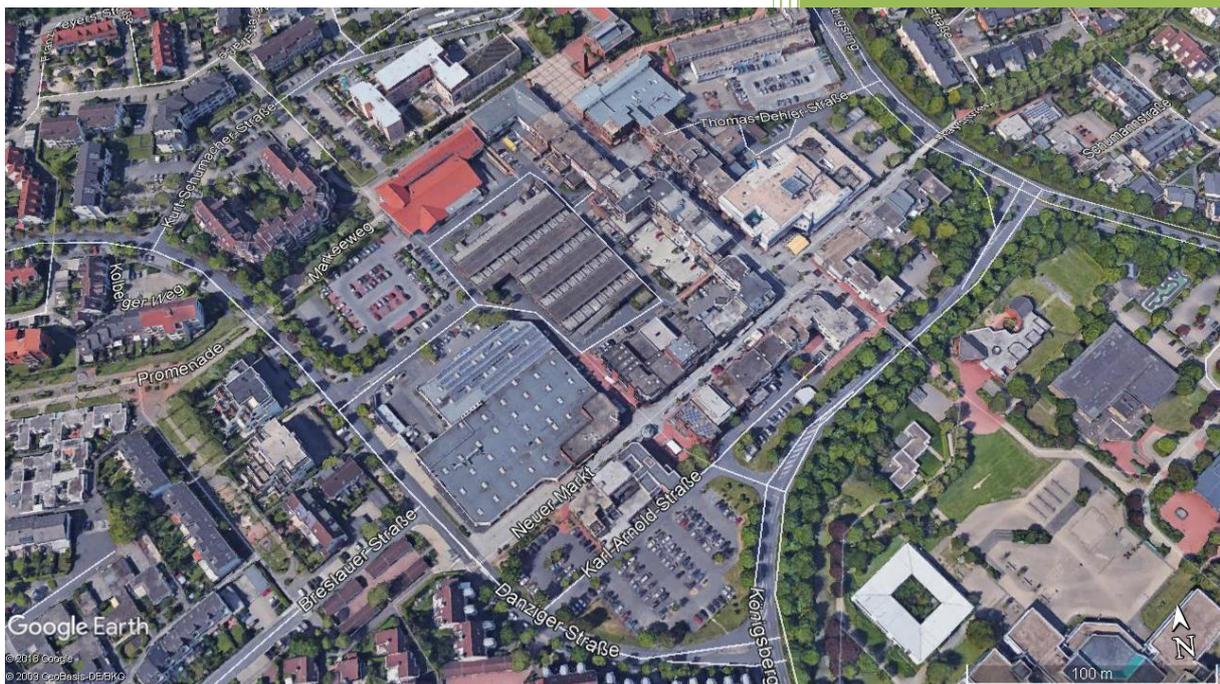


Parkpalette Meckenheim



## **Inhaltsverzeichnis**

1	Allgemein.....	2
1.1	Parkpalette jetziger Standort .....	3
2	Alternativen und Möglichkeiten.....	3
2.1	Standort A.....	5
2.2	Standort B.....	8
2.3	Standort C.....	12
2.4	Standort D .....	15
3	Bewertungskriterien der Standorte .....	20
4	Fazit .....	21

# 1 Allgemein

Die Stadt Meckenheim hat die Parkpalette am „Neuer Markt“ in Meckenheim mit insgesamt 351 Stellplätzen betrieben. 2013 entstand im Zuge der regelmäßigen Bauwerksprüfung die Vermutung, dass das Bauwerk nicht mehr wirtschaftlich unterhalten werden kann. Zur Entscheidungsfindung braucht die Stadt, nachdem die Parkpalette mittlerweile aus verkehrssicherungspflichtigen Gründen abgerissen wurde, eine städtebauliche Betrachtung des bestehenden Standortes und Untersuchungen zu alternativen Standortvarianten.

In der abgerissenen Parkpalette waren 351 Stellplätze vorhanden, die durch eine fast vollständige Anbindung der Stellplätze durch Baulast zwingend zu erhalten sind. Bei einem Neubau an dem alten oder an einem neuen Standort muss sichergestellt sein, dass die Anzahl von 351 Stellplätzen (davon 8 Behindertenstellplätze) erhalten bleibt.



Abbildung 1: Luftbild Bereich "Neuer Markt".

Zur Untersuchung wurden von der Stadt Meckenheim vier Standorte im Bereich der Neuen Mitte vorgeschlagen. Neben einer objektbezogenen Schadensanalyse zur ehemaligen Parkpalette soll ein Variantenvergleich anhand folgender Punkte erfolgen, die in diesem Bericht dargelegt werden:

- Ermittlung der maximal möglichen Stellplätze am jeweiligen Standort (ausschließlich Hochbau) einschließlich Zu- und Abfahrten, Rampen und Fahrgassen unter Zugrundelegung der Sonderbauverordnung NRW
- Baubeschreibung/Kostenschätzung des Bauwerks nach DIN 276-1 und Darstellung der Kosten je Stellplatz sowie zeitlicher Rahmenplan der Realisierung

- Aussagen zur Verkehrsbeziehung und möglichen Zu- und Abfahrten ohne detaillierter verkehrstechnischer Aussage (kein Verkehrsgutachten) sowie Zu- und Abgangssituation für Fußgänger zum Parkhaus bzw. zu den öffentlichen Wegen und Plätzen
- Mögliches Erscheinungsbild des Bauwerks im städtebaulichen Kontext mit allen Vor- und Nachteilen

### **1.1 Parkpalette alter Standort**

Der Standort der alten Parkpalette befand sich im Bereich der Neuen Mitte Meckenheims am „Neuer Markt“. Die alte Parkpalette ist im August 2019 abgerissen worden. Die 351 Stellplätze verteilten sich auf einer Fläche von 4.628m<sup>2</sup> auf zwei Geschossen. Die Parkpalette zeichnete sich durch eine zentrale Lage mit kurzen Wegen zum dortigen Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe aus, was zu einer hohen Nutzung der örtlichen Parkmöglichkeiten führte. Mit der zentralen Lage war jedoch der Umstand verbunden, dass das Erscheinungsbild des Zentrums „Neuer Markt“ überwiegend von der Nutzung des eigenen PKWs geprägt war und bis heute noch ist. Dies hat auf der einen Seite zwar funktionale Vorteile, da man mit dem eigenen PKW unmittelbar bis zum Einzelhandel fahren kann, auf der anderen Seite entsprach der alte Standort nicht dem eines modernen städtebaulichen Leitbildes. Hinzu kommt, dass die alte Parkpalette in Stahlskelettbauweise kein ansprechendes Erscheinungsbild bot.

