



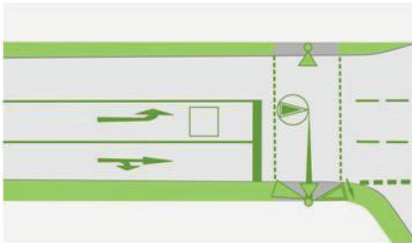
EUROPÄISCHE UNION

EUROPÄISCHER FONDS
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG
als Teil der Reaktion der Union auf die
COVID-19-Pandemie finanziert

REACT-EU

Senden

Parkraumkonzept



Verkehrskonzept mit integriertem Parkraumkonzept
für das Zentrum der Stadt Senden

Auftraggeber: Stadt Senden
Hauptstraße 34
89250 Senden

Auftragnehmer: SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
Niederlassung Augsburg
Annastraße 12, 86150 Augsburg

Projektnummer: 2022-0267

bearbeitet von: M. Sc. Timotheus Wischniowski
E-Mail: timotheus.wischniowski@schlothauer.de
Telefon: 089 / 211 878 - 06

Datum: 16.05.2023

Version: 1.0

Mitwirkende: M. Sc. Sibel Aydogdu
M. Sc. Adrian Koller
Jan Stüble
Michael Bock

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Quellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	7
1 Einführung	8
1.1 Kontext	8
1.2 Aufgabenstellung.....	8
1.3 Förderung	10
1.4 Allgemeines Vorgehen	10
2 Stellplatzangebot	11
2.1 Vorgehen	11
2.2 Basisdaten.....	11
2.3 Initiale Kartierung mit Erhebung von Basisdaten	12
2.4 Einschätzen des Stellplatzbedarfs	14
2.5 Auslastung in der Kernstadt	17
2.5.1 Parkdruck	18
2.5.2 Parktypen	19
2.5.3 Parkhäufigkeiten.....	22
2.6 Auslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten	24
2.6.1 Auslastung morgens, vor Verlassen der Wohnung	25
2.6.2 Auslastung vormittags, nach Verlassen der Wohnung	27
2.6.3 Auslastung nachmittags, vor Heimkehr	28
2.6.4 Auslastung abends, nach Heimkehr	29
2.6.5 Auslastung untertags	31
2.6.6 Auslastung über die Nacht	32
2.6.7 Auslastung gesamt.....	33
2.7 Parkplätze und Tiefgarage	34
2.7.1 Parkplatz Eishalle.....	34
2.7.2 Parkplatz Naherholungsgebiet.....	35
2.7.3 Parkplatz Wanderparkplatz	36
2.7.4 Parkplatz Weberei	36
2.7.5 Parkplatz Rewe	37
2.7.6 Tiefgarage Bürgerhaus	38
2.8 Bahnhof	39
3 Betrachtung der Stellplatzsatzung	41
4 Betrachtung des Parkleitsystems	43
4.1.1 Vorgehen und Allgemeines	43
4.1.2 Bestandsaufnahme und Schwächen	44
5 Bürgerbeteiligung	49
6 Leitbilder und Ziele des Parkraumkonzepts	50

7	Maßnahmenvorschläge	51
7.1	M1: Parkleitsystem	52
7.2	M2: Bewohnerparkausweis	55
7.3	M3: Parkzonen	57
7.4	M4: Neue Gebührenstruktur TG Bürgerhaus und Parkplatz Blumenweg	59
7.5	M5: Ergänzungen zur Stellplatzsatzung	60
7.6	M6: Neue Ladesäulen	60
7.7	M7: Parken Bahnhof Nord.....	60
7.8	M8: Untersuchung Parkplatz Weberei	61
7.9	M9: Untersuchung Parkplatz Rewe	61
8	Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet. Grüne Linien: Kennzeichenerfassung, orangene Ovale: Zählungen Parkplätze/Tiefgarage, bunte Flächen: Auslastung Parken.....	8
Abbildung 2: Luftbild Parkplätze und Tiefgarage, Quelle: Google Maps, lizenziert für Schlothauer & Wauer GmbH, letzter Zugriff April 2023.....	13
Abbildung 3: Stellplatzbedarf im Bestand mit geplantem Drogeriemarkt, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023), Bed.=Bedarf, gepl.=geplant	15
Abbildung 4: Parkdruck Kernstadt	18
Abbildung 5: Parktypen Kernstadt.....	20
Abbildung 6: Häufigkeiten von Parkauern in der Kernstadt	23
Abbildung 7: Maximale Anzahl öffentl. und öffentl. zugänglicher Stellplätze in den innenstadtnahen Wohngebieten, überschritten, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023)	25
Abbildung 8: Innenstadtnahe Wohngebiete, Bereichsgliederung, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023).....	25
Abbildung 9: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 06:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023).....	26
Abbildung 10: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 10:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023).....	28
Abbildung 11: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 15:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023).....	29
Abbildung 12: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 19:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023).....	30
Abbildung 13: Straßenabschnitte in den innenstadtnahen Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze untertags, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023).....	31
Abbildung 14: Straßenabschnitte in den innenstadtnahen Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze über Nacht, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023).....	32
Abbildung 15: Straßenabschnitte in den innenstadtnahen Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze gesamt (Tag und Nacht), Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023)	33
Abbildung 16: Belegung Pakplatz Eishalle.....	35
Abbildung 17: Belegung Pakplatz Naherholungsgebiet	35
Abbildung 18: Belegung Pakplatz Wanderparkplatz	36
Abbildung 19: Belegung Pakplatz Weberei	37
Abbildung 20: Belegung Pakplatz Rewe	37
Abbildung 21: Belegung Tiefgarage Bürgerhaus	38
Abbildung 22: Planung des Bahnhofareals, Planstand 06.03.2023 von BAHNSTADT	40
Abbildung 23: Schilderstandorte des Parkleitsystems im Untersuchungsgebiet. Hintergrund: BayernAtlas (letzter Zugriff April 2023).	43
Abbildung 24: Vorschläge für die auszuweisenden Parkmöglichkeiten und Parkbereiche. Hintergrund: BayernAtlas (letzter Zugriff April 2023).	53
Abbildung 25: Variante Parkscheibenregelung, flächenweit 2h (M3.1a)	58
Abbildung 26: Variante Parkscheibenregelung komplex (M3.1b)	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Miniaturen der Erhebungsergebnisse, detailliert im Anlagenteil	12
Tabelle 2: Anzahl der Stellplätze auf den Parkplätzen und in der Tiefgarage	13
Tabelle 3: Öffentlichen Stellplatzbedarf durch relevante Einrichtungen, *Schätzung	16
Tabelle 4: Einteilung der Parkdruckkategorien angelehnt Quelle 8	18
Tabelle 5: Auffälligkeiten beim Parkdruck	19
Tabelle 6: Einteilung der Parktypen, Übernachtparker vermutlich in Teilen auch Arbeitende mit früherem Arbeitsbeginn	20
Tabelle 7: Auffälligkeiten bei Parkdauern	21
Tabelle 8: Auffälligkeiten bei Parkdauern	23
Tabelle 9: Einteilung der Parkdruckkategorien angelehnt Quelle 8	34
Tabelle 10: Vergleich der Stellplatzrichtzahlen in Senden mit Richtlinien	41
Tabelle 11: Schilderstandorte des Parkleitsystems.....	47
Tabelle 12: Miniaturen der Zielspinnen des bestehenden Parkleitsystems, detailliert im Anlagenteil	48
Tabelle 13: Maßnahmenübersicht	51
Tabelle 14: Miniaturen der Zielspinnenentwürfe zu den Parkbereichen, detailliert im Anlagenteil	55
Tabelle 15: Vorschlag für Parkbereiche im Zuge des Bewohnerparkausweises	57
Tabelle 16: Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan, €=niedrige Kosten, €€=mittlere Kosten, €€€=hohe Kosten	62

Quellenverzeichnis

- Quelle 1: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61584/bevoelkerung-und-haushalte/>, letzter Abruf April 2023
- Quelle 2: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Senden, von GMA, Stand 16.03.2023
- Quelle 3: EAR, Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 korrigierter Nachdruck 2012
- Quelle 4: Satzung der Stadt Senden über die Gestaltung, Ausstattung und die erforderliche Zahl Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder vom 22.03.2022 (Stellplatzsatzung)
- Quelle 5: BayernRecht, https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGaV-ANL_1, letzter Abruf April 2023
- Quelle 6: Karftfahrt-Bundesamt, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html, letzter Abruf April 2023
- Quelle 7: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Heft 240, Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R), 2018
- Quelle 8: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Heft 125, Empfehlungen für Verkehrserhebungen

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Maximale Anzahl gezählter Pkw der vier Erhebungen bzw. offizielle Kapazität
- Anlage 2: Gebiete der Parkraumerhebung in Senden
- Anlage 3: Bewirtschaftung der Stellplätze
- Anlage 4: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P0 Blumenweg
- Anlage 5: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P1 Eishalle, P2 Naherholungsgebiet und P5 Wanderparkplatz
- Anlage 6: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zur Tiefgarage P4 Bürgerhaus
- Anlage 7: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P6 Weberei
- Anlage 8: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Rathaus
- Anlage 9: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Mitte
- Anlage 10: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Bahnhof
- Anlage 11: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Sport und Freizeit
- Anlage 12: Offizielle Stellplatzkapazität laut AG, eigene Darstellung
- Anlage 13: Maximale Stellplatzkapazität, überschritten
- Anlage 14: Belegte Stellplätze um 06:00 Uhr in den innenstadtnahen Wohngebieten
- Anlage 15: Belegte Stellplätze um 10:00 Uhr in den innenstadtnahen Wohngebieten
- Anlage 16: Belegte Stellplätze um 15:00 Uhr in den innenstadtnahen Wohngebieten
- Anlage 17: Belegte Stellplätze um 19:00 Uhr in den innenstadtnahen Wohngebieten
- Anlage 18: Auslastung der Stellplätze über den Tag (24.11.2022), detaillierte Darstellung, westl. Hauptstr.
- Anlage 19: Auslastung der Stellplätze über den Tag (24.11.2022), detaillierte Darstellung, südl. Kernstadt
- Anlage 20: Auslastung der Stellplätze über den Tag (24.11.2022), detaillierte Darstellung, östl. Hauptstr.
- Anlage 21: Auslastung der Stellplätze über den Tag (24.11.2022), detaillierte Darstellung, östl. Kernstadt
- Anlage 22: Auslastung der Stellplätze, Parkdauern über 6h
- Anlage 23: Vollständige Rohdaten der Bürgerbefragung
- Anlage 24: Grafische Aufbereitung der Antworten der Bürgerumfrage: Parken in Senden
- Anlage 25: Beispiele für Verlagerungen von Kurzzeit- und Langzeitparkenden
- Anlage 26: Beispiel für Potenzial zur Streichung von Stellplätzen

1 Einführung

1.1 Kontext

Die Stadt Senden liegt im äußersten Westen Bayerns rund 12 km südlich von Neu-Ulm. Im Norden der etwa 22.400 Einwohner großen Stadt befindet sich ein überregional bekanntes, stark frequentiertes Einkaufsgebiet mit dem größten Möbelhaus Europas *Möbel Inhofer* (eigene Angabe). Das Stadtzentrum Sendens befindet sich etwa 800 m südlich von dem Einkaufsgebiet.

Die Stadt Senden als Auftraggeber (AG) definierte einen Untersuchungsbereich um die Innenstadt, welcher in der nachfolgenden Abbildung dargestellt wird.

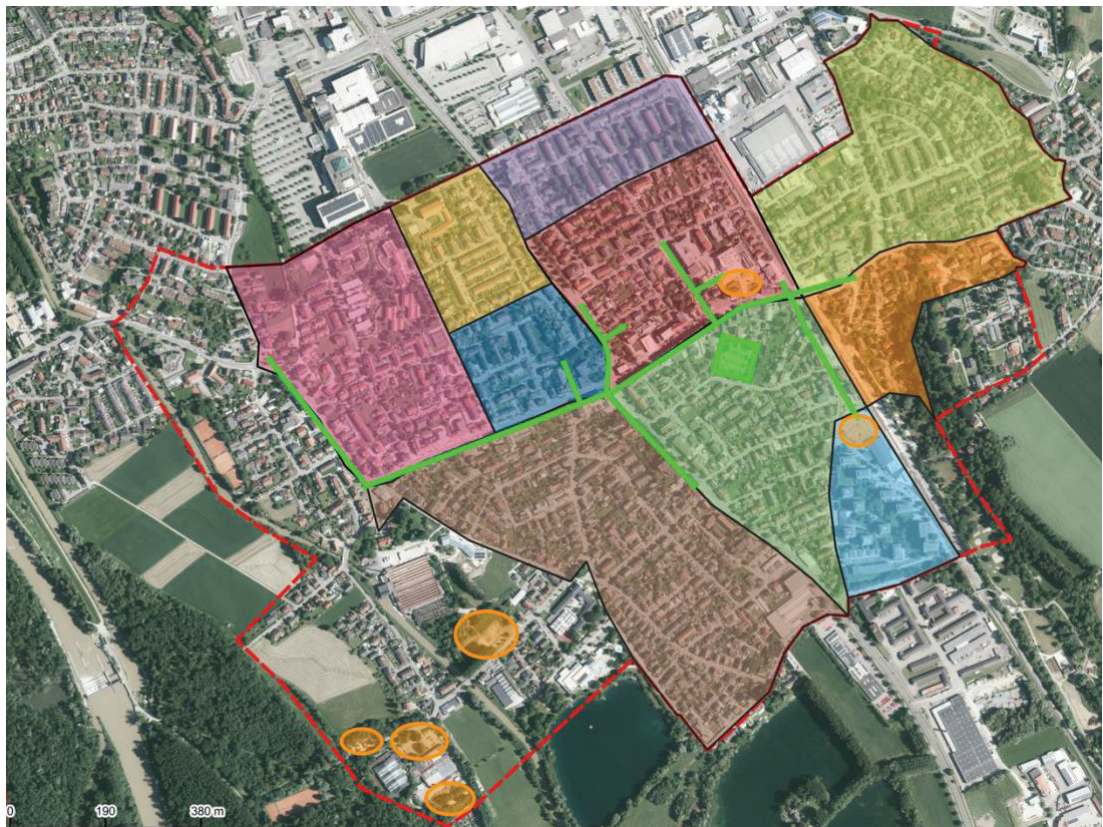


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet. Grüne Linien: Kennzeichenerfassung, orangene Ovale: Zählungen Parkplätze/Tiefgarage, bunte Flächen: Auslastung Parken

1.2 Aufgabenstellung

Die Ingenieurgesellschaft Schlothauer & Wauer mbH wurde mit der Erstellung eines integrierten Parkraumkonzepts beauftragt, welches sich aus der Voruntersuchung, der Analyse, Maßnahmenvorschlägen und der Bürgerbeteiligung zusammensetzte. Im Einzelnen waren folgende Arbeitsschritte gefragt:

Voruntersuchung:

- Erhebung von relevanten Basisdaten zur Innenstadt bzw. zum Untersuchungsraum
- Einschätzung des Stellplatzbedarfs anhand geeigneter Kriterien sowie der Basisdaten

- Erhebung und Kartierung des Stellplatzangebots des öffentlichen Raums einschließlich vorhandener Bewirtschaftungskategorien sowie öffentlich nutzbarer Parkplätze und Parkgaragen
- Abgleich des bestehenden Stellplatzangebots mit der Stellplatzsatzung, Ermittlung potenzieller Defizite und Prüfung des Entwurfs auf Änderungsbedarf
- Erfassung und Bewertung des örtlichen Parkleitsystems

Analyse:

- Ermittlung des Stellplatzbedarfs auf Grundlage der Voruntersuchung
- Beteiligungsformat zur Vervollständigung der Bedarfsermittlung (Online-Umfrage, Teilnahme am **Bürgerworkshop Teilräumliches Stadtentwicklungskonzept "Zukunft Innenstadt" EU REACT** mit Kurzpräsentation zum Parkraumkonzept)
- Berücksichtigung von Spitzenlasten in Abhängigkeit von Tageszeiten
- Durchführung einer Parkraumerhebung mit Kennzeichenerfassung im Kernstadtbereich
- Abgleich des Bedarfs mit dem vorhandenen Angebot mit Darstellung vorhandener Minder- oder Überangebote

Maßnahmenvorschläge:

- Überprüfung und ggf. Übernahme bzw. Fortschreibung der Maßnahmen des bestehenden Parkraumkonzepts
- Benennung und Prüfung möglicher Standorte zur Schaffung ergänzender Parkraumangebote
- Entwicklung sinnvoller Lenkungsmaßnahmen in Bezug auf den ruhenden Verkehr
- Berücksichtigung der Anforderungen der Elektromobilität
- Empfehlung sinnvoller Änderungen und Ergänzungen der bestehenden Parkraumbewirtschaftung einschließlich der Parkzonen
- Vorschlag sinnvoller, auch digitaler Veränderungen oder Ergänzungen des Parkleitsystems zur Vermeidung von Parksuchverkehr

Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan:

- Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan über die vorgeschlagenen Maßnahmen inkl. Vorschlag zur Priorisierung

Es galt die Ziele der Stadt, das Einzelhandelskonzept von GMA, das teilräumliche Stadtentwicklungskonzept von Baldauf und das Radwegekonzept von SVK-Kaulen zu berücksichtigen.

1.3 Förderung

Dieses Konzept wurde im Rahmen vom *Europäischen Fonds für Regionalentwicklung* als Teil der Reaktion der Union auf die COVID-19-Pandemie finanziert.



Notwendigkeit des Konzepts im Zusammenhang mit den Förderzielen von REACT-EU

Ein Parkraumkonzept dient nicht nur der Regulierung des Parkverhaltens, sondern kann mit den richtigen Impulsen zur positiven städtebaulichen Entwicklung beitragen.

Zum Beispiel können Stellplätze verlagert oder bei entsprechenden Erkenntnissen gar zurückgebaut werden, sodass Flächen frei werden und anderweitig genutzt werden können – z.B. zur Begrünung der Stadt, als Außenfläche für Gastronomie oder zum Aufstellen von städtischem Mobiliar. Werden dabei die wirtschaftlichen Belange, wie Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistern, berücksichtigt, kann ein Parkraumkonzept zudem die gewerbliche Entwicklung einer Innenstadt fördern.

Mit einer sinnvollen Führung von Parksuchverkehr werden zudem unnötige Umwege vermieden und einzelne Bereiche können frei gehalten werden von vermeidbarem Verkehr.

Somit kann ein Parkraumkonzept die Aufenthaltsqualität in einer Innenstadt steigern, die Erreichbarkeit des Gewerbes sicherstellen, einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und damit die Innenstadt beleben.

1.4 Allgemeines Vorgehen

Die Erfassung des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum bestand aus den vier Schritten initiale Kartierung der Stellplätze, stündliche Kennzeichenerfassung in der Kernstadt, Erfassung der Auslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten und Erfassung der Auslastung auf den Parkplätzen bzw. in der Tiefgarage

Neben der Erfassung des Stellplatzangebots wurde die Stellplatzsatzung der Stadt Senden und das Parkleitsystem überprüft.

Ergänzend wurde das Meinungsbild der Bevölkerung abgefragt. Hierfür wurde eine Umfrage zum Thema *Parken* gestartet, welche in Papierform auf Bürgerversammlungen auslag oder auch online ausgefüllt werden konnte. Weiterhin fand am 15.02.2023 ein Bürgerworkshop statt.

