Stadt Lahr

Bericht

Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr

Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Stadt Lahr

Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr

Bericht

Auftraggeber
Stadt Lahr, Stadtverwaltung
Stadtplanungsamt
Schillerstraße 23
77933 Lahr

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel
Telefon 05 61 - 8 07 58-0
Telefax 05 61 - 8 07 58-58

Bearbeitung
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan
Dipl.-Ing. Claudia Tiemann
Malte Meyerdierks

© Planungsgruppe Nord - PGN, Kassel 2014

Kassel im Februar 2014

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Inhalt

1	**Vorbemerkung/Anlass**	**1**
2	**Bestandserhebung und Analyse**	**3**
2.1	Untersuchungsgebiet	3
2.2	Parkplätze und Parkraumregelung	4
2.3	Nutzungen	7
2.4	Private Stellplätze	8
2.5	Erhebung des ruhenden Verkehrs	8
2.6	Parkhaustest	20
2.7	Befragung	26
2.8	Zusammenfassung	52
3	**Parkleitsystem**	**53**
3.1	Bestand	53
3.2	Analyse	55
3.3	Parkplatzflyer	58
4	**Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept**	**60**
4.1	Ziele: Qualität vor Quantität	60
4.2	Generelle Strategien	61
4.3	Überschaubare und einfache Regelungen	62
4.4	Brötchentaste	63
4.5	Bewohnerparkbevorrechtigung	64
5	**Konzept zum Parkraummanagement**	**65**
5.1	Optimierung des Parkleitsystems	65
5.2	Empfohlene Bewirtschaftung	67
5.2.1	Parkgebühren und Tarife	72
5.2.2	Bewohnerparkbevorrechtigung und -parkzonen	74
5.3	Empfehlungen zu Sonderparkplätzen	78
5.3.1	Taxiparkplätze	78
5.3.2	Behindertenparkplätze	80
5.3.3	Busparkplätze	80
5.4	Empfehlungen zu Parkbauten	80
5.4.1	Tiefgarage Stadtmitte	81
5.4.2	Tiefgarage Marktplatz	83
5.5	Gehwegparken – Konflikte mit dem Fußverkehr	84
5.6	Mögliche Erweiterungsflächen für innenstadtnahen Parkraum	85
5.7	Gesamtbilanz	87
5.8	Mobilitätsmanagement	87
5.9	Empfehlungen zu Carsharing	88
5.10	Aussagen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs	88
5.11	Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit	92
5.12	Auswirkungen auf das Umfeld	93
6	**Anhang: Kartenverzeichnis und Karten**	**94**

Abbildungen

1	Untersuchungsgebiet	3
2	Monetäre Bewirtschaftungen auf dem Roßplatz	
3	Monetäre Bewirtschaftung in der Schillerstraße	4
4	Parkgebühren	5
5	Öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet, Aufteilung nach Parkmerkmalen	5
6	Lage der Parkbauten	6
7	Öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze, Aufteilung nach Parkmerkmalen	7
8	Parkdauer	10
9	Tagesganglinie	10
10	Tiefgarage Marktplatz Ein-/Ausfahrt	
11	Tiefgarage Marktplatz Innenansicht	12
12	Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz	12
13	Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz (nur Kurzparker)	13
14	Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz (nur Dauerparker)	13
15	Tiefgarage Stadtmitte Infotafel	
16	Tiefgarage Stadtmitte Einfahrt	14
17	Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (gesamt)	14
18	Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (nur Kurzparker)	15
19	Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (nur Dauerparker)	15
20	Ein-/Ausfahrt zu den Tiefgaragen Sparkasse und Walpotenhaus	16
21	Tagesganglinie Tiefgarage Sparkasse und Walpotenhaus (gesamt)	16
22	Parkhaus Volksbank Außenansicht	
23	Parkhaus Volksbank Einfahrt	17
24	Tagesganglinie Parkhaus Volksbank	17
25	Tagesganglinie Parkhaus Volksbank (nur Kurzparker)	18
26	Tagesganglinie Parkhaus Volksbank (nur Dauerparker)	18
27	Tagesganglinie öffentliche Parkplätze und Tiefgaragen Marktplatz + Stadtmitte	19
28	Gute Beschilderung	
29	Gutes Sicherheitsempfinden	23
30	Toiletten vorhanden	
31	Videoüberwachung vorhanden	23
32	Schrammen an der Ausfahrt	
33	Wegen 75cm Fahrstuhlbreite fehlende Barrierefreiheit in der Erschließung	24
34	Gutes Sicherheitsempfinden	
35	Schrägaufstellung und Warneinrichtung für überschrittene Schadstoffwerte	25
36	Fehlende Beschilderung der Einfahrtshöhe	
37	Wegen 75cm Fahrstuhlbreite fehlende Barrierefreiheit in der Erschließung	25
38	Ausdehnung Postleitzahlgebiet Lahr (PLZ: 77933)	26
39	Verortung der Standorte der Interviewer	27

40	Fragebogen: Parkplatznutzer	28
41	Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?	29
42	Mit wie vielen Personen sind Sie unterwegs?	30
43	Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?	31
44	Warum haben Sie diesen Parkplatzstandort gewählt?	32
45	Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (alle)?	33
46	Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (PLZ Lahr)?	33
47	Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (nicht PLZ Lahr)?	34
48	Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?	35
49	Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (alle)?	36
50	Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (Zweck Einkaufen)?	37
51	Wie schätzen Sie die Parkraumsituation in Lahr ein?	38
52	Wie bewerten Sie die Höhe der Parkgebühren?	39
53	Fühlen Sie sich ortskundig?	40
54	Lassen Sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?	41
55	Welche Parkplätze bevorzugen Sie?	42
56	Schließen Sie Parkplätze generell aus?	43
57	Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?	44
58	Bewertung der Parkplatzsituation bei sofortiger Auffindung des Parkplatzes direkt vor dem Ziel	45
59	Fragebogen Kunden (Ausschnitt)	46
60	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (alle)?	47
61	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (aus Lahr)?	48
62	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (nicht aus Lahr)?	49
63	Wie lautet Ihre Postleitzahl?	50
64	Parkleitsystem in der Gärtnerstraße	
65	Erläuterungstafel auf der Bundesstraße 415	
66	Dynamische Restplatzanzeige Tiefgarage Sparkasse	54
67	Fehlende Haltemöglichkeit vor einer Erläuterungstafel	55
68	Tagesganglinie Parkhaus Turmstraße	56
69	Tagesganglinie Parkplatz Doler Platz	56
70	Tagesganglinie Parkplatz Roßplatz	57
71	Tagesganglinie Parkplatz Rathaus	57
72	Parkdauer Parkhaus Turmstraße	58
73	Parken in der Lahrer Innenstadt (Vorderseite)	59
74	Parken in der Lahrer Innenstadt (Rückseite)	59
75	Mögliche Optik einer Erläuterungstafel	66
76	Empfohlene Beschilderung für den Doler Platz	68
77	Empfohlene Beschilderung für die Goethestraße (zwischen Lotzbeckstraße und Eichrodtstraße)	69
78	Empfohlene Beschilderung für das Parkhaus Turmstraße	70
79	Empfohlene Beschilderung Haltestreifen Alleestraße (Kita)	71
80	Bonusparkschein aus Meschede	74
81	Bestand Bewohnerparkzonen und Geltungsbereich der Bewohnerparkausweise	75
82	Berechtigte für Bewohnerparken	76

83	Geltungsbereich der Bewohnerparkausweise	77
84	Empfohlene Beschilderung für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen	78
85	Änderung der Taxiparkplätze (Anhand dem Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung)	79
86	Empfohlene zu verbreiternde Parkplätze	82
87	Einfahrt Tiefgarage Stadtmitte	83
88	Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle	84
89	Falschparkeranteil und Überwachungsleistung am Tag	89
90	Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich	90
91	Ausgestellte Verwarnungen je Überwachungskraft und Jahr im Städtevergleich	90
92	Verwarnungen je Parkstand und Jahr im Städtevergleich	91
93	Einnahmen aus der Parkraumüberwachung je Überwachungskraft und Jahr im Städtevergleich	92

Tabellen

1	Öffnungszeiten der Parkbauten	7
2	Auswertung Parkhaustest	21
3	Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?	29
4	Mit wie vielen Personen sind Sie unterwegs?	30
5	Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?	31
6	Warum haben Sie diesen Parkplatzstandort gewählt?	32
7	Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort?	33
8	Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?	35
9	Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer?	36
10	Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (Zweck Einkaufen)?	37
11	Wie bewerten Sie die Höhe der Parkgebühren?	39
12	Fühlen Sie sich ortskundig?	40
13	Lassen Sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?	41
14	Welche Parkplätze bevorzugen Sie?	42
15	Schließen Sie Parkplätze generell aus?	43
16	Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?	44
17	Branchenmix	46
18	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier?	47
19	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (aus Lahr)?	48
20	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (nicht aus Lahr)?	49
21	Wie lautet Ihre Postleitzahl?	50
22	Wie bewerten Sie das Parkraumangebot in der Innenstadt?	50
23	Für wie viel Euro wurde eingekauft?	51
24	Einkauf nach Verkehrsmittel (alle)	51
25	Einkauf nach Verkehrsmittel (aus Lahr)	51

26	Einkauf nach Verkehrsmittel (nicht aus Lahr)	52
27	Zielparkplätze Parkleitsystem Bestand	54
28	Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien	62
29	Die Finanzielle Auswirkung der Brötchentaste auf ausgewählte Kommunen	63
30	Empfohlene Zielparkplätze des Parkleitsystems	66
31	Übersicht der Bewohnerparkplätze	77
32	Kostenschätzung Parkpalette	86
33	Gesamtbilanz	87

1 Vorbemerkung/Anlass

Der Gemeinderat der Stadt Lahr/Schwarzwald hat in seiner Sitzung im Februar 2012 beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, ein Konzept zur Einführung eines dynamischen Parkleitsystems vorzulegen.

Zur Entwicklung eines dynamischen Parkleitsystems ist es sinnvoll, eine Bestandsaufnahme der Situation des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt durchzuführen und den konzeptionellen Ansatz der Bewirtschaftung fortzuentwickeln.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Planungsgruppe Nord - PGN mit einer Parkraumuntersuchung und Parkraumkonzeption für das genannte Untersuchungsgebiet von der Stadt Lahr beauftragt worden.

Die Untersuchung wurde durch einen gemischt besetzten Arbeitskreis begleitet, der aus Mitgliedern der Gemeinderäte, Akteuren aus Vereinen und Verbänden und Mitgliedern der Verwaltung aus Lahr bestand. Die Teilnehmer sind nachfolgend aufgelistet:

Gemeinderäte

- Hirsch, Roland (SPD)
- Ackermann, Peter (CDU)
- Burger, Hermann (CDU)
- Bothor, Waltraud (Freie Wähler)
- Girstl, Klaus (Freie Wähler)
- Vollmer, Claus (Grüne)
- Hauer, Hermann (FDP)

Akteure aus Vereinen, Verbänden und Sonstige

- Baumann, Uwe (Werbegemeinschaft Lahr)
- Grimm, Martina (Taxiunternehmen)
- Michl, Christine (Bewohnerin Innenstadt)
- Miedler, Ulrich (ADFC)
- Mußler, Siegfried (Verkehrswacht Lahr)
- Seiffert, Christian (Taxiunternehmen)
- Sand, Ulrich (BUND)
- Wagner, Bernd (Polizeirevier Lahr)

Verwaltung

- Langensteiner-Schönborn, Karl (Baubürgermeister, Sitzungsleitung)
- Schöneboom, Guido (Erster Bürgermeister)
- Siegele Dr., Jochen (OB-Büro, Wirtschaftsförderung)
- Vogt, Lucia (Abt. Öffentliche Sicherheit und Ordnung)
- Mundinger, Martina (Abt. Stadtmarketing, Tourismus)
- Gresbach, Stefan (Abt. Tiefbau)
- Fink, Sabine (Stadtplanungsamt)
- Löhr, Stefan (Stadtplanungsamt, Projektkoordination)

2 Bestandserhebung und Analyse

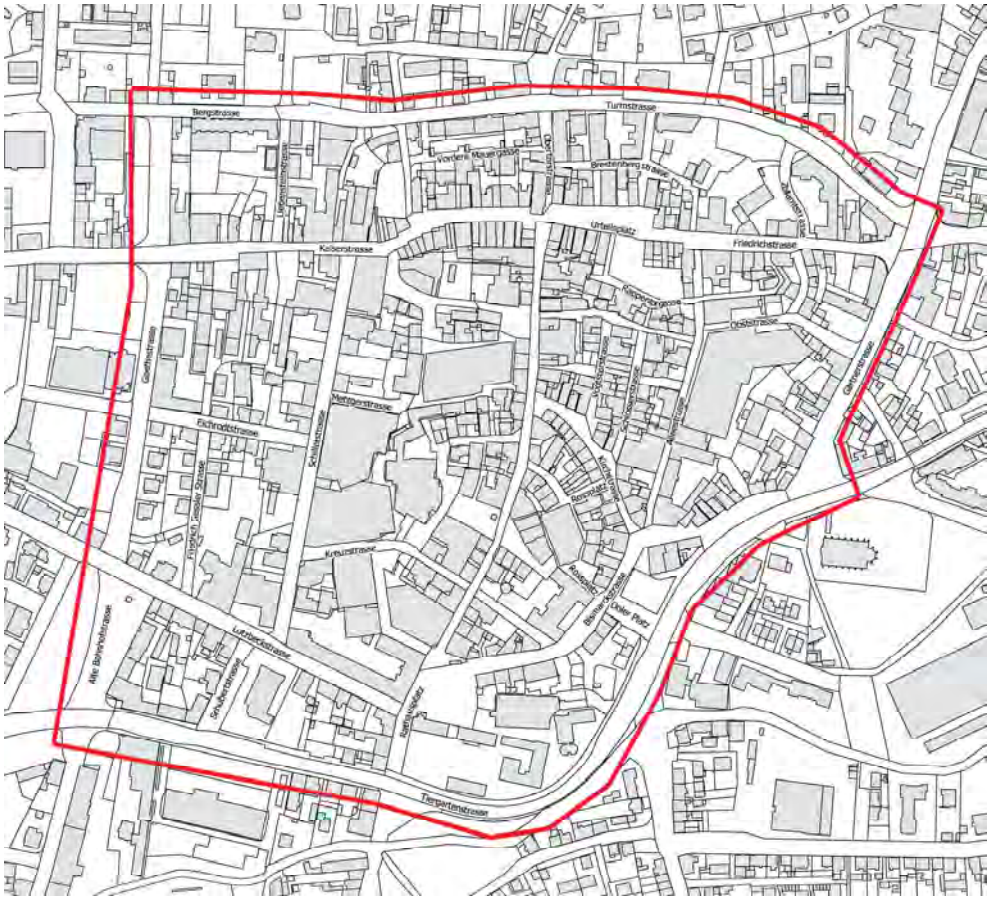
2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Innenstadt der Stadt Lahr. Zum Zeitpunkt der Untersuchung existieren im Untersuchungsgebiet etwa 2.150 Arbeitsplätze und es leben 1.827 Einwohner dort. Die genaue Abgrenzung des Gebiets geht aus Abbildung 1 hervor.

Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch die Bergstraße/Turmstraße begrenzt, sowie westlich durch die Goethestraße/Alte Bahnhofstraße. Östlich wird es durch die Gärtnerstraße und südlich durch die Tiergartenstraße begrenzt.

Alle genannten Straßen liegen innerhalb des Untersuchungsgebiets.

- **Abbildung 1: Untersuchungsgebiet**



2.2 Parkplätze und Parkraumregelung

Im Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen öffentlichen Parkplätze und die öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Die Bestandsaufnahme wurde detailliert per Videofahrt durchgeführt. Erfasst wurden hierbei Ort, Parkregelungen und Anzahl der Parkplätze. Zusätzlich erhoben wurden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen, die das Parken einschränken, wie z. B.:

- Absolutes Haltverbot (Z 283)
- eingeschränktes Haltverbot (Z 286 StVO)
- vor oder auf Fußgängerüberwegen (Z 293 StVO)
- 15 Meter vor oder hinter Haltestellenschildern (Z 224 StVO)
- Parken im 5 Meter Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen (§ 12 Abs. 3, Nr. 1 StVO)
- im Bereich von Bordsteinabsenkungen (§ 12, Abs. 3, Nr. 5 StVO)
- Grenzmarkierungen für Haltverbote (Z 299 StVO)
- Haltverbote durch Richtungspfeile (Z 297 StVO)
- Haltverbote durch Fahrbahnbegrenzungen (Z 295 Nr. 1d StVO bzw. Z 296 Nr. 2)

Öffentliche Parkplätze

Insgesamt bestehen zum Zeitpunkt der Kennzeichenerhebung (Oktober 2012), wie in Karte 1 dargestellt, 492 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets. Wie in Abbildung 5 auf Seite 5 zu sehen, unterliegen bereits 82 % der Parkplätze einer monetären Bewirtschaftung, wovon 221 Parkplätze für Bewohner mit Bewohnerparkausweis kostenfrei nutzbar sind.

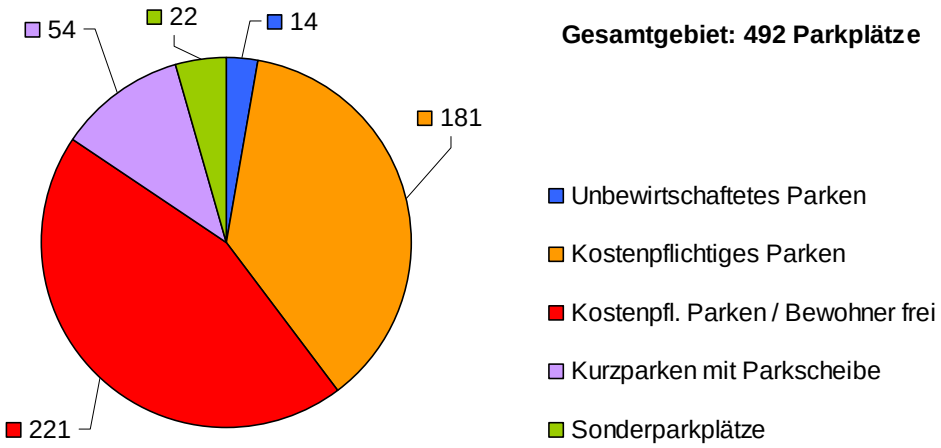
- **Abbildung 2 + Abbildung 3: Monetäre Bewirtschaftungen auf dem Roßplatz und in der Schillerstraße**

Gebührenpflichtige Parkzeiten sind montags bis freitags 8.00 Uhr – 17.00 Uhr und samstags von 9.00 Uhr – 12.00 Uhr. Als Parkgebühr werden 0,50 € je 30 Minuten fällig. Die Höchstparkdauer beträgt 2 Stunden.

- **Abbildung 4: Parkgebühren**

Da das Parkhaus Turmstraße nicht durch eine Schrankenanlage geregelt wird, sondern durch die Bewirtschaftungsform „Kurzparken mit Parkscheibe“, wird das Parkhaus mit seinen 48 Parkplätzen in der Auswertung zu den öffentlichen Parkplätzen gezählt.

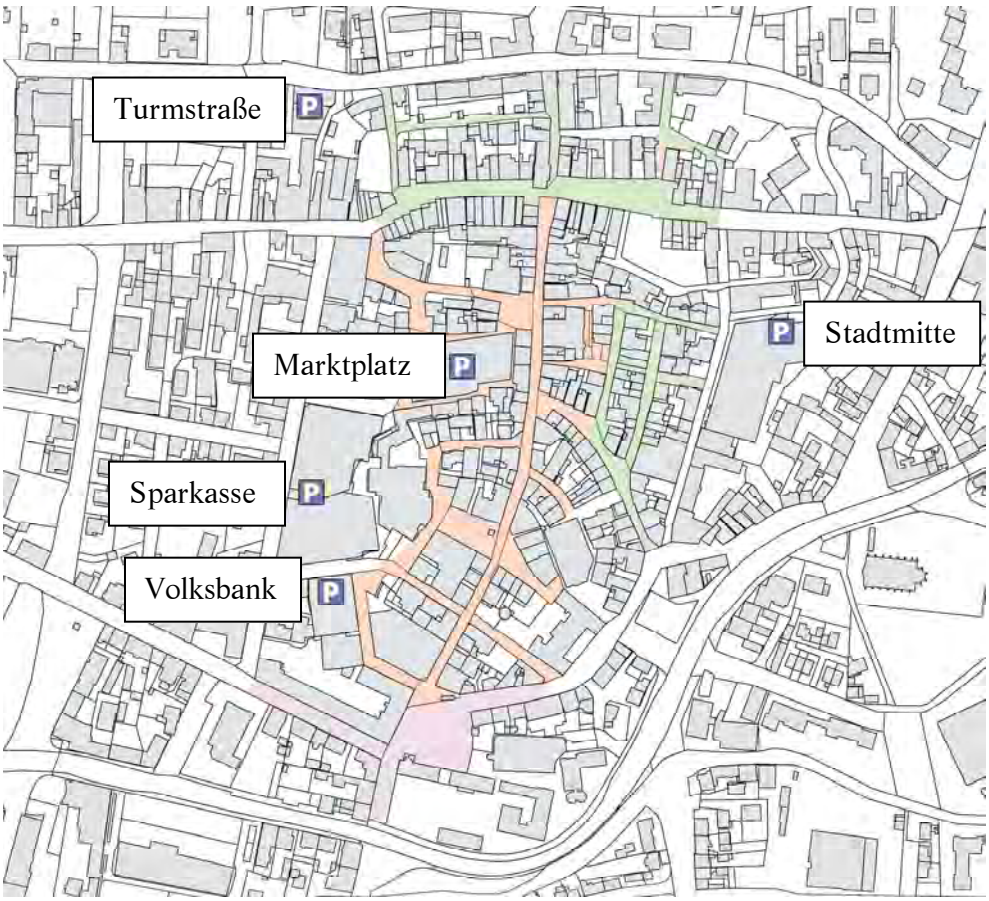
- **Abbildung 5: Öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet, Aufteilung nach Parkmerkmalen**



Parkbauten

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zusätzlich zu den öffentlichen Parkplätzen und dem Parkhaus Turmstraße vier Parkbauten mit Schrankenregelung, die durch private Betreiber bewirtschaftet werden (siehe Abbildung 6 auf Seite 6). Die Parkbauten liegen alle in der Innenstadt, wobei die Tiefgarage Marktplatz direkt unterhalb des Marktplatzes eine besonders zentrale Lage aufweist und die Tiefgarage Stadtmitte eher am Rand des Zentrums liegt.

- **Abbildung 6: Lage der Parkbauten**



Die zwei größten Parkbauten im Untersuchungsgebiet (Marktplatz und Stadtmitte) werden durch die Firma Park Service Hüfner GmbH + Co. KG betrieben. Die Gebühren für die Nutzung der Tiefgaragen betragen 0,50 € je 30 Minuten. Der Höchstbetrag pro Tag liegt bei 6,00 €. In beiden Tiefgaragen ist die Ausfahrt mit gültigem Parkticket rund um die Uhr möglich.

Zusätzlich betreiben die Volksbank Lahr eG und die Sparkasse Lahr jeweils einen Parkbau. Das Parkhaus der Sparkasse gliedert sich in das Parkhaus Sparkasse, welches wiederum aus einer Tiefgarage und einem Parkdeck besteht und die Tiefgarage Walpotenhaus. Die anfallenden Gebühren der Parkhäuser belaufen sich auf 1,00 € pro Stunde. Im Parkhaus Volksbank sind für Bankkartennutzer der Volksbank Lahr eG 30 Minuten frei.

Die Öffnungszeiten aller Parkbauten beginnen um 7.00 Uhr. Die Schließungszeiten variieren jedoch unter den Betreibern, wie in Tabelle 1 auf Seite 7 dargestellt.

- **Tabelle 1: Öffnungszeiten der Parkbauten**

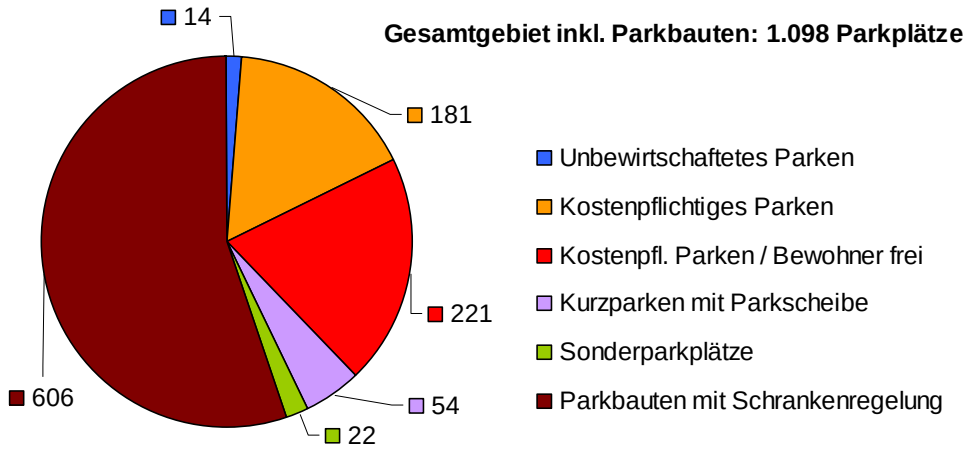
Parkbauten	Stellplätze	Öffnungszeiten		
		Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertags
Marktplatz	188	7.00 - 20.00 Uhr	7.00 - 20.00 Uhr	geschlossen
Stadtmitte	189	7.00 - 19.15 Uhr	7.00 - 16.30 Uhr	geschlossen
Sparkasse	34	7.00 - 20.00 Uhr	geschlossen	geschlossen
Walpotenhaus	15	7.00 - 20.00 Uhr	7.00 - 20.00 Uhr	geschlossen
Volksbank	180	7.00 - 20.30 Uhr	7.00 - 20.30 Uhr	geschlossen

Insgesamt bieten die Parkbauten im Gebiet weitere 606 Stellplätze, von denen 415 für Kurzparker zugänglich sind und 191 für Dauerparker reserviert sind.

Öffentliche Parkplätze inklusive Parkbauten

Die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze und Stellplätze im Untersuchungsgebiet beträgt somit 1.098, wovon 56 % in Parkbauten mit Schrankenregelung angelegt sind. Die Aufteilung nach Parkmerkmalen ist in Abbildung 7 dargestellt.

- **Abbildung 7: Öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze, Aufteilung nach Parkmerkmalen**



2.3 Nutzungen

Verkehr steht immer in Wechselbeziehung zu den an der Straße anliegenden Nutzungen. Da das Untersuchungsgebiet in Lahr die Innenstadt umfasst und somit alle wichtigen innerstädtischen Einrichtungen einschließt, sind vielfältige Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungsangebote, öffentliche Einrichtungen, Gesundheitseinrichtungen und Wohnstandorte in großem Maße gegeben. Besonders der Einzelhandel und die Dienstleistungsangebote in der

Innenstadt führen zu einem hohen Zielverkehr, der eine entsprechende Konkurrenz um den Parkraum hervorbringt.

Im Dezember 2012 sind die Gebäudenutzungen in dem Untersuchungsgebiet erfasst worden und in Karte 2 dokumentiert.

2.4 Private Stellplätze

Im Oktober 2012 wurde im Untersuchungsgebiet eine Erhebung der privaten Stellplätze durchgeführt.

Hierbei wurden alle Stellplätze erfasst, die eindeutig als solche identifizierbar waren. Das bedeutet, dass möglicherweise weitere Stellplätze zum Beispiel in Tiefgaragen vorhanden sind, deren Anlage und Belegung jedoch nicht erkennbar waren.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 757 private Stellplätze und 5 Tiefgaragen, deren Stellplatzzahlen unbekannt sind.

Von den privaten Stellplätzen sind 664 ebenerdig, 87 in Garagen, und 6 in Carports ausgeführt.

Die örtliche Verteilung der privaten Stellplätze ist in Karte 3 blockweise dargestellt.

2.5 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur qualitativen und quantitativen Bestimmung der einzelnen Nutzergruppen und deren Nutzungskonkurrenzen wurde im Untersuchungsgebiet eine Kennzeichenerfassung des ruhenden Verkehrs zu festgelegten Zeitintervallen durchgeführt.

