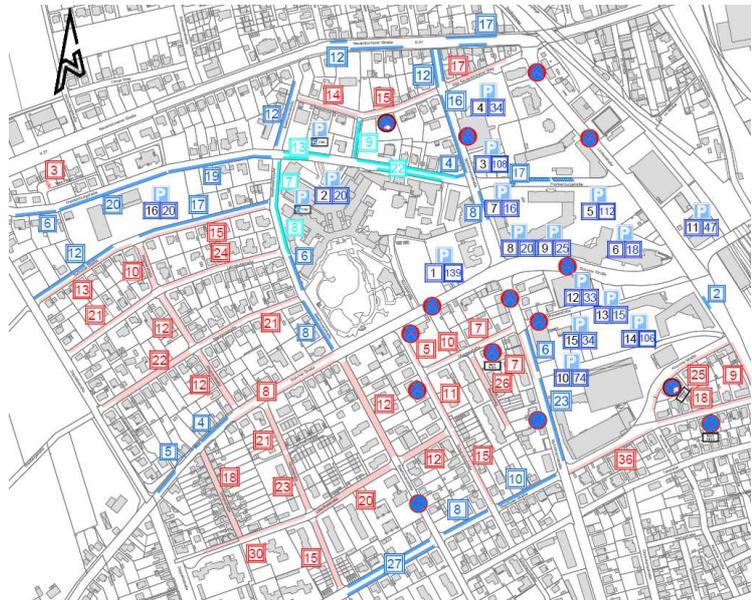


**Masterplan
„Parken rund um das Mathias-Spital“**



INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis

Literaturverzeichnis

Rechenprogramm

1	Zusammenfassung	7
2	Aufgabenstellung	10
3	Untersuchungsgebiet	11
3.1	Abgrenzung.....	11
3.2	Strukturdaten.....	11
4	Ergebnisse der Bestandsaufnahme	14
4.1	Parkraumangebot.....	14
4.2	Bildung von Verkehrszellen.....	17
4.3	Befragungsergebnisse.....	19
4.3.1	Verkehrsmittelwahlverhalten / Modal Split.....	19
4.3.2	Stellplatzbedarf.....	22
4.3.3	Stellplatzentfernung.....	26
4.3.4	Stellplatzsuchzeit.....	27
4.3.5	Wohnorte.....	28
4.3.6	Zusammenfassung der Befragungsergebnisse.....	29
4.4	Befragung Mathias-Spital, P1.....	29
4.5	Parkraumnachfrage.....	32
4.5.1	Auslastung.....	32
4.5.2	Belegung / Wechseltvorgänge / Parkdauer.....	36
4.5.3	Auslastung im Nachtzeitraum.....	37
5	Ausblick auf die Maßnahmenuntersuchung	38

Anhang:

1	Auflistung der untersuchten Straßenabschnitte und Parkplätze
2	Fragebogen Berufskolleg und kfm. Schulen Rheine, 2 Seiten
3	Fragebogen Mathias-Hochschule Rheine, 2 Seiten
4	Fragebogen Mathias-Spital Rheine (Mitarbeiter) , 2 Seiten
5	tabellarische Fragenbogenauswertung - Berufsschulen, 4 Seiten
6	tabellarische Fragenbogenauswertung - Mathias-Hochschule Rheine, 4 Seiten
7	tabellarische Fragenbogenauswertung - Mathias-Spital Rheine (Mitarbeiter), 6 Seiten
8	tabellarische Auswertung - Mathias-Spital Parkplatz 1, 10 Seiten
9	tabellarische und grafische Darstellung der Auslastung der Verkehrszellen 1 - 12 und der Summe über alle Zellen, 26 Seiten
10	Auswertung nach Stellplatztypen, 2 Seiten

Abbildungen

Abbildung 1 Abgrenzung der einzelnen Verkehrszellen.....	18
Abbildung 2 MSR - P1, Parkdauervertelung aggregiert.....	30
Abbildung 3 MSR - P1, differenzierte Parkdauervertelung nach Nutzergruppen	30
Abbildung 4 Auslastung - Summe über alle Verkehrszellen.....	33
Abbildung 5 Auslastung der Verkehrszellen	34
Abbildung 6 Auslastungen von Verkehrszellen in ausgewählten Zeiten.....	35

Tabellen

Tabelle 1 Einwohner und Altersstruktur im Untersuchungsgebiet	11
Tabelle 2 Wohnungen und Pkw-Bestand im Untersuchungsgebiet.....	12
Tabelle 3 Parkraumangebot - Aufteilung der Stellplatzarten	15
Tabelle 4 Beschreibung der Zellen	17
Tabelle 5 Erhebung zum Modal-Split, Rücklaufquote	20
Tabelle 6 tabellarische und grafische Darstellung des Modal Split	21
Tabelle 7 Modal-Split der Berufsschulen - Bedarfsermittlung	23
Tabelle 8 Modal-Split der Mathias Hochschule - Bedarfsermittlung.....	23
Tabelle 9 Mathias-Spital - Zuordnung der Schichtdienste.....	24
Tabelle 10 Besucher - Stellplatzbedarf (zeitliche Verteilung)	25
Tabelle 11 Lage der Stellplätze	26
Tabelle 12 Stellplatzsuchzeit	27
Tabelle 13 Verteilung der Wohnorte der Befragten.....	28
Tabelle 14 Verteilung auf Nutzergruppen	29
Tabelle 15 Auslastung der Verkehrszellen.....	32
Tabelle 16 Verteilung der Kurz-, Mittel- und Langparker sowie Auslastung	36

Anlagen

- 1 Verkehrszellen
- 2 Parkraumangebot
- 3 Nachfrage Tag 05.00 - 18.00 Uhr (für aggregierte Verkehrszellen)
- 4 Nachfrage Nacht 22.00 - 23.00 Uhr (Straßenabschnitte / Parkplätze)

Abkürzungsverzeichnis

MA	Mitarbeiter
MHR	Mathias-Hochschule Rheine
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Verkehrsteilnehmer als Fahrer!)
MSR	Mathias-Spital Rheine
St.-pl.	Stellplätze
Vz	Verkehrszeichen

Literaturverzeichnis

- [1] EAR 05, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, FGSV Köln (Hg.), Ausgabe 2005
- [2] Wagner M.; Überprüfung von Befragungsergebnissen für die Städte Ulm und Wuppertal; Aachen 1999
- [3] Mathias-Spital Rheine - Ruhender Verkehr, Verkehrsuntersuchung, Ingenieurplanung 1995
- [4] „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung“, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000
- [5] EDV-Programm „Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC“, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Gustavsborg, Stand: Oktober 2010

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm
Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich
Zeichnerin Anette Matzke

Wallenhorst, 2011-07-12

Proj.-Nr.: 211025

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner

Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88

Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst

<http://www.ingenieurplanung.de>

Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen

Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

1 Zusammenfassung

Die Untersuchung der Situation im Quartier ‚Rund um das Mathias-Spital‘ hat ergeben, dass die Auslastung über weite Teile des Tages in vielen Verkehrszellen jenseits eines Wertes von 80 % liegt. Auffällig ist in fast allen Bereichen der hohe Anteil von Langparkern.

Im Nachtzeitraum gibt es dagegen im gesamten Bereich keine Probleme, da hier für die Bewohner - anders als in klassischen Innenstadtlagen (viele Wohnungen, wenig Parkraum) - eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen vorhanden ist. Insbesondere in den Bereichen mit überwiegender Einfamilienhausbebauung findet sich eine große Zahl von Garagen, Car-Ports oder Abstellplätzen auf Privatgrund.

Zu Konflikten kommt es in der Verkehrszelle 1 (nördlich des Mathias-Spitals) sowie im Nahbereich der Berufsschulen. Dort sind insbesondere vormittags keine freien Kapazitäten mehr vorhanden. Selbst wenn die Bewohner noch häufig über eigene Stellplätze verfügen, fehlt es durch das Überschreiten der 80 % Auslastungsgrenze an freien Stellplätzen für Besucher. In den westlichen Randbereichen des Untersuchungsgebietes ist dagegen die Situation aufgrund der Entfernung zum Mathias-Spital vergleichsweise entspannt.



Eine Verbesserung für Anwohner und Besucher insbesondere der Verkehrszelle 10 (Rossiniweg / Wasserstr.), aber auch der Straßen im Bereich der westlich des Mathias-Spitals, kann vermutlich nur durch eine Ausweitung bewirtschafteter Bereiche erzielt werden. Da die Ausgabe von Parkausweisen für Bewohner keine Verbesserung für Besucher (der Bewohner) bedeutet, erscheint die abschnittsweise Ausweisung von Zonen mit Parkscheibenregelung eher geeignet. Die vergleichsweise große Entfernung zum Berufskolleg bzw. dem Mathias-Spital macht es wenig attraktiv, diese Stellplätze zu nutzen und dann die Parkuhr nachzustellen. Die für die dort verdrängten Dauerparker entfallenen Stellplätze müssten anderweitig (für die MA des MSR bzw. die Berufsschüler) geschaffen werden. Eine weitere Alternative wären Optionen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Sinnvoll wäre auch die Abschätzung der zukünftigen Nachfrage, um das zukünftige Parkraumangebot dimensionieren zu können.

Die starke Nachfrage nach Stellplätzen insbesondere aus dem Bereich der Berufsschulen ist der Zunahme des Motorisierungsgrades der Berufsschüler und der über die Jahre gestiegenen Schülerzahl zuzuschreiben. Daher ist bei der Diskussion von Maßnahmen auch die mittelfristige Entwicklung der Schülerzahlen zu beachten.

Für den Bereich des Mathias-Spitals hat der ermittelte geringere Pkw-Besetzungsgrad, unabhängig von der Entwicklung der Anzahl der Betten, Mitarbeiter oder Besucher, zu einer Erhöhung der Nachfrage geführt.

Auffälligstes Ergebnis der Befragung der Mitarbeiter des Mathias-Spitals war die geringe Bus-Nutzung. Die fehlenden Frühverbindungen im StadtBus-Angebot wurden von vielen Befragten explizit als Mangel bzw. Grund der Nichtnutzung des ÖPNV genannt.

Ausblick auf die Maßnahmenuntersuchung:

Auf Grundlage der in dieser Bestandsaufnahme festgestellten Fakten und Defizite kann in der Stufe zwei des Masterplans eine differenzierte Maßnahmenuntersuchung erfolgen. Dies sollte - nach Definition des zukünftig angestrebten Qualitätsniveaus – für verschiedene Handlungsfelder erfolgen, um eine dauerhafte Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs rund um das Mathias-Spital zu erreichen. Für jedes Handlungsfeld sind die kurz-, mittel- und längerfristigen Entwicklungsperspektiven zu bestimmen und welche Einsparpotentiale an abgestellten Pkw generierbar sind.

Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder gibt es Rahmenbedingungen bzw. Planungen die bereits heute bekannt sind und die daher hier kurz aufgeführt werden.

1. Bus-/Stadtbus-Angebot
 - Lage der Haltestellen / Linienführung (insbesondere RegioBus-Linie R80)
 - Die Ausweitung der Bedienungszeit erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen Einspardiskussionen (sh lfd. Gutachten „Untersuchung zur Optimierung des Stadtbus-Systems Rheine“) nicht möglich.

2. Radverkehr
 - Sicherung und weitere Steigerung des schon hohen Radverkehrsanteils (>30%!)
 - Verbesserung des Radverkehrsangebotes
 - Prüfung auf Defizite (Führung des Radverkehrs, Radverkehrsanlagen)
 - Beachtung der Anforderungen für E-Bikes
 - Stellplätze (Lage, Beschilderung, Zahl, Qualität)
 - Beteiligung des MSR an der Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ (Mitmachaktion des ADFC, AOK und BMVBS)

3. Pkw-Verkehr
 - Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades (verbesserte Information, z.B. Pendlernetz)
 - Verdrängung von Langparkern aus Bereichen mit hohem Parkdruck
 - erforderlicher Ersatz, Überprüfung der Parktarife und Tarifstruktur
 - Ausweitungen von zusätzlichen Zonen mit Parkscheibenregelung (für Besucher)
 - Bewirtschaftung der Parkplätze der Schulen
 - Angebotsverbesserungen unter Berücksichtigung von Einsparpotentialen
 - neue (dezentralere) Stellplätze für MA des MSR

Zukünftige Entwicklungen, die die Stellplatznachfrage im Gebiet beeinflussen
 - Entwicklung der Schülerzahl (20 % Rückgang bis 2020? Gegenwärtig ist bei der Stadt die

- Fortschreibung des Schulentwicklungsplans in Bearbeitung)
- keine negativen Auswirkungen durch verkehrliche Entwicklungen außerhalb des Untersuchungsbereiches (zus. Stellplatzbedarf durch die Planungen im „Innovationsquartier Bahnhof Rheine“ und mögliche Einschränkungen für Parker östlich der Bahn)
 - Entwicklung im Krankenhausbereich (Patienten, Besucher (noch mehr, noch mobilere Senioren))
 - Entwicklung der Einwohnerschaft (Verjüngung der Altersstruktur nach Neubezug?)

2 Aufgabenstellung

Durch die Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen gibt es im Bereich des Mathias-Spitals einen besonderen Parkdruck.

Das innenstadtnahe Quartier lässt sich hinsichtlich der derzeitigen Nutzungen wie folgt gliedern: In seinem westlichen Teil handelt es sich um ein beliebtes Wohnquartier, im nördlichen Bereich findet sich Wohnnutzung mit überwiegender Einzelhausbebauung. Im Süden und Südwesten, nördlich der Steinfurter Straße, dominieren demgegenüber Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern.

Diese klassische Wohnnutzung wird durch Nutzungen aus dem Bereich Dienstleistungen (überwiegend Gesundheitswesen) sowie Ausbildung ergänzt. Im Einzelnen findet sich dort:

- das Mathias-Spital an der Frankenburgstraße mit vielen Fachabteilungen und assoziierten Arztpraxen sowie der angegliederten Mathias-Hochschule für Pflegeberufe,
- die kaufmännischen Schulen Rheine – Berufskolleg mit Wirtschaftsgymnasium an der Lindenstraße / Dutumer Straße,
- das Berufskolleg des Kreises Steinfurt (am nahezu gleichen Standort),
- die Agentur für Arbeit an der Dutumer Straße und
- die Studienseminare an der Beethovenstraße

Grundsätzlich ist zu vermuten, dass die Überlagerung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei insgesamt beengten räumlichen Verhältnissen die beobachteten Probleme verursacht. In den Randbereichen der an die Schulen und Gesundheitseinrichtungen anschließenden Wohnquartiere kommt es fortwährend zu einer großen Nachfrage an Stellplätzen durch Parker, die diesen Einrichtungen zuzuordnen sind. Es ist zu prüfen, ob mit Blick auf diese Nachfrage die dort als nicht ausreichend anzusehende Anzahl von Stellplätzen, der Grund der Beschwerden der Bewohner und deren Besucher ist. Gleichzeitig beklagen sich aber auch die Schüler bzw. die Beschäftigten des Krankenhauses, soweit diese mit dem Pkw kommen, über die Probleme, einen Stellplatz zu finden.

Um für die geplante „Maßnahmenuntersuchung“ eine Grundlage zu haben, ist es die Aufgabe dieser Bestandsaufnahme, zunächst ein umfassendes Bild des Stellplatzangebotes und der verschiedenen Nachfrageansprüche zu gewinnen. Damit sind differenzierte Aussagen zu den Problembereichen, deren Verursachern sowie zum künftigen Stellplatzbedarf möglich.

Diese vorliegende „Bestandsaufnahme“ enthält daher neben der detaillierten Sammlung, Analyse und Aufbereitung relevanter Strukturdaten die vollständige Ermittlung der gegenwärtigen Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum bzw. der öffentlich zugänglichen privaten Stellplätze.

Zusätzliche Informationen zum Parkverhalten der anliegenden Nutzer (Beschäftigte des Mathias-Spitals bzw. Schüler und Lehrer der o.g. Schulen) können einer ebenfalls im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung durchgeführten Befragung entnommen werden.

3 Untersuchungsgebiet

3.1 Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet wurde im Vorfeld wie folgt begrenzt:

- im Norden von der Neuenkirchener Str. (K 57)
- im Westen von der Zeppelinstraße
- im Süden von der Steinfurter Straße und
- im Osten von der Lindenstraße

Der Bereich Ulmenstraße, westliche Lilienthalstraße wird ebenfalls mit einbezogen, um mit Blick auf mögliche Verdrängungseffekte auch für diesen Bereich eine umfassende Beschreibung des Status Quo zur Verfügung zu haben.

3.2 Strukturdaten

Stadt Rheine

Im Untersuchungsgebiet leben nach Auskunft der Stadt Rheine zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 1.765 Einwohner. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die Unterschiede in der

Tabelle 1 **Einwohner und Altersstruktur im Untersuchungsgebiet**

	Einwohner gesamt	Altersklasse				Pkw-affin (21-120)
		0-5 [%]	6-20 [%]	21-64 [%]	65-120 [%]	
Alter Neuenkirchener Weg	41	2,4%	7,3%	53,7%	36,6%	90,2%
Beethovenstr.	110	10,0%	12,7%	52,7%	24,5%	77,3%
Dutumer Str.	93	0,0%	7,5%	60,2%	32,3%	92,5%
Frankenburgstr.	111	4,5%	7,2%	65,8%	22,5%	88,3%
Gluckstr.	178	4,5%	20,8%	60,7%	14,0%	74,7%
Krumme Str.	13	0,0%	7,7%	76,9%	15,4%	92,3%
Lehmkuhlstr.	123	4,1%	10,6%	65,9%	19,5%	85,4%
Lilienthalstr.	193	3,1%	16,1%	49,2%	31,6%	80,8%
Lindenstraße	99	5,1%	6,1%	68,7%	20,2%	88,9%
Neuenkirchener Str.	88	3,4%	18,2%	60,2%	18,2%	78,4%
Nienbergstr.	88	8,0%	13,6%	60,2%	18,2%	78,4%
Rossiniweg	80	0,0%	2,5%	58,8%	38,8%	97,5%
Schumannstr.	102	2,0%	11,8%	63,7%	22,5%	86,3%
Sprickmannstr.	91	4,4%	12,1%	67,0%	16,5%	83,5%
Steinfurter Str.	108	1,9%	18,5%	61,1%	18,5%	79,6%
Sutruer Str.	67	3,0%	13,4%	64,2%	19,4%	83,6%
Ulmenstr.	146	6,2%	29,5%	51,4%	13,0%	64,4%
Wagnerstr.	52	1,9%	17,3%	53,8%	26,9%	80,8%
Wasserstr	30	0,0%	0,0%	76,7%	23,3%	100,0%
Mittelwert		3,4%	12,3%	61,6%	22,7%	84,4%
Summe	1.813	71	254	1.085	403	

Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Rheine, Juni 2011

Altersstruktur der einzelnen Straßen. Auffällig ist das völlige Fehlen von Einwohnern unter 20 Jahren in der Wasserstraße und dem Rossiniweg. Am Rossiniweg und am Alten Neuenkirchener Weg ist zudem der Anteil an Einwohnern über 65 Jahren (i.d.R. Rentner) vergleichsweise hoch. Dazu passt, dass dort eine vergleichsweise große Anzahl Fahrzeuge festgestellt wurde, die im gesamten Untersuchungszeitraum nicht bewegt wurde.

Die Anzahl der Wohnungen und Pkw liegt bei der Stadt dagegen nicht straßenbezogen vor, so dass die Bestimmung dieser Größen deshalb anhand von Werten für Rheine (gesamt) berechnet wurden (s. Tabelle 2). In Rheine liegt die Pkw-Dichte bei 479 Pkw/1.000 Einwohner. Die durchschnittliche Haushaltsgröße wurde mit 2,27 Personen pro Haushalt ermittelt. Damit ergibt sich ein Wert von 1,09 Pkw pro Wohnung. Unter Zuhilfenahme der Straßenlänge wurde auch die Anzahl der Wohnungen pro km Straße ermittelt. Hier fällt die vergleichsweise große Anzahl von Wohnungen an der Gluckstr., dem Rossiniweg und der Ulmenstr. auf und gibt einen Hinweis auf einen dort insgesamt größeren Stellplatzbedarf.

Tabelle 2 Wohnungen und Pkw-Bestand im Untersuchungsgebiet

	berechn. # Whgn.	Whgn. / km Straße	Pkw	Belegung Nacht	Anzahl Stellplätze	Auslastung Nacht	Belegung (N) / berechn. Pkw- Bestand	St.-pl. für Besucher
Alter Neuenkirchener Weg	18	43	20	12	52	23%	61%	2
Beethovenstr.	48	64	53	0	24	0%	0%	5
Dutumer Str.	41	45	45	4	18	22%	9%	4
Frankenburgstr.	49	54	53	20	101	20%	38%	5
Gluckstr.	78	261	85	24	59	41%	28%	8
Krumme Str.	6	32	6	1	25	4%	16%	1
Lehmkuhlstr.	54	155	59	12	45	27%	20%	5
Lilienthalstr.	85	198	92	0	62	0%	0%	9
Lindenstraße	44	69	47	0	13	0%	0%	4
Neuenkirchener Str.	39	114	42	8	29	28%	19%	4
Nienbergstr.	39	114	42	4	43	9%	9%	4
Rossiniweg	35	271	38	15	26	58%	39%	4
Schumannstr.	45	166	49	12	31	39%	25%	4
Sprickmannstr.	40	61	44	27	76	36%	62%	4
Steinfurter Str.	48	55	52	21	91	23%	41%	5
Sutrumer Str.	30	80	32	11	57	19%	34%	3
Ulmenstr.	64	429	70	13	18	72%	19%	6
Wagnerstr.	23	76	25	9	34	26%	36%	2
Wasserstr	13	46	14	5	17	29%	35%	1
Summe	799		868	198	821			80
Mittelwert		123				25%	26%	

Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Rheine, Juni 2011, eigene Berechnungen

Die zusätzlich dargestellte Information der Auslastung im Nachtzeitraum (Erfassung im Zeitraum 22.00 – 24.00 Uhr) zeigt ebenfalls in der Ulmenstraße und dem Rossiniweg hohe Werte. Grund ist das am Ulmenweg fast vollständige Fehlen von Garagen oder anderen Möglichkeiten, den Pkw auf Privatgrund abzustellen (geschlossene Straßenrandbebauung) bzw. die vergleichsweise große Zahl von Wohnungen am Rossiniweg.

Mathias-Spital

Mitarbeiter

Bzgl. der Mitarbeiteranzahl wurde vom MSR aktuell eine Zahl von 1.220 Beschäftigten benannt. Darunter befindet sich jedoch eine große Zahl von Teilzeitbeschäftigten, die manchmal nur 2 oder 3 Dienste im Monat absolvieren. Dieser Umstand ergibt sich aus der Tatsache, dass in einem Krankenhaus über 365 Tage im Jahr 24 h die Versorgung gewährleistet sein muss. Damit relativiert sich die oben genannte Beschäftigtenzahl.

Im Rahmen der Befragung wurden nach entsprechender vorheriger Abfrage in allen Abteilungen/Stationen für ca. 740 Personen Fragebögen ausgegeben. Diese Anzahl dürfte damit die durchschnittliche Anzahl der am MSR beschäftigten Personen widerspiegeln und wird

daher hilfsweise für entsprechende Berechnungen im Rahmen dieser Untersuchung verwendet.

Damit können die Befragungsergebnisse (Kap. 4.3) durch die Antwort auf die Fragen zum Thema Arbeitszeit (Anzahl MA Schichtdienst) und Wohnort auch als Informationsquelle für diese Fragestellungen herangezogen werden.

Nach eigener Angabe hat das Mathias-Spital im Jahr aktuell ca. 20.100 Patienten. Die sog. Verweildauer (durchschnittliche Aufenthaltsdauer pro Patient) liegt aktuell bei 7,7 Tagen und damit im Bereich des Bundesdurchschnitts. Entsprechend des Bundestrends ist die Verweildauer zudem seit 1995 (11,4 Tage) kontinuierlich gesunken. Die Verweildauer war damit 1995 um fast 50% länger als im Jahr 2011. Bei einer ansonsten unverändert unterstellten Anzahl von Betten (aktuell: 456) bedeutet dies gegenüber 1995 eine insgesamt um rd. 50 % gestiegene Anzahl von Patienten (inklusive der damit verbundenen Fahrten). Unterstellt man zudem, dass in den ersten Tagen eines Krankenhausaufenthaltes die Zahl der Besucher besonders hoch ist, ergibt sich auch hier eine Zunahme. Die Belegungsquote des MSR beträgt aktuell 89,4 %. Dies liegt damit deutlich über dem Bundesschnitt (77,5 %) und führt dazu, dass die gestiegene Patientenzahl (s.o.) auch zu einer Verkehrszunahme geführt hat.

Neben stationären Patienten gibt es auch noch den Bereich der ambulanten Versorgung und der Arztpraxen im Mathias-Spital. Hier sind im Wesentlichen die Strahlentherapie, die Onkologie, die Rheumatologie und das Medizinische Versorgungszentrum Rheine (MVZ) zu nennen. Für jede dieser Einrichtungen kann von einem monatlichen Aufkommen von ca. 600 Patienten ausgegangen werden. Dies bedeutet bezogen auf die vier genannten Einrichtungen bei durchschnittlich 20 Werktagen im Monat weitere 120 Patienten pro Tag.

Die tägliche Besucheranzahl im Mathias-Spital wurde aktuell mit ca. 600 angegeben.

Berufskolleg + Kaufmännische Schulen

Die beiden großen Schulen im Untersuchungsbereich, das Berufskolleg und die Kaufmännischen Schulen, haben aktuell insgesamt ca. 2.800 Schüler/Lehrer. Detaillierte Informationen über den Wohnort der Schüler/Lehrer konnten von den Schulen nicht zur Verfügung gestellt werden. Allerdings wurden diese Angaben über die Befragung erhoben, so dass auch hier ein sehr detailliertes Bild vorliegt.

Parkausweise

Die Schulen geben an Berechtigte gegen eine ‚symbolische‘ Verwaltungsgebühr von einem Euro Parkausweise aus, die dazu berechtigen, auf den ausgewiesenen Parkplätzen im Zeitbereich von 6.00 - 14.00 Uhr zu parken. Daher ist im Prinzip jeder Schüler / Lehrer der über ein Auto verfügt, auch im Besitz dieser Parkkarte.



Agentur für Arbeit

Im Gebäude der Agentur für Arbeit gibt es neben dieser Behörde noch das Arbeitsgericht und verschiedene Gewerkschaftsbüros. Insgesamt sind dort ca. 250 Mitarbeiter beschäftigt. Neben den Beschäftigten spielt in beiden Einrichtungen auch der Publikumsverkehr eine

größere Rolle. Nach Angaben der Agentur für Arbeit wurden z.B. im Januar 2011 insgesamt 5.836 Kunden vorstellig. Dies ergibt ein durchschnittliches werktägliches Aufkommen von ca. 280 Kunden.

Das Arbeitsgericht hat an zwei Tagen im Zeitbereich von 8.00 - 14.00 Uhr in der Woche Sitzungen mit entsprechendem Publikumsverkehrsaufkommen (durch die Beteiligten, deren Anwälte und ggf. andere „Prozessteilnehmer“).

Studienseminare

Weitere Verkehrserzeuger mit einem höheren Verkehrsaufkommen sind die beiden Studienseminare für Grund-, Haupt und Realschulen sowie für Gymnasien an der Beethovenstraße. An Seminartagen besuchen max. ca. 240 Hauptseminarteilnehmer den Standort.

Außer den untersuchten großen Einrichtungen gibt es keine nennenswerten Betriebe mit einem größeren Kunden- bzw. Mitarbeiteraufkommen die nicht eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen auf eigenem Grund und Boden vorhalten.

- Im Untersuchungsbereich leben ca. 1.750 Einwohner in knapp 800 Wohnungen
- Die 1.750 Einwohner verfügen über rund 850 Pkw
- Große Wohnungsdichte an der Gluckstr., dem Rossiniweg und der Ulmenstr.
- Am Rossiniweg und am Alten Neuenkirchener Weg hoher Seniorenanteil (mit abweichendem Verkehrsverhalten)
- Werktäglich 740 Mitarbeiter im Schnitt am Mathias-Spital
- 720 Besucher und Patienten in Praxen
- Gegenüber 1995 eine um 50 % gestiegene Zahl von Patienten

4 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

4.1 Parkraumangebot

Die Aufnahme des Stellplatz-Angebotes innerhalb des abgegrenzten Untersuchungsbereiches erfolgte Anfang März 2011 für insgesamt 82 Straßenabschnitte und Parkplätze (sh. Anhang 1). Das Ergebnis ist in Anlage 1 grafisch dargestellt. Im Rahmen der Untersuchung erfolgte keine Aufnahme privater, nicht öffentlich zugänglicher Stellplätze (Garagen, Carports etc.), allerdings wurden einige große abgeschlossene Parkplätze mit insgesamt 286 St.-pl. in die Erfassung einbezogen, um mögliche Aussagen für die zukünftigen Maßnahmen ableiten zu können.

Grundsätzlich stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, um das Parken im öffentlichen Straßenraum zu bewirtschaften. Die formal auch zur Bewirtschaftung zählende Grundform, das sog. ‚freie Parken‘ (am Straßenrand oder auf gesonderten Parkstreifen) wird im Rahmen dieser Untersuchung allerdings NICHT als eine Form der Bewirtschaftung betrachtet. Vielmehr werden nur restriktive Maßnahmen entsprechend bezeichnet, wie z.B.

- eingeschränkte Halteverbote (Vz 286 StVO)
- Halteverbote (Vz 283 StVO)

Parkscheibenregelungen
 Parken mit Parkschein (Gebührenerhebung)
 Sonderparkplätze bzw. Sonderparkberechtigungen

Im Untersuchungsgebiet stehen folgende Arten von Stellplätzen zur Verfügung:

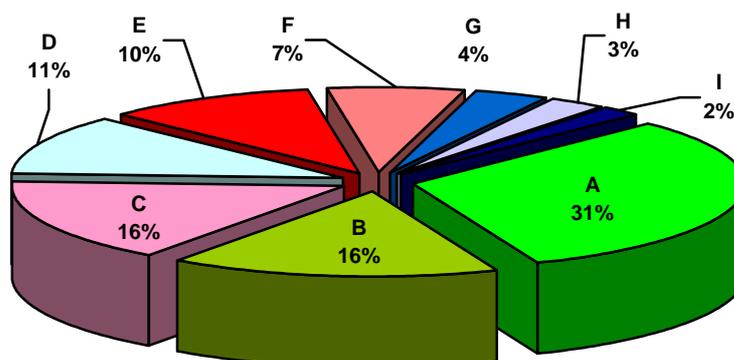
- öffentliche Stellplätze im Straßenraum
 beschränkt (Parkscheibe: 2h) oder unbeschränkt
 direkt im Straßenraum oder als gesonderte Parkstreifen
- öffentlich zugängliche private Stellplätze
 i.d.R. auf Parkplätzen
 bewirtschaftet (mit Gebühren, abgeschlossen oder durch Parkberechtigungen)

Zur Beurteilung der Qualität ist die differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Arten auch hinsichtlich der räumlichen Anordnung von Bedeutung.

Knapp die Hälfte (798 St.-pl., 47,6%) der insgesamt vorhandenen sind solche im Straßenraum ohne jegliche Beschränkungen („freies Parken“). Die Schulen verfügen über einen Anteil von 20,6 % (345 St.-pl.). Mit knapp 16% (267 Stellplätze) machen die durchgehend bewirtschafteten Stellplätze des Mathias-Spitals ebenfalls einen großen Anteil aus. Der Anteil der Stellplätze im Straßenraum, die mit einer Parkscheibe (Parkdauer: 2 Stunden) bewirtschaftet werden (im direkten Eingangsbereich des Mathias-Spitals an der Frankenburgstr. und der Beethovenstr.) liegt bei nur 3,5 % (59 St.-pl.). Die nachfolgende Tabelle 3 fasst die Situation zusammen (s. auch Anhang 10).

Tabelle 3 **Parkraumangebot - Aufteilung der Stellplatzarten**

	Anzahl Stellplätze	Anteil [%]
A: Parken im Straßenraum (ohne Beschränkung)	527	31,4 %
B: Parkstreifen /-stand (ohne Beschränkung)	271	16,2 %
C: Parkplatz (MSR - bewirtschaftet)	267	15,9 %
D: Parkplatz (Schulen - offen)	187	11,1 %
E: Parkplatz (abgeschlossen)	175	10,4 %
F: Parkplatz (Schulen - nachts geschlossen)	111	6,6 %
G: Parkscheibe (2 Stunden)	59	3,5 %
H: Parkplatz (ETuS: ‚frei für Nutzer der Halle‘)	47	2,8 %
I: Parkplatz (frei zugänglich, 2h-Beschränkung – Besucher AfA)	34	2,0 %
Summe	1678	100 %



Quelle: eigene Erhebungen

Die Straßenabschnitte mit eingeschränkten bzw. absoluten Halteverboten sind ebenfalls in der Anlage 2 dargestellt. Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet in denen gar keine Parkmöglichkeiten bestehen, befinden sich überwiegend im Bereich Dutumer Straße, an der Lindenstraße, der Sprickmannstraße und dem südlichen Abschnitt der Beethovenstraße.

Bei der Parkraumüberwachung durch die Stadt Rheine wurden im exemplarisch ausgewerten Monat Mai 2011 in der Frankenbergstr. und der Beethovenstr. im Wesentlichen Überschreitungen der zulässigen Parkdauer festgestellt. Weitere Auffälligkeiten gab es in der Wasserstraße (Parken im Haltverbot (Zeichen 283)), und im Bereich Alter Neuenkirchener Weg (verbotswidriges Parken auf dem Gehweg und Parken im Haltverbot (Zeichen 283)).

- 1.678 öffentliche Stellplätze im Untersuchungsbereich
- Ca. 800 Stellplätze davon ohne Beschränkungen

4.2 Bildung von Verkehrszellen

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Darstellung der Ergebnisse wurden die straßenabschnittsweise erhobenen Daten (Stellplätze und parkende Fahrzeuge) zu insgesamt 12 Verkehrszellen aggregiert. Dabei orientierte sich die Bildung der Verkehrszellen einerseits an den Nutzungen und andererseits am Abstand zu den wichtigen Verkehrserzeugern.