Nach Abschluss der Voruntersuchung und der Analyse konnten gemeinsam mit dem AG und den anderen Beteiligten Leitbilder für das Parkraumkonzept definiert werden. Daraufhin ließen sich Maßnahmenvorschläge entwickeln, welche in einem Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan mit Vorschlägen zur Priorisierung eingebettet wurden.

2 Stellplatzangebot

2.1 Vorgehen

Der erste Schritt der initialen Kartierung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet beinhaltete

- die detaillierte Ermittlung der Stellplätze mit Bewirtschaftungsform in der Kernstadt (Gebietsumriss nach Absprache mit dem AG) mittels Ablaufen des Gebiets und händischer Kartierung,
- die vom AG beigelegten Angaben zur Anzahl der Stellplätze in den innenstadtnahen Wohngebieten, welche in den nächsten Schritten weiter präzisiert werden konnten, und
- die Ermittlung der Stellplatzanzahl auf den einzelnen Parkplätzen und in der Tiefgarage.

Im zweiten Schritt erfolgte die stündliche Kennzeichenerfassung an einem Normalwerktag (Donnerstag, der 24.11.2022) von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr in der Kernstadt. Hierzu wurde das Gebiet stündlich abgelaufen und die Kennzeichen wurden stellplatzgenau dokumentiert. Durch Weglassen der mittleren Buchstaben der Kennzeichen konnte eine anonymisierte und dennoch sehr genaue Erfassung erfolgen. Ein fiktives Kennzeichen *NU-AB123* würde demnach als *NU123* erfasst werden.

Im dritten Schritt passierte die Befahrung der innenstadtnahen Wohngebiete zur Ermittlung der Auslastung mit Zählen der freien bzw. besetzten öffentlichen Stellplätze an einem Normalwerktag (Mittwoch, der 18.01.2023) um 15:00 Uhr und um 19:00 Uhr sowie um 6:00 Uhr und um 10:00 Uhr am folgenden Normalwerktag (Donnerstag, der 19.01.2023). In diesem Schritt konnten die Angaben des AGs zur Anzahl der Stellplätze verifiziert bzw. korrigiert werden, indem der jeweils höhere Wert vom AG oder die maximale Anzahl an abgestellten Fahrzeugen auf einem einzelnen Straßenabschnitt als das Stellplatzmaximum dieses Straßenabschnitts gesetzt wurde.

Der vierte Schritt lief parallel zu Schritt 2 bzw. 3. Dabei wurden die Zu- und Abfahrten der Parkplätze bzw. der Tiefgarage in einer niedrigen Auflösung gefilmt, um Kennzeichendetails unleserlich aufzunehmen, und anschließend manuell an Computern gezählt. Die initiale Belegung vor Beginn der Zählung wurde dokumentiert und im Weiteren berücksichtigt.

Die Tiefgarage am Bürgerhaus und der Parkplatz am Rewe wurden am 24.11.2022 gefilmt. Die Parkplätze Weberei, Wanderparkplatz, Naherholungsgebiet und Eislaufanlage wurden von 10:50 Uhr am 18.01.2023 bis 10:50 Uhr am 19.01.2023 aufgenommen.

2.2 Basisdaten

Neben anderer Unterlagen stellte der AG folgende unmittelbar für das Parkraumkonzept relevanten Unterlagen zur Verfügung:

- Karte des Untersuchungsgebiets mit Anzahl der öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätze (die Angaben konnten in den späteren Arbeitsschritten vom AN präzisiert werden)

- Angaben zu den Einwohnern
- Stellplatzsatzung
- Karte mit Vorschlägen zu E-Ladepunkten
- Karte mit verzeichneten Parkscheinautomaten
- Karte der Parkraumbewirtschaftung
- Unterlagen bestehender Konzepte

Diese Daten und Angaben wurden im Weiteren verwendet oder referenziert.

2.3 Initiale Kartierung mit Erhebung von Basisdaten

Die initialen Kartierung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet erfolgte durch den AN. Diese beinhaltete die detaillierte Ermittlung der Stellplätze mit Bewirtschaftungsform in der Kernstadt (Gebietsumriss nach Absprache mit dem AG) mittels Ablaufen des Gebiets und händischer Kartierung.

Die Ergebnisse können in übersichtlicher Form den entsprechenden Anlagen im Anlagenteil entnommen werden. Es folgt eine Miniaturdarstellung:




<p><i>Anlage 1: Maximale Anzahl gezählter Pkw der vier Erhebungen bzw. offizielle Kapazität</i></p> <p>Die jeweils höhere Anzahl wurde als maximale Kapazität aufgeführt.</p>	
<p><i>Anlage 2: Gebiete der Parkraumerhebung in Senden</i></p> <p>Mit Anzahl der öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätze im jeweiligen Gebiet</p>	
<p><i>Anlage 3: Bewirtschaftung der Stellplätze</i></p> <p>Stellplatzfeine Kategorisierung im Innenstadtbereich</p>	

Tabelle 1: Miniaturen der Erhebungsergebnisse, detailliert im Anlagenteil

Weiterhin wurde die Stellplatzanzahl auf den einzelnen Parkplätzen und in der Tiefgarage gezählt. Bei Parkplätzen mit fehlenden oder undeutlichen Markierungen der Stellplätze konnte je nach Zählweise die Anzahl der Stellplätze etwas variieren.

	Parkplatz/Tiefgarage	Anzahl Stellplätze
0	Blumenweg	115
1	Eishalle	88
2	Naherholungsgebiet	54
3	Rewe Parkplatz	95
4	Tiefgarage Bürgerhaus	173
5	Wanderparkplatz	21
6	Weberei	120

Tabelle 2: Anzahl der Stellplätze auf den Parkplätzen und in der Tiefgarage

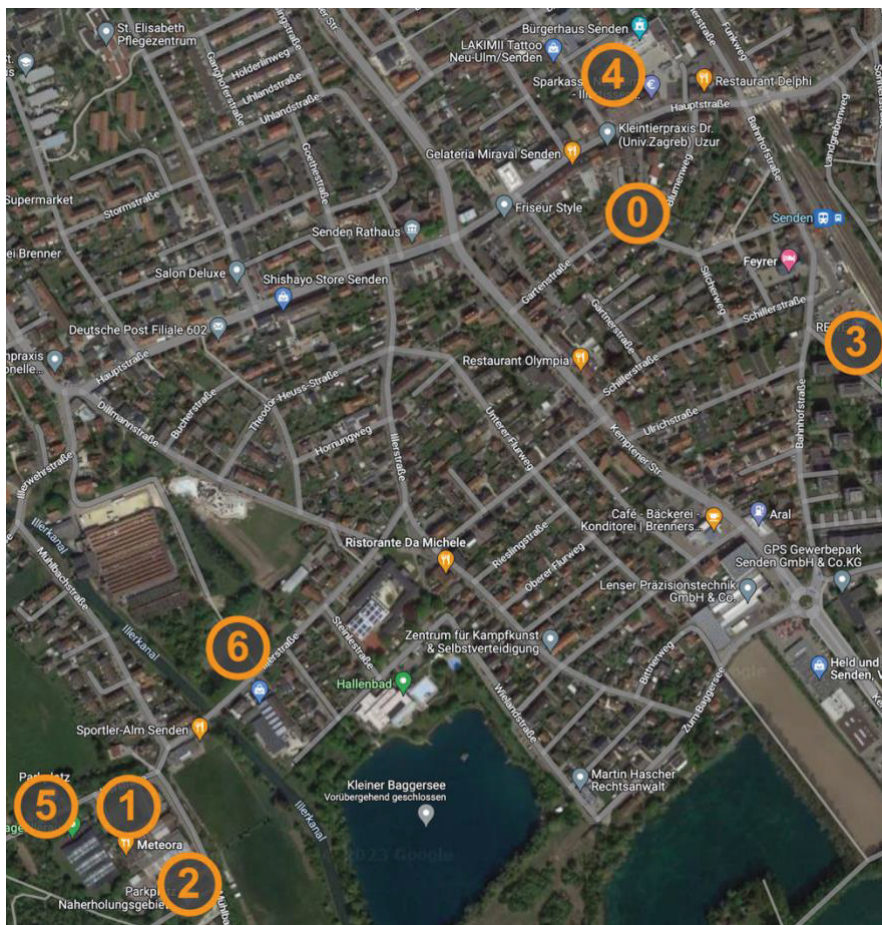


Abbildung 2: Luftbild Parkplätze und Tiefgarage, Quelle: Google Maps, lizenziert für Schlothauer & Wauer GmbH, letzter Zugriff April 2023

2.4 Einschätzen des Stellplatzbedarfs

Bewohner

Der AG stellte die Datenbank 20221216_09775152_bauamt_2023_1PKRO1 mit Angaben zur Einwohneranzahl im Untersuchungsgebiet zur Verfügung, die 14.113 Einwohner enthielt. Diese war Basis für die Einschätzung des Stellplatzbedarfs.

Zur ersten Einschätzung des Stellplatzbedarfs wurden folgende Annahmen getroffen bzw. Daten herangezogen:

- Einwohneranzahl im Untersuchungsgebiet, zur Verfügung gestellt vom AG → 14.113 Einwohner
- Einwohneranzahl der Stadt Senden zum 28.07.2022, zur Verfügung gestellt vom AG → 23.401 Einwohner
- Stellplatzsatzung der Stadt Senden vom 22.03.2022, zur Verfügung gestellt vom AG, mit folgenden Vorgaben:
 - 1 Stellplatz je Wohneinheit bis 45qm
 - 1,5 Stellplatz je Wohneinheit bis 60qm
 - 2 Stellplatz je Wohneinheit ab 60qm
 - 2 Stellplätze je Ein- und Zweifamilienwohnhaus

Anzahl der Zugelassenen Kfz, zur Verfügung gestellt vom AG (Quelle: Landratsamt, Stand 06.09.2022) → 19.053 Fz

Eigene Schätzung zu Bewohnern pro Wohneinheit auf Basis von statistischen Daten (vgl. Quelle 1):

Ein- bzw. Zweifamilienwohnhaus: 2,66 Einwohner pro Wohneinheit

- Durchschnittswohnung: 2 Einwohner pro Wohneinheit

Aus den Daten wurde ein Kraftfahrzeugbestand von 814 Kfz/1.000 Einwohner für das gesamte Stadtgebiet berechnet. Daraus ließ sich die Anzahl der zugelassenen Kfz im Untersuchungsgebiet ableiten, welche 11.488 Kfz entsprach.

Es wurde angenommen, dass ein Drittel der Einwohner im Untersuchungsgebiet in Ein- bzw. Zweifamilienhäusern und folglich Zweidrittel in Wohnungen lebten. Es wurden weiterhin davon ausgegangen, dass die durchschnittliche Wohnungsgröße zwischen 45qm und 60qm lag. Schließlich wurde unterstellt, dass die Stellplatzsatzung für alle Wohneinheiten eingehalten wurde.

Aus diesen Annahmen konnte ein vermuteter Bestand an privaten Stellplätzen ermittelt werden:

- 4.704 Einwohner in 1.768 Ein- und Zweifamilienwohnhäusern → 3.536 private Stellplätze
- 9.408 Einwohner in 4.704 Durchschnittswohnungen → 9.408 private Stellplätze
- → 12.944 private Stellplätze insgesamt

Einrichtung	Stellplatzbedarf
Kernstadt (Hauptstraße, Kemptener Straße, Harderstraße)	
Einzelhandel Innenstadt, 3.615 qm Verkaufsfläche	121
Bürgerhaus Senden (600 Sitzplätze)	120
Katholischer Kindergarten St. Josef (75 Kinder, am Bürgerhaus)	4
Musikschule Senden (100* Schüler, am Bürgerhaus)	5
Polizeistation Senden (720 qm Nutzfläche)	24
Rathaus Senden (1.200* qm Nutzfläche)	40
Ärzte (18 Praxen, 3 Stellplätze je Praxis)	54
Friseur (13 Salons, 2 Stellplätze je Laden)	26
Gastronomie (9 Lokale, á 20* Spitzplätze)	27
Eisdielen (3 Lokale, á 20* Sitzplätze)	6
Banken (3 Filialen, á 300* qm Nutzfläche)	24
<i>Neu: Drogerie (650 qm Nutzfläche)</i>	22
Summe	473
Innenstadtnahe Bereiche Nordwest	
Kindergarten St. Christophorus (100* Kinder)	5
Stadtbücherei Senden (600* qm Nutzfläche)	20
St. Elizabeth Pflegezentrum (100* Betten)	13
Summe	38
Innenstadtnahe Bereiche Nordost	
Ev. Kita an der Auferstehungskirche (100 Kinder)	5
Summe	5
Innenstadtnahe Bereiche Südwest	
Grundschule (280 Kinder)	12
Bad, 270* Kleiderablagen (u. 4.000 Besucher/Tag max.)	54 (ca. 267 Tag max.)
Katholische Kindertageseinrichtung St. Lucia (173 Kinder)	9
Seniorentreff Ay (50* Sitzplätze)	10*
Summe	85

Tabelle 3: Öffentlichen Stellplatzbedarf durch relevante Einrichtungen, *Schätzung

Die Daten zu relevanten öffentlichen Einrichtungen wurden auf Basis der EAR 2005 (vgl. Quelle 3) geschätzt bzw. überschlagen.

Zur Berechnung des Stellplatzbedarf vom Einzelhandel wurde von einem Stellplatz von 30qm Verkaufsfläche ausgegangen.

Unter dem Begriff *Kernstadt* wurde der „Einkaufsbereich“ in der Innenstadt zusammengefasst, welcher die Hauptstraße, Teile der Kemptener Straße und die Harderstraße enthielt.

Ärzte, Friseure, Gastronomie, Eisdielen und Banken wurden nur für die Kernstadt erfasst.

Der Bereich *Nordwest* befindet sich nordwestlich der Kreuzung Hauptstraße / Kemptener Straße, der Bereich *Nordost* nordöstlich und der Bereich *Südwest* südwestlich dieser Kreuzung.

Der Bereich um das Naherholungsgebiet Illerau wurde bewusst außen vorgelassen, weil sich die Schätzmethode für die dortigen Nutzungen nur bedingt eignete. Im Schritt *Analyse* (weiter unten) wurde ein Ansatz zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs anhand der Parkraumerfassung gewählt.

In der Kernstadt wurde ein Stellplatzbedarf von 477 Stellplätzen für die typischen Nutzungen Einkaufen, Ärzte, Friseur, Gastronomie und Eisdielen sowie Banken berechnet. Weitere Dienstleister, wie Versicherungen, Sportstudios oder Tattoo-Studios, wurden nicht extra erfasst und sollten mit zusätzlichen 5 % bis 10 % an zusätzlichen Stellplätzen in den jeweiligen Bereichen bedacht werden.

Bei den innenstadtnahen Gebieten Nordwest und Nordost wurde ein Bedarf von 38 bzw. 5 Stellplätzen bei öffentlichen Einrichtungen ermittelt. Hier konnte davon ausgegangen werden, dass die Stellplätze in ausreichender Zahl an den jeweiligen Einrichtungen vorhanden waren.

Das Gebiet Südwest stach mit einem Stellplatzbedarf von 85 hervor. Ursächlich hierfür war das Hallenbad, welches aber auch einen eigenen Parkplatz mit etwa 54 Stellplätzen und den Ausweichparkplatz Weberei mit rund 120 Stellplätzen verfügte. Der Bedarf an Stellplätzen wird saisonal aufgrund des Freibadbetriebs stark schwanken und der Untersuchungszeitraum lag außerhalb der besucherstarken Saison, sodass nur Annahmen getroffen werden konnten. Mit bis zu 4.000 Besuchern/Tag an stark frequentierten Tagen (Angaben vom AG) und der Annahme, dass 20 % der Badegäste mit dem Pkw und im Schnitt mit drei Personen pro Pkw anreisen, läge der Stellplatzbedarf bei 267. Damit wäre sowohl der Parkplatz vor dem Bad als auch der Parkplatz Weberei vollständig belegt und es wäre mit Parken entlang der umliegenden Straßen zu rechnen.

2.5 Auslastung in der Kernstadt

Zur Ermittlung der Auslastung in der Kernstadt wurde eine stündliche Erfassung der belegten öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätze an einem Werktag zwischen 07:00 Uhr (Beginn erste Erfassung) und 19:00 Uhr (Beginn letzte Erfassung) am 24.11.2022 vorgenommen.

Die stellplatzfeinen Belegungen können den Anlagen Anlage 18 bis Anlage 22 entnommen werden.

2.5.1 Parkdruck

Die Parkdruckuhren in Abbildung 1 zeigten den Parkdruck pro Auswertungsgebiet und Erhebungszeitpunkt. Dabei beschrieben die eingefärbten Kreissegmentflächen den jeweiligen Parkdruck (Tabelle 1). Die Kreissegmente gaben den Zeitpunkt der Erhebung an. Folglich waren keine Aussagen zu Parkereignissen zwischen den Erhebungszeitpunkten möglich.

Der Belegtheitsgrad (=Auslastung) wird wie folgt berechnet:

$$\text{Belegtheitsgrad} = \frac{\text{Anzahl an belegten Stellplätzen zum Erhebungszeitpunkt } t}{\text{Gesamtanzahl der Stellplätze}} \in [0,1]$$

Auf Basis der EVE 2012 (Quelle 8) wurde der Belegtheitsgrad in Intervallen zugeordnet, welche Auskunft über den Parkdruck gaben. Jedoch waren die gesetzten Intervallgrenzen in Quelle 8 nicht eindeutig definiert, weshalb diese leicht angepasst wurden, um eine konsistente Vorgehensweise zu garantieren. In der nachfolgenden Tabelle werden die für die Parkdruckuhr gewählten Intervallgrenzen beschrieben.