Die Erhebung wurde an einem repräsentativen Werktag durchgeführt. Dienstag, den 09.10.2012, wurden die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum durch auf das Untersuchungsgebiet zugeschnittene Rundgänge erhoben. In 10 Zählbezirken wurden die Kennzeichen aller im Untersuchungsgebiet parkenden Fahrzeuge erfasst. Insgesamt wurden auf 492 Parkplätzen etwa 2.300 Kennzeichen erhoben und ausgewertet.

Die Rundgänge wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

9.00 Uhr

11.00 Uhr

13.00 Uhr

15.00 Uhr

17.00 Uhr

Zusätzlich wurde noch ein Rundgang um 21.00 Uhr durchgeführt, um eventuelle Nutzungskonflikte mit Restaurant- bzw. Kneipenbesuchern zu ermitteln.

Um detailgenaue Aussagen zum Parkverhalten der Bewohner machen zu können, wurde eine Kennzeichenerhebung auch während der Nachtstunden (zwischen 2.00 Uhr und 5.00 Uhr) durchgeführt. Die Auslastung durch Bewohner tagsüber ergibt sich somit aus den Kennzeichen der nachts abgestellten Fahrzeuge.

Mit Hilfe der ermittelten Daten können die unterschiedlichen Nutzergruppen identifiziert und quantifiziert werden. Mit dieser Erfassungsmethode können auch grobe Aussagen zur Parkdauer gemacht werden.

- Kurzparken: 1 Zählung
- Mittelzeitparken: 2 Zählungen
- Langzeitparken: 3-4 Zählungen
- Dauerparken: 5-6 Zählungen

Die Auslastung der Parkbauten wurde für den Stichtag am 09.10.2012 mit Hilfe der Betreiber über die Daten der Schrankenanlagen ermittelt. Eine Ausnahme bildet das Parkhaus „Volksbank“, das aufgrund von technischen Schwierigkeiten am 26.02.2013 nacherhoben wurde.

Öffentliche Parkplätze

In Abbildung 8 auf Seite 10 ist die Parkdauer der Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet zu sehen. Es ist deutlich zu erkennen, dass ein Großteil des Gebiets durch gebietsfremde Fahrzeuge belegt ist. Bewohner belegen zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr gerade einmal 13 % bis 17 % der Parkplätze, was 75 Fahrzeugen gleichkommt. Erst ab 21.00 Uhr steigt die Belegung der Parkplätze durch die Bewohner mit 144 Fahrzeugen auf 29 %. Um 2.00 Uhr nachts steigt die Auslastung auf 41 %, was 203 Fahrzeugen entspricht. Der Anteil der Gebietsfremden tagsüber liegt zwischen 44 % und 63 %. Die vorgeschriebene Höchstparkdauer von 2 Stunden wird, wie in Abbildung 8 zu erkennen, in vielen Fällen nicht beachtet.

- **Abbildung 8: Parkdauer**

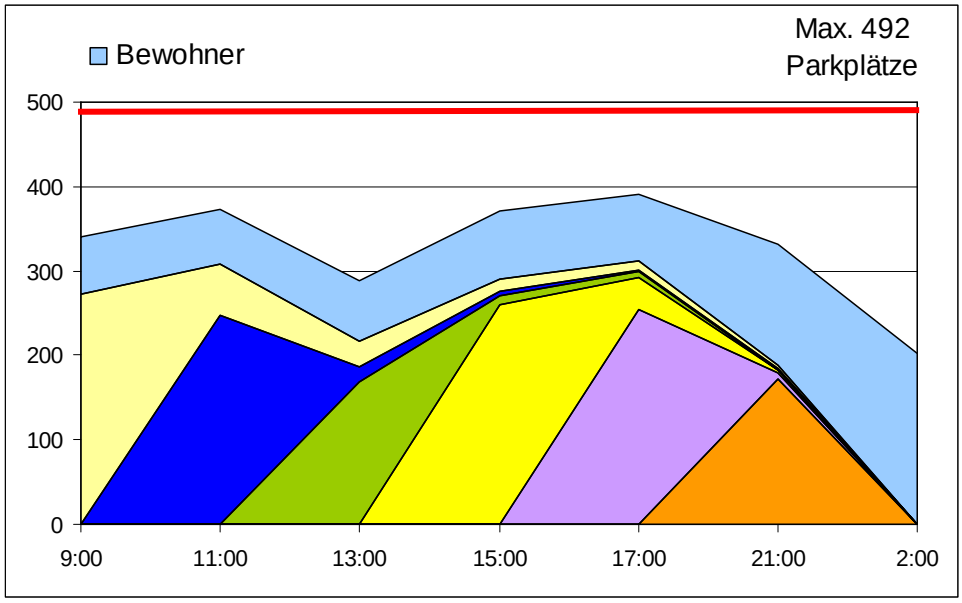
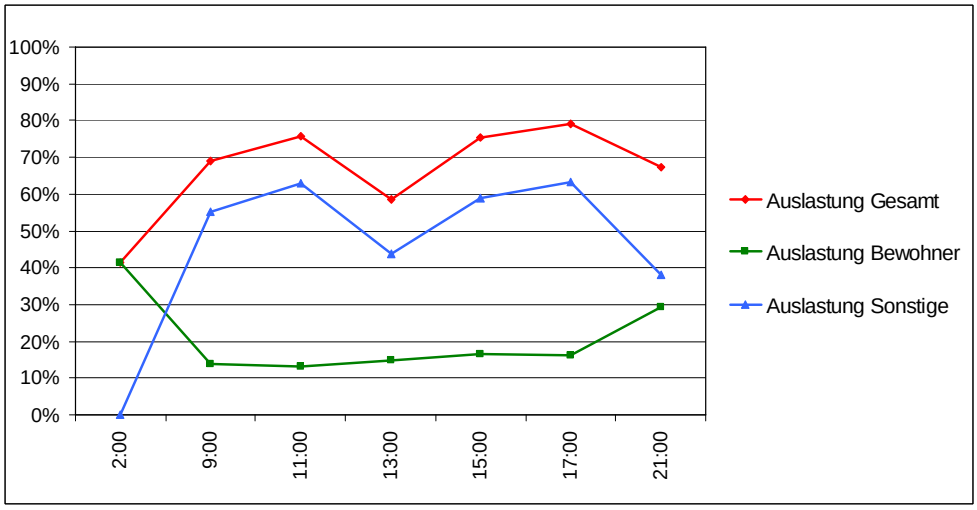


Abbildung 9 zeigt die Tagesganglinie des Untersuchungsgebietes. Insgesamt besteht über den gesamten Tag eine Auslastung zwischen 41 % und 80 %. Die höchste Auslastung liegt um 17.00 Uhr vor. In der Spitzenstunde sind mit 390 parkenden Fahrzeugen etwa 80 % aller öffentlichen Parkplätze belegt. Zu dieser Zeit parken 311 gebietsfremde Fahrzeuge in dem Untersuchungsgebiet.

- **Abbildung 9: Tagesganglinie**



Auslastung

Wie in Karte 4 zu sehen, sind die an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen zur Spitzenstunde um 17.00 Uhr mit 80 % bis 100 % ausgelastet. Wenige Straßen, wie die Alleestraße, die Vogtstorstraße oder die Metzgerstraße weisen eine Auslastung von über 120 % auf. Werte mit der Auslastung von über 100 % bedeuten, dass Falschparker zum Beispiel auf dem Gehweg oder im absoluten Haltverbot parken.

Andere Straßen, wie die Tiergartenstraße und die Turmstraße, haben eine sehr geringe Auslastung von unter 60 %.

Insgesamt liegt tagsüber eine Gesamtauslastung zwischen 60 % und 80 % vor. Das bedeutet, dass grundsätzlich jederzeit genügend öffentliche Parkplätze im Straßenraum vorhanden sind.

Karte 5 zeigt, dass die Auslastung um 21.00 Uhr insgesamt etwa 68 % beträgt. Auffällig ist, dass einige Straßen nordöstlich der Innenstadt eine Belegung von über 120 % vorweisen, während in den restlichen Straßen im Untersuchungsgebiet zumeist Auslastungen von unter 70 % vorliegen.

Nachtauslastung

Wie in Karte 6 zu sehen, fällt die Nachtauslastung mit 41 %, was 203 Fahrzeugen entspricht, sehr gering aus. Auch zur Nachtzeit sind die Parkplätze in der Alleestraße, der Vogtstorstraße und der Rappentorgasse mit über 120 % überlastet, während die restlichen Straßen geringfügige Auslastungen von zumeist unter 60 % aufweisen.

Nutzergruppen

Ein wesentlicher Parameter zur Beschreibung des Parkverhaltens ist die Auswertung der Nutzergruppen. Mit den verschiedenen Nutzergruppen wird dargestellt, ob die Fahrzeuge von Bewohnern stammen, nur eine kurze oder längere Zeit dort parken und zum Beispiel von Berufspendlern abgestellt werden.

In Karte 7 wird deutlich, dass die Kurzparker im gesamten Untersuchungsgebiet die meisten Parkplätze einnehmen. Die Parkplätze einzelner Straßen, wie in der Vogtstorstraße und der Rappentorgasse, werden zum Großteil durch Bewohnerfahrzeuge belegt.

Zum Zeitpunkt der Spitzenstunde um 17.00 Uhr zeigt sich, wie in Karte 8 zu sehen, ein ähnliches Gesamtbild. Das Untersuchungsgebiet wird durch Kurzparker dominiert, jedoch werden nordöstlich der Innenstadt viele Parkplätze durch Bewohnerfahrzeuge belegt.

Sowohl um 11.00 Uhr, wie auch um 17.00 Uhr sind über das gesamte Gebiet einige Mittelzeitparker zu beobachten.

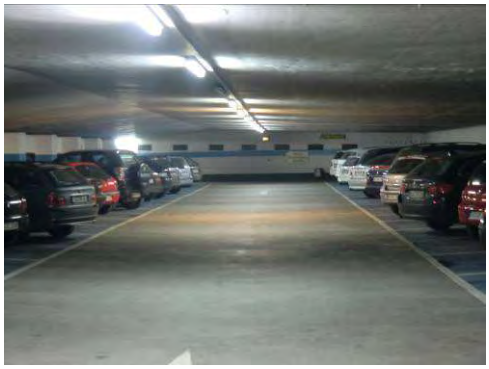
Insgesamt ist zu bemerken, dass die wenigen Überlastungen der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum meist in den städtebaulich sensiblen Bereichen nordöstlich der Innenstadt, wie z. B. der Vogtstorstraße, zu verzeichnen sind.

Angaben zu Auslastungen und Nutzergruppen zu weiteren Uhrzeiten, sowie zum Umschlag geben die Karten 9 bis 11.

Tiefgarage Marktplatz

Die Tiefgarage Marktplatz bietet 188 Stellplätze, von denen 57 für Dauerparker reserviert sind. Die Miete für einen Dauerparkplatz beträgt 49,98 € pro Monat.

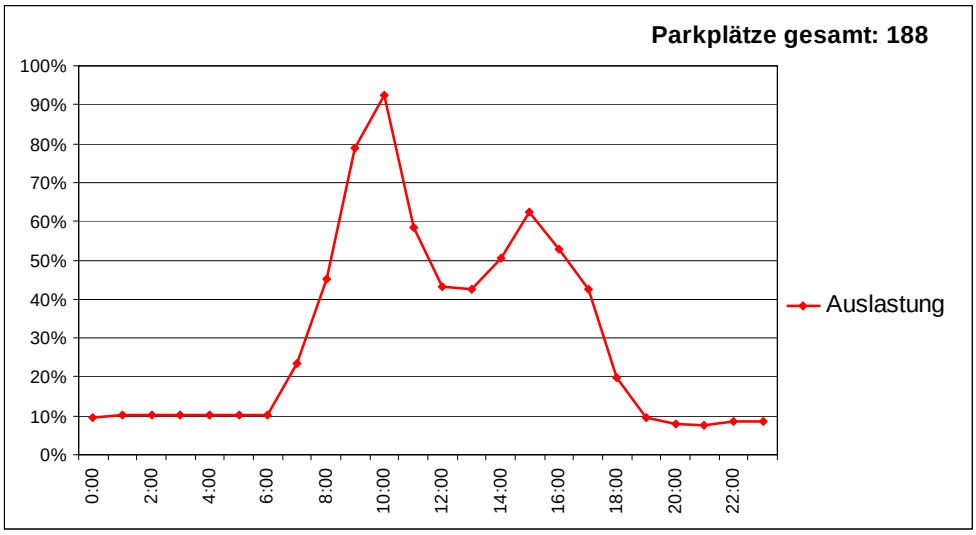
- **Abbildung 10 + Abbildung 11: Tiefgarage Marktplatz Ein-/Ausfahrt und Innenansicht**



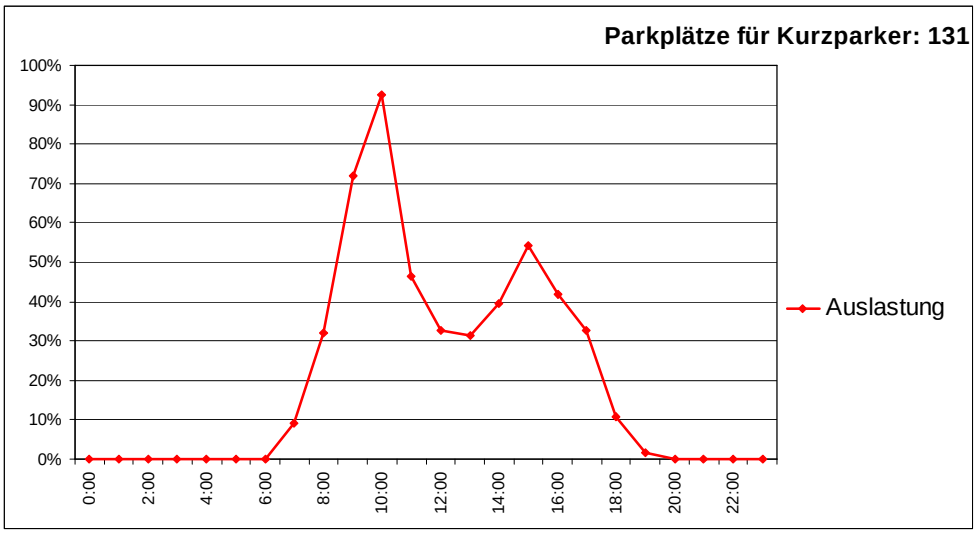
Die größte Auslastung liegt um 10.00 Uhr vor. Zu dieser Zeit standen 174 Fahrzeuge in der Tiefgarage, was einer Auslastung von 93 % entspricht. Die durchgängige Auslastung, auch zu Uhrzeiten, in denen die Tiefgarage geschlossen ist, kommt durch die vermieteten Privatstellplätze zustande. Um 2.00 Uhr nachts standen 19 Fahrzeuge in der Tiefgarage.

Außerhalb der Spitzenstunde sind insgesamt große Kapazitäten der Tiefgarage ungenutzt. Gerade für Kurzparker stehen dann viele Stellplätze frei. Die Tagesganglinien sind in Abbildung 12 bis Abbildung 14 dargestellt.

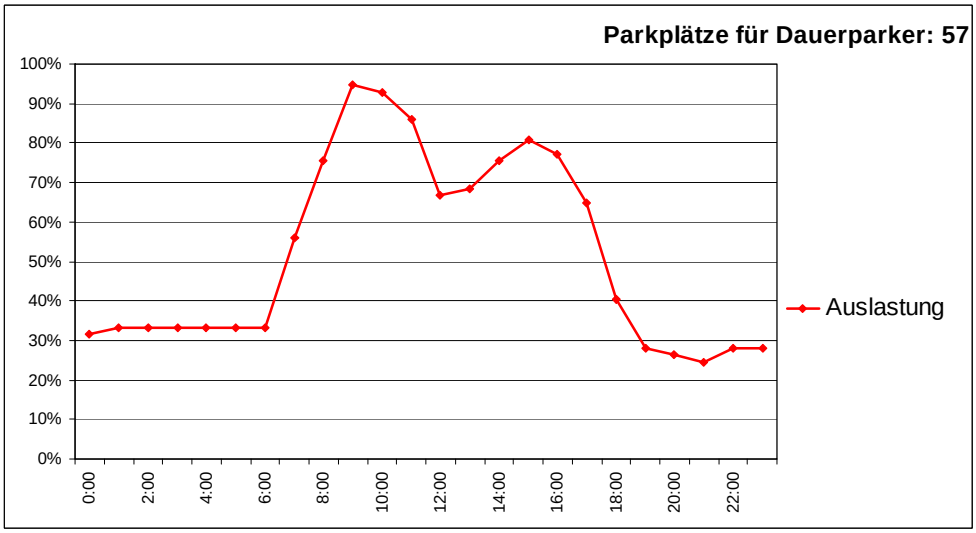
- **Abbildung 12: Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz**



- **Abbildung 13: Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz (nur Kurzparker)**



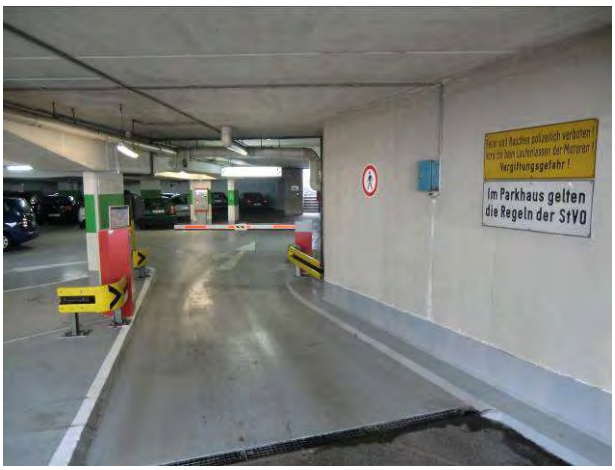
- **Abbildung 14: Tagesganglinie Tiefgarage Marktplatz (nur Dauerparker)**



Tiefgarage Stadtmitte

Die Tiefgarage Stadtmitte bietet 189 Stellplätze, wovon 99 an Dauerparker vermietet sind. Die Miete für einen Dauerparkplatz beträgt 42,59 € pro Monat.

- **Abbildung 15 + Abbildung 16: Tiefgarage Stadtmitte Infotafel und Einfahrt**

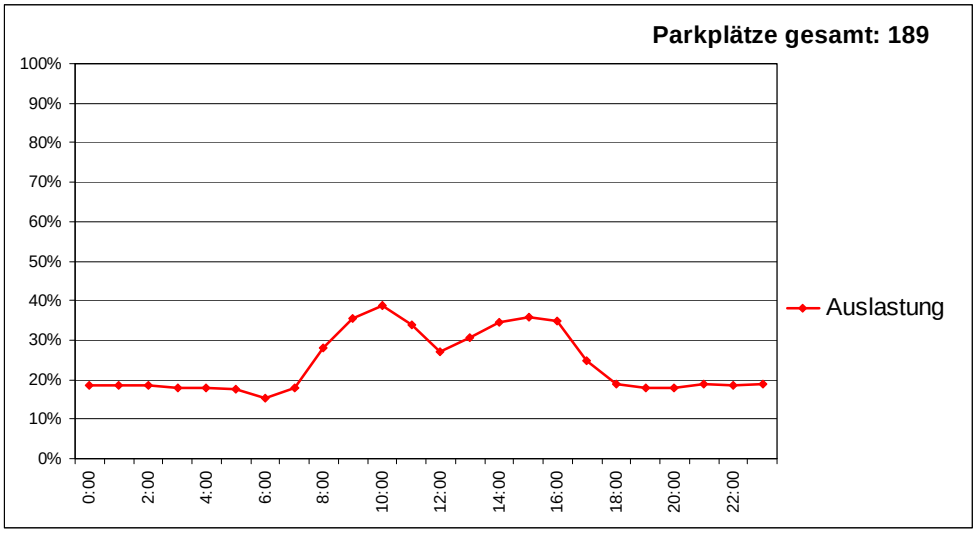


Die höchste Auslastung liegt ebenfalls um 10.00 Uhr vor. Allerdings sind hier gerade einmal 39 % der Gesamtkapazität ausgelastet (siehe Abbildung 17). Das entspricht 73 Fahrzeugen, welche zu dieser Zeit die Tiefgarage nutzen, womit dort weitere 116 Parkplätze zur Verfügung standen.

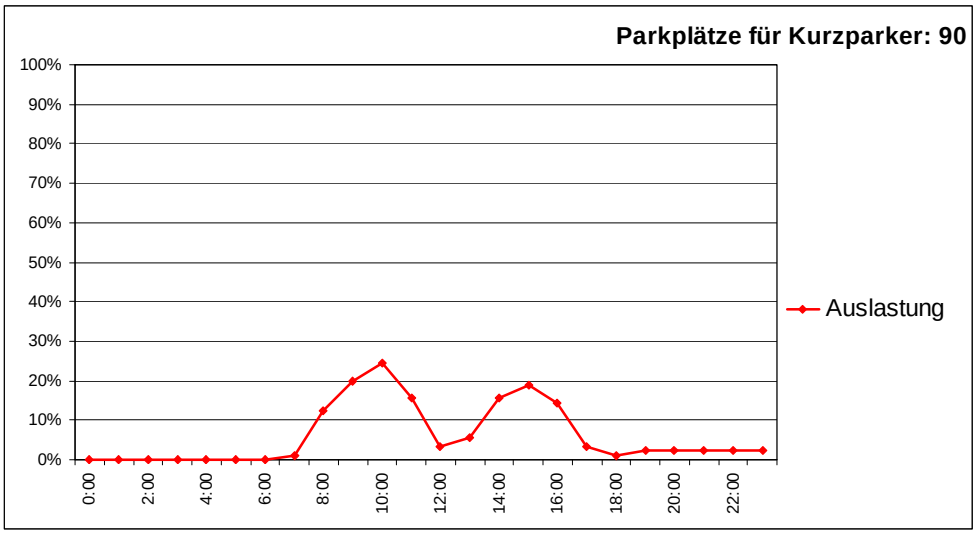
Die Auslastung durch Kurzparker ist, wie in Abbildung 18 auf Seite 15 zu sehen, in der Tiefgarage Stadtmitte besonders schwach ausgeprägt. Diese belegen in der Spitzenstunde um 10.00 Uhr nur 22 von 90 Parkplätzen. Die Dauerparker belegen zur selben Zeit 51 Parkplätze (siehe Abbildung 19 auf Seite 15).

Um 2.00 Uhr nachts standen 35 Fahrzeuge in der Tiefgarage.

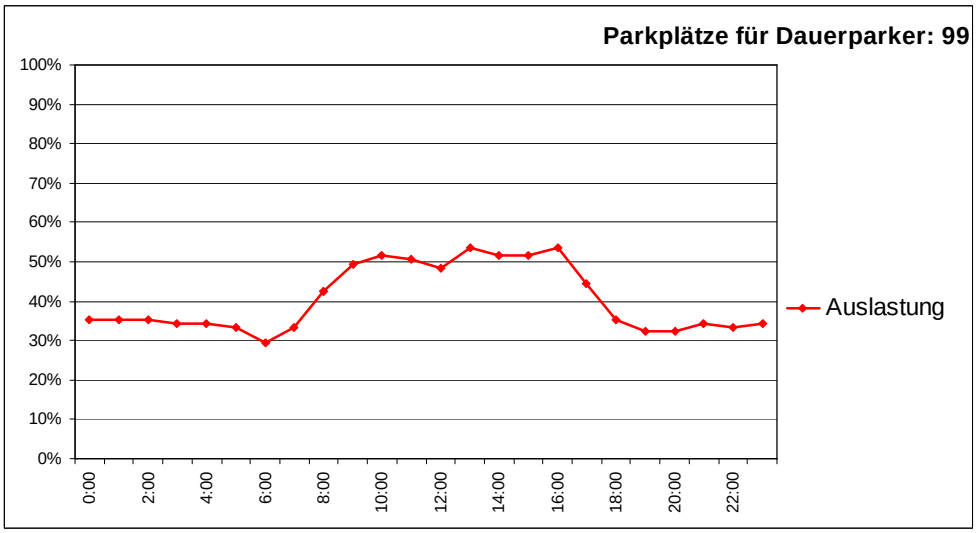
- **Abbildung 17: Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (gesamt)**



- **Abbildung 18: Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (nur Kurzparker)**



- **Abbildung 19: Tagesganglinie Tiefgarage Stadtmitte (nur Dauerparker)**



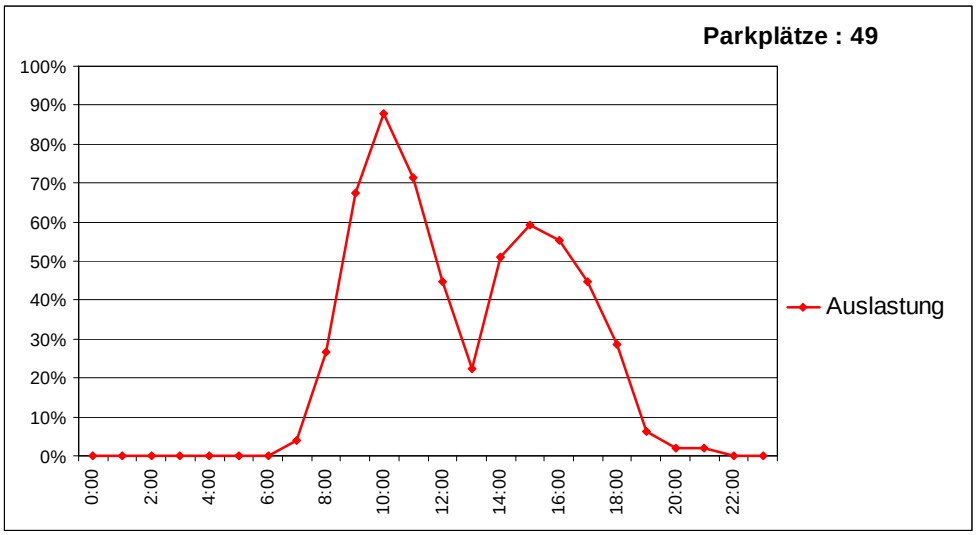
Tiefgarage Sparkasse

Die Tiefgaragen Sparkasse und Walpotenhaus werden aufgrund der gemeinsamen Einfahrt und dem gleichen Betreiber zusammen ausgewertet und beinhalten insgesamt 49 Stellplätze.

- **Abbildung 20: Ein-/Ausfahrt zu den Tiefgaragen Sparkasse und Walpotenhaus**

Die größte Auslastung wird, wie in Abbildung 21 dargestellt, um 10.00 Uhr erreicht. Zur Spitzenstunde sind knapp 90 % der Stellplätze belegt, was 43 Fahrzeugen entspricht. Grundsätzlich sind zu jeder Tageszeit freie Stellplätze vorhanden.

- **Abbildung 21: Tagesganglinie Tiefgarage Sparkasse und Walpotenhaus (gesamt)**



Parkhaus Volksbank

Das Parkhaus Volksbank bietet Platz für 180 Fahrzeuge. 35 Stellplätze sind für Dauerparker reserviert, zumeist für Mitarbeiter der Volksbank.

- **Abbildung 22 + Abbildung 23: Parkhaus Volksbank Außenansicht und Einfahrt**

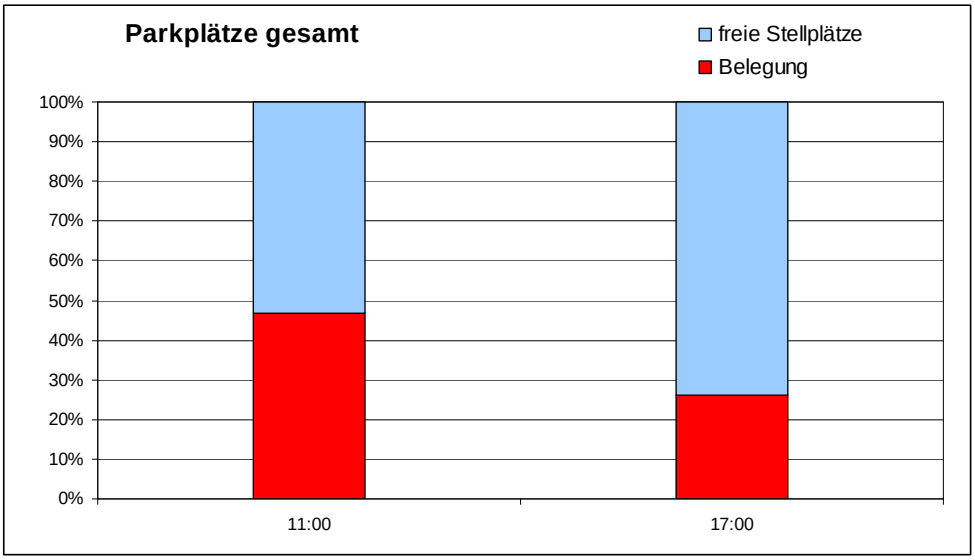
Aufgrund von Problemen bei der Auswertung der Schrankenanlage wurde die Auslastung des Parkhauses am 26.02.13 um 11.00 Uhr und um 17.00 Uhr erfasst.