## **2 Alternativen und Möglichkeiten**

Zusätzlich zum alten Standort befinden sich im Bereich der Neuen Mitte drei weitere Standorte, die als Alternativstandorte für die Errichtung einer neuen Parkpalette in Betracht gezogen werden können. Diese sollen in diesem Kapitel genauer untersucht werden. Neben den neuen Standorten kommt auch der Neubau einer Parkpalette am alten Ort in Betracht, sodass dieser bei der Analyse mit berücksichtigt wird. Bei der Analyse sollen mit Hilfe bestimmter Kriterien die Vor- und Nachteile der Varianten herausgearbeitet werden. Darüber hinaus werden jeweils eine Minimalanforderung sowie die maximal mögliche Anzahl an Stellplätzen an den jeweiligen Standorten errechnet und aufgezeigt. In Abb. 2 sind die zu untersuchenden Standorte dargestellt, die im weiteren Verlauf näher erläutert werden.

Bei der Bestimmung eines alternativen Standortes oder auch beim Neubau am alten Standort, ist die Problematik zu berücksichtigen, dass die 351 Bestandsparkplätze am neuen oder alten Standort sichergestellt werden müssen. Hinzu kommt der Umstand, dass die vorhandenen Parkplätze der Alternativflächen zusätzlich zu den bereits erwähnten 351 Bestandsstellplätzen hinzugerechnet werden müssen. Für die Errichtung der neuen Parkplätze wird von einer Breite von 2,50m und einer Länge von 5,0m ausgegangen. Im Folgenden werden die einzelnen Standorte näher erläutert. Dazu

dienen Datenblätter, Karten zur Übersicht der Laufwege der einzelnen Standorte, Ausschnitte der Lagepläne sowie eine Erläuterung zu den Vor- und Nachteilen der einzelnen Standorte. Hierzu dienen die Bewertungskriterien auf den einzelnen Datenblättern, die in Kapitel 3 näher erläutert werden.

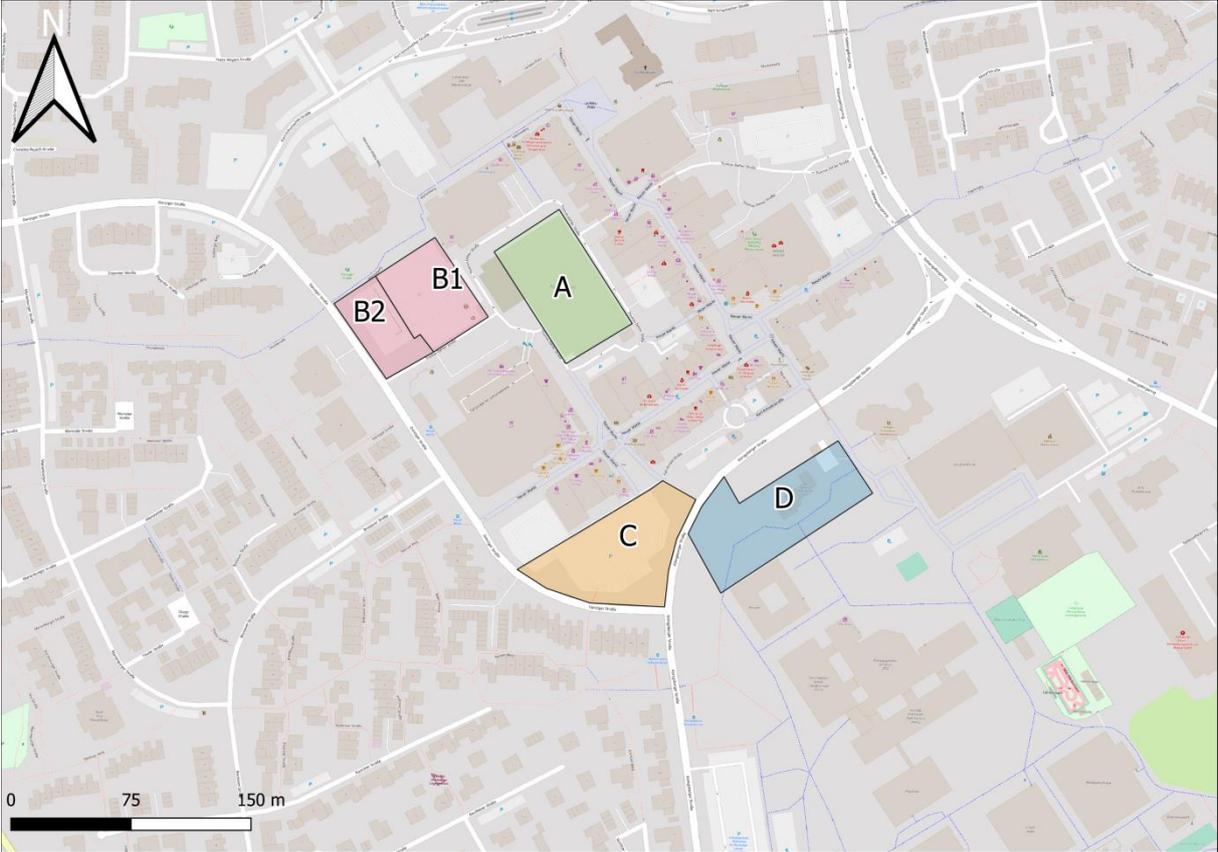


Abbildung 2: Übersicht der einzelnen Standorte. Eigene Darstellung.

## 2.1 Standort A

Bei A handelt es sich um den Standort, an bis dato die Parkpalette stand. Ein Neubau könnte auch hier in Frage kommen.



Abbildung 3: Auszug Lageplan. Standort A.