Intervallgrenze Auslastung/Belegtheitsgrad	Bedeutung
[0 bis 0,6]	Kein Parkdruck
]0,6 bis 0,7]	Geringer Parkdruck
]0,7 bis 0,8]	Mittlerer Parkdruck
]0,8 bis 0,9]	Hoher Parkdruck
Größer 0,9	Sehr hoher Parkdruck

Tabelle 4: Einteilung der Parkdruckkategorien angelehnt Quelle 8

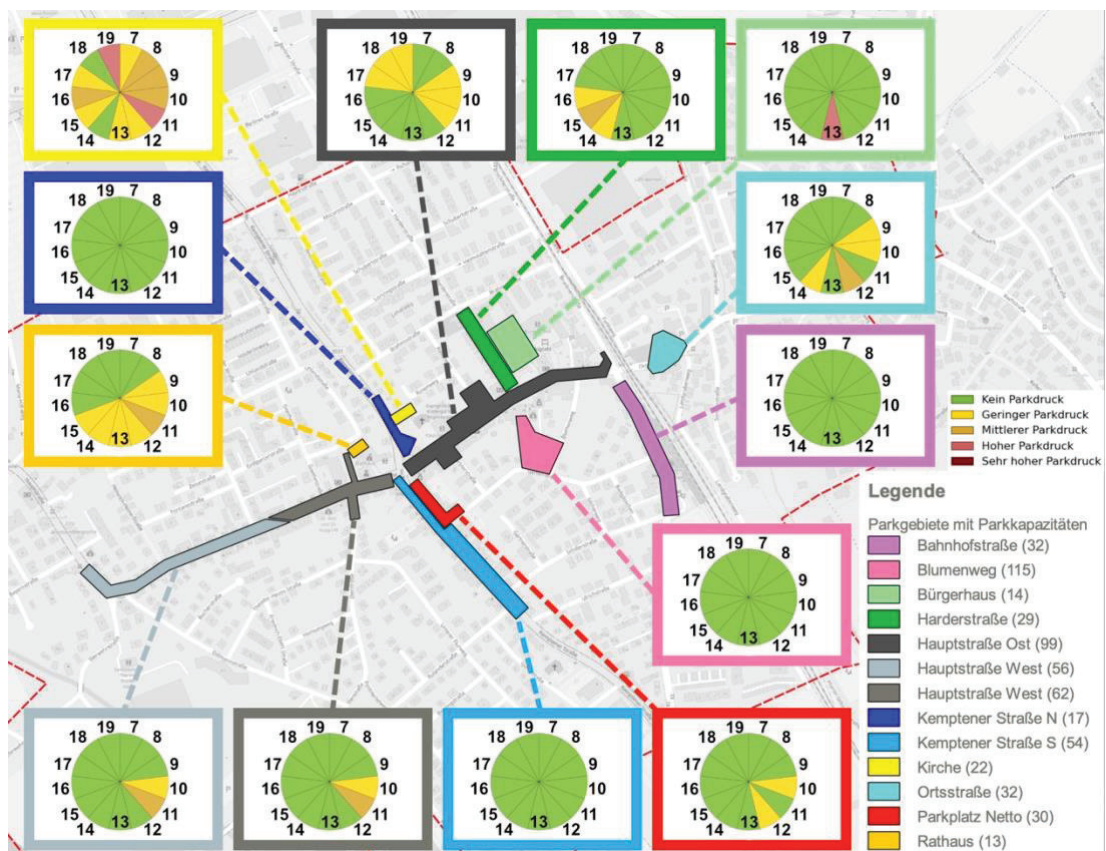


Abbildung 4: Parkdruck Kernstadt

Parkgebiet	Auffälligkeiten Parkdruck
Bahnhofstraße	Keine
Blumenweg	Keine
Bürgerhaus	Keine außer kurzer, sehr hoher Parkdruck um 13:00 Uhr
Harderstraße	Ab 14:00 Uhr steigender, aber mäßiger Parkdruck, lässt nach 16:00 Uhr wieder nach
Hauptstraße Ost	Vormittags und abends geringer Parkdruck, ansonsten keine
Hauptstraße West, West	Ab 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr steigender, aber mäßiger Parkdruck
Hauptstraße West, Ost	Ab 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr steigender, aber mäßiger Parkdruck
Kemptener Straße Nord	Vereinzelt geringer Parkdruck
Kemptener Straße Süd	Keine
Kirche	Ohne Elektrolade- und Behindertenstellplätze wären der Parkdruck meist eine Kategorie höher, damit über den Tag hoher bis sehr hoher Parkdruck mit nur wenigen gering nachgefragten Zeitbereichen
Ortsstraße	Ab 09:00 Uhr bis 14:00 Uhr schwankender Parkdruck zwischen kein und mäßig
Parkplatz Netto	Keine
Rathaus	Zwischen 09:00 Uhr und 14:00 Uhr geringer Parkdruck mit mäßiger Spitze um 11:00 Uhr

Tabelle 5: Auffälligkeiten beim Parkdruck

Aufgrund der Betrachtung der Parkdruckuhren konnte lediglich im Parkbereich *Kirche* Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lage ausgemacht werden.

2.5.2 Parktypen

In Abbildung 5 wurden die Erhebungsdaten nach Parktypen zusammengetragen. Auf der X-Achse wurde die Auslastung von „0“ (=0 %) bis „1“ (=100 %) aufgetragen. Dabei markieren die gestrichelten roten Linien den Punkt 80 %-Auslastung, ab welchem der Parkdruck als „hoch“ eingestuft wurde. Die gestrichelten grauen Linien zeigten eine Auslastung von 60 %. Bis einschließlich 60 % wird von „kein Parkdruck“ gesprochen.

Auf der Y-Achse wurden die Erhebungsurzeiten von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr aufgetragen. Zur besseren Leserlichkeit wurden einzelne Zeiten hervorgehoben.

Die Größe der Flächen in den Diagrammen gab zu jedem Erhebungszeitpunkt den relativen Anteil an Parktypen an. Die Einteilung der Typen ist Tabelle 6 zu entnehmen.

Die einzelnen Diagramme wurden visuell interpoliert. Es handelte sich damit um den Anteil der Parktypen zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt. Zwischen den Zeitpunkten war die Verteilung unbekannt.



Abbildung 5: Parktypen Kernstadt

Parktyp	Eigenschaft	Kategorie
Ganztagsparker	Kennzeichen wird auf dem selben Stellplatz von der ersten bis zur letzten Erhebung immer registriert.	4
Übernachtparker	Kennzeichen wird in der ersten oder letzten Erhebung mindestens einmal registriert.	3
Langzeitparker	Sobald ein Kennzeichen zwei mal oder öfter hintereinander auf dem selben Stellplatz registriert wird, jedoch kein Ganztagsparker ist.	2
Kurzzeitparker	Kennzeichen wird nur zu einem Erhebungszeitpunkt am selben Stellplatz registriert.	1
Freie Parkplätze	Zum Erhebungszeitpunkt befindet sich kein Kennzeichen auf dem Stellplatz.	0

Tabelle 6: Einteilung der Parktypen, Übernachtparker vermutlich in Teilen auch Arbeitende mit früherem Arbeitsbeginn

Parkgebiet	Auffälligkeiten Parktypen
Bahnhofstraße	Insgesamt unauffällig, Übernachtpark. nahmen ab 16:00 Uhr langsam zu, Parkdruck unauffällig
Blumenweg	>50 % der Belegung durch Langzeit- und Übernachtpark., Parkdruck unauffällig
Bürgerhaus	Viele Übernachtpark., verschwanden bis 16:00 Uhr fast vollständig, einmalige Parkdruckspitze gegen 13:00 Uhr
Harderstraße	Überwiegend Kurzzeitpark., ab 18:00 Uhr schnelle Zunahme der Übernachtparker, Parkdruck unauffällig, außer 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr, da mäßig
Hauptstraße Ost	Überwiegend Kurzzeitpark., ab 18:00 Uhr schnelle Zunahme der Übernachtpark., Parkdruck vormittags gering, auffälliges einmaliges Nachlassen um 12:00 Uhr, ab nachmittags unauffällig
Hauptstraße West, West	Um 08:00 Uhr grob zu gleichen Teil Kurzzeit-, Langzeit und Übernachtpark., stete Abnahme der Übernachtpark. bis 16:00 Uhr, kurze geringer Parkdruckspitze gegen 11:00 Uhr
Hauptstraße West, Ost	Wenige Übernachtpark., vormittags Häufung von Langzeitpark., regelmäßige Kurzzeitpark. über den Tag, kurze geringe Parkdruckspitze gegen 11:00 Uhr
Kemptener Straße Nord	Überwiegend Ganztagspark., ansonsten wenige Wechsel bei Übernacht- und Langzeitpark., kein Parkdruck
Kemptener Straße Süd	Morgens zunächst überwiegend Übernachtpark., dann mit steter Abnahme bis 15:00 Uhr, vormittags einige Langzeitpark., nachmittags und abends fast nur noch Kurzzeitpark., kein Parkdruck
Kirche	Einige Ganztagspark., überwiegend Übernachtpark., die bis nachmittags etwas weniger wurden, dann Langzeitpark., kaum Kurzzeitpark., Parkdruck hoch, als E-Lade- und Behindertenplätze herausgerechnet wurden
Ortsstraße	Großteil der Belegung durch Langzeit- und Übernachtpark. aus, Parkdruck unauffällig und stellenweise mäßig
Parkplatz Netto	Morgens zunächst überwiegend Übernachtpark., dann mit steter Abnahme bis 15:00 Uhr, vormittags einige Langzeitpark., nachmittags und abends fast nur noch Kurzzeitpark., kein Parkdruck außer geringe Spitze um 10:00 Uhr
Rathaus	Morgens fast leer, ab 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr Belegung etwas über 60 % durch Langzeitpark. und einiger weniger Kurzzeitpark. gegen Mittag

Tabelle 7: Auffälligkeiten bei Parkdauern

Bei der Betrachtung der Parktypen war insbesondere das erhöhte Aufkommen von Übernacht- und in Teilen Langzeitparkenden im erweiterten Bereich des Rathauses auffällig. Unter *Übernachtungsparkende* sollten nicht nur Fahrzeuge verstanden werden, welche ihre Stellplätze vom Abend bis zum nächsten Morgen belegt hatten, sondern auch solche, die in der ersten Erfassung registriert wurden und dann erst im Laufe des Tages wieder abgefahren sind. Dieses Parkverhaltensmuster ist oft typisch für Berufstätige, die morgens früh mit ihrer Arbeit beginnen – wie z.B. Angestellte des öffentlichen Dienstes.

So konnte gemutmaßt werden, dass die Parkbereiche ohne Parkscheibenregelung um das Rathaus herum, also die Bereiche Kirche, Netto, Kemptener Straße Nord und Kemptener Straße Süd, gerne von Mitarbeitern des Rathauses während der Arbeitszeit genutzt wurden.

Eine Handlungsempfehlung könnte daher die Reduzierung öffentlicher Langzeitparkplätze sein.

2.5.3 Parkhäufigkeiten

Die Häufigkeiten der Parkdauer gaben Aufschluss darüber, wie oft Kennzeichen im Auswertungsgebiet über den Erhebungszeitraum in aufeinanderfolgenden Erhebungsintervallen registriert wurden. Dabei wurde die Anzahl an Zählungen auf der X-Achse und die Anzahl an verschiedenen Kennzeichen auf der Y-Achse dargestellt. Die maximale Anzahl an Zählungen ergab sich aus der Summe aller Erhebungszeitpunkte. Da im stündlichen Takt von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr erhoben wurde, wurde das Gebiet 13-mal gezählt und somit war 13 die maximale Anzahl an Zählungen.

Die Anzahl an Zählungen beschrieb, in wie vielen Zählungen (beliebiger Zeitraum) dasselbe Kennzeichen registriert wurde. Wurde ein Kennzeichen nur einmal erfasst, war dies ein starker Indikator dafür, dass es sich um einen Kurzzeitparkenden handelte.

Da nicht die exakten Zahlen, sondern die Größenordnung der Balkenausschläge relevant waren, um den Stellplatzbedarf für die einzelnen Parktypen abzuleiten, wurden die Diagramme verkleinert, aber mit Angabe des Y-Achsen-Maximums und einzelnen hervorgehobenen Erfassungszahlen dargestellt.

Insbesondere bei Kurzzeitparkenden entsprach die Anzahl der Häufigkeit der Erfassung nicht dem tatsächlichen Stellplatzbedarf, da einzelne Stellplätze häufiger genutzt werden konnten, wenn sie nur kurz belegt waren. Die Anzahl der Belegungen wurde zudem nicht in ein Verhältnis zu den vorhandenen Stellplätzen gesetzt, weil absolute Zahlen für die anderen Konzepte – insbesondere für das teilräumliche Stadtentwicklungskonzept – aussagekräftiger waren als Verhältnisse. Damit waren hohe Balkenausschläge in den Diagrammen (vgl. Abbildung 6) lediglich Indikatoren.

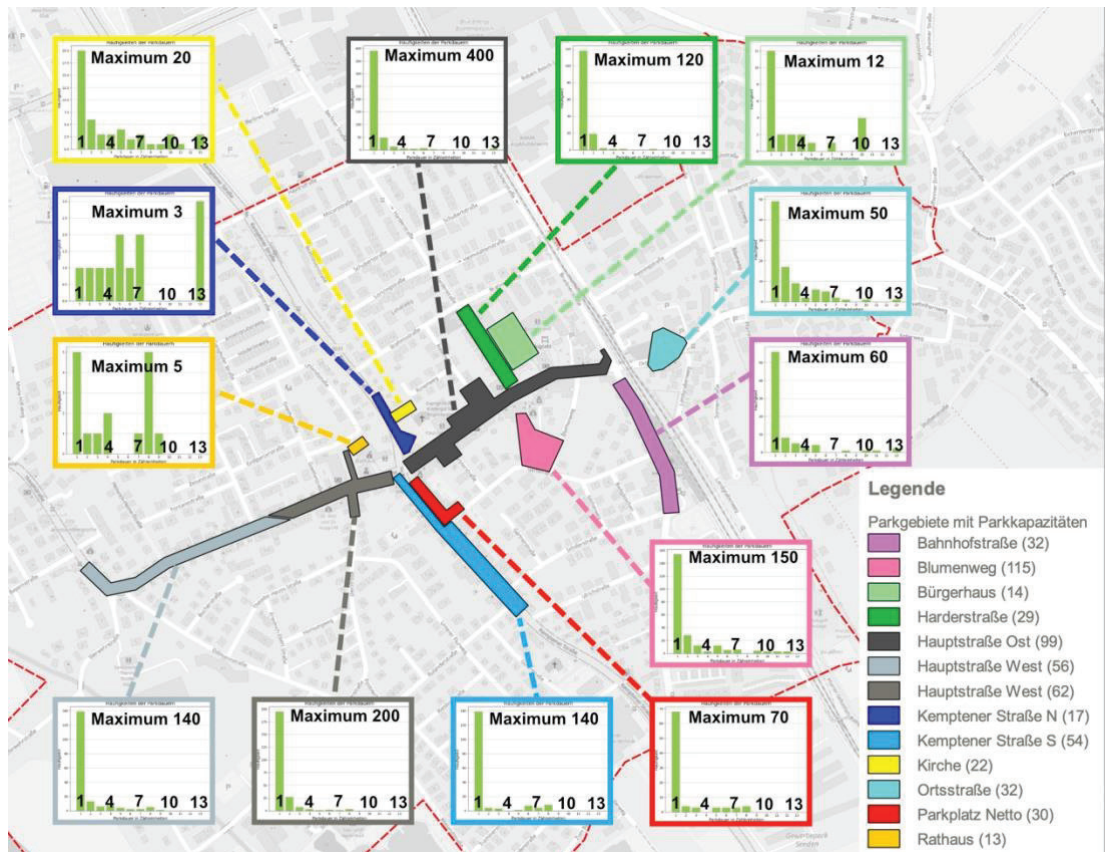


Abbildung 6: Häufigkeiten von Parkdauern in der Kernstadt

Parkgebiet	Auffälligkeiten Parkhäufigkeiten
Bahnhofstraße	Erhöhte Parkhäufigkeit
Blumenweg	Hohe Parkhäufigkeit
Bürgerhaus	Keine
Harderstraße	Hohe Parkhäufigkeit
Hauptstraße Ost	Sehr hohe Parkhäufigkeit
Hauptstraße West, West	Hohe Parkhäufigkeit
Hauptstraße West, Ost	Sehr hohe Parkhäufigkeit
Kemptener Straße Nord	Keine
Kemptener Straße Süd	Hohe Parkhäufigkeit
Kirche	Keine
Ortsstraße	Erhöhte Parkhäufigkeit
Parkplatz Netto	Erhöhte Parkhäufigkeit
Rathaus	Keine

Tabelle 8: Auffälligkeiten bei Parkdauern

Insbesondere in der Hauptstraße West, östlicher Bereich und in der Hauptstraße Ost wurden sehr viele Parkwechsel festgestellt. Aber auch im westlichen Teil der Hautstraße West, in der Harderstraße und auf dem Parkplatz Blumenweg gab es viele Parkwechsel.

Damit waren die Indikatoren dahingehend aussagekräftig, dass im Einkaufsbereich der Innenstadt verstärkt kurze Besorgungen erledigt wurden.

2.6 Auslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten

Zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs wurden auf öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätzen parkende Fahrzeuge zu vier Zeitpunkten an einem Werktag gezählt (Mittwoch, dem 18.01.2023, und Donnerstag, dem 19.01.2023), indem alle Straßen der innstadtnahen Wohngebiete abgefahren und die belegten bzw. freien Stellplätze händisch gezählt wurden. Die Gebiete wurden in einzelne Straßenbereiche untergliedert. Die anschließend aufgeführten Zeiten bezeichnen den Startpunkt einer Runde:

- 06:00 Uhr, Donnerstag, Situation bevor Bewohner:innen Wohnungen verlassen
- 10:00 Uhr, Donnerstag, Situation nachdem Bewohner:innen Wohnungen verlassen haben
- 15:00 Uhr, Mittwoch, Situation bevor Bewohner:innen heimkehren
- 19:00 Uhr, Mittwoch, Situation nachdem Bewohner:innen heimgekehrt sind

Neben der Dokumentation der absoluten Anzahl der parkenden Fahrzeuge, wurde eine Übersicht der Anzahl der verfügbaren Stellplätze erstellt. Zu diesem Zweck wurde die Anzahl der Stellplätze laut vom AG zur Verfügung gestellten Karte mit den auf den einzelnen Bereichen maximal gezählten Fahrzeugen überschritten und das resultierende Maximum wurde als maximale Anzahl öffentlich bzw. öffentlich zugänglicher Stellplätze gesetzt (s. Abbildung 7 und Anlage 13). Dies war erforderlich, da bei den überwiegend vorherrschenden nicht-markierten Längsparkplätzen eine exakte Zählung der Stellplätze nicht möglich war.

Mit der Anzahl der maximalen und der zu den jeweiligen Zeitpunkten belegten Stellplätze (vgl. Anlage 14 bis Anlage 17) konnte eine Auslastung berechnet werden, die wiederum den Parkdruck widerspiegelte. Daraus ließen sich Rückschlüsse auf den Stellplatzbedarf ziehen.

Die einzelnen Straßenabschnitte wurden in fünf Bereiche zusammengefasst (vgl. Abbildung 8):

- Bereich Nordwest: zwischen Kirchensteige, Kemptener Str., Hauptstr. und Heinrich-Heine-Str.
- Bereich Nordost: zwischen Heydnstr., Brucknerstr., Hauptstr. Und Kemptener Str.
- Bereich Ost: Untersuchungsgebiet östlich der Gleise
- Bereich Südwest: zwischen Hauptstr., Kemptener Str., Zum Baggersee und Wielandstr./Dillmanstr.
- Bereich Südost: Hauptstr., Bahnhofstr./Borsigstr., Erich-Rittinghaus-Str., Kemptener Str.