Um 11.00 Uhr lag die Auslastung bei 47 %, was 84 Fahrzeugen entspricht. Um 17.00 Uhr belegten 47 Fahrzeuge das Parkhaus, was einer Auslastung von etwa 26 % entspricht (siehe Abbildung 24).

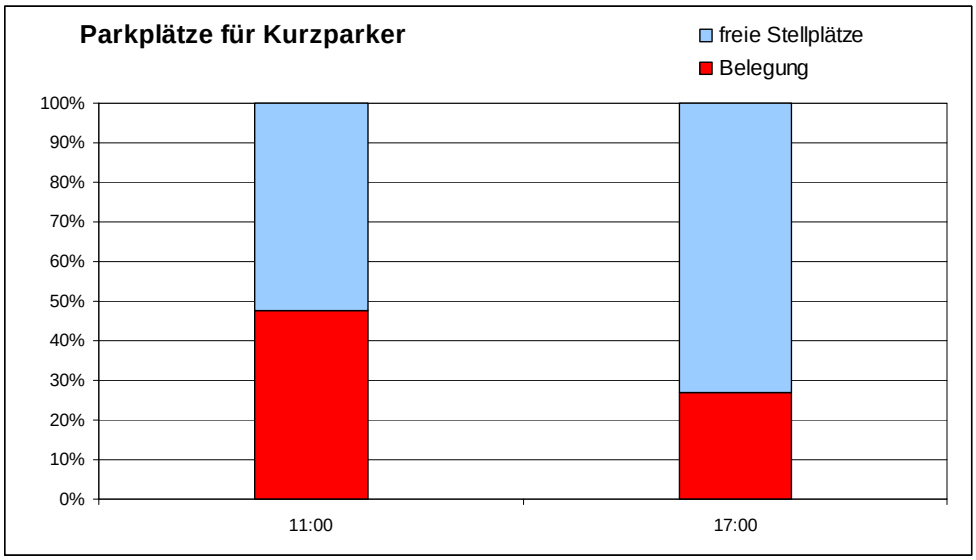
Sowohl die Kurzparker, als auch die Dauerparker belegten um 11.00 Uhr prozentual zwischen 40 % und 50 % und um 17.00 Uhr zwischen 20 % und 30 % ihrer Stellplätze (siehe Abbildung 25 + Abbildung 26).

Somit blieben zu der Spitzenauslastung um 11.00 Uhr 76 Kurzzeitparkplätze und 20 Dauerparkplätze ungenutzt. Um 17.00 Uhr standen sogar 106 Kurzzeitparkplätze und 27 Dauerparkplätze frei.

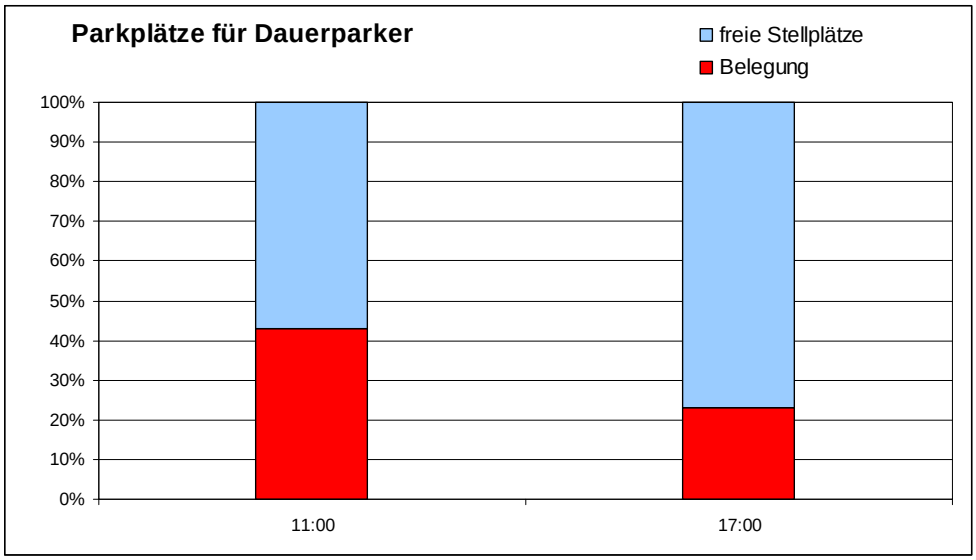
- **Abbildung 24: Tagesganglinie Parkhaus Volksbank**



- **Abbildung 25: Tagesganglinie Parkhaus Volksbank (nur Kurzparker)**



- **Abbildung 26: Tagesganglinie Parkhaus Volksbank (nur Dauerparker)**



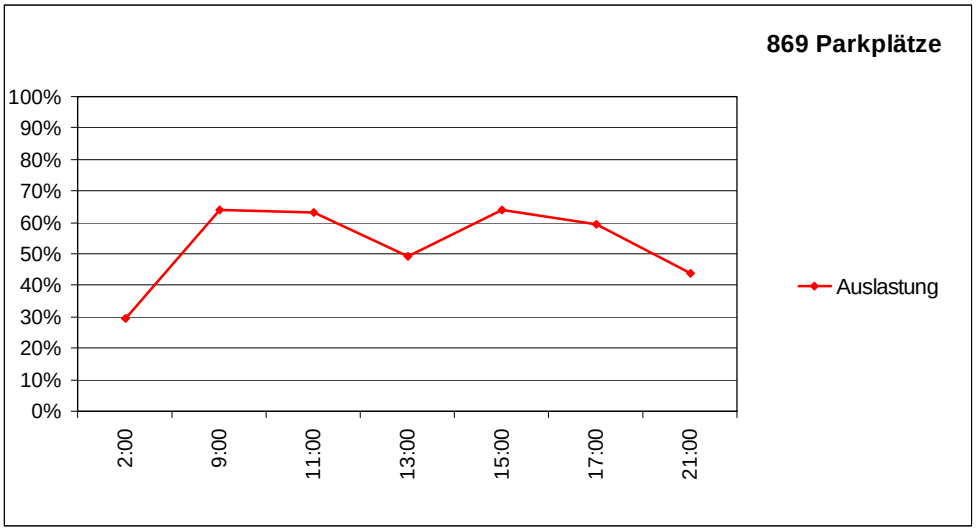
Gesamtauslastung

Insgesamt bestehen bei einer Zusammenfassung der Tiefgaragen Marktplatz und Stadtmitte und den Parkplätzen im öffentlichen Raum 869 Parkplätze im Untersuchungsgebiet.

Wie in Abbildung 27 auf Seite 19 zu sehen, liegt zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr eine relativ ausgeglichene Auslastung zwischen 60 % und 70 % vor. Nur gegen 13.00 Uhr fällt die Auslastung ab. Zu dieser Zeit sind nur knapp 50 % der Parkplätze belegt.

Die Nachtauslastung liegt bei knapp 30 %, was etwa 257 Fahrzeugen entspricht.

- **Abbildung 27: Tagesganglinie öffentliche Parkplätze und Tiefgaragen Marktplatz + Stadtmitte**



Zu der Spitzenstunde der Parkplätze im öffentlichen Raum um 17.00 Uhr, zu der diese mit 79 % beziehungsweise mit 390 von 492 Parkplätzen ausgelastet sind, bestehen in den beiden Parkhäusern noch große Kapazitäten. Die Tiefgarage Marktplatz hat zu diesem Zeitpunkt 71 freie Parkplätze, die Tiefgarage Stadtmitte sogar 142.

Insgesamt stehen um 2.00 Uhr nachts 257 Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet.

Abgesehen von einzelnen Straßen besteht eine moderate Auslastung im Gesamtgebiet und es sind jederzeit ausreichend Parkplätze vorhanden.

2.6 Parkhaustest

Angelehnt an den ADAC Parkhaustest 2012[1] und die Empfehlungen der FGSV (EAR 05)[2] wurden die Tiefgaragen Marktplatz und Stadtmitte auf verschiedene Kriterien überprüft.

Anhand einer Checkliste wurden die Parkbauten in den Kategorien Sicherheit (Gewichtung 40 %), Befahrbarkeit/Parken (30 %), Benutzerfreundlichkeit (20 %) und Tarifgestaltung (10 %) geprüft und abschließend benotet.

Bei der Bewertung einer Tiefgarage wurden zudem nach dem ADAC Parkhaustest 2012 verschiedene „KO“ Kriterien festgelegt. So führen Parkplatzbreiten unter 2,30 m, eine Einfahrtshöhe unter 1,90 m oder erhebliche Mängel des Bauzustandes, welche zu einer akuten Gefährdung der Nutzer führen, zu 0 Punkten in der entsprechenden Kategorie.

Die Auswertung der Punkte erfolgt in den Noten:

- gut = +
- ausreichend = o
- mangelhaft = -

Die Auswertung ist in Tabelle 2 auf Seite 21 dargestellt.

1 vgl. ADAC; Parkhaustest 2012. http://www.adac.de/infotestrat/tests/strassen/parkhaustest/2012/ [Zugriff: Mai 2013]

2 vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005

- **Tabelle 2: Auswertung Parkhaustest**

Kriterien	Marktplatz	Stadtmitte
Sicherheit	+	+
Befahrbarkeit / Parken	–	–
Benutzerfreundlichkeit	o	o
Tarifgestaltung	o	o
Gesamturteil	**o**	**o**
Kriterien	Marktplatz	Stadtmitte
Sicherheit		
Ausstattung mit hellen Böden, Decken und Wänden für ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl	+	+
Parkhaus gut ausgeleuchtet, mit modernem und energieeffizientem System ausgestattet	o	o
Notruf gut sichtbar	o	o
Videoüberwachung	+	+
Warneinrichtungen für überschrittene Schadstoffwerte	+	+
Freier Zugang zu Notausgängen	+	+
Personal vor Ort und deutlich erkennbar	+	+
Befahrbarkeit / Parken		
Stellplatzbreite von 2,50 Meter	–	–
Einfahrtshöhe von 2,00 Meter	+	+
Rampenbreite der Ein- und Ausfahrt 3,00 Meter	–	–
Rampenbreite der Auf- und Abfahrt 3,00 Meter	+	
Parkplätze schräg angeordnet	+	+
Ein- und Ausfahrtskontrollen nicht in Rechtskurven und aufwärtsführenden Rampen installiert	+	+
Rampen haben eine besonders griffige Oberfläche	+	+
Keine Pfeiler an den Parkplätzen	+	+
Durchgehendes Leitsystem für Autofahrer und Fußgänger	o	o

Parkplätze für Eltern mit Kindern/ Kinderwagen sowie für Senioren in einer Mindestbreite von 3,00 Metern vorhanden und deutlich gekennzeichnet	–	–
Parkplätze für Behinderte mit einer Mindestbreite von 3,50 Metern in der Nähe von Ausgängen vorhanden und deutlich gekennzeichnet und barrierefrei angebunden	–	–
Fahrbahn im Einbahnverkehr	+	+
Benutzerfreundlichkeit		
Beschilderung auf das Nötige und Sinnvolle reduziert und einprägsam gestaltet	o	o
Klare, beleuchtete Beschilderung	o	o
Für Behinderte: automatische Türöffner, Wege ohne Stufen sowie Aufzüge mit ausreichend breiten Türen und tiefer Tastatur. Bedienelemente zweier Kassenautomaten ebenfalls in für Rollstuhlfahrer passender Höhe	–	–
Toiletten vorhanden	+	–
Personal vor Ort	+	+
Parkhaus rund um die Uhr geöffnet	o	o
Der bauliche Zustand ist intakt (um z.B. tropfende Flüssigkeiten auf KFZ zu verhindern)	+	+
Tarifgestaltung		
Tarife leicht verständlich und in verbraucherfreundlicher Taktung	+	+
Bargeldlose Bezahlung möglich	–	–

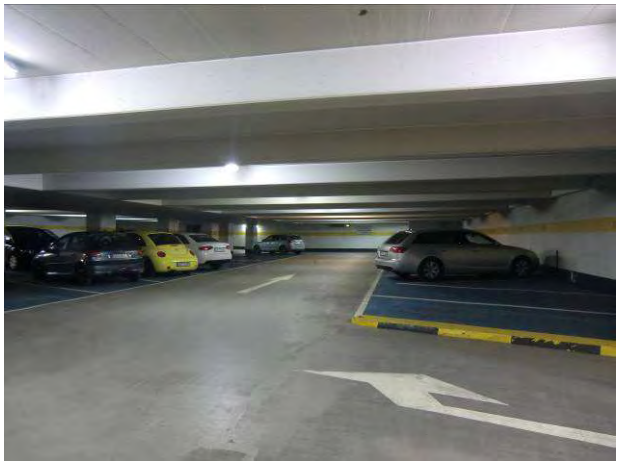
Tiefgarage Marktplatz

Insgesamt schließt die Tiefgarage Marktplatz mit der Note „ausreichend = o“ ab. Das Ergebnis wird durch das „KO“ Kriterium der zu engen Parkplätze geschmälert, weshalb die Kategorie „Befahrbarkeit und Parken“ mit 0 Punkten bewertet wird. Nachfolgend werden besondere Stärken und Schwächen stichpunktartig aufgelistet:

Stärken

- Das Sicherheitsempfinden ist gut
- Es sind Warneinrichtungen für überschrittene Schadstoffwerte vorhanden
- Das Personal ist deutlich erkennbar und präsent
- Einfahrtshöhe von 2,10 m
- Die Bodenbeläge sind in einem sehr guten Zustand
- Die Parkplätze sind für eine bessere Anfahrbarkeit schräg angeordnet
- Toiletten sind vorhanden
- Ausfahrt nach Betriebsschluss möglich

- **Abbildung 28 + Abbildung 29: Gute Beschilderung und Sicherheitsempfinden**



- **Abbildung 30 + Abbildung 31: Toiletten und Videoüberwachung vorhanden**

Schwächen

- Parkplätze schmaler als 2,30 m
- Enge Ausfahrt mit sichtbaren Schrammen an den Ecken
- Es sind keine Behindertenparkplätze vorhanden
- Die Erschließung ist nicht behindertengerecht
- Bedienelemente sind ebenfalls nicht barrierefrei
- Keine bargeldlose Bezahlung möglich

- **Abbildung 32 + Abbildung 33: Schrammen an der Ausfahrt und mit 75cm Fahrstuhlbreite fehlende Barrierefreiheit in der Erschließung**

Tiefgarage Stadtmitte

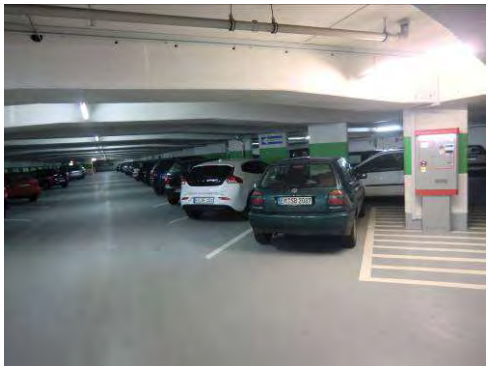
Die Tiefgarage Stadtmitte erhält ebenfalls die Note „ausreichend = o“. Auch in dieser Tiefgarage wird die Endnote entscheidend durch die zu schmalen Parkplätze beeinflusst.

Nachfolgend werden besondere Stärken und Schwächen stichpunktartig aufgelistet:

Stärken

- Das Sicherheitsempfinden ist gut
- Es sind Warneinrichtungen für überschrittene Schadstoffwerte vorhanden
- Das Personal ist deutlich erkennbar und präsent
- Einfahrtshöhe von 2,10 m
- Die Bodenbeläge sind in einem sehr guten Zustand
- Die Parkplätze sind für eine bessere Anfahrbarkeit schräg angeordnet
- Ausfahrt nach Betriebsschluss möglich

- **Abbildung 34 + Abbildung 35: Gutes Sicherheitsempfinden mit Schrägaufstellung und Warneinrichtung für überschrittene Schadstoffwerte**



Schwächen

- Parkplätze mit 2,10 m deutlich zu schmal
- Die Rampenbreite ist mit 2,60 m ebenfalls zu schmal
- Die Einfahrtshöhe von 2,10 m ist zwar gut, diese ist aber nirgends ausgeschildert
- Es sind keine Behindertenparkplätze vorhanden
- Die Erschließung ist nicht behindertengerecht
- Bedienelemente sind ebenfalls nicht barrierefrei
- Keine bargeldlose Bezahlung möglich

- **Abbildung 36 + Abbildung 37: Fehlende Beschilderung der Einfahrtshöhe und mit 75cm Fahrstuhlbreite fehlende Barrierefreiheit in der Erschließung**

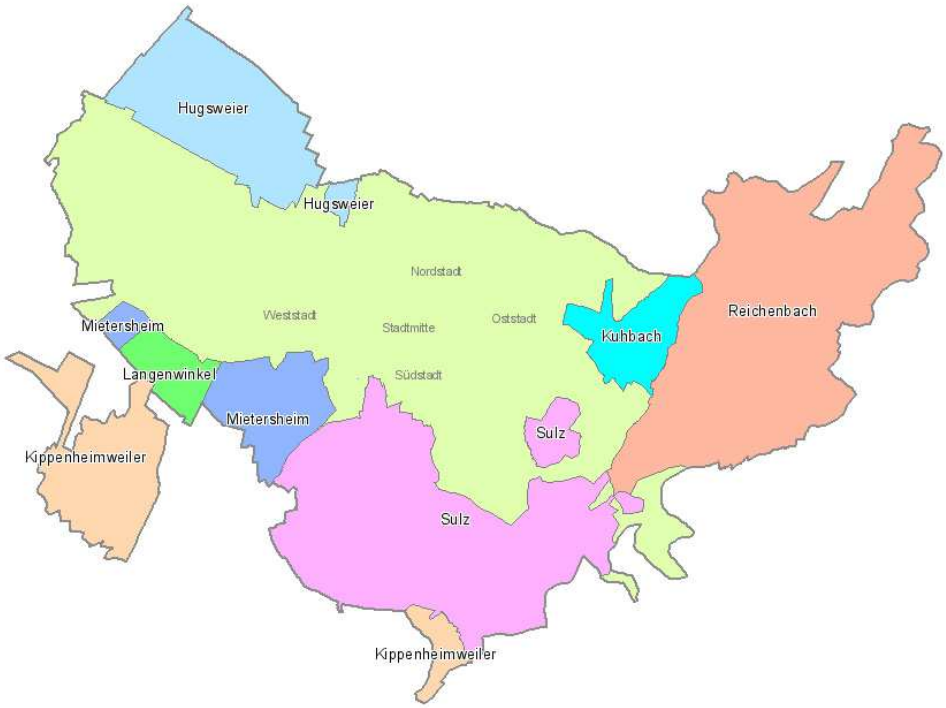
2.7 Befragung

In der Innenstadt von Lahr wurde eine Befragung von Parkplatznutzern und Kunden durchgeführt. Für beide Personengruppen wurde ein eigenständiger Fragebogen entwickelt.

Als Zielsetzung wurde eine Einschätzung der Parkraumsituation durch die Nutzer festgelegt.

In beiden Befragungen wurde zwischen Personen aus Lahr und nicht aus Lahr unterschieden. Diese Aussage wurde nach der Angabe der Postleitzahl getätigt. Das Postleitzahlgebiet von Lahr (PLZ: 77933) ist etwas weitreichender als die Ausdehnung der Kernstadt (siehe Abbildung 38), somit wurden diese Personen ebenfalls zu dem Personenkreis aus Lahr gewertet.

- **Abbildung 38: Ausdehnung Postleitzahlgebiet Lahr (PLZ: 77933)**[3]



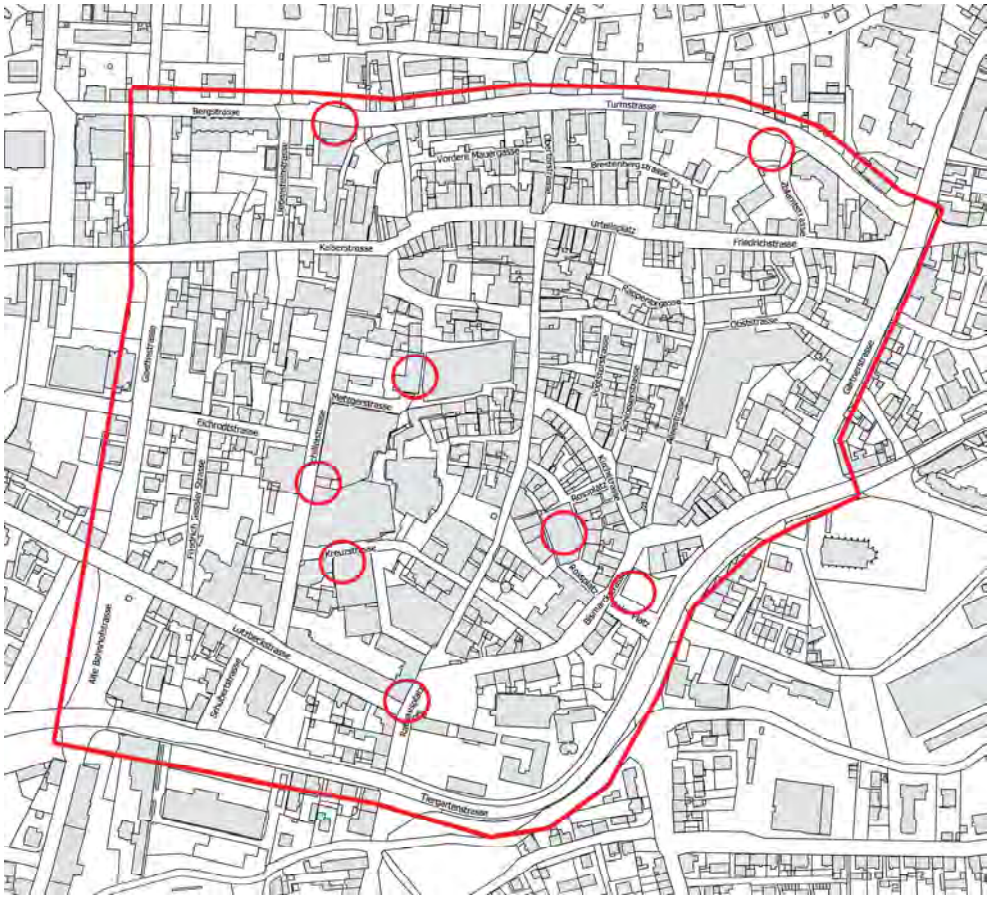
3 Quelle: Stadt Lahr, Vermessungsamt

Befragung der Parkplatznutzer

Der erste Teil der Befragung richtete sich an Parkplatznutzer in der Lahrer Innenstadt. Durch eingewiesene Interviewer wurden an ausgewählten Standorten Personen befragt, die mit dem PKW in die Stadt gefahren sind und somit Nutzer der Parkplätze in der Innenstadt waren.

Während der Ladenöffnungszeiten wurden an 8 Zählstandorten (siehe Abbildung 39) insgesamt 1.107 Interviews geführt. Die Lage der Zählstandorte orientierte sich an den großen Parkbauten bzw. Parkplätzen in der Innenstadt.

- **Abbildung 39: Verortung der Standorte der Interviewer**



Ein Fragebogen (siehe Abbildung 40 auf Seite 28) besteht aus 14 Fragen und ist mit einer Interviewzeit von unter 3 Minuten konzipiert worden.

- **Abbildung 40: Fragebogen: Parkplatznutzer**

Interviewer/in:		Blatt Nr.:
Erhebungsort:	Datum:	Uhrzeit:

Die Planungsgruppe Nord ist von der Stadt Lahr beauftragt, ein Parkraumkonzept für die Innenstadt zu erstellen. Im Rahmen dieser Untersuchung möchte ich sie bitten, ob sie Zeit für 14 kurze Fragen hätten?

----- Befragt werden nur Personen, die mit dem PKW angereist sind -----

1. Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?

☐ Einkauf ☐ Besuch ☐ Ich wohne hier ☐ Arbeitsplätz
☐ Schule ☐ Ausbildung ☐ Lieferungen ☐ Studium
Sonstiges:

2. Mit wie vielen Personen sind sie unterwegs?

Anzahl Personen: ☐

3. Wie lange hat es gedauert, bis sie einen freien Parkplatz gefunden haben?

☐ sofort
Sonstige Zeit in min: ☐☐

4. Warum haben sie diesen Parkplatzstandort gewählt?

☐ Nähe zum Ziel ☐ Kostengünstig ☐ Parkleitsystem
Sonstige Gründe:

5. Parken sie öfters an diesem Parkplatzstandort?

☐ ja ☐ nein

6. Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?

☐ direkt davor
Sonstige Angaben in min: ☐☐

7. Wie ist ihre voraussichtliche Parkdauer?

Parkdauer in min.: ☐☐☐

8. Wie schätzen sie die Parkraumsituation in Lahr ein? (in Schulnoten)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6

9. Wie bewerten sie die Höhe der Parkgebühren?

☐ in Ordnung ☐ zu Hoch ☐ zu Niedrig

10. Fühlen sie sich Ortskundig?

☐ ja ☐ nein

11. Lassen sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?

☐ ja ☐ nein

12. Welche Parkplätze bevorzugen sie?

☐ ebenerdige Parkplätze ☐ Tiefgarage ☐ Parkhaus

13. Schließen sie Parkplätze generell aus?

☐ ebenerdige Parkplätze ☐ Tiefgarage ☐ Parkhaus

14. Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?

☐☐☐☐☐

Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
PGN

- Eine erste, für den 10.10.2012 angesetzte Befragung musste aufgrund des schlechten Wetters abgebrochen werden. Aufgrund des starken Regens wurden ausschließlich an überdachten Standorten Ergebnisse erzielt. Da diese Standorte zumeist an den Parkbauten liegen, wäre die Auswertung in einigen Fragen deutlich beeinflusst worden. Insgesamt sind in dieser Fragerunde 208 Interviews geführt worden.
- Die zweite Befragung wurde im Zeitraum zwischen dem 26.02.2013 – 08.03.2013 durchgeführt. Um weiterhin keine Ungleichheiten zu erzeugen, wurden in der zweiten Befragung von jedem Zählstandort 100

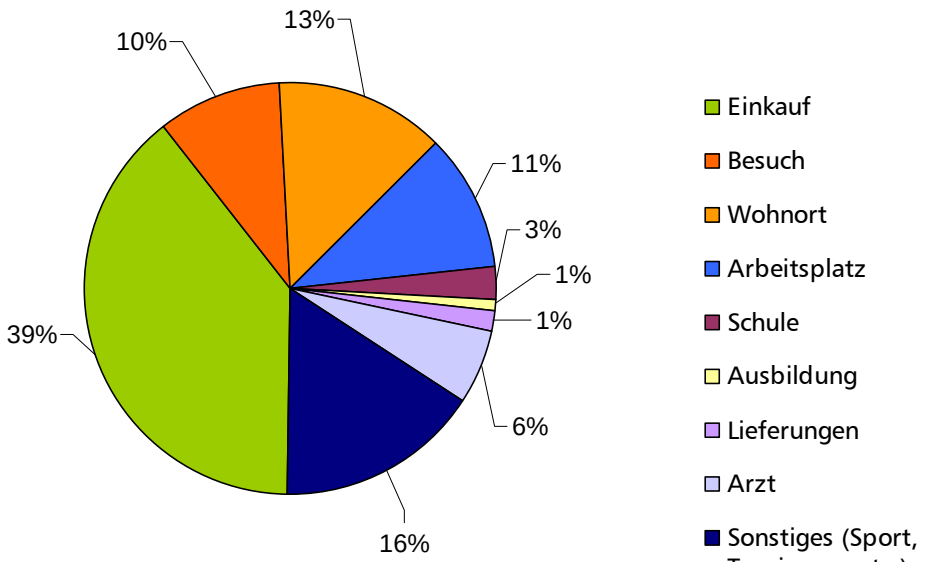
Interviews eingereicht. Die Interviews wurden an Tagen mit gutem Wetter geführt, was in diesem Zeitraum trockenen Tagen mit etwa 2-10 Grad Lufttemperatur entsprach.