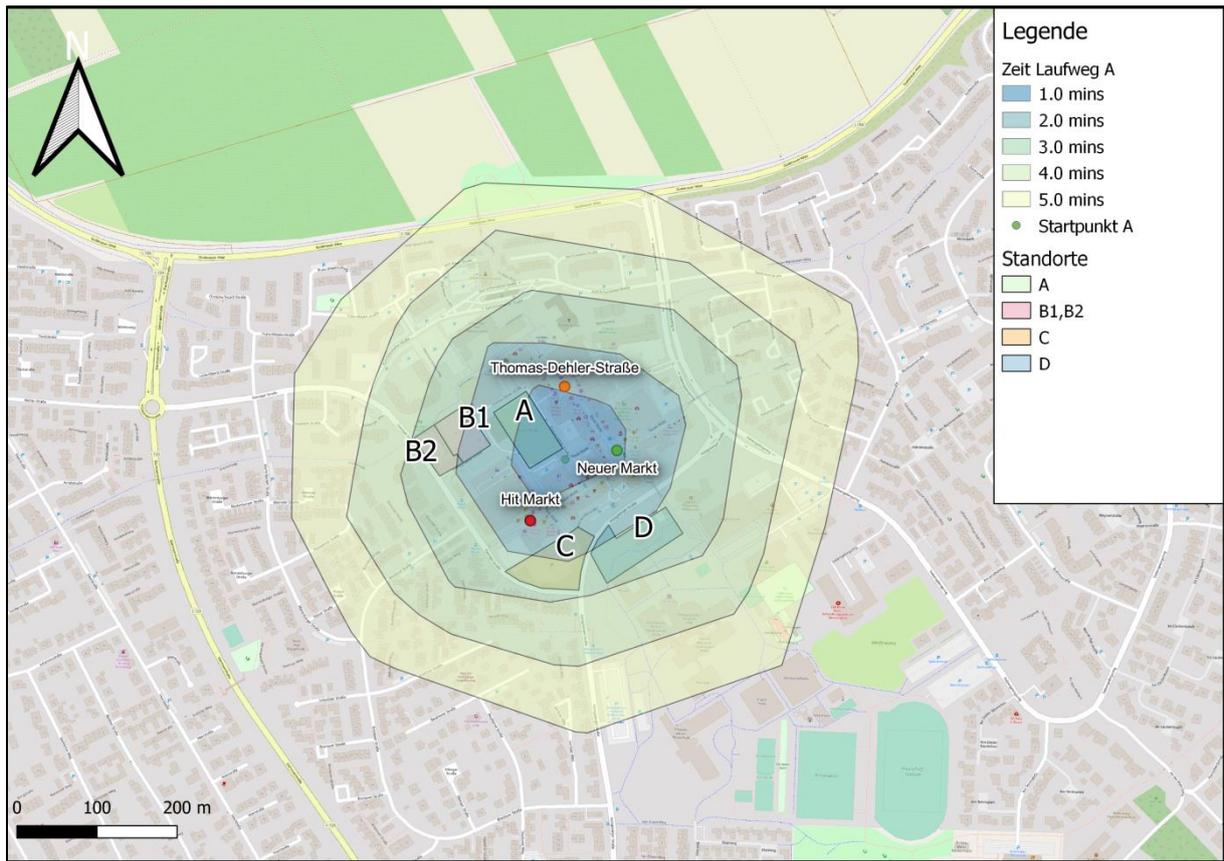


Abbildung 4: Laufwegeradius in Minuten Standort A. Eigene Darstellung.

## Standort A

<b><u>Zu erhaltene Anzahl an Parkplätzen:</u></b>	351 Parkplätze der Parkpalette	
<b><u>Stellplätze pro Geschoss:</u></b>	<b>EG:</b> 121 Stellplätze + 8 Behindertenparkplätze  <b>OG:</b> 132 Stellplätze pro OG  <b>Dachparken:</b> 136 Stellplätze (wenn Staffelgeschoss darüber, dann 132, da Auf- und Abfahrt zum Staffelgeschoss)  <b>Staffelgeschoss:</b> 84 Stellplätze	
<b><u>Minimalanforderung:</u></b>	<u>2 Vollgeschosse mit 397 Stellplätzen</u>  $129(\text{EG})+132(\text{OG})+136(\text{DP})= 397$	
<b><u>Maximal möglich:</u></b>	<u>2 Vollgeschosse, 1 Staffelgeschoss mit 477 Stellplätzen</u>  $129(\text{EG})+132(\text{OG})+132(\text{DP})+84(\text{SG})= 477$	
<b><u>Entfernungen zu Fuß:</u></b>	Thomas-Dehler-Straße	88m
	Neuer Markt	208m
	Hit	118m
<b><u>Bewertungskriterien:</u></b>	Anzahl der Stellplätze: o  Erreichbarkeit des Zentrums fußläufig: +  Zufahrt/Anbindung des Individualverkehrs an die Parkpalette : o  Städtebauliches Erscheinungsbild: -  Erweiterbarkeit (baulich) der Stellplatzanzahl: o  Baugrund, Baulast, Stellplatzanbindung: o  Eingriff in Natur und Landschaft: o  Übergangszustand während Bauzeit: -  Baukosten: +	
<b><u>Baukosten brutto:</u></b>	Minimale Lösung	4,41 Mio.
	Maximale Lösung	5,15 Mio.

Tabelle 1: Datenblatt Standort A.

## **Planung**

Im Falle des Neubaus der Parkpalette an Standort A sind die Aufbauten auf max. zwei Vollgeschosse sowie ein Staffelgeschoss beschränkt. Pro Vollgeschoss (OG) sind 132 Stellplätze, pro Staffelgeschoss (SG) 84 Stellplätze möglich. Für das Erdgeschoss (EG) ergeben sich 129 Stellplätze inklusive 8 Behindertenstellplätze. Zudem besteht die Möglichkeit auf dem Dach des letzten Vollgeschosses zu parken (DP), womit sich zusätzlich 136 Stellplätze ergeben. Um den Minimalanforderungen von 351 Stellplätzen gerecht zu werden, reicht ein Ausbau mit zwei Vollgeschossen  $129(\text{EG})+132(\text{OG})+136(\text{DP})=397$  Stellplätzen. Im Falle des dargestellten Maximalaufbaus mit zwei Vollgeschossen und Staffelgeschoss ergeben sich wegen der Auf- und Abfahrten beim Dachparken 132 Stellplätze. Insgesamt sind bei der Maximallösung 477 Stellplätze vorhanden:  $129(\text{EG})+132(\text{OG})+132(\text{DP})+84(\text{SG})=477$ .

Die Zu- und Abfahrt wird an Standort A über dieselben Wege erfolgen wie bisher. Die Dauer der Bauzeit wird auf ca. 7 Monate geschätzt.

## **2.2 Standort B**

Bei Standort B handelt es sich bereits um eine Parkfläche, die westlich des „Neuer Markt“ liegt. Diese unterteilt sich in B1 mit 84 und B2 mit 34 Stellplätzen. Allerdings befindet sich nur die Teilflächen B2 im städtischen Eigentum. Die Fläche B 1 befindet sich im Privateigentum. Standort B1 liegt etwas zentraler als B2, da sich die Fläche näher am Zentrum befindet. B2 bietet für die Besucher des dort angesiedelten Lebensmitteldiscounters gute Parkmöglichkeiten.

