STADTVERWALTUNG PLAUEN

PARKRAUMKONZEPT DER STADT PLAUEN

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt 1995 mit Parkraumbewirtschaftungskonzept

TEIL 2
MASSNAHMEN UND BEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT

Geschäftsbereich II

Fachbereich: Bau und Umwelt

Fachgebiet: Stadtplanung und Umwelt

Stadt Plauen 2016

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis II

Kartenverzeichnis III

Abkürzungsverzeichnis IV

1 Einleitung 1

2 Ziele des Parkraumkonzeptes 2015 2

3 Mögliche Handlungsbereiche 4

3.1 Parkraumbewirtschaftung 4

3.2 Begleitende Maßnahmen 5

4 Maßnahmen 6

4.1 Kurzfristige Maßnahmen 6

4.1.1 Parkraumbewirtschaftung 6

4.1.2 Anwohnerparkzonen 13

4.1.3 Stellplatzablösesatzung 14

4.2 Mittelfristige Maßnahmen 18

4.3 Langfristige Maßnahmen 24

4.4 Begleitende Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen 24

4.5 Dauerhafte Maßnahmen 30

5 Zusammenfassung der Maßnahmen 32

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Bewirtschaftungszonen 8

Karte 2: Parkbereiche nach Nutzergruppen 12

Karte 3: Vorschlag zu Bewohnerparkzonen im Planungsgebiet 15

Karte 4: Darstellung der Zone I, Stellplatzablösesatzung Plauen 17

Karte 5: Vorschlag zum Parkleitsystem 19

Karte 6: Bereiche zur Flächensicherung für Parkbauten und Parkplätze 22

Karte 7: Radverkehrsanlagen in Plauen, Bestand 27

Karte 8: Parken auf dem Gehweg im Planungsgebiet 29

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LRA	Landratsamt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PRK	Parkraumkonzept
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 EINLEITUNG

Das Parkraumkonzept der Stadt Plauen aus dem Jahr 1995 wird überarbeitet und mit erforderlichen Maßnahmen und einem Bewirtschaftungskonzept untersetzt.

Das Parkraumkonzept ist in folgende zwei Teile untergliedert:

Parkraumkonzept 2015	
Teil 1	• Vororientierung (Auslöser der Untersuchung), • Problemanalyse und Zielstellung
Teil 2	• Maßnahmenuntersuchung, • Abwägung und Entscheidung sowie • Umsetzung- und Wirkungskontrolle.

Abbildung 1: Planungsphasen (FGSV 2001)

Im Teil 1 des Parkraumkonzeptes wurden alle erforderlichen Analysen durchgeführt und Ziele festgelegt. Diese Ziele wurden durch den Stadtrat am 02.02.2016 beschlossen. Sie sind die Grundlage für die Maßnahmen im vorliegenden Teil 2.

Im Teil 2 werden Maßnahmen und deren Wirkung untersucht sowie Umsetzungsvorschläge unterbreitet. Diese sollen durch den Stadtrat beschlossen und stufenweise umgesetzt werden.

Da der Teil 2 fachlich direkt an den Teil 1 anknüpft, wird im Folgenden auf wiederholende Erläuterungen aus dem Teil 1 verzichtet.

2 ZIELE DES PARKRAUMKONZEPTES 2015

Im Teil 1 des PRKs wurden folgende Ziele entwickelt und beschlossen.
Die Ziele werden mit Nummern versehen, um sie später leichter den Maßnahmen zuordnen zu können.

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 bereichsweise Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen in unmittelbarer Nähe der 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 Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsformen zur Erhöhung der Transparenz und Vermeidung von Parksuchverkehr

Z 2.6 Es müssen für die Zukunft geeignete Flächen für Parkstände gesichert werden (nicht auf potenziellen Baugrundstücken, wie heute)

Zur Formulierung geeigneter Maßnahmen wurde im Teil 1 des PRKs die Entwicklung der Stadt für zwei Prognoseszenarien abgeschätzt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich sowohl für das Szenario 1 = ´Trendszenario´, als auch für das Szenario 2 = ´positive Entwicklung´ eine Steuerung der Parkplatznutzung erforderlich macht. Da sich die Ziele der Steuerung, die aus beiden Szenarien abgeleitet werden, nicht wesentlich unterscheiden, wird auf eine Trennung der Maßnahmen nach Szenarien verzichtet.

3 MÖGLICHE HANDLUNGSBEREICHE

In diesem Kapitel wird zusammengefasst, welche Mittel und Möglichkeiten zur Parkraumsteuerung zur Verfügung stehen. Das sind insbesondere die Parkraumbewirtschaftung im Zusammenspiel mit begleitenden Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs.

3.1 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Grundsätzlich kann die Parkraumbewirtschaftung nur im öffentlichen Straßenraum durch die Kommunen geregelt werden. Private Stellplätze unterliegen anderen Regularien (z. B. Bauordnung).

Instrumente zur Regelung des Parkens im öffentlichen Straßenraum sind:

- Parkraumangebot (Umfang und räumliche Verteilung),
- Parkdauerbeschränkung (Parkraumbewirtschaftung),
- Parkgebühr (Parkraumbewirtschaftung),
- Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen (Sonderparkberechtigung) sowie
- Überwachung und Ahndung.

Parkraumbewirtschaftung hat folgende Ziele:

- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Erhöhung der Parkchancen von qualifizierten Nachfragegruppen (Bewohner sowie Kunden/Besucher),
- Verringerung des Parksuchverkehrs in innerstädtischen und innenstadtnahen Quartieren,
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität insbesondere in innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten,
- Erhöhung des Parkstandumschlags,
- Verlagerung der Parkraumnachfrage von Berufspendlern auf andere Verkehrsmittel oder in private Parkraumangebote,
- Verlagerung der Parkraumnachfrage mit längeren Parkdauern in öffentlich zugängliche Parkbauten sowie
- Beeinflussung des Mobilitäts- und Parkverhaltens von Bewohnern, Beschäftigten und Kunden/Besuchern.

Die Gebührenerhebung spielt in Bewirtschaftungskonzepten eine zentrale Rolle. In Verbindung mit den Instrumenten „Bewohnerparken", „Kurzzeitparken" und „Langzeitparken" werden die „qualifizierten" Nachfragegruppen Bewohner und Kunden/Besucher sowie die Nachfragegruppe der Beschäftigten zielgerichtet berücksichtigt.

3.2 BEGLEITENDE MAßNAHMEN

Sie dienen vorrangig der Reduzierung des Pkw-Verkehrs durch Verlagerung der Wege auf andere Verkehrsmittel. Damit reduziert sich der Parkbedarf.

Dazu gehören:

- Verkehrsorganisation,
- Förderung des Radverkehrs durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen,
- Verbesserung der Situation für Fußgänger durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen,
- Attraktives und stabiles ÖPNV-Angebot,
- Wegweisung für Pkw-Fahrer, Fußgänger und Radfahrer.

4 MAßNAHMEN

Die Maßnahmen, die zur Umsetzung der oben genannten Ziele führen, werden unterteilt nach ihrem möglichen Umsetzungszeitraum. Einige Maßnahmen werden mehrere Zeitphasen bis zur endgültigen Umsetzung benötigen.
Zu den Maßnahmen werden die jeweiligen Nummern der Ziele zugeordnet.

4.1 KURZFRISTIGE MAßNAHMEN

4.1.1 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Maßnahme 1: Bewirtschaftungszonen (Z 1.6, Z 1.7, Z 2.1, Z 2.2, Z 2.3, Z 2.5)

Bei der Parkraumbewirtschaftung unterscheidet man zwischen Zeitbegrenzung und Gebührenpflicht.
Bei der Zeitbegrenzung kann ein Parkstand für einen definierten Zeitraum (zz. meist bis zu 2 Stunden) genutzt werden. Es wird die Parkscheibe ins Auto gelegt.
Bei der Gebührenpflicht, wird am Parkscheinautomat oder an der Parkuhr für das Parken in einem bestimmten Zeitraum bezahlt.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände ist die Voraussetzung dafür, einzelnen Nutzergruppen den Vorrang vor anderen (besonders vor Dauerparkern) einzuräumen.

Die heutige Bewirtschaftung ist über die Jahre entstanden und oft nach punktuellen Bedürfnissen ergänzt und geändert worden. Das führte zu ständig wechselnden Bewirtschaftungsformen innerhalb weniger Straßenabschnitte. Mit den Bewirtschaftungszonen sollen die Parkstände in der näheren Umgebung der Fußgängerzone, der Altstadt und des angrenzenden Teils der Neundorfer Straße einheitlich, leicht verständlich und flächendeckend bewirtschaftet werden.