Ergebnisse

Insgesamt wurden 1.107 Interviews geführt. Die Auswertung wird nach den gestellten Fragen nachfolgend dargestellt.

Frage 1: Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?

- **Abbildung 41: Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?**



n = 1.232 (Mehrfachnennungen möglich)

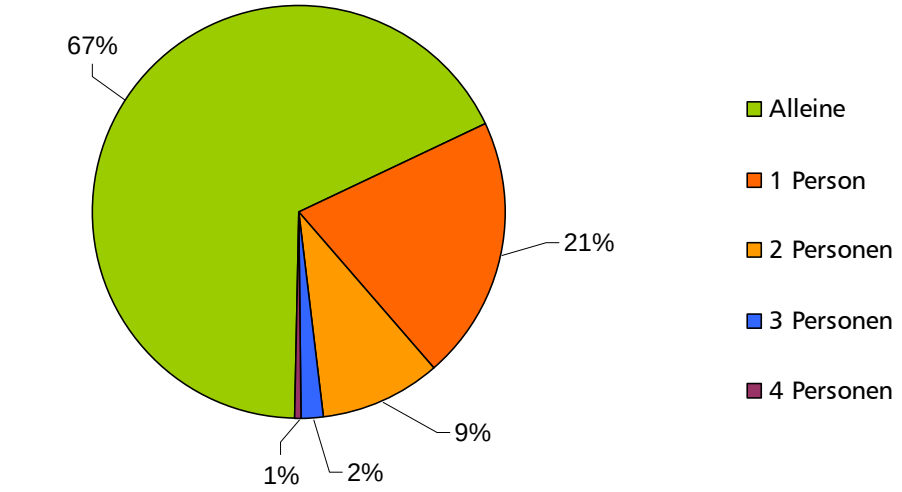
- **Tabelle 3: Was ist der Zweck Ihres Besuchs in Lahr?**

Zweck des Besuchs	Nennungen
Einkauf	481
Besuch	121
Wohnort	163
Arbeitsplatz	135
Schule	31
Ausbildung	11
Lieferungen	18
Arzt	72
Sonstiges (Sport, Tourismus, etc.)	200

Frage 2: Mit wie vielen Personen sind Sie unterwegs?

Im Durchschnitt waren 1,3 Personen gemeinsam unterwegs.

- **Abbildung 42: Mit wie vielen Personen sind Sie unterwegs?**



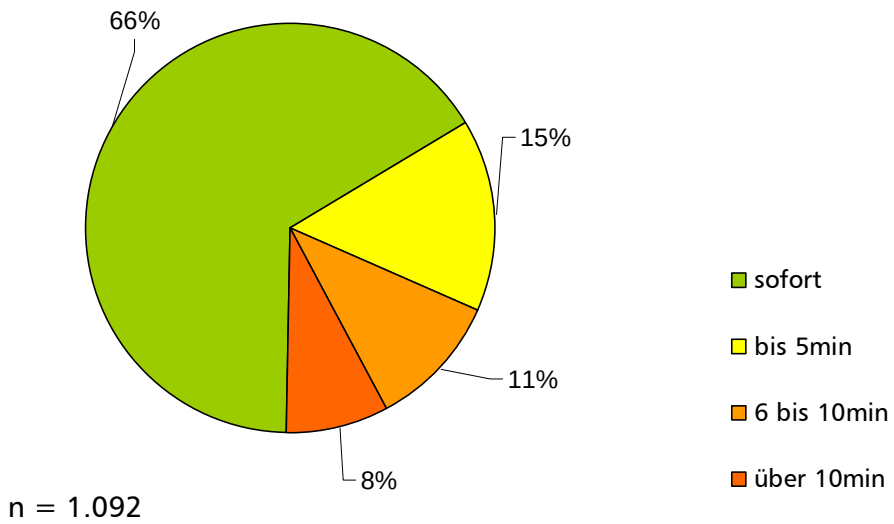
n = 1.093

- **Tabelle 4: Mit wie vielen Personen sind Sie unterwegs?**

Personen	Nennungen
Alleine	674
1 Person	204
2 Personen	92
3 Personen	17
4 Personen	6
Gesamt	**993**

Frage 3: Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?

- **Abbildung 43: Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?**

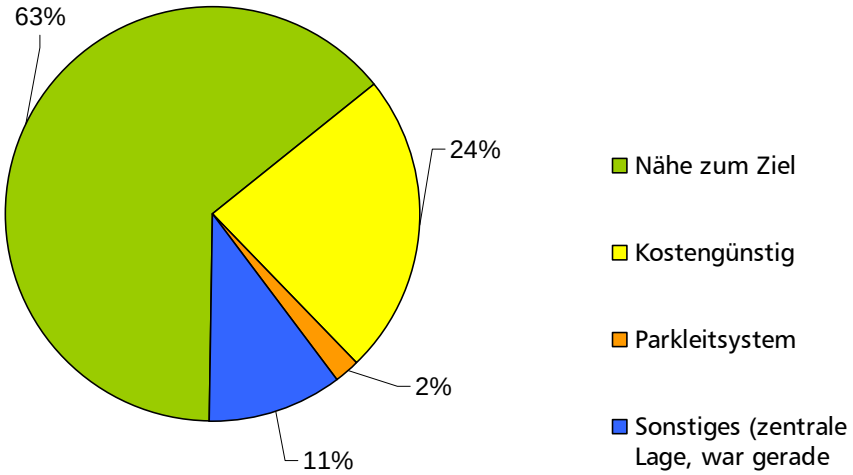


- **Tabelle 5: Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?**

Antwort	Nennungen
sofort	721
Angabe in min. gesamt	371
- bis 5 min	168
- 6 bis 10 min	116
- über 10 min	87
Durchschnittl. Zeit	**3,2 min**

Frage 4: Warum haben Sie diesen Parkplatzstandort gewählt?

- **Abbildung 44: Warum haben Sie diesen Parkplatzstandort gewählt?**



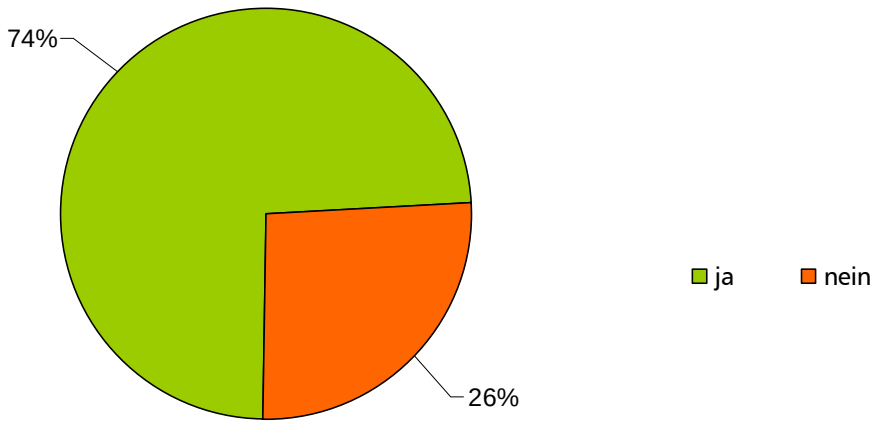
n = 1.220 (Mehrfachnennungen möglich)

- **Tabelle 6: Warum haben Sie diesen Parkplatzstandort gewählt?**

Antwort	Nennungen
Nähe zum Ziel	778
Kostengünstig	290
Parkleitsystem	23
Sonstiges (zentrale Lage, war gerade frei, etc.)	129

Frage 5: Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort?

- **Abbildung 45: Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (alle)?**

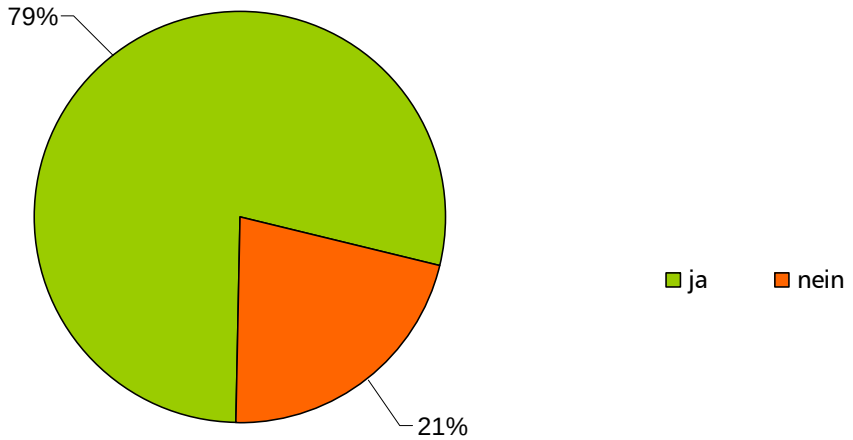


n = 1.082

- **Tabelle 7: Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort?**

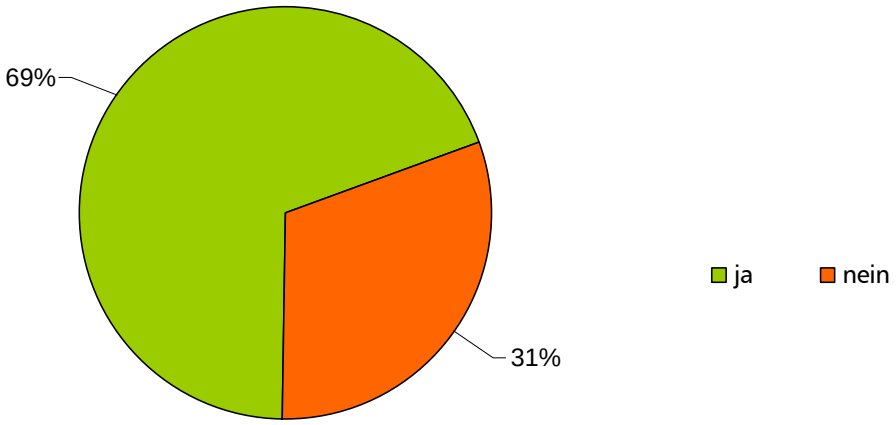
Antwort	Nennungen
ja	799
nein	283

- **Abbildung 46: Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (PLZ Lahr)?**



n = 545

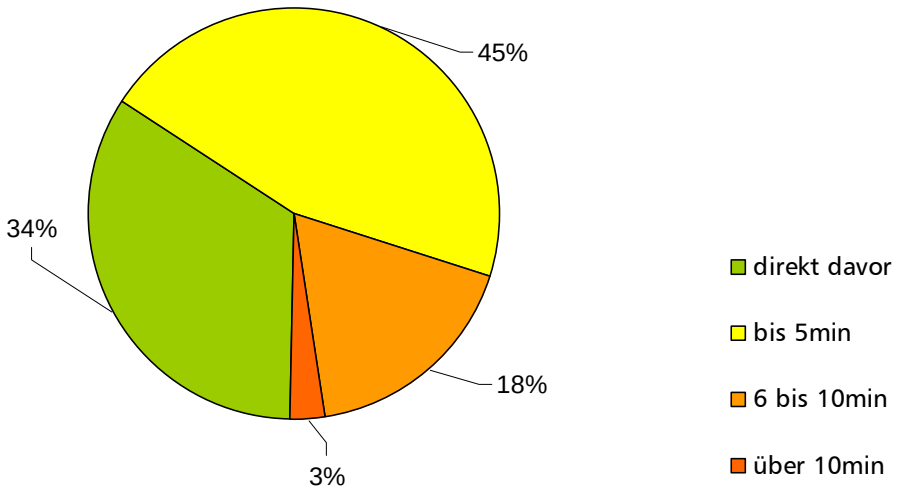
- **Abbildung 47: Parken Sie öfters an diesem Parkplatzstandort (nicht PLZ Lahr)?**



n = 537

Frage 6: Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?

- **Abbildung 48: Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?**



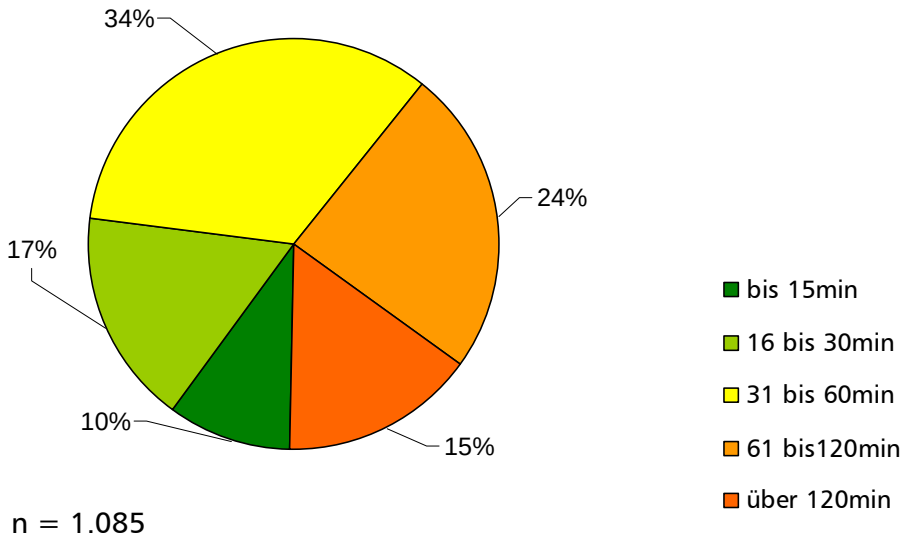
n = 1.082

- **Tabelle 8: Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?**

Antwort	Nennungen
direkt davor	366
Zeit in min	716
- bis 5 min	497
- 6 bis 10 min	190
- über 10 min	29
Durchschnittl. Zeit	**5,9 min**

Frage 7: Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer?

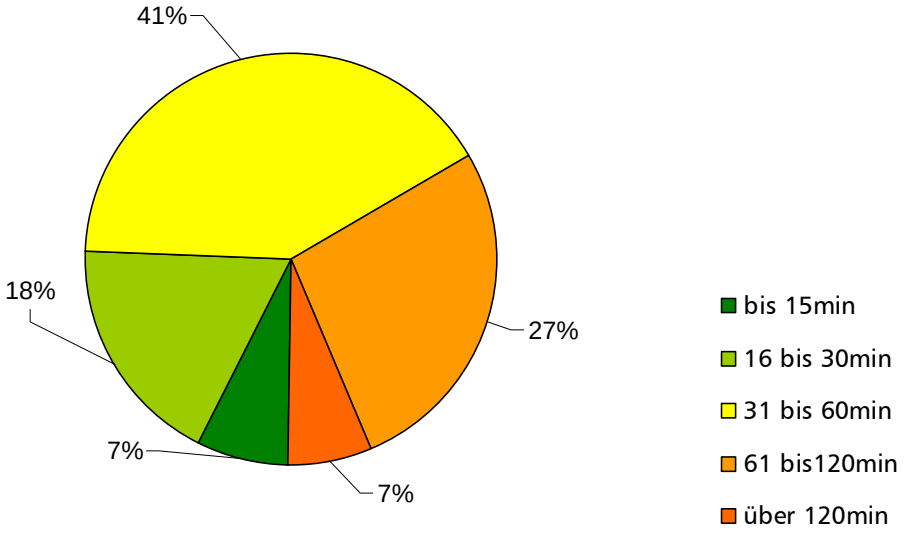
- **Abbildung 49: Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (alle)?**



- **Tabelle 9: Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer?**

Antworten	Nennungen
bis 15 min	104
16 bis 30 min	184
31 bis 60 min	370
61 bis120 min	261
über 120 min	166
Durchschnittl. Zeit	**110 min**

- **Abbildung 50: Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (Zweck Einkaufen)?**



n = 477

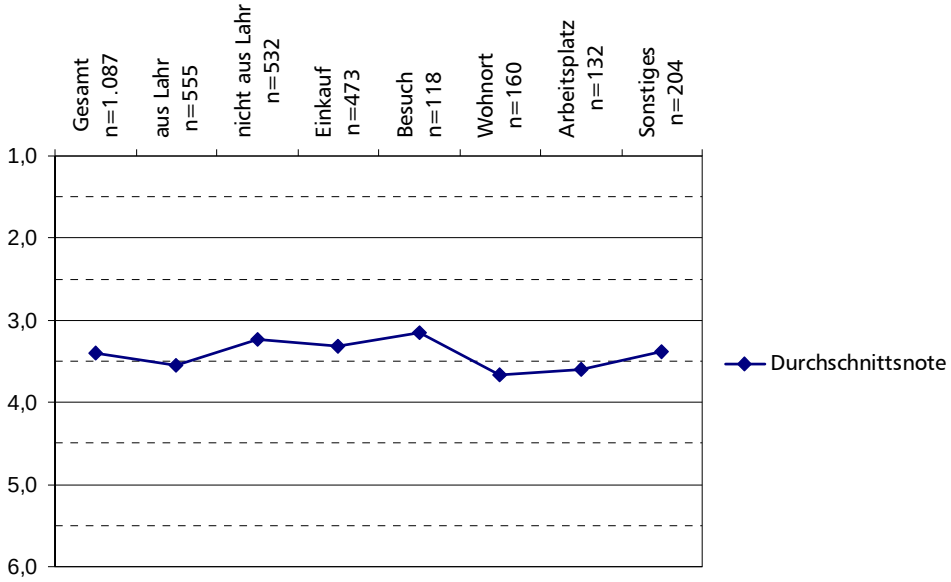
- **Tabelle 10: Wie lange ist Ihre voraussichtliche Parkdauer (Zweck Einkaufen)?**

Antworten	**Nennungen**
bis 15 min	35
16 bis 30 min	85
31 bis 60 min	197
61 bis120 min	128
über 120 min	32
Durchschnittl. Zeit	**72 min**

Frage 8: Wie schätzen Sie die Parkraumsituation in Lahr ein?

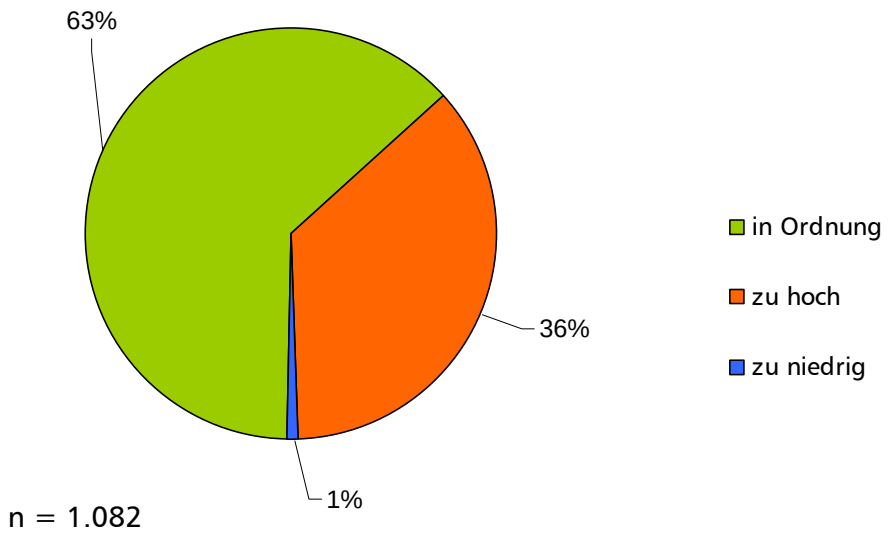
Die Bewertung wurde in Schulnoten von 1 bis 6 vorgenommen, wobei 1 die beste Bewertung und 6 die schlechteste darstellt.

- **Abbildung 51: Wie schätzen Sie die Parkraumsituation in Lahr ein?**



Frage 9: Wie bewerten Sie die Höhe der Parkgebühren?

- **Abbildung 52: Wie bewerten Sie die Höhe der Parkgebühren?**

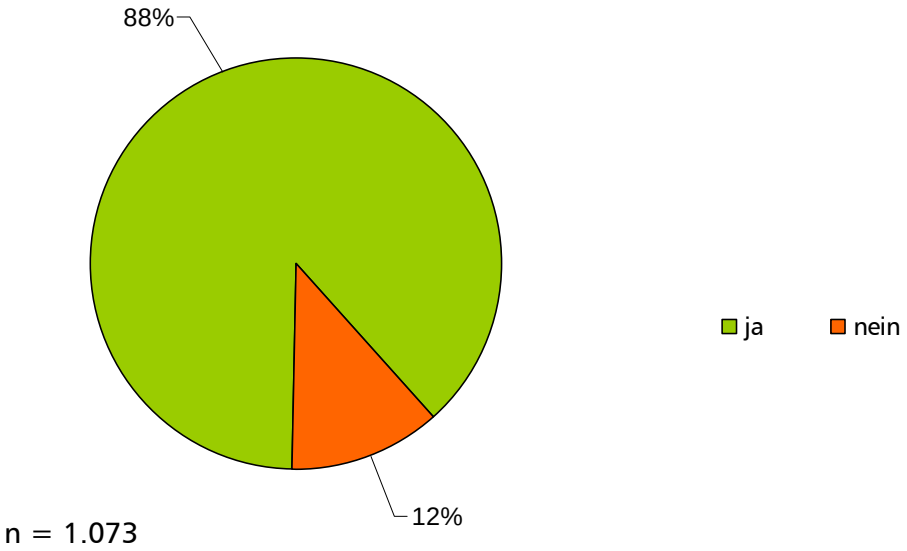


- **Tabelle 11: Wie bewerten Sie die Höhe der Parkgebühren?**

Antwort	Nennungen
in Ordnung	683
zu hoch	391
zu niedrig	8

Frage 10: Fühlen Sie sich ortskundig?

- **Abbildung 53: Fühlen Sie sich ortskundig?**

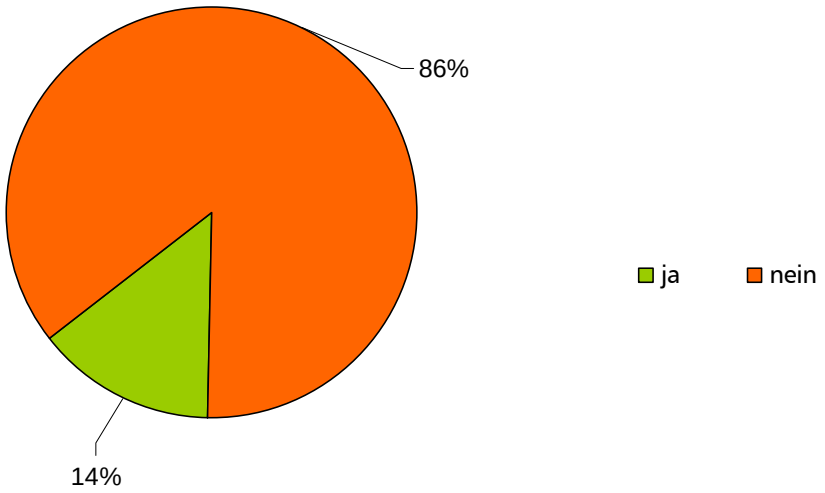


- **Tabelle 12: Fühlen Sie sich ortskundig?**

Antwort	Nennungen
ja	944
nein	129

Frage 11: Lassen Sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?

- **Abbildung 54: Lassen Sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?**



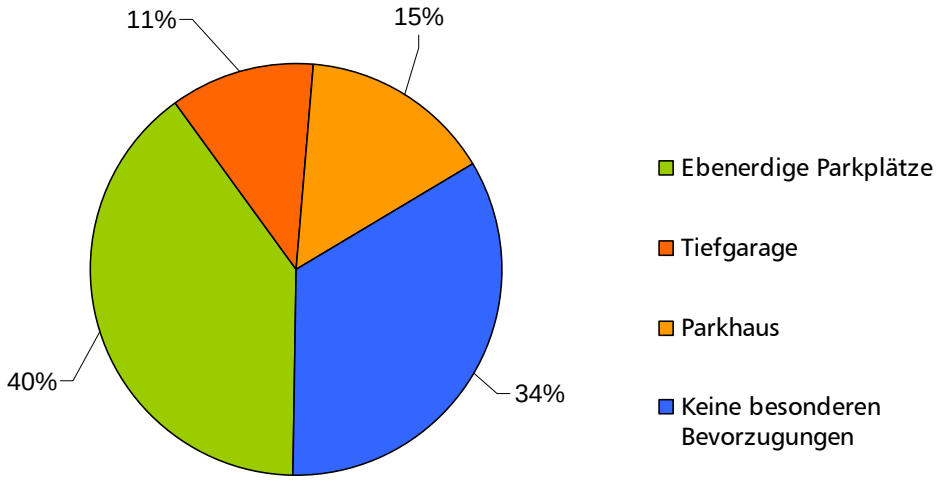
n = 1.078

- **Tabelle 13: Lassen Sie sich bei der Parkplatzsuche vom Parkleitsystem beeinflussen?**

Antwort	Nennungen
ja	154
nein	924

Frage 12: Welche Parkplätze bevorzugen Sie?

- **Abbildung 55: Welche Parkplätze bevorzugen Sie?**



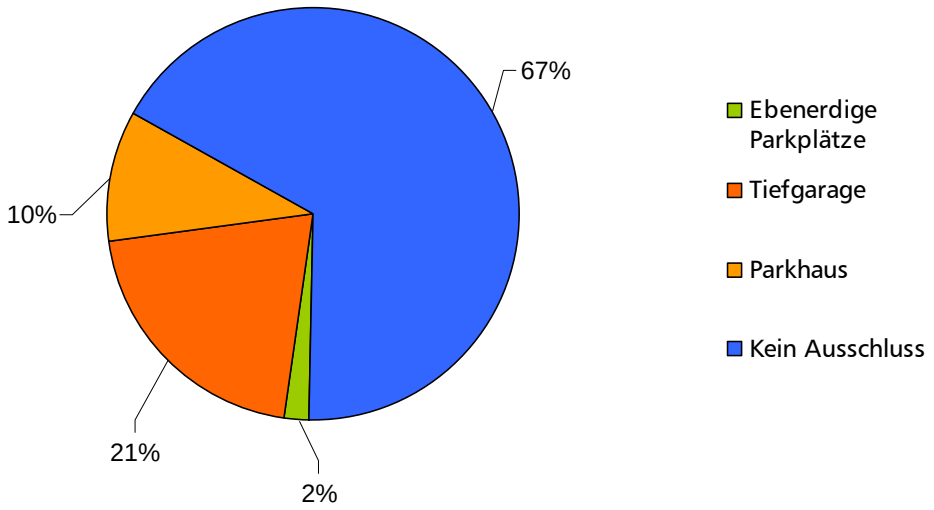
n = 1.149

- **Tabelle 14: Welche Parkplätze bevorzugen Sie?**

Antwort	Nennungen
Ebenerdige Parkplätze	456
Tiefgarage	131
Parkhaus	173
Keine besonderen Bevorzugungen	389

13: Schließen Sie Parkplätze generell aus?

- **Abbildung 56: Schließen Sie Parkplätze generell aus?**



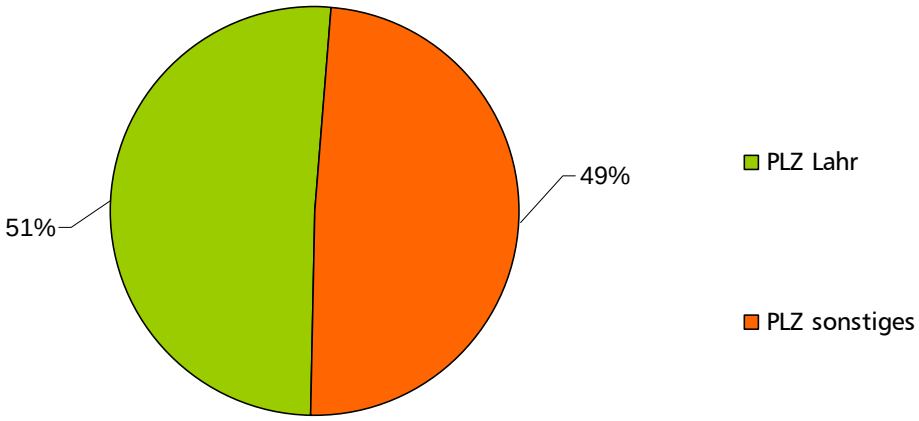
n = 1.189 (Mehrfachnennungen möglich)

- **Tabelle 15: Schließen Sie Parkplätze generell aus?**

Antwort	Nennungen
Ebenerdige Parkplätze	24
Tiefgarage	244
Parkhaus	121
Kein Ausschluss	800

14: Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?