Tabelle 4 **Beschreibung der Zellen**

Zelle	Beschreibung
1	<i>nördlicher Bereich</i> Neuenkirchener Straße ‚Mitte‘, Alte Neuenkirchener Str. ‚Mitte‘, nördl. Beethovenstr.
2	<i>nordöstlicher Bereich</i> Alte Neuenkirchener Str. ‚Ost‘, Neuenkirchener Str. ‚Ost‘, Sprickmannstr. ‚Nord‘, Lindenstr. ‚Nord‘, den MA-Parkplatz des Berufskollegs und den neuen Parkplatz P3 des Mathias-Spitals
3	<i>Wohnquartier West 1</i> Frankenburgstr. ‚West 1‘, Parkplatz der Grundschule und des Kindergartens, Sutrumer Str. ‚West‘, Nienbergstr. ‚West‘, Lehmkuhlstr. ‚West‘, Wagnerstraße
4	<i>Wohnquartier West 2</i> Sutrumer Str. ‚Ost‘, Nienbergstr. ‚Ost‘, Lehmkuhlstr. ‚Ost‘, Frankenburgstr. ‚West 2‘, Beethovenstr. ‚Mitte 2‘
5	<i>Eingangsbereich Mathias-Spital</i> Frankenburgstr. ‚Mitte‘, Alter Neuenkirchener Weg, Beethovenstr. Mitte 1‘ und der Parkplatz am Mathias-Spital (P2)
6	<i>Schulen</i> Lindenstraße ‚Mitte‘, Sprickmannstr. ‚Mitte‘, Frankenburgstr. ‚Ost‘, Parkplätze der kfm. Schule, des Berufskollegs und des ETuS Rheine
7	<i>Parkplatz Mathias-Spital P1</i>
8	<i>Wohnquartier Südwest</i> Dutumer Str. ‚West‘, Ulmenstr., Gluckstr., Lilienthalstr.
9	<i>Wohnquartier Süd</i> Steinfurter Str. ‚West‘, + ‚Mitte‘, Beethovenstr. ‚Süd‘, Schumannstr., Lilienthalstr. ‚Mitte‘
10	<i>Wohnquartier Wasserstr. / Rossiniweg</i> Wasserstr. ‚West‘, Rossiniweg, Schumannstr. ‚Mitte‘
11	<i>Ost</i> Sprickmannstr. ‚Süd‘, Wasserstr. ‚Ost‘, Dutumer Str. ‚Ost‘, Lindenstr. ‚Süd 1‘, Parkplätze des Berufskollegs an der Sprickmannstr./Wasserstraße und der Agentur für Arbeit
12	<i>Wohnquartier Südost</i> Steinfurter Str. ‚Ost‘, Krumme Str., Lindenstr. ‚Süd 2‘

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Abgrenzung der einzelnen Verkehrszellen.

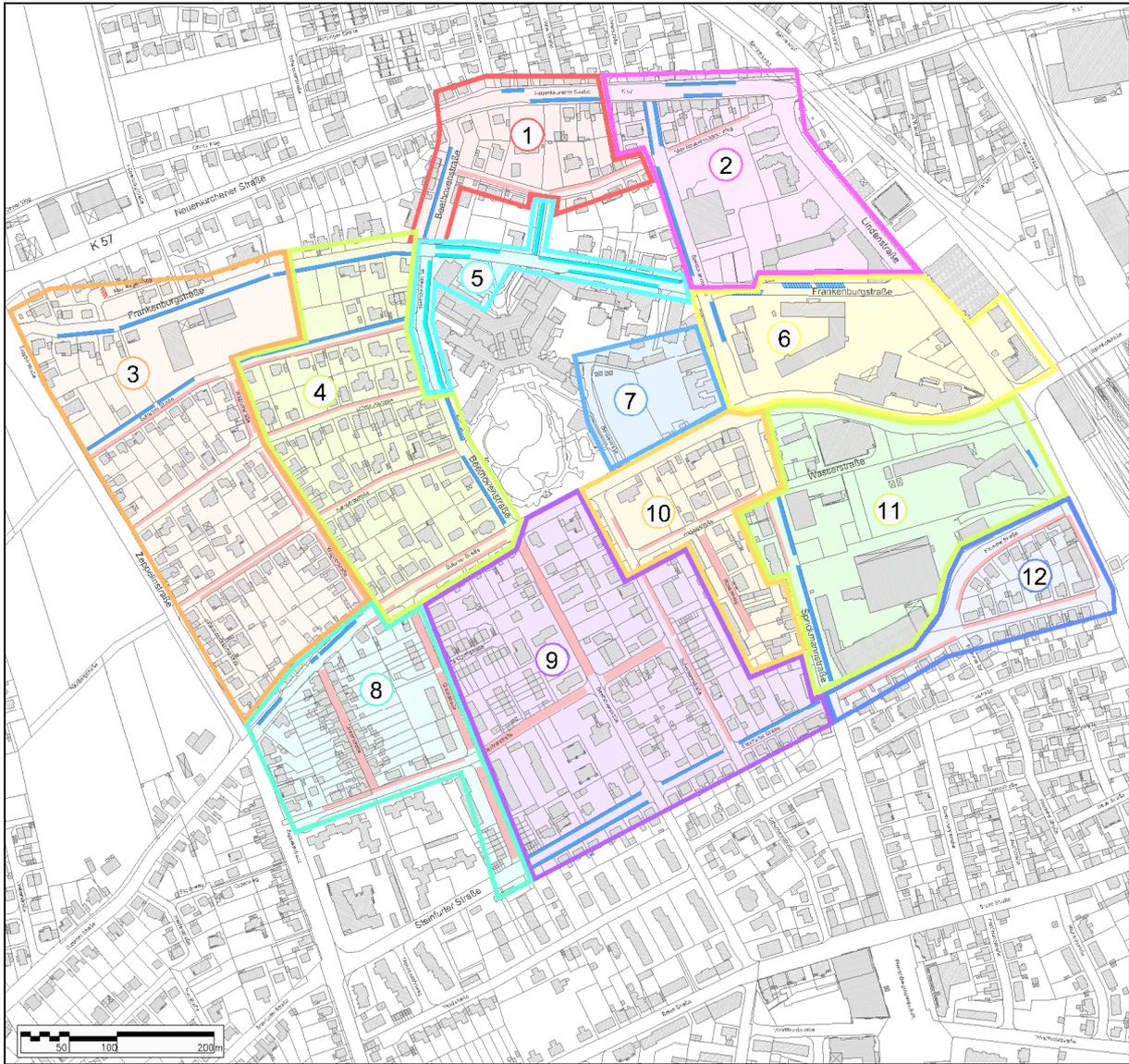


Abbildung 1 Abgrenzung der einzelnen Verkehrszellen

Quelle: eigene Definition

4.3 Befragungsergebnisse

4.3.1 Verkehrsmittelwahlverhalten / Modal Split

Die Bestimmung des Verkehrsmittelwahlverhaltens ist üblicherweise nur durch eine (i.d.R. schriftliche) Befragung zu ermitteln. Um alle relevanten Nutzergruppen zu erfassen, wurden neben den Mitarbeitern und Schülern (direkte Verteilung über den AG bzw. die Schulleitungen/Klassenlehrer) auch ein Teil der Besucher des Mathias-Spitals befragt.

Mögliche Maßnahmen im Rahmen eines zukünftigen Mobilitätsmanagements richten sich insbesondere an die Gruppe der Mitarbeiter bzw. Schüler. Diese Nutzergruppe kommt regelmäßig und leidet besonders unter dem permanenten Parkdruck. Anders die Besucher, die i.d.R. Ihre Fahrt kaum hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung planen, sondern die verfügbaren oder für sie üblichen Verkehrsmittel nutzen. Da hier jedoch alternative Verkehrsangebote für Besucher, insbesondere mit der Haltestelle des Stadtbus Rheine (Angebot im 30-Minuten Takt) unmittelbar vor dem Haupteingang und dem Bahnhof Rheine (ebenfalls noch in fußläufiger Entfernung (ca. 800 m, zukünftig durch einen zusätzlichen Ausgang sogar nur noch ca. 600 m)) zur Verfügung stehen, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmittelwahl der Besucher zugunsten des Pkw zumeist andere Gründe hat.

Bei der gewählten Methode der schriftlichen Vollerhebung der o.g. Gruppen (Mitarbeiter/Schüler/Lehrer) zur Ermittlung des Verkehrsverhaltens an einem konkreten Erhebungstichtag wurde neben dem Wohnort (PLZ) auch das an diesem Tag benutzte Verkehrsmittel abgefragt. Zudem muss sich der Interviewte einer eindeutigen Gruppe zuordnen (Früh- schicht/Spätschicht/Nachtschicht/Verwaltung). Zusätzlich wurden einige Fragen zum Verkehrsverhalten gestellt werden (z.B. nach der Dauer der Stellplatzsuche, ob es einen festen Stellplatz gibt oder gezielte Fragen wie „Fahren Sie früher, um einen freien Stellplatz zu finden?“). Die Fragebögen können den Anhängen 2- 4 entnommen werden

Die Entwicklung der Fragebögen erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber durch die IPW nachdem die Betreiber der genannten Einrichtungen (Schulen und Mathias-Spital) im Vorfeld ihr Einverständnis für bzw. ihre Unterstützung der Befragung gegeben hatten.

Wesentliches Ziel der Befragung war die Ermittlung des Modal-Split und der Wohnorte der Schüler, Lehrer bzw. Mitarbeiter der jeweiligen Einrichtung. Zudem sollten aber auch von den Pkw-Fahrern die Lage Ihres Stellplatzes (und mit der aus dem Weg abgeleiteten Zeit zum Erreichen des Arbeitsplatzes/der Schule) und die an diesem Tag benötigte Stellplatzsuchzeit abgeben werden (sh. Anhang 2-4).

Die Befragung erfolgte wie auch die Kennzeichenerfassung im ruhenden Verkehr am Dienstag den 22.03.2011. Insgesamt wurden 3.766 Fragebogen ausgegeben. Die Rücklaufquote zeigt die nachfolgende Tabelle. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Bestimmung der Zahl der tatsächlich am Erhebungstag anwesenden MA am MSR infolge der Schichtdienste und anderer Besonderheiten nicht ohne Weiteres aus der Zahl der ausgegebenen Fragebögen abgeleitet werden kann. Die tatsächliche Anzahl der MA am Erhebungstag liegt damit zwischen den Werten der Zahlen der ausgegebenen und der ausgewerteten Fragebögen. Die im weiteren verwendete Zahl von 740 Mitarbeitern stellt damit den ‚Worst case‘ dar.

Tabelle 5 Erhebung zum Modal-Split, Rücklaufquote

	Berufskolleg + Kfm. Schulen Schüler + Lehrer	Mathias- Hochschule Schüler + Lehrer	Mathias-Spital Rheine Mitarbeiter	Summe
Ausgegebene Fragebögen	2.756	270	740	3.766
ausgewertete Fragebögen	1.911	210	533	2.654
Rücklaufquote	69,3 %	77,8 %	72,0 %	70,5 %

Quelle: eigene Erhebungen

Aufgrund dieser vergleichsweise sehr hohen Rücklaufquote können die Ergebnisse als repräsentativ angesehen werden.

Modal Split

In allen drei Befragungen wurde mit der Frage 1 das am Befragungstag benutzte Verkehrsmittel abgefragt (Modal Split). Zusammengefasst ergab sich dabei das folgende Bild:

Schulen

Der Anteil der Pkw (Fahrer) bestimmt den MIV-Anteil der jeweiligen Einrichtung. Dieser liegt bei den Schulen mit 29,4 % aller Befragten (nur Rheine: 25,2 %) deutlich unter den ermittelten Werten anderer Einrichtungen. Bei den Befragten wurde nicht nach Schülern bzw. Lehrern differenziert.

Die EAR 05 [1] gibt für Berufsschulen einen Wert von einem Stellplatz je 5 – 10 Schüler über 18 Jahre, wobei 5 Schüler einem MIV-Anteil von 20 % entsprechen. Auch wenn man berücksichtigen muss, dass der ermittelte Wert von 29,4 % einen vermutlich deutlich höheren MIV-Anteil der Lehrer enthält, machen Lehrer doch nur ca. 15 % der Befragten aus. Damit kann zur Bestimmung der Stellplatzanzahl hier der Wert auf mind. 4 Schüler über 18 Jahren angehoben werden.

Der mit 45 % hohe Anteil ÖPNV-Anteil (Bus+Bahn) ergibt sich insbesondere aus einem mit 29,5 % sehr hohen Anteil an Bahn Nutzern und wird damit im Wesentlichen von auswärtigen Schülern getragen. Die Nutzung der Bahn durch die auswärtigen Berufsschüler wird dabei einerseits durch die günstige Lage der Schulen (in unmittelbarer Bahnhofsnähe) und die Tatsache begünstigt, dass in Rheine zwei Strecken, die durch unterschiedliche Teile des Kreises Steinfurt führen, zusammentreffen. Die kurz vor der Umsetzung befindliche Schaffung eines zweiten Bahnhofsausgangs – unmittelbar gegenüber dem Schulzentrum wird diese Entwicklung daher vermutlich weiter stärken.

Obwohl es am Erhebungstag trocken war, ist der Radverkehrsanteil aller Schüler mit 12,6 % im Vergleich der drei erhobenen Einrichtungen leicht unterdurchschnittlich. Dies bestätigt sich mit dem Blick auf die Schüler aus Rheine („nur“ 31,8 %), so dass davon auszugehen ist, dass dies insbesondere der höheren Stadtbusnutzung zuzuschreiben ist.

Mathias-Hochschule Rheine

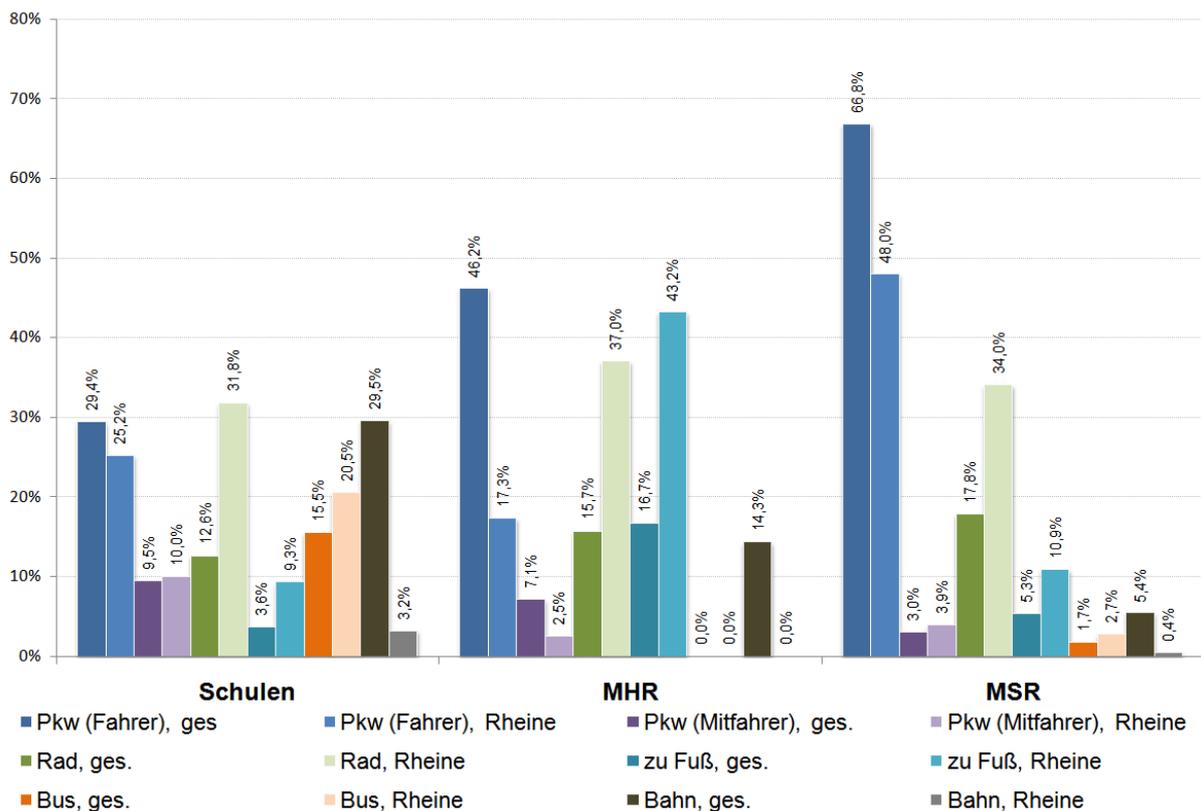
Der MIV-Anteil an dieser Einrichtung liegt mit 46,2 % schon deutlich über dem der Berufsschulen. Das der Hochschule angegliederte und unmittelbar benachbarte Wohnheim ist die Erklärung für den hohen Anteil (43,2 %) an Studenten, die zu Fuß kommen. Der Radverkehrsanteil von 15,7 % liegt in vergleichbarer Größenordnung der anderen beiden Einrichtungen. Auffällig ist, dass im ÖPNV-Anteil der Bus in dieser Befragung keine Rolle spielt. Ein

Tabelle 6 tabellarische und grafische Darstellung des Modal Split

	Berufskolleg + Kfm. Schulen Schüler + Lehrer		Mathias-Hochschule Schüler + Lehrer		Mathias-Spital Rheine Mitarbeiter		
	ges.	Rheine	ges.	Rheine	ges.	Rheine	
						alle	o. Schicht
Pkw (Fahrer)	29,4 %	25,2%	46,2 %	17,3 %	66,8 %	48,0 %	46,2 %
Pkw (Mitfahrer)	9,5 %	10,0 %	7,1 %	2,5 %	3,0 %	3,9 %	3,4 %
Rad	12,6 %	31,8 %	15,7 %	37,0 %	17,8 %	34,0 %	34,5 %
zu Fuß	3,6 %	9,3 %	16,7 %	43,2 %	5,3 %	10,9 %	10,9 %
Bus	15,5 %	20,5 %	0,0 %	0,0 %	1,7 %	2,7 %	4,2 %
Bahn	29,5 %	3,2 %	14,3 %	0,0 %	5,4 %	0,4 %	0,8 %

ges.: alle Befragten

Rheine: nur Befragte aus Rheine



Quelle: eigene Erhebungen

Indiz dafür, dass Studenten der MHR, wenn sie eine Unterkunft in Rheine suchen, diese in unmittelbarer Nähe der Hochschule nehmen. Dieses Ergebnis bestätigt sich mit Blick auf den sehr geringen MIV-Anteil bei Studenten aus Rheine. Auswärtige Studenten kommen entweder mit dem Pkw oder der Bahn.

Mathias-Spital (Mitarbeiter)

Der MIV-Anteil aller MA von gut zwei Dritteln (66,8 %) ist vergleichsweise hoch, der Anteil an Mitfahrern dagegen mit nur 3 % sehr gering. Bei den MA aus Rheine (256 von insgesamt 533 ausgewerteten Fragebögen) aus Rheine nimmt der MIV-Anteil zugunsten des Radverkehrs- und Fußgängeranteils auf 48,0 % ab. Auch der ÖPNV-Anteil ist mit insgesamt 7,1 % eher gering (nur Rheine: 3,1 %!). Der Anteil der Busnutzer daran mit nur 1,7 % (nur Rheine: 2,7 %) ist für eine Stadt mit einem Stadtbusangebot im 30-Minuten Takt deutlich zu niedrig (sonst 5 - 7% aller Wege). Dies deutet auf eine nicht passende Bedienung hin, was sich mit Blick auf die Betriebszeiten (6.48 - 19.07 Uhr) und entsprechende Hinweise der Mitarbeiter auch bestätigt. Der Radverkehrsanteil von 17,8 % (gesamt, nur Rheine sogar ca. 34 %!) entspricht in etwa den Anteilen der anderen Einrichtungen und gibt bereits einen ersten Hinweis auf die Bedeutung des Radverkehrs im Modal Split innerhalb der Stadt Rheine. Der Mitfahreranteil unter den Mitarbeitern ist mit 3 % sehr gering – Vergleichswert im Berufsverkehr liegen i.d.R. zwischen 6 und 8 % und damit oft doppelt so hoch.

- Radverkehrsanteil von mehr als 30 % bei Befragten aus Rheine
- MIV-Anteil an den Schulen bei fast 30 %
- Mit 45 % hoher ÖPNV-Anteil bei Schülern – dabei liegt - infolge der Lagegunst – der Anteil der Bahn bei fast 30 %
- Zwei Drittel der Mitarbeiter des MSR kommen mit dem eigenen Pkw, Busnutzung insgesamt bei nur 1,7 %
- Nur wenige Fahrgemeinschaften am MSR (geringer Mitfahreranteil)

4.3.2 Stellplatzbedarf

Aus dem Modal Split kann in Kombination mit der Zahl der Schüler bzw. Mitarbeiter einer Einrichtung auf deren Stellplatzbedarf geschlossen werden.

Schulen

Auf Basis der 2.756 Befragten (Schüler (2.461) und Lehrer (295)) am Berufskolleg und den kfm. Schulen der Stadt Rheine ergibt sich unter Verwendung des oben ermittelten Modal Split ein Bedarf in Höhe von 812 Stellplätzen. Dabei muss im Modal-Split noch zwischen Lehrern und Schülern unterschieden werden. Unter Verwendung eines MIV-Anteils bei den Lehrern von 50 % und 27 % bei den Schülern ergibt sich genau der ermittelte MIV-Anteil von 29,4 %.

Zur Einordnung des Ergebnisses eignet sich ein Vergleich mit den Stellplatzrichtzahlen der EAR [1] (Anhang B.1 Stellplatzrichtzahlen -Berufsschulen). Es ergibt sich, eine deutliche Abweichung zwischen den beiden Ansätzen. Gem. der EAR 05 (In den nachfolgenden Tabellen mit EAR 05 (Plan) bezeichnet) sind mehr als 200 Stellplätze weniger erforderlich, als entsprechend des Befragungsergebnisses. Erst eine Anpassung der Richtzahlen (bezeichnet als „EAR 05 (Soll)“) auf Werte von 1,5 St.-pl. je 25 Schüler für Lehrer und 1 St.-pl. je 3,7 Schüler) ergibt in etwa den tatsächlich ermittelten Wert.

Tabelle 7 **Modal-Split der Berufsschulen - Bedarfsermittlung**

	Lehrer	Schüler	Summe	Bedarf
	295	2.461		
gem. Modal Split	50 % (Annahme)	27 % (Annahme)	29,4 % (gem. Befragung)	812

gem. EAR 05 (Plan) Stellplatzrichtzahlen	1 St.-pl. 25 Schüler	1 St.-pl. / 5 Schüler	600
	100	500	
gem. EAR 05 (Soll) Stellplatzrichtzahlen	1,5 St.-pl./ 25 Schüler	1 St.pl. / 3,7 Schüler	812
	147	665	

Quelle: EAR 05 + eigene Erhebungen

Mathias-Hochschule

Für die insgesamt rd. 270 Befragten (Schüler (250) und Lehrer (20)) an der Mathias-Hochschule ergibt sich unter Verwendung des oben ermittelten MIV-Anteils am Modal Split von 46,2 % ein Bedarf von 125 Stellplätzen. Der Vergleich mit den Stellplatzrichtzahlen der EAR [1] (Anhang B.1 Stellplatzrichtzahlen - Berufsschulen) ergibt:

Tabelle 8 **Modal-Split der Mathias Hochschule - Bedarfsermittlung**

	Lehrer	Schüler	Summe	Bedarf
	20	250		
gem. Modal Split	58,7 % (Annahme)	45,2 % (Annahme)	46,2 % (gem. Befragung)	125

gem. EAR 05 (Plan) Stellplatzrichtzahlen (Berufsschule)	1 St.-pl. 25 Schüler	1 St.-pl. / 5 Schüler	60
	10	50	
gem. EAR 05 (Soll) Stellplatzrichtzahlen	1,2 St.-pl./ 25 Schüler	1 St.pl. / 2,3 Schüler	125
	12	113	
gem. EAR 05 (Soll) Stellplatzrichtzahlen Hochschule	1 St.-pl./ 2,16 Studierende		125
	125		

Quelle: EAR 05 + eigene Erhebungen

Mathias-Spital

Bei diesen Betrachtungen ist der Schichtdienst am Mathias-Spital eine Besonderheit. Ob im Schichtdienst gearbeitet wird oder aber die Tätigkeit keinem Schichtdienst unterliegt, hat allerdings bei den Mitarbeitern des Mathias-Spitals Rheine nahezu keine Auswirkungen auf den Modal Split. Allenfalls der Anteil der Busnutzer ist bei den Mitarbeitern (nur MA aus Rheine) ohne Schichtdienst mit 4,2 % ein wenig höher als bei denen im Schichtdienst (2,7 %, s. Anhang 7, Seite 5). Infolge des Schichtdienst ist auch die Basis der Berechnung (740 Mitarbeiter) als ‚worst case‘ anzusehen (s. Kap. 4.3.1, letzter Absatz).

Tabelle 9 Mathias-Spital - Zuordnung der Schichtdienste

	Nachtschicht		Frühschicht		Spätschicht		kein Schichtdienst	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Pkw (Fahrer)	24	89 %	110	65 %	65	75 %	153	62 %
Pkw (Mitfahrer)	-		5	3 %	4	5 %	7	3 %
Rad	1	4 %	32	19 %	13	15 %	48	20 %
zu Fuß	1	4 %	13	8 %	1	1 %	13	5 %
Bus	-		-		3	3 %	6	2 %
Bahn	1	4 %	9	5 %	1	1 %	18	7 %
Summe	27	100 %	169	100 %	87	100 %	245	100 %
		5,1 %		32,0 %		16,5 %		46,4 %

Quelle: eigene Erhebungen

Die vorstehende Tabelle zeigt, dass von den 533 vorliegenden Antworten der MA fast die Hälfte der Beschäftigten (245 MA = 46,4 %) nicht im Schichtdienst arbeitet. Der Anteil der Beschäftigten mit Nachtschicht liegt bei 5,1%.

Diese Daten bilden die Grundlage für die Ermittlung der Anzahl gleichzeitig anwesender Beschäftigter (740 MA, am Erhebungstag). Bei der Stellplatznachfrage der MA kommt es immer zu Überlagerungen verschiedener Gruppen, z.B. der Frühschicht (zum Arbeitsende) und MA der Spätschicht (zu Arbeitsbeginn). Für die MA ohne Schichtdienst wurde eine Arbeitszeit von 07.30 - 16.30 Uhr unterstellt. Damit folgt für den maximalen Stellplatzbedarf der Mitarbeiter:

05.30 - 06.30 Uhr	Nachtschicht (5,1 %), 89 % MIV	= 33
	+ Frühschicht (32,0 %), 65 % MIV	= 152 => 185
13.30 - 14.30 Uhr	Frühschicht (32,0 %), 65 % MIV	= 152
	+ Spätschicht (16,5 %), 75 % MIV	= 90
	+ kein Schichtd. (46,4 %), 62 % MIV	= 212 => 454
21.30 - 22.30 Uhr	Nachtschicht (5,1 %), 89 % MIV	= 33
	+ Spätschicht (16,5 %), 75 % MIV	= 90 => 123

Damit besteht die größte Stellplatznachfrage durch Mitarbeiter (Mathias-Spital + Praxen) mit 454 Stellplätzen in der Zeit um den Schichtwechsel von der Früh- zur Spätschicht. Dies entspricht - für die Mitarbeiter (allerdings MSR + Praxen) - in etwa einem Bedarf von einem Stellplatz je Patientenbett. Die EAR 05 nennt demgegenüber zur Ermittlung des Bedarfs für Krankenhäuser eine Stellplatzrichtzahl von einem St.-pl. je 2 - 6 Betten. Bei Annahme eines Wertes von 2 Betten je Stellplatz ergibt sich bei der vorhandenen Anzahl von aktuell 456 Betten für das MSR ein Bedarf von ‚nur‘ 228 Stellplätzen. Hinzu kommen noch die für Besucher vorzuhaltenden Stellplätze (gem. EAR 05: 60 % des gem. Stellplatzrichtzahlen ermittelten Bedarfs = 137 Stellplätze). Insgesamt ergibt sich nach EAR 05 damit ein Bedarf von 365 Stellplätzen.

Zur Ermittlung der Stellplatznachfrage von Besuchern und Patienten (im MSR (stationär + ambulant) und in den Praxen) ist deren durchschnittliche Parkdauer relevant. Diese wurde (gem. Anhang 8, Seite 2) mit ca. 1,5 Std. ermittelt; ein anteiliges Verkehrsaufkommen ist dementsprechend mit dem Faktor 1,5 zu versehen. Die Anzahl der täglichen Besucher wur-

de vom Mathias-Spital mit ca. 600 Besuchern pro Tag (Krankenhaus) und 120 Patienten in den Praxen angegeben. Unter Verwendung eines unterstellten MIV-Anteils von 70 % ergibt sich in Verbindung mit einem Anteil (gem. der durchschnittlichen Parkdauer korrigiert, s.o.) des Verkehrsaufkommens in den relevanten Stunden (Spitzenstunde 10 - 11 Uhr, bzw. nachmittags 14.30 - 15.30 Uhr) in Anlehnung an [5]:

Tabelle 10 **Besucher - Stellplatzbedarf (zeitliche Verteilung)**

	Besucher		„Praxenpatienten“		
	600		120		
mit Pkw	420		84		
					Bedarf
10.00 - 11.00 Uhr	15 %	63	30 %	25	88
14.00 - 15.00 Uhr	15 %	63	15 %	13	76

Quelle: Ver_Bau [5]

Daraus ergibt sich, dass im Zeitbereich 13.30 - 14.30 Uhr insgesamt (für Mitarbeiter (Bedarf: 454 St.-pl. (s.o.) + Besucher (76 St.-pl.)) eine Nachfrage von 530 Stellplätzen (ohne Reserve!) besteht. Außerhalb der Maxima zur Zeit der Schichtwechsel gibt es vormittags (Früh-schicht: 152 St.-pl. + kein Schichtd.: 212 St.-pl.) im Zeitraum von 10.00 - 11.00 Uhr einen Bedarf von 364 Stellplätzen alleine aus der Nachfrage der Mitarbeiter. Addiert man hierzu die Nachfrage der Besucher in diesem Zeitraum, ergibt sich (ohne Reserve!) noch ein Bedarf von 452 Stellplätzen. Unter Ansatz einer Reserve von 20 % (zur Abdeckung von Schwankungen und zur Vermeidung von Parksuchverkehr) würde eine Anzahl von 565 Stellplätzen erforderlich sein.

andere Einrichtungen

Andere größere Einrichtungen / Nutzungen (Agentur für Arbeit, Klöckner Stahlhandel) verfügen über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen auf eigenen Flächen, bzw. die Nachfragespitze liegt in anderen Zeiten (Studienseminare z.B. erst nachmittags).

Bewohner

Da gem. der nächtlichen Belegungszählung (sh. Kap 4.5.3) abgeleitet werden kann, dass die Bewohner zu einem großen Teil über eine ausreichende Anzahl privater Stellplätze verfügen, reduziert sich der Stellplatzbedarf für die Wohnnutzungen überwiegend auf den Bedarf der Besucher der Bewohner bzw. den Lieferverkehr. Dies ist insbesondere in den Bereichen problematisch, in denen keine Stellplätze auf Privatgrund vorhanden sind (s. 4.1 Parkraumangebot).

- Bei den Schulen überschreitet der Stellplatzbedarf (Nachfrage gem. Modal Split) das nach EAR 05 ermittelte Angebot um ein Drittel – das direkte tatsächliche Angebot liegt bei weniger als 50 %
- Die drei Parkplätze des Mathias-Spitals haben zusammen ca. 270 Stellplätze
- Bei einem (nach EAR 05) berechneten Bedarf von 365 Stellplätzen liegt jedoch die maximale Stellplatznachfrage des Mathias-Spitals zum Schichtwechsel (Früh-/Spätschicht) bei ca. 530 Stellplätzen
- In Teilbereichen Stellplatzdefizite für Besucher von Bewohnern

4.3.3 Stellplatzentfernung

Diejenigen Befragten, die als Verkehrsmittel ‚Pkw (als Fahrer)‘ angegeben hatten, wurden zudem gebeten, Ihren Schul-/Arbeitsort und den Pkw-Abstellort auf einer Karte zu markieren. Diese Ergebnisse wurden im Rahmen der Auswertung Abstandssektoren zugeordnet. Die Quote derjenigen die – warum auch immer – keine Angabe gemacht haben (evtl. weil sie direkt am jeweiligen Ziel geparkt hatten) schwankte dabei zwischen knapp 10 % (MHR) und 21,9 % (MA des MSR). Der angegebene Anteil der jeweiligen Abstandsklasse berücksichtigt nur diese drei Klassen und nicht die undefinierten Ergebnisse. Außerdem konnte anhand der Ergebnisse festgestellt werden, dass je nach Einrichtung bzw. Lage der Einrichtung eine unterschiedliche große Zahl von Haltern ihr Fahrzeug außerhalb des Untersuchungsbereiches abgestellt hat.

Tabelle 11 Lage der Stellplätze

	Berufskolleg + Kfm. Schulen Schüler + Lehrer	Mathias- Hochschule Schüler + Lehrer	Mathias-Spital Rheine Mitarbeiter
undefiniert	16,9 %	9,3 %	21,9 %
bis 150 m	64,6 %	25,0 %	39,9 %
bis 300 m	32,8 %	53,4 %	46,8 %
über 300 m	2,6 %	21,6 %	13,3 %
Außerhalb des Untersuchungsbereiches geparkt	10 % (81 Pkw)	3 % (4 Pkw)	6 % (19 Pkw)

Quelle: eigene Erhebungen

Schulen

Auffällig ist, dass trotz der hohen Zahl von insgesamt rechnerisch 810 gleichzeitig benötigten Stellplätzen (29,4 % von 2.756 Befragten) und nur 345 den Schulen direkt zuzuordnenden Stellplätzen die Befragten zu 64,6 % (523 Befragte) angaben, innerhalb von nur 150 m einen Stellplatz gefunden zu haben. Damit liegen ca. 180 Stellplätze (i.d.R. im Straßenraum) in diesem Abstand vom jeweiligen Schulstandort. Aufgrund der Beschränkungen und geringen Zahl verfügbarer Stellplätze im nördlichen Bereich handelt es sich hierbei insbesondere um Stellplätze in den Verkehrszellen Wohnquartier Wasserstr./Rossiniweg bzw. Wohnquartier Südost. Eine Entfernung zum Pkw-Stellplatz von mehr als 300 m (2,8 %) wird von Befragten dieser Einrichtungen entweder so gut wie nicht akzeptiert oder aber es gibt in einem Radius von max. 300 m eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen.

