

STADTVERWALTUNG PLAUEN

MONITORING 2018

ZUM PARKRAUMKONZEPT 2016  
STADT PLAUEN



## ANLASS

Mit dem Parkraumkonzept 2016 für die Innenstadt Plaues wurden die konzeptionellen Überlegungen aus dem Jahr 1995 überarbeitet. Aus umfangreichen Bestands-, Bedarfs- und Problemanalysen wurden Ziele formuliert und daraus notwendige Maßnahmen beschlossen. Die Umsetzung der Maßnahmen stellt seit 20 Jahren erstmalig wieder eine flächendeckende Umstrukturierung im öffentlichen Parkraum der Stadt dar. Das Parkraumkonzept 2016 hat einen Prognosehorizont bis 2025.

Mit dem Monitoring werden nun, ein Jahr nach der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen, die Entwicklungen durch die wichtigsten Änderungen aus dem Parkraumkonzept 2016 überprüft.

## DEFINITION: öffentlicher und privater Stellplatz / Parkstand

Öffentliche Parkstände sind von jedermann nutzbar. Sie können im kommunalen Eigentum (z.B.: Straßen, Parkplätze) sein, sie können aber auch in Privatbesitz (z.B.: Parkhäuser, Parkplätze) sein. Meist sind diese gebührenpflichtig oder zeitlich begrenzt. Im kommunalen Eigentum gibt es dazu auch unbewirtschaftete öffentliche Parkstände.

Private Stellplätze sind nicht von jedermann nutzbar. Sie sind in Privatbesitz. Dazu gehören z.B.: Stellplätze in Hinterhöfen, Garagen, Firmengeländen. Der Eigentümer entscheidet allein, wer hier parken darf, ob er dafür Miete verlangt und wie lang geparkt werden darf. Diese Stellplätze entziehen sich der direkten Einflussnahme durch das Parkraumkonzept.

# INHALTSVERZEICHNIS

Anlass .....	I
Definition: öffentlicher und privater Stellplatz / Parkstand .....	I
Inhaltsverzeichnis.....	II
1 Ziele des Parkraumkonzeptes 2016 .....	1
2 Zusammenfassung der Maßnahmen von 2016 mit Umsetzungsstand.....	3
3 zeitlicher Ablauf der Umsetzung.....	6
4 Auswertung der Datenerhebung.....	7
4.1 Entwicklung der Fahrgastzahlen des ÖPNV.....	7
4.2 Entwicklung des Jobtickets .....	8
4.3 Stellplatzangebot im Planungsgebiet.....	9
4.4 Auswertung der Parkscheinautomaten .....	15
4.5 Auslastung der Stellplätze.....	19
4.6 Bewohnerparkzonen im Planungsgebiet und Parkausweise .....	21
4.7 Kurzes Fazit.....	22
5 Maßnahmen zur Nachjustierung des Parkraumkonzeptes.....	23
5.1 Maßnahme zur besseren Auslastung der Gebührenzone 3:.....	23
5.2 Maßnahme zur besseren Auslastung der Gebührenzone 4:.....	23
5.3 Anpassung der Parkgebühren an die ÖPNV-Tarife.....	24
5.4 Umsetzung der noch offenen Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept 2016.....	24

# 1 ZIELE DES PARKRAUMKONZEPTES 2016

Grundanliegen war die Neustrukturierung des Parkraumangebotes, um den einzelnen Nutzergruppen besser gerecht werden zu können. Damit eng verbunden ist aber auch der Wille, Anreize zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Weiterhin erforderte die Entstehung einer Vielzahl von Arbeitsplätzen in der Innenstadt eine wirksame Parkraumsteuerung.

Im Einzelnen wurden folgende Ziele mit dem Parkraumkonzept 2016 verfolgt.  
(Beschluss des Stadtrates am 02.02.2016)

Ziele:

## **Z 1 Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit Pkw, ÖV, Rad, Fuß, gleichermaßen. Das schließt folgende Unterziele ein:**

- Z 1.1 Verbesserung der Wegweisung für Pkw (Parkleitsystem), Rad und Fuß
- Z 1.2 Förderung der Entstehung größerer Stellplatzkonzentrationen und deren bessere Verteilung im Untersuchungsgebiet
- Z 1.3 Beibehaltung des flächendeckenden ÖV in Plauen
- Z 1.4 Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zur Förderung der Radnutzung
- Z 1.5 Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr
- Z 1.6 Erhöhung der Aufenthaltsdauer der Innenstadtbesucher (auch ebenerdige Parkplätze ohne 2 Std. Begrenzung ausweisen)
- Z 1.7 Verbesserung der Erreichbarkeit der Läden durch Vorhalten der bewirtschafteten Parkplätze abgestuft nach der Entfernung zu den Einkaufseinrichtungen\*
- Z 1.8 Schaffung privater Stellplätze mit Stellplatzsatzung stadtverträglich steuern

## **Z 2 Vergangenen Fehlentwicklungen muss entgegen gewirkt werden. Dazu gehören folgende Unterziele:**

- Z 2.1 Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zum Betrieb der Parkhäuser sind zu berücksichtigen
- Z 2.2 Erhalt des öffentlichen Stellplatzangebotes in den privaten Parkhäusern unter Berücksichtigung der Balance von fest vermieteten und Kurzzeitstellplätzen
- Z 2.3 Priorität bei der Nutzung des öffentlichen Parkraumes haben die Kunden und Besucher, gefolgt von den Einwohnern

- Z 2.4 Reduzierung des Parkraumbedarfs auf ein notwendiges Maß – alternative Mobilitätsformen, wie ÖPNV, Rad, Fuß sind zu fördern
- Z 2.5 Einführung von Parkzonen zur Vermeidung von Parksuchverkehr\*
- Z 2.6 Es müssen für die Zukunft geeignete Flächen für Parkstände gesichert werden (nicht auf potenziellen Baugrundstücken, wie heute)

(\* Dieses Ziel wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 14.06.2016 modifiziert)

## 2 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN VON 2016 MIT UMSETZUNGSSTAND

Tabelle 1: Zusammenfassung der Maßnahmen mit Umsetzungsstand

<i>Maßnahme</i>	<i>Stand der Umsetzung und Erreichung der Ziele</i>	<i>Änderung erforderlich</i>
<b>Kurzfristige Maßnahmen</b>		
M 1: Bewirtschaftungszonen mit Gebührenzonen	umgesetzt Z 1.6 ✓, Z 1.7 ✓, Z 2.1 ✓, Z 2.2 ✓, Z 2.3 ✓, Z 2.5 ✓	Auslastung der Stellplätze in den Zonen 3 und 4 optimieren
M 2: Erhöhung der Parkdauer für Kunden und Besucher in ausgewählten Bereichen	umgesetzt Z 1.6 ✓, Z 2.5 ✓	nein
M 3: Bewirtschaftungszeiten	wurden beibehalten Z 2.3 ✓	nein
M 4: Anpassung der Parkgebührenhöhe an ÖPNV-Tarif	noch nicht umgesetzt Z 1.3	Anpassung des Kombitickets
M 5: Verlagerung des Parkraumangebotes für Beschäftigte	umgesetzt Z 2.1 ✓, Z 2.2 ✓, Z 2.3 ✓	nein
M 6: Neuordnung und Erweiterung der Bewohnerparkzonen	umgesetzt Z 2.3 ✓	Nachbesserungen bei Bedarf
M 7: Überarbeitung der Stellplatzablösesatzung	umgesetzt Z 1.8 ✓	Stellplatznachweise in Baugenehmigungen strenger werten
<b>Mittelfristige Maßnahmen</b>		
M 8: Überarbeitung des Parkleitsystems und anderer Leitsysteme	noch nicht umgesetzt Z 1.1, Z 1.2, Z 1.4, Z 1.5, Z 2.1, Z 2.2	
M 9: Förderung der Entstehung größerer Stellplatzkonzentrationen und deren bessere Verteilung im Untersuchungsgebiet	Noch nicht umgesetzt Z 1.1, Z 1.2	
M 10: Flächensicherung für neue Parkbauten und Parkplätze	Noch nicht umgesetzt Z 2.6	
M 11: Nachtparken in der Altstadt	Noch nicht umgesetzt Z 1.2, Z 2.2	

<i>Maßnahme</i>	<i>Stand der Umsetzung und Erreichung der Ziele</i>	<i>Änderung erforderlich</i>
<b>Langfristige Maßnahmen</b>		
M 12: Schaffung neuer Parkbauten und Parkplätze	Noch nicht umgesetzt Z 1.1, Z 2.6	
<b>Begleitende Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen</b>		
M 13: Kombiticket	umgesetzt, mehr Automaten einbezogen Z 1.3 ✓, Z 1.6 ✓, Z 2.4 ✓	nein
M 14: Jobticket	umgesetzt Z 1.3✓, Z 2.3✓, Z 2.4✓	
M 15: Förderung des Radverkehrs	laufende Aufgabe Z 1.4 ✓, Z 2.4 ✓	
M 16: Förderung des Fußverkehrs	Umsetzung wurde begonnen Z 1.5 ✓, Z 2.4 ✓	
<b>Dauerhafte Maßnahmen</b>		
M 17: Öffentlichkeit einbeziehen	✓	
M 18: Förderung alternativer Mobilitätsformen durch Lobbyarbeit	✓	
M 19: Begleitende Untersuchungen	Monitoring 2018	
M 20: Überwachung und Ahndung	✓	

Durch die Umsetzung der Maßnahmen ergaben sich Veränderungen zum bis dahin bestehenden Parkraumangebot. Die wichtigsten Änderungen sind im Folgenden aufgelistet und werden kurz erläutert:

- ◆ Parkraumbewirtschaftung ist die Ausweisung von Kurzzeit- und gebührenpflichtigen Parkständen.
  - Parkdauer ist die maximale Dauer eines Parkvorganges. Bisher wurde in Plauen in der Regel die Höchstparkdauer von 2 Stunden angeboten. Ab 2016 wurde diese in einigen Bereichen verlängert.
  - Bewirtschaftungszeiten ändern sich nicht (Montag bis Freitag von 8:00 bis 17:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 12:00 Uhr).