- **Abbildung 57: Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?**



n = 1.093

- **Tabelle 16: Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes?**

Antwort	Nennungen
PLZ Lahr	559
PLZ sonstiges	534

Weitere Ergebnisse: Bewertung der Parkplatzsituation bei sofortiger Auffindung des Parkplatzes direkt vor dem Ziel

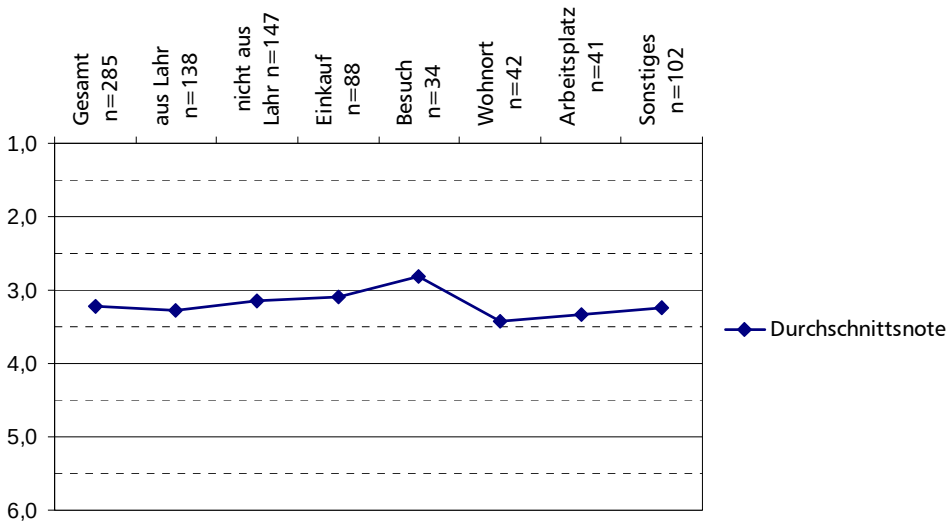
In dieser Abfrage fließen die Ergebnisse aus drei Fragen ein:

- Frage 8: Wie schätzen Sie die Parkraumsituation in Lahr ein?
- Frage 6: Wie weit ist der Parkplatz vom eigentlichen Ziel entfernt?
- Frage 3: Wie lange hat es gedauert, bis Sie einen freien Parkplatz gefunden haben?

Bewertungen sind nur von Personen eingegangen die angegeben haben, sofort einen Parkplatz gefunden zu haben, der direkt vor dem Ziel liegt.

Die Bewertung wurde in Schulnoten von 1 bis 6 vorgenommen, wobei 1 die beste Bewertung und 6 die schlechteste darstellt.

- **Abbildung 58: Bewertung der Parkplatzsituation bei sofortiger Auffindung des Parkplatzes direkt vor dem Ziel**



Befragung der Kunden

Im zweiten Teil der Befragung wurden Kunden befragt, welche Geschäfte in der Lahrer Innenstadt besuchten. Zu diesem Zweck wurden in dem Zeitraum von Mitte Februar bis zum 02. 03.2013 Fragebögen in verschiedenen Geschäften ausgelegt (siehe Abbildung 59), die direkt durch die Verkäufer ausgefüllt wurden.

- **Abbildung 59: Fragebogen Kunden (Ausschnitt)**

Name des Geschäfts:	Branche:
Adresse:	Blatt Nr.:

1: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier? (mehrere Striche bei mehreren Personen)							**2: Wie lautet Ihre Postleitzahl?**	**3: Wie bewerten sie das Parkraumangebot in der Innenstadt?**	**4: Sind Sie bereits befragt worden?**		**5: Für wie viel Euro wurde eingekauft?**	
Datum	Zu Fuß	Auto		Fahrrad	Bus	Sonstiges	PLZ	**Note 1 – 6** 1 = sehr gut 6 = ungenügend	ja	nein	Ohne Einkauf	Betrag
		Fahrer	Beifahrer									
5												
10												

An der Befragung nahmen insgesamt 15 Geschäfte teil. Es wurden 768 Antworten eingereicht.

In Tabelle 17 sind die Branchen der teilnehmenden Geschäfte und deren Nennungen aufgeführt.

- **Tabelle 17: Branchenmix**

Branchen	Nennungen
Apotheke	82
Gastronomie	52
Einzelh.-Dienstl.	432
Zeitung Lahr	149
Sanitätshaus	8
Handwerk	44
Sonstiges	1
Nennungen gesamt	**768**

Mit Ausnahme der teilnehmenden Apotheke wurden die Fragebögen in Geschäften ausgelegt die einen weiteren Einzugsbereich haben. In diesen Ge-

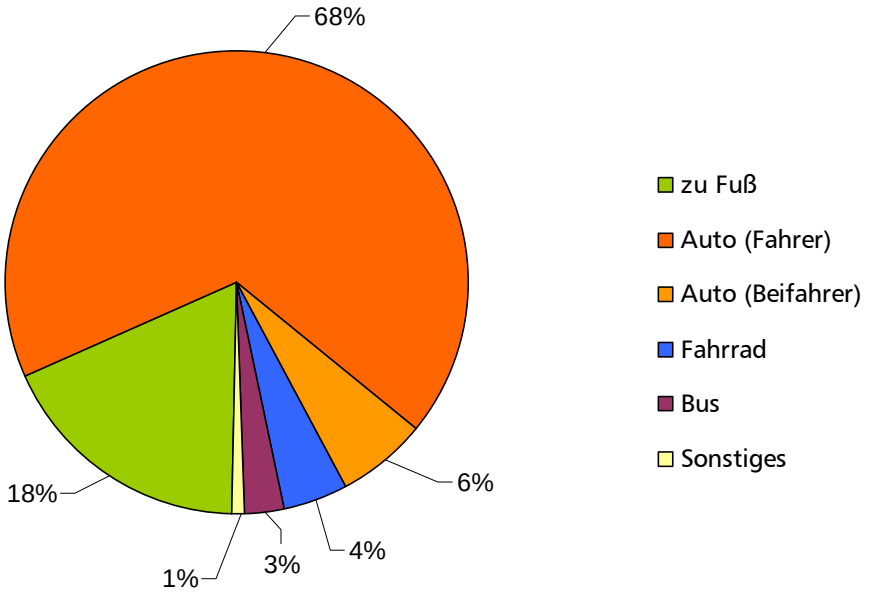
schäften reisen also viele Kunden von außerhalb an, z. B. mit dem PKW oder dem ÖPNV.

Ergebnisse

Insgesamt wurden 768 Antworten eingereicht. Die Auswertung wird nach den gestellten Fragen nachfolgend dargestellt. Die Auswertung der Frage 4: „Sind Sie bereits befragt worden?“ wurde bereits in alle Antworten integriert, die Antwort jeder Person wurde also nur einmal gewertet.

Frage 1: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier?

- **Abbildung 60: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (alle)?**

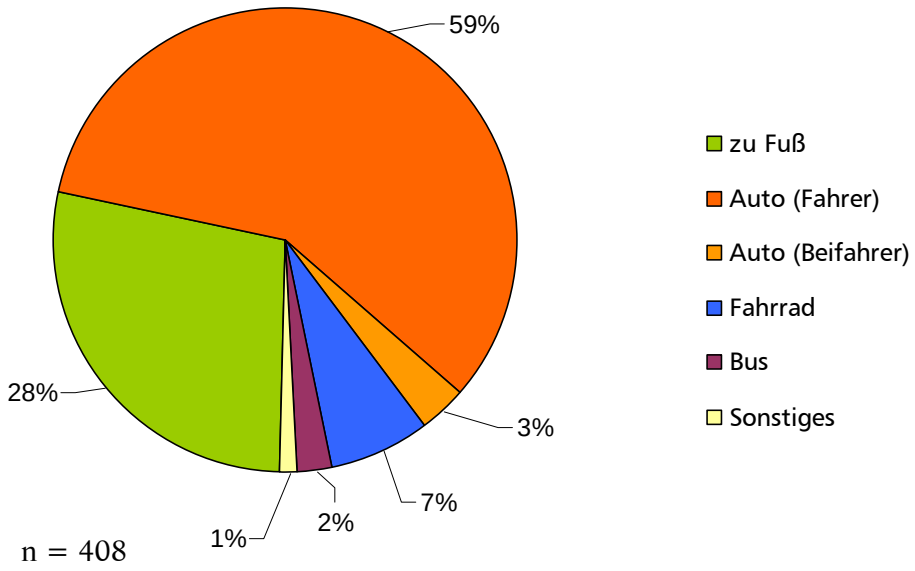


n = 744

- **Tabelle 18: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier?**

Verkehrsmittel	Nennungen
zu Fuß	134
Auto (Fahrer)	503
Auto (Beifahrer)	48
Fahrrad	32
Bus	20
Sonstiges	7

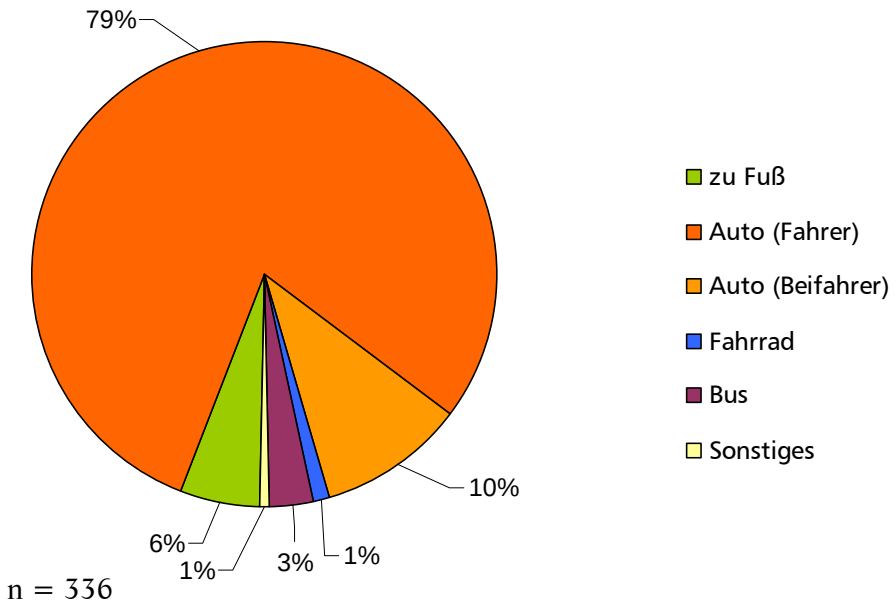
- **Abbildung 61: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (aus Lahr)?**



- **Tabelle 19: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (aus Lahr)?**

Verkehrsmittel	Nennungen
zu Fuß	115
Auto (Fahrer)	236
Auto (Beifahrer)	14
Fahrrad	28
Bus	10
Sonstiges	5
Gesamtzahl	**408**

- **Abbildung 62: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (nicht aus Lahr)?**

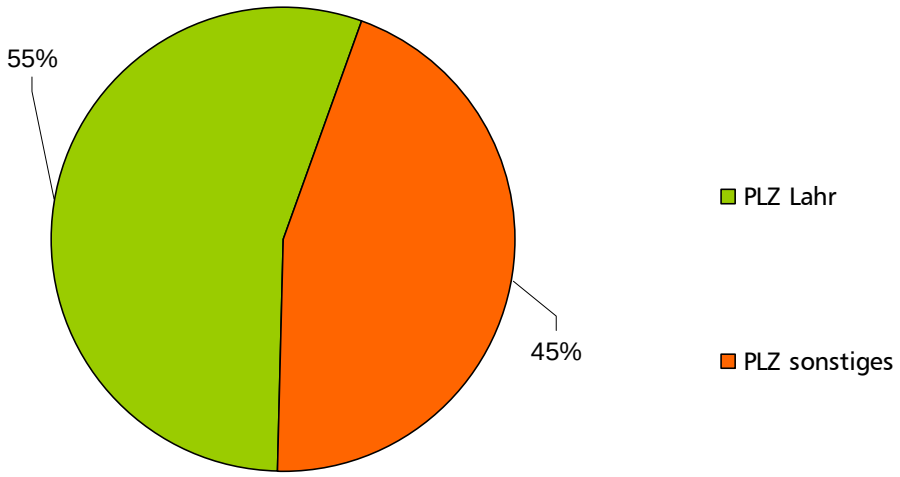


- **Tabelle 20: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier (nicht aus Lahr)?**

Verkehrsmittel	Nennungen
zu Fuß	19
Auto (Fahrer)	267
Auto (Beifahrer)	34
Fahrrad	4
Bus	10
Sonstiges	2
Gesamtzahl	**336**

Frage 2: Wie lautet Ihre Postleitzahl?

- **Abbildung 63: Wie lautet Ihre Postleitzahl?**



n = 757

- **Tabelle 21: Wie lautet Ihre Postleitzahl?**

Antwort	Nennungen
PLZ Lahr	419
PLZ sonstiges	338

Frage 3: Wie bewerten Sie das Parkraumangebot in der Innenstadt?

Die Bewertung wurde in Schulnoten von 1 bis 6 vorgenommen, wobei 1 die beste Bewertung und 6 die schlechteste darstellt.

- **Tabelle 22: Wie bewerten Sie das Parkraumangebot in der Innenstadt?**

Antwort	Nennungen
Nennungen gesamt	751
Durchschnittsnote	**3,93**

Frage 5: Für wie viel Euro wurde eingekauft?

- **Tabelle 23: Für wie viel Euro wurde eingekauft?**

Personen ohne Einkauf	101
Personen mit Einkauf	475
Durchschnittlicher Einkaufswert	**34,51 €**
Nennungen	576
Gesamteinkauf	**19.878,75 €**

- **Tabelle 24: Einkauf nach Verkehrsmittel (alle)**

Verkehrsmittel	ø Euro	Personen mit Einkauf	Personen ohne Einkauf	Einkauf anteilig	Nennungen
zu Fuß	12,25 €	85	27	6,9 %	112
Auto (Fahrer)	44,01 €	311	54	81,2 %	365
Auto (Beifahrer)	37,66 €	34	9	8,2 %	43
Fahrrad	16,09 €	16	6	1,8 %	22
Bus	18,54 €	11	3	1,3 %	14
Sonstiges	24,90 €	4	1	0,6 %	5
Gesamt	**35,28 €**	**461**	**100**	**100 %**	**561**

- **Tabelle 25: Einkauf nach Verkehrsmittel (aus Lahr)**

Verkehrsmittel	ø Euro	Personen mit Einkauf	Personen ohne Einkauf	Einkauf anteilig	Nennungen
zu Fuß	13,16 €	77	20	17,2 %	97
Auto (Fahrer)	32,71 €	137	30	73,5 %	167
Auto (Beifahrer)	26,62 €	11	2	4,7 %	13
Fahrrad	12,09 €	15	6	3,4 %	21
Bus	5,76 €	6	3	0,7 %	9
Sonstiges	15,00 €	2	1	0,6 %	3
Gesamt	**23,99 €**	**248**	**62**	**100 %**	**310**

- **Tabelle 26: Einkauf nach Verkehrsmittel (nicht aus Lahr)**

Verkehrsmittel	ø Euro	Personen mit Einkauf	Personen ohne Einkauf	Einkauf anteilig	Nennungen
Auto (Fahrer)	53,54 €	174	24	85,8 %	198
Auto (Beifahrer)	42,44 €	23	7	10,3 %	30
Fahrrad	100,00 €	1	0	0,8 %	1
Bus	41,56 €	5	0	1,7 %	5
Sonstiges	10,28 €	10	7	1,4 %	17
Gesamt	**49,23 €**	**213**	**38**	**100 %**	**251**

2.8 Zusammenfassung

Die wesentlichen Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet liegt eine moderate Auslastung der Parkplätze vor.
- Wenn in Straßen eine hohe Auslastung besteht, ist dies meist in städtebaulich sensiblen Bereichen.
- Zur Spitzenstunde um 17 Uhr sind in den Parkhäusern viele Kapazitäten frei.
- In den Parkhäusern sind jederzeit Kapazitäten frei.
- Auch nachts steht ausreichend Parkraum für Bewohner zur Verfügung.
- Bei den Nutzergruppen handelt es sich während der Ladenöffnungszeiten im Untersuchungsgebiet hauptsächlich um Kurzparker.
- Es bestehen vereinzelt unbewirtschaftete Parkplätze im Untersuchungsgebiet.
- Die Parkhäuser Marktplatz und Stadtmitte sind in einem guten baulichen Zustand mit einem guten Sicherheitsempfinden.
- Die fehlende Barrierefreiheit, die schmalen Parkplätze und die teilweise vorhandenen Engstellen verschlechtern das Ergebnis des Parkhaustests.
- Der subjektive Eindruck der Parkplatznutzer ist erheblich schlechter, als es die objektive Betrachtung darstellt.

3 Parkleitsystem

Parkleitsysteme sind ein anerkannter Baustein, um die Probleme des ruhenden Verkehrs in städtischen Zentren zu reduzieren.

Folgende grundsätzliche Ziele werden durch die Einführung eines Parkleitsystems verfolgt:

- Information der Kfz-Nutzer und ihre kontinuierliche Führung zu freien Parkständen
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und seiner negativen Begleiterscheinungen
- Vermeidung von Störungen des fließendes Verkehrs durch Warteschlangen und Suchfahrten
- Wirtschaftlichere Nutzung der Parkierungseinrichtungen durch eine gleichmäßige und dauerhaftere Auslastung
- Reduzierung des legalen und vor allem illegalen Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Einbringung im Park-and-Ride-System
- Effiziente Nutzung des öffentlich verfügbaren Parkraumangebots
- Frühzeitige Information über die Belegung der Parkmöglichkeiten (nur dynamische Systeme)
- Entlastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum bei unterstützender Parkraumbewirtschaftung
- Orientierung vor allem für Ortsunkundige

Selbst in Großstädten ist die Befolgung von Parkleitsystemen jedoch sehr gering. In der Regel besteht die Annahmebereitschaft der Parkleitinformationen lediglich bei Ortsunkundigen. Ortskundige, und dazu zählen sich fast alle, kennen „ihre“ Parkplätze und finden dann auch ohne Parkleitsystem den gewünschten Parkplatz in Zielnähe.

Unter diesem Gesichtspunkt und dem der Kosten soll die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in Lahr untersucht werden.

3.1 Bestand

Für den Bereich der Innenstadt ist bereits ein statisches Parkleitsystem installiert. Das bedeutet, dass ausschließlich statische Wegweiser zu den einzelnen Parkmöglichkeiten führen, die in das System integriert sind. Somit werden keine weiteren Informationen bezüglich der Auslastung oder der Stellplatzzahl bereitgestellt.

- **Abbildung 64 + Abbildung 65 + Abbildung 66: Parkleitsystem in der Gärtnerstraße, Erläuterungstafel auf der Bundesstraße 415 und dynamische Restplatzanzeige Tiefgarage Sparkasse**

Ausnahmen bilden die Zufahrtsschilder der Tiefgaragen Marktplatz und Volksbank Lahr, welche über eine „Frei/Besetzt“ Anzeige verfügen und die Anzeige der Sparkasse Lahr, welche über eine Restplatzanzeige verfügt.

Grundsätzlich bestehen 8 Zielparkplätze, die zusammen, wie in Tabelle 27 zu sehen, 716 Parkplätze zur Verfügung stellen.

Die Parkhäuser Marktplatz, Stadtmitte und Volksbank bieten die Möglichkeit das Fahrzeug über den gesamten Tag dort zu parken. Auf den übrigen Parkplätzen besteht eine Höchstparkdauer von 1 bzw. 2 Stunden.

- **Tabelle 27: Zielparkplätze Parkleitsystem Bestand**

Name	Parkhöchstdauer	Anzahl der Parkplätze
Tiefgarage Marktplatz	keine	188
Tiefgarage Stadtmitte	keine	189
Parkhaus Volksbank	keine	180
Parkhaus Turmstraße	1 Std.	48
Parkplatz Doler Platz	2 Std.	18
Parkplatz Roßplatz	2 Std.	20
Parkplatz Rathaus	2 Std.	42
Parkplatz Zollamtstraße	2 Std.	31
Gesamt:		**716**

Die Standorte der Wegweisungen und die Lage der Zielparkplätze sind in Karte 12 dargestellt.

Auf den Zufahrtsrouten über die Bundesstraße 415 sind zusätzlich statische Lagepläne zur besseren Orientierung angebracht.

3.2 Analyse

Zielführung

Um eine Bewertung des vorhandenen Parkleitsystems durchzuführen, müssen zunächst die Standorte der Beschilderung und die Zielführung auf ihre Vollständigkeit und Sinnhaftigkeit geprüft werden. Das heißt, ob die Fahrzeugführer auch ohne Ortskenntnis kontinuierlich und unmissverständlich bis zum Parkziel geführt werden.

Wie in Karte 13 zu sehen, ist das statische Parkleitsystem in Lahr in einer Ringstruktur angelegt. Das bedeutet, dass der Parksuchverkehr ringförmig um den Zielbereich geführt wird und an den jeweiligen Abfahrten auf die Parkflächen hingewiesen wird.

Eine eigenständige und lückenlose Wegweisung mit deutlicher Beschilderung ist grundsätzlich vorhanden. Das bestehende Parkleitsystem weist in seiner Ausführung nur wenige Mängel auf:

- Vor beiden Erläuterungstafeln auf der B 415 bestehen keine Möglichkeiten zu halten, um sich mit Hilfe der Schilder zu orientieren.
- Unklare Zielortbestimmung an den Parkplätzen Doler Platz und Roßplatz

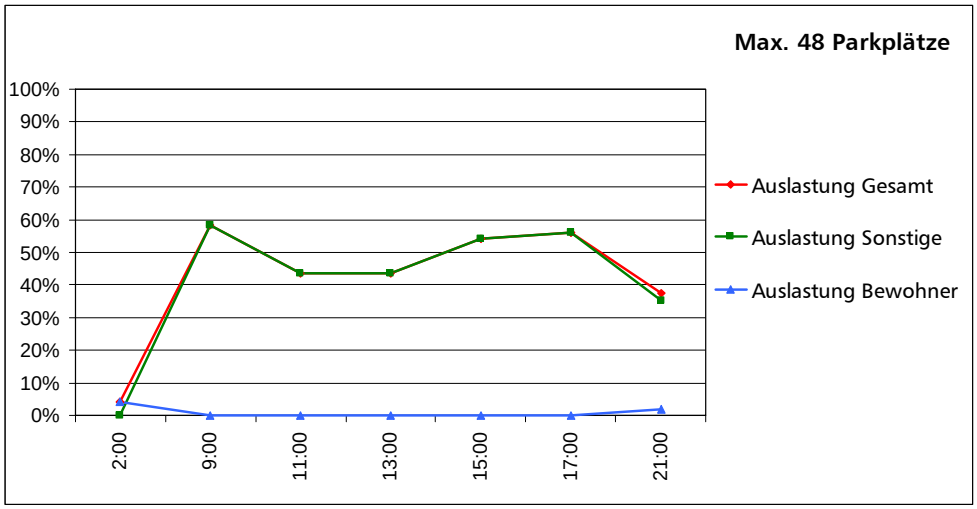
- **Abbildung 67: Fehlende Haltemöglichkeit vor einer Erläuterungstafel**

Auslastung der Zielparkplätze

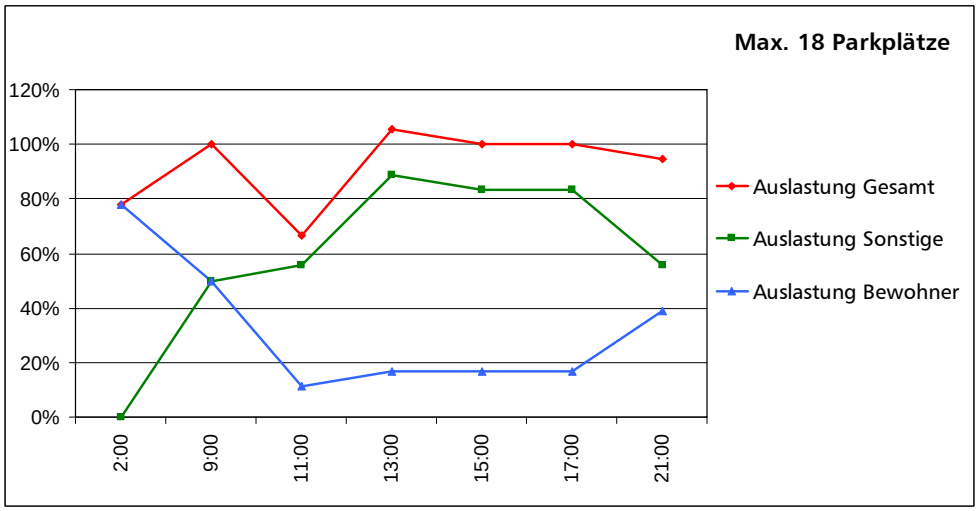
Ein dynamisches Parkleitsystem ist grundsätzlich nur dann gerechtfertigt, wenn die räumliche Verteilung und die Auslastung der vorhandenen Parkeinrichtungen sehr unterschiedlich sind bzw. wenn manche Parkeinrichtungen oft voll ausgelastet sind und in anderen zu dieser Zeit Kapazitäten frei stehen. Wenn beispielsweise eine dynamische „Frei/Besetzt“ Anzeige jederzeit „Frei“ anzeigt, bietet sie keinen Mehrwert gegenüber einem statischen Parkleitsystem. Dennoch verursacht ein dynamisches Parkleitsystem höhere Investitions- und Betriebskosten, zumal in Lahr bereits ein statisches Parkleitsystem installiert ist.

Die Auslastungen der Parkhäuser sind von der Abbildung 12 auf Seite 12 bis zur Abbildung 26 auf Seite 18 dargestellt. Die Tagesganglinien der übrigen Zielparkplätze sind von Abbildung 68 bis Abbildung 71 zu sehen.