Mathias-Hochschule

Die Zahlen machen deutlich, dass im Nahbereich der Mathias-Hochschule (Stellplatzbedarf gem. des ermittelten Modal Split: 125 St.-pl.) (bis 150 m) mit 25 % nur ein geringer Anteil von Stellplätzen zur Verfügung steht / genutzt wird. Die deutliche Mehrzahl (53,4 %) der genutzten Stellplätze hat einen Abstand von 150 – 300 m. Allerdings nehmen auch 21,6 % der Befragten einen Weg von mehr als 300 m in Kauf.

Mathias-Spital (Mitarbeiter)

Insgesamt benötigen die Mitarbeiter des Mathias-Spitals gem. des Modal Splits (s.o.) ca. 488 Stellplätze. Durch Schichtdienst liegt die max. benötigte Zahl aber niedriger. Gem. der Angaben zur Lage des Stellplatzes finden sich 39,9 % der Stellplätze in einem Abstand von bis zu 150 m um die Arbeitsstelle (hochgerechnet liegen damit 195 St.-pl. in diesem Bereich). Der mit 46,8 % (228 St.-pl.) größere Teil hat allerdings eine Entfernung zwischen 150 und 300 m und immerhin noch 13,3 % der Befragten gaben an einen Weg von mehr als 300 m zum Stellplatz zurückzulegen.

- Für die Schulen werden gut 800 Stellplätze gleichzeitig benötigt, von denen ca. zwei Drittel im Nahbereich, innerhalb eines Radius von 150 m, verfügbar sind
- Der Großteil der Mitarbeiter des MSR bzw. der Studenten der MHR findet seinen Stellplatz nicht in unmittelbarer Nähe sondern erst in einem Abstand zwischen 150 und 300 m
- Gut 100 Fahrzeuge werden außerhalb des Untersuchungsbereiches geparkt

4.3.4 Stellplatzsuchzeit

Neben der Frage nach der Lage des Stellplatzes wurde auch die für die Stellplatzsuche am Befragungstag benötigte Zeit erhoben. Dabei ergab sich folgendes Bild:

Tabelle 12 **Stellplatzsuchzeit**

	Berufskolleg + Kfm. Schulen Schüler + Lehrer	Mathias-Hochschule Schüler + Lehrer	Mathias-Spital Rheine Mitarbeiter
keine Angabe (0 Min.)	20,0 %	24,7 %	25,0 %
bis zu 3 Min.	54,7 %	53,6 %	54,2 %
3 bis zu 6 Min.	14,8 %	14,4 %	15,7 %
mehr als 6 Min.	30,5 %	32,0 %	30,1 %

Quelle: eigene Erhebungen

Auffällig ist die nahezu gleiche Verteilung der benötigten Suchzeit bei den drei betrachteten Einrichtungen. Dieses Ergebnis kann so erklärt werden, dass alle Nutzer zum einen eine ungefähr gleiche Schwelle besitzen, bis zu der die Zeit zur Stellplatzsuche als akzeptabel angesehen wird (zwischen 2 und 4 Minuten [2]). Daneben werden die Nutzer ihr Suchverhalten bzw. den Bereich, in dem sie aufgrund früherer Erfahrungen nach einem Stellplatz suchen, bereits im Vorfeld entsprechend der akzeptierten Suchzeit wählen. Als Ergebnis kann festgestellt werden, dass von den Nutzern – je nach Lage der Einrichtung – durchaus auch längere Wege zum Stellplatz akzeptiert werden (da dies bereits im Vorfeld in den Zeitbedarf eingeplant werden kann). Bzgl. des festgestellten Zeitbedarfs für die Stellplatzsuche ergeben sich aber nahezu keine Unterschiede.

- Benötigte Stellplatzsuchzeit unabhängig von der Einrichtung

4.3.5 Wohnorte

Bzgl. der Wohnorte der Befragten der einzelnen Einrichtungen ergab sich folgendes Bild:

Tabelle 13 Verteilung der Wohnorte der Befragten

	Berufskolleg + Kfm. Schulen Schüler + Lehrer	Mathias-Hochschule Schüler + Lehrer	Mathias-Spital Rheine Mitarbeiter
Stadt Rheine	37,7 %	38,6 %	48,0 %
Kreis Steinfurt	42,2 %	29,0 %	26,8 %
darunter			
Emsdetten	11,4 %	4,8 %	3,2 %
Neuenkirchen	6,9 %	3,3 %	6,8 %
Hörstel	5,4 %	1,9 %	5,8 %
Greven	4,0 %	4,8 %	0,6 %
Münster	0,7 %	6,7 %	5,3 %
übrige Ziele	19,3 %	25,7 %	20,0 %

Quelle: eigene Erhebungen

Schulen

Da die kfm. Schulen der Stadt Rheine und das Berufskolleg Einrichtungen für Schüler des Kreises Steinfurt sind, liegt der Anteil der Befragten aus dem Kreis Steinfurt hier mit 42,2 % vergleichsweise hoch. Münster als Wohnort spielt hier eine untergeordnete Rolle.

Mathias-Hochschule

Die Auswertung der Wohnorte der Befragten dieser Einrichtung bestätigt das bereits beim Modal Split gewonnen Ergebnis, wonach hier die Studenten sich eine Unterkunft in unmittelbarer Hochschulnähe gesucht haben. Bei einem ähnlichen Anteil für den Wohnort „Stadt Rheine“ (hier 38,6 %), ist der Anteil des Kreis ST mit nur 29 % deutlich kleiner. Der größere Einzugsbereich dieser Einrichtung führt aber auch zu Wohnorten, die weiter entfernt von Rheine liegen. Der Anteil von Befragten aus Münster liegt bei 6,7 % und der der übrigen Ziele mit 25,7 % im Vergleich recht hoch.

Mathias-Spital (Mitarbeiter)

Bei den Mitarbeitern des Mathias-Spitals dominiert mit 48 % die Stadt Rheine als Wohnort. Der hohe Anteil der Stadt Rheine geht erkennbar zu Lasten des Kreises Steinfurt (nur 26,8 %), ein arbeitsplatznaher Wohnort wird damit von den Befragten offensichtlich durchaus geschätzt. Als Folge der großen Zahl qualifizierter Fachkräfte überrascht aber auch nicht der mit 5,3 % vergleichsweise hohe Anteil an Befragten aus Münster als Stadt mit einer medizinischen Fakultät an der Universität. Zudem ist das Mathias-Spital akademisches Lehrkrankenhaus der Uni Münster.

Die detaillierten tabellarischen Auswertungen für die drei Einrichtungen finden sich in den Anhängen 7 bis 9.

4.3.6 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Die insgesamt hohe Rücklaufquote ist ein Indiz für die Bedeutung des Themas bei den Befragten. Insbesondere von Seiten der Mitarbeiter des Mathias-Spitals kam eine große Zahl an individuell formulierten Gründen für die Pkw-Nutzung bzw. Gründen für die Nichtnutzung von Bus oder Bahn. Beim Modal Split ist der geringe Anteil an Busnutzern (trotz eines attraktiven Stadtbus-Angebotes im 30-Minuten-Takt) unter den Mitarbeitern aus Rheine auffällig. Aber auch der vergleichsweise geringe Anteil an Fahrgemeinschaften bietet noch Potential (z.B. durch eine hausinterne Mitfahrerbörse) - denn in Zeiten hoher Kraftstoffpreise ist nicht nur die Verringerung des Parkdrucks ein Argument zur Bildung von Fahrgemeinschaften.

Interessant ist die Erkenntnis, dass die Befragten durchaus bereit sind längere Wege zwischen Stellplatz und Arbeitsstelle / Schule zu akzeptieren. Die Auswahl des Bereiches, in dem das Fahrzeug abgestellt werden soll, erfolgt dabei aber bereits so, dass die Stellplatzsuche im Schnitt nicht mehr als 5 Minuten beansprucht.

4.4 Befragung Mathias-Spital, P1

Bei der Befragung der Nutzer des Parkplatzes P1 des Mathias-Spitals wurden insgesamt 364 Pkw-Fahrer befragt. Hiervon wollten 21 Befragte (5,8 %) keine Angaben machen.

Die Zuordnung der Befragten zu unterschiedlichen Nutzergruppen ergab das folgende Ergebnis.

Tabelle 14 Verteilung auf Nutzergruppen

Nutzergruppe	Anzahl	Anteil [%]	Parkminuten	
			[min.]	[%]
Mitarbeiter	82	22,5 %	31.253	50,4 %
Patient	98	26,9 %	8.659	14,0 %
Besucher	122	33,5 %	11.136	17,9 %
Student der MHR	10	2,7 %	3.815	6,1 %
Schüler einer Berufsschule	3	0,8 %	1.198	1,9 %
Sonstige (z.B. Lieferant etc.)	28	7,7 %	6.010	9,7 %
keine Angabe	21	5,8 %		

Quelle: eigene Erhebungen

Parkdauerverteilung

Bei insgesamt 337 Parkvorgängen war eine Zuordnung der Parkdauer möglich. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, dass 61 % (207 Parkvorgänge) hiervon bis einschließlich 2 Stunden dauerten.

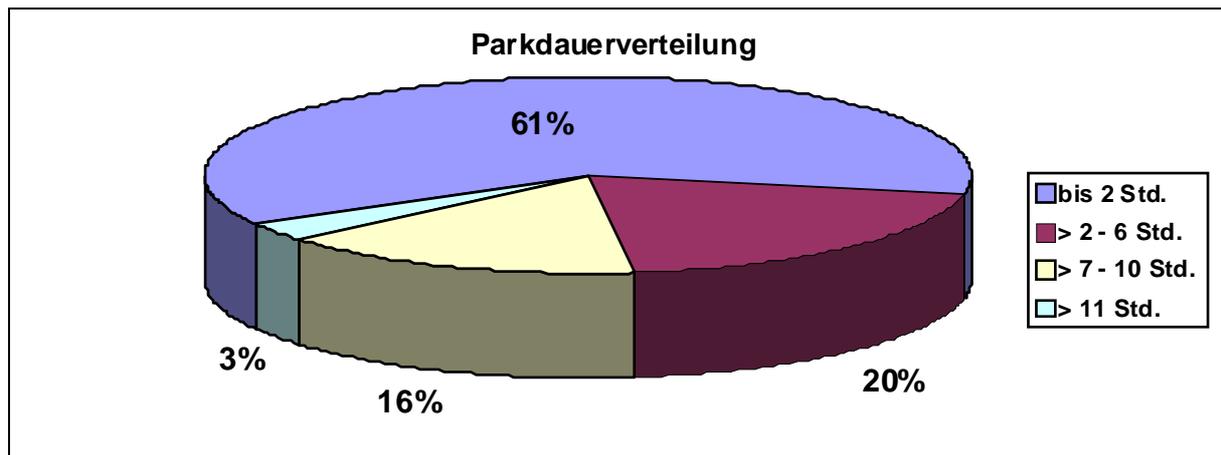


Abbildung 2 MSR - P1, Parkdauererzeugung aggregiert

Quelle: eigene Erhebung / Auswertung

Bei dieser Darstellung weicht die Zeiteinteilung der Kurz-, Mittel- und Langparker von der ansonsten verwendeten Einteilung bei der Kennzeichenerfassung ab. Dies erfolgte mit Blick auf die Vergleichbarkeit zu einer Untersuchung aus dem Jahre 1995 [3], die ebenfalls an diesem

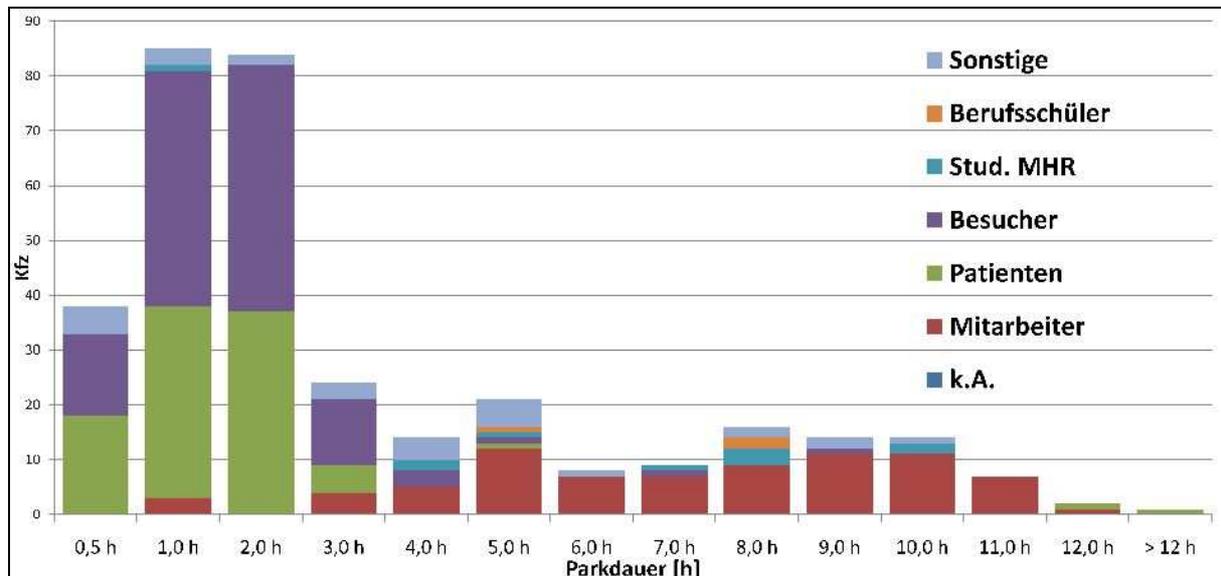


Abbildung 3 MSR - P1, differenzierte Parkdauererzeugung nach Nutzergruppen

Quelle: eigene Erhebung / Auswertung

Parkplatz durchgeführt wurde. Während der Anteil der Kurzparker 1995 noch bei 83 % lag, beträgt er heute nur noch 61 %. Die Mittelparker (heute 20%) hatten damals einen Anteil von 11 %, während die Langparker (heute 16 %) einen Anteil von nur 5 % ausmachten. Dauerparker spielen heute (3 %) wie damals (1%) nur eine untergeordnete Rolle.

Die zweite Grafik zur Parkdauererzeugung (Abbildung 3) verdeutlicht die Verteilung der Parkdauer nach einzelnen Nutzergruppen. Es kann zunächst pauschal festgestellt werden, dass sowohl Besucher wie auch Patienten zum größten Teil nicht länger als zwei Stunden parken. Die differenziertere Berechnung der durchschnittlichen Parkdauer der einzelnen Nutzergruppen ergab eine klare Zweiteilung in Kurz- und Langzeitparker. Patienten und Besucher parken im Schnitt lediglich 1,5 Std., während Mitarbeiter (6,75 Std.) bzw. Schüler (6,6 Std.) und Studenten (MHR, 6,3 Std.) sehr lange parken. Die Parkdauer sonstiger Nutzer wurde mit 3,75 Std. ermittelt (s. Anhang 8, Seite 2).

Wohnort der Parkplatznutzer

Bei der Verteilung der Wohnorte der Befragten ergab sich eine geringfügig größere Nutzerzahl aus dem Kreis Steinfurt (38,3 %) gegenüber der Stadt Rheine (35,5 %). 26,5 % waren anderen Orten zuzuordnen.

Belegung nach Nutzergruppen

Aus der Befragung konnte auch ein Belegungsverlauf als Summe der Belegungen je Nutzergruppe dargestellt werden. Da aber nur die ausfahrenden Nutzer befragt wurden, und die Mitarbeiter, mit in der Regel längeren Aufenthaltszeiten einen großen Anteil haben, sinkt mit dem Schichtwechsel um 14.00 Uhr der Anteil der Mitarbeiter. Das Maximum der Belegung ergab sich am späten Vormittag. Nach 12.00 Uhr sank die Auslastung insgesamt deutlich ab. Die Besucher, die am Nachmittag einen Stellplatz suchten, konnten diesen auf dem Parkplatz 1 problemlos finden.

Pkw-Besetzung

In fast 73 % der Fahrzeuge saß nur eine Person und 22,9 % der Fahrzeuge waren mit zwei Personen besetzt. Insgesamt waren die Pkw im Schnitt mit 10 % weniger Insassen besetzt als noch 1995. Der durchschnittliche Besetzungsgrad ergab sich zu 1,32 Personen pro Pkw (1995: 1,47 zum Vergleich werden hier jeweils die Werte der Untersuchung aus dem Jahr 1995 in Klammern genannt). Dabei ist der Besetzungsgrad bei den Besuchern von 1,72 auf 1,32 am deutlichsten zurückgegangen. Die Ursachen können u.U. bei heute insgesamt kürzeren Klinikaufenthaltszeiten der Patienten liegen (damit verbunden weniger Besucher bzw. weniger große Gruppen), aber auch in der Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit von Senioren begründet sein – jeder mobile Besucher kommt alleine und muss sich nicht mit anderen zusammmentun.

Aber auch der Besetzungsgrad bei den Fahrzeugen der Mitarbeiter ist auf 1,09 zurückgegangen (1995: 1,16). Unterstellt man ein in etwa gleiches Besucheraufkommen ergibt sich bereits daraus ein um 10 % gewachsener Stellplatzbedarf.

Zusammenfassung Befragung P1

Besonders die Abnahme des Pkw-Besetzungsgrades um ca. 10 % ist eines der zentralen Ergebnisse der Befragung am P1. Außerdem machen die Zahlen deutlich, dass durch den hohen Anteil an Dauerparkern (aus dem Bereich der Mitarbeiter) in der nachfragestärksten Stunde (vormittags zwischen 10.00 und 11.00 Uhr) keine ausreichende Kapazität für Besucher oder Patienten zur Verfügung steht. Demgegenüber ist (gem. der Auswertung der Kennzeichenerfassung) im gleichen Zeitraum der Anteil von Langparkern (Mitarbeitern) auf dem vergrößerten Parkplatz an der Sprickmannstr. (P3) sehr gering und die Auslastung erreicht dort maximal nur 67 %. Hier wäre eine Verlagerung der Mitarbeiter auf den P3, z.B. durch eine entsprechende Tarifierung, eine geeignete Maßnahme, um für Besucher auf dem P1 Stellplätze zu gewinnen.

- Rückgang des Anteils der Kurzparker seit 1995 um ca. 25 % auf aktuell 61 %
- Demgegenüber Verdreifachung bei den Langparkern auf 16%
- Parkdauer von 90 Minuten bei Besuchern und Patienten; Mitarbeiter fast 7 Std.
- Abnahme des Besetzungsgrades gegenüber 1995 um 10 %
- Vormittägliche Spitze (10.00 – 11.00 Uhr) durch hohen MA-Anteil

4.5 Parkraumnachfrage

Die Erfassung der Stellplatznachfrage im Untersuchungsbereich erfolgte über eine Kennzeichenerfassung. Damit konnte die Auslastung, die Parkdauer für alle erfassten Strecken / Parkplätze bzw. der daraus aggregierten Verkehrszellen bestimmt und auf die Nutzergruppe geschlossen werden. Auch diese Erhebung erfolgte am 22. März 2011. Erfassungszeitraum war der Zeitbereich von 05.00 – 18.00 Uhr. Das heißt, das letzte Erfassungsintervall wurde um 18.00 Uhr begonnen.

Zusätzlich erfolgte eine reine Belegungszählung in einer ‚Nachtrunde‘ (zwischen 22.00 und 0.00 Uhr) mit dem Ziel, ein Ergebnis zu erhalten, das die Stellplatznachfrage der Anwohner weitgehend unverfälscht abbildet, da in dieser Zeit davon ausgegangen wird, dass alle übrigen Nutzer nicht in angrenzende Straßen ausweichen müssen, sondern in unmittelbarer Nähe zu Ihrer Arbeitsstelle (also hier dem Mathias-Spital) einen geeigneten Stellplatz finden.

Offensichtliche Falschparker (also keine Parkdauerüberschreitung im Bereich der Parkscheibenregelung!) wurden im Zuge der Erhebung ebenfalls mit erhoben, aufgrund der äußerst geringen Fallzahl wird aber auf eine gesonderte Darstellung der Ergebnisse verzichtet.

Bei der Darstellung der Ergebnisse (sh. Anlage 1 und Anhang) wurde auf die zuvor bereits vorgenommene Einteilung in insgesamt 12 Verkehrszellen zurückgegriffen.

4.5.1 Auslastung

Die Betrachtung über alle Stellplätze ergab für das Gesamtgebiet die stärkste Auslastung im Zeitbereich zwischen 10.00 und 11.00 Uhr. Durch weniger ausgelastete Verkehrszellen - insbesondere im Westen des Untersuchungsbereiches (Zellen 3 und 8) - ergibt sich im Intervall von 10.00 bis 11.00 Uhr bei Betrachtung des Gesamtgebietes eine Auslastung von 81 %. Insgesamt wird die Auslastung von 80 % in den Verkehrszellen 1, 4 – 7, 10 und 12 überschritten. Besonders signifikant sind die Verkehrszellen 4, 5 und 7 mit Auslastungen von mehr als 100 %.

Tabelle 15 Auslastung der Verkehrszellen

Verkehrszelle	vorh. Stellplätze	Auslastung 10 - 11 Uhr		max. Belegung	Uhrzeit
1 nördlicher Bereich	53	46	87%	50	09 - 10
2 nordöstlicher Bereich	204	150	74%	150	10 - 11
3 Wohnquartier West 1	151	96	64%	99	11 - 12
4 Wohnquartier West 2	118	128	108%	129	09 - 10
5 Eingangsbereich Mathias-Spital	83	83	100%	83	10 - 11
6 Schulen	263	248	94%	248	10 - 11
7 Parkplatz Mathias-Spital P1	139	154	111%	154	10 - 11
8 Wohnquartier Südwest	116	23	20%	31	09 - 10
9 Wohnquartier Süd	115	74	64%	97	15 - 16
10 Wohnquartier Wasserstr. / Rossiniweg	48	45	94%	51	11 - 12
11 Ost	300	238	79%	265	12 - 13
12 Wohnquartier Südost	88	75	85%	78	09 - 10
Summe / Durchschnitt	1.678	1.360	81%		
Summe ohne Zelle 8 und AfA (MA)	1.441	1.237	86%		

Quelle: eigene Erhebungen

Bei einer Auslastung von 80 % ist eine ausreichende Reserve (zur Abdeckung von Spitzen bei Nachfrageschwankungen und zur Vermeidung von Parksuchverkehren) gegeben. Auch ein Wert von 90 % wäre noch knapp ausreichend.

Die oben ausgewiesene Auslastung von 86 % (= 1.237 abgestellte Fahrzeuge) im reduzierten Gesamtgebiet (ohne Zelle und 8 und AfA) ergibt sich, wenn eine tlw. Abwicklung der Nachfrage auf Stellplätzen außerhalb des Untersuchungsgebietes und eine Verteilung des Angebotes auf das Gesamtgebiet akzeptiert wird.

Nach Abbildung 4 ergibt sich das Maximum im Verkehrsaufkommen (als Summe der Zu- und Abflüsse (= Wechsel)) im Intervall 08.00 bis 09.00 Uhr. Dabei ist zu beachten, dass Zuflüsse die Fahrzeuge sind, die gegenüber dem Vorintervall hinzukommen und die Abflüsse diejenigen sind, die in diesem Intervall noch vorhanden sind, im Folgeintervall aber nicht mehr.

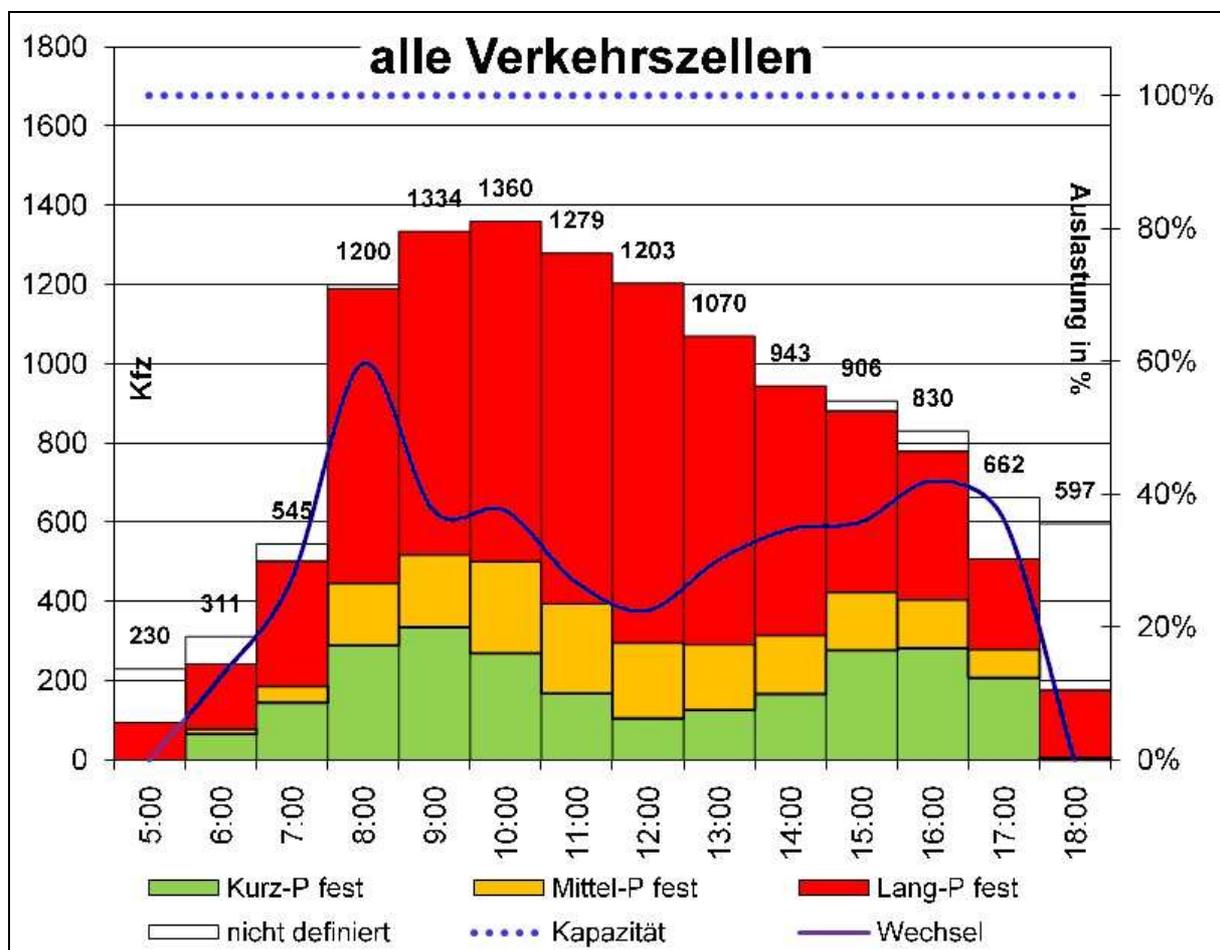


Abbildung 4 Auslastung - Summe über alle Verkehrszellen

Quelle: eigene Erhebungen

Unter dem Ansatz der Annahme einer Kapazitätsreserve von ca. 20 % ist festzustellen, dass dieser Wert insgesamt und in acht Verkehrszellen (sh. Abbildung 5) z.T. auch über eine längere Zeit überschritten wird. Wird auf eine Kapazitätsreserve von ca. 10 % abgestellt, wird dieser Wert für das Gesamtgebiet erreicht.

Insgesamt wurden im Rahmen der Kennzeichenerfassung rund 12.500 Fahrzeuge erfasst. Bei der Einzelbetrachtung ist festzustellen, dass in den Verkehrszellen 4 und 7 die vorhandene Kapazität am Vormittag häufiger überschritten wird, so dass hier auch Fahrzeuge außerhalb der zuvor bestimmten Stellplätze abgestellt sein mussten. Bei der Zelle 7 (Parkplatz 1, Mathias-Spital) resultiert dies dort eigentlich unmögliche Ergebnis (Schrankenanlage - eine Überbelegung ist eigentlich nicht möglich) vermutlich aus der Baustellensituation.

Uhrzeit Verkehrszelle	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	40-59%	40-59%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%
2				40-59%	40-59%	40-59%	40-59%			40-59%				
3				40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	
4		60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	40-59%
5			40-59%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%
6			40-59%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%
7				60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%		
8														
9				40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	40-59%	60-79%	60-79%	60-79%	
10	40-59%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	40-59%
11				60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	40-59%				
12				60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	60-79%	40-59%	40-59%			

Legende

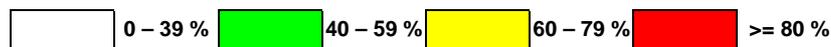


Abbildung 5 Auslastung der Verkehrszellen

Quelle: eigene Erhebungen

Über den ganzen Tag besonders kritisch sind damit die markierten Verkehrszellen 1, 4, 5 und 10. Bei der Betrachtung einzelner Intervalle fällt auf, dass bereits am frühen Morgen (6 - 7 Uhr) in den Bezirken 4 (Wohnquartier West 2) und 10 (Wasserstraße, Rossiniweg) die Auslastung zwischen 60 und 79 % liegt und damit bereits fast keine Reserven mehr vorhanden sind. Ursache hierfür ist insbesondere in der Zelle 10 die große Anzahl von Wohnungen bei einer insgesamt nur geringen Anzahl an Stellplätzen. In der Zelle 4 parken zum größten Teil Mitarbeiter (Dauerparker), die mit Beginn der Frühschicht (6.00 Uhr) ankommen und hier zu dieser Uhrzeit noch problemlos einen kostenlosen und günstig gelegen Stellplatz finden können.

Im Intervall 10 – 11 Uhr ist die Mehrzahl der Verkehrszellen zu mehr als 80 % belegt. Der Parkdruck ist erkennbar groß, Reserven sind in den ‚attraktiven‘ Zellen nicht mehr vorhanden, so dass der Parksuchverkehr auf benachbarte Zellen ausweicht.

Auch wenn gem. Abbildung 4 die Gesamtauslastung im Gesamtgebiet im Intervall 14 – 15 Uhr nur noch bei knapp 60 % liegt, ist in der nachfolgenden grafischen Darstellung der Auslastungen in ausgewählten Zeiten die hohe Nachfrage im Umfeld des Mathias-Spitals gut erkennbar. Durch z.T. schon abgereiste Schüler sind in weiter östlich gelegenen Zellen nun ausreichend freie Stellplätze vorhanden.

Im Intervall 17 – 18 Uhr ist - nach dem Ende der Arbeitszeit der Mitarbeiter ohne Schichtdienst – nur noch in den Zellen 1 und 9 eine erhöhte Nachfrage zu verzeichnen. In der Zelle 9 ist dies auf das Lehrerseminar an der Beethovenstraße zurückzuführen.

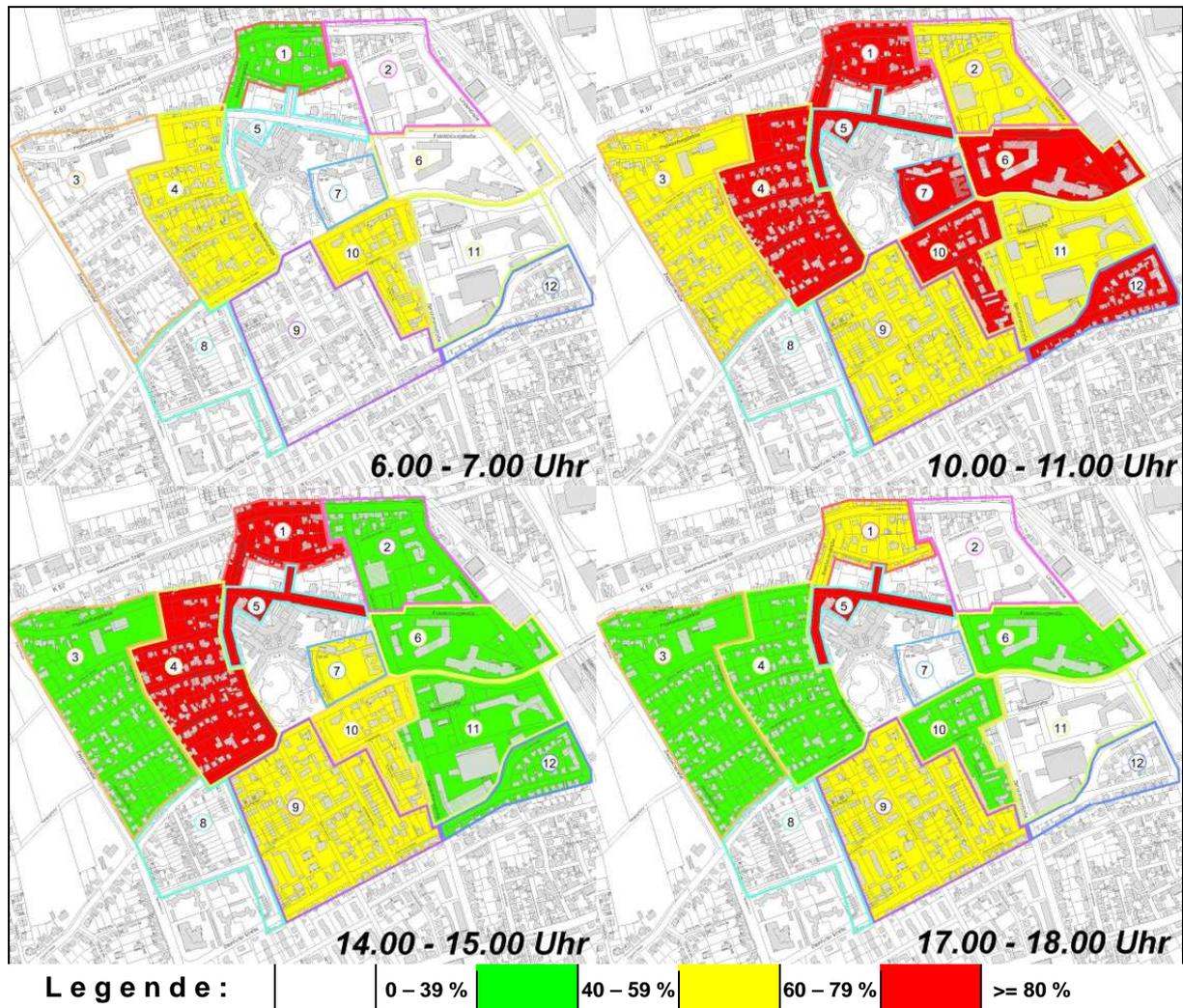


Abbildung 6 Auslastungen von Verkehrszellen in ausgewählten Zeiten

Quelle: eigene Erhebungen

Wird bei Akzeptanz der Verteilung auf das Gesamtgebiet auch zudem die Deckung der nach außerhalb verlagerten Nachfrage angestrebt, ergibt sich eine Auslastung von 93 % (= 1.341 Fzge.) und die Reserve wäre nicht mehr ausreichend. Bei einer Reserve von nur 10 % würden 44 Stellplätze fehlen, bei einer angestrebten Reserve von 20 % (= 80% Auslastung) sogar 188 Stellplätze (bei diesem Ergebnis ist allerdings zu beachten, dass die den Berechnungen zugrundegelegte Anzahl von Mitarbeitern des MSR einen ‚worst case‘ darstellen).