- Parkgebühren waren bisher mit 1 Euro pro Stunde überall gleich. Sie werden nun je nach Entfernung zu den Haupteinkaufsbereichen und den Parkhäusern gestaffelt. Die jeweilige Höhe der Parkgebühren wird in der Parkgebührenverordnung der Stadt festgelegt. Sie liegen derzeit bei 1 Euro/Stunde, 1,20 Euro/Stunde und 1,50 Euro/Stunde. Das Kombiticket wird an fast allen Parkscheinautomaten angeboten und wurde tariflich an die Parkgebühren angepasst.
- Bewirtschaftungszonen: Die Art der Bewirtschaftung, die Höhe der Parkgebühren und die Höchstparkdauer werden durch die Zonen vom Zentrum nach außen verlaufend gestaffelt
  - Zone „Zentrum 1“ = Gebühren sind am höchsten mit Zeitbegrenzung,
  - Zone „Zentrum 2“ = Gebühren sind im mittleren Bereich mit Zeitbegrenzung,
  - Zone 3 = Gebühren sind geringer ohne Zeitbegrenzung (d.h. hier kann den ganzen Tag lang geparkt werden),
  - Zone 4 = Gebühren sind am niedrigsten ohne Zeitbegrenzung,
  - Zone 5 = Zeitbegrenzung ohne Gebühren
- ◆ Bewohnerparkzonen sind Gebiete in denen die Anwohnerparkkarten gelten. Die bestehenden Zonen wurden neu geordnet, im Stadtteil Neundorfer Vorstadt ist eine weitere Zone entstanden.
- ◆ Stellplatzablösesatzung wurde an die Konzeptgrenzen angepasst, die Ablösebeträge wurden aktualisiert.
- ◆ Weitere Änderungen werden in folgenden Bereichen zur Umsetzung vorbereitet:
  - Parkleitsystem wird angepasst und erneuert
  - Flächensicherung für neue Parkbauten und Parkplätze
  - Förderung alternativer Mobilitätsformen:
    - Fußverkehr, z.B. durch die Reduzierung des Gehwegparkens für mehr Platz für Fußgänger und Menschen mit Behinderungen
    - Radverkehr, z.B. durch Schaffung von mehr Radwegen
    - ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn), z.B. durch die Einführung des Jobtickets

### 3 ZEITLICHER ABLAUF DER UMSETZUNG

Die umfangreiche Neu- und Umbeschilderung, die Beschaffung neuer Parkscheinautomaten und die Umprogrammierung der vorhandenen Parkscheinautomaten und Parkuhren wurden schrittweise umgesetzt.

Tabelle 2: Zeitlicher Ablauf der Umsetzung des Parkraumkonzeptes 2016

Beginn	Bereich	Arbeitsauftrag
September 2016	Gesamtes Plangebiet	Umprogrammierung der vorhandenen Parkscheinautomaten und Parkuhren
	Bewohnerparkzone A	Änderung der damaligen Zone B in A
Oktober 2016	Bewohnerparkzone G	Änderung der damaligen Zonen B und C in G, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze
	Bewohnerparkzone C	Änderung der damaligen Zonen E, F und G in C, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze
November 2016	Bewohnerparkzone E	Änderung der damaligen Zonen J und H in E, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze
Dezember 2016	Bewohnerparkzone B	Änderung der damaligen Zonen D und E in B, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze, Änderung der Verkehrsorganisation im Schloßgebiet
April 2017	Bewohnerparkzone F	Änderung der damaligen Zonen C und K in F, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze
Mai 2017	Bewohnerparkzone D	Änderung der damaligen Zone L in D, Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze
	Bewohnerparkzone H	Errichtung der Zone H
	Bewirtschaftungsbereich Dobenau-/Mylius-/Melanchthonstraße	Einrichtung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze

## 4 AUSWERTUNG DER DATENERHEBUNG

### 4.1 ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN DES ÖPNV

Eine wichtige Zielstellung des Parkraumkonzeptes war, das Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV zu fördern. Das senkt den Parkdruck und trägt gleichzeitig zum Erhalt des städtischen ÖPNV bei.

In folgender Abbildung sind die Entwicklungen der Fahrgastzahlen dargestellt. Eine positive Tendenz ist für 2018 erkennbar.

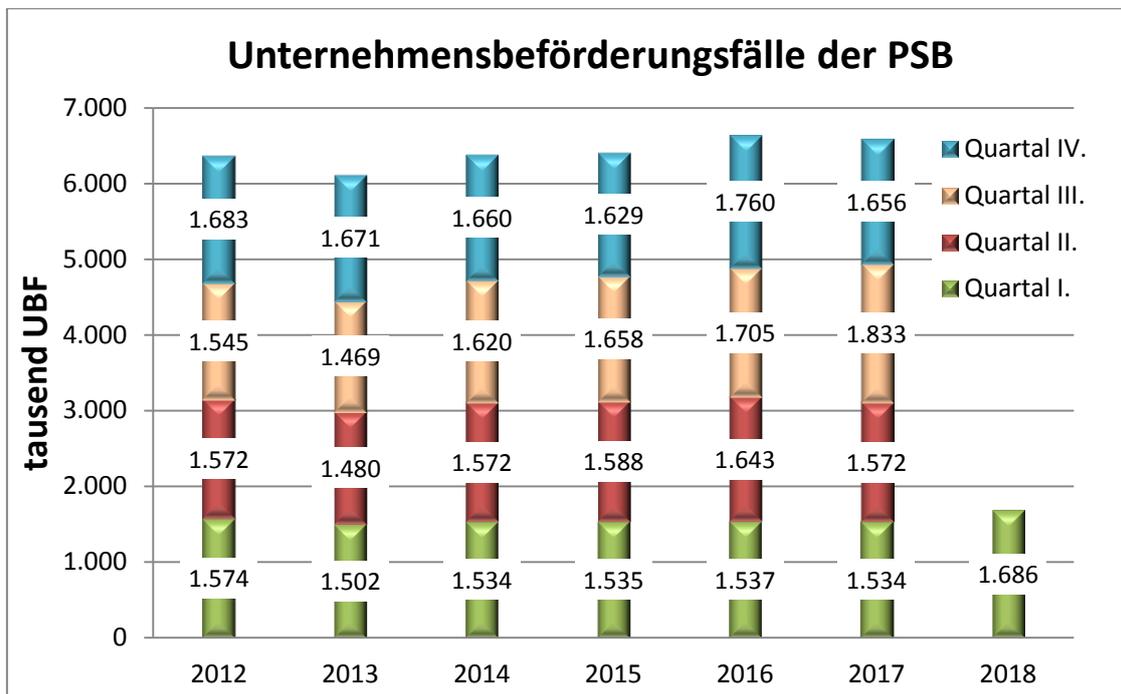


Abbildung 1: Entwicklung der Plauerer Straßenbahn GmbH

Einen Beitrag dazu leistet auch das Kombiticket.

Im Zuge der Umstellung und Neubeschaffung der Parkscheinautomaten wurde es möglich, an nahezu allen Automaten das Kombiticket anzubieten. Dieses ermöglicht die Nutzung des Parktickets als Fahrschein in der Straßenbahn und dem Stadtbus.