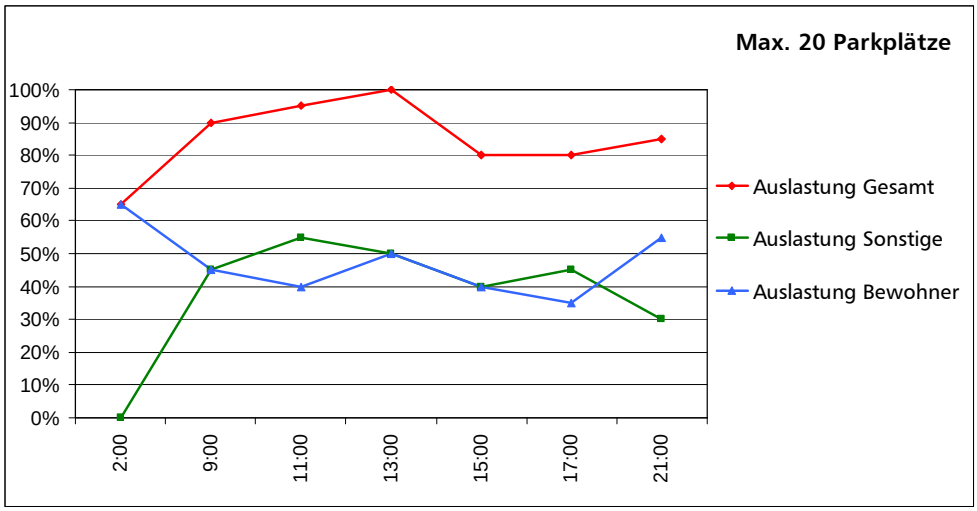
- **Abbildung 68: Tagesganglinie Parkhaus Turmstraße**



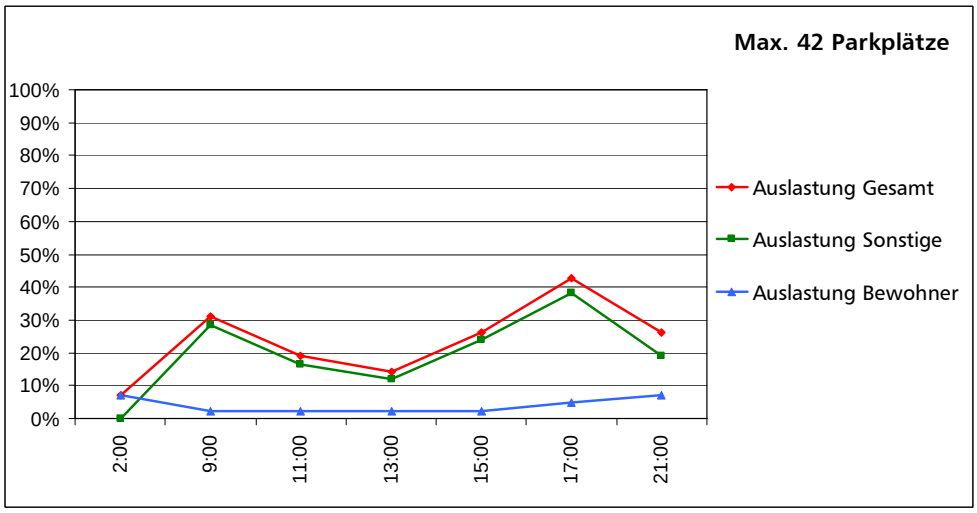
- **Abbildung 69: Tagesganglinie Parkplatz Doler Platz**



- **Abbildung 70: Tagesganglinie Parkplatz Roßplatz**



- **Abbildung 71: Tagesganglinie Parkplatz Rathaus**

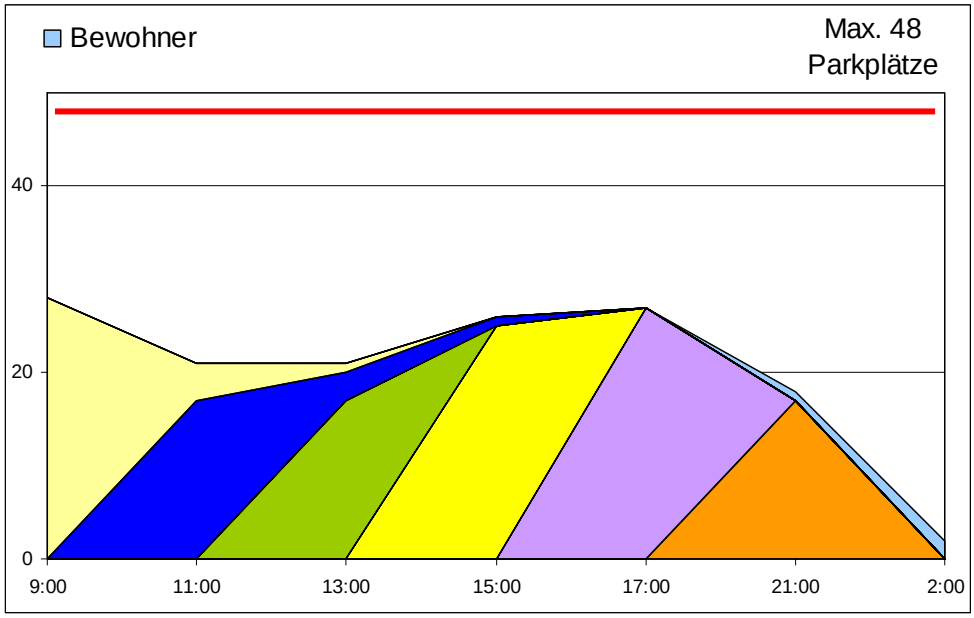


Für den Parkplatz Zollamtstraße liegen keine fundierten Daten vor, da große Teile dieses Parkplatzes zum Zeitpunkt der Erhebung als Materiallager für die damalige Baustelle in der Turmstraße verwendet wurden.

Wie in den Tagesganglinien zu erkennen, besteht mit Ausnahme des Parkplatzes Doler Platz auf den Zielparkplätzen nur selten eine Vollauslastung. In den Parkhäusern gibt es zudem jederzeit freie Parkplätze. Grundsätzlich findet man also in den meisten Fällen auch ohne ein Parkleitsystem einen freien Parkplatz in Zielnähe.

In Abbildung 72 auf Seite 58 wird zudem beispielhaft verdeutlicht, dass die Höchstparkdauer auch auf den Zielparkplätzen oftmals nicht eingehalten wird. Diese ist in dem Parkhaus Turmstraße mit 1 Stunde angelegt. Einige Parkvorgänge übersteigen jedoch sogar eine Parkdauer von 2 Stunden.

- **Abbildung 72: Parkdauer Parkhaus Turmstraße**



Zusammenfassung und Bewertung

- Lückenlose Zielführung
- Eigenständige und deutliche Beschilderung
- Vor den Erläuterungstafeln auf der B 415 besteht keine Möglichkeit zu halten
- Unklare Zielortbestimmung an den Parkplätzen Doler Platz und Roßplatz
- Die Zielparkplätze sind nur sehr selten voll ausgelastet
- Teilweise Nichtbeachtung der Parkhöchstdauer auf Zielparkplätzen

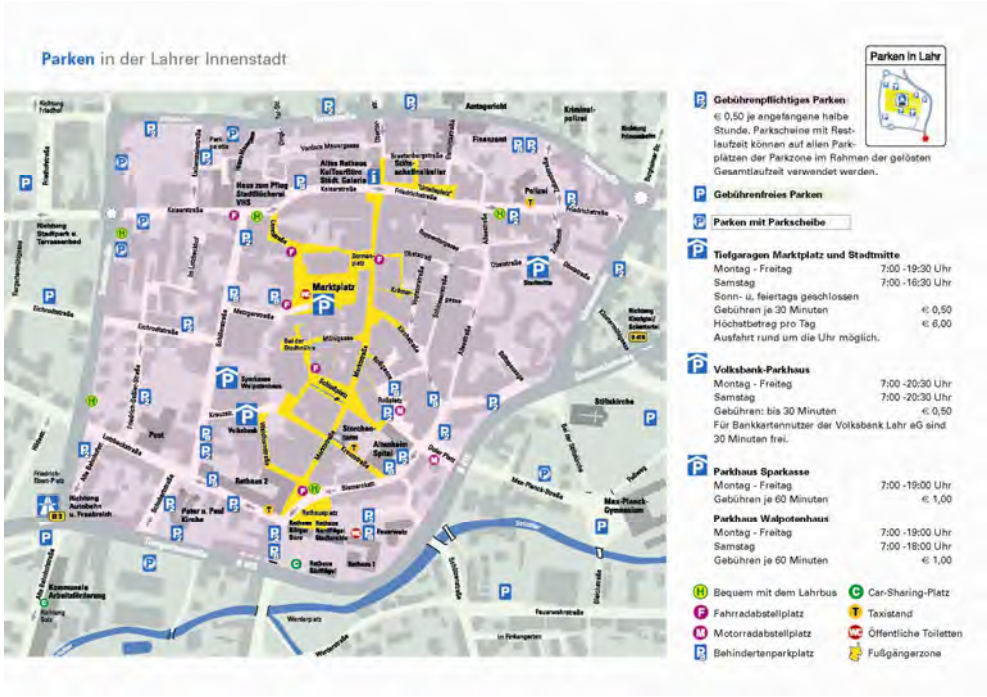
Aufgrund der Analyse und der zu erwartenden Mehrkosten bei einem dynamischen Parkleitsystem, wird das statische Parkleitsystem für die Stadt Lahr als angemessen erachtet. Es wird jedoch empfohlen, den Bestand zu optimieren und die Parkplätze für Kurzparker und Langzeitparker gesondert auszuweisen. Eine detaillierte Aufzählung der Optimierungsoptionen ist in Kapitel 5.1: „Optimierung des Parkleitsystems“, ab Seite 65, aufgelistet.

3.3 Parkplatzflyer

Zusätzlich zu dem Parkleitsystem gibt es den Flyer „Parken in der Lahrer Innenstadt“ (siehe Abbildung 73 und Abbildung 74). Dort werden öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze im Innenstadtbereich angezeigt. Zudem werden Aussagen zu Öffnungszeiten und Tarifen gemacht. Auch Sonderparkplätze und sonstige wichtige Standorte, wie Carsharing oder Bushaltestellen, werden dort verortet.

- **Abbildung 73: Parken in der Lahrer Innenstadt (Vorderseite)**

- **Abbildung 74: Parken in der Lahrer Innenstadt (Rückseite)**



Der abgebildete Flyer hat in seiner Anlage einige Schwächen, wie falsch angegebene Öffnungszeiten oder eine grundsätzliche Unübersichtlichkeit. Um diese Fehler bei einer Neuauflage des Flyers nicht erneut zu begehen, werden nachfolgend einige Anmerkungen gegeben, die entsprechend beachtet werden sollten:

- Die Angegebenen Informationen, z.B. zu den Öffnungszeiten der Parkhäuser, müssen unbedingt richtig, vollständig und aktuell sein, um eine hohe Akzeptanz zu gewährleisten.

- Die Grundkarte ist leicht verständlich und gut lesbar und somit gut geeignet.
- Der Flyer wirkt insgesamt sehr unübersichtlich, was an einer unnötigen Überfrachtung mit kleinteiligen Informationen liegt.
- Es sollten nur Parkplätze auf dem Flyer dargestellt werden, die auch als Zielparkplätze im Parkleitsystem beschildert werden.
- Die Farbgebung der Parkplätze kann je nach Bewirtschaftung oder möglicher Parkdauer unterschieden werden.
- Sonderparkplätze und sonstige wichtige Standorte, wie Carsharing oder Bushaltestellen, sollten weiterhin dargestellt werden.

4 Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept

4.1 Ziele: Qualität vor Quantität

Folgende Ziele werden für die Entwicklung einer Parkraumkonzeption vorgeschlagen:

1. Sparsamer Umgang mit Flächen
2. Minimierung des mit Parken verbundenen Verkehrs
3. Besonderer Schutz von städtebaulich sensiblen Bereichen vor Parksuchverkehr
4. Höhere Auslastung und Akzeptanz der Parkbauten
5. Bewohnern sollte, soweit möglich, ein Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung bereitgestellt werden
6. Der Lieferverkehr soll gewährleistet werden
7. Parkplätze für den Kunden- und Erledigungsverkehr sollten von der Erschließung her stadtverträglich angeordnet sein (diese Parkplätze erzeugen den meisten Verkehr)
8. Touristische/gebietsfremde Verkehre sollen frühzeitig zu verträglichen Parkplätzen gelenkt werden
9. Verträgliche Parkplätze sollten frühzeitig und eindeutig angezeigt werden
10. Berufspendler können durchaus weitere Fußwege vom/zum Parkplatz zugemutet werden, als dem Kunden- und Erledigungsverkehr
11. Berufspendler sollen möglichst nicht mit dem eigenen Pkw anreisen
12. Für Behinderte sollen Parkplätze reserviert werden

13. Die Parkplätze sollten durch ihre Beschaffenheit möglichst barrierefrei angelegt sein
14. Der Parkraum bzw. die einzelnen Parkplätze sollten so angeordnet werden, dass keine Konflikte mit anderen Nutzern entstehen, insbesondere Fußgängern und Radfahrern
15. Die Gehwege sollten von (legal und illegal) parkenden Fahrzeugen freigehalten werden

Insgesamt wird bei der Entwicklung des Parkraumkonzeptes nach der Kernaussage: „Qualität vor Quantität“ gehandelt.

4.2 Generelle Strategien

Die nachfolgend aufgezählten Anmerkungen sind der Entwicklung genereller Strategien zum Umgang mit Problemen im Parkraum vorangestellt:

- In innerstädtischen Gebieten wird es immer Konkurrenzen um den knappen Parkraum geben.
- Parkraumprobleme treten häufig dort auf, wo eine hohe Nutzungsmischung besteht. Die hohe Nutzungsmischung ist aber auch ein Merkmal und eine Qualität städtischen Lebens.
- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine freiwillige kommunale Dienstleistung, die auch finanziert werden muss.
- Parkraum ist ein knappes Gut. Um ein knappes Gut wird es immer Nutzungskonflikte geben. Hier ist Flächenmanagement im ruhenden Verkehr notwendig.
- Sinnvoll ist eine mehrfache Nutzung des vorhandenen Parkraums.

Das Instrumentarium der Straßenverkehrsordnung bietet eine Vielzahl von Regelungen, um auf die spezifischen Nutzungskonflikte um den Parkraum entsprechend den politischen Zielsetzungen einzugehen.

Nach der Straßenverkehrsordnung steht folgendes Instrumentarium zur Verfügung:

- Angebot an Parkmöglichkeiten (wie viele Parkplätze zur Verfügung stehen)
- Zeitliche Befristung (Kurzparken oder Langzeitparken)
- Gebührenstaffelung (Höhe der Parkgebühren bzw. Staffelung: je höher die Zentralität, um so höher die Parkgebühren)
- Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z. B. Bewohner oder Lieferverkehr)
- Verkehrslenkung (Parkleitsystem)
- Eine Kombination der verschiedenen Instrumente

Die unterschiedlichen Nutzergruppen sprechen unterschiedlich auf dieses Instrumentarium an.

- **Tabelle 28: Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien**

		Einwohner	Beschäftigte	Auszubildende	Kunden	Private Besucher	Touristen	Restaurant- / Kneipen-besucher	Dienstleister	Lieferverkehr	Allg. Veranstaltungs-besucher	Ortsfremde	Ortskundige
Parkdauer	Kurz	◆	◆	◆	✔	❍	❍	❍	❍	✔	◆		
	Lang	✔	✔	✔	◆	✔	✔	❍	❍	◆	✔		
Parkplatz im öffentlichen Straßenraum notwendig		(❍)	❍	❍	❍	✔	✔	❍	✔	✔	❍		
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		◆	✔	✔	❍	❍	✔	❍	◆	◆	✔		
Längerer Fußweg zumutbar		◆	✔	✔	❍	❍	✔	❍	◆	◆	✔		
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		◆	✔	✔	✔	◆	✔	❍	◆	◆	✔		
Durch Parkleitsystem ansprechbar		◆	◆	◆	❍	❍	✔	❍	◆	◆	✔	✔	◆

✔ trifft zu ❍ trifft teilweise zu ◆ trifft nicht zu

4.3 Überschaubare und einfache Regelungen

Parkregelungen sind teilweise kompliziert. Ein wesentliches Ziel des Konzeptes ist, eine möglichst einheitliche und verständliche Regelung einzuführen. Aus der Vielzahl von Regelungsmöglichkeiten sollen nur wenige verschiedene Formen angewandt werden. Auch in der räumlichen Ausgestaltung soll möglichst auf eine einheitliche Ausschilderung geachtet werden. Gleichzeitig müssen die Regelungen entsprechend kommuniziert werden.

4.4 Brötchentaste

Die Bötchentaste wird in einigen Städten eingeführt, um Personen ein kostenloses Parken von 15 min bis zu einer Stunde zu ermöglichen, während sie kurze Erledigungen beim Bäcker oder dem Buchladen vollziehen. Mit dieser Maßnahme soll der innenstadtnahe Einzelhandel im Gegensatz zum kostenlosen Parken während des Einkaufs auf der „Grünen Wiese“ gestärkt und gleichzeitig der Umschlag auf den Parkplätzen erhöht werden.

Die finanziellen Auswirkungen, welche verschiedene Kommunen dabei mit der Einführung der Brötchentaste gemacht haben, sind durchaus unterschiedlich.

- **Tabelle 29: Die Finanzielle Auswirkung der Brötchentaste auf ausgewählte Kommunen**

Stadt	Bilanz nach Einführung der Brötchentaste
Köln	Einnahmeausfall zwischen 0 % und 32 % (im Kernbereich)
Stuttgart	Einnahmeausfall von 43 %
Koblenz	Einnahmeausfall von 3 % bis 4 %
Bremen	Mehreinnahmen von 9 %
Frankfurt	Einnahmeausfall von 6 % bis 35 %
Münster	Einnahmeausfall von 39 %
Bonn	Einnahmeausfall von 18 %

Neben dem finanziellen Aspekt gibt es noch weitere Punkte, die gegen eine Einführung der Brötchentaste sprechen, wie:

- Nach eigenen Erfahrungen hat die Brötchentaste nur geringe verkehrliche Auswirkungen. Die verfolgten Ziele werden in der Regel somit nicht erreicht.
- Durch die Regelung entsteht ein erhöhter Überwachungsaufwand.
- In einigen Städten wurde Vandalismus beobachtet. Es wurden unzählige kostenlose Tickets gezogen und anschließend im Straßenraum verteilt.
- Dauerparker bekommen die Möglichkeit, bei halbstündigem Ziehen der kostenlosen Parkscheine, den ganzen Tag kostenfrei dort zu parken.

Wenn die Einführung der Brötchentaste dennoch in Erwägung gezogen wird, sollten folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Es sollten ausreichend freie Parkplätze zur Verfügung stehen, um keinen zusätzlichen Parksuchverkehr zu verursachen.
- Der Anteil der Geschäfte des täglichen und kurzfristigen Bedarfs sollte entsprechend hoch sein.
- Eine intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs sollte gewährleistet sein.

- Es sollte eine vermittelbare räumliche Ausweisung in einem größeren Bewirtschaftungsbereich gegeben sein.
- Es sollte bedacht werden, dass die Parkscheinautomaten auch nach der Einführung der Brötchentaste noch wirtschaftlich sein sollten.

Insgesamt ist von einer Einführung der Brötchentaste in Lahr eher abzuraten. Unter Umständen kann die Brötchentaste ggf. durch gezielte werbewirksame Maßnahmen zu einem positiven Image der Lahrer Innenstadt beitragen. Der praktische Nutzen der Brötchentaste wird jedoch kaum positive Auswirkungen auf die Situation des ruhenden Verkehrs haben.

Stattdessen wird, auch im Hinblick auf die Kundenbindung, die Einführung eines Bonusparksystems empfohlen (siehe Bonusparkscheine auf Seite 74).

4.5 Bewohnerparkbevorrechtigung

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung[4] gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Bewohnerparkbevorrechtigung:

- Trennprinzip, mit ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reservierten Parkplätzen. Einschränkungen und Rahmenbedingungen sind in der genannten VwV festgelegt.
- Mischprinzip, nach Nr. 6 der o. g. VwV: „Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13 [der StVO, Anm. AS]) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden.“

Die effektivste Art, für die Nutzergruppe der Bewohner Parkraum zu reservieren, ist das Trennprinzip.

Es besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit Bewohnerparkbevorrechtigung auch zeitlich zu befristen, beispielsweise montags bis freitags von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Dies ist möglich, da nachts für die Anwohner keine Probleme bestehen und tagsüber gebietsfremder Verkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten wird.

Mit der Ausweisung der Bewohnerparkbevorrechtigung wird für Bewohner die Chance deutlich erhöht, einen freien Parkplatz in Nähe des gewünschten Zieles zu finden. Eine Garantie auf einen zielnahen Parkplatz ist damit nicht verbunden. In der Regel werden mehr Ausweise ausgegeben als reservierte Parkplätze vorhanden sind. Diese Nutzungskonflikte werden aber deutlich geringer sein, als ohne Bewohnerparkbevorrechtigung. Während sich die Situation für Bewohner deutlich verbessert, wird es Nachteile für Gebietsfremde, insbesondere Berufspendler, geben, die in diesen Straßenabschnitten nicht mehr parken dürfen.

4 vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X

5 Konzept zum Parkraummanagement

5.1 Optimierung des Parkleitsystems

Um eine Optimierung des statischen Parkleitsystems vorzunehmen, werden aufgrund der Analyse und der Bewertung folgende Empfehlungen ausgegeben:

- Einrichtung von Haltebuchten vor den Erläuterungstafeln auf der B 415, um potenziellen Nutzern eine ausreichende Orientierung zu ermöglichen.
- Um Nutzern des Parkleitsystems differenziertere Informationen zu bieten wird empfohlen, die Zielparkplätze in Kurzzeitparkplätze und Langzeitparkplätze aufzuteilen.
- Aufgrund seiner Lage in einem städtebaulich sensiblen Bereich und der mäßigen Erschließung des Parkplatzes Roßplatz, sollte dieser nicht weiter als Zielparkplatz im Parkleitsystem geführt werden.
- Der Parkplatz Doler Platz sollte durch die Beschilderung eindeutig als Zielparkplatz identifizierbar sein.
- Das Parkhaus Turmstraße sollte als Kurzzeitparkplatz ausgeschildert und dementsprechend mit einer Parkhöchstdauer von 2 Stunden bewirtschaftet werden.
- Generell sollten die Beschilderung der Zielführung und die Lage der anderen Zielparkplätze erhalten bleiben.
- Es wird empfohlen, die Beschilderung des statischen Parkleitsystems an die geplanten Maßnahmen anzupassen. Für Nutzer des Parkleitsystems sollten die Zielparkplätze durch eine farbliche Separierung zwischen Kurzzeitparkplätzen und Langzeitparkplätzen direkt erkenntlich sein, um je nach Bedarf bewusst angesteuert werden zu können.
- Um die Orientierung zu erleichtern, sollten die Beschilderungen der Abfahrten zu den entsprechenden Zielparkplätzen mit den jeweiligen Namen versehen werden.

In Tabelle 30 sind die geplanten Zielparkplätze des Parkleitsystems aufgelistet. Die Zielparkplätze, die keine Höchstparkdauer besitzen, sollten als Langzeitparkplätze ausgeschildert werden.

- **Tabelle 30: Empfohlene Zielparkplätze des Parkleitsystems**

Name	Parkhöchstdauer	Anzahl der Parkplätze
Tiefgarage Marktplatz	keine	188
Tiefgarage Stadtmitte	keine	189
Parkhaus Volksbank	keine	180
Parkhaus Turmstraße	2 Std.	48
Parkplatz Doler Platz	2 Std.	18
Parkplatz Rathaus	2 Std.	42
Parkplatz Zollamtstraße	2 Std.	31
Gesamt:		**696**

Die detaillierte geplante Beschilderung des Parkleitsystems ist in Karte 14 dargestellt. Abbildung 75 zeigt eine mögliche Optik einer optimierten Erläuterungstafel, auf welcher die zusätzlichen Informationen dargestellt sind.

Durch die farbliche Separierung werden die Alleinstellungsmerkmale der Parkplätze in den Parkhäusern besonders herausgestellt. Nur auf diesen Parkplätzen kann ohne eine Parkhöchstdauer geparkt werden. Zudem muss dort nur die tatsächliche Parkzeit bezahlt werden.

- **Abbildung 75: Mögliche Optik einer Erläuterungstafel**

Dynamisches Anzeigenelement Ecke Gärtner-/Obststraße

Nach der Öffnung des sich derzeit im Bau befindlichen Kinos an der Friedrichstraße sollte die Situation in der Tiefgarage Stadtmitte zunächst beobachtet werden. Sollte sich eine regelmäßige Vollauslastung einstellen, kann an der Ecke Gärtner-/Obststraße ein dynamisches Element, in Form einer Frei/Besetzt Anzeige bzw. einer Restplatzanzeige installiert werden, um den Verkehr nicht unnötig durch städtebaulich sensible Bereiche der östlichen Altstadt zu führen.

Dynamisches Anzeigenelement Tiefgarage Marktplatz

Falls ein dynamisches Anzeigenelement für die Tiefgarage Marktplatz gewünscht ist, sollte dieses gut sichtbar an der Ecke Schillerstraße/Metzgerstraße installiert werden. Das Element kann als Frei/Besetzt Anzeige oder als Restplatzanzeige ausgeführt werden und sollte beidseitig lesbar sein.

5.2 Empfohlene Bewirtschaftung

Aufbauend auf die Analyse und die Optimierung des Parkleitsystems wird empfohlen, das Konzept der flächendeckenden Bewirtschaftung im Bereich der Innenstadt fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Bisher unbewirtschaftete Parkplätze im Bearbeitungsgebiet sollten demnach ihrer Lage entsprechend in die Bewirtschaftung einbezogen werden.

In der Alleestraße sollte ein Haltestreifen von etwa 4 – 5 Fahrzeuglängen für die Kita eingerichtet werden, der in den Abendstunden als zusätzlicher Taxiparkplatz genutzt werden kann.

In städtebaulich und verkehrlich sensiblen Bereichen sollte die Nutzung der Parkplätze ausschließlich für Bewohner reserviert werden. Dies betrifft im Untersuchungsgebiet folgende Straßen nördlich bzw. östlich der Innenstadt:

- Alleestraße
- Brestenbergstraße
- Obertorstraße
- Rappentorgasse
- Roßplatz und Parkplatz Roßplatz
- Vogtstorstraße

Zusätzlich sollte die Bewirtschaftung der Parkplätze auf das Parkleitsystem und dessen Zielführung und die Zielparkplätze abgestimmt werden.

Die detaillierten Ausweisungen der Bewirtschaftungen der Parkplätze sind in Karte 15 dargestellt. Die empfohlenen Maßnahmen werden zudem nachfolgend erläutert.

Doler Platz

Der Parkplatz Doler Platz wird als Zielparkplatz im Parkleitsystem angegeben, weshalb dort zu den Ladenöffnungszeiten möglichst keine Bewohner parken sollten.

Deshalb wird empfohlen, die Bewirtschaftung dementsprechend abzuändern, dass die Befreiung für Inhaber eines Bewohnerparkausweises von der Pflicht einen Parkschein zu lösen, entfällt. Empfohlen wird die Erhebung von Parkgebühren durch die Beschilderung mit dem Zeichen 314-50 StVO mit dem Zusatzzeichen 1052-33 StVO. Da der Parkplatz zu den im Parkleitsystem ausgeschilderten Kurzzeitparkplätzen gehören soll, sollte die zulässige Parkhöchstdauer auf 2 Stunden begrenzt werden.

- **Abbildung 76: Empfohlene Beschilderung für den Doler Platz**

Goethestraße

Es wird empfohlen, die fünf unbewirtschafteten Parkplätze in der Goethestraße (zwischen Lotzbeckstraße und Eichrodtstraße – zwei auf der Ostseite, drei geplant auf der Westseite) mit der Regelung „Kurzparken mit Parkscheibe“ und der Beschilderung mit den Zeichen 314 StVO mit den Zusatzzeichen 1040-32 StVO und 1040-31 StVO zu bewirtschaften. Die Bewirtschaftungszeiten sollten montags bis freitags zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr und samstags zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr liegen. Die Höchstparkdauer sollte auf 2 Stunden begrenzt sein. Die Bewirtschaftungszeiten und die Höchstparkdauer richten sich nach den Gegebenheiten der kostenpflichtigen Parkplätze aus dem Umfeld.

Die Bewirtschaftung mit der Parkscheibe sollte angewendet werden, da die Aufstellung eines Parkscheinautomaten an dieser Stelle nicht wirtschaftlich wäre.

- **Abbildung 77: Empfohlene Beschilderung für die Goethestraße (zwischen Lotzbeckstraße und Eichrodtstraße)**

Parkhaus Turmstraße

Die Bewirtschaftung im Parkhaus Turmstraße (Kurzparken mit Parkscheibe) sollte an die Bewirtschaftung der weiteren Zielparkplätze des Parkleitsystems angepasst werden. Empfohlen wird die Erhebung von Parkgebühren mit der Beschilderung mit dem Zeichen 314-50 StVO und dem Zusatzzeichen 1052-33 StVO. In dem Parkhaus sollte eine Parkhöchstdauer von 2 Stunden angesetzt werden, da empfohlen wird, es im Parkleitsystem als Kurzzeitparkplatz auszuschildern.

- **Abbildung 78: Empfohlene Beschilderung für das Parkhaus Turmstraße**

Haltestreifen Alleestraße

In der Alleestraße (auf der westlichen Seite nördlich der Rappentorgasse) sollte ein Haltestreifen für die Kita installiert werden, um ein einfaches Hinbringen und Abholen der Kinder zu ermöglichen. In den Abendstunden kann dieser als zusätzlicher Taxiparkplatz dienen. Empfohlen wird die Beschilderung mit dem Zeichen 286 StVO mit dem Zusatzzeichen 1042-33 StVO und dem Zeichen 229 StVO.

- **Abbildung 79: Empfohlene Beschilderung Haltestreifen Alleestraße (Kita)**

5.2.1 Parkgebühren und Tarife

Die Parkgebühren in der Innenstadt werden entsprechend der geltenden Parkgebührensatzung[5] erhoben und betragen im Untersuchungsgebiet 0,50 € je angefangene halbe Stunde. Die Höchstparkdauer ist auf 2 Stunden begrenzt.

Bezahlung an Parkscheinautomaten

Aktuell kann das gewünschte Parkticket mit den Münzen 50 Cent, 1 Euro und 2 Euro gezogen werden. Es wird empfohlen, die Möglichkeit einzuräumen, das entsprechende Ticket auch mit Münzen der Werte 10 Cent und 20 Cent lösen zu können, um die Benutzerfreundlichkeit zu steigern und die Akzeptanz zu erhöhen. Die Parkscheinautomaten sollten dementsprechend umgestellt werden.