Die detaillierten Ergebnisse (und Tagesgänge) können der Übersicht aller Verkehrszellen in Anlage 3 entnommen werden und sind - ergänzt um eine tabellarische Auswertung - im Anhang 9 zu finden.

- Hohe Auslastung in den Nahbereichen um das MSR über den gesamten Tag
- Besondere Belastung einzelner Wohnquartiere (Verkehrszellen westlich des MSR und Rossiniweg / Wasserstr.)
- Eine 20%-Reserve wird insgesamt und in einzelnen Zellen nicht eingehalten

4.5.2 Belegung / Wechseltorgänge / Parkdauer

Die Tagesgänge in Anlage 3 zeigen die Auslastung als Belegungsverlauf. Zudem werden die Wechseltorgänge und die Parkdauer dargestellt. Die Parkdauer wurde im Rahmen dieser Auswertung in insgesamt drei Gruppen zusammengefasst.

- Kurzparkter - Parkdauer bis zu zwei Stunden
- Mittelparker - Parkdauer ab zwei bis zu vier Stunden
- Langparkter - Parkdauer ab vier Stunden

Die Bestimmung der Parkdauer ist dabei im Zeitraum von 5.00 – 8.00 Uhr und von 15.00 bis 18.00 Uhr nur für einen Teil der Fahrzeuge eindeutig möglich. Diese in den Randbereichen ermittelten sog. ‚Undefinierten Fahrzeuge‘ wurden bei der Ermittlung der Parkdauer nicht berücksichtigt. Beispielsweise kann ein nur in der ersten oder letzten Erfassungsstunde (5.00 und 18.00 Uhr) festgestelltes Fahrzeug sowohl nur ein Kurzparkter (z. B. 1 Stunde), aber auch ein 12-Stunden Parker sein, der nur zufällig nach der ersten Stunde gefahren ist bzw. es sich um ein Fahrzeug handelt, das erst zur letzten Stunde geparkt hat. Daher werden in der nachfolgenden Betrachtung nur die eindeutig definierbaren Parkvorgänge berücksichtigt. Durch die fehlenden undefinierten Fahrzeuge erreicht die Summe der Parkvorgänge keine 100 %. Gemäß der obigen Definition verteilten sich die erfassten eindeutigen Parkvorgänge in den einzelnen Verkehrszellen wie folgt.

Tabelle 16 Verteilung der Kurz-, Mittel- und Langparkter sowie Auslastung

Verkehrszelle	Kurzparkter	Mittelparker	Langparkter	Gesamtanteil undefinierter Fzg.	Auslastung
1	13,9 %	9,9 %	68,6 %	10 %	0,755
2	22,6 %	21,0 %	46,6 %	10 %	0,364
3	13,5 %	15,2 %	67,5 %	4 %	0,442
4	8,0 %	7,3 %	80,0 %	7 %	0,814
5	50,1 %	18,7 %	25,8 %	13 %	0,78
6	28,9 %	8,8 %	51,6 %	9 %	0,582
7	27,6 %	8,1%	58,1 %	5 %	0,632
8	18,1 %	11,8 %	63,4 %	16 %	0,243
9	21,2 %	25,1 %	50,8 %	8 %	0,519
10	14,2 %	7,9 %	69,7 %	10 %	0,746
11	36,9 %	12,2 %	40,1 %	7 %	0,474
12	18,7 %	8,7 %	65,3 %	6 %	0,481

Quelle: eigene Erhebungen

Da die Quote des Gesamtanteils undefinierter Fahrzeuge bei maximal 16 % und im Schnitt bei etwa 10 % liegt, sind die Aussagen zur Verteilung der Parkdauer hinreichend genau.

Die ebenfalls berechnete Auslastung ist das Verhältnis der erfassten Fahrzeuge zur maximal möglichen Anzahl von erfassten Fahrzeugen (Kapazität x 14 Stunden). Diese Größe (deren Wert immer kleiner 1 ist) stellt dabei aber nur einen rechnerischen Wert dar, der allgemein angibt, wie gut ausgelastet eine Verkehrszelle ist. Da neben den erfassten Parkvorgängen – durch die nur stündlich erfolgte Feststellung der Kennzeichen – noch weitere nicht erfasste

Kurzparkvorgänge möglich waren, liegt die Gesamtzahl der Parkvorgänge am Tag höher. Deshalb liegt infolge des Erfassungsintervalls (eine Stunde) die Zahl der tatsächlichen Kurzparker auch über der ausgewiesenen Zahl.

Auch wenn die exakte Zahl der Mittel- und Langparker, infolge der Ungenauigkeiten in den Randstunden (s.o.) nicht den obigen Ergebnissen entsprechen, ist doch die dargestellte Verteilung zur Beschreibung der Situation – insbesondere unter der o.g. Fragestellung – mehr als aussagekräftig.

Die vom MSR zur Verfügung gestellten Belegungszahlen der drei Parkplätze des Mathias-Spitals haben die am Erhebungstag (22.03.2011) festgestellten Belegungszahlen grundsätzlich bestätigt. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Untersuchung insgesamt an einem repräsentativen Tag durchgeführt wurde.

- Die Parkscheibenregelung (Zelle 5) führt zu einem hohen Anteil an Kurzparkern
- Die Zellen 1 und 4 werden – bei nur wenig Kurzparkern - überwiegend (ca. 70 % bzw. 80 %) von Langparkern belegt (Bewohnern und MA des MSR)
- Aber auch die Zellen 3 (MA des MSR) und 10 (Schüler und Bewohner) werden stark von Langparker frequentiert

4.5.3 Auslastung im Nachtzeitraum

Ergänzend wurde am 22.03.2011 noch eine Belegungszählung im Nachtzeitraum (zwischen 22 und 0 Uhr durchgeführt (sh. Anlage 4). In nur ganz wenigen Bereichen, vornehmlich um den Eingangsbereich des Mathias-Spitals ergibt sich auch hier noch eine hohe Auslastung von fast 80 %. Andere Straßen mit einer hohen Auslastung im Nachtzeitraum sind der Rossiniweg, die Ulmenstraße und die Wasserstr. So sind Bereiche, bei entsprechender anderweitiger Nachfrage (z.B. durch Schüler am Rossiniweg) und in Kombination mit der zuvor ermittelten Aussage einer größeren Anzahl von Wohnungen in diesen Straßen und fehlender privater Stellplätze, mit besonderen Problemen erkennbar. In den übrigen Bereichen bewegt sich der nächtliche Auslastungsgrad dagegen in einem Bereich von im Schnitt 20 % und weniger.

- Insgesamt ausreichende Anzahl von Stellplätzen im Nachtzeitraum
- Durchschnittliche nächtliche Auslastung im Straßenraum bei nur 25 %
- Aber einige Bereiche mit größerer Nachfrage – durch Bewohner - erkennbar

5 Ausblick auf die Maßnahmenuntersuchung

Auf Grundlage der in dieser Bestandsaufnahme festgestellten Fakten und Defizite kann in der Stufe zwei des Masterplans eine differenzierte Maßnahmenuntersuchung erfolgen. Dies sollte - nach Definition des zukünftig angestrebten Qualitätsniveaus – für verschiedene Handlungsfelder erfolgen, um eine dauerhafte Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs rund um das Mathias-Spital zu erreichen. Für jedes Handlungsfeld sind die kurz-, mittel- und längerfristigen Entwicklungsperspektiven zu bestimmen und welche Einsparpotentiale an abgestellten Pkw generierbar sind.

Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder gibt es Rahmenbedingungen bzw. Planungen die bereits heute bekannt sind und die daher hier kurz aufgeführt werden.

4. Bus-/Stadtbus-Angebot
 - Lage der Haltestellen / Linienführung (insbesondere RegioBus-Linie R80)
 - Die Ausweitung der Bedienungszeit erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen Einspardiskussionen (sh lfd. Gutachten „Untersuchung zur Optimierung des Stadtbus-Systems Rheine“) nicht möglich.

5. Radverkehr
 - Sicherung und weitere Steigerung des schon hohen Radverkehrsanteils (>30%!)
 - Verbesserung des Radverkehrsangebotes
 - Prüfung auf Defizite (Führung des Radverkehrs, Radverkehrsanlagen)
 - Beachtung der Anforderungen für E-Bikes
 - Stellplätze (Lage, Beschilderung, Zahl, Qualität)
 - Beteiligung des MSR an der Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ (Mitmachaktion des ADFC, AOK und BMVBS)

6. Pkw-Verkehr
 - Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades (verbesserte Information, z.B. Pendlernetz)
 - Verdrängung von Langparkern aus Bereichen mit hohem Parkdruck
 - erforderlicher Ersatz, Überprüfung der Parktarife und Tarifstruktur
 - Ausweitungen von zusätzlichen Zonen mit Parkscheibenregelung (für Besucher)
 - Bewirtschaftung der Parkplätze der Schulen
 - Angebotsverbesserungen unter Berücksichtigung von Einsparpotentialen
 - neue (dezentralere) Stellplätze für MA des MSR

Zukünftige Entwicklungen, die die Stellplatznachfrage im Gebiet beeinflussen

- Entwicklung der Schülerzahl (20 % Rückgang bis 2020? Gegenwärtig ist bei der Stadt die Fortschreibung des Schulentwicklungsplans in Bearbeitung)
- keine negativen Auswirkungen durch verkehrliche Entwicklungen außerhalb des Untersuchungsbereiches (zus. Stellplatzbedarf durch die Planungen im „Innovationsquartier Bahnhof Rheine“ und mögliche Einschränkungen für Parker östlich der Bahn)
- Entwicklung im Krankenhausbereich (Patienten, Besucher (noch mehr, noch mobilere Senioren))
- Entwicklung der Einwohnerschaft (Verjüngung der Altersstruktur nach Neubezug?)

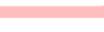
Masterplan "Parken rund um das Mathias - Spital"

Stand 2011

Anlage 1

Verkehrszellen

Legende

-   Verkehrszellen mit der Gesamtanzahl der öffentlichen Stellplätze
-  Längsparkstreifen ohne Beschränkung
-  Schrägparken ohne Beschränkung
-  Längsparkstreifen mit Parkdauerbeschränkung 2h
-  Parken im Straßenraum ohne Regelung

 Anzahl der vorhandenen Stellplätze (Kapazität)

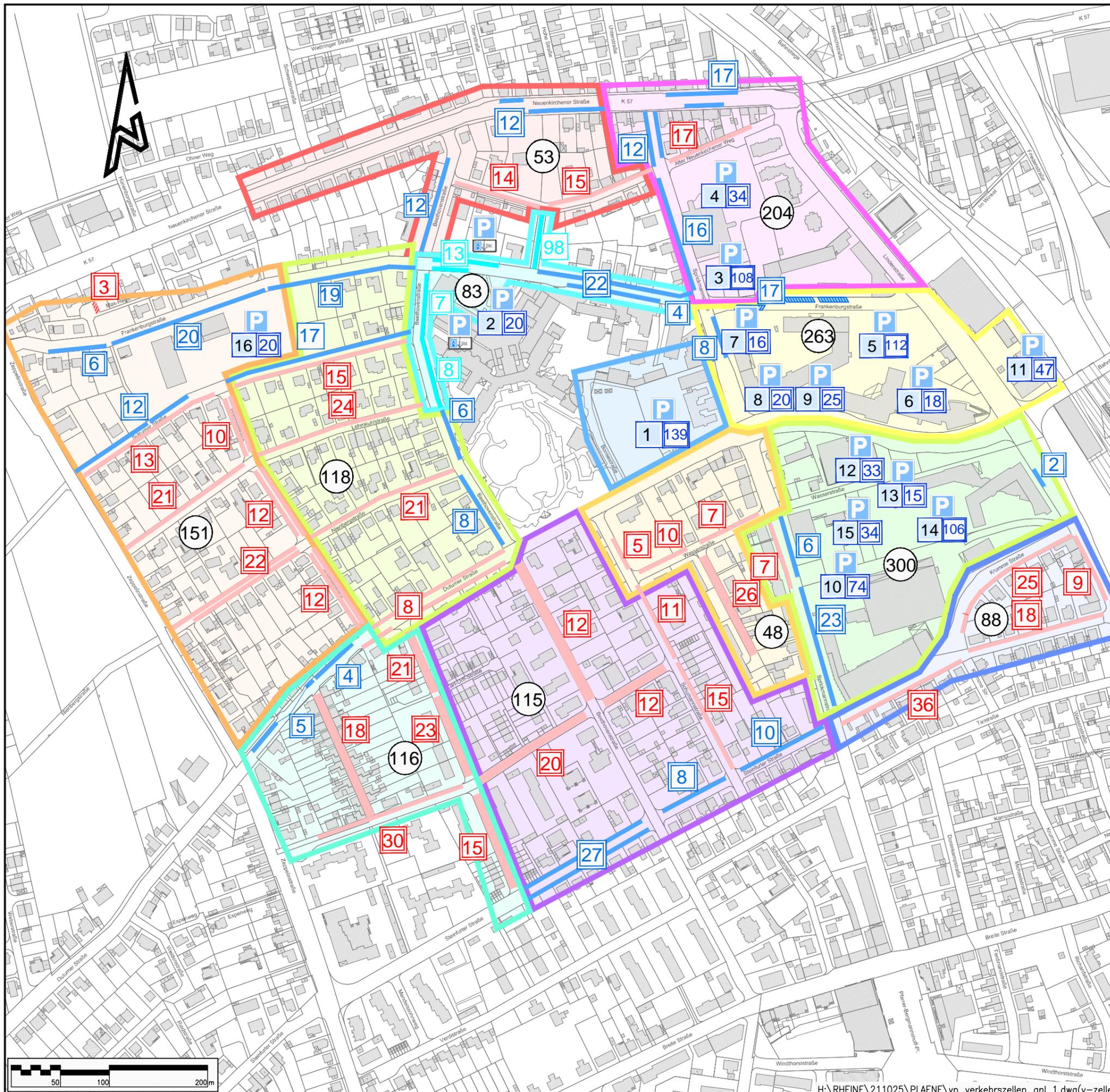


Mathias Spital 1	1	139
Mathias Spital 2	2	20
Mathias Spital 3	3	108
Berufskolleg	4	E-Geb. 34
Kaufm. Schule	5	112
Lindenstraße	6	18
Berufskolleg	7	C-Geb.-N 16
Berufskolleg	8	C-Geb.-W 20
Berufskolleg	9	B-Geb. 25
Berufskolleg	10	F-Geb. 74
Sporthalle	11	47
Berufskolleg	12	33
Agentur für Arbeit	13	Ma 2 15
Agentur für Arbeit	14	Ma 1 106
Agentur für Arbeit	15	Besucher 34
Grundschule	16	20

Projektnummer: 211025

Datum: 2011-07-12



Masterplan "Parken rund um das Mathias - Spital"

Stand 2011
Anlage 2

Parkraumangebot

Legende

-  Längsparkstreifen ohne Beschränkung
-  Schrägparken ohne Beschränkung
-  Längsparkstreifen mit Parkdauerbeschränkung 2h
-  Parken im Straßenraum ohne Regelung

 Anzahl der vorhandenen Stellplätze (Kapazität)

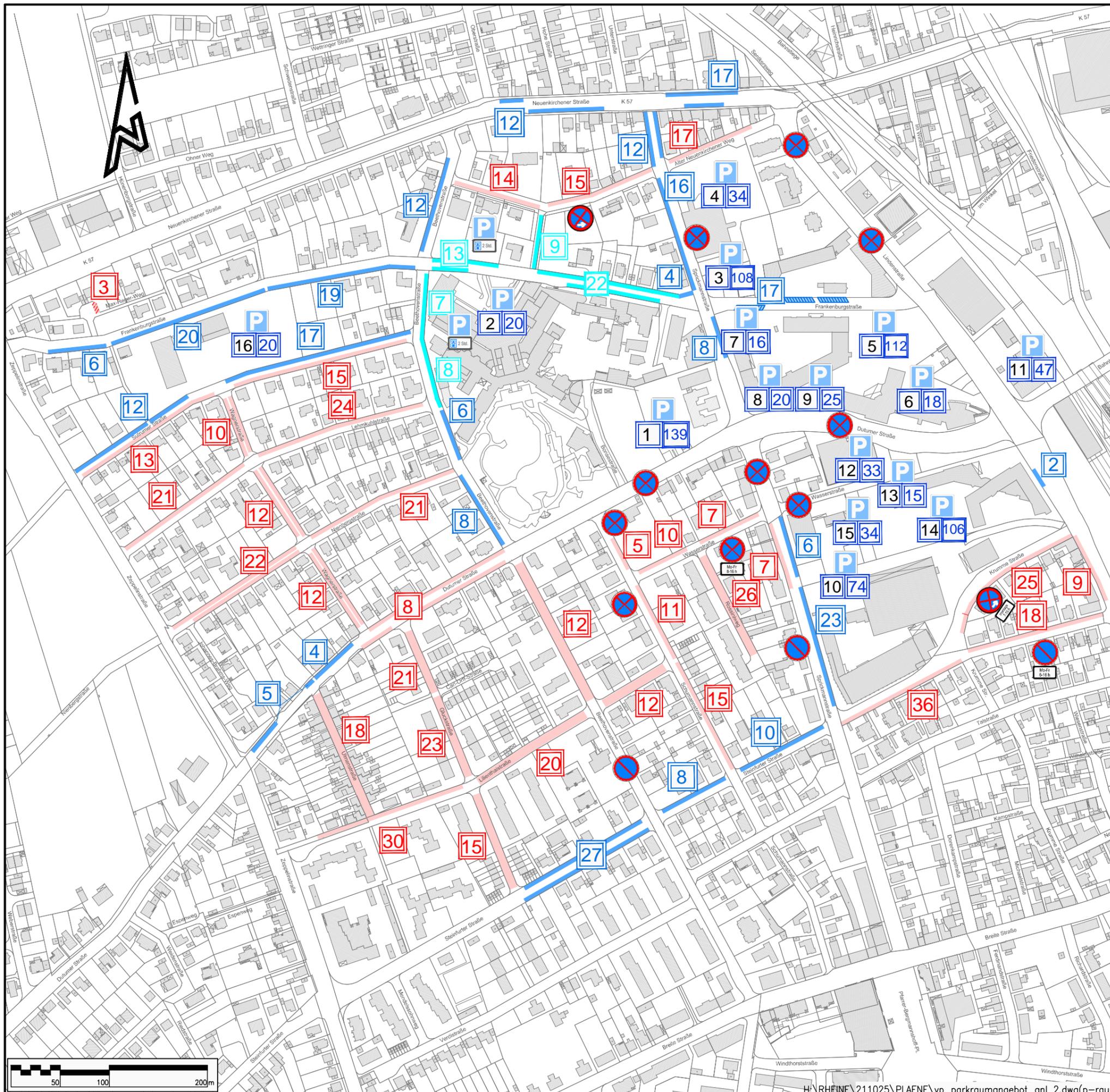
Verkehrszeichen (Vz) nach StVO

-  Vz 283
-  Vz 1042-33
-  Vz 286
-  Vz 314

Nr.	Anzahl vorh. Stellplätze
13	99

Mathias Spital 1	1	139
Mathias Spital 2	2	20
Mathias Spital 3	3	108
Berufskolleg	4	E-Geb. 34
Kaufm. Schule	5	112
Lindenstraße	6	18
Berufskolleg	7	C-Geb.-N 16
Berufskolleg	8	C-Geb.-W 20
Berufskolleg	9	B-Geb. 25
Berufskolleg	10	F-Geb. 74
Sporthalle	11	47
Berufskolleg	12	33
Agentur für Arbeit	13	Ma 2 15
Agentur für Arbeit	14	Ma 1 106
Agentur für Arbeit	15	Besucher 34
Grundschule	16	20

Projektnummer: 211025
Datum: 2011-07-12



Masterplan "Parken rund um das Mathias - Spital"

Stand 2011
Anlage 3

Nachfrage Tag

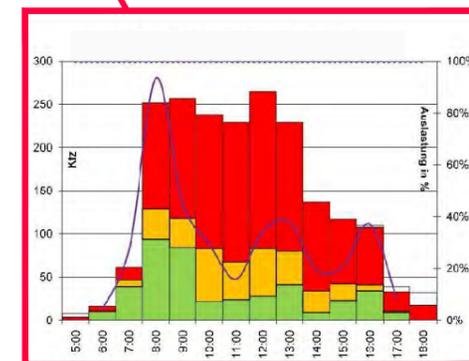
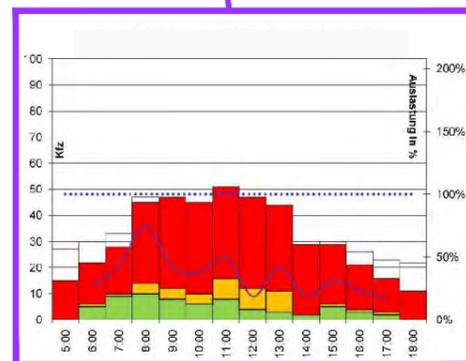
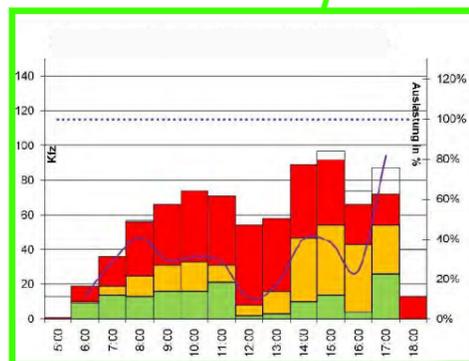
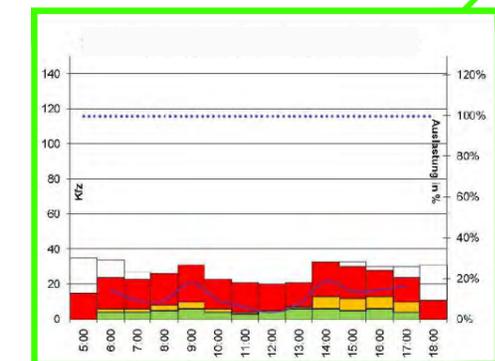
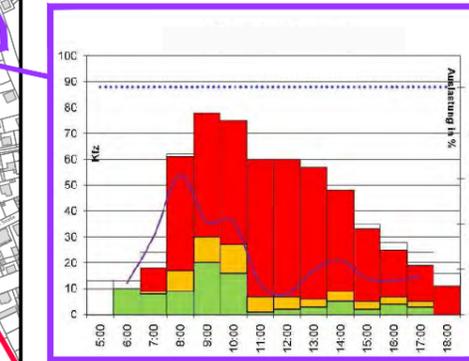
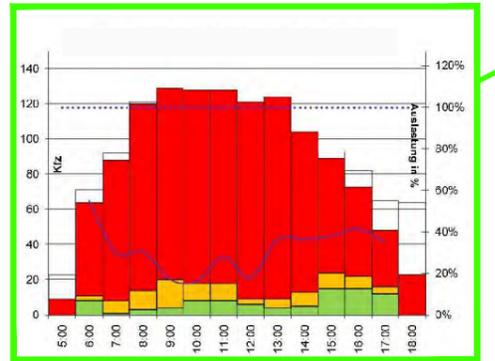
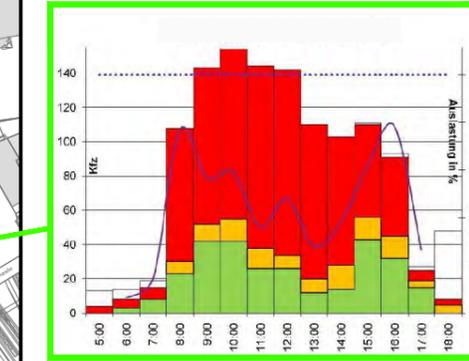
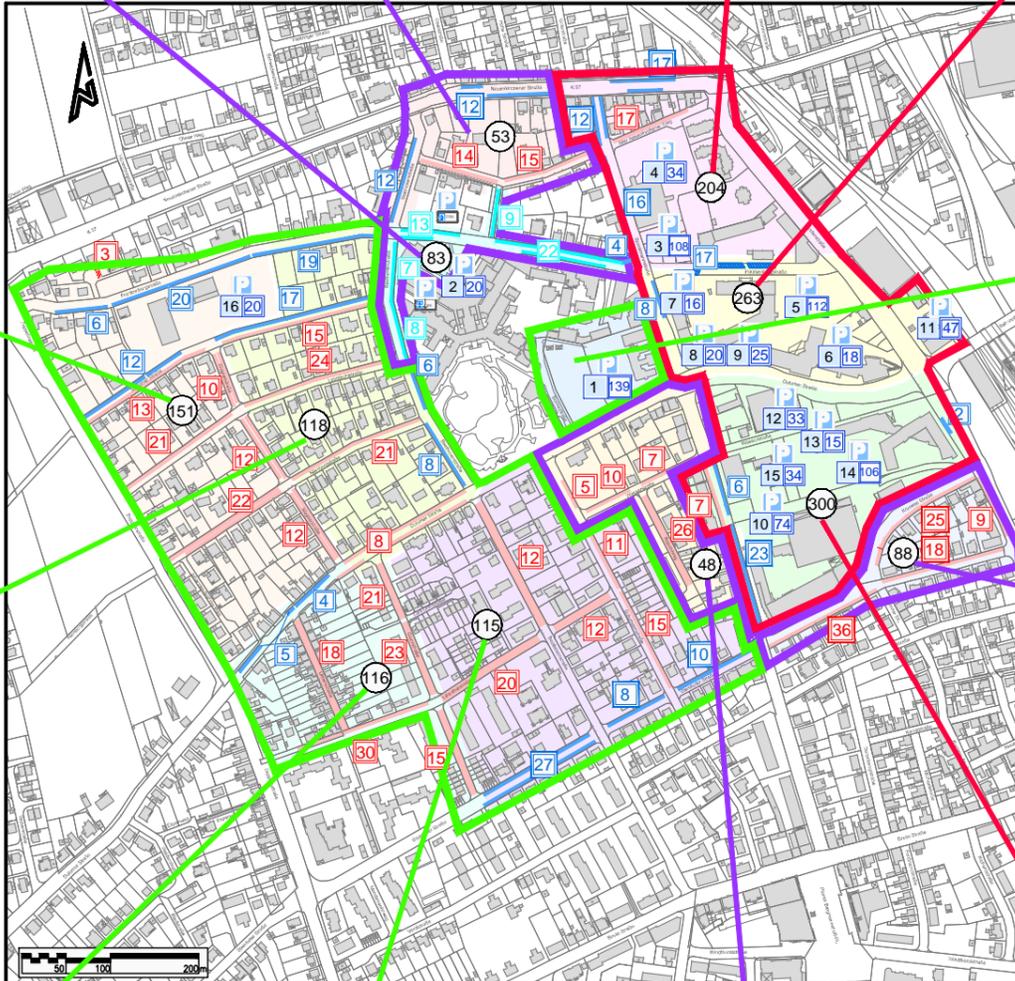
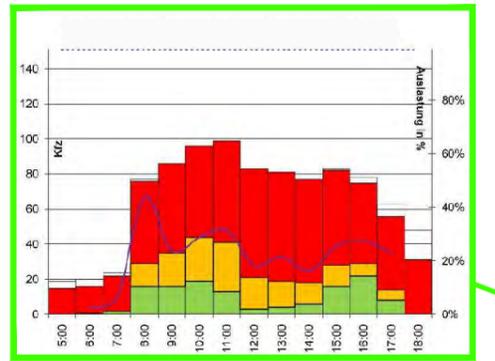
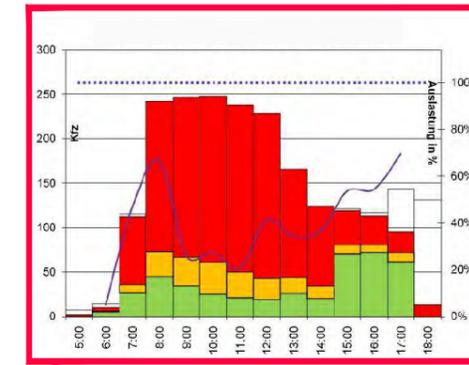
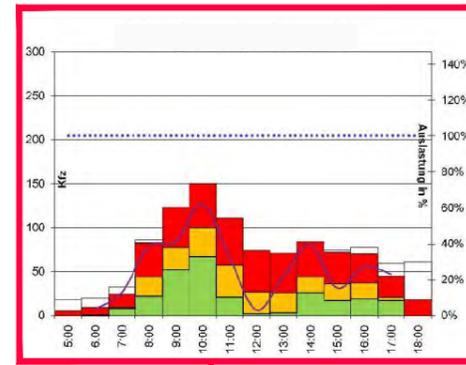
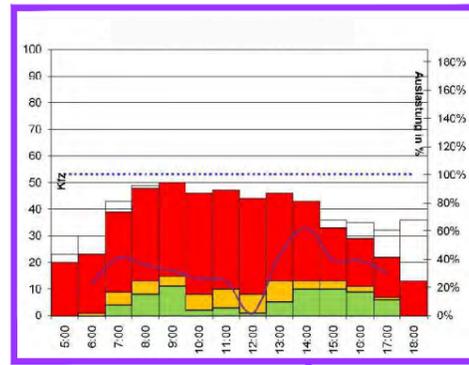
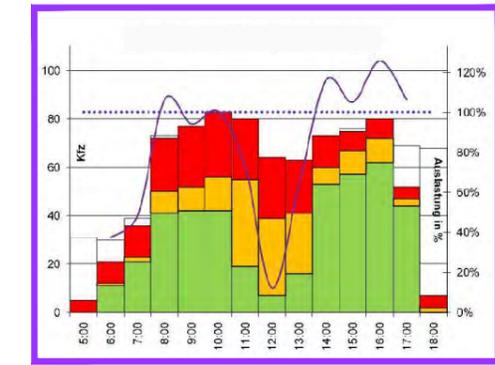
Legende

- (120) Verkehrszellen mit der Gesamtanzahl der öffentlichen Stellplätze
- Längsparkstreifen ohne Beschränkung
- Schrägparken ohne Beschränkung
- Längsparkstreifen mit Parkdauerbeschränkung 2h
- Parken im Straßenraum ohne Regelung
- 10 Anzahl der vorhandenen Stellplätze (Kapazität)
- Kurz-P fest
- Mittel-P fest
- Lang-P fest
- nicht definiert
- Kapazität
- Wechsel

Nr.	Anzahl vorh. Stellplätze
13 99	

Mathias Spital 1	1	139
Mathias Spital 2	2	20
Mathias Spital 3	3	108
Berufskolleg	4	E-Geb. 34
Kaufm. Schule	5	112
Lindenstraße	6	18
Berufskolleg	7	C-Geb.-N 16
Berufskolleg	8	C-Geb.-W 20
Berufskolleg	9	B-Geb. 25
Berufskolleg	10	F-Geb. 74
Sporthalle	11	47
Berufskolleg	12	33
Agentur für Arbeit	13	Ma 2 15
Agentur für Arbeit	14	Ma 1 106
Agentur für Arbeit	15	Besucher 34
Grundschule	16	20

Projektnummer: 211025
Datum: 2011-07-12



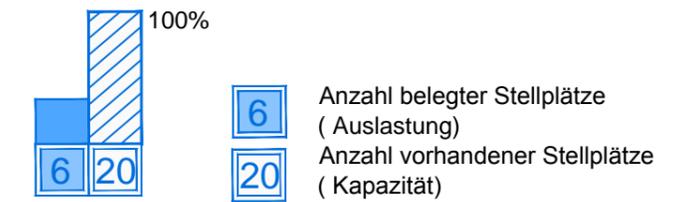
Masterplan "Parken rund um das Mathias - Spital"