Die 3 Bewirtschaftungszonen sind nach der Entfernung zu den Haupteinkaufsbereichen gestaffelt. Dadurch sollen die Kunden und Besucher dieser Bereiche begünstigt werden. Parkstände in unmittelbarer Umgebung der bestehenden öffentlichen Parkhäuser werden ebenfalls bewirtschaftet.

Unterschieden werden die Zonen nach der Bewirtschaftungsart. Die Abstufung erfolgt von innen (Zone B 1 = Gebührenpflicht mit Zeitbegrenzung) nach außen (Zone B 2 = Zeitbegrenzung ohne Gebühren). Die Zone B 3 ist Gebührenpflichtig, aber ohne Zeitbegrenzung, d. h. hier kann den ganzen Tag lang geparkt werden.

Die Höchstparkdauer wird in den Zonen 1 und 2 gleichermaßen bei 2 Stunden belassen. In der Zone 1 kann jedoch an einzelnen, ausgesuchten Parkscheinautomaten die Höchstparkdauer auf nur 1 Stunde verkürzt werden.

Karte 1 zeigt die Bewirtschaftungszonen.

Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass immer in sich geschlossene Bereiche die gleiche Bewirtschaftungsform aufweisen, um die Transparenz zu waren.

Karte 1: Bewirtschaftungszonen

Maßnahme 2: Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe der Einkaufseinrichtungen (Z 1.7, Z 2.1, Z 2.3)

Die in Karte 1 dargestellte Bewirtschaftungszone B 1, beinhaltet die gefragtesten Kundenstellplätze mit dem kürzesten Weg zu den Einkaufseinrichtungen. Hier können ausgewählte Straßenabschnitte künftig mit einer Höchstparkdauer von nur 1 Stunde bewirtschaftet werden. Ziel ist, durch den höheren Umschlag, dem potentiellen Parkplatzsuchenden mit hoher Wahrscheinlichkeit einen freien Parkstand bieten zu können.
Da Kurzzeitstellplätze den Pkw-Umschlag erhöhen und folglich mehr Verkehr erzeugen, ist es sinnvoll, vorrangig nur gut erreichbare Straßenabschnitte einzubeziehen.
In Karte 1 sind die dafür geeigneten Standorte eingezeichnet. Im Ergebnis einer Auswertung dieser Automaten, wurden über 80 % der Tickets mit einer Parkdauer von nur ½ und 1 Stunde gelöst. Die Parkscheinautomaten für Kurzeitparken sind farbig deutlich kenntlich zu machen.

Maßnahme 3: Erhöhung der Parkdauer für Kunden und Besucher in ausgewählten Bereichen (Z 1.6, Z 2.5)

Kundenstellplätze, die von den Einkaufseinrichtungen weiter entfernt liegen, sollten eine entsprechend längere Höchstparkdauer erhalten. Bisher wurde in Plauen in der Regel die Höchstparkdauer von 2 Stunden angeboten.
In Karte 1 sind die betreffenden Bewirtschaftungsbereiche B 3 dargestellt, in denen eine unbegrenzte Parkdauer gegen Gebühr angeboten werden kann. Dadurch haben Kunden und Besucher mehr Zeit für ihre Unternehmungen, was dem Einzelhandel, Gastronomie etc. förderlich ist.

Längere Parkzeiten können bisher schon in den Parkhäusern und auf einigen privat bewirtschafteten Parkplätzen in Anspruch genommen werden.

Maßnahme 4: Änderung der Bewirtschaftungszeiten (Z 2.3, Z 2.5)

Die Bewirtschaftung der Parkstände dient in erster Linie den Kunden. Diese können derzeit von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 bis 17:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 12:00 Uhr parken. Eine Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an die Ladenöffnungszeiten wurde geprüft. Da die verschiedenen Einzelhandelseinrichtungen sehr unterschiedliche Öffnungszeiten haben, ist nur ein Kompromiss möglich.

Bei einem späteren Beginn der Bewirtschaftung (etwa um 9:00 Uhr) könnten Anwohner morgens länger parken. Gebühren fallen erst mit Öffnung der Läden an. Jedoch beginnen einige Branchen schon eher (z.B. Ärzte, Dienstleister, ...), die für ihre Kunden auch auf bewirtschaftete Stellplätze angewiesen sind.
Bei einem späteren Ende der Bewirtschaftung (etwa 18:00 Uhr, oder Samstag 14:00 Uhr) würden die Anwohner erst später einen Dauerparkplatz finden. Die Ladenöffnungszeiten und die Zeiten für Gastronomie (Abendessen, Mittagessen) sind besser berücksichtigt. Da zu dieser Zeit die Beschäftigten den Parkraum nicht mehr in vollem Umfang benötigen, muss keine Bewirtschaftung mehr stattfinden, denn Kunden finden ab 17:00 Uhr genügend freie Stellplätze auch ohne Bewirtschaftung.
Aus diesen Gründen wird empfohlen, die bestehenden Bewirtschaftungszeiten beizubehalten. Diese Zeiten sollten überall gleich sein, um den Grundsatz der Übersichtlichkeit und Transparenz einzuhalten.

Maßnahme 5: Parkgebühren und Parkgebührenstaffelung (Z 2.5)

Im gesamten Planungsgebiet sind die Parkgebühren mit 1,00 € pro Stunde gleich hoch. Sie sind in der Parkgebührenverordnung der Stadt verankert. Mit der Einführung des Kombitickets wurde diese Verordnung bereits um einen weiteren Tarif ergänzt.

Eine differenziertere Regelung würde zwar eine Steuerung der Auslastung der bewirtschafteten Parkstände ermöglichen. Diese Steuerung könnte nach marktwirtschaftlichem Prinzip erfolgen, in dem man bei stark nachgefragten Parkständen höhere Parkgebühren

erhebt, als in weniger stark nachgefragten Gebieten. Darunter leidet jedoch die Übersichtlichkeit und Transparenz und wird deshalb nicht empfohlen.

Die Nutzung des Mobiltelefons zum Erwerb eines Parkscheines ist fortzuführen. Es ist außerdem zu prüfen, ob weitere innovative Methoden zur Parkgebührenerhebung wirtschaftlich sinnvoll sind. Diese können die Nutzung vereinfachen und die Akzeptanz erhöhen.

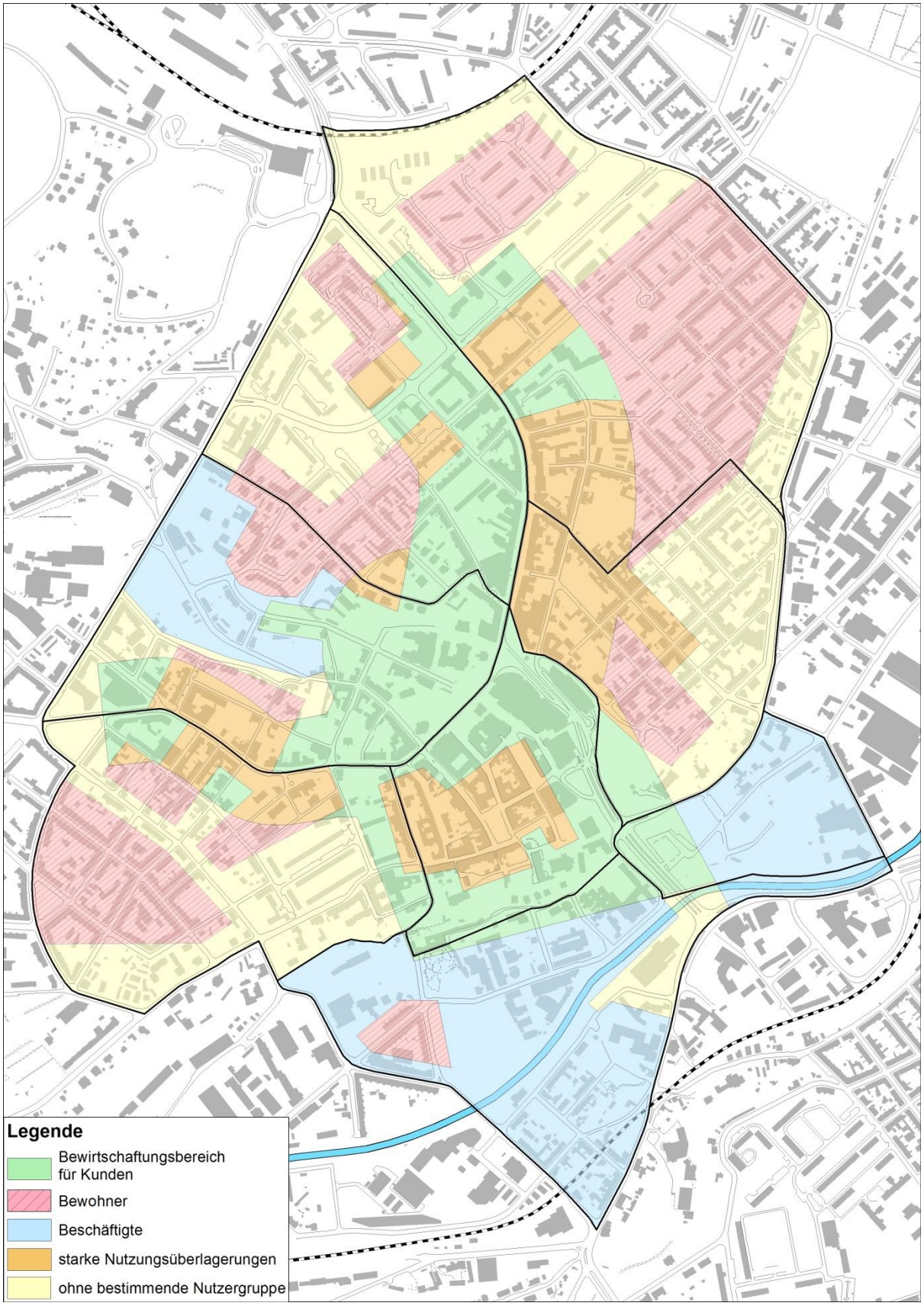
Maßnahme 6: Anpassung der Parkgebührenhöhe an ÖPNV-Tarif (Z 1.3)