Die positive Entwicklung der Kombiticketnutzung ist in folgender Abbildung dargestellt:

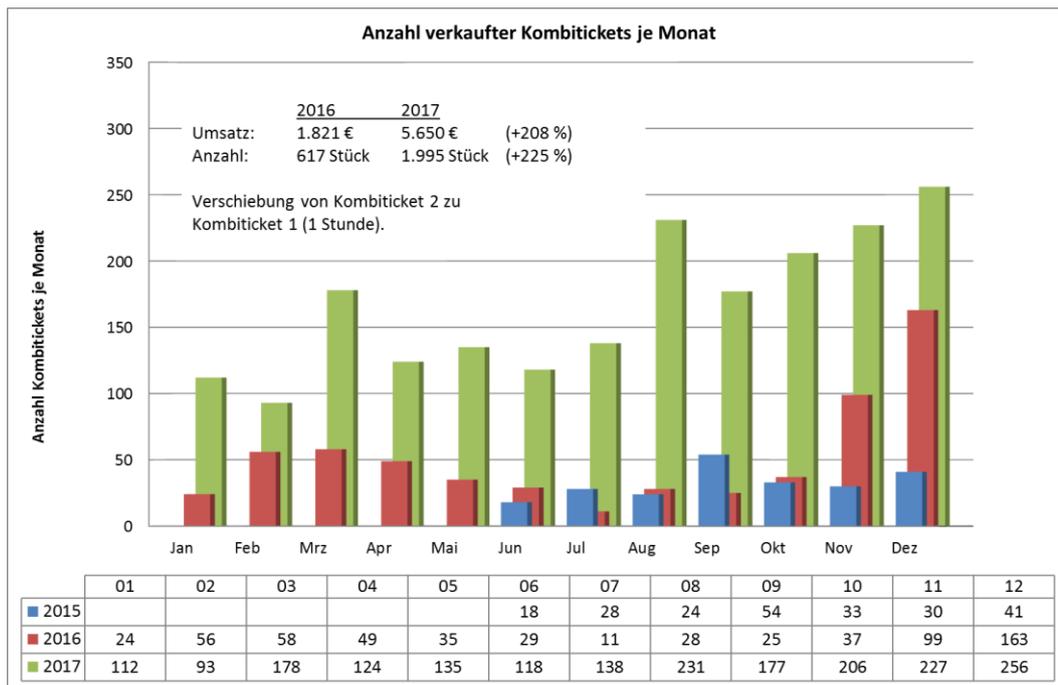


Abbildung 2: Entwicklung des Kombitickets

## 4.2 ENTWICKLUNG DES JOBTICKETS

Im Jahr 2016 nutzten 4 Unternehmen den Rahmenvertrag zum Jobticket. Insgesamt nahmen 43 Mitarbeiter dieser Unternehmen das Jobticket in Anspruch. Aktuell sind keine Unternehmen hinzugekommen, jedoch hat sich die Zahl der Jobticketnutzer auf 64 erhöht. Diese positive Entwicklung gilt es fortzusetzen und weitere Unternehmen dafür zu gewinnen.

Tabelle 3: Entwicklung des Jobtickets

Stand zum 30.06.2016

Unternehmen	Jobticket-Nutzer
HELIOS Vogtland-Klinikum Plauen	24
Landratsamt Vogtlandkreis	15
Sparkasse Vogtland	4
Landesamt für Straßenbau und Verkehr	0
Summe	43

Stand zum 31.08.2018

Unternehmen	Jobticket-Nutzer
HELIOS Vogtland-Klinikum Plauen	25
Landratsamt Vogtlandkreis	35
Sparkasse Vogtland	4
Landesamt für Straßenbau und Verkehr	0
Summe	64

### 4.3 STELLPLATZANGEBOT IM PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet ist analog zum Parkraumkonzept 2016 in 8 Teilgebiete untergliedert:



Abbildung 3: Einteilung des Planungsgebietes

Begrenzt wird es von den Straßenzügen Martin-Luther-Straße, Reißiger Straße, Stresemannstraße, Reichenbacher Straße, Hofer Straße, Böhlerstraße, Trockentalstraße, Straßberger Straße, Siegener Straße, Dittrichplatz, Friedensstraße und den Bahngleisen der Strecke Hof – Dresden (Obere Bahn) im Norden.

Seit der Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist in den Stadtteilen ein leichter Rückgang des Angebotes erkennbar.

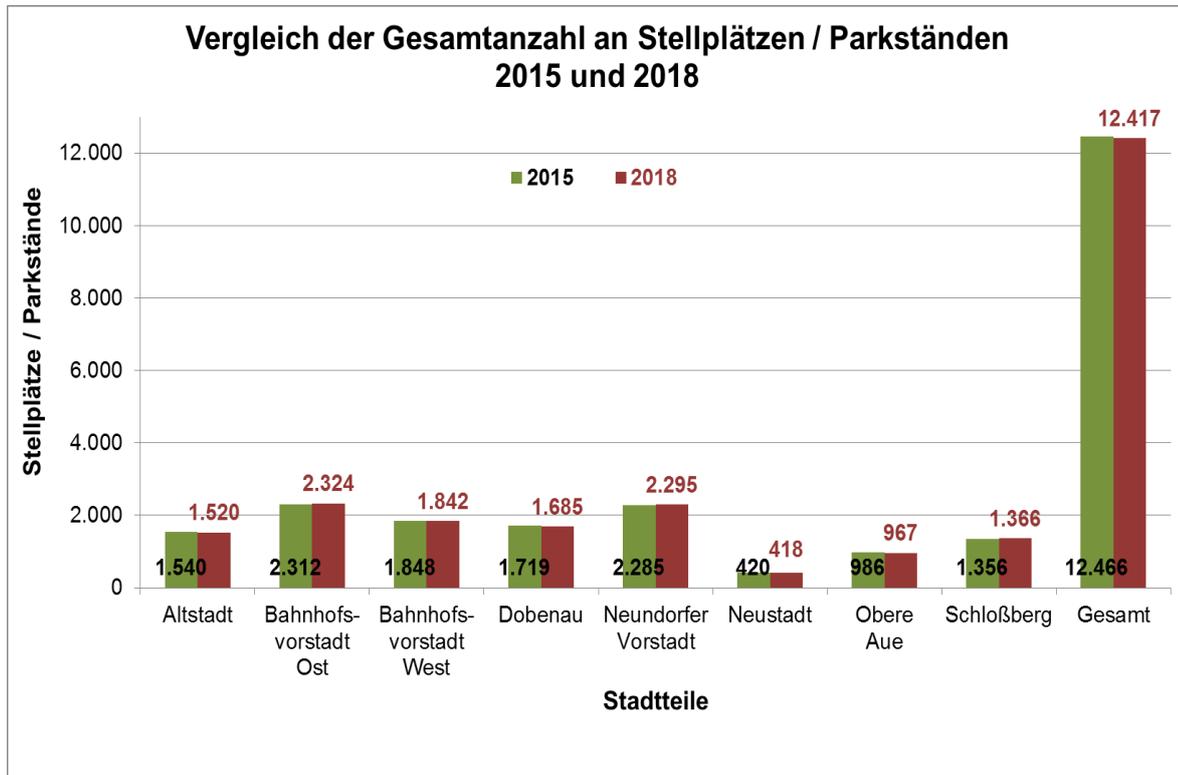


Abbildung 4: Vergleich der Stellplätze/Parkstände in den Jahren 2015 und 2018

Die Summe der öffentlichen Parkstände ging um rund 80 auf 6.110 zurück.

Das hat unterschiedliche Ursachen. So entfallen beispielsweise straßenbegleitende Parkstände bei der Errichtung von neuen Grundstückszufahrten, im Zuge von Straßenbaumaßnahmen durch die Anlage von Pflanzbeeten oder bei der Einrichtung neuer Haltestellen für den Stadtbuss. Einige bisher öffentliche Stellplätze in Privatbesitz wurden inzwischen fest vermietet.

Ca. 850 öffentliche Parkstände befinden sich in den 5 Parkhäusern.

Entwicklung von 2016 bis 2018	Stadtgalerie	Am Theater	Kolonnaden	Landratsamt
Gebühren	→	→	→	→
Angebot öffentliche und fest vermietete Stellplätze	→	→	→	→
Zahl der Ein-, Ausfahrten	↘	↗	↘	→
durchschnittliche Parkdauer	↗	k.A.	k.A.	→

Abbildung 5: Entwicklung der öffentlichen Parkhäuser

Anhand der zur Verfügung stehenden Informationen können keine gravierenden Änderungen am Parkverhalten in den Parkhäusern festgestellt werden.

Mit dem Parkraumkonzept wurde die Bewirtschaftung flächenhaft ausgedehnt und es sind neue Bewirtschaftungsformen entstanden. So kann nun nicht mehr nur in den Parkhäusern und den Parkplätzen in Privatbesitz länger als 2 Stunden geparkt werden. Auch auf öffentlichen Parkplätzen und in Straßenzügen ist dies möglich. Standen bisher 14 Prozent des öffentlichen Parkraums dafür zur Verfügung, sind es jetzt 18 Prozent. Das ist eine Erhöhung der Anzahl von ca. 870 auf ca. 1.140 Parkstände. Im Gegenzug ist das Angebot an unbewirtschafteten Stellplätzen gesunken.