Stand 2011
Anlage 4

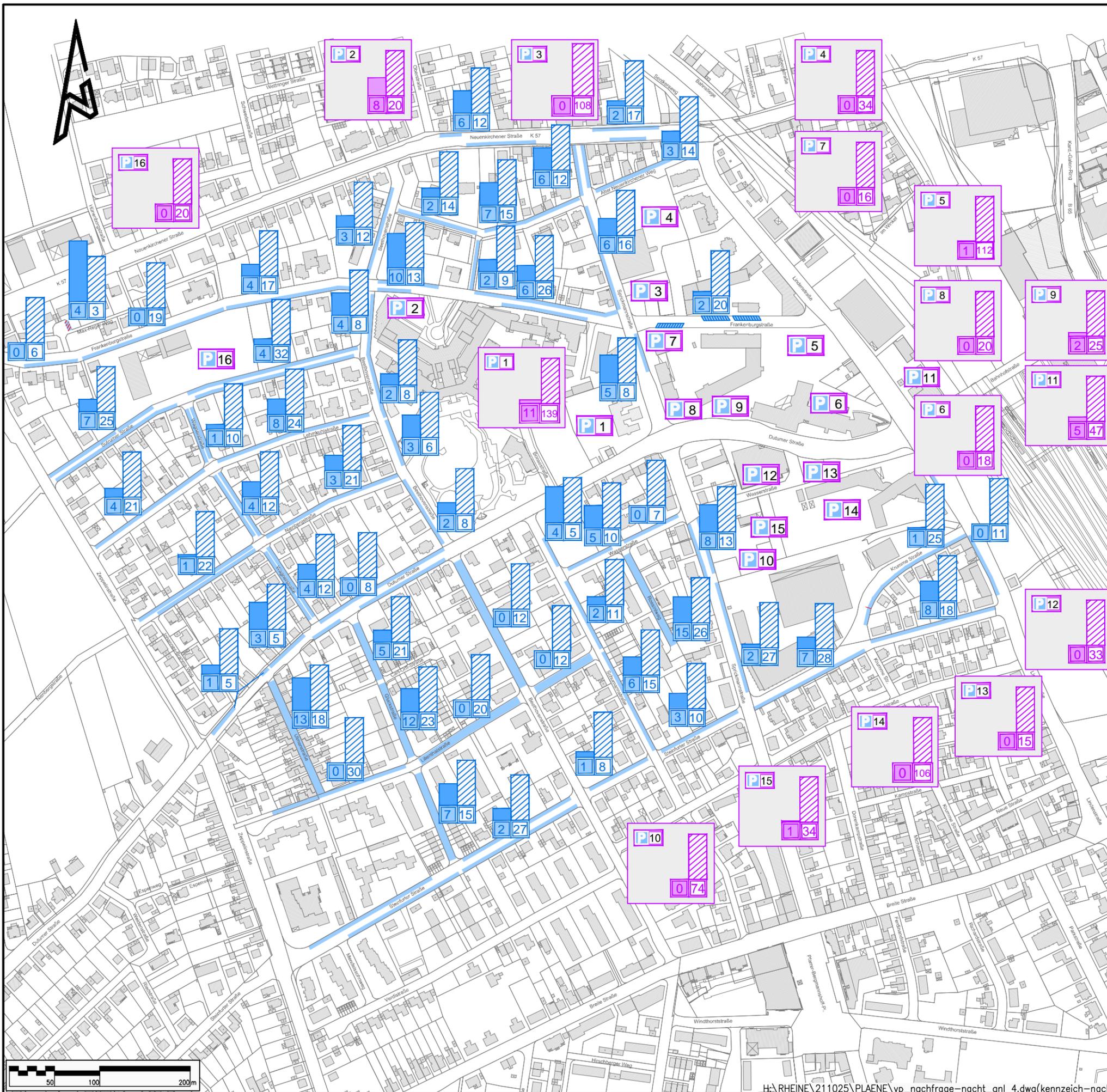
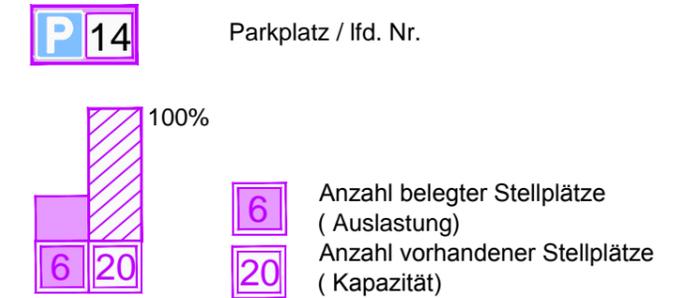
Nachfrage Nacht

Legende

Parken auf Parkstreifen im Straßenraum



Parkplätze



Masterplan "Ruhender Verkehr rund um das Mathias-Spital"

Tour	Tour Teilstrecke	Teilstrecke lfd Nr	Straßenname	Bezeichn. Abschnitt	Länge [m] einfach	St.-pl.	aggregierte Zelle
A	1	1	Beethovenstraße	Mitte-1	60	7	5
A	2	2	Frankenburgstraße	West-3	150	19	4
A	3	3	Grundschule	P	0	20	3
A	4	4	Max-Reger-Straße	Ost	120	0	3
A	5	5	Frankenburgstraße	West-2	170	20	3
A	6	6	Max-Reger-Straße	West	50	3	3
A	7	7	Frankenburgstraße	West-1	90	6	3
A	8	8	Sutrumer Straße	West	170	25	3
A	9	9	Sutrumer Straße	Ost	190	32	4
A	10	10	Beethovenstraße	Mitte-2	60	8	5
A	11	11	Lehmkuhlstraße	Ost	180	24	4
A	12	12	Lehmkuhlstraße	West	170	21	3
A	13	13	Nienbergstraße	West	170	22	3
A	14	14	Nienbergstraße	Ost	170	21	4
A	15	15	Beethovenstraße	Mitte-3	60	6	4
A	16	16	Beethovenstraße	Mitte-4	90	8	4
A	17	17	Dutumer Str.	West-3	160	8	4
A	18	18	Dutumer Str.	West-2	70	4	8
A	19	19	Dutumer Str.	West -1	100	5	8
A	20	20	Wagnerstraße	Süd	100	12	3
A	21	21	Wagnerstraße	Mitte	90	12	3
A	22	22	Wagnerstraße	Nord	70	10	3
B	1	1	Ulmenstraße		140	18	8
B	2	2	Lilienthalstraße	West-2	110	30	8
B	3	3	Gluckstraße	Süd	110	15	8
B	4	4	Steinfurter Straße	West-2	150	27	9
B	5	5	Beethovenstraße	Süd-2	110	0	9
B	6	6	Lilienthalstraße	Ost	90	12	9
B	7	7	Wasserstraße	West-1	60	10	10
B	8	8	Rossiniweg		130	26	10
B	9	9	Wasserstraße	West-2	70	7	10
B	10	10	Sprickmannstraße	Süd-2	50	13	11
B	11	11	Parkplatz Berufskolleg	F-Geb.		74	11
B	12	12	Sprickmannstraße	Süd-3	160	23	11
B	13	13	Steinfurter Straße	Ost-1	130	36	12
B	14	14	Krumme Straße		170	25	12
B	15	15	Lindenstraße	Süd-2	90	9	12
B	16	16	Steinfurter Straße	Ost-2	150	18	12
B	17	17	Steinfurter Straße	Mitte-2	110	10	9
B	18	18	Steinfurter Straße	Mitte-1	80	8	9
B	19	19	Schumannstraße	Süd	210	15	9
B	20	20	Schumannstraße	Mitte-2	70	11	9
B	21	21	Schumannstraße	Mitte-1	70	5	10
B	22	22	Dutumer Str.	Mitte-1	80	0	9
B	23	23	Beethovenstraße	Süd-1	160	12	9
B	24	24	Lilienthalstraße	Mitte	140	20	9
B	25	25	Gluckstraße	Nord-2	90	23	8
B	26	26	Gluckstraße	Nord-1	80	21	8

Masterplan "Ruhender Verkehr rund um das Mathias-Spital"

Tour	Tour Teilstrecke	Teilstrecke Ifd Nr	Straßenname	Bezeichn. Abschnitt	Länge [m] einfach	St.-pl.	aggregierte Zelle
C	1	1	Parkplatz Mathias Spital 2			139	7
C	2	2	Dutumer Str.	Mitte-2	160	0	10
C	3	3	Sprickmannstraße	Süd-1	80	0	10
C	4	4	Wasserstraße	Ost	90	33	11
C	5	5	Agentur für Arbeit	Besucher		34	11
C	6	6	Agentur für Arbeit	MA 1		106	11
C	7	7	Agentur für Arbeit	MA 2		15	11
C	8	8	Dutumer Str.	Ost-2	120	0	11
C	9	9	Lindenstraße	Süd-1	110	2	11
C	10	10	Parkplatz Lindenstraße			18	6
C	11	11	Lindenstraße	Mitte	130	0	6
C	12	12	Parkplatz Sporthalle			47	6
C	13	13	Parkplatz Kaufm. Schule			112	6
C	14	14	Parkplatz Berufskolleg	B-Geb.		25	6
C	15	15	Dutumer Str.	Ost-1	120	0	6
C	16	16	Parkplatz Berufskolleg	C-Geb. W		20	6
D	1	1	Neuenkirchener Str.	Mitte	200	12	1
D	2	2	Sprickmannstraße	Nord-1	60	12	2
D	3	3	Neuenkirchener Str.	Ost	120	17	2
D	4	4	Alter Neuenkirchener Weg	Ost	130	17	2
D	5	5	Parkplatz Berufskolleg	E-Geb.		34	2
D	6	6	Sprickmannstraße	Nord-2	130	16	2
D	7	7	Sprickmannstraße	Mitte	100	8	6
D	8	8	Parkplatz Berufskolleg	C-Geb.-N		16	6
D	9	9	Parkplatz Mathias Spital 3			108	2
D	10	10	Frankenburgstraße	Ost	190	17	6
D	11	11	Lindenstraße	Nord	240	0	2
D	12	12	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-3	110	15	1
D	13	13	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-1	100	14	1
D	14	14	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-2	60	9	5
D	15	15	Frankenburgstraße	Mitte-2	160	26	5
D	16	16	Frankenburgstraße	Mitte-1	100	13	5
D	17	17	Parkplatz Mathias Spital 1			20	5
D	18	18	Beethovenstraße	Nord	140	12	1

	Summe		
Tour A	3110	2490	293
Tour B	3440	2810	468
Tour C	1500	810	551
Tour D	2850	1840	366
SUMME	10900	7890	1678

Masterplan "Ruhender Verkehr rund um

Straßenname	Bezeichn. Abschnitt
aggregierte Verkehrszelle	Summe St.-pl.
1	53
2	204
3	151
4	118
5	83
6	263
7	139
8	116
9	115
10	48
11	300
12	88

Frage 1 (für alle)		
Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie heute die Schule erreicht?		
<input type="checkbox"/>	Pkw	
<input type="checkbox"/>	als Fahrer	weiter mit Frage 2
<input type="checkbox"/>	als Mitfahrer / ich bin gebracht worden	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Fahrrad	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	zu Fuß	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bus	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bahn	weiter mit Frage 4

Frage 2 (nur für Pkw (Fahrer!))	
a.) Wie lange haben Sie <u>heute</u> einen Stellplatz gesucht?	
<input type="text"/>	(Angabe in ca. Minuten)
b.) Sind Sie im Besitz einer Parkkarte?	
<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Nein
c.) In welchem Gebäude haben Sie heute Unterricht und wo Ihren Wagen abgestellt? Bitte auf der rückseitigen Karte 1 deutlich mit zwei KREUZEN markieren.	



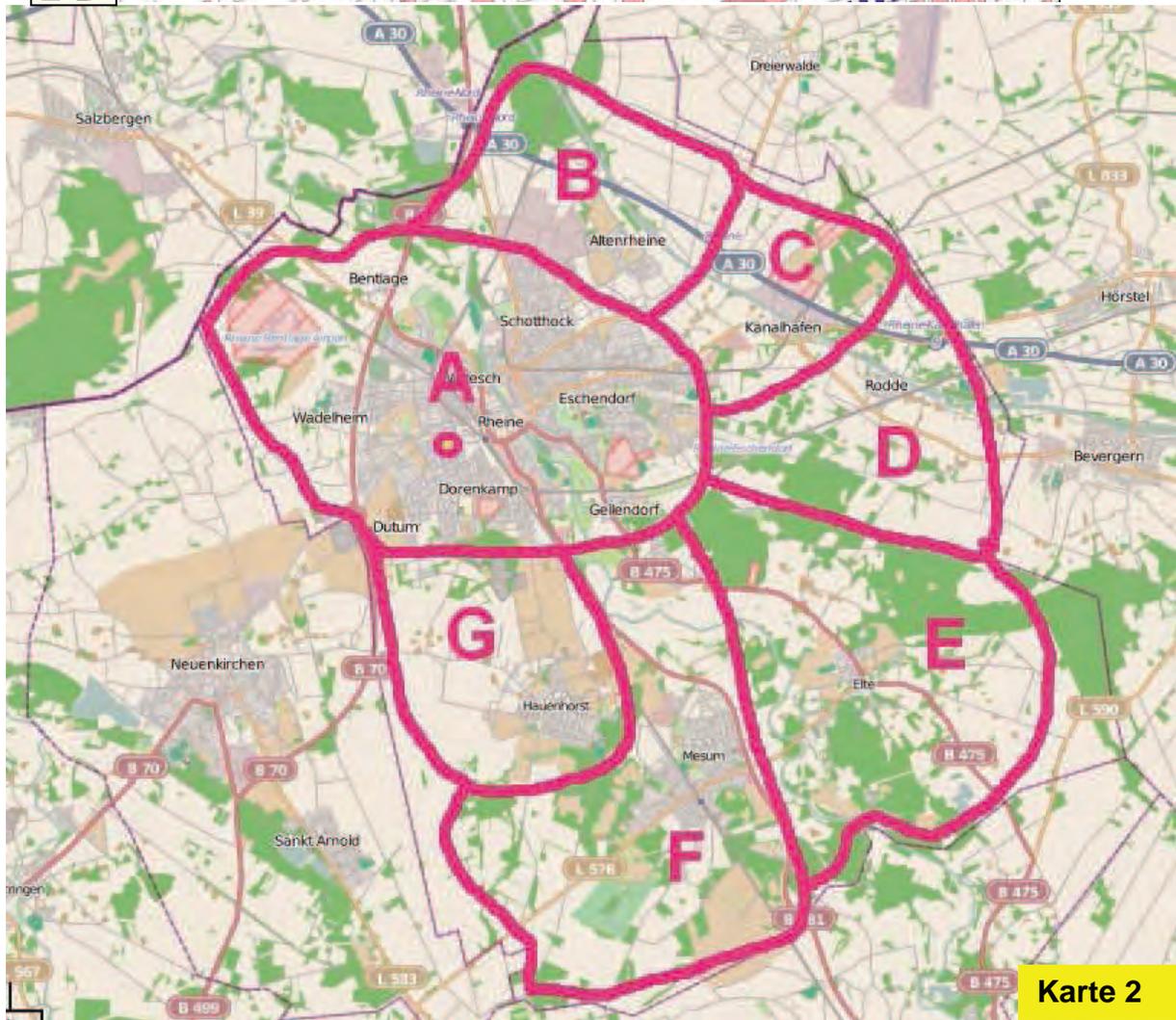
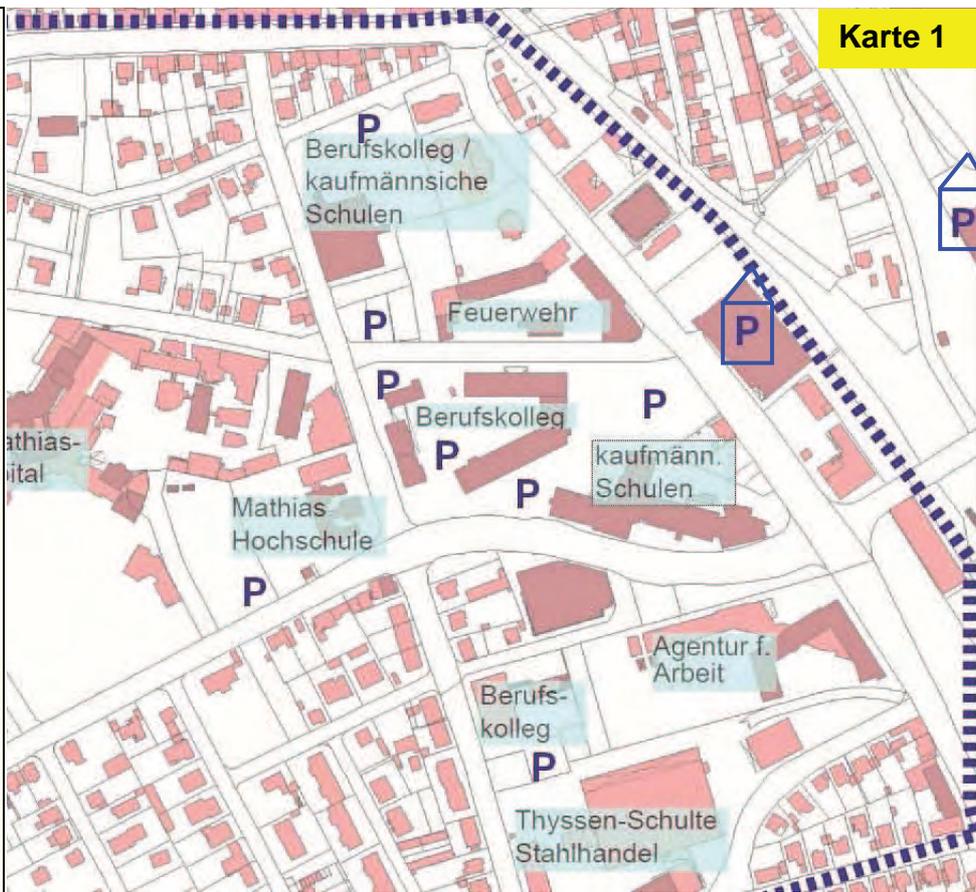
Frage 3 (nur für Pkw (Fahrer!))		(hier nur ein Kreuz!)
Die Nutzung von Bus oder Bahn wäre eine Alternative...		
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht ohnehin ein Auto hätte.	
<input type="checkbox"/>	, wenn mein Weg zu Bus/Bahn nicht so lang wäre.	
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht nach der Schule noch ein anderes Ziel erreichen müsste.	
<input type="checkbox"/>	Die Schule ist aber für mich mit Bus/Bahn nicht zu erreichen.	
<input type="checkbox"/>	Ich komme sonst mit dem Fahrrad/zu Fuß, aber heute ist schlechtes Wetter.	
<input type="checkbox"/>	weil ...	
	<hr/>	
	<hr/>	

Frage 4 (für alle)							
Bitte geben Sie Ihren Wohnort an.							
Wenn Sie aus Rheine sind: Bitte zunächst den Bereich gem. Karte 2 (s. Rückseite) bestimmen.							
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich A	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich B	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich C	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich D
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich E	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich F	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich G	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Hopsten	<input type="checkbox"/>	Hörstel	<input type="checkbox"/>	Recke	<input type="checkbox"/>	Mettingen
<input type="checkbox"/>	Ibbenbüren	<input type="checkbox"/>	Tecklenburg	<input type="checkbox"/>	Lengerich	<input type="checkbox"/>	Saerbeck
<input type="checkbox"/>	Emsdetten	<input type="checkbox"/>	Neuenkirchen	<input type="checkbox"/>	Wettringen	<input type="checkbox"/>	Ochtrup
<input type="checkbox"/>	Steinfurt	<input type="checkbox"/>	Nordwalde	<input type="checkbox"/>	Greven	<input type="checkbox"/>	Ladbergen
<input type="checkbox"/>	Metelen	<input type="checkbox"/>	Horstmar	<input type="checkbox"/>	Laer	<input type="checkbox"/>	Altenberge
<input type="checkbox"/>	Münster	<input type="checkbox"/>	Osnabrück		Sonstiger Ort - bitte PLZ angeben		

Vielen Dank für Ihre Unterstützung

Masterplan „Ruhender Verkehr rund um das Mathias Spital“ - Befragung zur Mobilität

Bitte markieren (Kreuz) Sie, in welchem Gebäude Sie heute Ihre erste Unerrichtsstunde haben und wo Sie Ihr Auto abgestellt haben.



Befragungsbogen zur Feststellung des Modal Split an der Mathias Hochschule

Frage 1 (für alle)		(hier nur ein Kreuz!)
Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie heute die Schule erreicht?		
	Pkw	
<input type="checkbox"/>	als Fahrer	weiter mit Frage 2
<input type="checkbox"/>	als Mitfahrer / ich bin gebracht worden	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Fahrrad	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	zu Fuß	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bus	weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bahn	weiter mit Frage 4

Frage 2 (nur für Pkw (Fahrer!))	
a.) Wie lange haben Sie <u>heute</u> einen Stellplatz gesucht?	
<input type="text"/>	(Angabe in ca. Minuten)
b.) In welchen Gebäude haben Sie heute Unterricht und wo Ihren Wagen abgestellt?	
Bitte auf der rückseitigen Karte 1 deutlich mit zwei KREUZEN markieren.	



Frage 3 (nur für Pkw (Fahrer!))		(hier nur ein Kreuz!)
Die Nutzung von Bus oder Bahn wäre eine Alternative ...?		
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht ohnehin ein Auto hätte.	
<input type="checkbox"/>	, wenn mein Weg zu Bus/Bahn nicht so lang wäre.	
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht nach der Schule noch ein anderes Ziel erreichen müsste.	
<input type="checkbox"/>	Die Schule ist aber für mich mit Bus/Bahn nicht zu erreichen.	
<input type="checkbox"/>	Ich komme sonst mit dem Fahrrad/zu Fuß, aber heute ist schlechtes Wetter.	
<input type="checkbox"/>	weil ... _____ _____	

Frage 4 (für alle)							
Bitte geben Sie Ihren Wohnort an.							
Wenn Sie aus Rheine sind: Bitte zunächst den Bereich gem. Karte 2 (s. Rückseite) bestimmen.							
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich A	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich B	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich C	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich D
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich E	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich F	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich G		
<input type="checkbox"/>	Hopsten	<input type="checkbox"/>	Hörstel	<input type="checkbox"/>	Recke	<input type="checkbox"/>	Mettingen
<input type="checkbox"/>	Ibbenbüren	<input type="checkbox"/>	Tecklenburg	<input type="checkbox"/>	Lengerich	<input type="checkbox"/>	Saerbeck
<input type="checkbox"/>	Emsdetten	<input type="checkbox"/>	Neuenkirchen	<input type="checkbox"/>	Wettringen	<input type="checkbox"/>	Ochtrup
<input type="checkbox"/>	Steinfurt	<input type="checkbox"/>	Nordwalde	<input type="checkbox"/>	Greven	<input type="checkbox"/>	Ladbergen
<input type="checkbox"/>	Metelen	<input type="checkbox"/>	Horstmar	<input type="checkbox"/>	Laer	<input type="checkbox"/>	Altenberge
<input type="checkbox"/>	Münster	<input type="checkbox"/>	Osnabrück		Sonstiger Ort - bitte PLZ angeben		

Masterplan „Ruhender Verkehr rund um das Mathias Spital“



Bitte ankreuzen, in welchem Gebäude Sie heute in der ersten Stunde Unterricht haben und wo Sie Ihr Auto abgestellt haben.

Befragungsbogen zur Feststellung des Modal Split am Mathias Spital (Mitarbeiter)

Frage 1 a (für alle)			
Was haben Sie heute für einen Dienst?			
<input type="checkbox"/>	Nachtschicht	<input type="checkbox"/>	Frühschicht
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Spätschicht
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	kein Schichtdienst
Frage 1 b (für alle)			(hier nur ein Kreuz!)
Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie heute die Arbeit erreicht?			
	Pkw		
<input type="checkbox"/>	als Fahrer		weiter mit Frage 2
<input type="checkbox"/>	als Mitfahrer / ich bin gebracht worden		weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Fahrrad		weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	zu Fuß		weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bus		weiter mit Frage 4
<input type="checkbox"/>	Bahn		weiter mit Frage 4

Frage 2 (nur für Pkw (Fahrer!))	
a.) Wie lange haben Sie heute einen Stellplatz gesucht?	
<input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>	(Angabe in ca. Minuten)
b.) Verfügen Sie über einen eigenen, festen Stellplatz?	
<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Nein
c.) In welchem Gebäude arbeiten Sie und wo haben Sie heute Ihren Wagen abgestellt? Bitte auf der rückseitigen Karte 1 deutlich mit zwei KREUZEN markieren.	



Frage 3 (nur für Pkw (Fahrer!))		(hier nur ein Kreuz!)
Die Nutzung von Bus oder Bahn wäre eine Alternative ...?		
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht ohnehin ein Auto hätte.	
<input type="checkbox"/>	, wenn mein Weg zu Bus/Bahn nicht so lang wäre.	
<input type="checkbox"/>	, wenn ich nicht nach der Arbeit noch ein anderes Ziel erreichen müsste.	
<input type="checkbox"/>	Das Krankenhaus ist aber für mich mit Bus/Bahn nicht zu erreichen.	
<input type="checkbox"/>	Ich komme sonst mit dem Fahrrad/zu Fuß, aber heute ist schlechtes Wetter.	
<input type="checkbox"/>	weil ... _____ _____	

Frage 4 (für alle)							
Bitte geben Sie Ihren Wohnort an.							
Wenn Sie aus Rheine sind: Bitte zunächst den Bereich gem. Karte 2 (s. Rückseite) bestimmen.							
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich A	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich B	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich C	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich D
<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich E	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich F	<input type="checkbox"/>	Rheine - Bereich G		
<input type="checkbox"/>	Hopsten	<input type="checkbox"/>	Hörstel	<input type="checkbox"/>	Recke	<input type="checkbox"/>	Mettingen
<input type="checkbox"/>	Ibbenbüren	<input type="checkbox"/>	Tecklenburg	<input type="checkbox"/>	Lengerich	<input type="checkbox"/>	Saerbeck
<input type="checkbox"/>	Emsdetten	<input type="checkbox"/>	Neuenkirchen	<input type="checkbox"/>	Wettringen	<input type="checkbox"/>	Ochtrup
<input type="checkbox"/>	Steinfurt	<input type="checkbox"/>	Nordwalde	<input type="checkbox"/>	Greven	<input type="checkbox"/>	Ladbergen
<input type="checkbox"/>	Metelen	<input type="checkbox"/>	Horstmar	<input type="checkbox"/>	Laer	<input type="checkbox"/>	Altenberge
<input type="checkbox"/>	Münster	<input type="checkbox"/>	Osnabrück		Sonstiger Ort - bitte PLZ angeben		

Vielen Dank für Ihre Unterstützung

Masterplan „Ruhender Verkehr rund um das Mathias Spital“



tabellarische Fragebogenauswertung - Berufsschulen, 5 Seiten

		Wohnort nach Verkehrsmittel										
		0	1	2	3	4	5	6	Summe		Summe	
	aus Rheine	0	182	72	229	67	148	23	721		721	37,7%
1	Rheine - zentral	0	115	49	206	66	71	0	507	26,5%		
2	Rheine-Altenrhein	0	15	2	16	1	13	0	47	2,5%		
3	Rheine-Kanalhafen	0	2	0	1	0	2	0	5	0,3%		
4	Rheine-Rodde	0	4	3	0	0	9	0	16	0,8%		
5	Rheine-Elte	0	4	1	0	0	7	0	12	0,6%		
6	Rheine-Mesum	0	21	11	2	0	15	21	70	3,7%		
7	Rheine-Hauenhorst	0	21	6	4	0	31	2	64	3,3%	721	
10	Hopsten	0	8	1	0	0	12	0	21	1,1%		
11	Hörstel	0	42	5	1	0	32	24	104	5,4%		
12	Recke	0	13	4	0	0	0	4	21	1,1%		
13	Mettingen	0	8	1	0	0	0	9	18	0,9%		
14	Ibbenbüren	0	22	4	0	1	2	56	85	4,4%		
15	Tecklenburg	0	2	0	0	0	0	4	6	0,3%		
16	Lengerich	0	5	1	0	0	0	2	8	0,4%		
17	Saerbeck	0	11	0	0	0	1	12	24	1,3%		
18	Emsdetten	0	39	17	0	0	1	161	218	11,4%		
19	Neuenkirchen	0	48	24	3	0	57	0	132	6,9%		
20	Wettringen	0	16	1	1	0	8	0	26	1,4%		
21	Ochtrup	0	16	5	0	0	0	0	21	1,1%		
22	Steinfurt	0	9	3	2	0	4	0	18	0,9%		
23	Nordwalde	0	3	1	0	0	0	2	6	0,3%		
24	Greven	0	12	4	0	0	0	61	77	4,0%		
25	Ladbergen	0	1	1	0	0	0	3	5	0,3%		
26	Metelen	0	8	3	0	0	1	0	12	0,6%		
27	Horstmar	0	1	0	0	0	0	0	1	0,1%		
28	Laer	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%		
29	Altenberge	0	2	0	0	0	2	0	4	0,2%	807	42,2% Kreis ST
30	MS	0	2	0	0	0	0	12	14	0,7%	14	0,7%
31	OS	0	4	0	0	0	0	4	8	0,4%	8	0,4%
0	keine Angabe	0	6	0	1	0	1	0	8	0,4%	8	0,4%
	andere PLZ	0	102	34	4	0	27	186	353	18,5%	353	18,5%
		0	562	181	241	68	296	563			1911	

	kein ÖV - Grund (bei Pkw-Fahrer)							Summe	
	0 k.A.	1 Fahrer	2 Mitfahrer	3 Fahrrad	4 zu Fuß	5 Bus	6 Bahn		
0	0	17	0	0	0	0	0	17	3,0%
1 Pkw vorhanden	0	161	0	0	0	0	0	161	28,7%
2 Weg zur HST zu lang	0	80	0	0	0	0	0	80	14,3%
3 Weg anschließender Termine	0	125	0	0	0	0	0	125	22,3%
4 Schule nicht mit dem ÖPNV erreichbar	0	50	0	0	0	0	0	50	8,9%
5 ansonsten Radfahrer	0	12	0	0	0	0	0	12	2,1%
6 anderer Grund - ohne Erläuterung	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%
7 anderer Grund - mit Erläuterung	0	115	0	0	0	0	0	115	20,5%
								561	

Modal Split gesamt		
Pkw (Fahrer)	562	29,4%
Pkw (Mitfahrer)	181	9,5%
Fahrrad	241	12,6%
zu Fuß	68	3,6%
Bus	296	15,5%
Bahn	563	29,5%
1911	100,0%	

Stellplatzsuche		
Radius		
95	undefiniert	
301	bis 150 m	64,6%
153	bis 300 m	32,8%
12	über 300 m	2,6%
466		

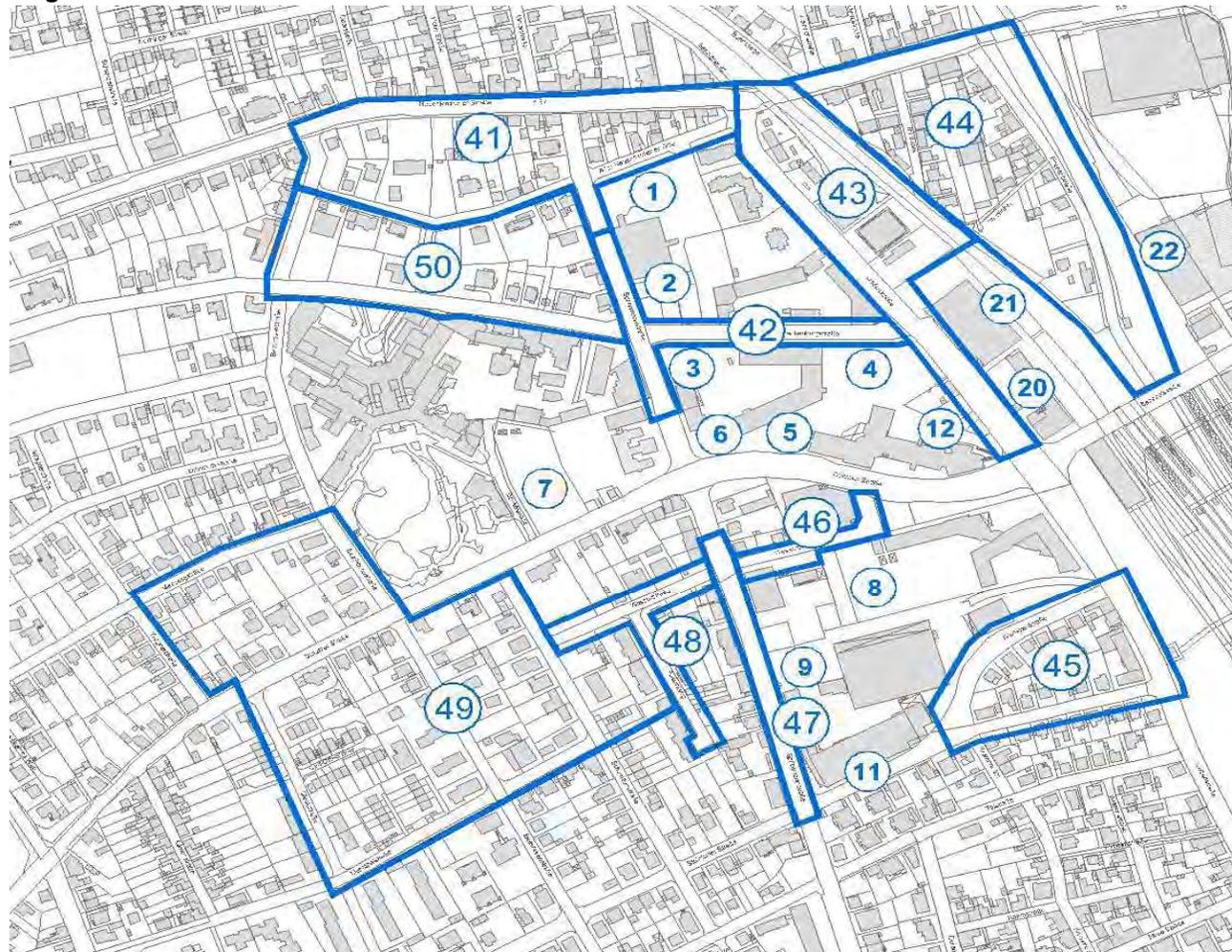
Modal Split nur Rheine		
Pkw (Fahrer)	182	25,2%
Pkw (Mitfahrer)	72	10,0%
Fahrrad	229	31,8%
zu Fuß	67	9,3%
Bus	148	20,5%
Bahn	23	3,2%
721	100,0%	

Zeitbedarf zur Stellplatzsuche			
Minuten	Anzahl	Σ	$\Sigma\Sigma$
0	112	20,0%	
3	195	34,8%	54,7%
6	83	14,8%	
10	104	18,5%	
15	41	7,3%	
	26	4,6%	30,5%
	561		

Parkzelle definiert		
4	81	17,4%
9	64	13,8%
5	32	6,9%
48	30	6,5%
46	25	5,4%
44	21	4,5%
3	20	4,3%
47	20	4,3%
1	19	4,1%
11	18	3,9%
21	17	3,7%
41	17	3,7%
45	15	3,2%
20	14	3,0%
49	14	3,0%
12	12	2,6%
40	12	2,6%
6	9	1,9%
43	5	1,1%
50	5	1,1%
2	4	0,9%
8	4	0,9%
7	3	0,6%
22	3	0,6%
42	1	0,2%
465		100,0%

Parkzelle (ohne Schulgebäude)		
4	88	17,5%
9	70	13,9%
5	34	6,7%
48	30	6,0%
46	26	5,2%
44	25	5,0%
3	21	4,2%
47	22	4,4%
1	20	4,0%
11	19	3,8%
21	21	4,2%
41	18	3,6%
45	15	3,0%
20	15	3,0%
49	16	3,2%
12	12	2,4%
40	13	2,6%
6	11	2,2%
43	6	1,2%
50	6	1,2%
2	4	0,8%
8	4	0,8%
7	4	0,8%
22	3	0,6%
42	1	0,2%
504		100,0%