Bei der Festlegung der Parkgebührenhöhe sollte die Preisentwicklung im ÖPNV mit einfließen. Wenn die Höhe der Fahrpreise die Parkgebühren weit übersteigen, wird der ÖPNV nicht mehr als Alternative zum Pkw akzeptiert.
Deshalb wird empfohlen, bei jeder bedeutsamen Fahrpreisanpassung für die Straßenbahn auch darüber zu entscheiden, ob gleichzeitig die Parkgebühren mit angehoben werden.

Maßnahme 7: Verlagerung des Parkraumangebotes für Beschäftigte (Z 2.1, Z 2.2, Z 2.3)

In keinem Stadtteil kann der Parkraumbedarf der Beschäftigten durch eigene Stellplätze der Unternehmen gedeckt werden. Sie weichen zum Parken in den öffentlichen Straßenraum aus.
Ein Teil der Beschäftigten kann durch Verlagerung auf private Stellplätze oder durch die Nutzung von Dauerparkkarten in den Parkhäusern untergebracht werden.

Der andere Teil der Beschäftigten, der auf kostenfreie Stellplätze zum Dauerparken angewiesen ist, nimmt dafür auch einen weiteren Fußweg in Kauf. In den Stadtteilen Dobenau, Neustadt und Obere Aue ist der Stellplatzbedarf für Bewohner, Kunden und Beschäftigte geringer. Deshalb stehen noch unbewirtschaftete Parkkapazitäten zur Verfügung.
In Karte 2 sind diese Bereiche eingezeichnet.



Karte 2: Parkbereiche nach Nutzergruppen

4.1.2 ANWOHNERPARKZONEN

Maßnahme 8: Neuordnung und Erweiterung der Anwohnerparkzonen (Z 2.3)

Anwohner sind Dauerparker, die vor allem tagsüber in Konkurrenz zu Kunden/Besuchern und Beschäftigten stehen. Um insbesondere die Nutzungskonflikte zwischen den Kunden/Besuchern und Anwohnern aufzulösen, ist es sinnvoll, bewirtschaftete Bereiche zum Teil für Anwohner freizugeben. Dabei ist ein maßvolles Vorgehen notwendig.
Ein generelles „Bewohner frei" in den bewirtschafteten Bereichen, würde die Parksituation für Kunden stellenweise erheblich verschärfen. Ebenso wenig ist zu empfehlen, dort gar kein „Bewohner frei" auszuweisen. In Parkzonen werden deshalb einige der bewirtschafteten Parkstände mit Zusatz „Bewohner frei" versehen. Hier können dann Anwohner mit einer Anwohnerparkkarte zeitlich unbegrenzt und gebührenfrei parken.

In 11 Parkzonen erhalten derzeit die Bewohner die Möglichkeit, Anwohnerparkkarten zu nutzen. Dadurch erhöhen sich die Chancen der Bewohner, tagsüber einen Parkplatz in Wohnungsnähe zu bekommen. Außerhalb der Bewirtschaftungszeiten können die bewirtschafteten Parkstände von sämtlichen Nutzergruppen – also auch durch die Bewohner – ohne Anwohnerparkkarte genutzt werden.

Die Parkzonen werden durch die Bewohner unterschiedlich stark genutzt. Es besteht innerhalb der Zonen ein deutliches Missverhältnis zwischen angebotenen Bewohnerparkflächen und vorhandenen Bewohnerparkkarten. Pro Zone sollen nicht mehr als 50 %, der bewirtschafteten Parkstände mit Anwohnerparkkarten genutzt werden.

Die heutigen Zonen B, D und G überschreiten diesen Richtwert und werden deshalb vergrößert. Die Zone L wird vergrößert, da die Auslastung der Straßen und der Anteil der Beschäftigten sehr hoch ist.

Die heutige Zone C im Stadtteil Dobenau geht am Bedarf vorbei, sie wird kaum genutzt. Sie wird deshalb weiter an die Neundorfer Straße herangezogen und dient den Anwohnern dieser Ladenstraße.

Im Stadtteil Neundorfer Vorstadt sind die Nutzungsüberlagerungen von Beschäftigten und Anwohnern sehr hoch. Mit der Ansiedlung des Landratsamtes im Stadtteil Schlossberg wird es weitere Verdrängungen der Beschäftigten in diesen Stadtteil geben. Deshalb wird die neue Zone E eingeführt. Falls sich dadurch die Parkprobleme noch weiter in westliche Richtung (über die Trockentalstraße hinaus) verschieben, ist die Einführung der Zone P vorgesehen.

In Karte 3 wird der Vorschlag zur Neuordnung der Zonen dargestellt.