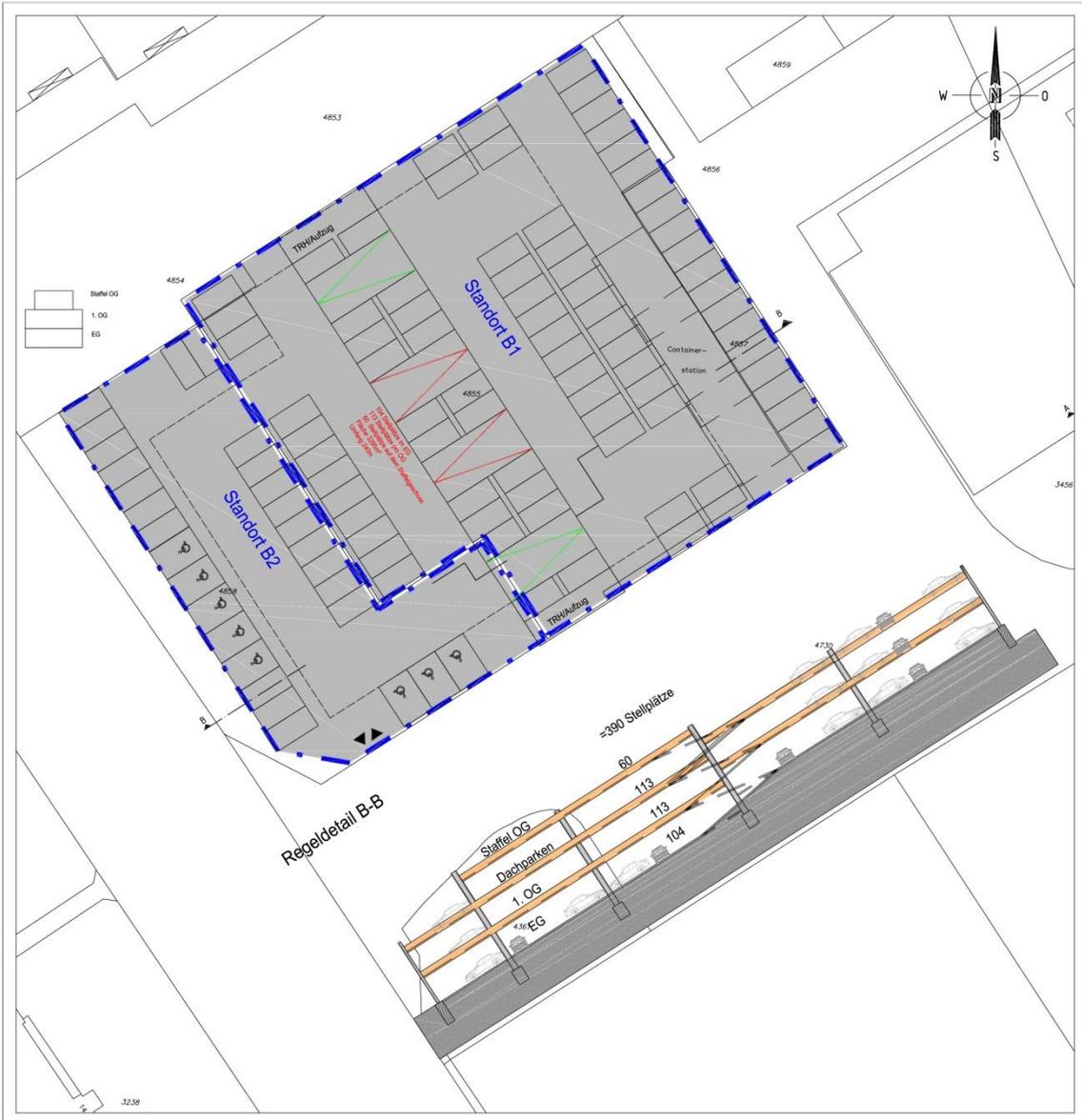


Abbildung 5: Auszug Lageplan. Standort B.

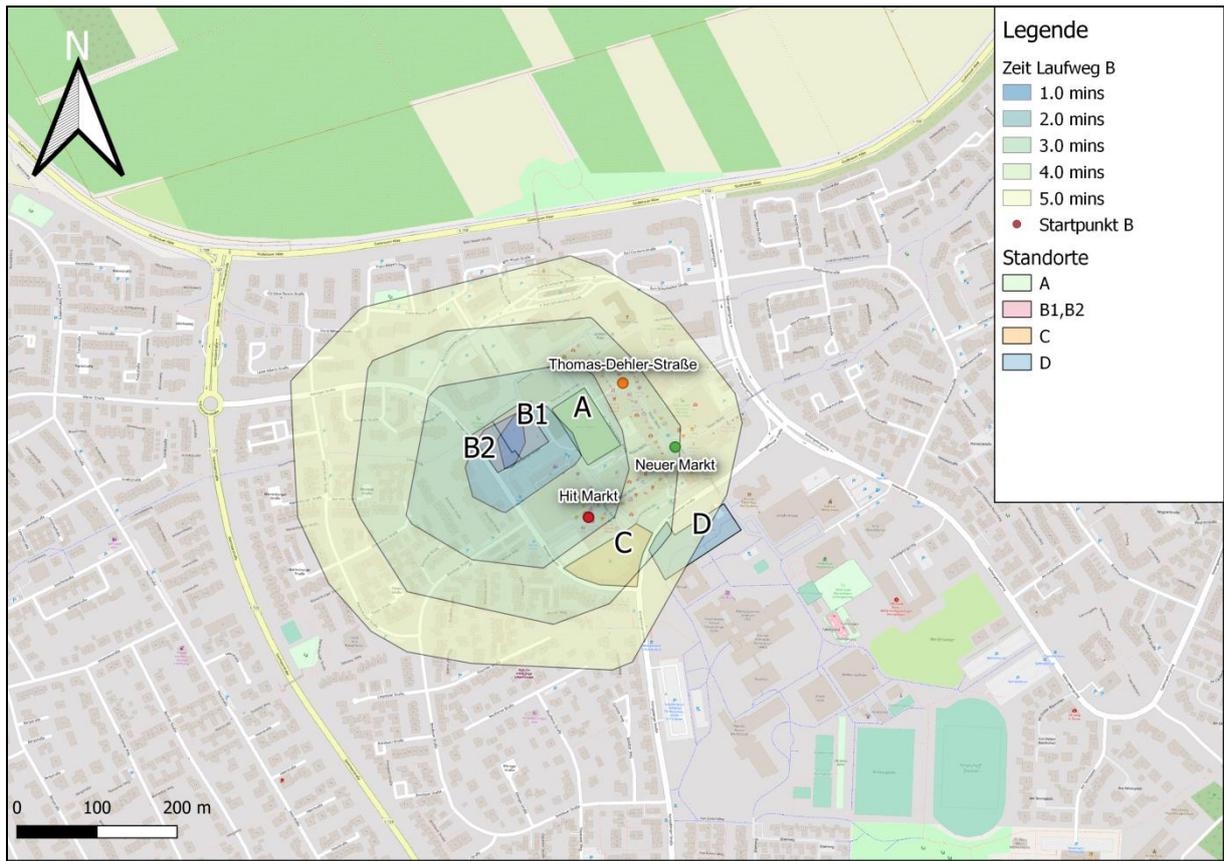


Abbildung 6: Laufwegradius in Minuten Standort B. Eigene Darstellung.