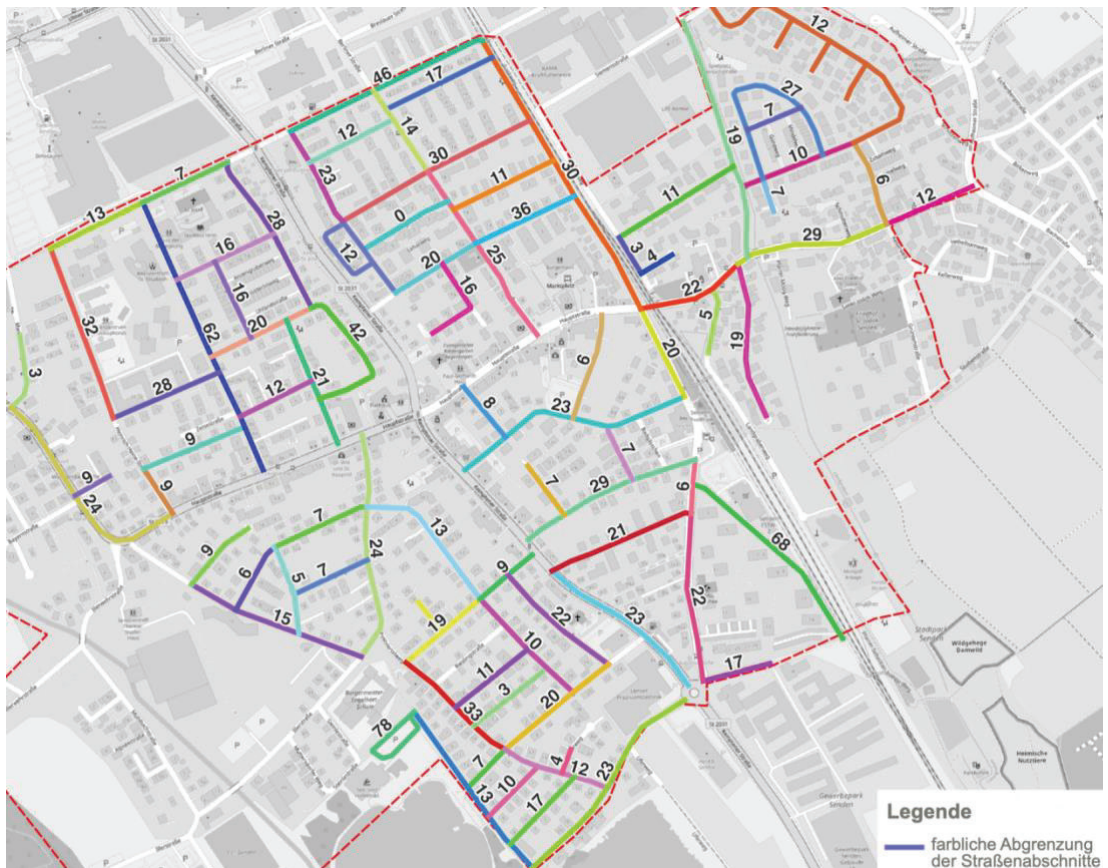


Abbildung 7: Maximale Anzahl öffentl. und öffentl. zugänglicher Stellplätze in den innenstadtnahen Wohngebieten, überschritten, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023)

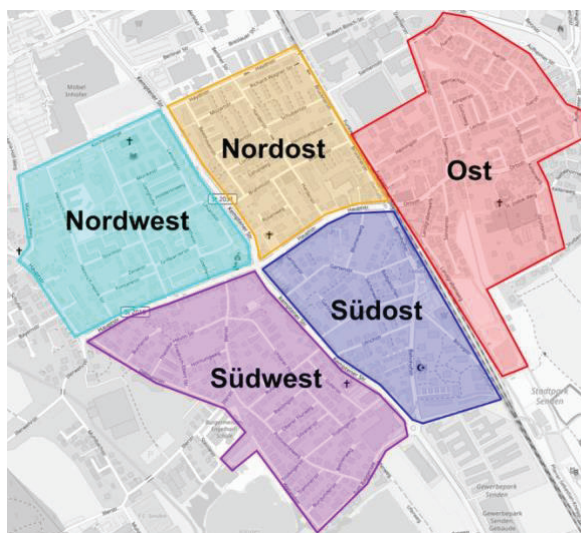


Abbildung 8: Innenstadtnahe Wohngebiete, Bereichsgliederung, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Abruf: März 2023)

2.6.1 Auslastung morgens, vor Verlassen der Wohnung

Zur Erfassung der Parksituation bevor Bewohnerinnen und Bewohner ihre Wohnungen verlassen hatten, wurde die Situation zwischen 06:00 Uhr und 07:00 Uhr dokumentiert. Die genaue, gezählte Anzahl der belegten Stellplätze kann Anlage 14 entnommen werden.

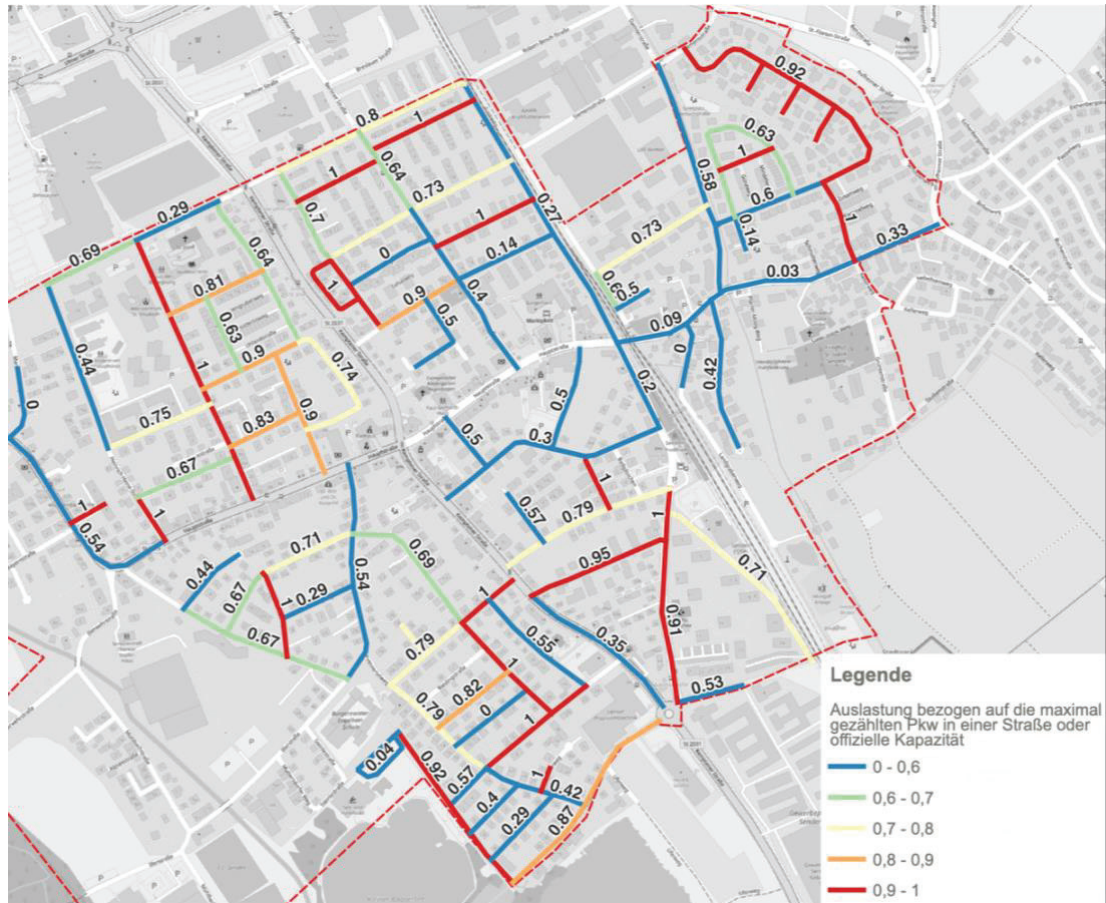


Abbildung 9: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 06:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023)

Bereich Nordwest

Im nordwestlichen Bereich fielen die Zeisestraße, die südliche Heinrich-Heine-Straße und die Novalisstraße mit einer sehr hohen Auslastung (über 90 %) auf. Auch die östlichen Nebenstraßen der Zeisestraße und die Goethestraße erreichten Auslastungen von über 80 %. Da auf den betroffenen Straßenabschnitten nominell eine recht hohe Anzahl öffentlicher Stellplätze zur Verfügung stand, wurde hier von einem lokal umgreifenden Engpass ausgegangen.

Bereich Nordost

Eine sehr hohe Auslastung in diesem Bereich wurde in der Mozartstraße, der Richard-Wagner-Straße, im südlichen Teil der Beethovenstraße und in der Heimstättenstraße ausgemacht. Auch auf diesen Abschnitten stand eine mittlere Anzahl öffentlicher Stellplätze zur Verfügung, sodass ein lokal umgreifender Engpass festgestellt wurde.

Bereich Südwest

Auch in diesem Bereich wurden Engpässe festgestellt, die auf eine hohe Stellplatzauslastung zurückzuführen waren. Neben unbedeutenden Abschnitten mit wenigen Stellplätzen, wie der Friedrich-Ebert-Straße und dem Bittnerweg, waren größere Bereiche im Teilbereich nordöstliche Ruländerstraße, Unterer Flurweg südlich der Ruländerstraße und

Trollingerstraße zwischen Postviertelweg und Guterstraße betroffen. Auch die Wielandstraße war betroffen.

Bereich Südost

In diesem Bereich wurden auf drei Abschnitten sehr hohe Auslastungen festgestellt: im Silcherweg, in der Bahnhofstraße südlich der Schillerstraße und in der Ulrichstraße. Aufgrund der geringen Stellplatzanzahl konnte der Silcherweg vernachlässigt werden. Bei den anderen beiden Abschnitten wurde ein Engpass festgestellt.

Bereich Ost

In diesem Bereich waren besonders die Amperstraße, die Isarstraße, und der südliche Teil der Lechstraße sehr stark ausgelastet. Dies ist aufgrund der geringen Anzahl von verfügbaren Stellplätzen nicht verwunderlich. Im Fall der Amper- und Lechstraße gab es außerdem auf den nahen, angrenzenden Straßen genügend frei Stellplätze, sodass hier nicht von einem Stellplatzmangel gesprochen werden sollte.

Die Situation in der Isarstraße stellte sich anders dar: auf einer Länge von rund 600 m standen nur zwölf Stellplätze zur Verfügung, wovon elf belegt waren. Das Ausweichen auf andere, weniger stark nachgefragte Straßenzüge käme aufgrund der Distanzen nicht in Frage, sodass hier tatsächlich ein Engpass ausgemacht wurde.

2.6.2 Auslastung vormittags, nach Verlassen der Wohnung

Zur Erfassung der Parksituation nachdem Bewohnerinnen und Bewohner ihre Wohnungen verlassen hatten, wurde die Situation zwischen 10:00 Uhr und 11:00 Uhr dokumentiert.

Bereich Nordwest

In diesem Bereich hatten die Heinrich-Heine-Straße bis Stromstraße, die Zeisestraße, die Mörikestraße, die Uhlandstraße, die Grillparzerstraße und die Goethestraße Auslastungen von über 0,9. Damit betraf die sehr hohe Auslastung bereits längere Straßenzüge. Jedoch gab es weiterhin Seitenstraßen mit weiterhin vielen freien Stellplätzen.

Bereich Nordost

Von einer sehr hohen Auslastung über 0,9 waren die Harderstraße südlich der Schubertstraße und die Heimstättenstraße betroffen. Außerdem gab es bei ansonsten genügend freien Stellplätzen eine hohe Auslastung von über 0,8 in der Mozartstraße und in der Brahmstraße zwischen Kemptener Straße und Harderstraße.

Bereich Südwest

Eine sehr hohe Auslastung von über 0,9 gab es in der Dillmannstraße südlich der Bucherstraße, in der Theodor-Heuss-Straße und im Unteren Flurweg bis Ruländerstraße. In der Wielandstraße und auf Zum Baggersee war die Auslastung mit über 0,8 hoch.

Bereich Südost

Bei ansonsten vielen freien Stellplätzen in den umgebenden Straßenzügen wurde eine Vollaustattung von 1,0 in der Gartenstraße und punktuell in der Bahnhofstraße zwischen

Schiller- und Ulrichstraße festgestellt. Vermutlich handelte es sich um kostenvermeidendes Parkverhalten von Besuchern der Hauptstraße bzw. des Bahnhofareals.

Bereich Ost

Einzig im kleinen Straßenabschnitt des südlichen Funkwegs gab es lokal eine Auslastung von 1,0. Dies hatte keine weitere Relevanz.

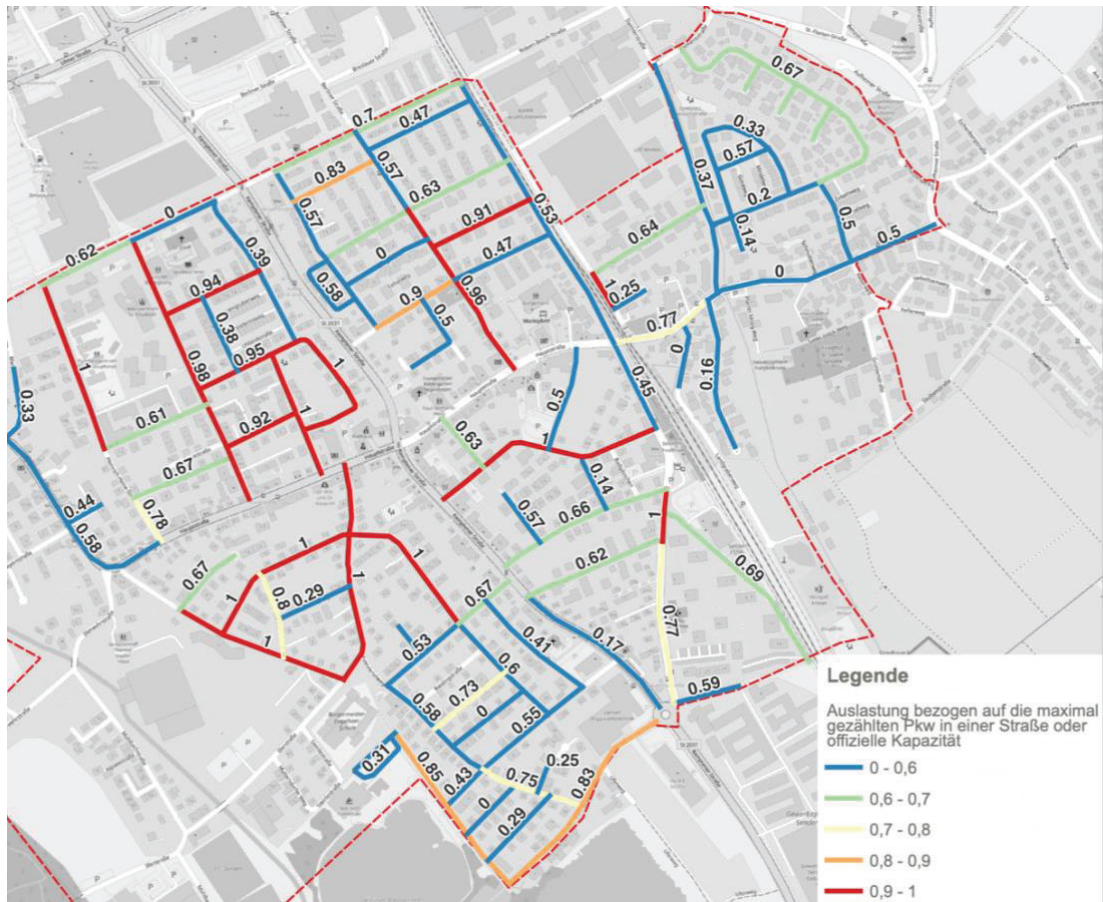


Abbildung 10: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 10:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023)

2.6.3 Auslastung nachmittags, vor Heimkehr

Zur Erfassung der Parksituation vor der Heimkehr der Bewohnerinnen und Bewohner, wurde die Situation zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr dokumentiert.

Bereich Nordwest

Weiterhin waren die Heinrich-Heine-Straße und die Goethestraße von einer sehr hohen Auslastung über 0,9 betroffen. Die westlichste Hauptstraße im Untersuchungsgebiet, die Stromstraße, die Zeisestraße und die Mörikestraße waren mit über 0,8 ebenfalls hoch ausgelastet.

Bereich Nordost

Hier waren die Beethovenstraße bis zur Schubertstraße, die Harderstraße und die westliche Brahmstraße mit über 0,9 sehr stark und die Mozartstraße, Richter-Wagner-Straße und die Heimstättenstraße mit über 0,8 stark ausgelastet.

Bereich Südwest

Sehr hohe Auslastungen mit über 0,9 waren in der Theodor-Heuss-Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Illerstraße, der Friedrich-Ebert-Straße und in Zum Baggersee festzustellen, während hohe Auslastungen mit über 0,8 in der Bucherstraße, in den verbleibenden Abschnitten der Theodor-Heuss-Straße und in der Illerstraße vorlagen.

Bereich Südost

Hier gab es keine sehr hohen Auslastungen. Lediglich Auslastung bis 0,9 wurden in der Gartenstraße, punktuell in der Bahnhofstraße und in der Erich-Rittinghaus-Straße festgestellt.

Bereich Ost

Hier gab es eine punktuelle Vollauslastung im Max-Eyth-Weg und in der Daimlerstraße. Die Ortsstraße bis zur Sonnenstraße war mit über 0,8 ebenfalls hoch ausgelastet.

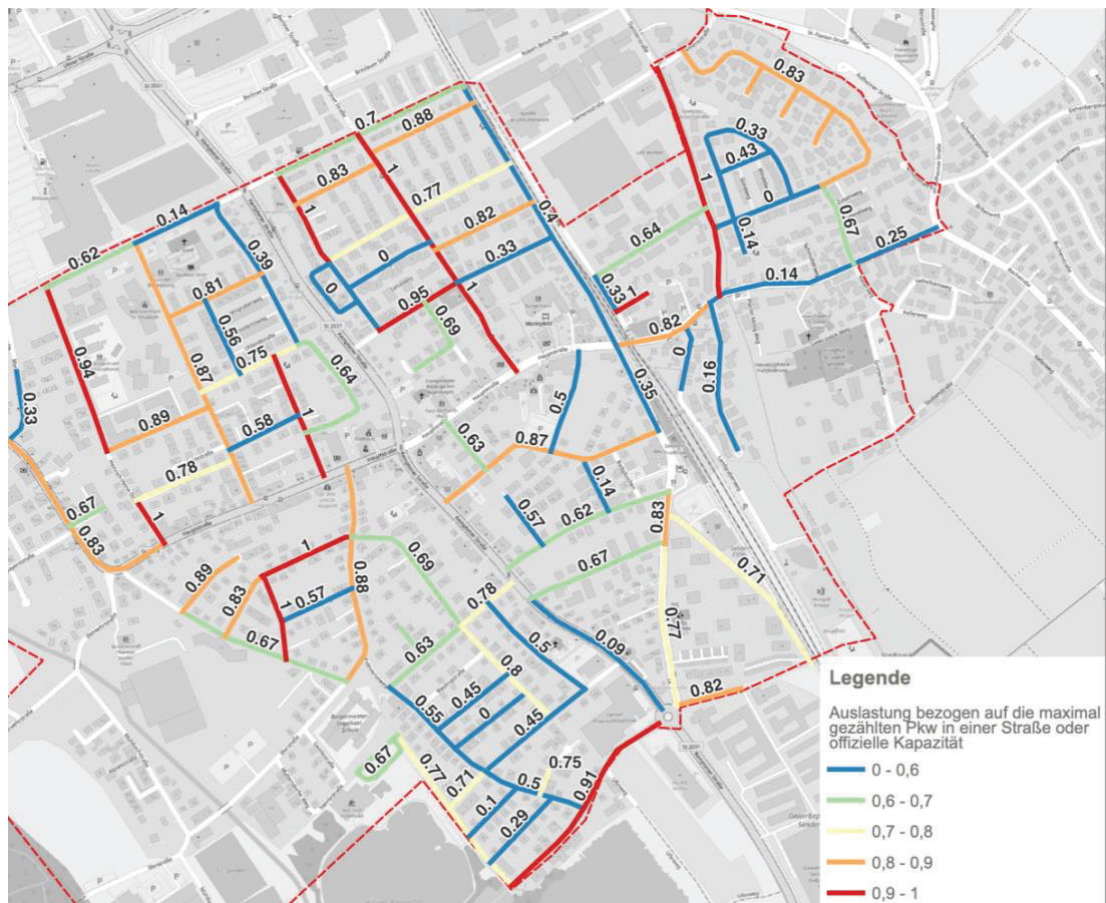


Abbildung 11: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 15:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023)

2.6.4 Auslastung abends, nach Heimkehr

Zur Erfassung der Parksituation nach der Heimkehr der Bewohnerinnen und Bewohner und damit der über-Nacht-Situation, wurde die Situation zwischen 19:00 Uhr und 20:00 Uhr dokumentiert.