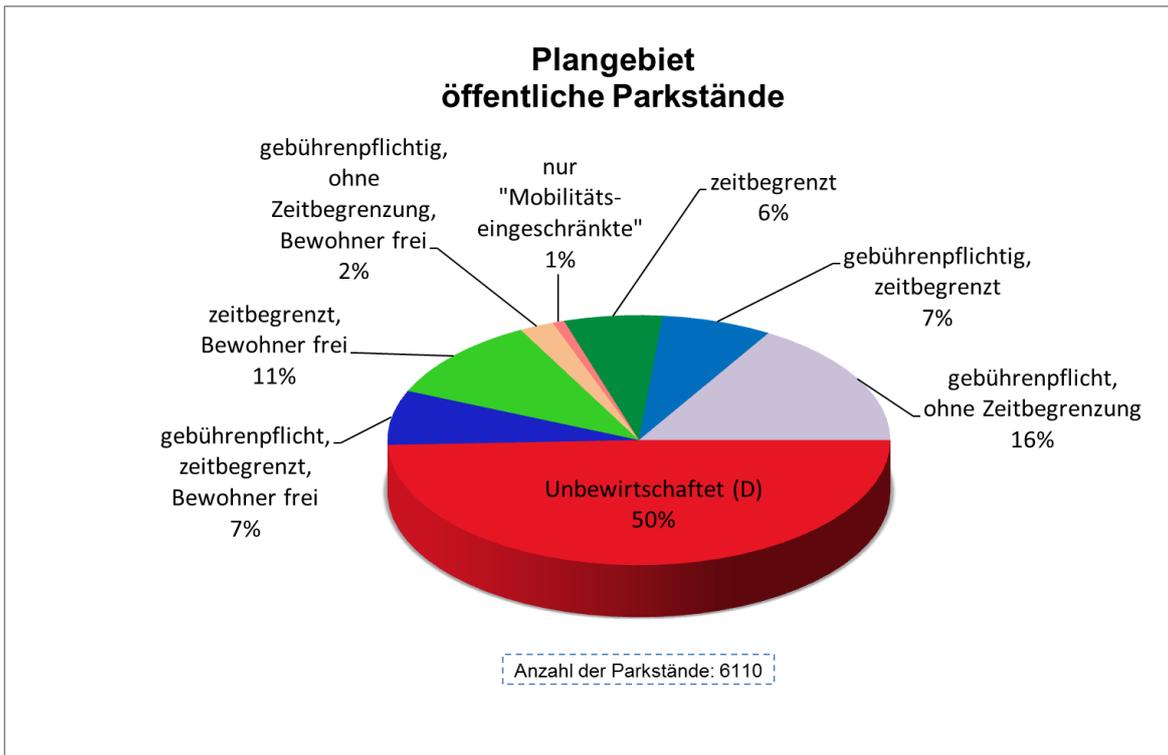


Abbildung 6: Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Plangebiet

Die Änderungen sind in folgender Abbildung dargestellt.

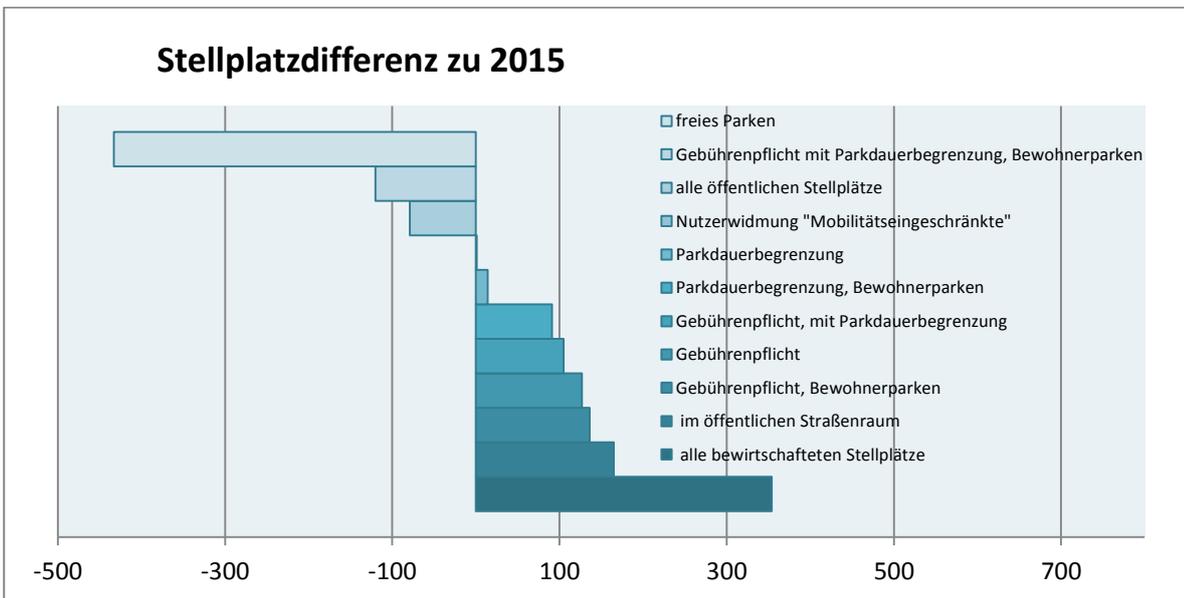
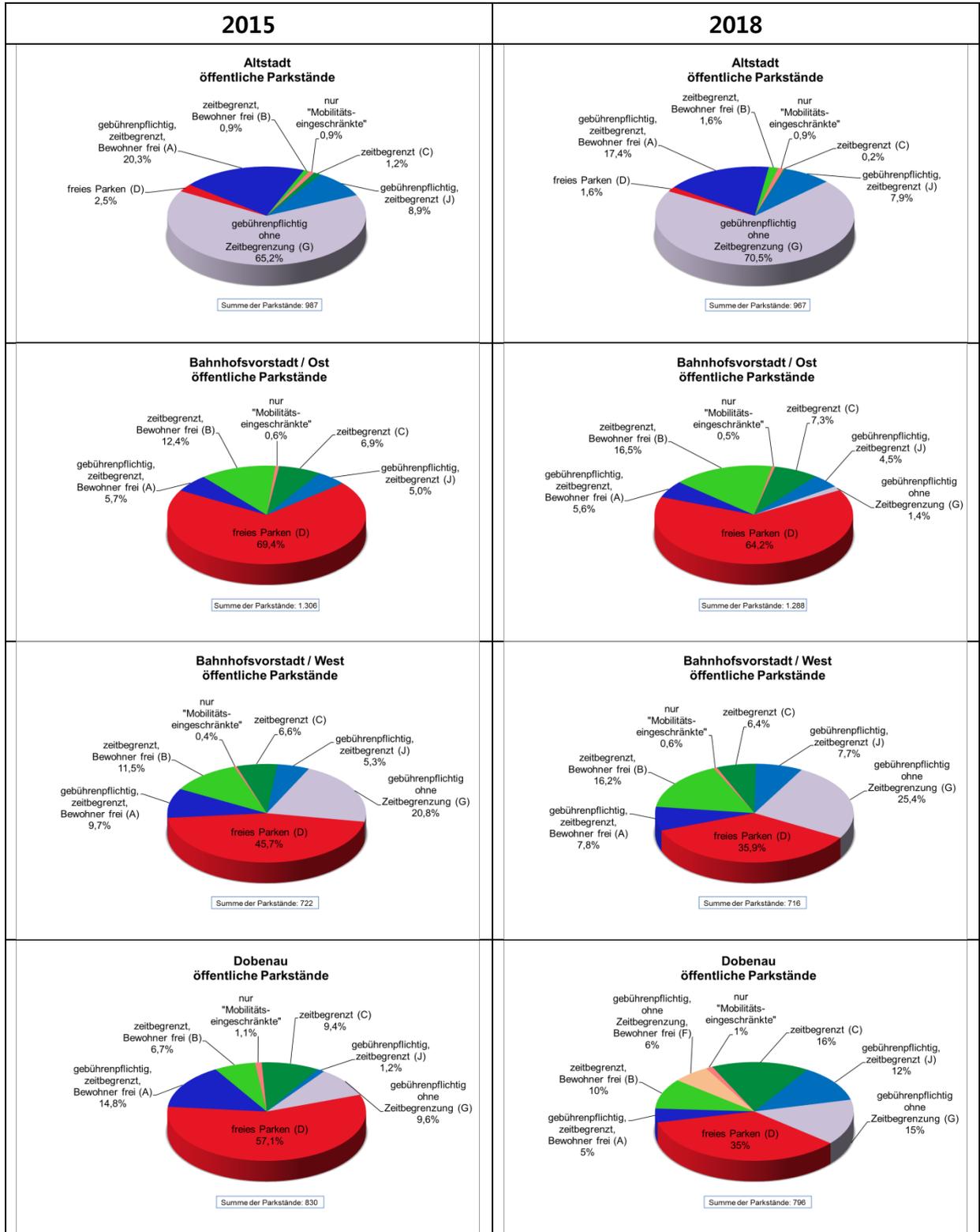


Abbildung 7: Vergleich der Stellplätze/Parkstände in den Jahren 2015 und 2018

In den einzelnen Stadtteilen wirkten sich diese Änderungen sehr unterschiedlich aus. In der folgenden Abbildung sind die Bewirtschaftungsformen vor und nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes grafisch dargestellt.



