müsse aber darauf achten, dass das Zentrum nicht nur autogerecht gestaltet, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer attraktiv und erreichbar werde.

Herr Günther habe den bisherigen Beiträgen entnommen, dass es offensichtlich Probleme gibt bzw. noch geben werde. Auf der anderen Seite gebe es noch viele Ungewissheiten, und die Betrachtung der Parkraumbewirtschaftung werde ein dynamischer Prozess sein, was auch für das Verkehrskonzept gelte. Beides müsse aufgrund der Abhängigkeiten zusammengeführt werden. Auch das Parkleitsystem müsse entsprechend angepasst werden. So wie er das in Erinnerung habe, sei dieses bisher sehr stark auf die Bedürfnisse von Huma zugeschnitten. Wie auch von Herrn Köhler ausgeführt, dürfe nicht nur der motorisierte Individualverkehr im Zentrum betrachtet werden, sondern auch der ÖPNV und der Radverkehr.