Lage der Parkzellen



40: Rest - außerhalb des Untersuchungsgebietes

tabellarische Fragebogenauswertung - Mathias-Hochschule Rheine, 4 Seiten

		Wohnort nach Verkehrsmittel						Summe	Summe		
		0	1	2	3	4	5	6			
		k.A.	Fahrer	Mitfahrer	Fahrrad	zu Fuß	Bus	Bahn			
	aus Rheine	0	14	2	30	35	0	0	81		38,6%
1	Rheine - zentral	0	8	2	30	35	0	0	75	35,7%	
2	Rheine-Altenrheine	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
3	Rheine-Kanalhafen	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
4	Rheine-Rodde	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
5	Rheine-Elte	0	2	0	0	0	0	0	2	1,0%	
6	Rheine-Mesum	0	3	0	0	0	0	0	3	1,4%	
7	Rheine-Hauenhorst	0	1	0	0	0	0	0	1	0,5%	81
10	Hopsten	0	1	0	0	0	0	0	1	0,5%	
11	Hörstel	0	4	0	0	0	0	0	4	1,9%	
12	Recke	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5%	
13	Mettingen	0	3	1	0	0	0	0	4	1,9%	
14	Ibbenbüren	0	4	0	0	0	0	3	7	3,3%	
15	Tecklenburg	0	0	2	0	0	0	0	2	1,0%	
16	Lengerich	0	1	0	0	0	0	0	1	0,5%	
17	Saerbeck	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
18	Emsdetten	0	1	0	0	0	0	9	10	4,8%	
19	Neuenkirchen	0	4	0	3	0	0	0	7	3,3%	
20	Wettringen	0	1	0	0	0	0	0	1	0,5%	
21	Ochtrup	0	3	0	0	0	0	0	3	1,4%	
22	Steinfurt	0	4	0	0	0	0	0	4	1,9%	
23	Nordwalde	0	3	1	0	0	0	0	4	1,9%	
24	Greven	0	7	1	0	0	0	2	10	4,8%	
25	Ladbergen	0	0	1	0	0	0	0	1	0,5%	
26	Metelen	0	1	0	0	0	0	0	1	0,5%	
27	Horstmar	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
28	Laer	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
29	Altenberge	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	61
30	MS	0	6	1	0	0	0	7	14	6,7%	14
31	OS	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5%	1
0	keine Angabe	0	2	1	0	0	0	0	3	1,4%	3
	andere PLZ	0	38	5	0	0	0	7	50	23,8%	50
		0	97	15	33	35	0	30			210
											61
											29,0%
											Kreis ST

	Pkw-Grund (nach Verkehrsmitteln)							Summe	
	0 <i>k.A.</i>	1 <i>Fahrer</i>	2 <i>Mitfahrer</i>	3 <i>Fahrrad</i>	4 <i>zu Fuß</i>	5 <i>Bus</i>	6 <i>Bahn</i>		
0	0	4	0	0	0	0	0	4	4,1%
1 Pkw vorhanden	0	22	0	0	0	0	0	22	22,7%
2 Weg zur HST zu lang	0	15	0	0	0	0	0	15	15,5%
3 Weg anschließender Termine	0	12	0	0	0	0	0	12	12,4%
4 Schule nicht mit dem ÖPNV erreichbar	0	20	0	0	0	0	0	20	20,6%
5 ansonsten Radfahrer	0	1	0	0	0	0	0	1	1,0%
6 anderer Grund - ohne Erläuterung	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
7 anderer Grund - mit Erläuterung	0	23	0	0	0	0	0	23	23,7%
								97	

Modal Split gesamt		
Pkw (Fahrer)	97	46,2%
Pkw (Mitfahrer)	15	7,1%
Fahrrad	33	15,7%
zu Fuß	35	16,7%
Bus	0	0,0%
Bahn	30	14,3%
210		

Modal Split nur Rheine		
Pkw (Fahrer)	14	17,3%
Pkw (Mitfahrer)	2	2,5%
Fahrrad	30	37,0%
zu Fuß	35	43,2%
Bus	0	0,0%
Bahn	0	0,0%
81		

Stellplatzsuche		
Radius		
9	undefiniert	
22	bis 150 m	25,0%
47	bis 300 m	53,4%
19	über 300 m	21,6%
88		

Zeitbedarf zur Stellplatzsuche			
Minuten	Anzahl	Σ	$\Sigma\Sigma$
0	24	24,7%	53,6%
3	28	28,9%	
6	14	14,4%	32,0%
10	21	21,6%	
15	8	8,2%	
	2	2,1%	
97			

Parkzelle definiert		
4	0	0,0%
9	0	0,0%
5	0	0,0%
48	0	0,0%
46	0	0,0%
44	0	0,0%
3	0	0,0%
47	0	0,0%
1	0	0,0%
11	0	0,0%
21	0	0,0%
41	0	0,0%
45	0	0,0%
20	0	0,0%
49	0	0,0%
12	0	0,0%
40	7	30,4%
6	0	0,0%
43	0	0,0%
50	0	0,0%
2	4	17,4%
8	0	0,0%
7	12	52,2%
22	0	0,0%
42	0	0,0%
	23	100,0%

tabellarische Fragebogenauswertung - Mitarbeiter Mathias-Spital, 7 Seiten

		Wohnort nach Schicht					Summe			Summe		
		0	1	2	3	4						
		k.A.	Nacht	Früh	Spät	keine Schicht						
	aus Rheine	1	15	82	37	121	256			256	48,0%	
1	Rheine - zentral	1	9	66	25	85	186	34,9%				
2	Rheine-Altenrheine	0	2	5	2	7	16	3,0%				
3	Rheine-Kanalhafen	0	0	0	1	0	1	0,2%				
4	Rheine-Rodde	0	3	1	1	2	7	1,3%				
5	Rheine-Elte	0	0	1	0	3	4	0,8%				
6	Rheine-Mesum	0	0	6	2	9	17	3,2%				
7	Rheine-Hauenhorst	0	1	3	6	15	25	4,7%	256			
10	Hopsten	1	0	5	2	1	9	1,7%				
11	Hörstel	1	1	8	4	17	31	5,8%				
12	Recke	0	0	0	0	2	2	0,4%				
13	Mettingen	0	1	1	1	1	4	0,8%				
14	Ibbenbüren	0	0	5	0	6	11	2,1%				
15	Tecklenburg	0	0	0	0	2	2	0,4%				
16	Lengerich	0	0	0	1	2	3	0,6%				
17	Saerbeck	0	0	0	0	0	0	0,0%				
18	Emsdetten	0	1	6	5	5	17	3,2%				
19	Neuenkirchen	1	2	12	8	13	36	6,8%				
20	Wettringen	0	0	3	1	3	7	1,3%				
21	Ochtrup	0	0	2	0	4	6	1,1%				
22	Steinfurt	0	0	1	1	5	7	1,3%				
23	Nordwalde	0	0	0	0	0	0	0,0%				
24	Greven	0	0	0	1	2	3	0,6%				
25	Ladbergen	0	0	1	0	1	2	0,4%				
26	Metelen	0	0	1	1	1	3	0,6%				
27	Horstmar	0	0	0	0	0	0	0,0%				
28	Laer	0	0	0	0	0	0	0,0%				
29	Altenberge	0	0	0	0	0	0	0,0%	143	26,8%	Kreis ST	
30	MS	0	1	8	1	18	28	5,3%	28	5,3%		
31	OS	0	0	1	0	3	4	0,8%	4	0,8%		
0	keine Angabe	0	0	0	2	1	3	0,6%	3	0,6%		
	andere PLZ	1	6	33	22	37	99	18,6%	99	18,6%		

533

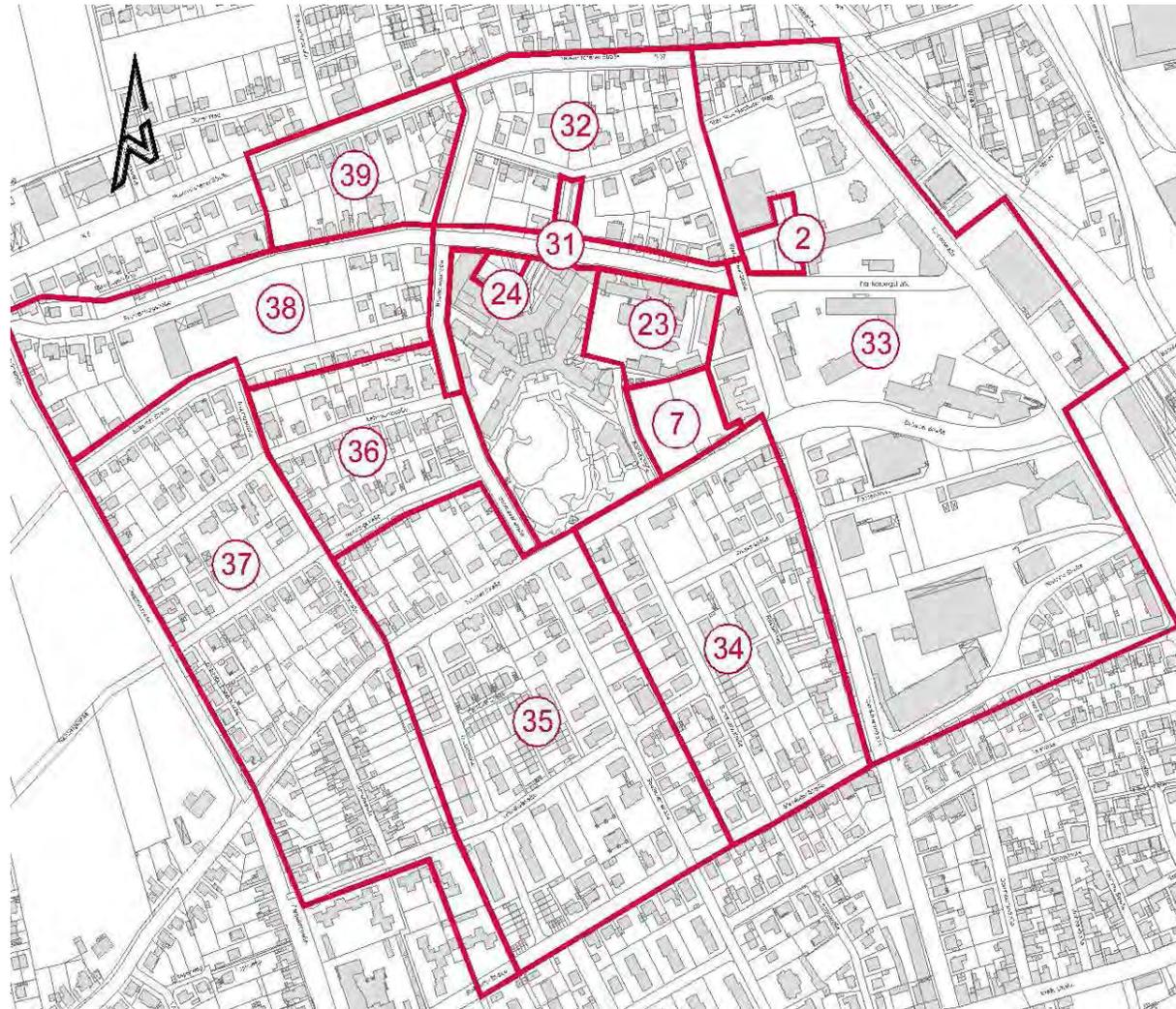
		Wohnort nach Verkehrsmittel							Summe	Summe	
		0	1	2	3	4	5	6			
		k.A.	Fahrer	Mitfahrer	Fahrrad	zu Fuß	Bus	Bahn			
	aus Rheine	0	123	10	87	28	7	1	248		48,0%
1	Rheine - zentral	0	73	9	76	26	2	0	186	34,9%	
2	Rheine-Altenrheine	0	8	0	5	2	1	0	16	3,0%	
3	Rheine-Kanalhafen	0	1	0	0	0	0	0	1	0,2%	
4	Rheine-Rodde	0	6	0	0	0	1	0	7	1,3%	
5	Rheine-Elte	0	3	0	1	0	0	0	4	0,8%	
6	Rheine-Mesum	0	14	1	1	0	0	1	17	3,2%	
7	Rheine-Hauenhorst	0	18	0	4	0	3	0	25	4,7%	256
10	Hopsten	0	9	0	0	0	0	0	9	1,7%	
11	Hörstel	0	29	0	2	0	0	0	31	5,8%	
12	Recke	0	2	0	0	0	0	0	2	0,4%	
13	Mettingen	0	4	0	0	0	0	0	4	0,8%	
14	Ibbenbüren	0	7	1	0	0	0	3	11	2,1%	
15	Tecklenburg	0	2	0	0	0	0	0	2	0,4%	
16	Lengerich	0	2	0	0	0	0	1	3	0,6%	
17	Saerbeck	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
18	Emsdetten	0	15	1	0	0	0	1	17	3,2%	
19	Neuenkirchen	0	28	1	5	0	2	0	36	6,8%	
20	Wettringen	0	7	0	0	0	0	0	7	1,3%	
21	Ochtrup	0	6	0	0	0	0	0	6	1,1%	
22	Steinfurt	0	7	0	0	0	0	0	7	1,3%	
23	Nordwalde	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
24	Greven	0	1	0	0	0	0	2	3	0,6%	
25	Ladbergen	0	2	0	0	0	0	0	2	0,4%	
26	Metelen	0	2	1	0	0	0	0	3	0,6%	
27	Horstmar	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
28	Laer	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
29	Altenberge	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	143
30	MS	0	10	0	0	0	0	18	28	5,3%	28
31	OS	0	4	0	0	0	0	0	4	0,8%	4
0	keine Angabe	0	2	1	0	0	0	0	3	0,6%	3
	andere PLZ	0	94	1	1	0	0	3	99	18,6%	99
		0	356	16	95	28	9	29			
											533

	Pkw-Grund (nach Verkehrsmitteln)							Summe	
	0 <i>k.A.</i>	1 <i>Fahrer</i>	2 <i>Mitfahrer</i>	3 <i>Fahrrad</i>	4 <i>zu Fuß</i>	5 <i>Bus</i>	6 <i>Bahn</i>		
0	0	25	0	0	0	0	0	25	7,0%
1 Pkw vorhanden	0	52	0	0	0	0	0	52	14,6%
2 Weg zur HST zu lang	0	67	0	0	0	0	0	67	18,8%
3 Weg anschließender Termine	0	15	0	0	0	0	0	15	4,2%
4 Schule nicht mit dem ÖPNV erreichbar	0	22	0	0	0	0	0	22	6,2%
5 ansonsten Radfahrer	0	17	0	0	0	0	0	17	4,8%
6 anderer Grund - ohne Erläuterung	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
7 anderer Grund - mit Erläuterung	0	158	0	0	0	0	0	158	44,4%
								356	

Parkzelle definiert		
38	48	17,3%
7	40	14,4%
36	40	14,4%
32	33	11,9%
37	30	10,8%
40	19	6,8%
35	14	5,0%
33	12	4,3%
23	11	4,0%
31	10	3,6%
34	10	3,6%
24	9	3,2%
2	1	0,4%
39	1	0,4%
	278	100,0%

Parkzelle (o. Nennung d. Arbeitsstelle)		
0	61	17,1%
38	48	13,5%
7	46	12,9%
36	44	12,4%
32	35	9,8%
37	32	9,0%
40	20	5,6%
35	14	3,9%
33	13	3,7%
23	11	3,1%
31	11	3,1%
34	10	2,8%
24	9	2,5%
2	1	0,3%
39	1	0,3%
	356	100,0%

Lage der Parkzellen



40: Rest - außerhalb des Untersuchungsgebietes

fester Stellplatz	
0	5
1	5
2	346
kA	177
Summe	533

Modal Split (alle)		
Pkw (Fahrer)	356	66,8%
Pkw (Mitfahrer)	16	3,0%
Fahrrad	95	17,8%
zu Fuß	28	5,3%
Bus	9	1,7%
Bahn	29	5,4%
Summe	533	100,0%

Stellplatzsuche			
Radius			
78	undefiniert		
111	bis 150 m	39,9%	
130	bis 300 m	46,8%	
37	über 300 m	13,3%	
278			

Modal Split Rheine (alle)		
Pkw (Fahrer)	123	48,0%
Pkw (Mitfahrer)	10	3,9%
Fahrrad	87	34,0%
zu Fuß	28	10,9%
Bus	7	2,7%
Bahn	1	0,4%
Summe	256	100,0%

Zeitbedarf zur Stellplatzsuche			
Minuten	Anzahl	Σ	$\Sigma\Sigma$
0	89	25,0%	
3	104	29,2%	54,2%
6	56	15,7%	
10	55	15,4%	
15	33	9,3%	
	19	5,3%	30,1%
	356		

Modal Split Rheine (kein Schichtdienst)		
Pkw (Fahrer)	55	46,2%
Pkw (Mitfahrer)	4	3,4%
Fahrrad	41	34,5%
zu Fuß	13	10,9%
Bus	5	4,2%
Bahn	1	0,8%
Summe	119	100,0%

	k.A.	Nachtschicht	Frühschicht	Spätschicht	keine Schicht	
Pkw (Fahrer)	4	24	110	65	153	
Pkw (Mitfahrer)	0	0	5	4	7	
Fahrrad	1	1	32	13	48	
zu Fuß	0	1	13	1	13	
Bus	0	0	0	3	6	
Bahn	0	1	9	1	18	
	5	27	169	87	245	533
		5,1%	32,0%	16,5%	46,4%	528
Pkw (Fahrer)	80%	89%	65%	75%	62%	
Pkw (Mitfahrer)	0%	0%	3%	5%	3%	
Fahrrad	20%	4%	19%	15%	20%	
zu Fuß	0%	4%	8%	1%	5%	
Bus	0%	0%	0%	3%	2%	
Bahn	0%	4%	5%	1%	7%	
	100%	100%	100%	100%	100%	

tabellarische und grafische Auswertung der Befragung am Parkplatz 1, Mathias-Spital
10 Seiten

Nutzergruppen		
k.A.	21	5,8%
Mitarbeiter	82	22,5%
Patient	98	26,9%
Besucher	122	33,5%
Schüler (MHR)	10	2,7%
Schüler (Berufsschule)	3	0,8%
Sonstige	28	7,7%
	364	

Parkstunden nach Nutzergruppen		
Mitarbeiter	31.253	50,4%
Patienten	8.659	14,0%
Besucher	11.136	17,9%
Schüler (MHR)	3.815	6,1%
Schüler (Berufsschule)	1.198	1,9%
Sonstige	6.010	9,7%
	62.071	
maximale Parkstunden	100.080	62,0%

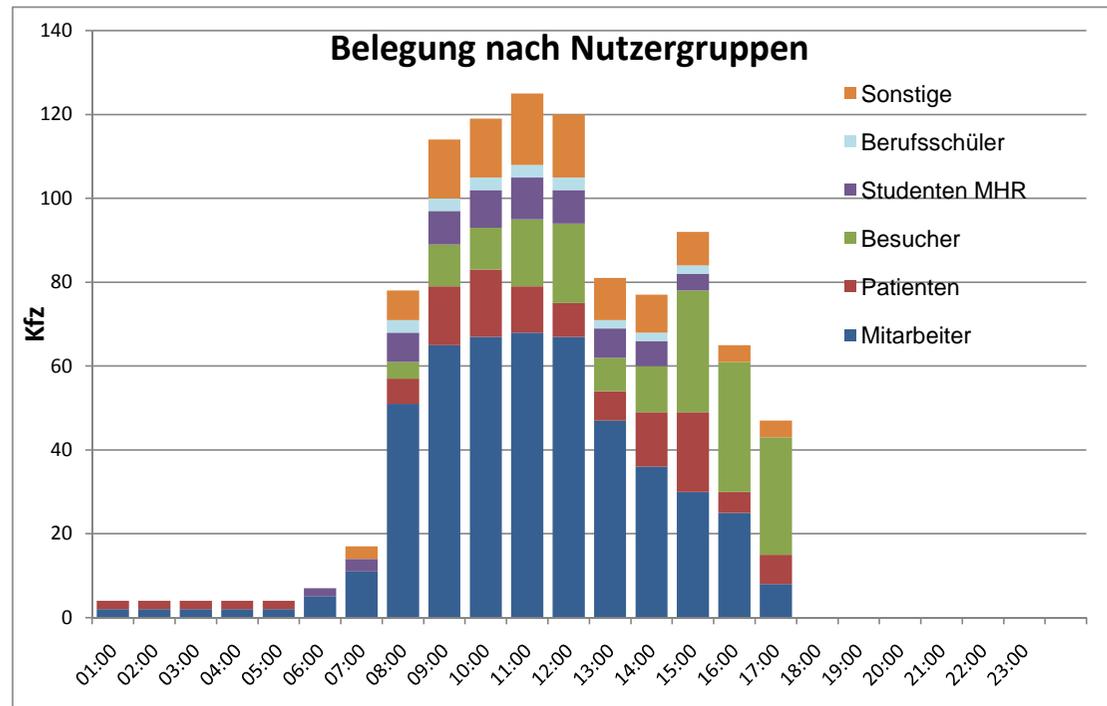
Parkdauerverteilung									
	k.A.	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Stud. MHR	Berufsschüler	Sonstige	Summe	
0,5 h	0	0	18	15	0	0	5	38	11,3%
1,0 h	0	3	35	43	1	0	3	85	25,2%
2,0 h	0	0	37	45	0	0	2	84	24,9%
3,0 h	0	4	5	12	0	0	3	24	7,1%
4,0 h	0	5	0	3	2	0	4	14	4,2%
5,0 h	0	12	1	1	1	1	5	21	6,2%
6,0 h	0	7	0	0	0	0	1	8	2,4%
7,0 h	0	7	0	1	1	0	0	9	2,7%
8,0 h	0	9	0	0	3	2	2	16	4,7%
9,0 h	0	11	0	1	0	0	2	14	4,2%
10,0 h	0	11	0	0	2	0	1	14	4,2%
11,0 h	0	7	0	0	0	0	0	7	2,1%
12,0 h	0	1	1	0	0	0	0	2	0,6%
> 12 h	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3%
Summe		77	98	121	10	3	28	337	
									207
									61,4%
									67
									19,9%
									53
									15,7%
									10
									3,0%
Gesamtparkdauer [min]		31253	8659	11136	3815	1198	6220	62281	
durchschn. Parkdauer [min]		406	88	92	382	399	222	1589	
durchschn. Parkdauer [hh:mm]		06:45	01:28	01:32	06:21	06:39	03:42	02:29	

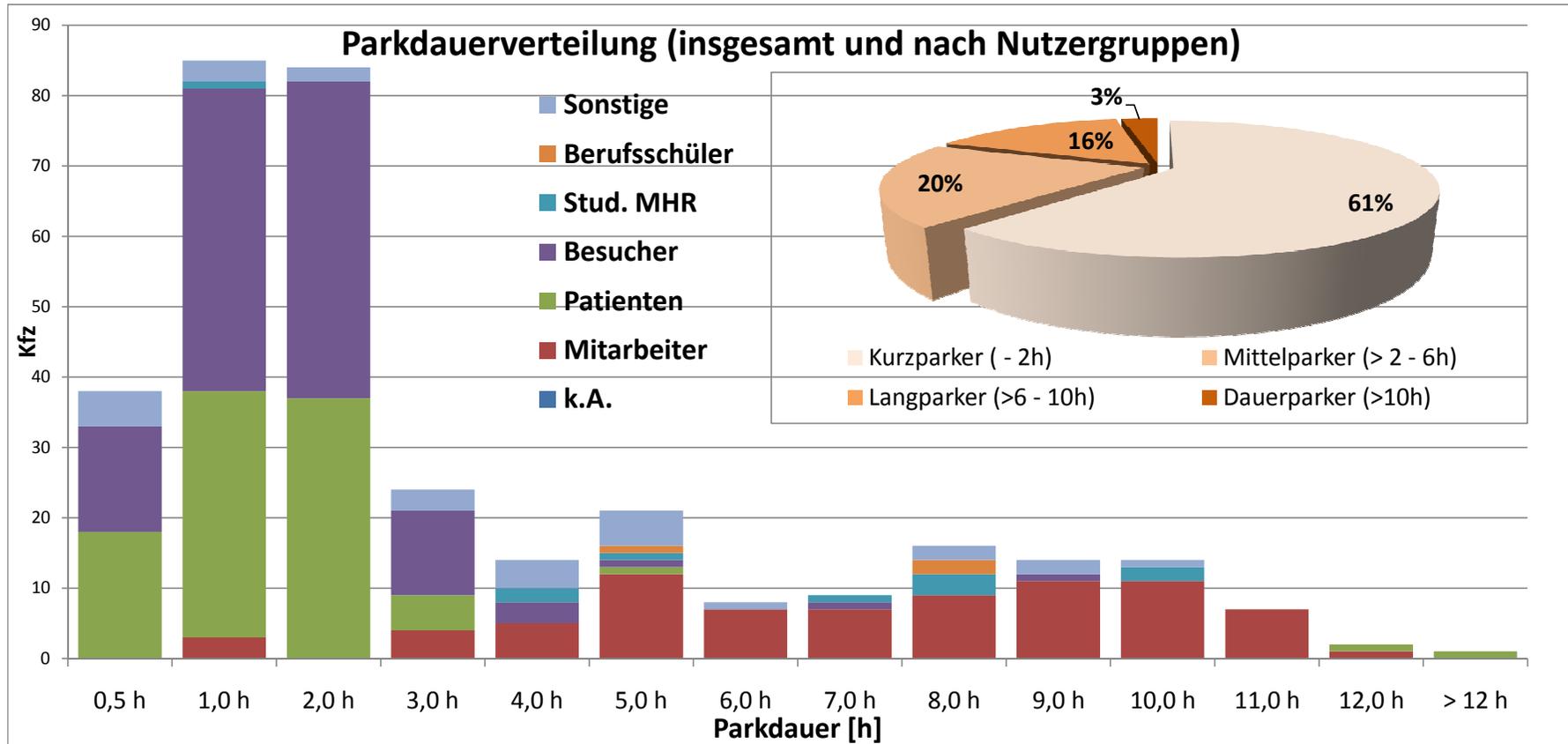
Wohnort nach Nutzertyp									
	k.A.	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Stud. MHR	Berufsschüler	Sonstige	Summe	
Rheine Bez. A	0	21	12	27	0	0	3	63	19,4%
Rheine Bez. B	0	2	3	6	0	0	0	11	3,4%
Rheine Bez. C	0	0	0	1	0	0	0	1	0,3%
Rheine Bez. D	0	1	4	4	0	0	1	10	3,1%
Rheine Bez. E	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3%
Rheine Bez. F	0	5	6	5	1	0	0	17	5,2%
Rheine Bez. G	0	1	4	5	0	0	1	11	3,4%
<i>Rheine (ges.)</i>	0	30	31	48	1	0	5	115	35,5%
Hopsten	0	0	5	3	0	0	0	8	2,5%
Hörstel	0	11	8	13	0	0	0	32	9,9%
Recke	0	3	1	3	1	1	0	9	2,8%
Mettingen	0	0	0	0	1	0	0	1	0,3%
Ibbenbüren	0	0	2	1	1	0	0	4	1,2%
Tecklenburg	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3%
Lengerich	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Saerbeck	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Emsdetten	0	3	7	9	1	0	0	20	6,2%
Neuenkirchen	0	6	9	8	0	0	0	23	7,1%
Wettringen	0	1	2	1	0	0	1	5	1,5%
Ochtrup	0	0	3	3	0	0	0	6	1,9%
Steinfurt	0	2	1	0	0	0	0	3	0,9%
Nordwalde	0	0	0	0	0	0	1	1	0,3%
Greven	0	0	2	1	1	1	0	5	1,5%
Ladbergen	0	1	0	0	0	0	0	1	0,3%
Metelen	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3%
Horstmar	0	0	1	2	0	0	0	3	0,9%
Laer	0	0	0	1	0	0	0	1	0,3%
Altenberge	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
<i>Kreis ST</i>	0	27	43	45	5	2	2	124	38,3%
Münster	0	4	0	2	0	0	0	6	1,9%
NL	0	1	2	0	0	0	0	3	0,9%
Osnabrück	0	2	0	0	0	0	2	4	1,2%
andere PLZ	0	7	20	24	4	1	17	73	22,5%
	0	71	95	119	10	3	26	324	
keine Angabe	21	4	0	1	0	0	0	26	

Ankunft							
	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Studenten MHR	Berufsschüler	Sonstige	
01:00	2	2	0	0	0	0	0
02:00	2	2	0	0	0	0	0
03:00	2	2	0	0	0	0	0
04:00	2	2	0	0	0	0	0
05:00	2	2	0	0	0	0	0
06:00	5	0	0	2	0	0	0
07:00	12	0	0	3	0	0	3
08:00	53	6	4	7	3	0	7
09:00	68	20	11	8	3	0	15
10:00	71	29	18	9	3	0	18
11:00	73	38	32	10	3	0	23
12:00	74	48	44	10	3	0	23
13:00	74	53	47	10	3	0	25
14:00	75	65	54	10	3	0	27
15:00	76	81	76	10	3	0	28
16:00	76	89	92	10	3	0	28
17:00	76	96	110	10	3	0	28
18:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0	0

Abfahrt	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Studenten MHR	Berufsschüler	Sonstige
01:00	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0
06:00	0	0	0	0	0	0
07:00	1	0	0	0	0	0
08:00	2	0	0	0	0	0
09:00	3	6	1	0	0	1
10:00	4	13	8	0	0	4
11:00	5	27	16	0	0	6
12:00	7	40	25	2	0	8
13:00	27	46	39	3	1	15
14:00	39	52	43	4	1	18
15:00	46	62	47	6	1	20
16:00	51	84	61	10	3	24
17:00	68	89	82	10	3	24
18:00	0	0	0	0	0	0
19:00	0	0	0	0	0	0
20:00	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0

Belegung							
	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Studenten MHR	Berufsschüler	Sonstige	Summe
01:00	2	2	0	0	0	0	4
02:00	2	2	0	0	0	0	4
03:00	2	2	0	0	0	0	4
04:00	2	2	0	0	0	0	4
05:00	2	2	0	0	0	0	4
06:00	5	0	0	2	0	0	7
07:00	11	0	0	3	0	3	17
08:00	51	6	4	7	3	7	78
09:00	65	14	10	8	3	14	114
10:00	67	16	10	9	3	14	119
11:00	68	11	16	10	3	17	125
12:00	67	8	19	8	3	15	120
13:00	47	7	8	7	2	10	81
14:00	36	13	11	6	2	9	77
15:00	30	19	29	4	2	8	92
16:00	25	5	31	0	0	4	65
17:00	8	7	28	0	0	4	47
18:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0	0





Pkw-Besetzung

	k.A.	Mitarbeiter	Patienten	Besucher	Stud. MHR	Berufsschüler	Sonstige	Summe Fzg.	Summe Insassen	
1	14	76	57	90	8	1	18	264	264	72,9%
2	4	5	37	27	1	1	8	83	166	22,9%
3	3	1	3	3	0	0	2	12	36	3,3%
4	0	0	0	2	1	0	0	3	12	0,8%
Summe	21	82	97	122	10	2	28	362	478	
Bestungsgrad	1,48	1,09	1,44	1,32	1,40	1,50	1,43	1,32		

Parkdauerverteilung gem. VU MSR 1995		
Kurzparker (- 2h)		61,4%
Mittelparker (> 2 - 6h)		19,9%
Langparker (>6 - 10h)		15,7%
Dauerparker (>10h)		3,0%

Parkdauerverteilung gem. Parkraumkonzept 2003		
Kurzparker (- 2h)		61,4%
Mittelparker (> 2 - 5h)		17,5%
Langparker (>6h)		21,1%

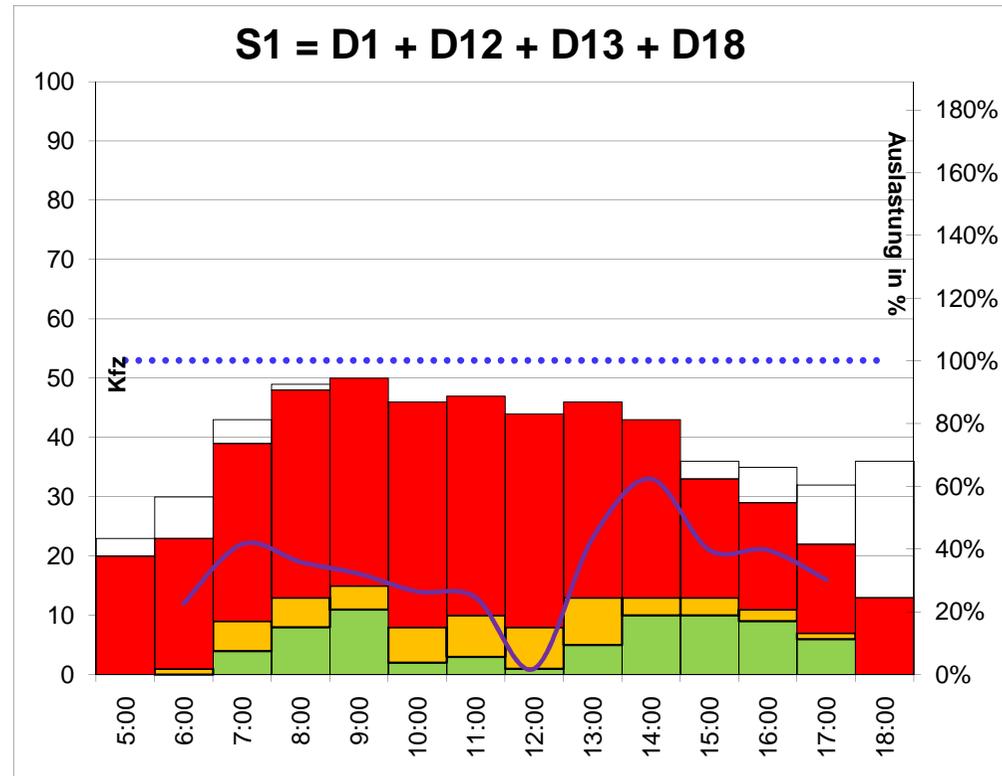
tabellarische und grafische Darstellung der Auslastung der Verkehrszellen 1 - 12
und der Summe über alle Zellen, 26 Seiten