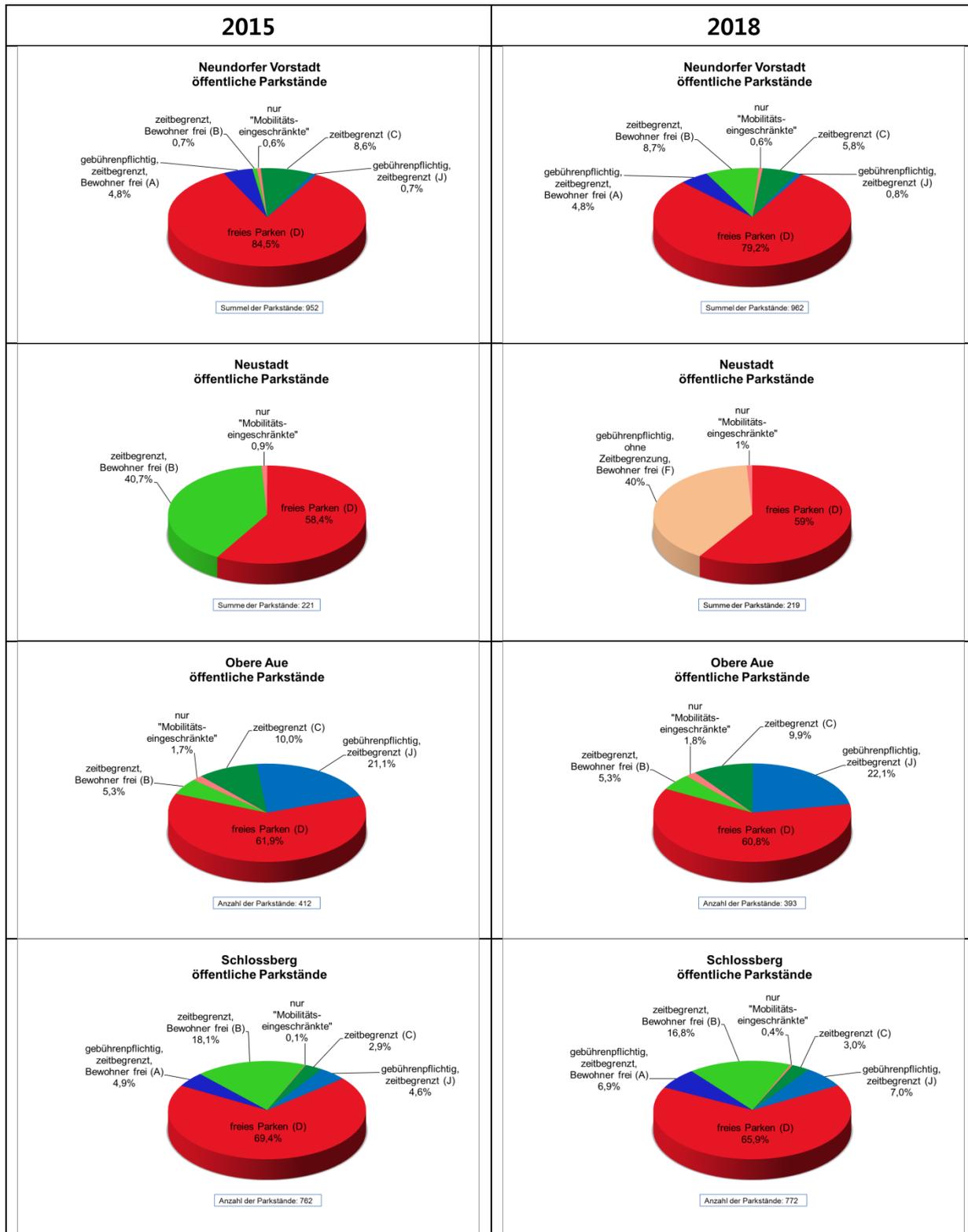


Abbildung 8: Bewirtschaftungsform der Stellplätze in den Jahren 2015 und 2018

#### 4.4 AUSWERTUNG DER PARKSCHEINAUTOMATEN

Das Plangebiet ist in 5 Bewirtschaftungsgebiete nach dem Entfernungsprinzip unterteilt.

Es wurden 13 zusätzliche Parkscheinautomaten errichtet.

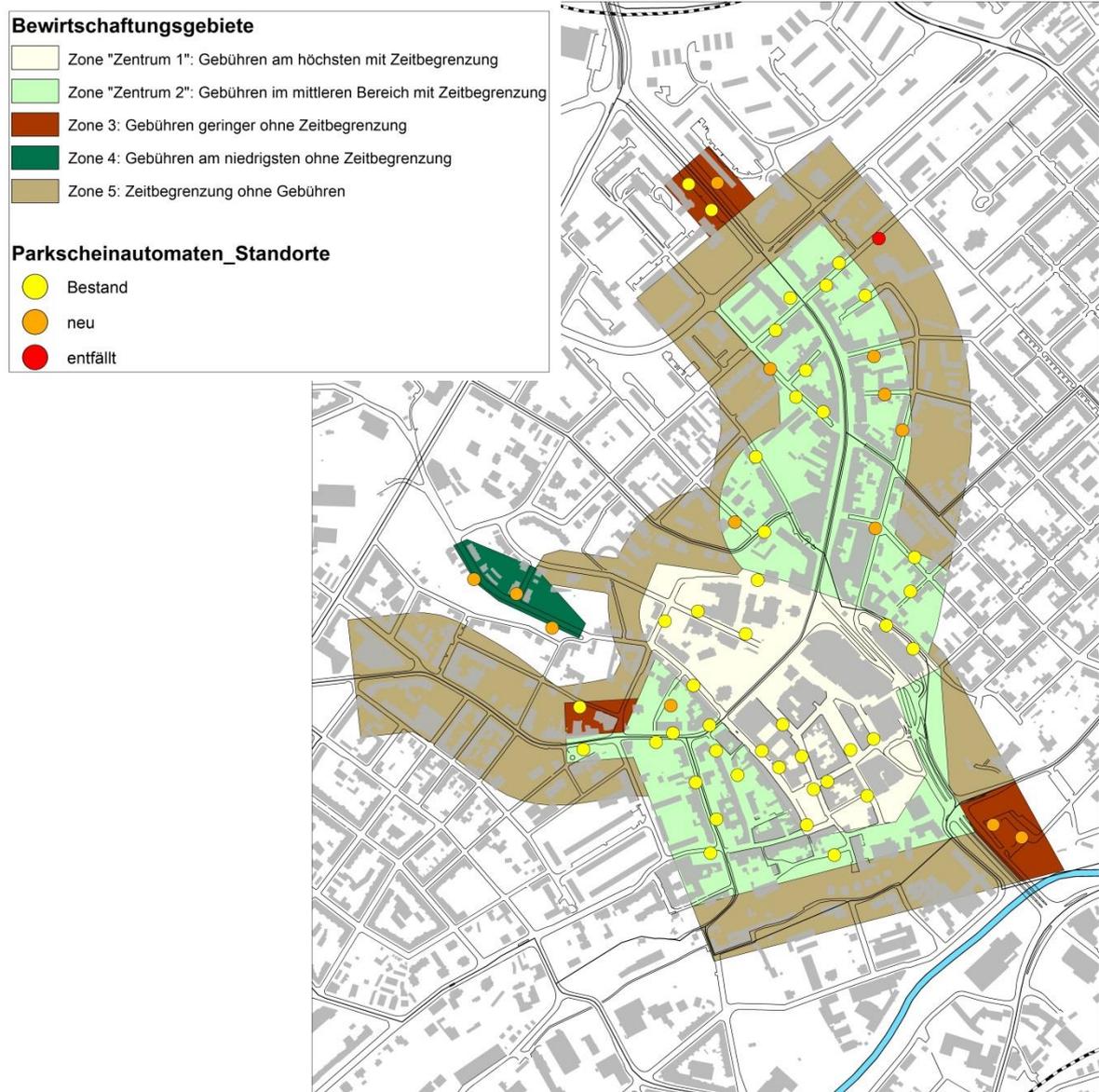


Abbildung 9: Standorte der Parkscheinautomaten und Bewirtschaftungsbereiche

Die Parkscheinautomaten bedienen zusätzlich 255 Stellplätze, das sind 41 Prozent mehr, als 2015.

Die Zahl der gelösten Parktickets ist im Vergleichszeitraum gleich geblieben. Das ist ein Indiz dafür, dass das Ziel, die Parkraumnachfrage abhängig von der Entfernung zur Innenstadt differenziert zu steuern, erreicht wird.

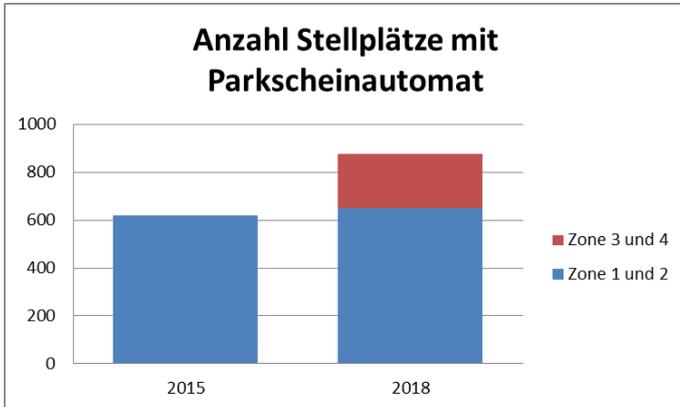


Abbildung 10: Anzahl der Stellplätze mit Parkscheinautomaten

Die Entwicklung im Einzelnen ist in folgender Abbildung dargestellt.