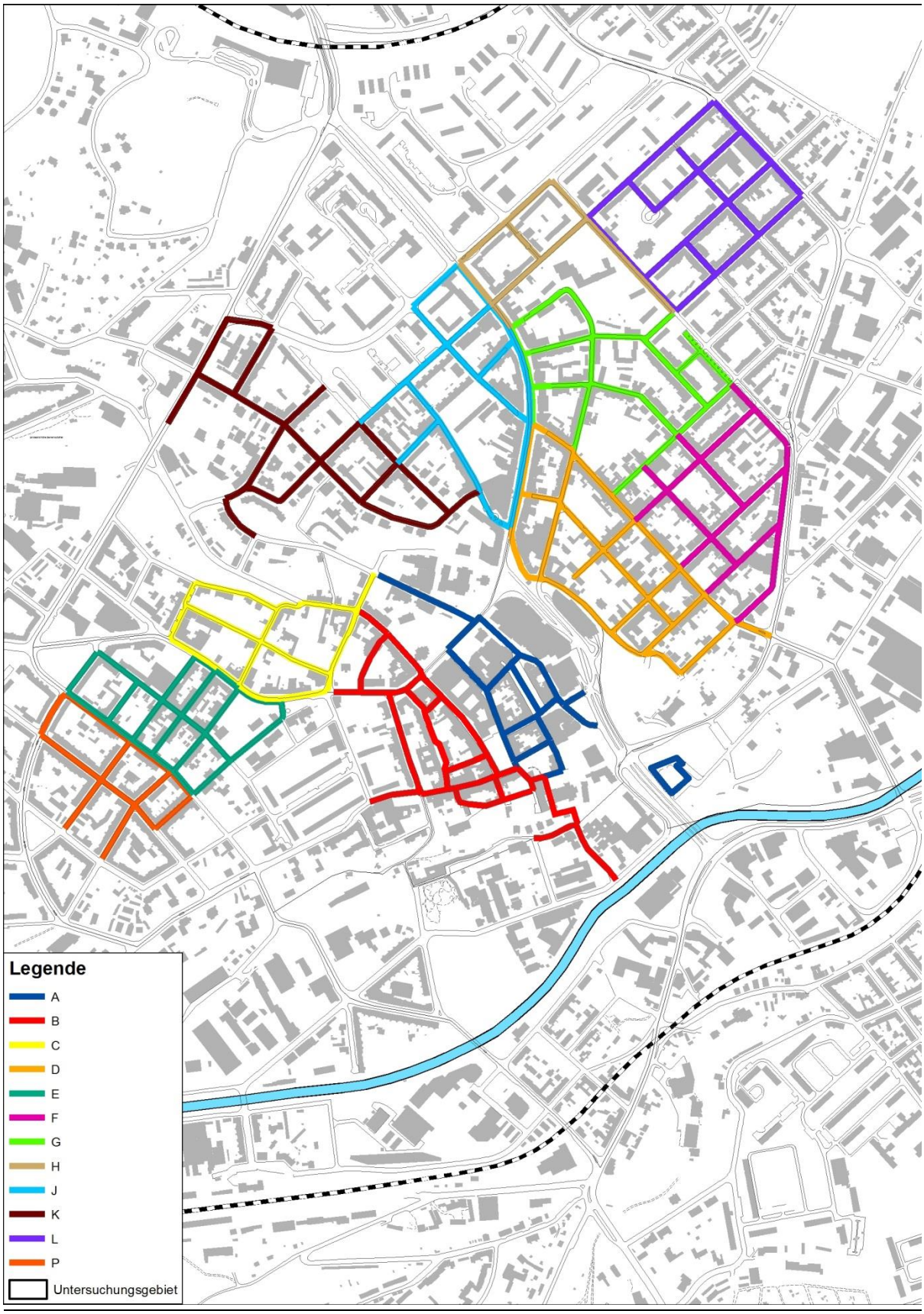
Die Rahmenbedingungen zur Ausweisung von Bewohnerparkflächen und die Berechtigung zum Erwerb einer Anwohnerparkkarte für eine bestimmte Zone, sind in der StVO § 12 vorgegeben: Demnach ist die Ausweisung von Bewohnerparkflächen eine freiwillige Leistung der Kommunen, die die Parkchancen der Bewohner erhöhen sollen. Es besteht aber kein Anspruch auf einen freien oder auf einen bestimmten Stellplatz. Man muss in der Parkzone mit Hauptwohnsitz gemeldet sein und ein Kfz besitzen. Zusätzlich ist nachzuweisen, dass der Antragsteller keinen privaten Stellplatz zur Verfügung hat, um Missbrauch zu unterbinden.

4.1.3 STELLPLATZABLÖSESATZUNG

Maßnahme 9: Überarbeitung der Stellplatzablösesatzung (Z 1.8)

Die Stadt kann auf die Errichtung privater Stellplätze nur bedingt Einfluss nehmen. Im Rahmen von Baugenehmigungen ist dies möglich. Die Sächsische Bauordnung gibt die Bedingungen vor.
Weiterhin verfügt die Stadt Plauen über eine Stellplatzablösesatzung. Diese regelt, welcher Geldbetrag an die Stadt zu zahlen ist, wenn der Bauherr die geforderten Stellplätze für sein genehmigtes Bauvorhaben, nicht errichten kann.

Die Rahmenbedingungen für die bestehende Stellplatzablösesatzung aus dem Jahr 2006 sollten überprüft werden.

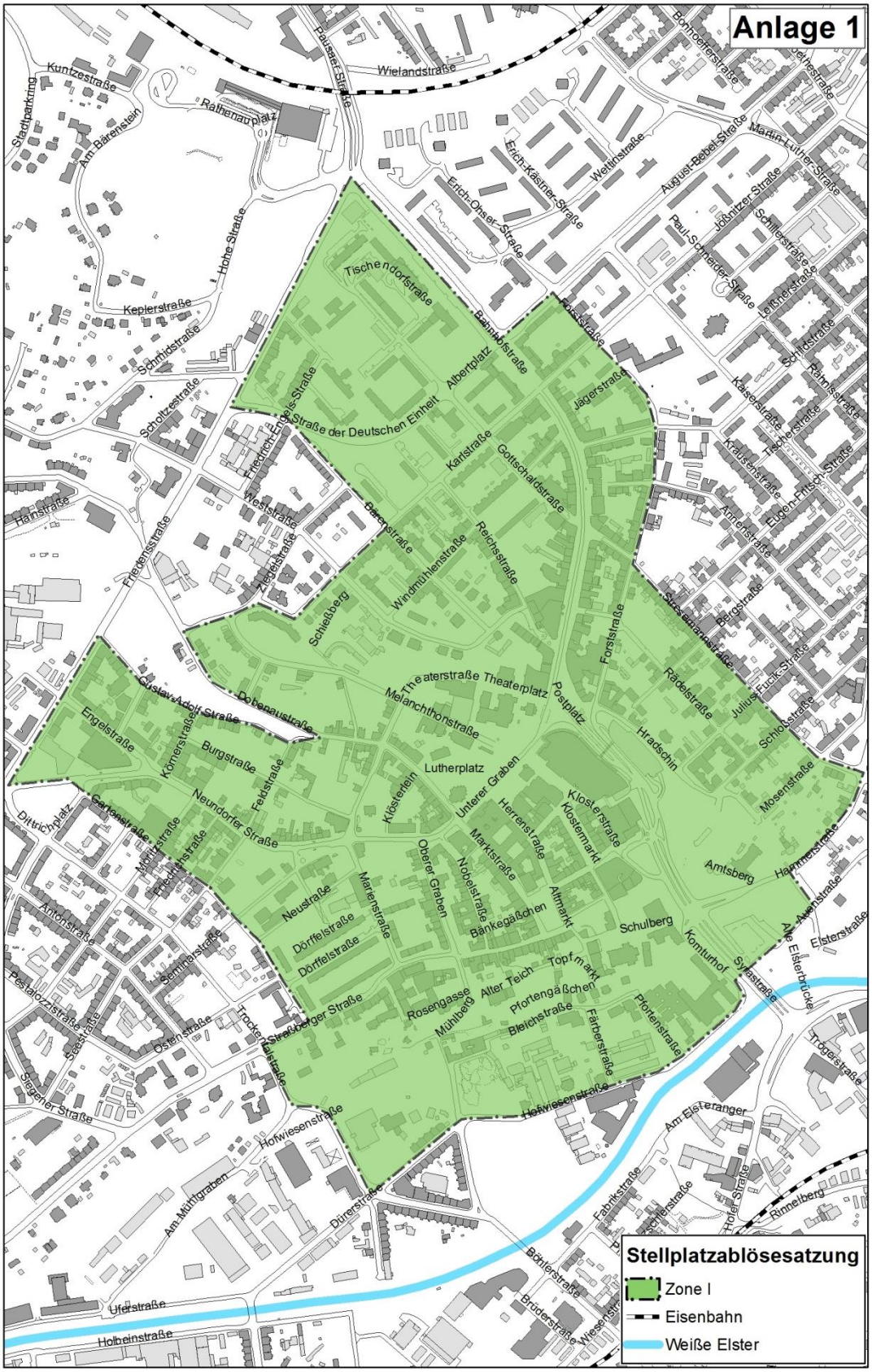


Karte 3: Vorschlag zu Bewohnerparkzonen im Planungsgebiet

Dazu gehören folgende Punkte:

a) Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung des Umfanges der zu regelnden Inhalte
b) Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Stellplatzablösezonen
   Die Zonen staffeln die Ablösesumme nach Stadtgebieten. Einfluss auf die Abgrenzung der Zonen haben: der Stellplatzbedarf an privaten Stellplätzen im Gebiet und die Grundstückspreise.
c) Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Ablösebeträge
   Die Ablösebeträge dürfen höchstens 60 % der Baukosten incl. Grunderwerb pro Stellplatz betragen. Um eine transparente und einheitliche Regelung für die nächste Zeit zu schaffen, sollten die Ablösebeträge je nach Zone überschläglich ermittelt und festgelegt werden.

   In Karte 4 ist die derzeit gültige Zone I dargestellt. Die Zone II umfasst das restliche Stadtgebiet.



Karte 4: Darstellung der Zone I, Stellplatzablösesatzung Plauen

4.2 MITTELFRISTIGE MAßNAHMEN

Begonnene oder verzögerte kurzfristige Maßnahmen sind fortzusetzen.