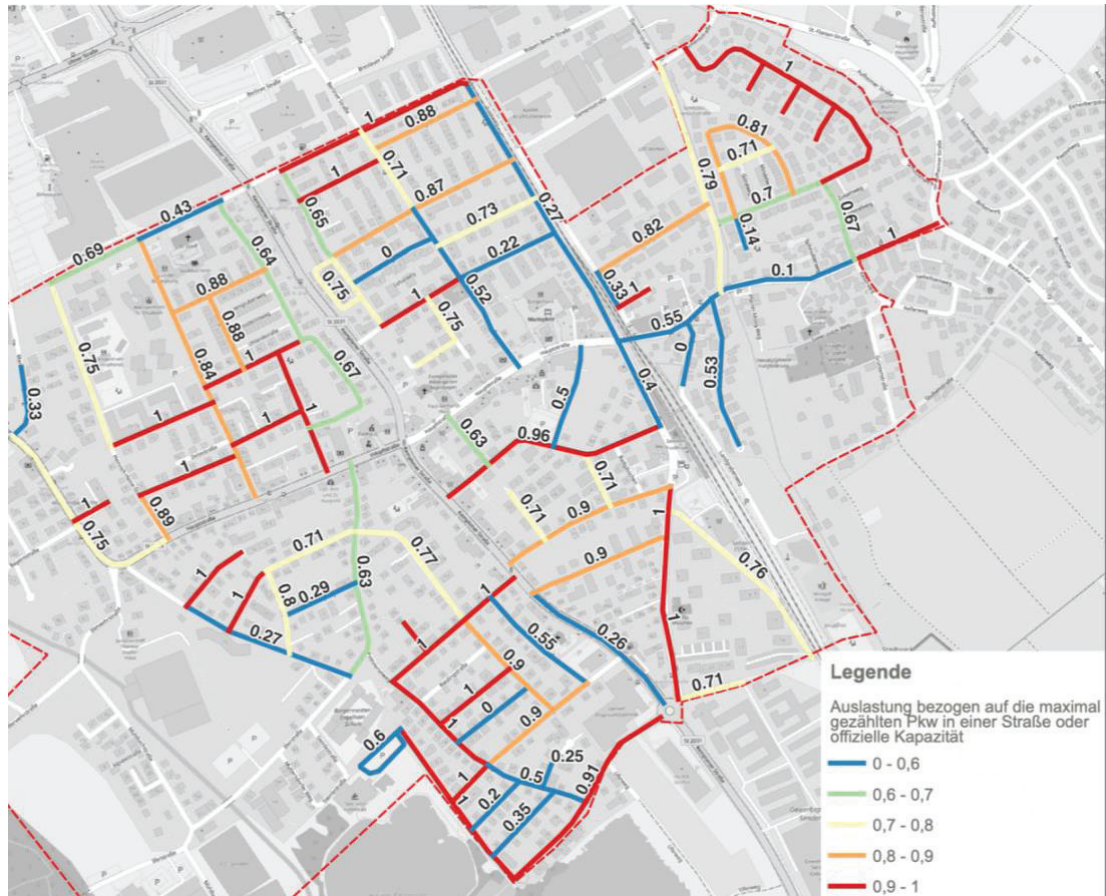


Abbildung 12: Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten, 19:00 Uhr, Hintergrund: OpenStreetMap (letzter Abruf März 2023)

Bereich Nordwest

Punktuell gab es in der Novalisstraße eine Vollausslastung. Weiterhin waren die Stromstraße, die Fontanestraße, die Uhlandstraße bis zur Lessingstraße, die Grillparzerstraße und die Goethestraße voll ausgelastet. Hohe Auslastung (über 0,8) gab es im südlichen Teil der Heinrich-Heine-Straße, in der Zeisestraße, in der Mörikestraße und in der Ganghoferstraße.

Bereich Nordost

Hier waren die Heydnstraße, die Mozartstraße und die westliche Brahmstraße vollaussgelastet, während hohe Auslastungen von über 0,8 in der Richard-Wagner-Straße und der Schubertstraße ausgemacht wurden.

Bereich Südwest

Eine sehr hohe Auslastung wurde in der Bucherstraße und der westlichen Theodor-Heus-Straße, in der Ruländerstraße, im Oberen Flurweg, im Postviertelweg bis zur Trollingerstraße, in der Trollingerstraße bis zum Postviertelweg, in der Wielandstraße und in Zum Baggersee festgestellt. Weiterhin gab es im Unteren Flurweg südlich der Ruländerstraße und den verbleibenden Abschnitten der Trollingerstraße hohe Auslastungen.

Bereich Südost

Sehr hohe Auslastungen waren in der Gartenstraße und in der Bahnhofstraße ab Schillerstraße und hohe in der Schillerstraße und der Ulrichstraße festzustellen.

Bereich Ost

Hier gab es punktuell im Max-Eyth-Weg sowie in der Isarstraße und der östliche Ortsstraße sehr hohe Auslastungen. Weitere Abschnitte mit hoher Auslastung waren die Heiningstraße und die Wertachstraße.

2.6.5 Auslastung untertags

Zum besseren visuellen Verständnis Auslastungen wurden die Zustände um 10:00 Uhr und um 15:00 Uhr überschritten. So wurde nochmals die hohe Auslastung in den Kernstadt nahen Bereichen, also insbesondere in den Stichstraßen der Hauptstraße, und in Gewerbenähe deutlich. Eine Belegung durch Arbeitende war damit ein naheliegender Schluss.

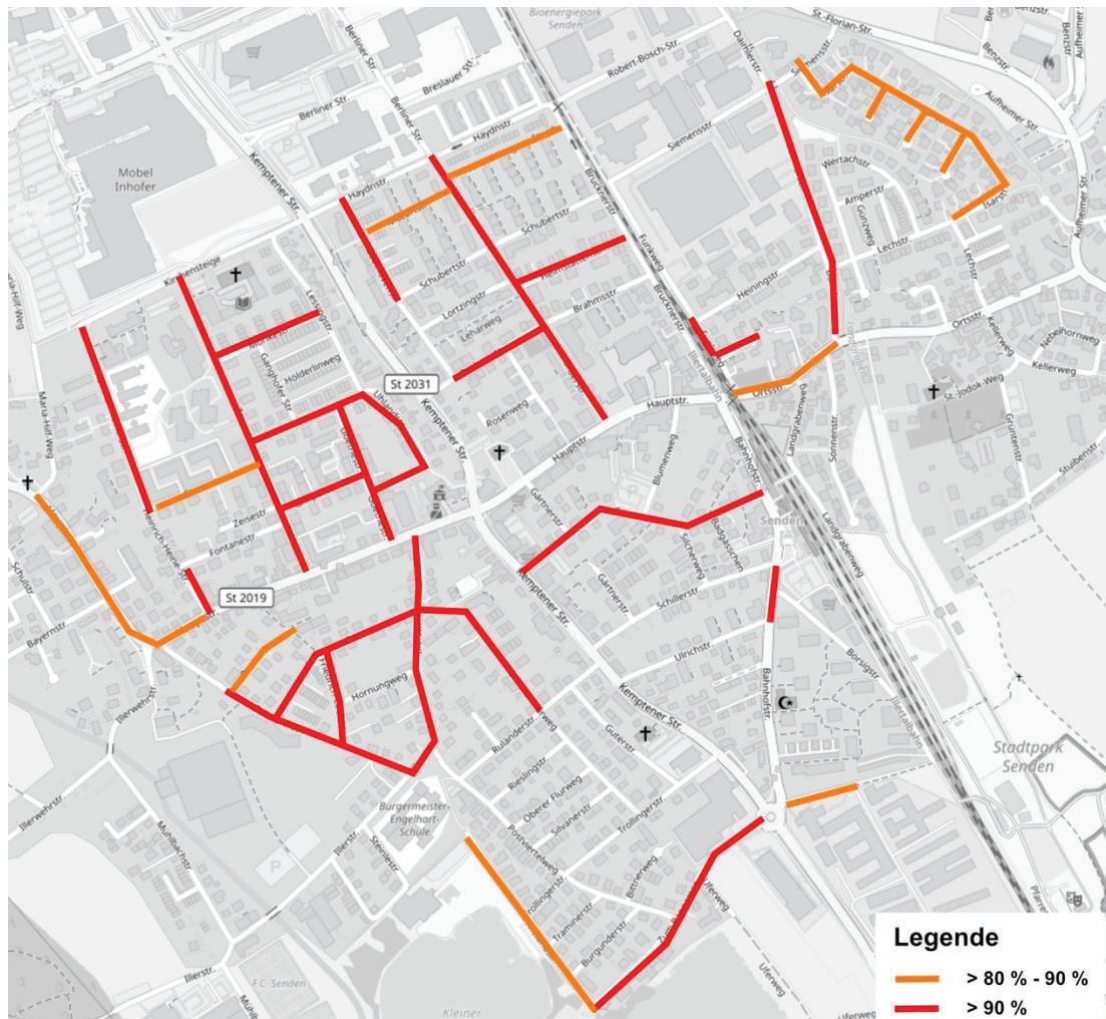


Abbildung 13: Straßenabschnitte in den innenstadtnahen Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze untertags, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023)

2.6.6 Auslastung über die Nacht

In der Überschneidung der Zustände um 19:00 Uhr und um 06:00 Uhr wurden die Auslastungen dargestellt, wie sie in Teilen der Nacht auftraten. Es wurden Abnahmen der Auslastungen in Gewerbenähe und dafür starke Auslastungen in äußeren Wohnbereichen festgestellt. Die Stichstraßen der Hauptstraße waren ebenfalls sehr hoch ausgelastet. Hier lag eine Belegung der Stellplätze durch Anwohner:innen nahe.

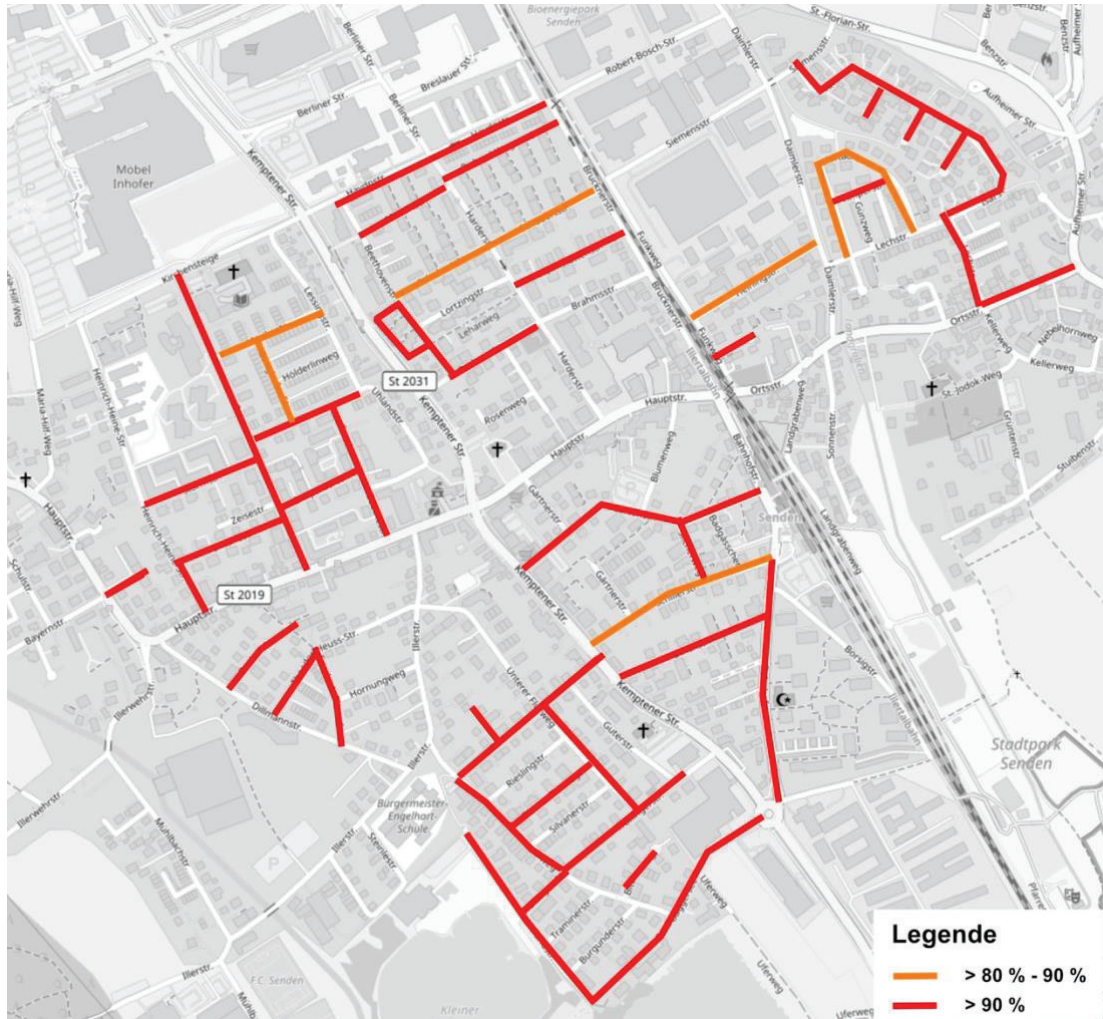


Abbildung 14: Straßenabschnitte in den innenstadtnahe Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze über Nacht, Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023)

2.6.7 Auslastung gesamt

Schließlich wurden alle vier Zustände überschritten. Diese Darstellung ergab ein Bild von über den ganzen Tag mitsamt der Nacht mindestens zu einzelnen Zeiten stark nachgefragten Stellplätze im öffentlichen Raum. Tatsächlich war nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet betroffen.

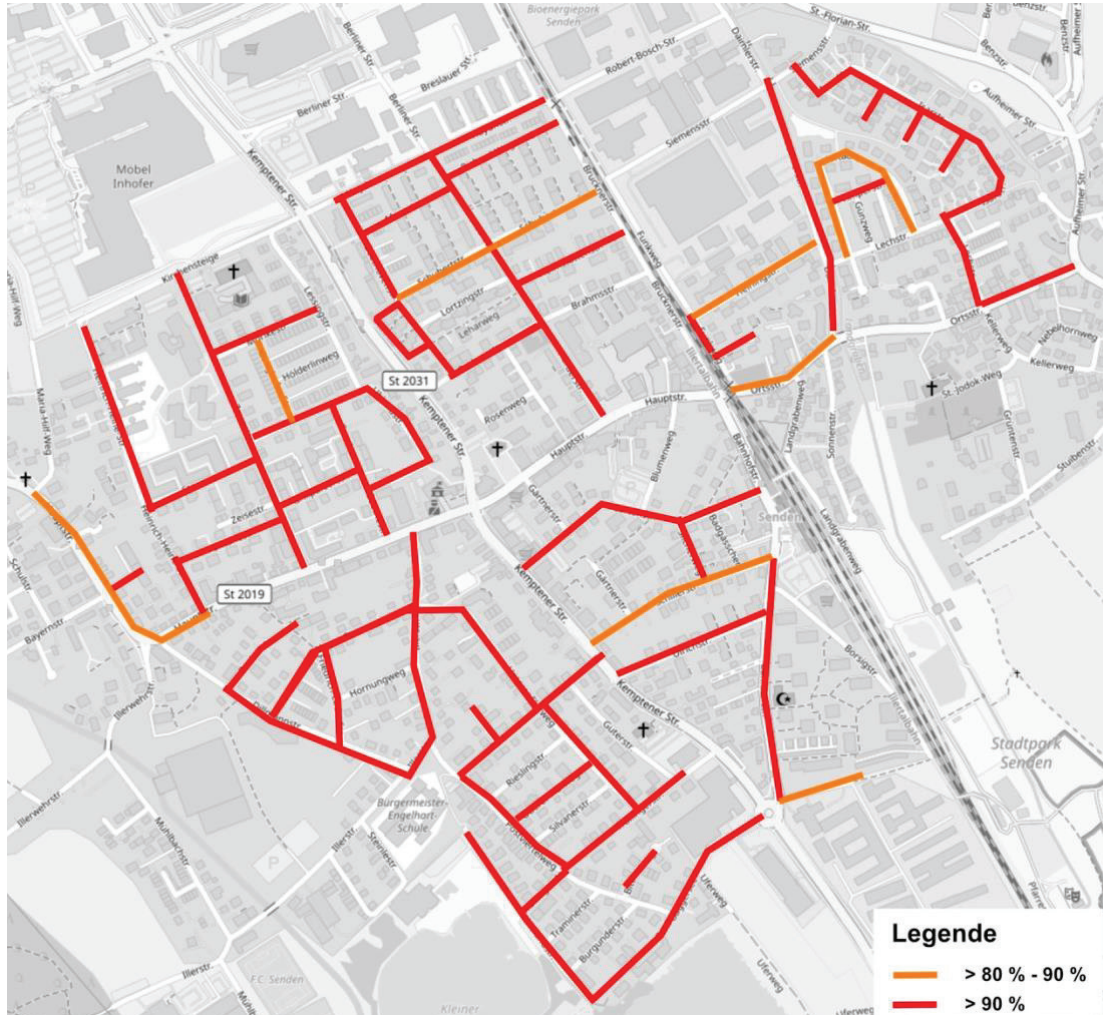


Abbildung 15 Straßenabschnitte in den innenstadtnahe Wohngebieten mit hoher Auslastung der Stellplätze gesamt (Tag und Nacht), Hintergrund: OpenStreetMaps (letzter Zugriff: April 2023)

Die zeitweise, hohe Auslastung könnte zweierlei bedeuten:

1. In der früheren Stellplatzsätzen wurden zu wenige Stellplätze vorgeschrieben oder in Satzung wurde nicht konsequent umgesetzt.
2. Private Stellplätze wurden nicht in vollem Maße genutzt.

Wahrscheinlich war eine Mischung aus beiden Punkten ausschlaggebend.

Laut Stellplatzsatzung sollten genügend private Stellplätze vorhanden sein, um alle auf den öffentlichen Stellplätzen abgestellten Fahrzeuge aufzunehmen. Daher sollte zunächst ein Anreiz geschaffen werden auf das private Parken zu verzichten, indem gebietsweit kostenpflichtige Bewohnerparkausweise eingeführt werden. Je höher die Kosten für einen solchen Ausweis angesetzt werden, desto höher wird der Anreiz ausfallen privat zu parken.

Um Besuchern und temporären Anliegern weiterhin Möglichkeiten zum kostenlosen Parken zu bieten, sollte das gesamte Gebiet zu einer Parkzone definiert werden, in welcher eine gewisse, beschränkte Zeit kostenlos mit Parkscheibe geparkt werden kann.

2.7 Parkplätze und Tiefgarage

Die Betrachtung der Auslastung auf den Parkplätzen und in der Tiefgarage sollte das Bild zur Parksituation vervollständigen.