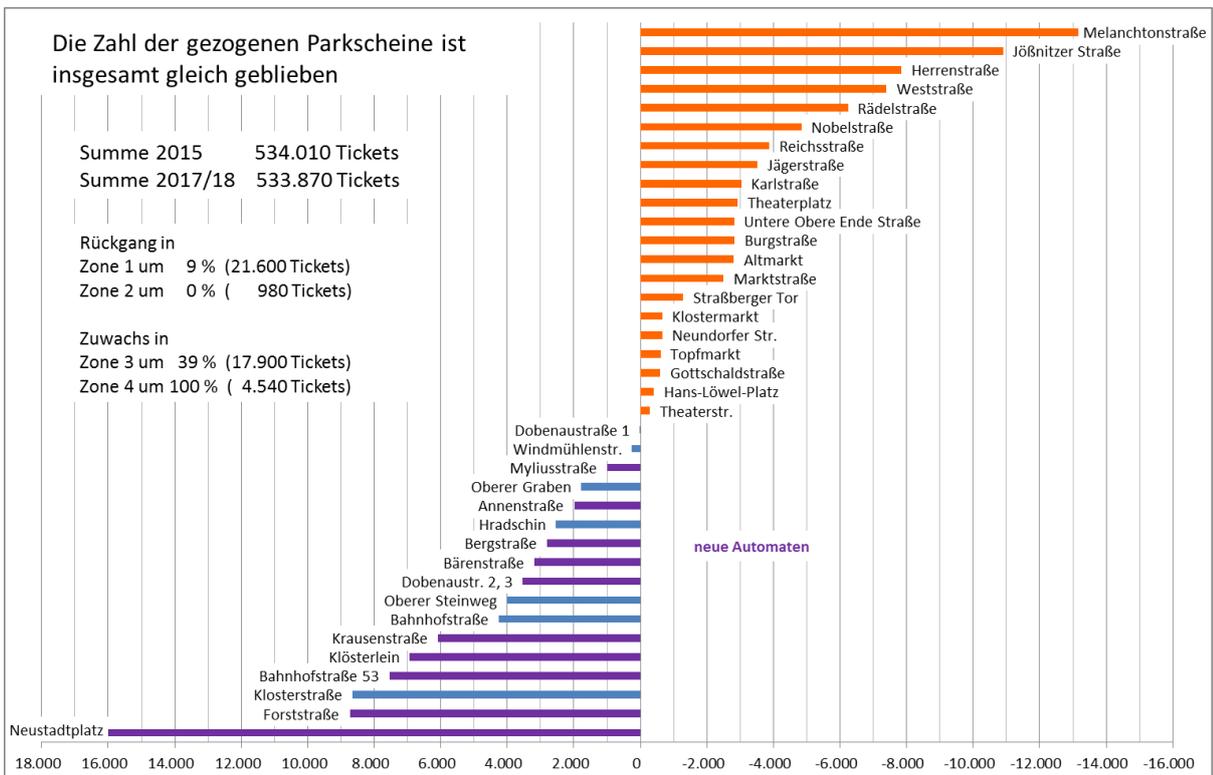


Abbildung 11: Differenz der Parktickets zu 2015

Die neue Tarifstruktur führte im Vergleichszeitraum zu einem Einnahmewachstum von 31 Prozent und übertraf damit die im Vorfeld prognostizierten Einnahmen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die neue Gebührenstruktur von den Verkehrsteilnehmern weitgehend akzeptiert wird.

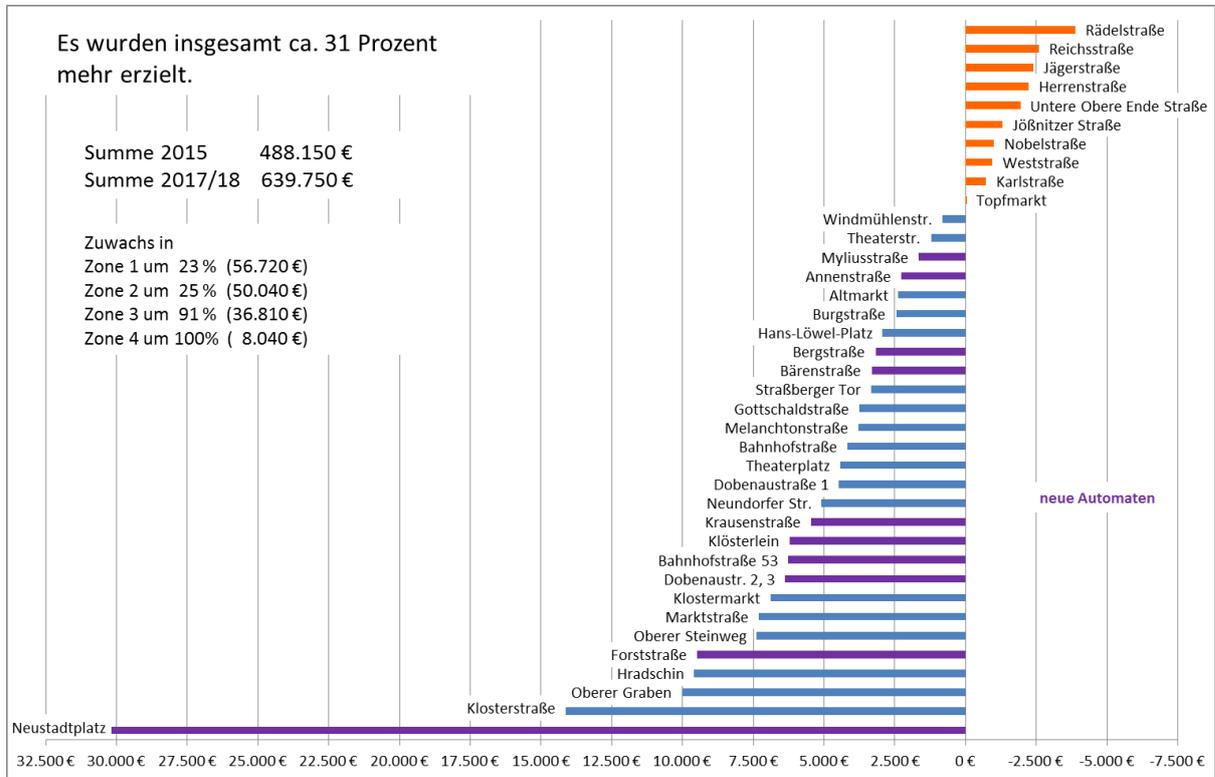


Abbildung 12: Differenz der Einnahmen an den Parkscheinautomaten

Die Parkdauer hat sich an den Parkscheinautomaten wie folgt entwickelt:

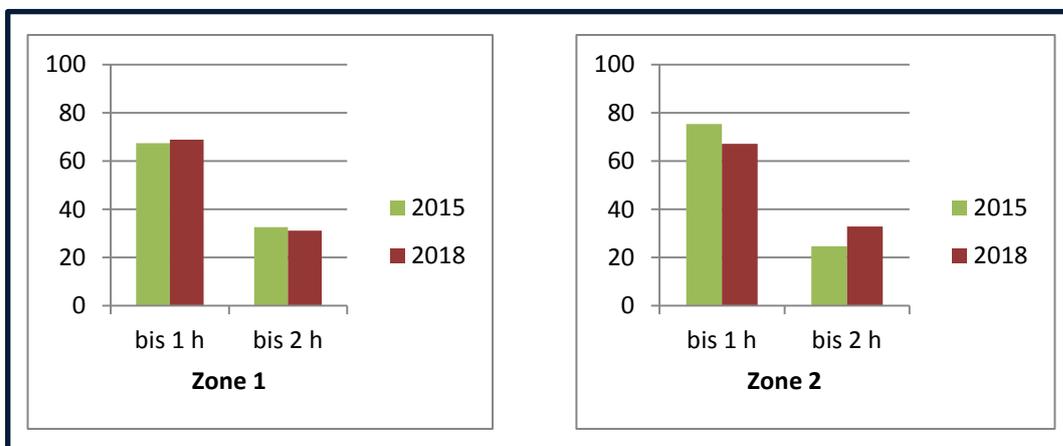


Abbildung 13: Parkdauerentwicklung in Prozent, Parkzonen 1 und 2 (Höchstparkdauer 2h)

In der Zone 1 nahm die Zahl der Kurzzeitparker bis 1 Stunde leicht zu. Dagegen waren diese in der Zone 2 rückläufig. Mit der Veränderung der Bewirtschaftung wurde auch das Ziel verfolgt, Auto-Kunden bessere Möglichkeiten zu bieten, kurzzeitig in der Nähe von Einzelhandelseinrichtungen parken zu können. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass die Zielgruppe dieses Angebot zunehmend annimmt.