Maßnahme 10: Überarbeitung des Parkleitsystems und anderer Leitsysteme (Z 1.1, Z 1.2, Z 1.4, Z 1.5, Z 2.1, Z 2.2)

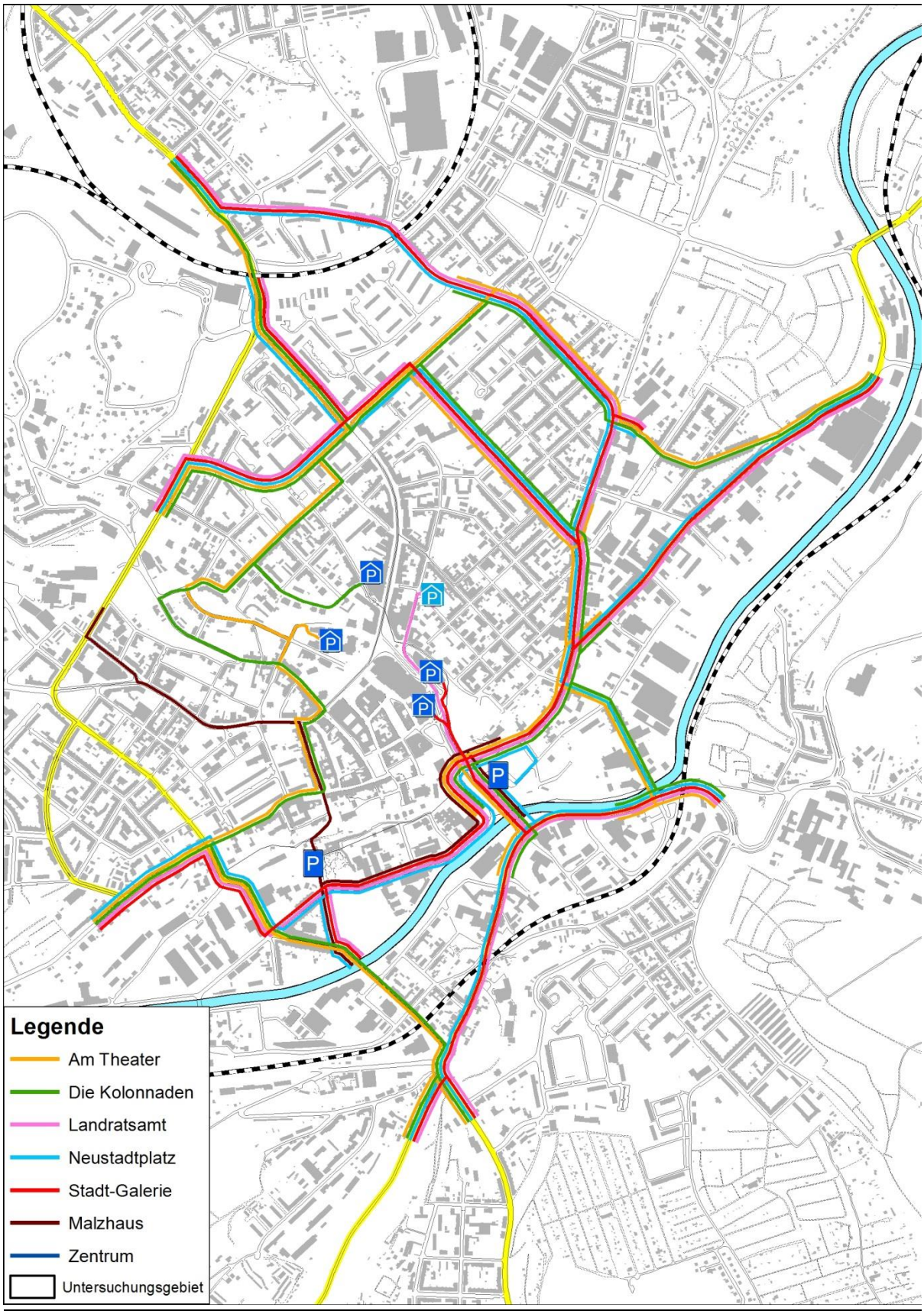
Das Parkleitsystem ist eine statische Wegweisung mit 2 ergänzenden dynamischen Anzeigetafeln. Dieses Grundprinzip hat sich bewährt und ist für Plauen beizubehalten. Aktuell führt es zu den Parkhäusern der Stadtgalerie, Die Kolonnaden, Am Theater und Dittrichplatz (Agentur für Arbeit) sowie zum Parkplatz Neustadtplatz.

Es dient dem Ortsunkundigen ohne Suche einen Parkstand zu finden. Deshalb werden in das Parkleitsystem auch nur Parkierungsanlagen eingebunden, die wenigstens 50 öffentliche Stellplätze haben, um dem Parkplatzsuchenden auch freie Kapazitäten anzubieten. Das können auch größere Stellplatzkonzentrationen sein, die sich aus Parkplätzen und Parkständen am Straßenrand auf engstem Raum summieren lassen.

Folgende Entwicklungen der letzten Jahre machen Veränderungen im Parkleitsystem erforderlich:

- Wegfall des Parkhauses am Dittrichplatz (fast alle Stellplätze sind inzwischen fest vermietet)
- Aufnahme des künftigen Parkhauses des LRA (ca. 100 öffentliche Stellplätze)
- Aufnahme des Parkbereiches „Malzhaus" in der Böhlerstraße mit 50 Stellplätzen (Bildung einer Stellplatzkonzentration von Parkplatz und Parkständen im unmittelbar angrenzenden Straßenraum)

Über die neuen Zielführungen in Karte 5 wurden im Vorfeld mit den Betreibern der Parkierungsanlagen Gespräche geführt.



Karte 5: Vorschlag zum Parkleitsystem

Weitere wichtige wegweisende Leitsysteme sind das Hotelleitsystem, das touristische Leitsystem für Fußgänger und die Radwegweisung. Diese sind zwar nicht Bestandteil des Parkraumkonzeptes, sie unterstützen aber die Erreichung der im Parkraumkonzept gesetzten Ziele und sollten deshalb stets auf Aktualität und Vollständigkeit geprüft werden.

Maßnahme 11: Förderung der Entstehung größerer Stellplatzkonzentrationen und deren bessere Verteilung im Untersuchungsgebiet (Z 1.1, Z 1.2, Z 2.5)

In der Vergangenheit gab es die Tendenz, auf kleineren brachliegenden Grundstücken Stellplätze zu errichten. Meist werden diese dann an Bewohner oder Beschäftigte vermietet. Das Stellplatzangebot wird dabei stark zerklüftet und kleingliedrig. Weiterhin wirkt sich diese Entwicklung negativ auf die Auslastung vorhandener Parkhäuser im näheren Umfeld aus. Ziel muss es jedoch sein, dauerhafte Parkplatzangebote zu schaffen, die sich städtebaulich einfügen und sich durch möglichst größere Kapazitäten und eine gute Erreichbarkeit auszeichnen.

Als ein möglicher Baustein dazu wird die Bildung von sogenannten Stellplatzkonzentrationen vorgeschlagen, d. h. Parkstände auf Parkplätzen und Straßen in unmittelbarer Nachbarschaft zu konzentrieren. Beispielsweise können in Straßenabschnitten, die ihre frühere Verkehrsbedeutung verloren haben, mehr Parkstände durch bauliche Umgestaltung mit geänderter Parkordnung zur Verfügung gestellt werden. Dies geht dann zu Lasten der Fahrgassenbreite.

Sind diese Stellplatzkonzentrationen groß genug und dicht genug am Zentrum, könnten sie dann auch in das Parkleitsystem mit eingebunden werden.