## Standort B

<b><u>Zu erhaltene Anzahl an Parkplätzen:</u></b>	<p>351 Parkplätze der Parkpalette</p> <p>84 Parkplätze an Standort B1</p> <p>34 Parkplätze an Standort B2</p> <p>=469 Parkplätze</p>						
<b><u>Stellplätze pro Geschoss:</u></b>	<p><b>EG:</b> 96 Stellplätze + 8 Behindertenparkplätze</p> <p><b>OG:</b> 113 Stellplätze pro OG</p> <p><b>Dachparken:</b> 117 Stellplätze (wenn Staffelgeschoss darüber, dann 113, da Auf- und Abfahrt zum Staffelgeschoss)</p> <p><b>Staffelgeschoss:</b> 60 Stellplätze</p>						
<b><u>Minimalanforderung:</u></b>							
<b><u>Maximal möglich:</u></b>	<p><u>2 Vollgeschosse, 1 Staffelgeschoss</u> mit <u>390 Stellplätzen</u> (daraus folgt keine Minimalanforderung, da die Anzahl von 469 Stellplätzen nicht erreicht wird)</p> <p><math>104(\text{EG})+113(\text{OG})+113(\text{DP})+60(\text{SG})= 390</math></p>						
<b><u>Entfernungen zu Fuß:</u></b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Thomas-Dehler-Straße</td> <td style="text-align: right;">207m</td> </tr> <tr> <td>Neuer Markt</td> <td style="text-align: right;">324m</td> </tr> <tr> <td>Hit</td> <td style="text-align: right;">207m</td> </tr> </table>	Thomas-Dehler-Straße	207m	Neuer Markt	324m	Hit	207m
Thomas-Dehler-Straße	207m						
Neuer Markt	324m						
Hit	207m						
<b><u>Bewertungskriterien:</u></b>	<p>Anzahl der Stellplätze: -</p> <p>Erreichbarkeit des Zentrums fußläufig: o</p> <p>Zufahrt/Anbindung des Individualverkehrs an die Parkpalette : o</p> <p>Städtebauliches Erscheinungsbild: o</p> <p>Erweiterbarkeit (baulich) der Stellplatzanzahl: -</p> <p>Baugrund, Baulast, Stellplatzanbindung: -</p> <p>Eingriff in Natur und Landschaft: o</p> <p>Übergangszustand während Bauzeit: -</p> <p>Baukosten: -</p>						
<b><u>Baukosten brutto:</u></b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Minimale Lösung</td> <td style="text-align: right;">4,22 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Maximale Lösung</td> <td style="text-align: right;">4,22 Mio.</td> </tr> </table>	Minimale Lösung	4,22 Mio.	Maximale Lösung	4,22 Mio.		
Minimale Lösung	4,22 Mio.						
Maximale Lösung	4,22 Mio.						

Tabelle 2: Datenblatt Standort B.

## Planung

Am Standort B ist der mögliche Bau einer Parkpalette auf zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss begrenzt. Insgesamt müssen 469 Stellplätze gebaut werden, da sich vor Ort bereits 118 Bestandsstellplätze befinden und die 351 Stellplätze der alten Parkpalette hinzugerechnet werden müssen. Im Erdgeschoss ergeben sich 104 Stellplätze inklusive 8 Behindertenparkplätze. Pro Vollgeschoss sind 113 Stellplätze vorhanden, auf dem Staffelgeschoss 60. Inklusive Dachparken (113 Stellplätze) ergeben sich insgesamt maximal 390 Stellplätze:  $104(EG)+113(OG)+113(DP)+60(SG)=390$ .

Die standortbezogene erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen (469) ist somit, selbst unter Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit, nicht erreichbar. In der Folge kann der Standort B nicht weiter berücksichtigt werden. Dennoch wurde er zur Vergleichbarkeit anhand der genannten Kriterien bewertet.

## 2.3 Standort C

Standort C liegt am südlichen Rand des „Neuer Markt“ und bietet zurzeit Platz für insgesamt 145 Stellplätze.



Abbildung 7: Auszug Lageplan. Standort C.

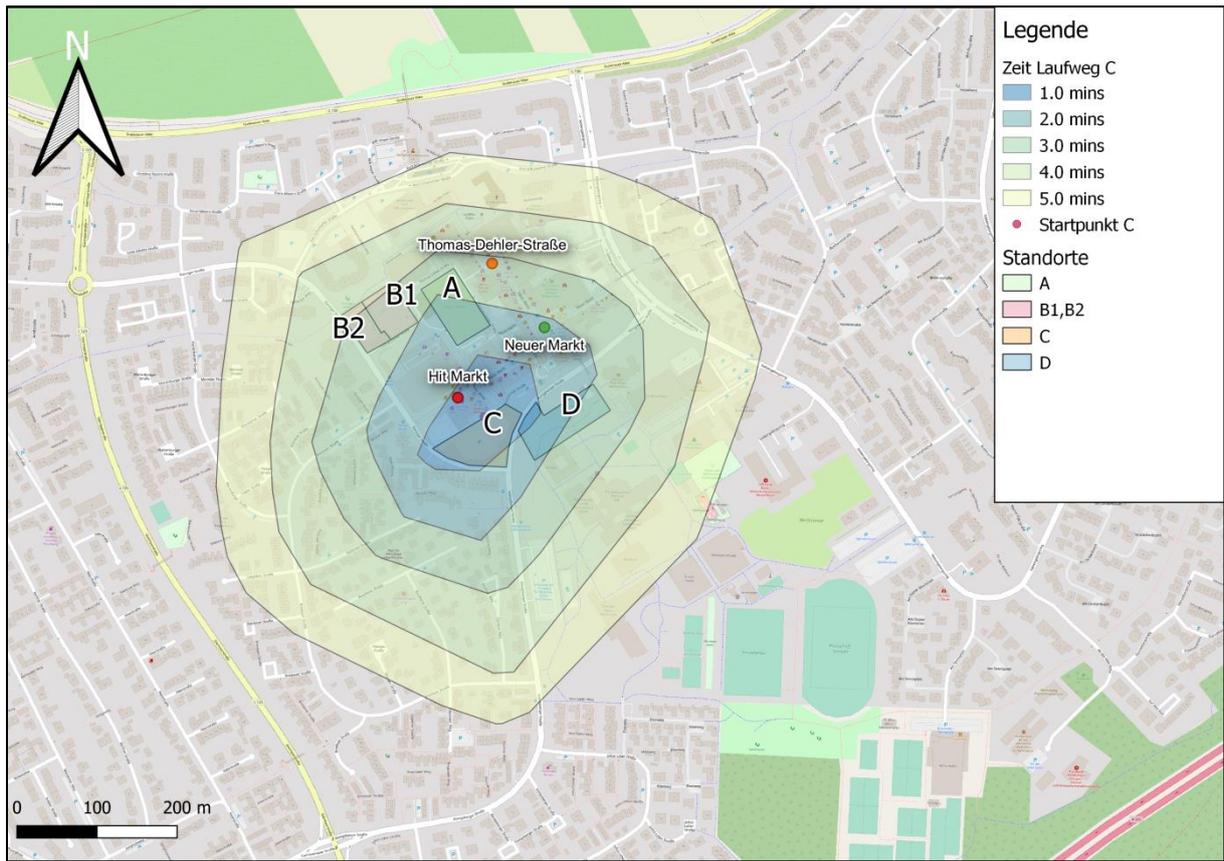


Abbildung 8: Laufwegeradius in Minuten Standort C. Eigene Darstellung.