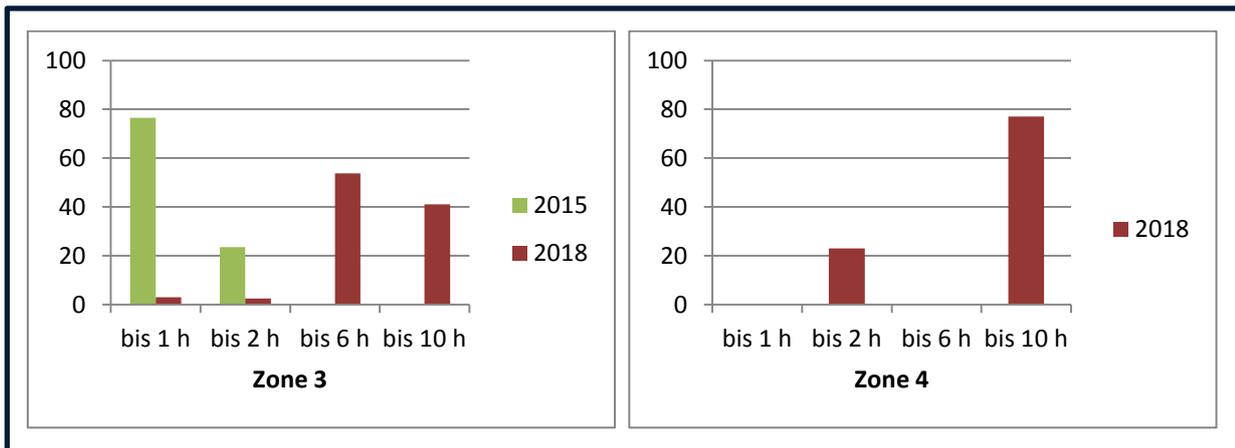


Abbildung 14: Parkdauerentwicklung in Prozent, Parkzonen 3 und 4 (keine Höchstparkdauer)

Das Angebot zum länger parken wird zwar genutzt, es bestehen jedoch Reserven. Die Verwaltung sieht deshalb an der Stelle die Möglichkeit einer Nachjustierung.

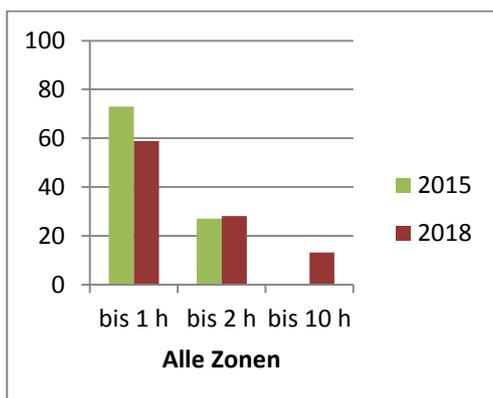


Abbildung 15: Parkdauerentwicklung in allen Parkzonen in Prozent

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Parkdauer in der Innenstadt insgesamt leicht erhöht hat. Diese Entwicklung entspricht ebenfalls den Zielen des Parkraumkonzeptes.

## 4.5 AUSLASTUNG DER STELLPLÄTZE

Durch die Neuerungen mit dem Parkraumkonzept veränderte sich auch die Auslastung der einzelnen Straßenzüge. Das Parkgeschehen wird nach wie vor durch eine Vielzahl von großen Baumaßnahmen stark verzerrt.



Abbildung 16: Änderungen in der Auslastung durch das Parkraumkonzept

In einzelnen Straßenzügen hat sich die Auslastung problematisch entwickelt:

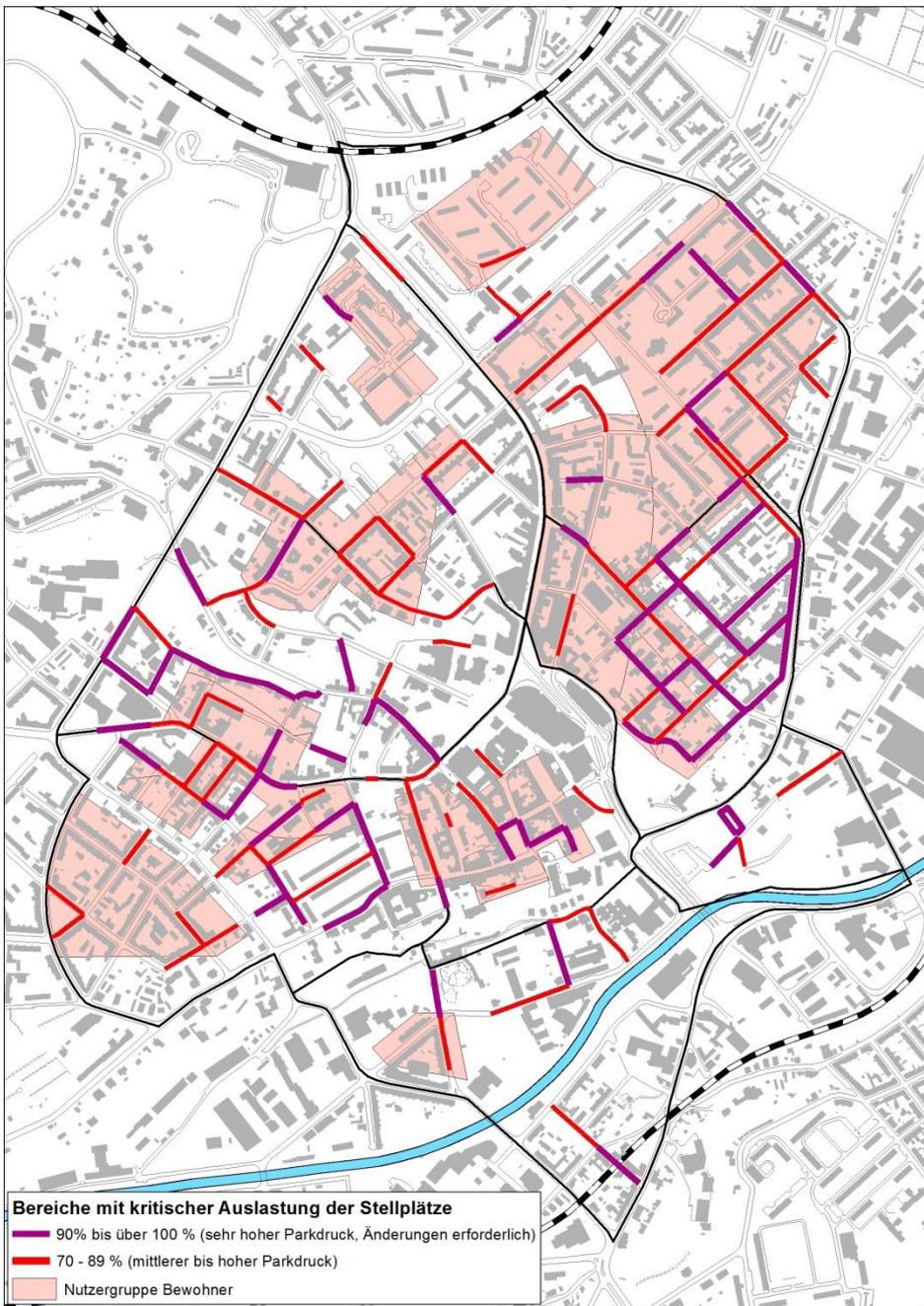


Abbildung 17: Aktuelle Auslastung

In den Wohnquartieren links und rechts der Neundorfer Straße und im Schloßgebiet sind Überlastungen in den Straßenräumen erkennbar. Mögliche Ursachen sind die noch nicht ganz optimale Verteilung der Bewohnerstellplätze und die Straßenbauarbeiten.

#### 4.6 BEWOHNERPARKZONEN IM PLANUNGSGEBIET UND PARKAUSWEISE

Dahinter steht folgendes Prinzip: Bewohner einer Parkzone können in ihrer Zone auf zeitlich begrenzten oder auf gebührenpflichtigen Parkständen kostenlos und unbegrenzt parken.

Anhand der Straßenauslastung in der vorangegangenen Abbildung ist erkennbar, dass die Bewohnerparkzonen die kritischen Bereiche gut abdecken. Die Einführung der Parkzone J ist noch nicht erforderlich.