Höhe der Parkgebühren

Durch die Höhe der Bewirtschaftung sollte das Ziel verfolgt werden, die oberirdischen Parkplätze zu entlasten um entsprechenden Platz für Kurzparker zu bieten. Langzeitparker sollten hingegen auf die Parkbauten zurückgreifen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde in anderen Städten bereits erfolgreich die Strategie verwendet, die Gebühren der oberirdischen Parkplätze zu erhöhen, während die Parkgebühren der Parkbauten unverändert bleiben.

Die angesetzten Parkgebühren unterliegen insgesamt sensiblen Voraussetzungen. Wenn die Parkplätze in der Innenstadt aufgrund fehlender Gebühren stetig belegt sind, finden potenzielle Kunden dort in den meisten Fällen keinen freien Parkplatz. Das führt zu Unzufriedenheit und ggf. zu einer Meidung der Innenstadt. Sind die Parkgebühren zu teuer angelegt, kann dies ebenfalls zu einer Meidung der Innenstadt führen.

Aufgrund der aktuell moderaten Bewirtschaftung in Lahr sollte die Maßnahme in Betracht gezogen werden, die Gebühren der oberirdischen Parkplätze zu erhöhen und in den Parkbauten auf dem aktuellen Stand zu belassen.

Um eine Erhöhung der Parkgebühren zu ermöglichen, wäre eine Änderung der Parkgebührensatzung vonnöten.

5 Stadt Lahr; Rechtsverordnung über die Festsetzung der Gebühren für das Parken an Parkuhren und in Zonen mit Parkscheinautomaten. Lahr / Schwarzwald 2001

Bewirtschaftungszeiten

Die Bewirtschaftungszeiten der öffentlichen Parkplätze sollten beibehalten werden. Demnach sollte

- montags bis freitags zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr
- und samstags zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr

bewirtschaftet werden.

Kulturtarif/Kulturticket

Es wird empfohlen, den Kulturtarif und das Kulturticket mit folgenden Eigenschaften in die Bewirtschaftung aufzunehmen:

- **Kulturtarif**: In den Tiefgaragen Marktplatz und Stadtmitte sollten die Gebühren dementsprechend geändert werden, dass man ab 19.00 Uhr für 0,50 € 2 Stunden parken darf
- **Kulturticket**: Bei Parken in den Tiefgaragen Stadtmitte und Marktplatz werden durch das Kino 0,50 € vergütet, die ersten 2 Stunden wären somit für Kinobesucher kostenfrei, Parken bis zu 4 Stunden würde den Nutzer 0,50 € kosten
- **Ganztägliches Kulturticket für innerstädtische Veranstaltungen mit regionaler Strahlkraft**: Für solche Veranstaltungen sollte eine generelle Strategie entwickelt werden, wie mit dem ruhenden Verkehr umgegangen wird. Lösungen sollten einzelfallbezogen erarbeitet werden.

Bonusparkscheine

Zu Marketingzwecken, um potenzielle Kunden für den Einkauf in der Lahrer Innenstadt zu gewinnen und um eine aktive Kundenbindung zu betreiben, besteht die Möglichkeit Bonusparkscheine einzuführen und an die Kunden zu verteilen (Beispiel siehe Abbildung 80 auf Seite 74). Einzelhändler könnten diese bei der Stadt erwerben. Ab einem bestimmten Einkaufswert würden diese bei einem zukünftigen Parkvorgang zu kostenfreiem Parken für die Dauer von 15 min, 30 min oder 60 min berechtigen.

- **Abbildung 80: Bonusparkschein aus Meschede**

Unter Umständen wären auch Modelle denkbar, in denen Bonusparkscheine für die Tiefgaragenparkplätze ausgegeben werden könnten. Gegebenenfalls müsste eine technische Anpassung der Kassenautomaten erfolgen, um die Gutschriften entsprechend einlösen zu können.

Kita – Tarif/Tiefgarage Stadtmitte

Um die Attraktivität der Tiefgarage Stadtmitte zu steigern und den Kita-Eltern das Hinbringen und das Abholen der Kinder möglichst einfach zu gestalten, wird es als sinnvoll betrachtet, den Nutzern der Tiefgarage die ersten 20 min kostenfreies Parken zu gewähren.

5.2.2 Bewohnerparkbevorrechtigung und -parkzonen

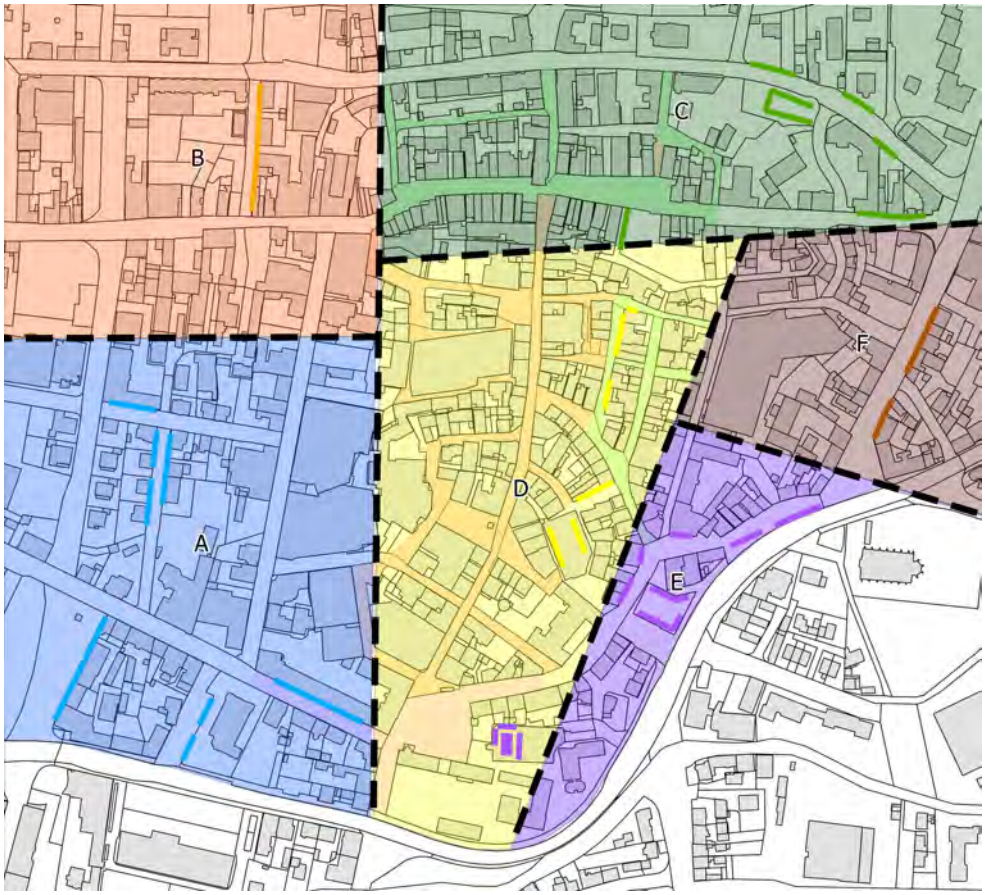
Bestand

Es existieren sechs Bewohnerparkzonen im Untersuchungsgebiet, die von A bis F benannt sind. Die Abgrenzungen der Bewohnerparkzonen und die Geltungsbereiche der Bewohnerparkausweise sind in Abbildung 81 auf Seite 75 dargestellt.

Insgesamt sind 220 Parkplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden, auf welchen Inhaber eines Bewohnerparkausweises der entsprechenden Zone von der Pflicht, den Parkscheinautomaten zu bedienen, befreit sind.

Durch die kleinteilige Aufteilung der Bewohnerparkzonen ist die Anzahl der nutzbaren Parkplätze je Bewohnerparkzone jedoch sehr begrenzt.

- **Abbildung 81: Bestand Bewohnerparkzonen und Geltungsbereich der Bewohnerparkausweise**



Rechtliche Grundlagen

Für die Ausweisung von reservierten Parkplätzen für Bewohner gibt es straßenverkehrsrechtlich[6] einige wesentliche Einschränkungen.

- Der Bereich mit Bewohnerparkbevorrechtigung darf eine Ausdehnung von 1.000 m nicht überschreiten. Dann ist eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) möglich.
- In der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Bewohner reserviert werden.

Diese Einschränkungen beziehen sich auf das gesamte bewirtschaftete Gebiet, das eine maximale Ausdehnung von 1.000 m haben darf.

Bewohnerparkzonen

Es wird empfohlen, die im Untersuchungsgebiet vorhandenen kleinteiligen Bewohnerparkzonen (A bis F) durch die Zusammenlegung einzelner Zonen auszuweiten, um eine größere Flexibilität innerhalb der Bewohnerparkzonen zu erreichen. Durch die Vergrößerung erhöht sich auch die Chance für

6 Vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X

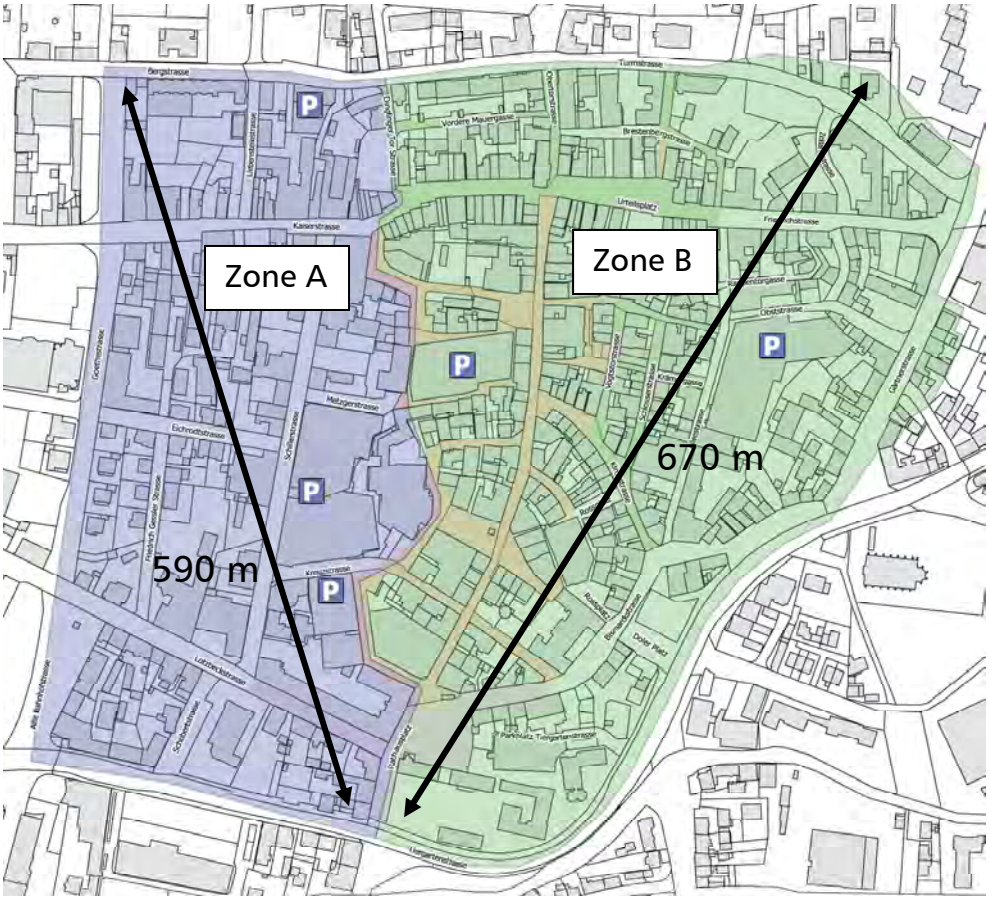
Besitzer eines gültigen Bewohnerparkausweises, einen freien Parkplatz innerhalb der entsprechenden Zone zu finden.

Aufgrund der städtebaulichen Situation des Untersuchungsgebietes mit der mittig liegenden Fußgängerzone, sollte das Untersuchungsgebiet in zwei Bewohnerparkzonen aufgeteilt werden. Der Verlauf der Grenze wurde so gewählt, um die vorhandenen Parkplätze möglichst sinnvoll auf die potenziellen Nutzer aufzuteilen.

Die Ausdehnung der beiden empfohlenen Bewohnerparkzonen ist in Abbildung 82 dargestellt. Mit der maximalen Ausdehnung von 590 m bzw. 670 m werden die Anforderungen der VwV-StVO erfüllt.

Die Namen der Bewohnerparkzonen können beliebig angepasst werden. Beispielsweise sind die Bewohner der blau eingefärbten Zone berechtigt, einen Bewohnerparkausweis der Zone A zu erwerben, Bewohner der grün eingefärbten Zone einen der Zone B.

- **Abbildung 82: Berechtigte für Bewohnerparken**



Geltungsbereich der Bewohnerparkausweise

Die genaue Teilung des Gebiets in zwei Bewohnerparkzonen ist in Abbildung 82 dargestellt. In Tabelle 31 sind diejenigen Parkplätze dargestellt, auf denen Inhaber eines Bewohnerparkausweises der entsprechenden Zone von der Pflicht, den Parkscheinautomaten zu bedienen, befreit sind.

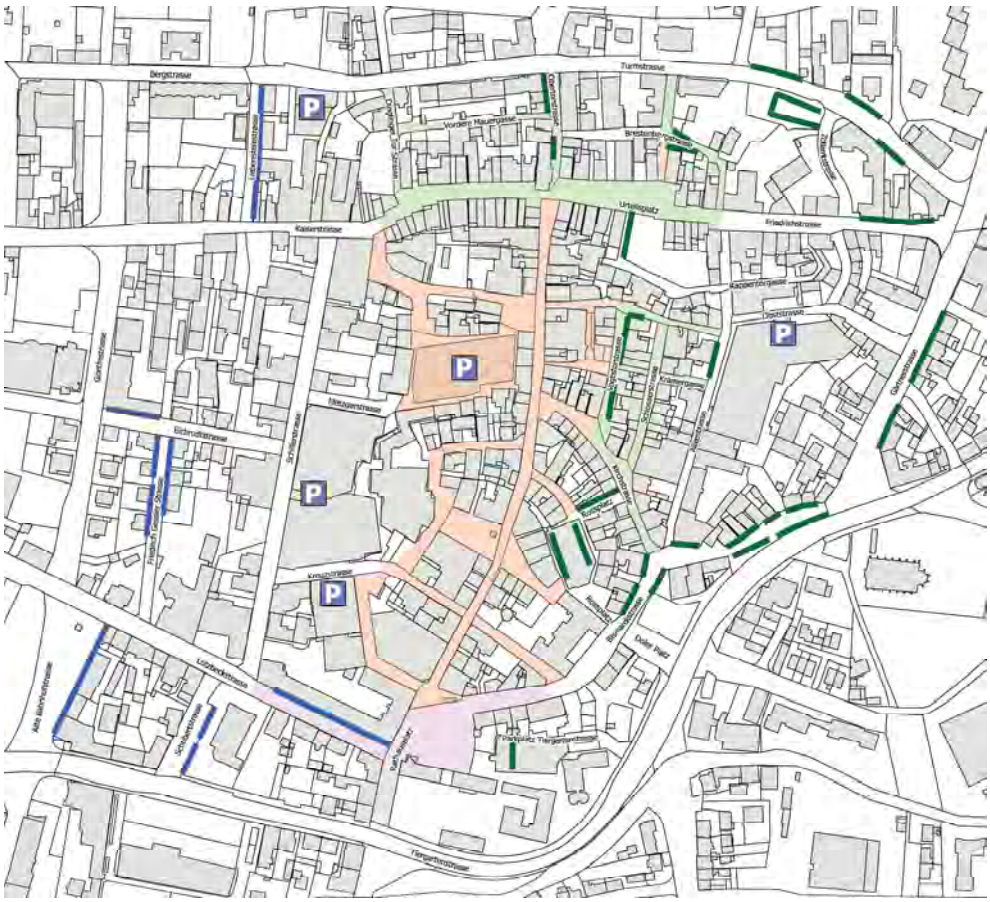
Durch die empfohlene Bewirtschaftung werden 21 % der Parkplätze in Zone B ausschließlich für Bewohner reserviert sein. Die Anforderung der VwV-StVO werden somit erfüllt. In der Bewohnerparkzone A sind keine Parkplätze geplant, die ausschließlich für Bewohner reserviert sind.

Bewohner sollten einen Bewohnerparkausweis weiterhin wie bisher für 30 € im Jahr erwerben können.

- **Tabelle 31: Übersicht der Bewohnerparkplätze**

Geplante Zone	Öffentlich zugängliche Parkplätze gesamt	Kostenpflichtiges Parken / Bewohner frei	Ausschließlich für Bewohner reserviert
A	212	73	keine
B	270	87	58

- **Abbildung 83: Geltungsbereich der Bewohnerparkausweise**



Geltungsbereich Zone A Geltungsbereich Zone B

Beschilderung

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ordnet folgende vorrangig anzuwendende Beschilderung an:

„Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder 290.1 mit Zusatzzeichen "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen.“[7]

Für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen wird deshalb empfohlen, folgende Beschilderung mit dem Zeichen 286 StVO mit dem Zusatzzeichen 1020-32 StVO zu verwenden.

- **Abbildung 84: Empfohlene Beschilderung für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen**

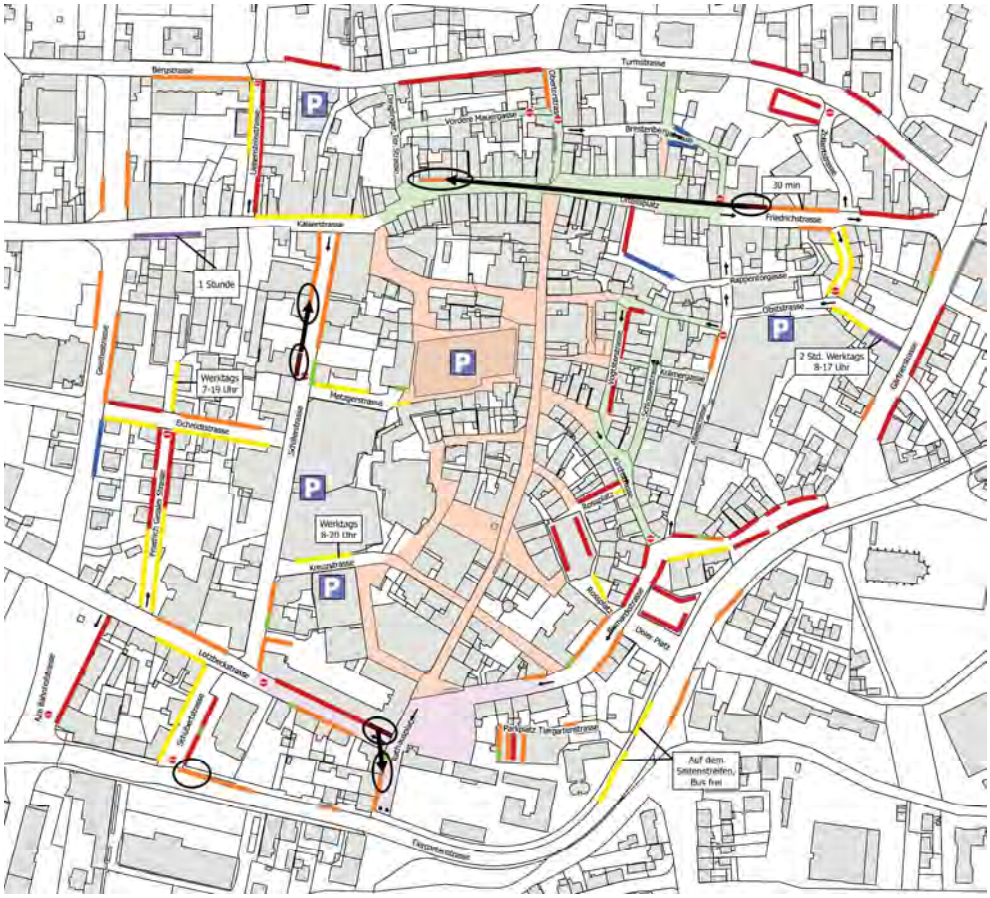
5.3 Empfehlungen zu Sonderparkplätzen

5.3.1 Taxiparkplätze

Anhand einer Befragung der hiesigen Taxiunternehmen wurden folgende Änderungsvorschläge bezüglich der Standorte der Taxiparkplätze in das Konzept integriert. Die genaue Verortung der empfohlenen Taxiparkplätze ist in Karte 15 dargestellt, die Änderungen sind zusätzlich in Abbildung 85 zu sehen und werden nachfolgend erläutert.

7 Vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X

- **Abbildung 85: Änderung der Taxiparkplätze (Anhand dem Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung)**



B415 – Ehemalige Bushaltestelle Peter und Paul Kirche

An dieser Stelle sollten im westlichen Bereich der vorhandenen Parkplätze zwei bis drei Stellplätze für Taxis reserviert werden.

Rathausplatz

Die drei Taxiparkplätze vom östlichen Teil der Lotzbeckstraße sollten auf die Parkplätze im südlichen Teil des Rathausplatzes verlegt werden, um für potenzielle Kunden von der Marktstraße aus besser sichtbar zu sein. Es wird empfohlen, die Fläche der verlegten Taxiparkplätze von der Bewirtschaftung an die angrenzenden Parkplätze anzugleichen.

Schillerstraße

Die zwei Taxiparkplätze in der Schillerstraße sollten etwas weiter nördlich verlegt werden, um das angrenzende Dialysezentrum besser zu erschließen. Es wird empfohlen, die Fläche der verlegten Taxiparkplätze von der Bewirtschaftung an die angrenzenden Parkplätze anzugleichen.

Urteilsplatz

Es sollte überlegt werden, die drei Taxiparkplätze vom westlichen Teil der Friedrichstraße auf die bisher kostenpflichtigen Parkplätze westlich des Alten Rathauses zu verlegen, um eine Verbesserung des Standortes durch die Nähe zur Marktstraße zu erreichen.

Vor einer Verlegung sollten jedoch zunächst erste Erfahrungen mit dem neuen Kino abgewartet werden. Eventuell sind die heutigen Taxiparkplätze für Kinobesucher beizubehalten.

Es wird gegebenenfalls empfohlen, die Fläche der verlegten Taxiparkplätze von der Bewirtschaftung an die angrenzenden Parkplätze anzugleichen.

5.3.2 Behindertenparkplätze

Im Untersuchungsgebiet sind 14 Behindertenparkplätze ausgewiesen. Diese sind über die gesamte Innenstadt verteilt angeordnet. Generell sind ausreichend Behindertenparkplätze vorhanden. Es sollte jedoch weiterhin auf individuelle Belange mobilitätseingeschränkter Menschen Rücksicht genommen werden und bei Bedarf weitere personenbezogene Behindertenparkplätze ausgewiesen werden.

5.3.3 Busparkplätze

Die ganzjährige Ausweisung von Busparkplätzen wird als sinnvoll erachtet. Diese sollten aber nicht im direkten Bereich der Innenstadt ausgewiesen werden. Hierfür werden Flächen mit einer guten Erschließung zum Zentrum empfohlen, die nach Möglichkeit nicht in einem Wohngebiet liegen sollten, da durch die Busse mit einer erhöhten Lärmbelästigung zu rechnen ist (z. B. durch laufende Motoren, auch während des Parkens).

Falls eine solche Fläche nicht verfügbar ist, sollte ein Ein- und Ausstiegspunkt mit einer guten Erschließung und direkter Nähe zur Innenstadt gesucht werden. Die Parkmöglichkeit der Busse kann in diesem Fall weiter außerhalb der Innenstadt liegen, wo wahrscheinlich eher entsprechende Flächen zur Verfügung stehen.

Busparkplätze sollten immer unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte geplant werden, um z.B. keine wichtigen Blickachsen zu verdecken oder sonstige stadträumliche Gliederungen zu stören.

5.4 Empfehlungen zu Parkbauten

Aufbauend auf die ausführliche Untersuchung der Parkbauten durch den Parkhaustest (siehe 2.6 Parkhaustest ab Seite 20) und die sonstige Analyse werden punktuelle Verbesserungsmöglichkeiten für die Tiefgarage „Marktplatz“ und die Tiefgarage „Stadtmitte“ empfohlen. Es wäre wünschenswert,

wenn die allgemein gültigen Verbesserungsvorschläge und Standards auch in den Parkbauten der Sparkasse und der Volksbank umgesetzt würden.

Öffnungszeiten

Die Öffnungszeiten der Parkbauten sollten angeglichen und verlängert werden, um für potenzielle Nutzer eine Einheitlichkeit zu erzeugen und die Nutzung auch für Kinobesucher, Besucher gastronomischer Betriebe und sonstige Abendtouristen der Stadt Lahr zu ermöglichen.

Montags bis samstags sollten Öffnungszeiten zwischen 7.00 Uhr und 23.00 Uhr, gegebenenfalls 24.00 Uhr, angeboten werden. Auch eine Öffnung der Parkhäuser an Sonn- und Feiertagen sollte mit Blick auf das neue Kino erwogen werden.

5.4.1 Tiefgarage Stadtmitte

Namensgebung

Die Tiefgarage „Stadtmitte“ spiegelt mit ihrem Namen weder den örtlichen Bezug wider, noch die gefühlte Bedeutung für die Nutzer.

Es wird daher empfohlen, die Tiefgarage in „Alleestraße/Kino“ umzubenennen, um mit dem Namen gleichzeitig entsprechende Informationen für gebietsfremde Nutzer zu vermitteln.

Änderungen der Parkplatzmarkierungen

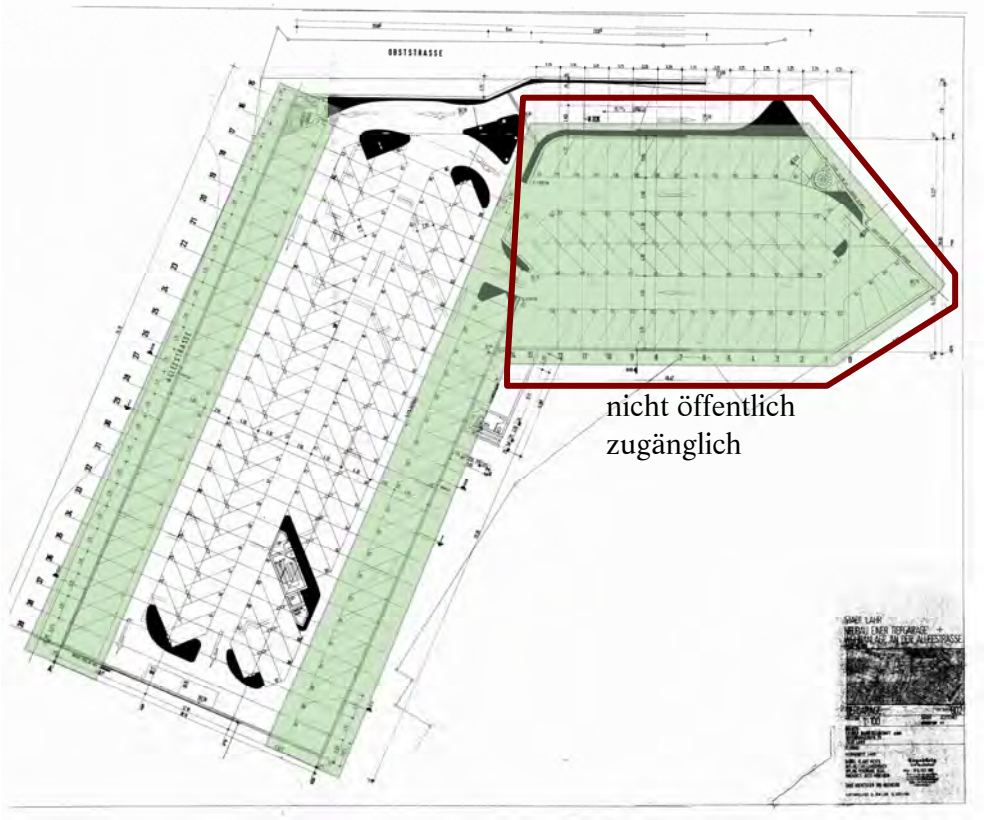
Der entscheidende Mangel in der Tiefgarage „Stadtmitte“ sind die zu schmalen Stellplätze (teilweise nur 2,10 m breit). Es wird deshalb empfohlen, die einzelnen Stellplätze, wo es die baulichen Gegebenheiten zulassen, auf die Breite von 2,50 m zu verbreitern.