## Standort C

<b><u>Zu erhaltene Anzahl an Parkplätzen:</u></b>	351 Parkplätze der Parkpalette 145 Parkplätze an Standort C =496 Parkplätze						
<b><u>Stellplätze pro Geschoss:</u></b>	<b>EG:</b> 60 Stellplätze + 8 Behindertenparkplätze <b>OG:</b> 70 Stellplätze pro OG <b>Dachparken:</b> 74 Stellplätze (wenn Staffelgeschoss darüber, dann 70, da Auf- und Abfahrt zum Staffelgeschoss) <b>Staffelgeschoss:</b> 50 Stellplätze						
<b><u>Minimalanforderung:</u></b>							
<b><u>Maximal möglich:</u></b>	2 Vollgeschosse, 1 Staffelgeschoss mit <u>258 Stellplätzen</u> (daraus folgt keine Minimalanforderung, da die Anzahl von 496 Stellplätzen nicht erreicht wird)  $68(\text{EG})+70(\text{OG})+70(\text{DP})+50(\text{SG})= 258$						
<b><u>Entfernungen zu Fuß:</u></b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Thomas-Dehler-Straße</td> <td style="text-align: right;">306m</td> </tr> <tr> <td>Neuer Markt</td> <td style="text-align: right;">181m</td> </tr> <tr> <td>Hit</td> <td style="text-align: right;">97m</td> </tr> </table>	Thomas-Dehler-Straße	306m	Neuer Markt	181m	Hit	97m
Thomas-Dehler-Straße	306m						
Neuer Markt	181m						
Hit	97m						
<b><u>Bewertungskriterien:</u></b>	<p>Anzahl der Stellplätze: -</p> <p>Erreichbarkeit des Zentrums fußläufig: o</p> <p>Zufahrt/Anbindung des Individualverkehrs an die Parkpalette : +</p> <p>Städtebauliches Erscheinungsbild: 0</p> <p>Erweiterbarkeit (baulich) der Stellplatzanzahl: -</p> <p>Baugrund, Baulast, Stellplatzanbindung: -</p> <p>Eingriff in Natur und Landschaft: o</p> <p>Übergangszustand während Bauzeit: o</p> <p>Baukosten: -</p>						
<b><u>Baukosten brutto:</u></b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Minimale Lösung</td> <td style="text-align: right;">2,76 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Maximale Lösung</td> <td style="text-align: right;">2,76 Mio.</td> </tr> </table>	Minimale Lösung	2,76 Mio.	Maximale Lösung	2,76 Mio.		
Minimale Lösung	2,76 Mio.						
Maximale Lösung	2,76 Mio.						

Tabelle 3: Datenblatt Standort C.

### **Planung**

Für die Planung ergibt sich eine Mindestanforderung an Stellplätzen von 496. 351 Stellplätze der Parkpalette plus die bereits vorhandenen 145 Stellplätze des Standortes C. Die maximale Bebaubarkeit beträgt zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss. Pro Vollgeschoss ergeben sich 70 Stellplätze, für das Staffelgeschoss 50 Stellplätze und Dachparken 70 Stellplätze. Im Erdgeschoss sind 68 Stellplätze inklusive der 8 Behindertenparkplätze vorhanden. Es ergeben sich somit insgesamt 258 Stellplätze, die jedoch den Anforderungen von 496 Stellplätzen nicht gerecht werden:  $68(EG)+70(EG)+70(DP)+50(SG)=258$ .

Die standortbezogene erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen (496) ist somit, selbst unter Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit, nicht erreichbar. In der Folge kann der Standort C nicht weiter berücksichtigt werden. Dennoch wurde er zur Vergleichbarkeit anhand der genannten Kriterien bewertet

### **2.4 Standort D**

Der Standort D liegt am südlichen Rand der Königsberger Straße. Das Grundstück befindet sich im städtischen Eigentum und ein großer Teil wird als Grünfläche genutzt. Sie liegt in einem Hang, der in nordöstliche Richtung einen Höhenunterschied von bis zu 6m aufweist. Die Mindestanforderung liegt bei 351 Stellplätzen der alten Parkpalette.



Abbildung 9: Auszug Lageplan. Standort D.