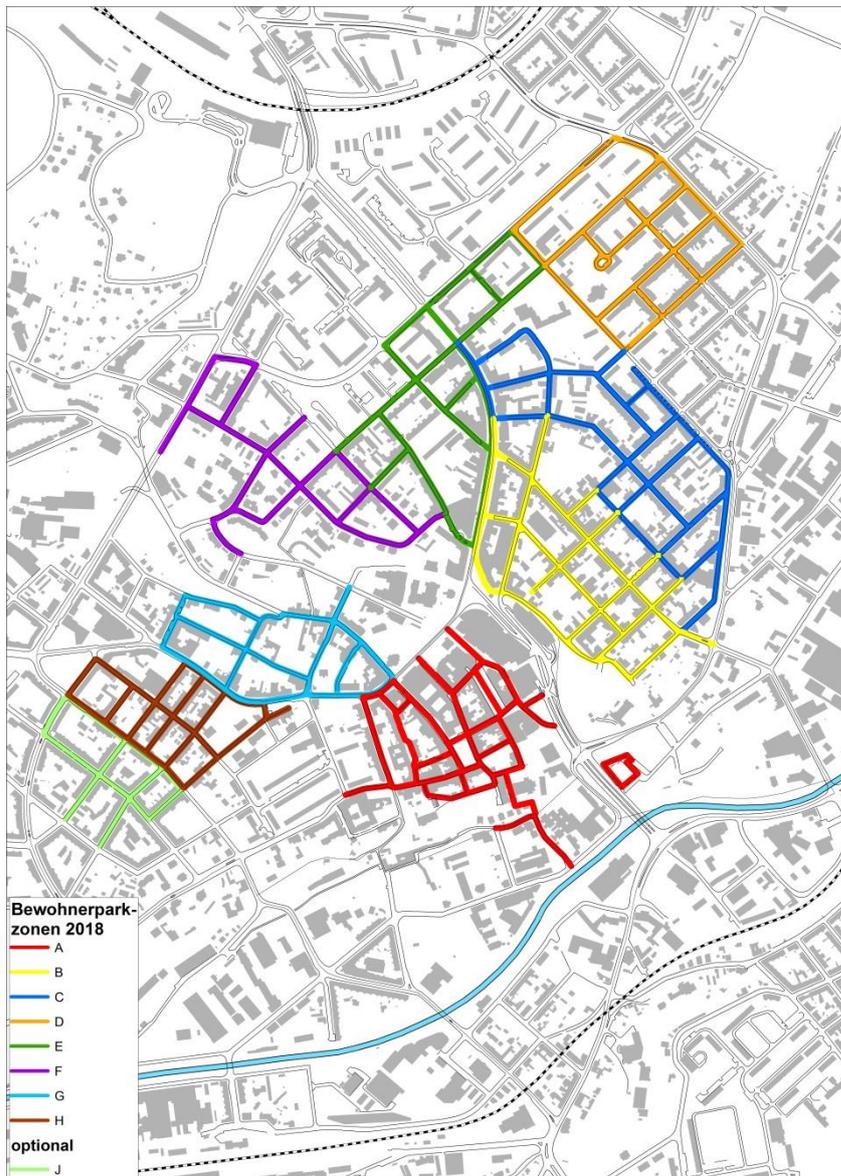


Abbildung 18: Bewohnerparkzonen

## 4.7 KURZES FAZIT

Mit dem neuen Parkraumkonzept wurde das Angebot an Bewirtschaftungsformen der öffentlichen Parkstände vielfältiger. Kunden und Besucher können nun auch im Straßenraum neben dem üblichen Kurzzeitparken länger, bis hin zum Tagesticket parken. Dieses Angebot wird zunehmend angenommen.

Insgesamt stieg die Zahl der bewirtschafteten Stellplätze an. Das war zum einen erforderlich, um die Bewohner besser zu versorgen.

Zum anderen wurden zusätzliche Kunden-/Besucherstellplätze geschaffen. Im Bereich Dobenau wurde die Bewirtschaftung am stärksten erhöht. Hier wurde erstmalig ein Bereich für Beschäftigte gebührenpflichtig bewirtschaftet, der jedoch kaum genutzt wird.

Insgesamt gesehen, ist die flächendeckende Neustrukturierung des Parkraumes der Innenstadt gut angenommen worden und entspricht den gesetzten Zielen des Parkraumkonzeptes. In wenigen Punkten muss noch nachjustiert werden.

## 5 MAßNAHMEN ZUR NACHJUSTIERUNG DES PARKRAUMKONZEPTES

Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden.

### 5.1 MAßNAHME ZUR BESSEREN AUSLASTUNG DER GEBÜHRENZONE 3:

**Zur Gebührenezone 3** gehören der Parkplatz Burgstraße, der Parkplatz Neustadtplatz und die Bahnhofstraße nördlich der Fußgängerzone mit insgesamt 160 Stellplätzen. Die Parkgebühr beträgt 1 Euro pro Stunde. Die Parkdauer ist unbegrenzt. Es wird das Kombiticket mit einem preislichen Aufschlag von 1 Euro angeboten, die Tageskarte mit 8 Euro.

Der Parkplatz Burgstraße ist gut ausgelastet, problematisch sind die beiden anderen Bereiche mit einer Auslastung unter 20 Prozent.

Maßnahme: Die Parkgebühren werden bei einer Parkdauer über 1 Stunde stufenweise auf 0,50 Euro pro Stunde gesenkt. Ein Tagesticket wird für 4,00 Euro angeboten. Im Gegenzug wird das Kombiticket gemäß der Fahrpreisentwicklung für die Parkdauer bis 1 Stunde leicht angehoben, das Tagesticket bleibt bei 8,00 Euro (vergleiche Tabelle 5).

### 5.2 MAßNAHME ZUR BESSEREN AUSLASTUNG DER GEBÜHRENZONE 4:

**Zur Gebührenezone 4** gehören die hintere Dobenastraße und die Myliusstraße mit insgesamt 65 Stellplätzen. Die Gebühr beträgt 1 Euro pro Stunde, für die Tageskarte 2 Euro. Die Parkdauer ist unbegrenzt.

Am Beginn der Zone am Knoten Feldstraße/Dobenastraße ist eine gute Auslastung zu verzeichnen. Mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum, nimmt die Auslastung stark ab, bis weit unter 20 Prozent. Zeitgleich hat sich die Auslastung in allen umliegenden Straßen drastisch erhöht, was sich für die Anwohner dieser Straßen sehr negativ auswirkt.

Maßnahme: Die Zone 4 wird um die nicht genutzten Straßenzüge Myliusstraße und Dobenastraße zwischen Myliusstraße und Karlstraße reduziert. Es verbleiben ca. 20 Stellflächen in der Zone 4, die heute gut ausgelastet sind.

Der Abschnitt Dobenastraße zwischen Myliusstraße und Karlstraße wird nicht bewirt-

schaftet, in der Myliusstraße wird einseitig eine Zeitbegrenzung ohne Gebühren mit „Bewohner frei“ eingerichtet und einseitig entfällt die Bewirtschaftung.

### 5.3 ANPASSUNG DER PARKGEBÜHREN AN DIE ÖPNV-TARIFE

Die Maßnahme 4 des Parkraumkonzeptes 2016 sieht die Anpassung der Parkgebührenhöhe an den ÖPNV-Tarif vor. Dieser Tarif hat sich seit 2015 um 0,30 Euro für den Einzelfahrschein erhöht. Der Preis für die 5er-Karte ist jedoch nur um 0,14 Euro pro Fahrschein gestiegen. Deshalb macht sich zumindest eine Anhebung der Kombitickettarife in den Zonen 2 und 3 erforderlich, damit diese nicht unter den Wert des Fahrscheins sinken. Die Neuberechnung ist in folgender Tabelle aufgeführt.

Tabelle 5: Änderung der Gebühr des Kombitickets

Stand 2015

Parkdauer	Personen pro Kombi-Fahrschein	Fahrpreisentwicklung ÖPNV	Parkgebühr Zone 1	Kombiticket Zone 1	Parkgebühr Zone 2	Kombiticket Zone 2	Parkgebühr Zone 3	Kombiticket Zone 3
1 h	1	Einzel-FS 1,30 € 5er-Karte 0,96 €	1,50 €	2,00 €	1,20 €	1,70 €	1,00 €	1,50 €
2 h	1		3,00 €	4,00 €	2,40 €	3,40 €	2,00 €	3,00 €
3 h	2						3,00 €	4,00 €
4 h	2						4,00 €	5,00 €
...	2						...	...
Tagesticket	5							8,00 €

Neuberechnung 2018

Parkdauer	Personen pro Kombi-Fahrschein	Fahrpreisentwicklung ÖPNV	Parkgebühr Zone 1	Kombiticket Zone 1	Parkgebühr Zone 2	neu		
						Parkgebühr Zone 2	Kombiticket Zone 2	Parkgebühr Zone 3
1 h	1	Einzel-FS 1,60 € 5er-Karte 1,10 €	1,50 €	2,00 €	1,20 €	1,80 €	1,00 €	1,70 €
2 h	1		3,00 €	4,00 €	2,40 €	3,50 €	1,50 €	3,00 €
3 h	2						2,00 €	4,00 €
4 h	2						2,50 €	5,00 €
...	2						...	...
Tagesticket	5						4,00 €	8,00 €

### 5.4 UMSETZUNG DER NOCH OFFENEN MAßNAHMEN AUS DEM PARKRAUMKONZEPT 2016

Die noch offenen Maßnahmen behalten ihre Berechtigung zur Verbesserung der Parkraumsituation und sollen schrittweise umgesetzt werden.