Um die neuen Stellplatzbreiten einzupassen, wurden die Vorgaben der EAR[8] bezüglich der Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen angewendet.

In Abbildung 86 auf Seite 82 sind die Stellplätze abgebildet (grün hinterlegt), die verbreitert werden sollten. Die nicht markierten Stellplätze können aufgrund der Lage der Stützpfeiler bzw. weil bei einer Änderung der Anordnung der Stellplätze die verbleibende Fahrgasse zu schmal werden würde, nicht geändert werden.

8 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005

- **Abbildung 86: Empfohlene zu verbreiternde Parkplätze**[9]



Die Kapazität der Tiefgarage „Stadtmitte“ würde nach den möglichen Verbreiterungen der Stellplätze nur geringfügig um 14 auf dann verbleibende 175 Stellplätze sinken, wobei sich die Anzahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze gerade einmal um fünf, von 133 auf 128 Stellplätze, verringern würde.

Der mögliche Komfortzuwachs wird jedoch deutlich höher bewertet als die unerheblich reduzierte Kapazität.

Sonderparkplätze

Es wird empfohlen, an geeigneten Stellen Behindertenparkplätze zu installieren. Die Breite für einen Einzelparkstand sollte 3,50 m bzw. neben festen Einbauten 3,90 m betragen. Darin enthalten ist die Rollstuhlbewegungsfläche neben einer Längsseite des Fahrzeugs[10].

Ebenfalls sollten Familienparkplätze mit einer Breite von 3,00 m bis 3,50 m und Frauenparkplätze an gut beleuchteten und erschlossenen Plätzen in der Tiefgarage angelegt werden.

Beschilderung

Die Tiefgarage Stadtmitte verfügt zwar über eine ausreichende Einfahrtshöhe von 2,10 m, diese ist aber, wie in Abbildung 87 zu sehen, im Einfahrtsbereich

9 Kartengrundlage: Stadt Lahr

10 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005. S. 22

nicht ausgeschildert. Auch die übrigen Schilder sind stark verblasst und sehr schlecht lesbar.

- **Abbildung 87: Einfahrt Tiefgarage Stadtmitte**

Es wird empfohlen, die Beschilderung im Einfahrtsbereich zu erneuern bzw. zu ergänzen, um möglichen Nutzern die wichtigsten Informationen bereits an dieser Stelle zugänglich zu machen. Ebenso sollten weitere Informationen wie Stadtpläne oder besondere Ankündigungen vorhanden sein und ggf. deutlich sichtbar gemacht werden.

5.4.2 Tiefgarage Marktplatz

Änderungen der Parkplatzmarkierungen

Der entscheidende Mangel in der Tiefgarage „Marktplatz“ ist ebenfalls die zu geringe Stellplatzbreite, von teilweise 2,20 m.

Es wird empfohlen, sämtliche Stellplätze auf eine Breite von 2,50 m zu verbreitern.

Um die neuen Stellplatzbreiten einzupassen, wurden die Vorgaben der EAR[11] bezüglich der Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen angewendet.

Die Kapazität der Tiefgarage „Marktplatz“ würde sich durch die empfohlene Verbreiterungen der Stellplätze um 11, auf dann verbleibende 177 Stellplätze verringern.

Der mögliche Komfortzuwachs wird auch in der Tiefgarage „Marktplatz“ deutlich höher eingeschätzt als die gering reduzierte Kapazität.

Sonderparkplätze

Es wird, wie in der Tiefgarage Stadtmitte, empfohlen, an geeigneten Stellen Behindertenparkplätze, Familienparkplätze und Frauenparkplätze anzulegen.

11 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005

5.5 Gehwegparken – Konflikte mit dem Fußverkehr

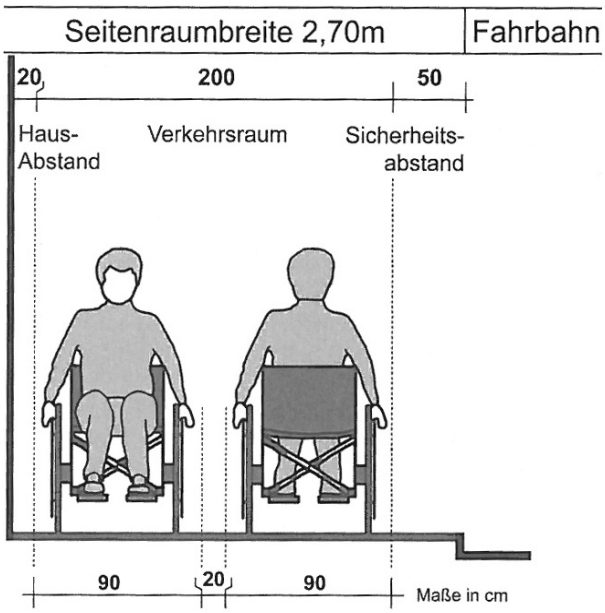
Während der Analyse des Untersuchungsgebietes konnte in Lahr kaum illegales Gehwegparken festgestellt werden. Auch legales Gehwegparken ist nur selten ausgeschildert. Das ist grundsätzlich sehr positiv zu bewerten.

Generell sind für die Kennzeichnung von legalen Gehwegparkplätzen in der Verwaltungsvorschrift zu dem „Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ folgende Mindestanforderungen beschrieben:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“[12]

Sowohl in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen[13], wie auch in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen[14] sind die Mindestbreiten beschrieben, die für ein barrierefreies Begegnen notwendig sind.

- **Abbildung 88: Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle** [15]



12 Verwaltungsvorschrift zur StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

13 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

14 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011

15 ebenda, S. 40

Werden die benötigten Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge unterschritten, ist die Nutzung des Gehweges für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht mehr gewährleistet. Das hat zur Folge, dass beispielsweise Personen mit Rollator oder mit Kinderwagen auf die Straße ausweichen müssen.

Als problematisch sind Parkplätze auf dem Gehweg generell zu betrachten, da blinde Personen an diesen Stellen keine Möglichkeit haben, sich durch die Ertastung des Bordsteines (der äußeren Leitlinie) zu orientieren. Es sollten dann Leitsysteme installiert werden, um eine gefahrlose Führung blinder Menschen zu gewährleisten.

Ein weiteres Problem kann die verminderte Durchfahrtsbreite der Fahrbahn darstellen, wenn illegal auf dem Gehweg geparkt wird. Gerade Fahrradfahrer werden in solchen Situationen von illegal parkenden Fahrzeugen ausgebremst oder sogar in Gefahrensituationen verwickelt.

Insgesamt sollte das Ziel verfolgt werden, die Gehwege frei von parkenden Fahrzeugen zu halten. Als Maßnahmen empfehlen sich Kontrollen durch das Ordnungsamt bezüglich des illegalen Gehwegparkens und die Abschaffung vorhandener oder zumindest keine Neuanlage von legalen Gehwegparkplätzen.

5.6 Mögliche Erweiterungsflächen für innenstadtnahen Parkraum

Sollte das Ziel verfolgt werden weiteren innenstadtnahen Parkraum zu erschaffen, wird der Standort des Parkplatzes Zollamtstraße dafür empfohlen. Folgende Punkte sprechen für den Bau einer Parkpalette an genannter Stelle:

- Die Fläche ist bereits als Parkplatz gewidmet.
- Die Fläche hat eine günstige Lage zum neuen Kino, dem Urteilsplatz und damit auch zur Innenstadt.
- Die Fläche ist verkehrlich gut erschlossen.
- Die Fläche ist bereits in das Parkleitsystem integriert, es müsste gegebenenfalls lediglich der Name des Parkplatzes an den der möglichen Parkpalette angepasst werden.

Parkpalette

Die zur Verfügung stehende Fläche je Etage beträgt etwa 1.000 m². Angedacht sind drei Etagen. Aufgrund der relativ geringen Größe einer möglichen Parkpalette und dem nicht rechteckigem Grundriss, wird von einer Flächenausnutzung von etwa 50 m²/Stellplatz[16] ausgegangen. Gegebenenfalls kann die Fläche durch die Nutzung der topografischen Gegebenheiten (beispielsweise Einfahrt nur über die Zollamtstraße und Ausfahrt nur über die Turm-

16 Pech, Anton: Parkhäuser – Garagen (Grundlagen, Planung, Betrieb). Wien 2009, S. 155

straße) noch effektiver genutzt werden. Eine Kostenschätzung ist in Tabelle 32 aufgelistet.

- **Tabelle 32: Kostenschätzung Parkpalette**

Anzahl der Stellplätze	60
Investitionskosten pro Stellplatz in €	10.000
Investitionskosten in €	600.000
Verwaltungskosten in € pro Stellplatz	20
Instandhaltung in € pro Stellplatz	20
Betriebskosten in € pro Stellplatz	100
Abschreibung auf 40 Jahre in € pro Stellplatz	250
Verzinsung (5 % auf halben Kapitalwert) in € pro Stellplatz	250
Laufende Kosten pro Stellplatz und Jahr	640
Kosten pro Jahr insgesamt in €	**38.400**
Notwendige Einnahmen je Tag (250 Tage) in €	**154**

Es wird empfohlen die Parkpalette mit Parkgebühren zu bewirtschaften. Die gebühren sollten wie auf den anderen Parkplätzen im Innenstadtbereich mit 0,50 € je halbe Stunde festgelegt werden.

Um die Notwendigen täglichen Einnahmen von 154 € zu erwirtschaften, müsste die Parkpalette somit bei einer Kapazität von 60 Parkplätzen im Durchschnitt zu 29 % ausgelastet sein, was unter Berücksichtigung der umliegenden innenstadtnahen Parkplätzen als realistisch eingeschätzt wird.

5.7 Gesamtbilanz

In der Gesamtbilanz (Tabelle 33) werden alle öffentlichen Parkplätze des Bestandes und der Empfehlungen inklusive ihrer Bewirtschaftungsform der tatsächlichen Auslastung gegenübergestellt, um die vorhandenen Parkplätze mit dem Bedarf abzugleichen. Die Zahl der öffentlichen Parkplätze wird sich zwar geringfügig um 24 Parkplätze verringern, im Bezug auf die benötigten Parkplätze sind diese aber immer noch ausreichend. Zudem besteht die Option eine Parkpalette in der Zollamtstraße zu installieren, insofern weiterer innenstadtnaher Parkraum gewünscht ist.

- **Tabelle 33: Gesamtbilanz**

	Unbewirtschaftetes Parken	Kostenpflichtiges Parken	Kostenpflichtiges Parken / Bewohner frei	Kurzparken mit Parkscheibe	Sonderparkplätze	Bewohnerparkplätze	Parkbauten (Marktplatz + Stadtmitte)	Gesamt
Auslastung Spitzenstunde (davon Gebietsfremde)								556 (381)
Bestand	14	181	221	54	22	0	377	**869**
Empfehlung	0	245	156	8	26	58	352	**845***

* Optional erhöht sich die Zahl der Parkplätze, je nachdem ob bzw. mit wie vielen Stellplätzen die Parkpalette an der Zollamtstraße realisiert wird

5.8 Mobilitätsmanagement

Parkraummanagement sollte nach Möglichkeit durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bei größeren Arbeitgebern und Institutionen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt werden. Ziel sollte die Realisierung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sein. Nützlich ist die Aktivierung von Bündnispartnern (z.B. Verkehrsbetrieben) und ein Vorbildcharakter der öffentlichen Verwaltung. Da besonders die Gruppe der Berufs-

pendler diejenige ist, die durch das Parkraummanagement schlechter gestellt wird, sollte bei diesen Einrichtungen auch um Verständnis für die Maßnahmen geworben werden.

5.9 Empfehlungen zu Carsharing

Im Untersuchungsgebiet wird bereits am Rathausplatz ein Carsharing-Fahrzeug angeboten.

Da sich das Carsharing als effektive Möglichkeit erwiesen hat (nach Angaben der Bundesverbandes Carsharing ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug 6 bis 10 Autos, wobei auf jedes Fahrzeug im Durchschnitt etwa 27 Nutzer entfallen), die Parkraumsituation zu entspannen, sollte weiterhin der Ausbau des Carsharing-Angebotes geprüft werden.

Um die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner, aber auch der Dienstleister und der Gewerbetreibenden zu erfüllen, sollten generell ausreichend Carsharing Angebote gestellt werden.

Mit dem Rathausplatz ist bereits ein attraktiver Standort vorhanden, der eine zentrale Lage aufweist und ebenfalls gut mit dem ÖPNV verknüpft ist. Auch zukünftig sollten im Idealfall Standorte gewählt werden, welche diese Qualitäten besitzen. Generell sollten die Standorte dezentral gewählt werden, um ein möglichst großes Einzugsgebiet zu erschließen.

Um Carsharing in Lahr weiter zu etablieren, sollten strategische Bündnispartner aktiviert werden. Solche könnten Wohnungsbaugesellschaften, der ÖPNV und ortsansässige Firmen, aber auch die Stadtverwaltung selbst sein.

Wohnungsbaugesellschaften könnten durch solche Serviceangebote die Vermarktungschancen des Wohnbestandes erhöhen, Firmen könnten ihren Fuhrpark reduzieren und ökonomisch davon profitieren und die Stadtverwaltung könnte eine positive Signalwirkung setzen.

5.10 Aussagen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt.

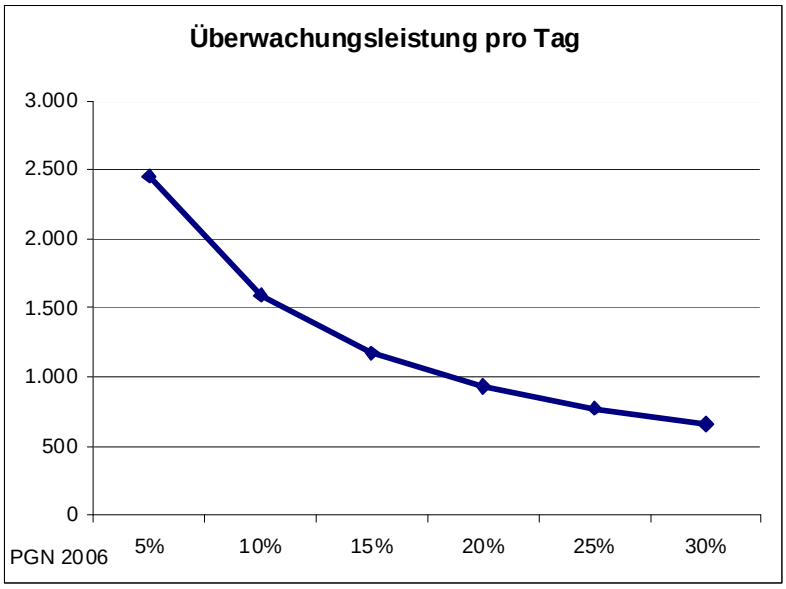
Mit elektronischen Überwachungsgeräten und Falschparkeranteilen von 20 % - 30 % ergibt sich eine Überwachungsleistung von ca. 600 bis 900 Einzelkontrollen pro Person und Tag[17]. Nicht berücksichtigt ist hierbei

17 Bundesanstalt für Straßenwesen; Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 100.

allerdings, dass häufig eine erhebliche Zeit für Kommunikationsaufwand mit den Falschparkern hinzukommt.

Je geringer der Falschparkeranteil, umso höher ist auch die Überwachungsleistung. Die Überwachungsleistung wird in Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge pro Tag dargestellt. In Relation gesetzt wird hierbei der Anteil der Falschparker.

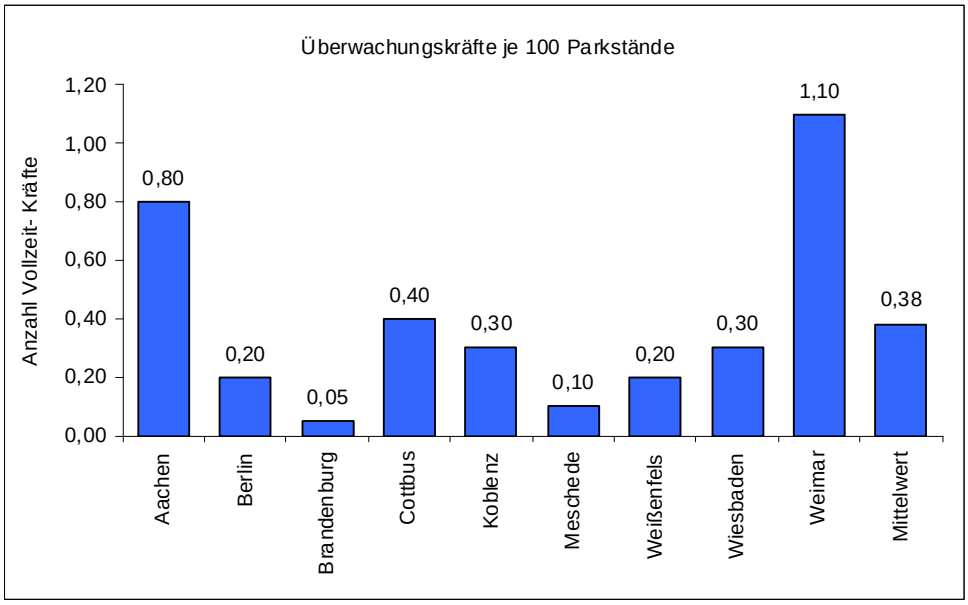
- **Abbildung 89: Falschparkeranteil und Überwachungsleistung am Tag**



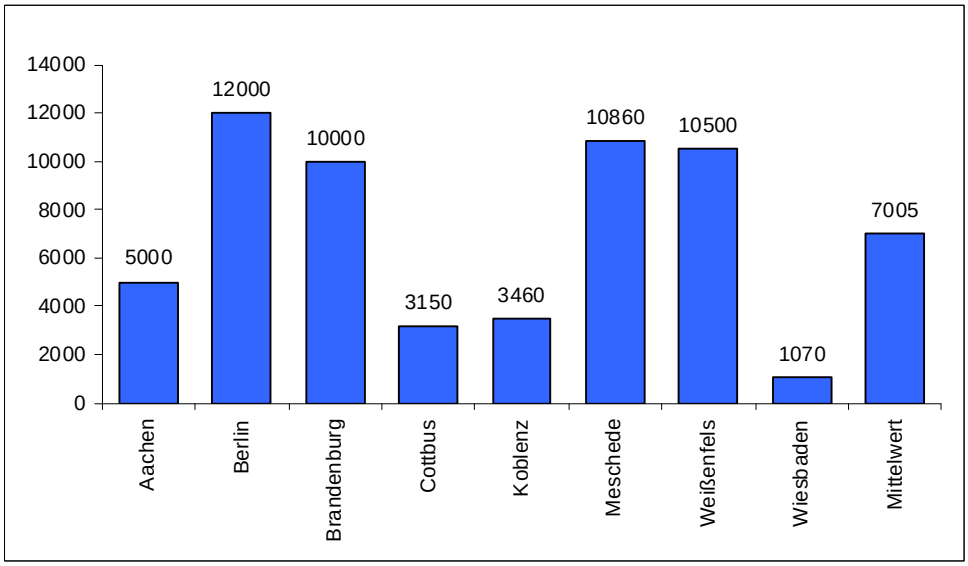
Wenn erst einmal ein geringer Falschparkeranteil erreicht ist, lässt sich dieser auch mit einem geringeren Personaleinsatz halten.

In Durchschnitt der untersuchten Städte gibt es 0,38 Vollzeitkräfte pro 100 Parkstände zur Parkraumüberwachung. Es lässt sich allerdings aus dem vorliegenden Material kein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Überwachungskräfte und der Regelkonformität herstellen. Wichtig erscheint auf alle Fälle eine Präsenz der Überwachungskräfte im öffentlichen Straßenraum. In größeren Städten wird ein Personalschlüssel von 0,4 bis 0,6 pro 100 Parkstände, in kleineren Städten von 0,2 für ausreichend erachtet.

- **Abbildung 90: Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich[18]**



- **Abbildung 91: Ausgestellte Verwarnungen je Überwachungskraft und Jahr im Städtevergleich[19]**

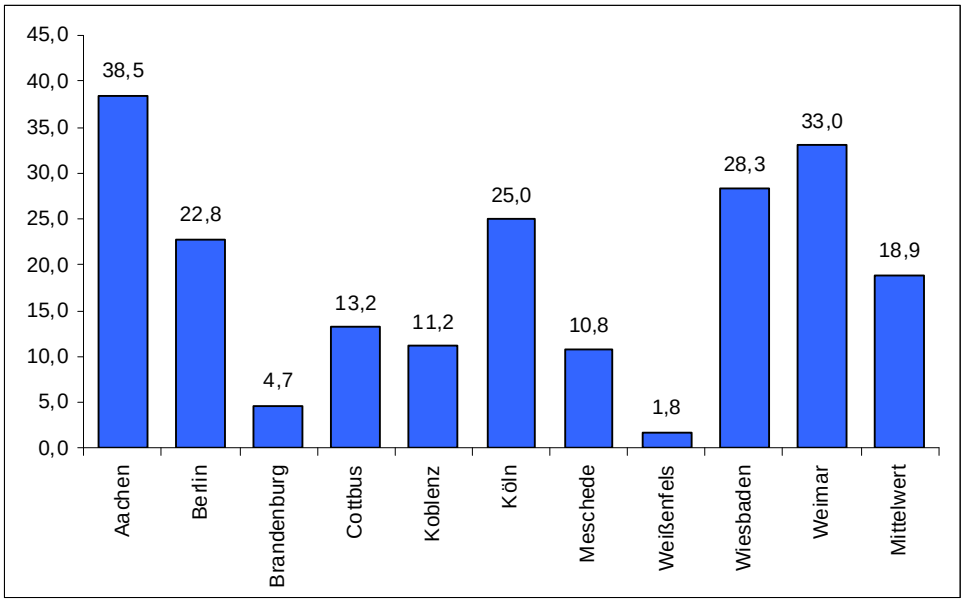


Interessant ist, dass in Städten mit einem geringen Personalschlüssel die ausgestellten Verwarnungen besonders hoch sind. Sind nur wenige Überwachungskräfte im öffentlichen Raum sichtbar, ist der Falschparkeranteil hoch und Zahl der Verwarnungen pro Überwachungskraft ebenfalls entsprechend hoch.

18 Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006, S. 21 und eigene Berechnungen

19 ebenda

- **Abbildung 92: Verwarnungen je Parkstand und Jahr im Städtevergleich[20]**



Durch den geringen Personalschlüssel ist insgesamt die Überwachung des ruhenden Verkehrs bei entsprechend hohen Falschparkeranteilen gering.

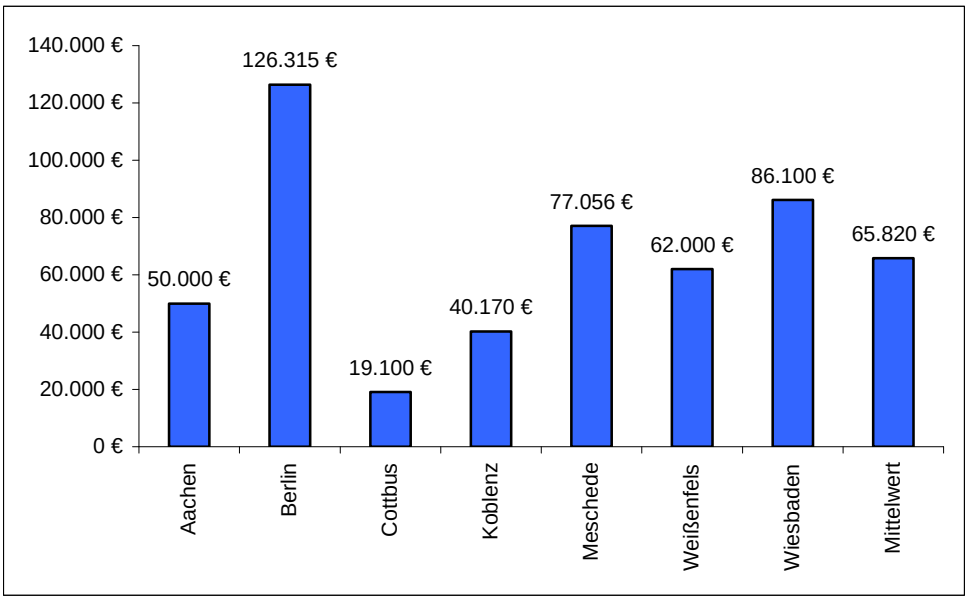
Die Überwachung von Parkraum bedarf sowohl im Innen- wie im Außendienst Personal. In dem nachfolgenden Diagramm sind die Einnahmen aus Parkraumüberwachungen je Überwachungskraft dargestellt. Die durchschnittliche Einnahme je Überwachungskraft beträgt knapp 66.000 Euro pro Jahr.

Bei einer hohen Zahl von Überwachungskräften reduzieren sich natürlich die Einnahmen pro Überwachungskraft.

Andererseits dürften aber auch zusätzliche Parkgebühreneinnahmen zu verzeichnen sein, wenn der Anteil der Schwarzparker kleiner wird.

20 ebenda, S. 22 und eigene Berechnungen

- **Abbildung 93: Einnahmen aus der Parkraumüberwachung je Überwachungskraft und Jahr im Städtevergleich**[21]



Geht man von einem Personalschlüssel von mindestens 0,2 Vollzeitkräften je 100 Parkplätzen aus, wird für das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt von Lahr eine Vollzeitkraft benötigt, die ausschließlich für den Bereich der Innenstadt zuständig sein sollte. Ergänzend sollte beachtet werden, dass der bestehende Schichtdienst beibehalten werden sollte, um auch Kontrollen außerhalb der Parkscheinpflicht zu gewährleisten.

5.11 Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit

Wesentlicher Bestandteil der Änderung des Parkraummanagements sollte die Information der einzelnen Akteure im politischen Umfeld und der Zielgruppen, wie beispielsweise der Kita-Eltern, sein.

Insbesondere sollten die Anlässe der Maßnahmen und die Zielkonflikte erläutert werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte dementsprechend frühzeitig mit den beteiligten Akteuren abgestimmt werden, um die Neuerungen mittels der Presse und dem Internet zu veröffentlichen.

Der bestehende Flyer sollte durch eine aktuelle Version ersetzt werden, der neben einer werbewirksamen Seite ausschließlich Informationen zu den Zielparkplätzen des Parkleitsystems und weiteren wichtigen Punkten, wie den Standorten von Carsharing oder Haltestellen des ÖPNV, beinhalten.

21 ebenda, S. 22 und eigene Berechnungen

Um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen, sollte besonders darauf geachtet werden, dass die angegeben Informationen richtig und auf dem aktuellsten Stand sind (siehe Kapitel 3.3 Parkplatzflyer auf Seite 58).

5.12 Auswirkungen auf das Umfeld

Da zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes bereits eine flächendeckende Bewirtschaftung in der Innenstadt von Lahr bestand, ist durch die Ergänzung und Fortführung dieser nicht mit maßgeblichen Verdrängungseffekten zu rechnen.

In sensiblen Bereichen im direkten Umfeld der Innenstadt sollten dennoch auf mögliche Verdrängungseffekte geachtet werden und ggf. einschränkende Maßnahmen geprüft werden.

6 Anhang: Kartenverzeichnis und Karten

Karte 01	Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung
Karte 02	Gebäudenutzungen
Karte 03	Private Stellplätze
Karte 04	Auslastung zur Spitzenstunde um 17.00 Uhr
Karte 05	Auslastung um 21.00 Uhr
Karte 06	Auslastung um 2.00 Uhr nachts
Karte 07	Nutzergruppen um 11.00 Uhr
Karte 08	Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 17.00 Uhr
Karte 09	Auslastung um 11.00 Uhr
Karte 10	Nutzergruppen um 21.00 Uhr
Karte 11	Umschlag
Karte 12	Parkleitsystem Bestand – Beschilderung und Zielparkplätze
Karte 13	Parkleitsystem Bestand – Zielführung
Karte 14	Parkleitsystem Planung – Beschilderung und Zielparkplätze
Karte 15	Geplante Bewirtschaftung

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D - 34119 Kassel
Telefon 05 61 - 8 07 58-0 ■ Telefax 05 61 - 8 07 58-58
pgn@pgn-kassel.de ■ www.pgn-kassel.de