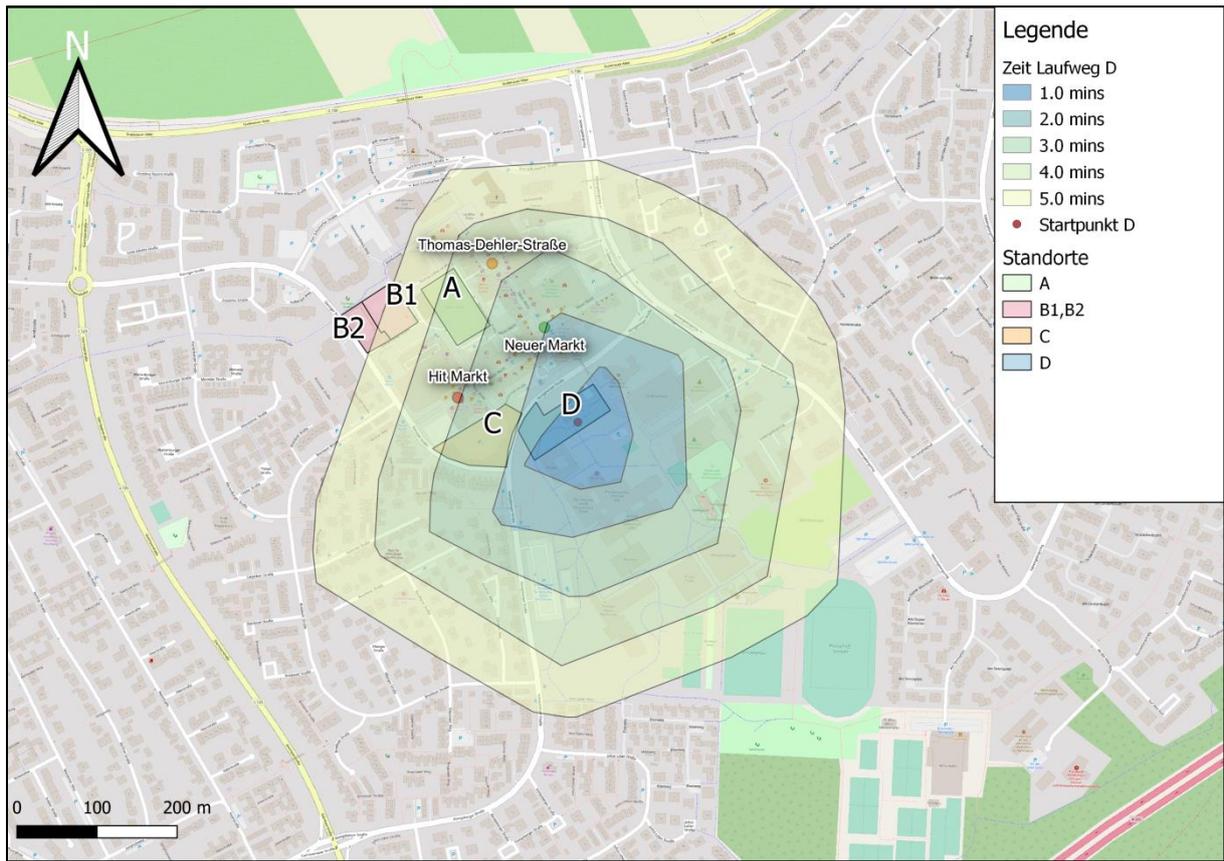


Abbildung 10: Laufwegeradius in Minuten Standort D. Eigene Darstellung.

## Standort D

<b><u>Zu erhaltene Anzahl an Parkplätzen:</u></b>	351 Parkplätze der Parkpalette	
<b><u>Stellplätze pro Geschoss:</u></b>	<b>EG:</b> 107 Stellplätze + 8 Behindertenparkplätze  <b>OG:</b> 122 Stellplätze pro OG  <b>Dachparken:</b> 126 Stellplätze (wenn Staffelgeschoss darüber, dann 122, da Auf- und Abfahrt zum Staffelgeschoss)  <b>Staffelgeschoss:</b> 62 Stellplätze	
<b><u>Minimalanforderung:</u></b>	<u>2 Vollgeschosse, Dachparken mit 363 Stellplätzen</u>  $115(\text{EG})+122(\text{OG})+126(\text{DP})= 363$	
<b><u>Maximal möglich:</u></b>	<u>6 Vollgeschosse, 1 Staffelgeschoss mit 909 Stellplätzen</u>  $115(\text{EG})+5*(122)(\text{OG})+122(\text{DP})+62(\text{SG})= 909$	
<b><u>Entfernungen zu Fuß:</u></b>	Thomas-Dehler-Straße	237m
	Neuer Markt	112m
	Hit	159m
<b><u>Bewertungskriterien:</u></b>	Anzahl der Stellplätze: +  Erreichbarkeit des Zentrums fußläufig: o  Zufahrt/Anbindung des Individualverkehrs an die Parkpalette : +  Städtebauliches Erscheinungsbild: +  Erweiterbarkeit (baulich) der Stellplatzanzahl: +  Baugrund, Baulast, Stellplatzanbindung: +  Eingriff in Natur und Landschaft: -  Übergangszustand während Bauzeit: +  Baukosten: o	
<b><u>Baukosten brutto:</u></b>	Minimale Lösung	4,38 Mio.
	Maximale Lösung	9,45 Mio.

Tabelle 4: Datenblatt Standort D.

Standort D erscheint zunächst baulich vom Neuen Markt getrennt. Bei näherer Betrachtung ergeben sich aber keine wesentlich längeren Fußwege, da der Standort über die Fußgängerbrücke mit dem Neuen Markt verbunden ist. Zudem birgt dieser Standort den Vorteil in sich, dass er aufgrund seiner Lage im südlichen Teil des Neuen Marktes eine barrierefreie Parkmöglichkeit für den Schulcampus, die neu erbaute Jungholzhalle und das Hallenfreizeitbad darstellt. Aufgrund der Geländegeometrie sowie der dortigen Topographie würde sich eine Parkpalette harmonisch in die Umgebung einbinden lassen und parkende Autos würden somit quasi nicht mehr sichtbar sein.

Die Zu- und Abfahrt zur Parkpalette soll über die Königsberger Straße auf Höhe der Karl-Arnold-Straße erfolgen. Diese Umsetzung führt in der Folge auch zu einer Entlastung des PKW Verkehrs im unmittelbaren Bereich des Neuen Marktes. Überdies soll in diesem Bereich eine zusätzliche Querungshilfe (ggf. mit Lichtsignalanlage gebaut werden, so dass auch aus dieser Richtung eine direkte Erreichbarkeit des Neuen Marktes, je nach Bedürfnis des Nutzers, gegeben ist.

### **Planung**

Die maximale Bebaubarkeit an Standort D beträgt sechs Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss. Pro Vollgeschoss ergeben sich 122 Stellplätze, für das Staffelgeschoss 62 Stellplätze und Dachparken 126 Stellplätze (wenn Staffelgeschoss darüber, dann 122, da Auf- und Abfahrt zum Staffelgeschoss). Im Erdgeschoss sind 115 Stellplätze inklusive 8 Behindertenparkplätze vorhanden. Die Minimalanforderung von 351 Stellplätzen wird bereits mit zwei Vollgeschossen erreicht (363 Stellplätze):  $115(EG)+122(OG)+126(DP)=363$ .

Betrachtet man die maximale Bebaubarkeit, so lässt sich eine Parkfläche für insgesamt 909 Stellplätze erbauen:  $115(EG)+5*(122)(OG)+122(DP)+62(SG)=909$

Der Bau ist ohne wesentliche Beeinträchtigung des alltäglichen Geschehens auf dem Neuen Markt realisierbar. Die Dauer der Bauzeit wird auf ca. 8 Monate geschätzt.

### 3 Bewertungskriterien der Standorte

Um die Standorte vergleichen zu können, wurde eine dreistufige Bewertungsskala erstellt mit +=positiv, o=ok/neutral, -=negativ. Nachfolgend wurden den Bewertungen Punkte zugeteilt +=3Pkt., o=2Pkt., -=1Pkt. und diese schlussendlich summiert, um die einzelnen Standorte bewerten zu können.

Kriterien	A	B	C	D
Anzahl der Stellplätze	2	1	1	3
Erreichbarkeit des Zentrums fußläufig	3	2	2	2
Zufahrt/Anbindung des Individualverkehrs an die Parkpalette	2	2	3	3
Städtebauliches Erscheinungsbild	1	2	2	3
Erweiterbarkeit (baulich) der Stellplatzanzahl	2	1	1	3
Baugrund, Baulast, Stellplatzanbindung	2	1	2	3
Eingriff in Natur und Landschaft	2	2	2	1
Übergangszustand während Bauzeit	1	1	2	3
Baukosten	3	1*	1*	2
<b>Gesamt</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>23</b>

Tabelle 5: Übersicht Bewertung nach Kriterien. Eigene Darstellung. \*zwar geringe Kosten jedoch wird die Mindestanzahl an Stellplätzen nicht erreicht.