Während die Erhebung in der Tiefgarage Bürgerhaus und am Parkplatz Rewe zeitgleich mit der Kennzeichenerfassung am 24.11.2023 von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr lief und die Fahrzeuge in 15-Minuten-Intervallen erfasst wurden, wurden die Stellplatzauslastung auf den Parkplätzen Eishalle, Naherholungsgebiet, Wanderparkplatz, Weberei zeitgleich mit der Auslastungserhebung in den innenstadtnahen Wohngebieten vom 18.01.2023 ab 10:50 Uhr bis zum 19.01.2023 um 10:50 Uhr in 1-h-Intervallen durchgeführt. Letztere wurde zu einem fiktiven Werktag von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr zusammengesetzt.

Der Parkplatz Blumenweg wurde detailliert im Zuge der Kennzeichenerfassung erfasst (vgl. Kapitel 2.5).

Die nachfolgenden Diagramme zeigen die Auslastung auf den Parkplätzen bzw. in der Tiefgarage sowohl als absolute Zahl (blauer Balken, linke Y-Achse), als auch die prozentuelle Auslastung (rote Linie, rechte Y-Achse) für den jeweiligen Erfassungszeitraum (X-Achse).

Auch zur Quantifizierung des Parkdrucks auf Parkplätzen und in Tiefgaragen wurde die Kategorisierung nach EVE 2012 (Quelle 8) herangezogen:

Intervallgrenze Auslastung/Belegtheitsgrad	Bedeutung
[0 bis 0,6]	Kein Parkdruck
]0,6 bis 0,7]	Geringer Parkdruck
]0,7 bis 0,8]	Mittlerer Parkdruck
]0,8 bis 0,9]	Hoher Parkdruck
Größer 0,9	Sehr hoher Parkdruck

Tabelle 9: Einteilung der Parkdruckkategorien angelehnt Quelle 8

2.7.1 Parkplatz Eishalle

Bei einer langwierigen Belegung von 9 Fahrzeugen (10,2 % Auslastung) bis 12:00 Uhr, füllte sich der Parkplatz langsam bis zu einem Maximum von 38 Kfz (43,2 % Auslastung) um 18 Uhr, um sich dann bis 22:00 Uhr wieder vollständig zu leeren.

Damit gab es an diesem Parkplatz keinen Parkdruck.

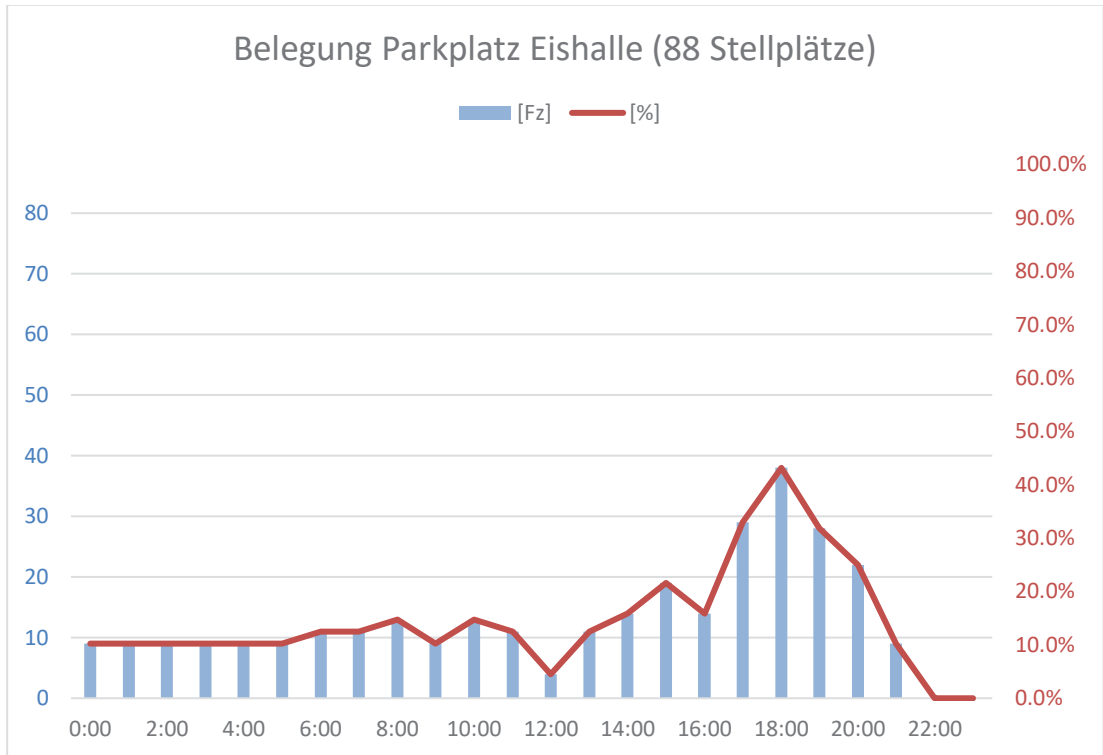


Abbildung 16: Belegung Pakplatz Eishalle

2.7.2 Parkplatz Naherholungsgebiet

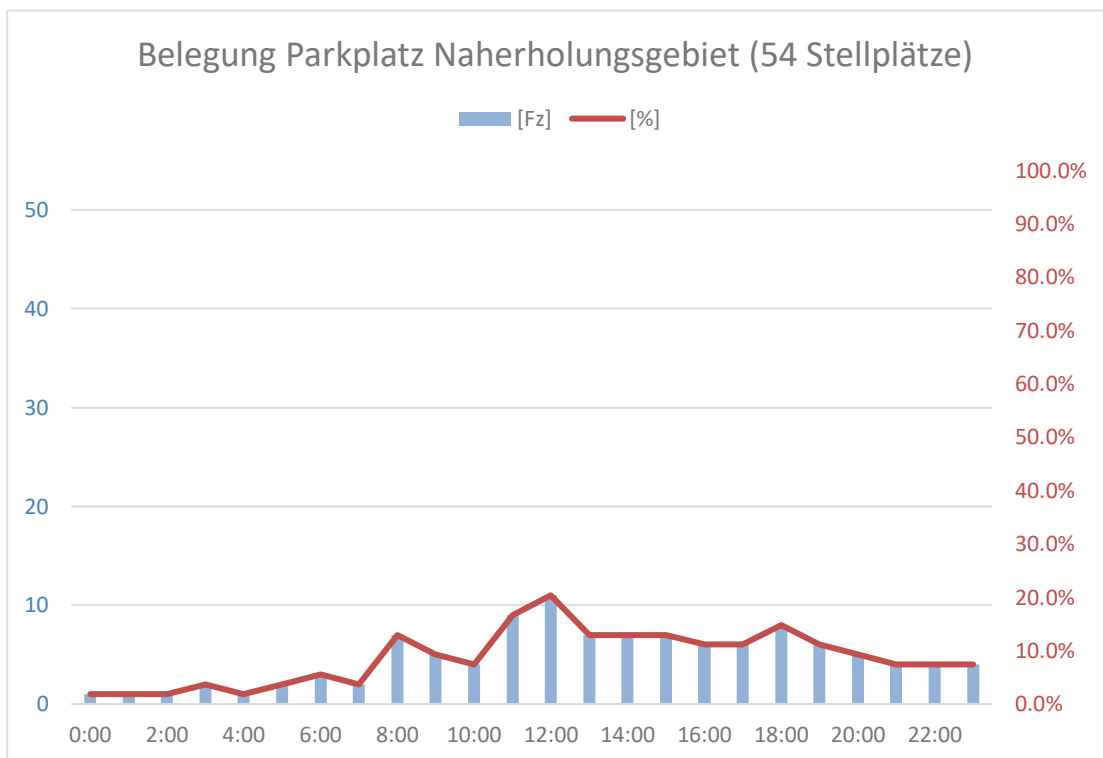


Abbildung 17: Belegung Pakplatz Naherholungsgebiet

Die Belegung an diesem Parkplatz schwankte zwischen 1 Kfz und maximal 11 Kfz um 12:00 Uhr. Damit betrug die maximale Auslastung 20 % und es war entsprechend kein Parkdruck feststellbar.

2.7.3 Parkplatz Wanderparkplatz

Mit nur 21 Stellplätzen war der Wanderparkplatz der kleinste der untersuchten Parkplätze. Während bis 05:00 Uhr zwei Kfz gezählt wurden, schwankte die Anzahl der Fahrzeuge zwischen 07:00 Uhr und 17:00 Uhr zwischen 6 und 9, um auf 20 Kfz um 20:00 Uhr anzusteigen (Auslastung 95,2 %).

Die Abendbelegung verhielt sich analog zu jener am sehr nahe gelegenen Parkplatz Eishalle, sodass der Wanderparkplatz abends vermutlich bevorzugt von Besuchern der Eishalle genutzt wurde.

Einzel betrachtet wäre der Parkplatz zeitweise von sehr hohem Parkdruck betroffen. In der naheliegenden gemeinsamen Betrachtung mit dem Parkplatz Eishalle blieb die Auslastung mit etwa 53 % im Bereich „Kein Parkdruck“.

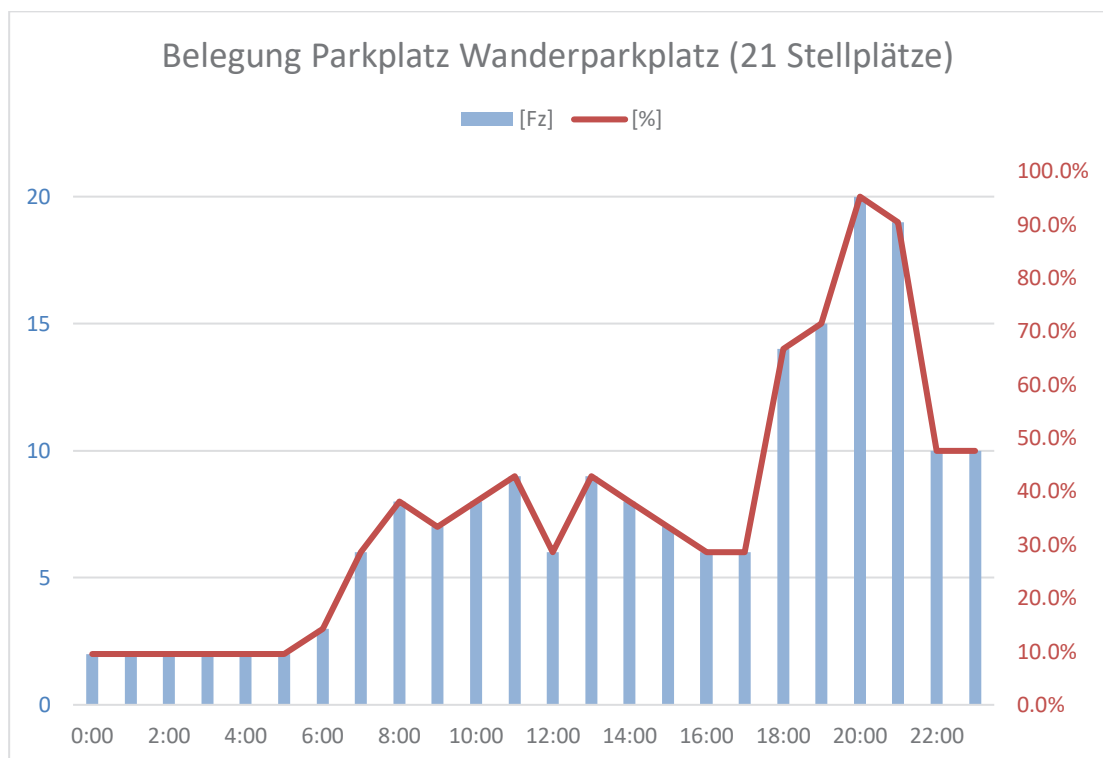


Abbildung 18: Belegung Pakplatz Wanderparkplatz

2.7.4 Parkplatz Weberei

Die Anzahl der Fahrzeuge auf diesem Parkplatz bewegte sich über den Tag zwischen 4 und 10 und damit lag die maximale Auslastung bei 10,3 %, sodass kein Parkdruck festgestellt wurde.

Da die Erhebung allerdings in der Wintersaison erfolgte, wäre zur Vervollständigung des Bildes über die Parksituation ggf. eine ergänzende Erhebung in der Sommersaison durchzuführen, um die Spitzenbelegung durch Freibadbesucher mit darzustellen.

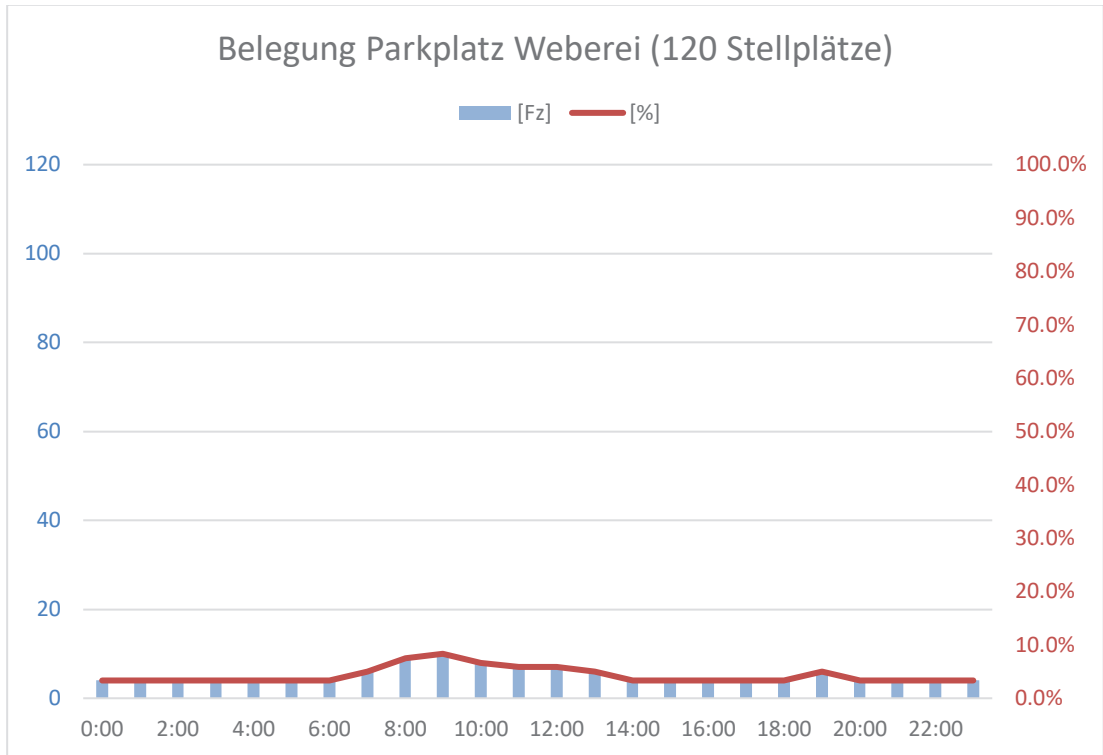


Abbildung 19: Belegung Pakplatz Weberei

2.7.5 Parkplatz Rewe

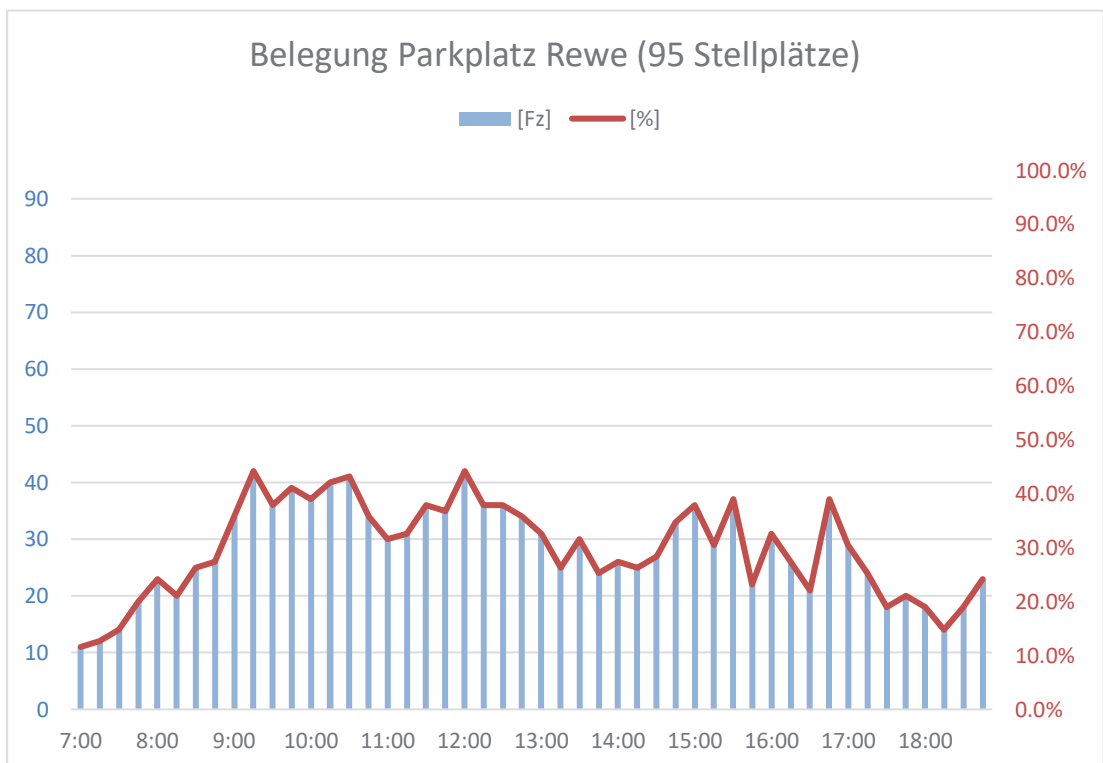


Abbildung 20: Belegung Pakplatz Rewe

Beim Parkplatz Rewe handelte es sich zwar um einen nicht-öffentlichen Parkplatz. Er wurde jedoch zur Abrundung der Auslastungserhebung aufgrund seiner Lage am Bahnhof dennoch

erfasst, um eventuelle Auffälligkeiten beim Parkverhalten auszumachen, wie z.B. Dauerparken durch Bahnkunden.

Auch hier bewegte sich die Stellplatzbelegung im gesamten Untersuchungszeitraum im „Kein Parkdruck“ Bereich. Am Vormittag zwischen 09:15 Uhr und 10:45 Uhr wurde ein Belegungshoch bei einer Auslastung von um die 40 % erreicht. Eine weitere Spitze von gut 44 % Auslastung wurde um 12:00 Uhr erreicht. Nachmittags um 15:00 Uhr, um 15:30 Uhr und im 16:45 Uhr näherte sich die Auslastung erneut den 40 %.

Für ein vollständiges Bild der Belegung müsste eine ergänzende Erhebung an einem Samstag zur Mittagszeit durchgeführt werden, weil zu dieser Zeit üblicherweise Spitzenauslastungen auf Supermarktparkplätzen erreicht werden.

Die Schwankungen in der Stellplatzbelegung zeigten ein typisches Muster für Supermarktparkplätze, sodass keine Auffälligkeiten festgestellt wurden.