Teilstrecke(n):		S1 = D1 + D12 + D13 + D18													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1			3	4	7	1	2		5	6	5	5	3		41
2			1	4	4	1	1	1		4	5	4	3		14
3		1	1	1			5	5	6	2	2	1			8
4			4	4	4	6	2	2	2	1	1	1	1		7
5	1	2	3	3	3	3	2	1	1	6	5	5	5	5	9
6	2	2	2	3	4	4	2	2	3	2	1	1	1	1	5
7			2	5	5	5	5	5	5	3					5
8	2	5	6	6	6	7	9	9	8	4	3	3	2	2	9
9	4	5	6	6	6	7	7	7	7	3	2	1	1	1	7
10	5	3	4	5	4	5	5	5	4	5	2	2	1		5
11	3	1	2	2	2	2	2	2		2	2	1	1		2
12	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2
13		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Summe fest	20	23	39	48	50	46	47	44	46	43	33	29	22	13	503
Summe	23	30	43	49	50	46	47	44	46	43	36	35	32	36	560
nicht definiert	3	7	4	1							3	6	10	23	57
															∅
Kurz-P fest			4	8	11	2	3	1	5	10	10	9	6		13,9%
Mittel-P fest		1	5	5	4	6	7	7	8	3	3	2	1		9,9%
Lang-P fest	20	22	30	35	35	38	37	36	33	30	20	18	15	13	68,6%
Belegung	23	30	43	49	50	46	47	44	46	43	36	35	32	36	560
Auslastung	43%	57%	81%	92%	94%	87%	89%	83%	87%	81%	68%	66%	60%	68%	
Zufluss	23	9	16	12	8	5	10		3	17	9	11	7	13	
Abfluss	2	3	6	7	9	9	3	1	20	16	12	10	9	36	
Wechsel		12	22	19	17	14	13	1	23	33	21	21	16		
wieder da		21	27	37	42	41	37	44	43	26	27	24	25	23	
Kapazität	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 90%
Auslastung: 742 0,755

Anzahl Stellplätze: 53

Anteil Kurz-P		9,3%	16,3%	22,0%	4,3%	6,4%	2,3%	10,9%	23,3%	27,8%	25,7%	18,8%
Anteil Mittel-P		3,3%	11,6%	10,2%	8,0%	13,0%	14,9%	15,9%	17,4%	7,0%	8,3%	3,1%
Anteil Lang-P		73,3%	69,8%	71,4%	70,0%	82,6%	78,7%	81,8%	71,7%	69,8%	55,6%	46,9%

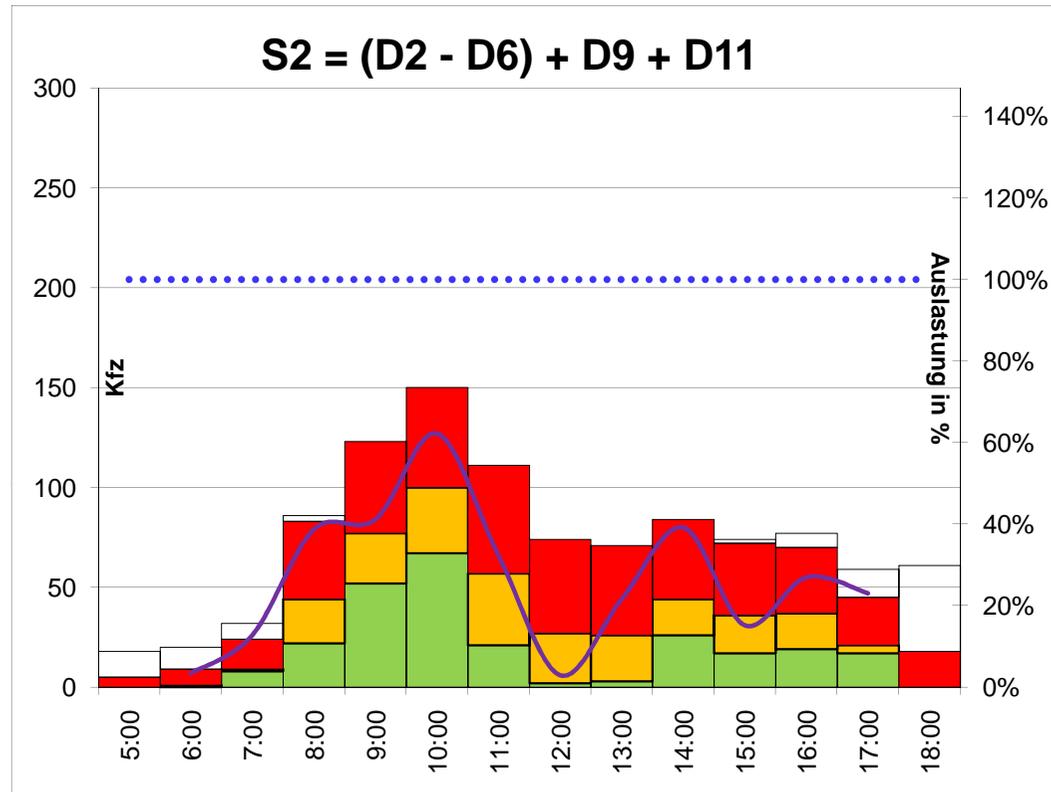


Teilstrecke(n):		$S2 = (D2 - D6) + D9 + D11$													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1			6	11	27	39	7		1	21	6	9	14		141
2			2	11	25	28	14	2		4	11	10	3		55
3		1	1	14	17	19	22	18	16	14	15	15	1		51
4				8	8	14	14	7	7	4	4	3	3		18
5			5	6	10	11	13	8	7	14	13	11	11	11	24
6		1	1	15	12	15	15	14	15	2	2	2	1	1	16
7			1	2	2	3	4	4	4	3	2	2	1		4
8					4	3	3	3	3	3	3	2			3
9		1	1	3	4	4	4	4	3	4	3	3	1	1	4
10	1	1	2	5	6	6	7	6	6	6	5	5	4		6
11		1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Summe fest	5	9	24	83	123	150	111	74	71	83	72	70	45	18	938
Summe	18	20	32	86	123	150	111	74	71	83	74	77	59	61	1039
nicht definiert	13	11	8	3							2	7	14	43	99
															∅
Kurz-P fest			8	22	52	67	21	2	3	26	17	19	17		22,6%
Mittel-P fest		1	1	22	25	33	36	25	23	18	19	18	4		21,0%
Lang-P fest	5	8	15	39	46	50	54	47	45	40	36	33	24	18	46,6%
Belegung	18	20	32	86	123	150	111	74	71	83	74	77	59	61	1039
Auslastung	9%	10%	16%	42%	60%	74%	54%	36%	35%	41%	36%	38%	29%	30%	
Zufluss	18	4	15	65	51	60	28	1	2	54	17	17	20	29	
Abfluss	2	3	11	14	33	67	38	5	42	26	14	38	27	61	
Wechsel		7	26	79	84	127	66	6	44	80	31	55	47		
wieder da		16	17	21	72	90	83	73	69	29	57	60	39	32	
Kapazität	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 90%
 Auslastung: 2856 0,364

Anzahl Stellplätze: 204

Anteil Kurz-P		25,0%	25,6%	42,3%	44,7%	18,9%	2,7%	4,2%	31,3%	23,0%	24,7%	28,8%	
Anteil Mittel-P		5,0%	3,1%	25,6%	20,3%	22,0%	32,4%	33,8%	32,4%	21,7%	25,7%	23,4%	6,8%
Anteil Lang-P		40,0%	46,9%	45,3%	37,4%	33,3%	48,6%	63,5%	63,4%	48,2%	48,6%	42,9%	40,7%

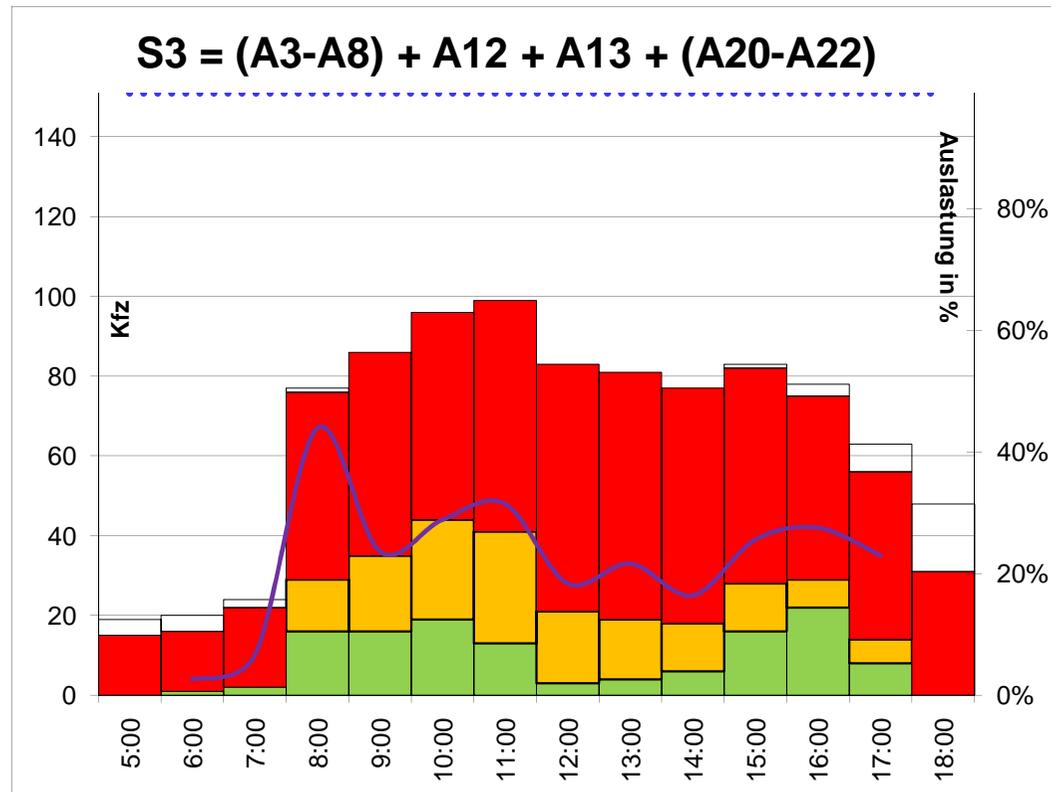


Teilstrecke(n):		S3 = (A3-A8) + A12 + A13 + (A20-A22)													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		1	2	10	7	11	6		3	4	7	13	6		70
2				6	9	8	7	3	1	2	9	9	2		28
3				2	5	9	12	11	10	5	5	2	2		21
4				11	14	16	16	7	5	7	7	5	4		23
5	3	3	5	12	14	12	14	13	7	9	8	6	5	4	23
6	2	2	2	7	7	8	6	7	14	9	9	8	8	7	16
7				3	3	3	5	9	9	9	6	6	6	4	9
8	1	1	1	5	6	7	11	11	10	10	10	6	5	4	11
9			1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2
10	1	1	2	7	8	8	8	8	8	8	7	7	6	1	8
11			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1
13															
14	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Summe fest	15	16	22	76	86	96	99	83	81	77	82	75	56	31	895
Summe	19	20	24	77	86	96	99	83	81	77	83	78	63	48	934
nicht definiert	4	4	2	1							1	3	7	17	39
															∅
Kurz-P fest		1	2	16	16	19	13	3	4	6	16	22	8		13,5%
Mittel-P fest				13	19	25	28	18	15	12	12	7	6		15,2%
Lang-P fest	15	15	20	47	51	52	58	62	62	59	54	46	42	31	67,5%
Belegung	19	20	24	77	86	96	99	83	81	77	83	78	63	48	934
Auslastung	13%	13%	16%	51%	57%	64%	66%	55%	54%	51%	55%	52%	42%	32%	
Zufluss	19	1	7	56	20	26	21	11	15	14	17	17	10	10	
Abfluss		3	3	11	16	18	27	17	18	11	22	25	25	48	
Wechsel		4	10	67	36	44	48	28	33	25	39	42	35		
wieder da		19	17	21	66	70	78	72	66	63	66	61	53	38	
Kapazität	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 96%
 Auslastung: 2114 0,442

Anzahl Stellplätze: 151

Anteil Kurz-P	5,0%	8,3%	20,8%	18,6%	19,8%	13,1%	3,6%	4,9%	7,8%	19,3%	28,2%	12,7%			
Anteil Mittel-P			16,9%	22,1%	26,0%	28,3%	21,7%	18,5%	15,6%	14,5%	9,0%	9,5%			
Anteil Lang-P	75,0%	83,3%	61,0%	59,3%	54,2%	58,6%	74,7%	76,5%	76,6%	65,1%	59,0%	66,7%			

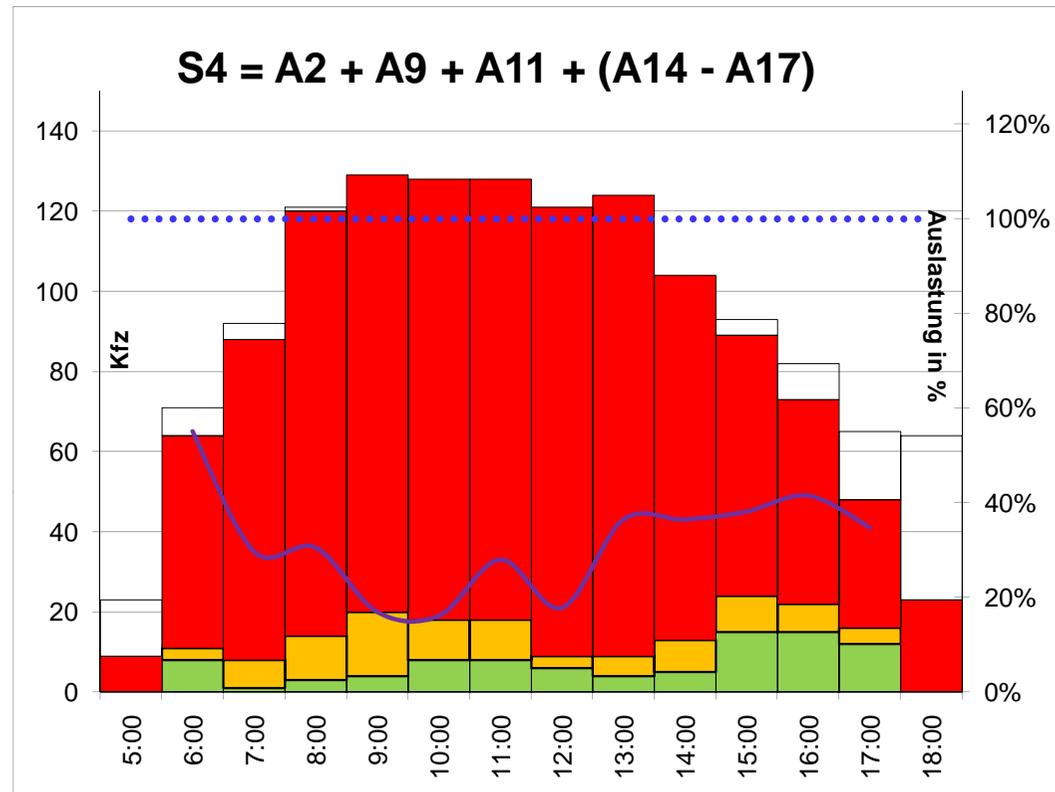


Teilstrecke(n):		S4 = A2 + A9 + A11 + (A14 - A17)													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		7		2	2	7	6			3	11	9	8		55
2		1	1	1	2	1	2	6	4	2	4	6	4		17
3			3	3	7	4	5	1	2	2	3	2	1		11
4		3	4	8	9	6	5	2	3	6	6	5	3		15
5		1	3	5	6	6	6	6	5	9	9	8	6	5	15
6	1	3	3	5	6	7	7	5	10	8	7	6	5	5	13
7	4	5	8	9	9	9	9	13	12	9	8	8	8	8	17
8		22	33	36	36	36	36	36	36	14	3				36
9	1	14	22	34	35	35	35	35	35	34	21	13	1		35
10			2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	5		7
11	1	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	1	5
12		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1
13		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
14	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Summe fest	9	64	88	120	129	128	128	121	124	104	89	73	48	23	1248
Summe	23	71	92	121	129	128	128	121	124	104	93	82	65	64	1345
nicht definiert	14	7	4	1							4	9	17	41	97
															∅
Kurz-P fest		8	1	3	4	8	8	6	4	5	15	15	12		8,0%
Mittel-P fest		3	7	11	16	10	10	3	5	8	9	7	4		7,3%
Lang-P fest	9	53	80	106	109	110	110	112	115	91	65	51	32	23	80,0%
Belegung	23	71	92	121	129	128	128	121	124	104	93	82	65	64	1345
Auslastung	19%	60%	78%	103%	109%	108%	108%	103%	105%	88%	79%	69%	55%	54%	
Zufluss	23	55	31	33	11	8	11	15	9	14	18	16	16	24	
Abfluss	7	10	4	3	9	11	22	6	34	29	27	33	25	64	
Wechsel		65	35	36	20	19	33	21	43	43	45	49	41		
wieder da		16	61	88	118	120	117	106	115	90	75	66	49	40	
Kapazität	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	118	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 93%
Auslastung: 1652 0,814

Anzahl Stellplätze:	118
---------------------	-----

Anteil Kurz-P	11,3%	1,1%	2,5%	3,1%	6,3%	6,3%	5,0%	3,2%	4,8%	16,1%	18,3%	18,5%
Anteil Mittel-P	4,2%	7,6%	9,1%	12,4%	7,8%	7,8%	2,5%	4,0%	7,7%	9,7%	8,5%	6,2%
Anteil Lang-P	74,6%	87,0%	87,6%	84,5%	85,9%	85,9%	92,6%	92,7%	87,5%	69,9%	62,2%	49,2%

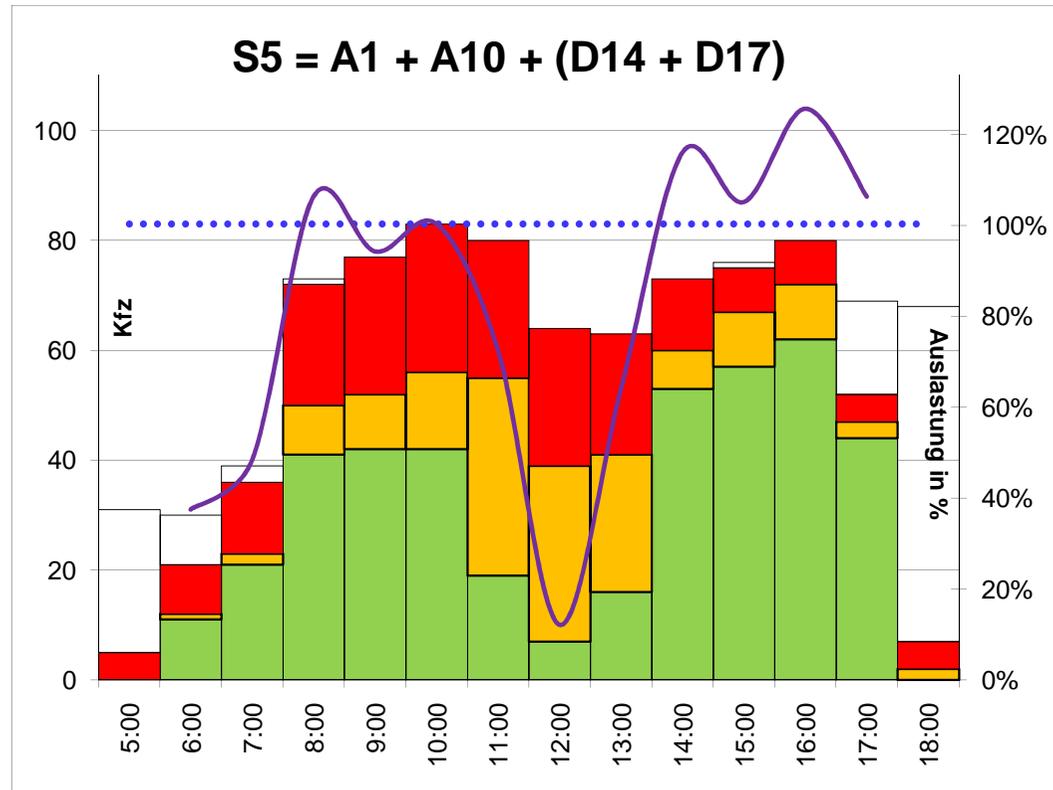


Teilstrecke(n):		S5 = A1 + A10 + (D14 + D17)													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		9	12	30	31	29	12	1	8	28	23	33	27		243
2		2	9	11	11	13	7	6	8	25	34	29	17		86
3			1	4	5	4	26	26	19	7	10	10	3	2	39
4		1	1	5	5	10	10	6	6						11
5	1	1	1	3	6	7	7	7	4	4	3	5	3	3	11
6	2	2	2	6	6	6	4	4	4						6
7			3	4	5	5	5	5	5	2	1				5
8		2	2	3	2	3	3	3	3	1	1	1			3
9		2	3	3	3	3	3	3	3	3	1				3
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1
11				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12															
13															
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Summe fest	5	21	36	72	77	83	80	64	63	73	75	80	52	7	788
Summe	31	30	39	73	77	83	80	64	63	73	76	80	69	68	906
nicht definiert	26	9	3	1							1		17	61	118
															∅
Kurz-P fest		11	21	41	42	42	19	7	16	53	57	62	44		50,1%
Mittel-P fest		1	2	9	10	14	36	32	25	7	10	10	3	2	18,7%
Lang-P fest	5	9	13	22	25	27	25	25	13	8	8	8	5	5	25,8%
Belegung	31	30	39	73	77	83	80	64	63	73	76	80	69	68	906
Auslastung	37%	36%	47%	88%	93%	100%	96%	77%	76%	88%	92%	96%	83%	82%	
Zufluss	31	16	24	50	42	42	38	6	3	60	39	52	41	46	
Abfluss	17	15	16	38	36	41	22	4	50	36	48	52	47	68	
Wechsel		31	40	88	78	83	60	10	53	96	87	104	88		
wieder da		14	15	23	35	41	42	58	60	13	37	28	28	22	
Kapazität	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 87%
Auslastung: 1162 0,78

Anzahl Stellplätze:	83
---------------------	----

Anteil Kurz-P	36,7%	53,8%	56,2%	54,5%	50,6%	23,8%	10,9%	25,4%	72,6%	75,0%	77,5%	63,8%
Anteil Mittel-P	3,3%	5,1%	12,3%	13,0%	16,9%	45,0%	50,0%	39,7%	9,6%	13,2%	12,5%	4,3%
Anteil Lang-P	30,0%	33,3%	30,1%	32,5%	32,5%	31,3%	39,1%	34,9%	17,8%	10,5%	10,0%	7,2%

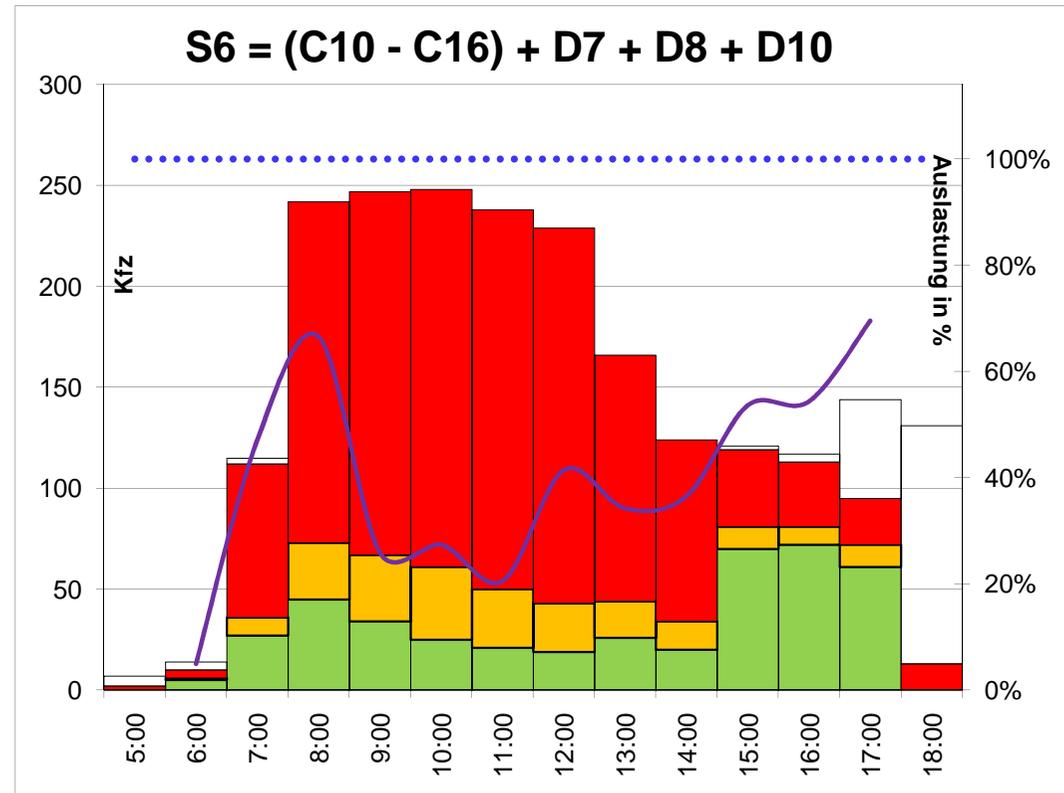


Teilstrecke(n):		$S6 = (C10 - C16) + D7 + D8 + D10$													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		4	20	29	21	17	14	15	18	13	58	56	56		321
2		1	7	16	13	8	7	4	8	7	12	16	5		52
3		1	4	17	16	16	9	9	6	3	5	4	9		33
4			5	11	17	20	20	15	12	11	6	5	2		31
5		1	3	40	43	48	48	46	10	9	4	4	3	1	52
6			26	42	47	47	47	47	19	3	1	1	1	1	47
7			13	42	43	44	44	44	44	30	2	1	1		44
8		1	18	19	19	20	21	21	21	20	3	2	2	1	21
9			3	5	6	6	6	6	6	6	6	3	1		6
10			6	11	12	12	12	12	12	12	12	12	6	1	12
11	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4
12			5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
13															
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Summe fest	2	10	112	242	247	248	238	229	166	124	119	113	95	13	1958
Summe	7	14	115	242	247	248	238	229	166	124	121	117	144	131	2143
nicht definiert	5	4	3								2	4	49	118	185
Kurz-P fest		5	27	45	34	25	21	19	26	20	70	72	61		
Mittel-P fest		1	9	28	33	36	29	24	18	14	11	9	11		
Lang-P fest	2	4	76	169	180	187	188	186	122	90	38	32	23	13	
Belegung	7	14	115	242	247	248	238	229	166	124	121	117	144	131	2143
Auslastung	3%	5%	44%	92%	94%	94%	90%	87%	63%	47%	46%	44%	55%	50%	
Zufluss	7	8	106	145	35	34	28	17	29	19	74	63	107	63	
Abfluss	1	5	18	30	33	38	26	92	61	77	67	80	76	131	
Wechsel		13	124	175	68	72	54	109	90	96	141	143	183		
wieder da	1	6	9	97	212	214	210	212	137	105	47	54	37	68	
Kapazität	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263	

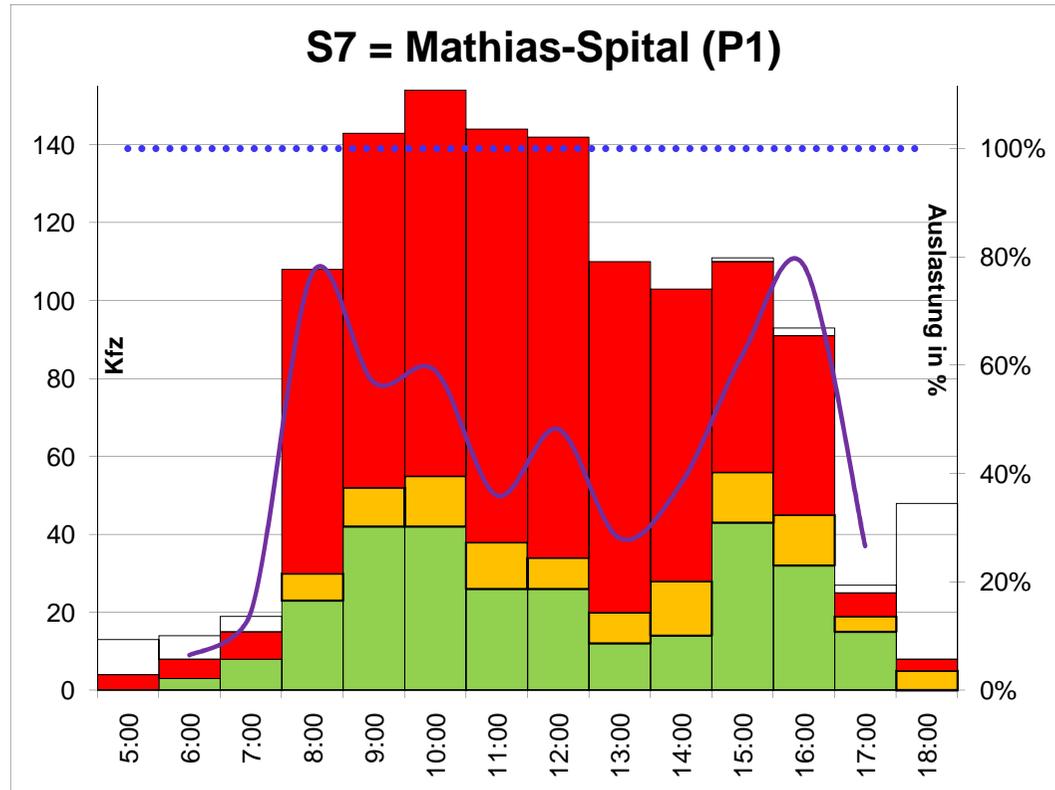
Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 91%
Auslastung: 3682 0,582

Anzahl Stellplätze:	263
---------------------	-----

Anteil Kurz-P	35,7%	23,5%	18,6%	13,8%	10,1%	8,8%	8,3%	15,7%	16,1%	57,9%	61,5%	42,4%
Anteil Mittel-P	7,1%	7,8%	11,6%	13,4%	14,5%	12,2%	10,5%	10,8%	11,3%	9,1%	7,7%	7,6%
Anteil Lang-P	28,6%	66,1%	69,8%	72,9%	75,4%	79,0%	81,2%	73,5%	72,6%	31,4%	27,4%	16,0%



Teilstrecke(n):		S7 = Mathias-Spital (P1)													Fzg.
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	
1		3	6	8	23	26	9	16	6	8	34	24	13		176
2			2	15	19	16	17	10	6	6	9	8	2		55
3				3	5	7	6	6	4	10	9	9	2	2	21
4				4	5	6	6	2	4	4	4	4	2	3	11
5				14	18	20	22	24	9	7	4	2			24
6				13	16	16	21	21	21	8	5	5			21
7				14	15	19	19	19	19	19	5	4			19
8	3	3	4	8	13	14	14	14	11	11	10	5	1	1	14
9				22	22	23	23	23	23	23	23	23	1	1	23
10			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3		4
11		1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1
13															
14															
Summe fest	4	8	15	108	143	154	144	142	110	103	110	91	25	8	1165
Summe	13	14	19	108	143	154	144	142	110	103	111	93	27	48	1229
nicht definiert	9	6	4								1	2	2	40	64
															∅
Kurz-P fest		3	8	23	42	42	26	26	12	14	43	32	15		27,6%
Mittel-P fest				7	10	13	12	8	8	14	13	13	4	5	8,1%
Lang-P fest	4	5	7	78	91	99	106	108	90	75	54	46	6	3	58,1%
Belegung	13	14	19	108	143	154	144	142	110	103	111	93	27	48	1229
Auslastung	9%	10%	14%	78%	103%	111%	104%	102%	79%	74%	80%	67%	19%	35%	
Zufluss	13	4	10	99	43	47	25	23	12	20	41	27	16	42	
Abfluss	3	5	10	8	36	35	25	44	27	33	45	82	21	48	
Wechsel		9	20	107	79	82	50	67	39	53	86	109	37		
wieder da	1	10	9	9	100	107	119	119	98	83	70	66	11	6	
Kapazität	139	139	139	139	139	139	139	139	139	139	139	139	139	139	
Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 95%															
Auslastung: 1946 0,632															
Anzahl Stellplätze: 139															
Anteil Kurz-P	21,4%	42,1%	21,3%	29,4%	27,3%	18,1%	18,3%	10,9%	13,6%	38,7%	34,4%	55,6%			
Anteil Mittel-P			6,5%	7,0%	8,4%	8,3%	5,6%	7,3%	13,6%	11,7%	14,0%	14,8%			
Anteil Lang-P	35,7%	36,8%	72,2%	63,6%	64,3%	73,6%	76,1%	81,8%	72,8%	48,6%	49,5%	22,2%			