Für die möglichen Minimallösungen sind nachfolgend die Kosten aufgelistet.

Standorte	Kosten/Stellplatz	Äußere Erschließung	Erdarbeiten	Kosten Fassade	Anzahl Stellplätze	Erforderliche Stellplätze	Netto Baukosten	Brutto Baukosten
A	7.800,00€	10.000,00€		598.125,00 €	397	351	3.704.725,00€	<b>4.408.622,75 €</b>
B	7.800,00€	10.000,00€		495.000,00 €	390*	469	3.547.000,00 €	<b>4.220.930,00 €</b>
C	7.800,00€	10.000,00€		300.625,00 €	258*	496	2.323.025,00 €	<b>2.764.399,75 €</b>
D	7.800,00€	310.000,00€	350.000,00 € (13.500m <sup>3</sup> )	187.500,00 €	363	351	3.678.900,00 €	<b>4.377.891,00 €</b>

Tabelle 6: Kosten Minimalanforderung Stellplätze. Eigene Darstellung. \*Minimalanforderung der Stellplatzanzahl nicht erreicht.

Wie schon in Kapitel 2 angemerkt, wurden alle vier Varianten sowohl bei der Bewertung als auch bei der Kostenberechnung berücksichtigt. Zur Gegenüberstellung der Varianten wird sich im weiteren Verlauf nur noch auf die Varianten A und D konzentriert, da nur hier die Mindestanzahl an Stellplätzen erreicht wird. Somit ergibt sich folgende Tabelle:

Standorte	Kosten/Stellplatz	Äußere Erschließung	Erdarbeiten	Kosten Fassade	Anzahl Stellplätze	Erforderliche Stellplätze	Netto Baukosten	Brutto Baukosten
A	7.800,00€	10.000,00€		598.125,00 €	397	351	3.704.725,00€	<b>4.408.622,75 €</b>
D	7.800,00€	310.000,00€	350.000,00 € (13.500m <sup>3</sup> )	187.500,00 €	363	351	3.678.900,00 €	<b>4.377.891,00 €</b>

Tabelle 7: Standorte auf die möglichen Varianten A und D reduziert. Eigene Darstellung.

Aus der Tabelle ergeben sich folgende Kosten pro Stellplatz:

Standort A = 11.104,84€/Stellplatz

Standort D = 12.060,31€/Stellplatz

Die Kosten pro Stellplatz an Standort D sind geringfügig höher, da diese auch die Rückbaukosten für die dort vorhandene Bestandsbebauung (Äußere Erschließung) beinhalten. Die vorhandene Bebauung befindet sich in städtischem Eigentum. Unter dem Punkt „Äußere Erschließung“ sind auch Kosten für Zu- und Abfahrt zur Parkpalette gefasst. Da es sich bei Standort D um eine Hangbebauung handelt, entfallen beträchtliche Kosten für die Erstellung einer Fassade. Auf der anderen Seite sind höhere Aufwendungen für die notwendigen Erdarbeiten erforderlich.

## 4 Fazit

Nach eingehender Betrachtung der einzelnen Standorte können nur die Standorte A und D realisiert werden. Die Standorte B und C fallen aufgrund der nicht zu erreichenden erforderlichen Mindeststellplatzanzahl aus der weiteren Betrachtung heraus. Zusätzlich ist bei Standort B der Umstand gegeben, dass nur eine Teilfläche der Stadt Meckenheim gehört.

Bei einem Neubau einer Parkpalette an Standort A kann das Stadtbild durch eine andersartige Gestaltung lediglich aufgewertet, aber nicht grundlegend verbessert werden, da dieser Teil des Neuen Marktes weiterhin in seinem Erscheinungsbild durch parkende Autos geprägt würde, was in städtebaulicher Hinsicht zu keiner Verbesserung führen würde.

Während des Neubaus einer Parkpalette wird es zu erheblichen verkehrlichen Einschränkungen, zu Lärmbelästigung durch Baulärm und zu Verschmutzung während der Bauzeit im Bereich des Zentrums kommen. Darüber hinaus erhöht sich der Parkraumdruck, da keine alternative Fläche zum Parken für die Übergangszeit zur Verfügung steht.

Ein Ausbau an Standort D hingegen führt zu einer funktionalen Neugestaltung einer bisher nicht genutzten Fläche. Sollte in der Zukunft weiterer Parkraum benötigt werden, so kann das Stellplatzangebot im Vergleich zu den anderen Standorten an D durch Aufstockung deutlich erhöht

werden. Ein weiterer Vorteil von Standort D sind die Zu- und Abfahrten zur Königsberger Straße - die Kunden müssen nicht durch Zubringerstraßen fahren. So werden die Straßen rund um den Neuen Markt entlastet. Zudem hat der Bau einer Parkpalette an Standort D ebenfalls zur Folge, dass Standort A einer anderweitigen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden kann. Es ergeben sich somit Chancen und Möglichkeiten für die Stadt Meckenheim, das Potential von Standort A zu nutzen, da Parkplätze am Standort D sichergestellt sind. Darüber hinaus kann bei einem Neubau an Standort D die Fläche an Standort A nach dem bereits erfolgten Abriss der Parkpalette als Parkfläche für die Zeit der Bauphase genutzt werden. So wird das Parkproblem während der Übergangszeit entschärft. Auch im Hinblick auf die Kosten ergeben sich keine gravierenden Unterschiede, sodass es bei den Kosten pro Stellplatz keine großen Differenzen gibt.

Auch wenn Standort D baulich durch die Königsberger Straße getrennt ist, sind die Wege bis zu Dienstleistern und Einzelhandel nicht wesentlich weiter. Zudem gelangt man über den ebengleichen Ausgang oberhalb des Hanges barrierefrei zu dem Schulcampus, der Jungholzhalle und dem Hallenfreizeitbad.

Ergänzend darf nicht vergessen werden, dass die alte Parkpalette nicht die einzigen Parkplätze im Zentrum am Neuen Markt bot, sondern immer noch andere Parkmöglichkeiten vorhanden sind, wie z.B. an Standort B und C.

### **Ergebnis**

Nach ausführlicher Betrachtung und Bewertung der einzelnen Standorte bietet der Standort D die meisten Vorteile. Es kommt zu einer funktionalen Neugestaltung einer bis jetzt ungenutzten Fläche (Standort D), mit der eine Aufwertung einer bisher genutzten Fläche (Standort A) möglich ist, wenn das Potential an Standort A genutzt wird. Aus städtebaulicher und sozioökonomischer Sicht und unter dem Stichpunkt des Parkraummanagements wäre es sinnvoll, die Autos von Standort A zu verlagern und dort die Chance zu nutzen, mehr Aufenthaltsqualität im Zentrum zu schaffen. Das würde zur Belebung des Neuen Marktes führen und sich positiv auf den Einzelhandel und Dienstleister auswirken.