2.7.6 Tiefgarage Bürgerhaus

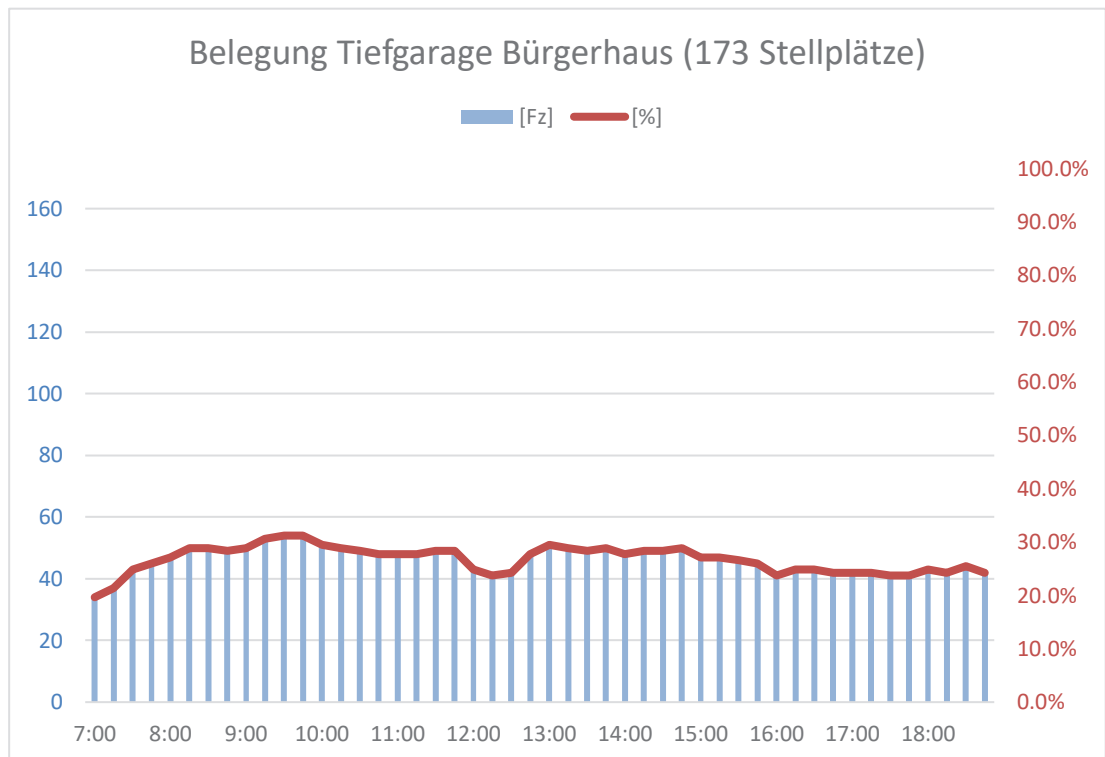


Abbildung 21: Belegung Tiefgarage Bürgerhaus

Bereits zu Beginn der Belegungserfassung befanden sich 31 Fahrzeuge in der Tiefgarage. Dies entsprach in etwa der Anzahl an Dauermietern, welche laut AG zum Zeitpunkt der Erhebung eingemietet waren.

Die maximale Belegung erfolgte um 9:30 Uhr mit 54 Fahrzeugen, was einer Auslastung von geringen 31,2 % entsprach. Die nachmittägliche Belastungsspitze passierte zwischen 13:45 Uhr und 15:45 Uhr mit einer Belegung zwischen 45 und 50 Stellplätzen (Auslastung unter 30 %).

Ziel sollte es sein die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen, sodass die Tiefgarage eine stärkere Nutzung erfahren sollte. Da neben der Dauermieter recht wenig Parkvorgänge erfolgen, wäre die Tiefgarage ein geeigneter Standort für weitere Dauer- und Langzeitparker, welche insbesondere oberirdische Stellplätze im Umfeld des Rathauses belegen.

2.8 Bahnhof

Allgemein werden folgende Schritte unternommen, um die Größenordnung für ein P+R-Vorhaben abzuschätzen:

- Ermittlung des Bedarfs der P+R Nachfrage
- Klärung der übergeordneten städtebaulichen Planung
- Berücksichtigung übergeordneter Verkehrskonzepte
- Klären der Flächenverfügbarkeit
- Klärung der Sparten
- Machbarkeitsprüfung durch die Deutsche Bahn
- Festlegen der Ausführung (ebenerdig, Parkdeck, Tiefgarage)
- Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz, insbesondere an den öffentlichen Verkehr
- Sicherstellen der Erweiterbarkeit und der Zukunftsoptionen
- Berücksichtigung von Maßnahmen im Umfeld

Zum Zeitpunkt der Entstehung dieses Parkraumkonzepts wurde die Neugestaltung des Bahnhofareals von *stationova GmbH* und von *BAHNSTADT – Planungsgesellschaft für Bahnhofsentwicklung* vorangetrieben und beinhaltete auch eine Planung von Parkbereichen im Bahnhofsareal.

In der aktuellen, zur Verfassung dieses Berichts vorliegenden Planversion vom 06.03.2023 von *BAHNSTADT* – wurde ein Umbau des Bahnhofs auf beiden Seiten der Gleise vorgesehen.

Auf der Westseite des Bahnhofs sollen die vorhandenen elf Stellplätze zwischen Hauptstraße und Gartenstraße auf der westlichen Straßenseite umgestaltet werden, sodass schließlich sechs Stellplätze verbleiben. Auf der östlichen Straßenseite sollen die vorhandenen sechs Stellplätze auf insgesamt 17 erweitert werden. Die vorhandenen elf Stellplätze im Bereich der Insel auf Höhe der Schillerstraße sollen neu zu insgesamt zwölf Stellplätzen arrangiert werden.

Auf der Ostseite des Bahnhofs sollen 20 neue Stellplätze im nördlichen Bereich und 17 neue im südlichen Bereich neu entstehen. Außerdem wird ein Kiss-and-Ride-Bereich auf Höhe der Überführung für zwei bis drei Pkw vorgesehen, welcher bisher auf der Westseite verortet war.

Mit nun insgesamt 35 Stellplätzen (bisher 27) auf der Westseite und 37 auf der Ostseite stünde ein gewisses Potenzial für P+R-Nutzer zur Verfügung. Es wurde davon ausgegangen, dass der Bedarf zuvor ermittelt wurde.

Als Entlastungsparkplatz für Innenstadtbesucher wäre diese beiden Parkbereiche aufgrund der geringen Stellplatzanzahlen und der vermeintlichen Auslastung durch P+R-Nutzer eher ungeeignet.

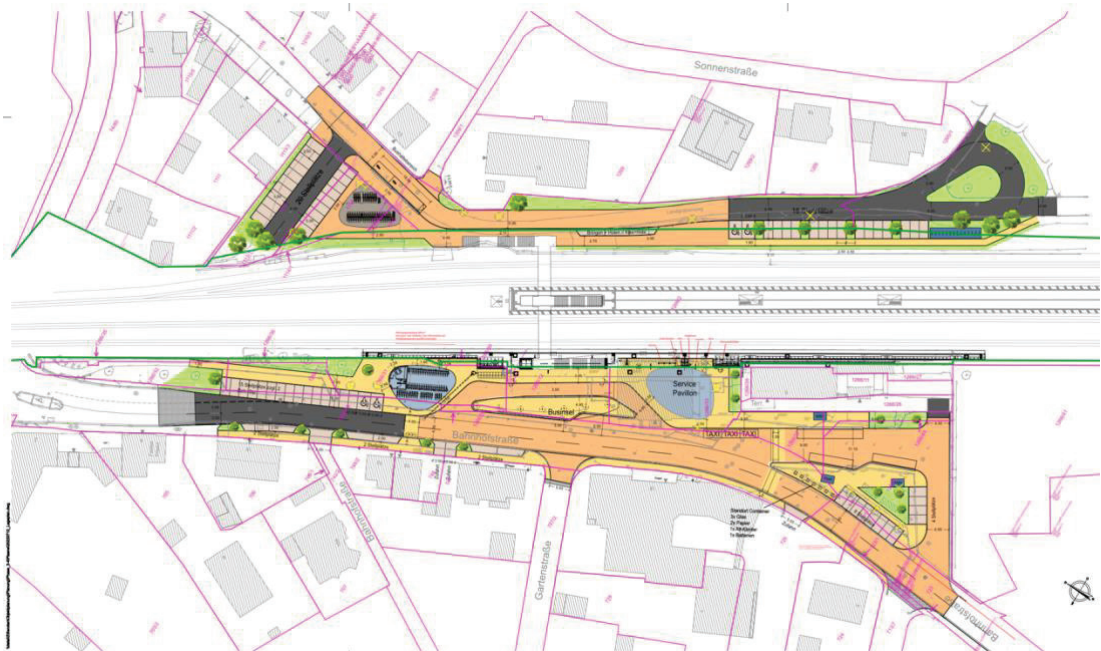


Abbildung 22: Planung des Bahnhofareals, Planstand 06.03.2023 von BAHNSTADT

3 Betrachtung der Stellplatzsatzung

Zur Einordnung der Stellplatzsatzung erfolgte ein Abgleich mit der EAR (Quelle 3):

Gebäudetyp	Stellplatzsatzung Senden	EAR	Bayern*
Kfz			
Ein- und Zweifamilienwohnhäuser, einschließlich Reihenhäuser und Doppelhaushälften	2,0 Stellplätze je Wohneinheit	1,0 bis 2,0 je Wohnung	1,0 je Wohnung
Mehrfamilienwohnhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	- 1,0 Stellplatz je Wohneinheit bis 45 qm - 1,5 Stellplätze je Wohneinheit über 45 bis 60 qm - 2,0 Stellplätze je Wohneinheit über 60 qm	0,7 bis 1,5 je Wohnung	1,0 je Wohnung
Gebäude mit Altenwohnungen bei dauerhafter Bindung	0,5 Stellplätze je Wohneinheit	0,2 bis 0,5 je Wohnung	0,2 je Wohnung
Gebäude mit gefordertem Wohnungsbau bei dauerhafter Bindung	1,0 Stellplätze je Wohneinheit	-	-
Fahrräder			
Ein- und Zweifamilienwohnhäuser, einschließlich Reihenhäuser und Doppelhaushälften	-	-	-
Mehrfamilienwohnhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1,0 Stellplatz je 40 qm Wohnfläche	1,0 je 30 qm Gesamtwohnfläche	-

Tabelle 10: Vergleich der Stellplatzrichtzahlen in Senden mit Richtlinien

*Quelle 5

Der Vergleich mit den Richtlinien EAR (Quelle 3) und der Vorgaben in Bayern (Quelle 5) zeigte, dass die Stellplatzsatzung der Stadt Senden mit der Anzahl der geforderten Stellplätze

am oberen Ende liegt bzw. diese übertrifft. Aufgrund der überdurchschnittlich hohen Kraftfahrzeugquote in Senden von 837 Kfz je 1.000 Einwohner im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von 722 Kfz je 1.000 Einwohner (vgl. Quelle 6) erschien dies sehr sinnvoll und sollte bis zur nächsten Überprüfung der Satzung (z.B. in 5 oder 10 Jahren) beibehalten werden.

Einzig bei den geforderten Fahrradabstellplätzen hinkte Senden hinterher. Insbesondere auch im Hinblick auf die gewünschte Stärkung des Radverkehrs sollte hier nachgebessert werden – allein, um eine Signalwirkung auszustrahlen und um ein Zeichen für die Mobilitätswende zugunsten des Umweltverbundes zu setzen.

Ferner sollte die in der Sendener Stellplatzsatzung geforderte Stellplatzgrößere von 2,5 m * 5,0 m thematisiert werden. Hier gab es keine zwingenden Vorgaben. Jedoch sollte der Trend zu immer größeren Fahrzeugen beachtet werden. Einzelne Gemeinden und private Parkplatzbetreiber tendierten bereits zu größeren Vorgaben. Ein nächst-größtes Maß könnte 2,65 m * 5,20 m betragen.

Als weitere Ergänzung könnten Stellplatzvorgaben für den Einzelhandel und Gewerbe mit in die Satzung aufgenommen werden oder es könnte auf entsprechende Dokumente mit den entsprechenden Regelungen verwiesen werden.

Schließlich sollte auf den Ablösebetrag zur Ablösung von Stellplätzen eingegangen werden. Während der Ablösebetrag von 18.000,00 € für einen Pkw-Stellplatz betrug, erschien der Ablösebetrag von 300,00 € für einen Fahrradstellplatz unverhältnismäßig günstig auszufallen. Bauträger könnten ermutigt werden für vergleichsweise günstige 1.800,00 € auf sechs Fahrradstellplätze zu verzichten, um dafür einen Kfz-Stellplatz zu schaffen (Richtwert: Platzverbrauch von einem Pkw entspricht Platzverbrauch von sechs Fahrrädern), der sich deutlich teurer weiterverkaufen oder vermieten ließe als die üblicherweise kostenfreien Fahrradstellplätze. Dies wäre gegen den Wunsch der Stärkung des Fahrradverkehrs gerichtet und würde jegliche Signalwirkung zerstören. Daher sollte die Ablösung von Fahrradstellplätzen mindestens 1/6 der eines Pkw-Stellplatzes entsprechen.

4 Betrachtung des Parkleitsystems

4.1.1 Vorgehen und Allgemeines

Das Parkleitsystem in Senden beschränkte sich auf wenige Hinweisschilder, die zu bestehenden Parkplätzen bzw. der Tiefgarage Bürgerhaus deuteten.

Im Zuge der Erfassung wurden die Einfallstraßen im Untersuchungsgebiet abgefahren, um das bestehende Parkleitsystem zu dokumentieren. Ferner wurde ergänzendes Bildmaterial der „Umsehen“-Funktion von *Apple Maps* verwendet.

Insgesamt konnten 15 Standorte mit Schildern des Parkleitsystems im Untersuchungsgebiet ausgemacht werden. Dabei wurden in einigen Fällen zwei oder mehr räumlich naheliegende Schilder als ein Standort gezählt.

Als Ziele wurden auf den Schildern lediglich die Parkmöglichkeiten *Bürgerhaus*, *Blumenweg* und *Naherholung Illerau* angegeben. In unmittelbarer Nähe des Parkplatzes *Weberei* wurde auch dieser Parkplatz ausgeschildert, ohne zuvor ausgewiesen worden zu sein.

Es folgt eine Übersichtskarte mit allen Schilderstandorten des Parkleitsystems und Abbildungen der einzelnen Schilder.

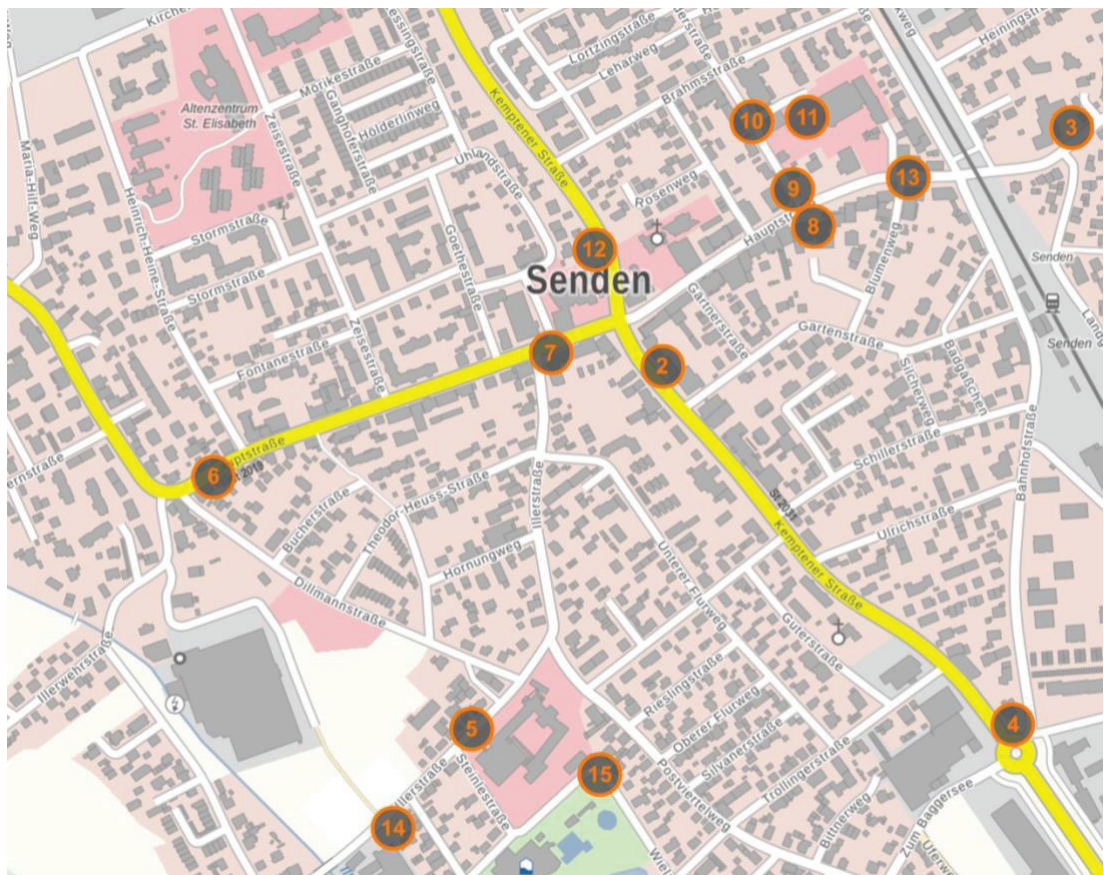


Abbildung 23: Schilderstandorte des Parkleitsystems im Untersuchungsgebiet. Hintergrund: BayernAtlas (letzter Zugriff April 2023).

4.1.2 Bestandsaufnahme und Schwächen

Die Darstellung des Bestands folgt in tabellarischer Form mit Nennung auffälliger Schwachpunkte.

Nr.	Standort/Bemerkung	Abbildung
1	<p><i>Kemptener Str., Höhe Kirchensteige, Fahrtrichtung Süden/Innenstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nur zwei Ziele 	
2	<p><i>Kemptener Str. Höhe kik Markt, Fahrtrichtung Norden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Abweichende Reihenfolge der Ziele 	
3*	<p><i>Ortsstraße Höhe Sonnenstraße, Fahrtrichtung Westen/Innenstadt</i></p>	
4*	<p><i>Kreisverkehrsplatz Kemptener Str., an der Ausfahrt Kemptener Str., Fahrtrichtung Norden/Innenstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Ziel <i>Naherholung</i> könnte auf direkterem Weg über Zum Baggersee angefahren werden 	

5	<p><i>Illerstr. Höhe Steinlestr., Fahrtrichtung West/Naherholung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur ein „plötzliches“ Ziel <i>Weberei</i> • Ziel <i>Naherholung</i> nicht eindeutig 	
6	<p><i>Hauptstr. hinter Dillmannstr., Fahrtrichtung Ost/Innenstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ziel <i>Naherholung</i> nicht eindeutig • Ziel <i>Naherholung</i> könnte auf direkterem Weg Illerwehrstr. Angefahren werden 	
7a	<p><i>Hauptstraße Höhe Rathaus, Fahrtrichtung Ost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Doppelte Beschilderung • Nur zwei Ziele • Schild ist schlecht erkennbar 	
7b*	<p><i>Hauptstr. Höhe Illerstr., Fahrtrichtung Ost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Doppelte Beschilderung 	
8	<p><i>Hauptstr. Höhe Harderstr., südl. Straßenseite</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schild ist schlecht erkennbar • Schild weist in die falsche Richtung • Nur ein Ziel 	

9	<p><i>Hauptstr. Höhe Harderstr., nördl. Straßenseite</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur ein Ziel • Schild ist schlecht erkennbar 	
10a	<p><i>Harderstr. Höhe Bürgerhaus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schild unauffällig/verdeckt 	
10b	<p><i>Harderstr. Höhe Bürgerhaus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schild unauffällig/verdeckt 	
10c	<p><i>Harderstr. Höhe Bürgerhaus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schild unauffällig/verdeckt 	
11	<p><i>Einfahrt Tiefgarage Bürgerhaus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schild unauffällig • Schlechte Sicht auf das Schild 	




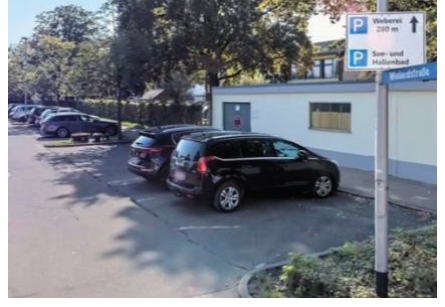
12	<i>Kemptener Str. Höhe Kirche, Fahrtrichtung Süd</i>	
13*	<i>Hauptstr. Höhe Blumenweg</i> <ul style="list-style-type: none"> • Schild unauffällig 	
14*	<i>Illerstr. Höhe Einfahrt Parkplatz Weberei</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nur ein Ziel 	
15*	<i>Wielandstr. östl. Einfahrt zum Parkplatz Schwimmbad</i> <ul style="list-style-type: none"> • „Plötzliche“ Ziele • Nicht in bestehendes Leitsystem integriert 	

Tabelle 11: Schilderstandorte des Parkleitsystems

Mit Sternchen versehene Tabelleneinträge (oben) sind Bildmaterial aus *Apple Maps* (letzter Zugriff April 2023).