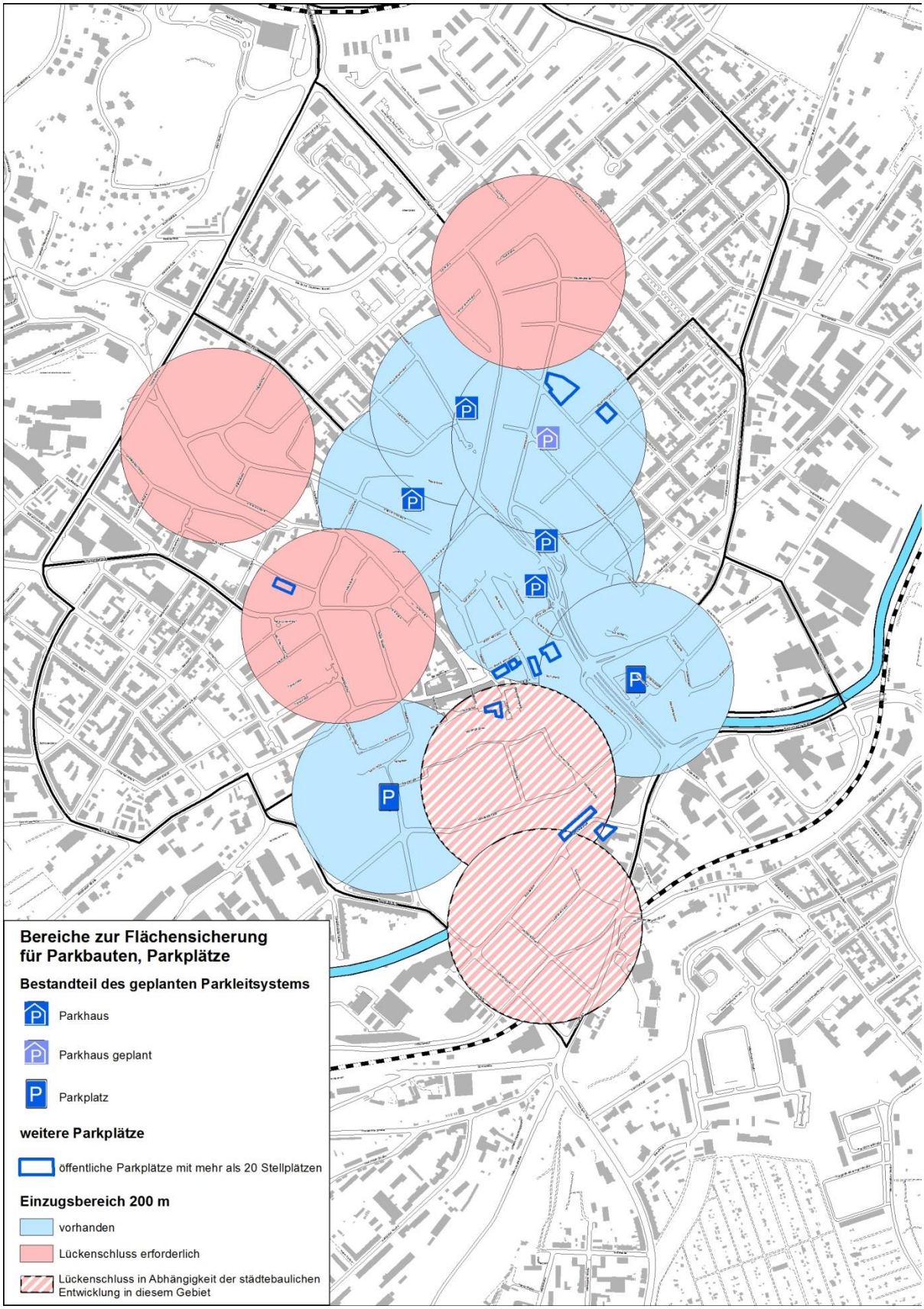
Weiterhin ist es wichtig, die Entstehung von Parkierungsanlagen gemäß Maßnahme 12 in unterversorgten Bereichen zu fördern.

Maßnahme 12: Flächensicherung für neue Parkbauten und Parkplätze (Z 2.5, Z 2.6)

Flächensicherung bedeutet in erster Linie die Berücksichtigung der Bebauungsabsicht in entsprechenden Bauleitplänen.

In Karte 6 sind die Bereiche blau eingezeichnet, die ein dauerhaftes öffentliches Parkraumangebot bieten und mit dem neuen Parkleitsystem erreicht werden.
Auch Bereiche mit Angebotslücken sind eingezeichnet. Hier sollte vorrangig Flächensicherung erfolgen. Wichtig ist dabei, dass nicht nur an die Kunden gedacht wird, auch für Beschäftigte sind Angebote (also unbewirtschaftete Parkstände oder Stellplätze mit Dauerparkkarten) an geeigneten Stellen erforderlich.

In den Bereichen jedoch, die durch die vorhandenen Parkierungseinrichtungen ausreichend versorgt sind und deshalb keine Angebotslücken mehr aufweisen, ist die weitere Entstehung von provisorischen Stellplätzen auf brachliegenden Grundstücken zu vermeiden. Dieses gibt Investitionssicherheit für die städtebaulich geordneten Parkierungsanlagen.



Karte 6: Bereiche zur Flächensicherung für Parkbauten und Parkplätze

Maßnahme 13: Nachtparken in der Altstadt (Z 1.2, Z 2.2)

Die Bevorzugung der Kunden/Besucher und Einwohner kann tagsüber durch Bewirtschaftung reguliert werden. Besonders in der Altstadt entsteht abends und nachts (vor allem an Wochenenden) das Problem, dass die städtischen Parkstände nicht bewirtschaftet werden und dadurch für alle Dauerparker zur Verfügung stehen. Kunden/Besucher und Einwohner sind miteinander in Konkurrenz.

In den o. g. Zeiträumen stehen aber auch noch freie Stellplätze zur Verfügung, die jedoch gebührenpflichtig sind, z. B. im Cityparkhaus. Es wird empfohlen, in Zusammenarbeit mit den Parkhausbetreibern und privaten Eigentümern der bewirtschafteten Parkplätze, einen niedrigeren Nacht-/Wochenendtarif einzuführen. Dies führt zu einem Attraktivitätsgewinn der Parkstände und damit auch zu einem Nutzergewinn. Die Umsetzung der Maßnahme kann allerdings nicht erzwungen werden.

Auch in der Altstadt stellt die Sicherung des öffentlichen Stellplatzangebotes einen wichtigen Punkt dar, da sich die größeren Parkplätze fast ausnahmslos auf potentiellen Bauflächen befinden.

4.3 LANGFRISTIGE MAßNAHMEN

Begonnene oder verzögerte mittelfristige Maßnahmen sind fortzusetzen.

Maßnahme 14: Schaffung neuer Parkbauten und Parkplätze (Z 1.1, Z 2.5, Z 2.6)

Planungen und Investitionen werden vorbehaltlich der Haushaltssituation ausgelöst.

4.4 BEGLEITENDE MAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSFORMEN

Maßnahme 15: Kombiticket (bereits in Umsetzung) (Z 1.3, Z 1.6, Z 2.4)

Plauen hat traditionell eher eine weitläufige Innenstadt, die jedoch mit dem ÖPNV gut erschlossen ist. Insbesondere in der Fußgängerzone kommt es durch die Überlagerung von mehreren Linien zu einem sehr guten Angebot. Dagegen ist die nahräumige direkte Verbindung der Handelsstandorte in der Innenstadt mit dem Pkw aufgrund der Fußgängerzone oft umständlich. Auch bestehen im oberen Drittel der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) Defizite im Parkplatzangebot.

Mit dem Kombiticket, = Parken und ÖPNV-Nutzung, wird ein zusätzliches Angebot geschaffen. Es ist davon auszugehen, dass „Autokunden" bei ihren Wegen in die Innenstadt die Straßenbahn bislang nicht nutzen. Mit der Nutzung des ÖPNV können Kunden und Besucher ihren Aktionsradius in der Stadt vergrößern ohne immer wieder mit dem PKW einen anderen Parkplatz anfahren zu müssen.
Dazu werden die Parkscheinautomaten in der Nähe von Haltestellen der Straßenbahn umprogrammiert. Der Nutzer wählt zwischen:

a) einem konventionellen Parkschein oder
b) dem Kombiticket mit integrierter ÖPNV-Nutzung bei gleicher Höchstparkdauer.

Für das Kombiticket wird ein geringfügig höherer Preis als für das reine Parkticket erhoben. Der Nutzer erhält dann, wie gewohnt, einen Parkschein und einen Kontrollabschnitt auf dem die Nutzung des ÖPNV während der Parkdauer vermerkt ist. Der Kontrollabschnitt dient damit als Fahrschein für Straßenbahn und Stadtbus.

Maßnahme 16: Jobticket (Z 1.3, Z 2.3, Z 2.4)

Das Jobticket ist eine spezielle personengebundene Jahreskarte. Grundlage ist eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und den Verkehrsunternehmen, bei der die Beschäftigten von den ausgehandelten Rabatten profitieren. Jobtickets gibt es im Vogtland seit 15. Dezember 2013.