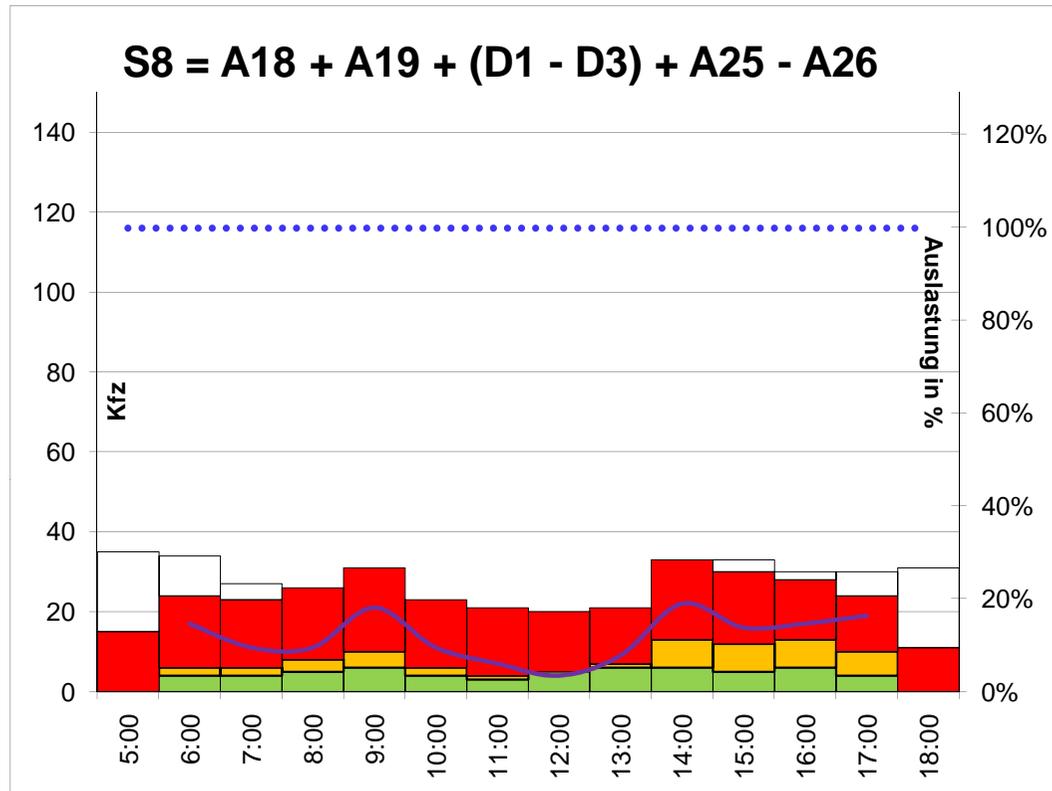


Teilstrecke(n):		$S8 = A18 + A19 + (D1 - D3) + A25 - A26$													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		3	1	1	4	4	3	5	5	3	3	5	3		40
2		1	3	4	2			1	1	3	2	1	1		9
3				1	2	2	1			3	4	4	1		6
4		2	2	2	2			1	4	3	3	3	5		6
5	4	5	4	4	5	1	3	2	4	9	6	6	6	6	13
6	3	3	3	3	3	3									3
7		1	1	1	1	1	1	1							1
8	1	2	2	3	3	3	4	4	2	3	3	1	1		4
9	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2		4
10					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				1
12															
13															
14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Summe fest	15	24	23	26	31	23	21	20	21	33	30	28	24	11	331
Summe	35	34	27	26	31	23	21	20	21	33	33	30	30	31	395
nicht definiert	20	10	4								3	2	6	20	64
															∅
Kurz-P fest		4	4	5	6	4	3	5	6	6	5	6	4		18,1%
Mittel-P fest		2	2	3	4	2	1		1	7	7	7	6		11,8%
Lang-P fest	15	18	17	18	21	17	17	15	14	20	18	15	14	11	63,4%
Belegung	35	34	27	26	31	23	21	20	21	33	33	30	30	31	395
Auslastung	30%	29%	23%	22%	27%	20%	18%	17%	18%	28%	28%	26%	26%	27%	
Zufluss	35	7	3	7	9	4	5	1	4	17	5	8	9	11	
Abfluss	8	10	8	4	12	7	2	3	5	5	11	9	10	31	
Wechsel		17	11	11	21	11	7	4	9	22	16	17	19		
wieder da	1	27	24	19	22	19	16	19	17	16	28	22	21	20	
Kapazität	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 84%
Auslastung: 1624 0,243

Anzahl Stellplätze:	116
---------------------	-----

Anteil Kurz-P	11,8%	14,8%	19,2%	19,4%	17,4%	14,3%	25,0%	28,6%	18,2%	15,2%	20,0%	13,3%
Anteil Mittel-P	5,9%	7,4%	11,5%	12,9%	8,7%	4,8%		4,8%	21,2%	21,2%	23,3%	20,0%
Anteil Lang-P	52,9%	63,0%	69,2%	67,7%	73,9%	81,0%	75,0%	66,7%	60,6%	54,5%	50,0%	46,7%

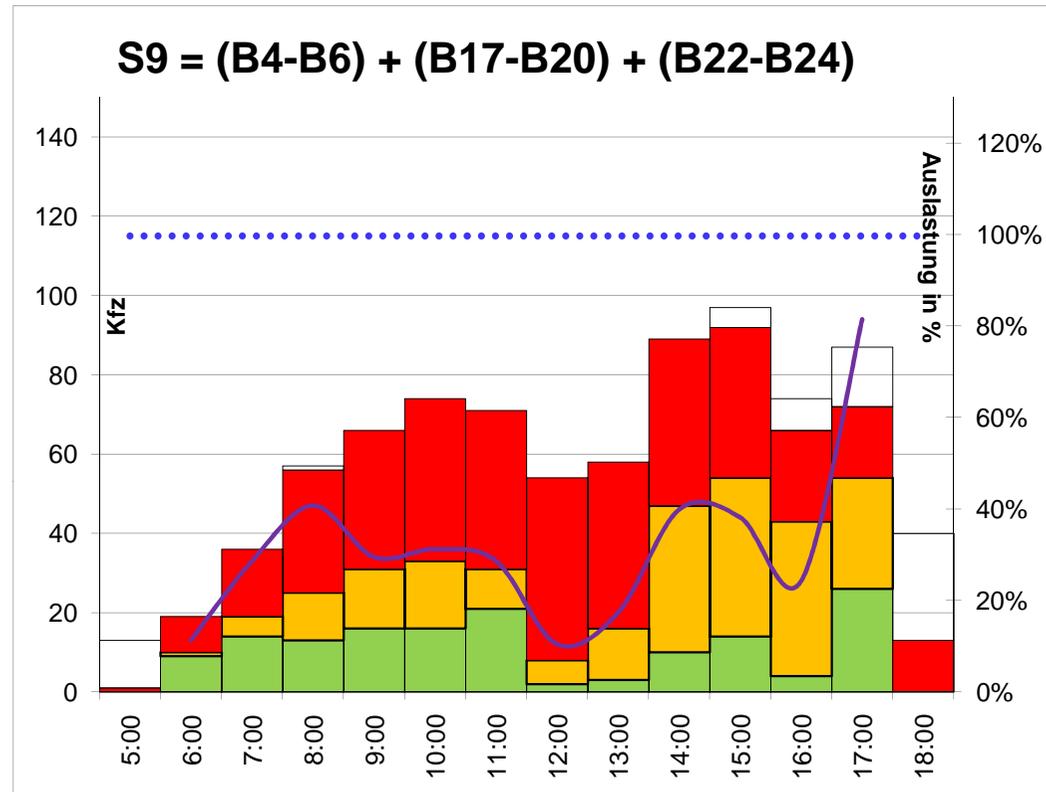


Teilstrecke(n):		$S9 = (B4-B6) + (B17-B20) + (B22-B24)$													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		6	10	9	8	9	18	1	3	5	7	1	25		102
2		3	4	4	8	7	3	1		5	7	3	1		23
3		1	3	7	8	9	5	3	2	5	8	7	5		21
4			2	5	7	8	5	3	11	32	32	32	23		40
5			4	4	4	3	6	4	3	6	5	4	4	3	10
6				3	3	8	9	9	8	6	6	1			9
7		3	4	5	8	10	8	12	11	9	7	4	2	1	12
8				5	5	5	5	5	5	5	5				5
9		2	2	3	3	4	2	4	4	4	3	2	1	2	4
10		1	1	5	6	5	6	6	6	6	6	6	5	1	6
11			3	3	3	3	1	3	2	3	3	3	3	3	3
12															
13		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Summe fest	1	19	36	56	66	74	71	54	58	89	92	66	72	13	768
Summe	13	19	36	57	66	74	71	54	58	89	97	74	87	40	835
nicht definiert	12			1							5	8	15	27	67
															∅
Kurz-P fest		9	14	13	16	16	21	2	3	10	14	4	26		21,2%
Mittel-P fest		1	5	12	15	17	10	6	13	37	40	39	28		25,1%
Lang-P fest	1	9	17	31	35	41	40	46	42	42	38	23	18	13	50,8%
Belegung	13	19	36	57	66	74	71	54	58	89	97	74	87	40	835
Auslastung	11%	17%	31%	50%	57%	64%	62%	47%	50%	77%	84%	64%	76%	35%	
Zufluss	13	10	20	34	22	20	13	3	13	38	16	5	36	11	
Abfluss	4	3	13	13	12	16	20	9	7	8	28	23	58	40	
Wechsel		13	33	47	34	36	33	12	20	46	44	28	94		
wieder da	1	9	16	23	44	54	58	51	45	51	81	69	51	29	
Kapazität	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 92%
Auslastung: 1610 0,519

Anzahl Stellplätze:	115
---------------------	-----

Anteil Kurz-P	47,4%	38,9%	22,8%	24,2%	21,6%	29,6%	3,7%	5,2%	11,2%	14,4%	5,4%	29,9%
Anteil Mittel-P	5,3%	13,9%	21,1%	22,7%	23,0%	14,1%	11,1%	22,4%	41,6%	41,2%	52,7%	32,2%
Anteil Lang-P	47,4%	47,2%	54,4%	53,0%	55,4%	56,3%	85,2%	72,4%	47,2%	39,2%	31,1%	20,7%

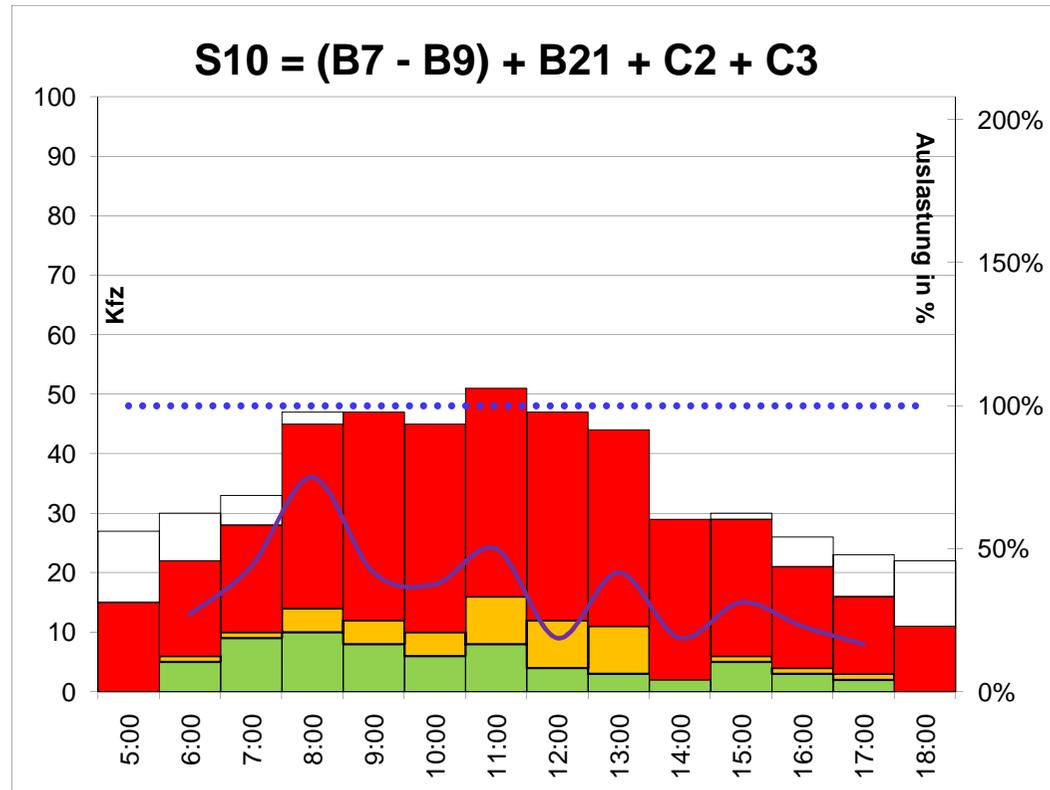


Teilstrecke(n):		S10 = (B7 - B9) + B21 + C2 + C3													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		3	7	8	4	4	8	4	3	2	3	1	2		49
2		2	2	2	4	2					2	2			8
3				3	3	3	7	7	7		1	1	1		11
4		1	1	1	1	1	1	1	1						2
5	3	4	4	5	7	3	2	2	1	1	1	1	1		7
6				8	8	11	11	11	10	4	3				11
7				1	2	3	3	3	3	3	2	1			3
8				1	2	2	3	3	3	3	3	2	1	1	3
9			1	3	3	3	3	3	3	3	3	2			3
10	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					2
11			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1
12															
13															
14	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Summe fest	15	22	28	45	47	45	51	47	44	29	29	21	16	11	450
Summe	27	30	33	47	47	45	51	47	44	29	30	26	23	22	501
nicht definiert	12	8	5	2							1	5	7	11	51
															∅
Kurz-P fest		5	9	10	8	6	8	4	3	2	5	3	2		14,2%
Mittel-P fest		1	1	4	4	4	8	8	8		1	1	1		7,9%
Lang-P fest	15	16	18	31	35	35	35	35	33	27	23	17	13	11	69,7%
Belegung	27	30	33	47	47	45	51	47	44	29	30	26	23	22	501
Auslastung	56%	63%	69%	98%	98%	94%	106%	98%	92%	60%	63%	54%	48%	46%	
Zufluss	27	7	9	26	10	8	16	4	2	3	7	4	4	3	
Abfluss	4	6	12	10	10	10	8	5	18	6	8	7	4	22	
Wechsel		13	21	36	20	18	24	9	20	9	15	11	8		
wieder da	1	23	24	21	37	37	35	43	42	26	23	22	19	19	
Kapazität	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 90%
 Auslastung: 672 0,746

Anzahl Stellplätze: 48

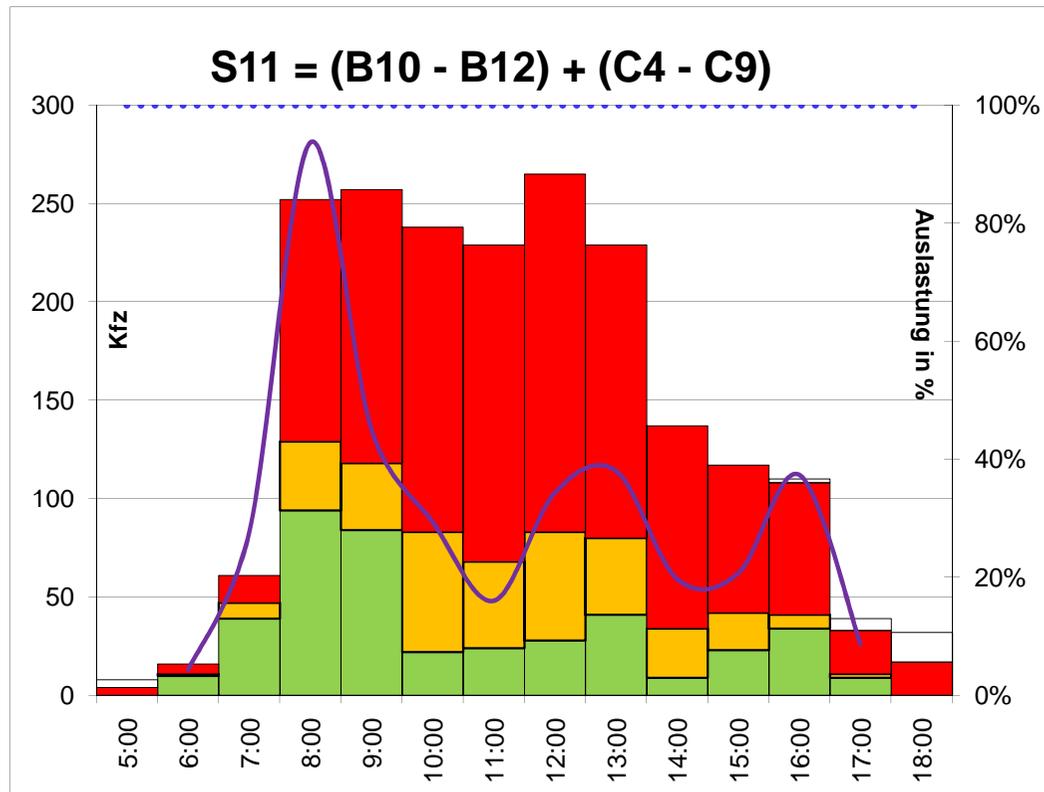
Anteil Kurz-P	16,7%	27,3%	21,3%	17,0%	13,3%	15,7%	8,5%	6,8%	6,9%	16,7%	11,5%	8,7%			
Anteil Mittel-P	3,3%	3,0%	8,5%	8,5%	8,9%	15,7%	17,0%	18,2%		3,3%	3,8%	4,3%			
Anteil Lang-P	53,3%	54,5%	66,0%	74,5%	77,8%	68,6%	74,5%	75,0%	93,1%	76,7%	65,4%	56,5%			



Teilstrecke(n):		S11 = (B10 - B12) + (C4 - C9)													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		8	36	56	46	18	16	17	35	8	18	28	7		293
2		2	3	38	38	4	8	11	6	1	5	6	2		62
3		1	8	27	26	26	8	15	9	13	8	7	2		50
4				8	8	35	36	40	30	12	11				45
5	2	2	1	17	26	37	42	59	39	26	23	23	4	4	61
6	1	1	2	42	46	48	48	51	42	9	5	3	2		50
7			3	23	24	28	28	29	25	26	6	1	1	2	28
8		1	1	3	3	3	4	4	4	3	2	2	1	1	4
9			1	19	21	20	20	20	20	20	20	19			20
10			5	9	9	9	9	9	9	9	9	9	4		9
11				9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
12															
13															
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Summe fest	4	16	61	252	257	238	229	265	229	137	117	108	33	17	1963
Summe	8	16	61	252	257	238	229	265	229	137	117	110	39	32	1990
nicht definiert	4										2	6	15		27
															∅
Kurz-P fest		10	39	94	84	22	24	28	41	9	23	34	9		27,1%
Mittel-P fest		1	8	35	34	61	44	55	39	25	19	7	2		14,6%
Lang-P fest	4	5	14	123	139	155	161	182	149	103	75	67	22	17	56,9%
Belegung	8	16	61	252	257	238	229	265	229	137	117	110	39	32	1990
Auslastung	3%	5%	20%	84%	86%	79%	76%	88%	76%	46%	39%	37%	13%	11%	
Zufluss	8	9	49	225	61	55	24	60	7	15	24	31	10	9	
Abfluss	1	4	34	56	74	33	24	43	107	44	38	81	16	32	
Wechsel		13	83	281	135	88	48	103	114	59	62	112	26		
wieder da	1	7	12	27	196	183	205	205	222	122	93	79	29	23	
Kapazität	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 99%
Auslastung: 4200 0,474

Anzahl Stellplätze: 300	
Anteil Kurz-P	62,5% 63,9% 37,3% 32,7% 9,2% 10,5% 10,6% 17,9% 6,6% 19,7% 30,9% 23,1%
Anteil Mittel-P	6,3% 13,1% 13,9% 13,2% 25,6% 19,2% 20,8% 17,0% 18,2% 16,2% 6,4% 5,1%
Anteil Lang-P	31,3% 23,0% 48,8% 54,1% 65,1% 70,3% 68,7% 65,1% 75,2% 64,1% 60,9% 56,4%

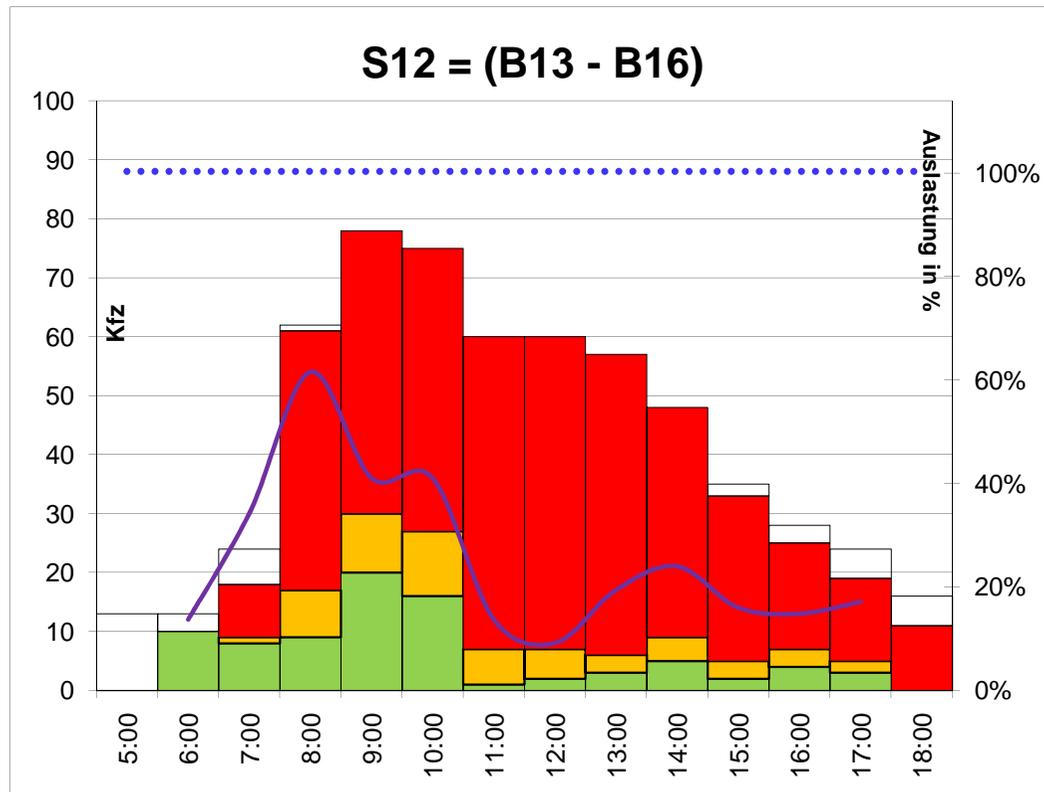


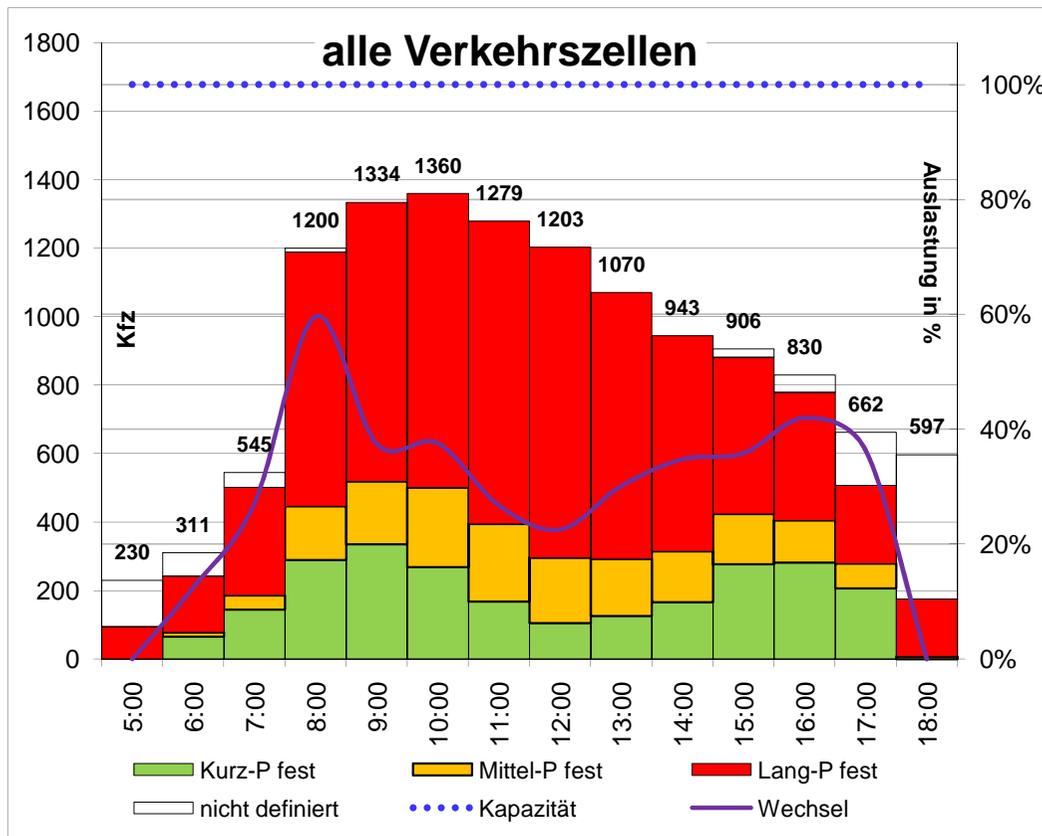
Teilstrecke(n):		S12 = (B13 - B16)													
	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	Fzg.
1		10	8	4	9	10	1	2	2	3	1	4	3		57
2				5	11	6			1	2	1				13
3				7	8	9	4	3	2	1	1	1			12
4			1	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2		5
5				4	5	4	6	5	4	3	3	1			7
6				12	13	13	13	13	13	1					13
7				8	8	8	8	9	9	9	1	1	1	1	9
8			2	7	7	7	10	10	10	10	8	3	3	3	10
9			3	5	6	7	7	7	7	7	7	4	2	1	7
10			1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2
11			3	7	7	7	7	7	6	7	7	7	7	5	7
12															
13															
14															
Summe fest		10	18	61	78	75	60	60	57	48	33	25	19	11	555
Summe	13	13	24	62	78	75	60	60	57	48	35	28	24	16	593
nicht definiert	13	3	6	1							2	3	5	5	38
															∅
Kurz-P fest		10	8	9	20	16	1	2	3	5	2	4	3		18,7%
Mittel-P fest			1	8	10	11	6	5	3	4	3	3	2		8,7%
Lang-P fest			9	44	48	48	53	53	51	39	28	18	14	11	65,3%
Belegung	13	13	24	62	78	75	60	60	57	48	35	28	24	16	593
Auslastung	15%	15%	27%	70%	89%	85%	68%	68%	65%	55%	40%	32%	27%	18%	
Zufluss	13	4	19	49	21	12	9	3	2	6	2	5	4	3	
Abfluss	4	8	11	5	15	24	3	5	15	15	12	8	11	16	
Wechsel		12	30	54	36	36	12	8	17	21	14	13	15		
wieder da	1	9	5	13	57	63	51	57	55	42	33	23	20	13	
Kapazität	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	

Quote (Fzg. M fester Parkzeit : Gesamtanzahl Fzg.) 94%
 Auslastung: 1232 0,481

Anzahl Stellplätze: 88

Anteil Kurz-P	76,9%	33,3%	14,5%	25,6%	21,3%	1,7%	3,3%	5,3%	10,4%	5,7%	14,3%	12,5%			
Anteil Mittel-P		4,2%	12,9%	12,8%	14,7%	10,0%	8,3%	5,3%	8,3%	8,6%	10,7%	8,3%			
Anteil Lang-P			37,5%	71,0%	61,5%	64,0%	88,3%	88,3%	89,5%	81,3%	80,0%	64,3%	58,3%		





Auswertung nach Stellplatztypen, 2 Seiten

Verkehrszelle													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Summe
keine Stellplätze (Anzahl berechnet)	0	27	13	0	0	28	0	0	21	27	13	0	129
Parkstreifen /-stand (ohne Beschränkung)	24	45	38	50	4	25	0	9	45	0	31	0	271
Parkscheibe (2h)	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	59
Parkplatz (abgeschlossen)	0	34	20	0	0	0	0	0	0	0	121	0	175
Parkplatz (frei zugänglich, 2h-Beschränkung)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	34
Parkplatz (MSR - bewirtschaftet)	0	108	0	0	20	0	139	0	0	0	0	0	267
Parkplatz (Schulen - offen)	0	0	0	0	0	171	0	0	0	0	16	0	187
Parkplatz (ETUs - offen)	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	47
Parkplatz (Schulen - nachts zu)	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	91	0	111
Parken im Straßenraum (ohne Beschränkung)	29	17	93	68	0	0	0	107	70	48	7	88	527
Summe	53	204	151	118	83	263	139	116	115	48	300	88	1678

	Summe	Anteil
Anteil Parkscheibe	59	3,5%
Anteil bewirtschaftet	326	19,4%
Anteil öffentlich und uneingeschränkt nutzbar	1.065	63,5%
Anteil zeitlich beschränkter Stellplätze	93	5,5%
Anteil Stellplätze Schule	345	20,6%
Anteil Stellplätze MSR	267	15,9%
Anteil öffentlich, kostenlos und uneingeschränkt nutzbar	798	47,6%

Masterplan "Ruhender Verkehr rund um das Mathias Spital"											
Tour	Tour Teilstrecke	Teilstrecke Id Nr	Straßenname	Bezeichn. Abschnitt	Länge [m] einfach	Weg ohne Erfassung	St.-pl. Gezählt	St.-pl. Berechn.	P Stell- plätze	aggregie rte Zelle	Typ
A	4	4	Max-Reger-Straße	Ost	120	120	0	13		3	0
B	5	5	Beethovenstraße	Süd-2	110		0	12		9	0
B	22	22	Dutumer Str.	Mitte-1	80		0	9		9	0
C	2	2	Dutumer Str.	Mitte-2	160		0	18		10	0
C	3	3	Sprickmannstraße	Süd-1	80		0	9		10	0
C	8	8	Dutumer Str.	Ost-2	120		0	13		11	0
C	11	11	Lindenstraße	Mitte	130	30	0	14		6	0
C	15	15	Dutumer Str.	Ost-1	120	30	0	13		6	0
D	11	11	Lindenstraße	Nord	240	130	0	27		2	0
A	2	2	Frankenburgstraße	West-3	150		19	17		4	1
A	5	5	Frankenburgstraße	West-2	170		20	19		3	1
A	7	7	Frankenburgstraße	West-1	90	180	6	10		3	1
A	8	8	Sutrumer Straße	West-N	170		12	9		3	1
A	9	9	Sutrumer Straße	Ost-N	190		17	21		4	1
A	15	15	Beethovenstraße	Mitte-3	60	60	6	7		4	1
A	16	16	Beethovenstraße	Mitte-4	90		8	10		4	1
A	18	18	Dutumer Str.	West-2	70		4	8		8	1
A	19	19	Dutumer Str.	West-1	100		5	11		8	1
B	4	4	Steinfurter Straße	West-2	150		27	17		9	1
B	10	10	Sprickmannstraße	Süd-2 - O	50		6	6		11	1
B	12	12	Sprickmannstraße	Süd-3	160		23	18		11	1
B	17	17	Steinfurter Straße	Mitte-2	110		10	12		9	1
B	18	18	Steinfurter Straße	Mitte-1	80	80	8	9		9	1
C	9	9	Lindenstraße	Süd-1	110	150	2	12		11	1
D	1	1	Neuenkirchener Str.	Mitte	200		12	22		1	1
D	2	2	Sprickmannstraße	Nord-1	60	60	12	7		2	1
D	3	3	Neuenkirchener Str.	Ost	120		17	13		2	1
D	6	6	Sprickmannstraße	Nord-2	130		16	14		2	1
D	7	7	Sprickmannstraße	Mitte	100	100	8	11		6	1
D	10	10	Frankenburgstraße	Ost	190		17	21		6	1
D	15	15	Frankenburgstraße	Mitte-2	160	160	4	18		5	1
D	18	18	Beethovenstraße	Nord	140		12	16		1	1
A	1	1	Beethovenstraße	Mitte-1	60		7	7		5	2
A	10	10	Beethovenstraße	Mitte-2	60		8	7		5	2
D	14	14	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-2	60		9	7		5	2
D	15	15	Frankenburgstraße	Mitte-2	160	160	22	18		5	2
D	16	16	Frankenburgstraße	Mitte-1	100	80	13	11		5	2
A	6	6	Max-Reger-Straße	West	50	50	3	6		3	4
A	8	8	Sutrumer Straße	West-5	170		13	10		3	4
A	9	9	Sutrumer Straße	Ost-5	190		15	21		4	4
A	11	11	Lehmkuhlstraße	Ost	180		24	20		4	4
A	12	12	Lehmkuhlstraße	West	170		21	19		3	4
A	13	13	Nienbergstraße	West	170		22	19		3	4
A	14	14	Nienbergstraße	Ost	170		21	19		4	4
A	17	17	Dutumer Str.	West-3	160		8	18		4	4
A	20	20	Wagnerstraße	Süd	100		12	11		3	4
A	21	21	Wagnerstraße	Mitte	90		12	10		3	4
A	22	22	Wagnerstraße	Nord	70	190	10	8		3	4
B	1	1	Ulmenstraße		140		18	16		8	4
B	2	2	Lilienthalstraße	West-2	110		30	12		8	4
B	3	3	Gluckstraße	Süd	110		15	12		8	4
B	6	6	Lilienthalstraße	Ost	90	70	12	10		9	4
B	7	7	Wasserstraße	West-1	60		10	7		10	4
B	8	8	Rossiniweg		130	130	26	14		10	4
B	9	9	Wasserstraße	West-2	70		7	8		10	4
B	10	10	Sprickmannstraße	Süd-2 - W	50		7	6		11	4
B	13	13	Steinfurter Straße	Ost-1	130		36	14		12	4
B	14	14	Krumme Straße		170		25	19		12	4
B	15	15	Lindenstraße	Süd-2	90		9	10		12	4
B	16	16	Steinfurter Straße	Ost-2	150	170	18	17		12	4
B	19	19	Schumannstraße	Süd	210		15	23		9	4
B	20	20	Schumannstraße	Mitte-2	70	70	11	8		9	4
B	21	21	Schumannstraße	Mitte-1	70		5	8		10	4
B	23	23	Beethovenstraße	Süd-1	160		12	18		9	4
B	24	24	Lilienthalstraße	Mitte	140		20	16		9	4
B	25	25	Gluckstraße	Nord-2	90		23	10		8	4
B	26	26	Gluckstraße	Nord-1	80	110	21	9		8	4
D	4	4	Alter Neuenkirchener Weg	Ost	130		17	i		2	4
D	12	12	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-3	110		15	12		1	4
D	13	13	Alter Neuenkirchener Weg	Mitte-1	100	100	14	11		1	4
A	3	3	Grundschule	P	0	20	20	0	20	3	3A
C	6	6	Agentur für Arbeit	MA 1			106	0	106	11	3A
C	7	7	Agentur für Arbeit	MA 2		30	15	0	15	11	3A
D	5	5	Parkplatz MA-Berufskolleg	E-Geb.		80	34	0	34	2	3A
C	5	5	Agentur für Arbeit	Besucher			34	0	34	11	3B
C	1	1	Parkplatz Mathias Spital 2			80	139	0	139	7	3C
D	9	9	Parkplatz Mathias Spital 3			150	108	0	108	2	3C
D	17	17	Parkplatz Mathias Spital 1			100	20	0	20	5	3C
C	4	4	Wasserstraße	Ost - Sporthalle	90		16	10		11	3D
C	10	10	Parkplatz Lindenstraße			90	18	0	18	6	3D
C	13	13	Parkplatz Kaufm. Schule			50	112	0	112	6	3D
C	14	14	Parkplatz Berufskolleg	B-Geb.		30	25	0	25	6	3D
D	8	8	Parkplatz Berufskolleg	C-Geb.-N		50	16	0	16	6	3D
C	12	12	Parkplatz Sporthalle			80	47	0	47	6	3E
B	11	11	Parkplatz Berufskolleg	F-Geb.			74	0	74	11	3F
C	4	4	Wasserstraße	Ost-Schul-P	90		17	10		11	3F
C	16	16	Parkplatz Berufskolleg	C-Geb. W		120	20	0	20	6	3F