Firmen und Verkehrsunternehmen wollen gemeinsam einen Beitrag zum Umweltschutz leisten, den Beschäftigten den Weg von und zur Arbeit einfach, unkompliziert und sozial verträglich gestalten sowie zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen und die Parksituation entspannen.

Dazu gewähren die Verkehrsunternehmen einen Rabatt in Höhe von 10 %. Es ist eine Arbeitgeberbeteiligung (bis 10%) am Jobticketrabatt erforderlich, sofern dieser nicht eine Gebietskörperschaft bzw. Anstalt oder Körperschaft des öffentlichen Rechts ist. Für diese ist die Rabattgewährung freiwillig.
In Summe erhalten die Beschäftigten dann 20 % Rabatt auf das Jobticket. Bereits heute nehmen Mitarbeiter des Vogtlandkreises, der Sparkasse Vogtland, des Helios-Klinikums, und des LASuV am Jobticket teil.

Durch den Verkehrsverbund und die darin kooperierenden Unternehmen sollen weitere Arbeitgeber und deren Beschäftigte in der Innenstadt dazu gewonnen werden.

Maßnahme 17: Förderung des Radverkehrs (Z 1.4, Z 2.4)

Mit Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer wird die Nutzung des Rades gesteigert. Der Verzicht auf den Pkw, insbesondere auf kürzeren Strecken, dient der Reduzierung der Parkraumnachfrage für alle Nutzergruppen und damit der Entlastung der Stellplätze. In der Kombination mit der kostenlosen Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht sich zudem nicht nur der Aktionsradius bis ins Umland sondern auch die Nutzung des ÖPNV.

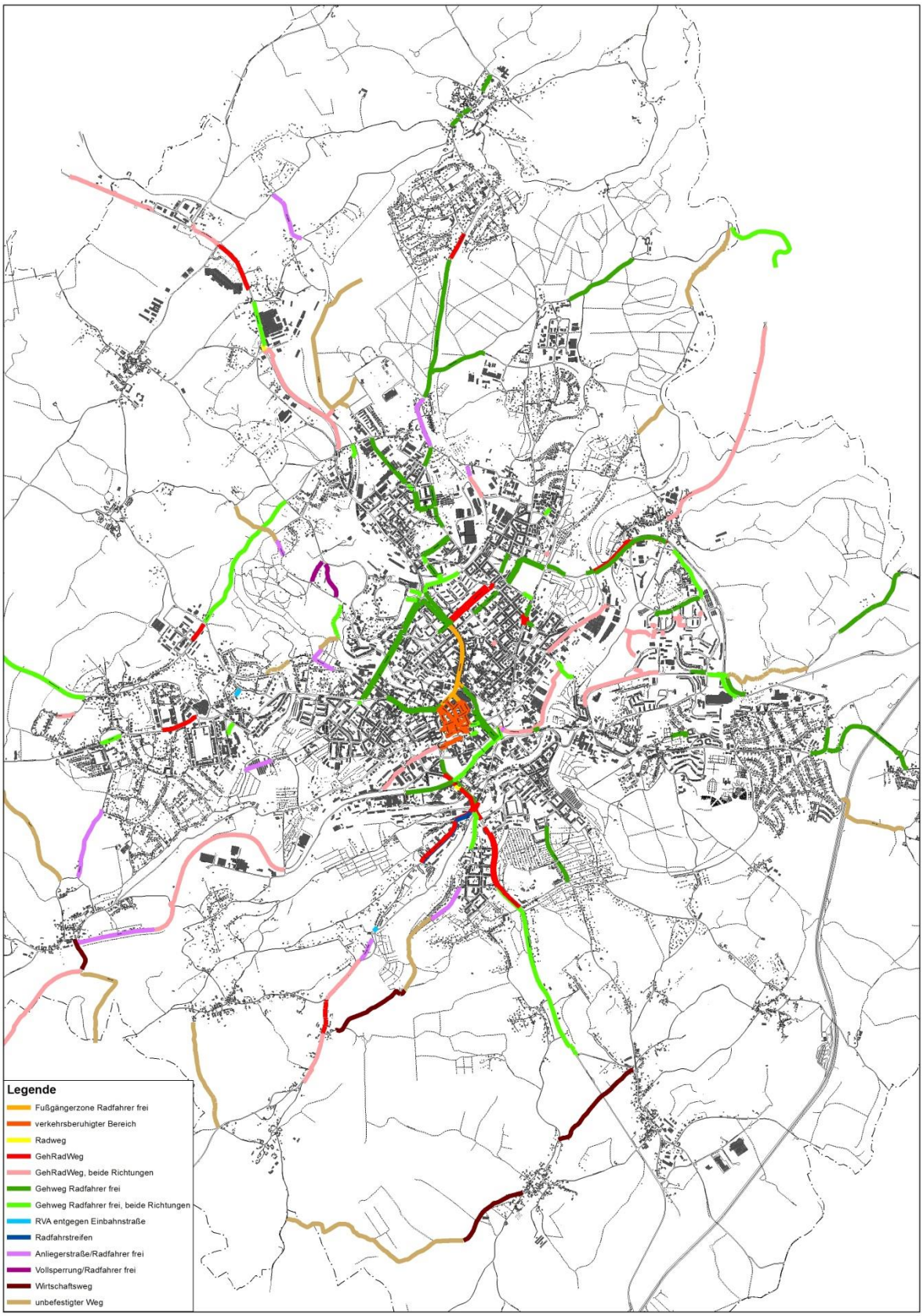
Radverkehrsanlagen können baulich im Rahmen von Straßen- bzw. Gehwegerneuerungen errichtet werden (Radwege, kombinierte Geh-/Radwege). Sie können aber auch durch

verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie z. B. Freigabe von Gehwegen zur Radnutzung, Abmarkierung von Radfahrstreifen und Radangebotsstreifen auf der Fahrbahn, realisiert werden.

Vorrangig ist das bestehende Radroutennetz der Stadt (siehe Radnetzkonzeption) mit Radverkehrsanlagen auszurüsten. Dazu kommen einige Ergänzungen im Netz zu besonderen Zielen (z. B. Schulen, Sporteinrichtungen etc.) und an gefährlichen Straßenabschnitten.

In Karte 7 ist der Bestand an Radverkehrsanlagen dargestellt.

An wichtigen Punkten der Stadt sollen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dazu gehören: die Fußgängerzone, öffentliche Gebäude und größere Einkaufseinrichtungen. Aber auch für Beschäftigte am Arbeitsort ist das geschützte Abstellen des Fahrrades notwendig.



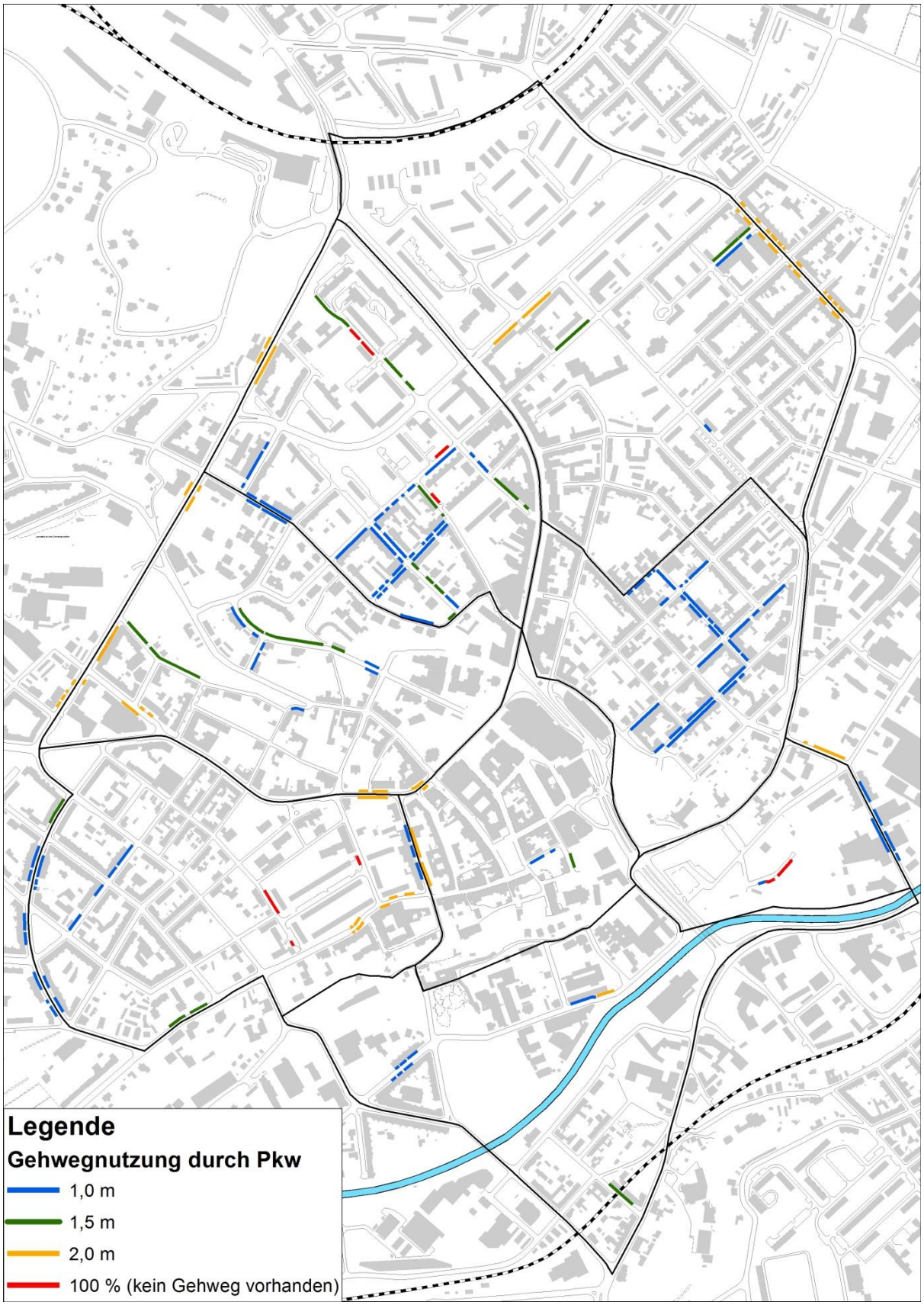
Karte 7: Radverkehrsanlagen in Plauen, Bestand

Maßnahme 18: Förderung des Fußverkehrs (Z 1.5, Z 2.4)

Die nutzbare Breite der zur Verfügung stehenden Gehwege wird durch unpräzises Parken von Pkw halb auf dem Gehweg oft so sehr eingeschränkt, dass für Fußgängergruppen, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. ein Ausweichen auf die Straße oft unumgänglich ist. Die verbleibende Gehwegbreite sollte (lt. VwV-StVO sowie lt. Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Plauen, 14.06.2013) 1,50 m nicht unterschreiten. Zur Verdeutlichung können Markierungen auf den Gehwegen hilfreich sein. Anzustreben ist jedoch zukünftig die Gehweg- und Fahrgassenbreiten baulich so herzustellen, dass ein Gehwegparken nicht mehr erforderlich ist, bzw. wenigstens nur noch auf einer Straßenseite erlaubt wird.

In einigen Abschnitten wurde sogar auf einen durchgängig geführten Gehweg verzichtet und stattdessen Stellplätze errichtet. Siehe dazu Karte 8. Eine Überprüfung dieser Stellen auf Sicherheit der Fußgänger und die Einleitung notwendiger Maßnahmen ist erforderlich. Die Sicherheit der Fußgänger hat in jedem Fall Vorrang vor dem Stellplatzangebot.

Da auch jeder Pkw-Nutzer nach dem Einparkvorgang zum Fußgänger wird, ist die Verbesserung der Sicherheit auf den Gehwegen und die Durchgängigkeit der Gehwege ein wichtiges Thema im Parkraumkonzept.



Karte 8: Parken auf dem Gehweg im Planungsgebiet

4.5 DAUERHAFTE MAßNAHMEN

Um das Konzept zu stärken und die Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen, gibt es Maßnahmen, die über den gesamten Umsetzungsprozess hinweg durchzuführen sind.

Maßnahme 19: Öffentlichkeit einbeziehen

Das Konzept sollte von Beginn an kommuniziert werden und die Hintergründe der Bevölkerung dargelegt werden. Das kann helfen, die Akzeptanz zu erhöhen und somit einen Erfolg des Konzeptes zu verzeichnen.

Maßnahme 20: Förderung alternativer Mobilitätsformen durch Lobbyarbeit

Nicht nur über den Preis für Fahrscheine, über Taktzeiten oder den Standard der Geh- und Radwege lassen sich Attraktivitätssteigerungen der alternativen Verkehrsmittel erzielen. Wichtig ist auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit, Informationen über Angebote und positive Darstellung der Nutzer. Hier seien beispielhaft Möglichkeiten genannt:

- Informationstafeln an Parkständen für Kunden und Besucher mit Stadtplan, Straßenbahnhaltestellen, Sehenswürdigkeiten, etc.,
- Neuauflage des Fahrrad-Stadtplanes,
- …

Maßnahme 21: Begleitende Untersuchungen

Da sich die Umsetzung der Maßnahmen über einen längeren Zeitraum erstrecken wird, sind zwischenzeitliche Wirkungskontrollen und dementsprechende Nachjustierungen durchzuführen. Das betrifft vor allem die Auslastung der Parkstände (tags und abends) sowie den Wirkungsgrad der Anwohnerparkkarten. Auf jeden Fall nach Inbetriebnahme des neuen Landratsamtes, nach Inbetriebnahme des neuen Campus und nach weiteren

größeren städtebaulichen Veränderungen sollten, nach einer Phase der Eingewöhnung, neue Erhebungen erfolgen.

Maßnahme 22: Überwachung und Ahndung

Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept kann nur dann gut funktionieren, wenn die Einhaltung der Regelungen überwacht und bei Nichtbefolgung konsequent geahndet werden. Die bereits vorhandenen Kontrollrouten müssen unter Umständen angepasst werden. Das ist abhängig von den umgesetzten Maßnahmen.

5 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

Maßnahme	*Zu erreichendes Ziel*	*Seite Nr.*
4.1. Kurzfristige Maßnahmen		6
M 1: Bewirtschaftungszonen	Z 1.6, Z 1.7, Z 2.1, Z 2.2, Z 2.3, Z 2.5	6
M 2: Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe der Einkaufseinrichtungen	Z 1.7, Z 2.1, Z 2.3	9
M 3: Erhöhung der Parkdauer für Kunden und Besucher in ausgewählten Bereichen	Z 1.6, Z 2.5	9
M 4: Änderung der Bewirtschaftungszeiten	Z 2.3, Z 2.5	10
M 5: Parkgebühren und Parkgebührenstaffelung	Z 2.5	10
M 6: Anpassung der Parkgebührenhöhe an ÖPNV-Tarif	Z 1.3	11
M 7: Verlagerung des Parkraumangebotes für Beschäftigte	Z 2.1, Z 2.2, Z 2.3	11
M 8: Neuordnung und Erweiterung der Anwohnerparkzonen	Z 2.3	13
M 9: Überarbeitung der Stellplatzablösesatzung	Z 1.8	14
4.2. Mittelfristige Maßnahmen		18
M 10: Überarbeitung des Parkleitsystems und anderer Leitsysteme	Z 1.1, Z 1.2, Z 1.4, Z 1.5, Z 2.1, Z 2.2	18
M 11: Förderung der Entstehung größerer Stellplatzkonzentrationen und deren bessere Verteilung im Untersuchungsgebiet	Z 1.1, Z 1.2, Z 2.5	20
M 12: Flächensicherung für neue Parkbauten und Parkplätze	Z 2.5, Z 2.6	21
M 13: Nachtparken in der Altstadt	Z 1.2, Z 2.2	23
4.3. Langfristige Maßnahmen		24
M 14: Schaffung neuer Parkbauten und Parkplätze	Z 1.1, Z 2.5, Z 2.6	24

Maßnahme	*Zu erreichendes Ziel*	*Seite Nr.*
4.4. Begleitende Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen		24
M 15: Kombiticket (bereits in Umsetzung)	Z 1.3, Z 1.6, Z 2.4	24
M 16: Jobticket	Z 1.3, Z 2.3, Z 2.4	25
M 17: Förderung des Radverkehrs	Z 1.4, Z 2.4	25
M 18: Förderung des Fußverkehrs	Z 1.5, Z 2.4	28
4.5. Dauerhafte Maßnahmen		30
M 19: Öffentlichkeit einbeziehen		30
M 20: Förderung alternativer Mobilitätsformen durch Lobbyarbeit		30
M 21: Begleitende Untersuchungen		30
M 22: Überwachung und Ahndung		31