Grundsätzlich ist die Leserlichkeit aller Schilder des bestehenden Parkleitsystems zu kritisieren:

- Die Schilder verschwammen oft mit dem Umfeld,
- die Ziele waren nicht auf Anhieb identifizierbar und
- es wurden meist nur die drei Hauptziele ausgeschildert.

Diese Mankos sollten bei der Planung des Parkleitsystems ausgebessert werden.

In den Anlagen sind Netzspinnen zu finden, welche die Zufahrtwege zu den einzelnen Parkplätzen darstellen. Es wurden lediglich die Schilderstandorte eingeblendet, die auch die jeweilige Parkmöglichkeit namentlich aufführten. Im Detail handelt es sich um die nachfolgend als Miniatur dargestellten Anlagen:



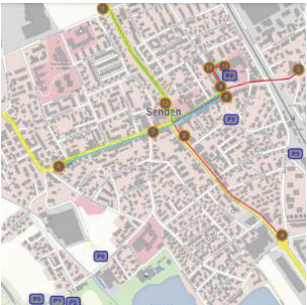
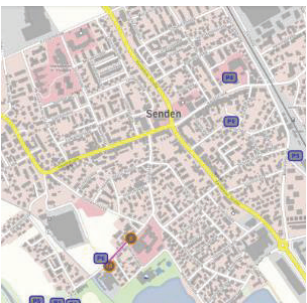
<p>Anlage 4: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P0 Blumenweg</p>	
<p>Anlage 5: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P1 Eishalle, P2 Naherholungsgebiet und P5 Wanderparkplatz</p>	
<p>Anlage 6: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zur Tiefgarage P4 Bürgerhaus</p>	
<p>Anlage 7: Zielspinne des bestehenden Parkleitsystems zum Parkplatz P6 Weberei</p>	

Tabelle 12: Miniaturen der Zielspinnen des bestehenden Parkleitsystems, detailliert im Anlagenteil

5 Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein Fragebogen mit 16 Fragen zum Thema *Parken in Senden* erstellt mit dem Ziel, Aufschlüsse über das Parkverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Erwartungen zum Thema zu erhalten.

Der Fragebogen konnte vom 20.10.2022 bis zum 29.11.2022 online ausgefüllt werden. Außerdem wurde er in Papierform auf den Bürgerversammlungen der Ortsteile ausgelegt. Insgesamt gab es 279 Rückläufer, was zwar nicht repräsentativ war, aber ein gutes Meinungsbild abgab.

Einige der Kernaussagen aus der Befragung waren:

- 80 % Befragten gaben an auf Privatgrund zu parken, rund parkten 20 % im öffentlichen Straßenraum.
- Die Parkplatzsuche in der Innenstadt dauerte in 80 % der Fälle unter 5 min.
- Laufweg vom Parkort bis zum Ziel dauerte in 86 % der Fälle unter 5 min.
- Laufbereitschaft vom Parkort bis zum Ziel lag in 81 % der Fälle bei bis zu 5 min.
- Mehrheit wollte nicht für zentrumnahes Parken bezahlen und falls doch, dann möglichst wenig.
- Knappe Hälfte der Befragten war zufrieden mit dem Parkleitsystem.
- Ein dynamisches Parkleitsystem fand überwiegend positive Resonanz.

Die Anlage 24 enthält neben der grafischen Aufbereitung der aller Antworten der Bürgerumfrage auch Interpretationen und Schlussfolgerungen von Schlothauer & Wauer.

Die vollständigen Rohdaten der Bürgerbefragung können Anlage 23 entnommen werden. Während die Datensätze 1 bis 241 online beantwortet wurden, wurden die Datensätze 242 bis 279 in Papierform eingereicht und von Schlothauer & Wauer digitalisiert.

Neben der Bürgerbefragung fand am 15.02.2023 ein öffentlicher Workshop im Bürgerhaus Senden statt, bei dem zum einen die Methodik des Einzelhandelskonzepts von GMA, des teilräumlichen Stadtentwicklungskonzepts von Baldauf und die des Parkraumkonzepts vorgestellt wurden und es zum anderen die Möglichkeit gab in Kleingruppen ins Fachgespräch zu kommen, Fragen an die Experten zu stellen und eigene Ideen einzubringen. Der Bürgerworkshop wurde nach der Begrüßung durch die Bürgermeisterung und die Zuständigen bei der Stadt Senden vom Büro baldauf geleitet und aufbereitet.

Die Inspirationen und Ideen aus dem Bürgerworkshop und die Antworten aus der Bürgerbefragung wurden – sofern dies möglich und mit den Leitbildern und Zielen des Parkraumkonzepts vereinbar war – an entsprechenden Stellen in diesem Konzept aufgegriffen.

6 Leitbilder und Ziele des Parkraumkonzepts

Nach Rücksprache und Austausch mit allen Beteiligten und dem Meinungsbild der an der Umfrage teilnehmenden Bevölkerung, wurden einige allgemeine Leitbilder für das Parkraumkonzept formuliert:

- Weniger parkende Fahrzeuge in den innenstadtnahen Wohngebieten, um die Parksuche für tatsächlich Bedürftige zu verbessern
- Weniger Dauerbelegungen durch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Verbesserung des Parkleitsystems
- Aktualisierung der Stellplatzsatzung
- Raum für andere Nutzungen schaffen (Radverkehr, Begrünung, Bepflanzung, Raum für Außengastronomie, städtische Aufwertungen etc.)

Die nachfolgenden Maßnahmenempfehlungen wurden vor dem Hintergrund dieser Leitbilder und Ziele erarbeitet.

7 Maßnahmenvorschläge

Es folgt eine tabellarische Übersicht von Maßnahmenvorschlägen. Anschließend werden die einzelnen Vorschläge erläutert.

Maßnahme	Teilmaßnahme
M1: Parkleitsystem	M1.1: Planung M1.2: Umsetzung M1.3: Evaluation
M2: Bewohnerparkausweis	M2.1: Vorbereitung und Ankündigung M2.2: Einführung M2.3: Evaluation
M3: Parkzonen	M3a: Einführen der 2h-Parkscheinbenregelung und Rückbau der Parkscheinautomaten M3b: Einführen der komplexen Parkscheibenregelung und Erweiterung der Parkscheinautomaten M3.2: Evaluation
M4: Neue Gebührenstruktur TG Bürgerhaus und Parkplatz Blumenweg	
M5: Ergänzungen zur Stellplatzsatzung	
M6: Neue Ladesäulen	
M7: Parken Bahnhof Nord	M7.1: Planung M7.2: Testlauf M7.3: Evaluation M7.4: Umsetzung
M8: Untersuchung Parkplatz Weberei	M8.1: Nacherhebung M8.2: Neubewertung
M9: Untersuchung Parkplatz Rewe	M9.1: Nacherhebung M9.2: Neubewertung

Tabelle 13: Maßnahmenübersicht

7.1 M1: Parkleitsystem

Bei den Maßnahmenvorschlägen zum Parkleitsystem handelt es sich um erste Ideen und ein grobes Konzept. Allerdings sollte das Parkleitsystem mit höchster Priorität umgeplant und modernisiert werden, weil die gute Erreichbarkeit der Tiefgarage Bürgerhaus und des Parkplatzes, welche neben der baulichen Ausführung der Zuwegung maßgeblich durch ein stringentes, übersichtliches und gut erkennbares Parkleitsystem unterstützt werden kann, Schlüsselaspekte für das gesamte Parkraumkonzept sind.

Die detaillierte Parkleitplanung muss als eigenes Gewerk ausgegliedert werden. Dies entspräche dem Teilmaßnahme **M1.1: Planung**.

Die drei im Bestand ausgedachten Parkmöglichkeiten *Naherholung*, *Bürgerhaus* und *Blumenweg* sind diejenigen mit der höchsten Relevanz. Dennoch wäre eine vollständige Wegweisung wünschenswert. Dabei gilt es zu beachten, dass weiterhin nicht mehr als drei bis vier Ziele pro Schilderstandort ausgewiesen werden sollten.

Um dies zu erreichen, sollten räumlich naheliegende Parkmöglichkeiten zu Parkzonen zusammengefasst werden, die feiner aufgeschlüsselt werden, je näher sich der Schildstandort an den jeweiligen Parkmöglichkeiten befindet. Die Zonen könnten durch eine farbliche Gestaltung gegliedert werden.

Außerdem sollten die fehlenden, öffentlichen Parkmöglichkeiten Bahnhof, Rathaus, Schwimmbad und Kirche integriert werden. Der Rewe-Parkplatz sollte aufgrund des privaten Charakters weiterhin außenvor gelassen werden.

Ikonische Symbole bzw. Piktogramme neben der Bezeichnungen der Parkmöglichkeiten würden die schnelle Erfassung während der Fahrt und die Wiedererkennbarkeit erhöhen.

Weiterhin könnte beim Design der Schilder auf einen höheren Anteil blauer Farbe zurückgegriffen werden, um die schnelle Erkennbarkeit und Zuordnung der Schilder bei der Vorbeifahrt, dass es sich um Parkplatzwegweisung handelt, zu erleichtern.

Um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu erhöhen – auch um die Ziele des teilräumlichen Stadtentwicklungskonzepts „Zukunft Innenstadt“ vom Büro Baldauf zu berücksichtigen – sollte der Parksuchverkehr minimiert werden. Dazu könnten die Parkverkehrsströme bereits frühzeitig an den Einfallstraßen zu den jeweiligen Parkzielen abgeleitet werden. Folglich wäre allerdings von einer gewissen Erhöhung des Parksuchverkehrs in den betroffenen Wohngebieten auszugehen.

Je nach Investitionsbereitschaft könnte die Wegweisung mittels dynamischer Hinweisschilder umgesetzt werden, sodass die Routen zu den Parkmöglichkeiten auch dynamisch, je nach Verkehrslage, Veranstaltung oder Bedarf, ausgewiesen werden könnten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Innenstadtbesucher aus dem Umland stammt und die Routen zu den Parkmöglichkeiten kennt, sodass der Kosten-Nutzen-Faktor eher gegen solch dynamische Hinweisschilder spräche.

Eine Anzeige der freien Stellplätze auf den Parkmöglichkeiten in der Innenstadt wäre hingegen durchaus vorstellbar und wurde zudem in der Online-Umfrage von über 59% der Befragten befürwortet. Davon sprachen sich knapp 64% der Befragten für das klassische dynamische

Parkleitsystem aus, knapp 31% würde die Information in einer App genügen, während knapp 6% sonstige Lösungen bevorzugen würden.

Da insbesondere auch Ortsfremde von den Informationen zur Parksituation profitieren sollten, wäre das dynamische Parkleitsystem mit Kapazitätsanzeige die Vorzugslösung. Für den Parkbereich *Sport und Freizeit* (s. unten) wurde eine Auslastungsanzeige der Stellplätze nicht als notwendig erachtet.

Ergänzend sollten an den Ortseingängen Tafeln auf das öffentliche Parkraumangebot ankündigen und auf längeren Streckenabschnitten sollten einfache Parkplatzsymbole mit ggf. einer Entfernungsanzeige zum Ziel den Weg weisen.

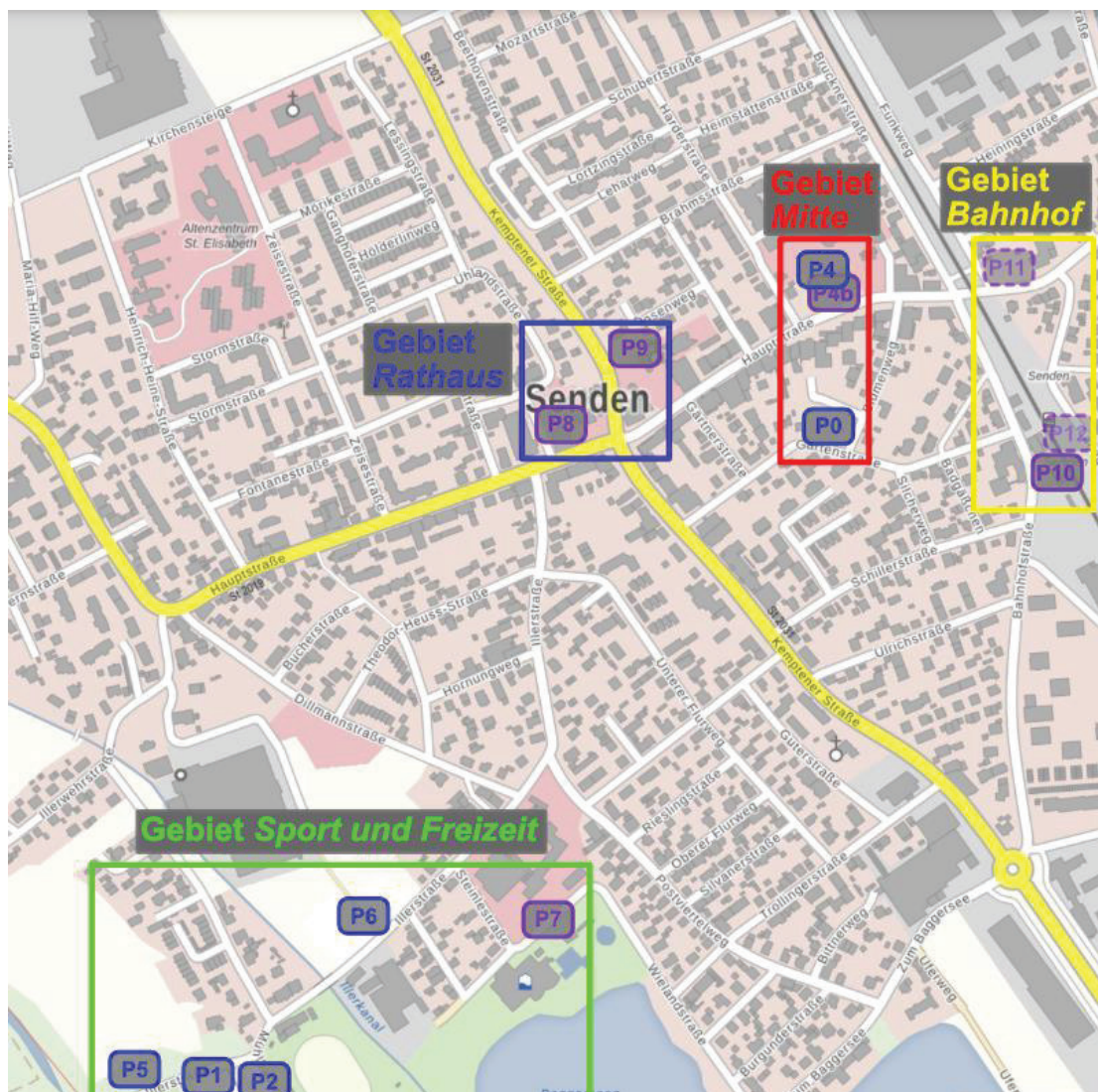


Abbildung 24: Vorschläge für die auszuweisenden Parkmöglichkeiten und Parkbereiche. Hintergrund: BayernAtlas (letzter Zugriff April 2023).

Im Detail könnten je nach finaler Ausgestaltung des Bahnhofareals zehn bis zwölf Parkmöglichkeiten in beispielsweise vier Bereichen ausgeschildert werden:

Bereich Rathaus mit

- Parkplatz P8 Rathaus
- Parkplatz P9 Kirche

Bereich Mitte mit

- Parkplatz P0 Blumenweg
- Tiefgarage P4 Bürgerhaus (inkl. Anbau Tiefgarage P4b Sparkasse)

Bereich Bahnhof mit

- Parkplatz P10 Bahnhof West
- (geplant: Parkplatz P12 [gestrichelt] Bahnhof Ost)
- (optional: Parkplatz/Parkgarage P11 [gestrichelt] Bahnhof Nord)

Bereich Sport und Freizeit mit

- Parkplatz P1 Eishalle
- Parkplatz P2 Naherholungsgebiet
- Parkplatz P5 Wanderparkplatz
- Parkplatz P6 Weberei
- Parkplatz P7 Schwimmbad

Weiter unten folgen die Miniaturen der ersten Entwürfe von Netzspinnen für das Parkleitsystem zu den vorgeschlagenen vier Parkgebieten. Die detaillierten Abbildungen mit weiteren Hinweisen sind den entsprechenden Anlagen zu entnehmen.

Während die Schilderstandorte 4 und 6 etwas vorverschoben wurden und Schilderstandort 8 ganz gestrichen wurde, wurden sieben neue Schilderstandorte definiert. Die Planung zu den genauen Schilderstandorten, zur Sichtbarkeit der Schilder aus den unterschiedlichen Fahrrichtungen (ggf. mit Doppelungen) sowie die Erarbeitung der Beschriftung der einzelnen Schilder, der Farbkodierung der Bereiche und der ikonischen Symbole der einzelnen Parkmöglichkeiten sind nicht Teil dieser Untersuchung.

Bei der Teilmaßnahme **M1.2: Umsetzung** des Parkleitsystems handelt es sich aufgrund der erforderlichen Tiefbauarbeiten und der Material- und Technikbeschaffung um eine kostspielige Maßnahme.

Schließlich sollte in der Teilmaßnahme **M1.3: Evaluation** überprüft werden, ob z.B. den Informationen zu freien Stellplätzen geglaubt und das Parkverhalten entsprechend angepasst wird.





<p>Anlage 8: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Rathaus</p>	
<p>Anlage 9: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Mitte</p>	
<p>Anlage 10: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Bahnhof</p>	
<p>Anlage 11: Zielspinnenentwurf des Parkleitsystems zum Parkbereich Sport und Freizeit</p>	

Tabelle 14: Miniaturen der Zielspinnenentwürfe zu den Parkbereichen, detailliert im Anlagenteil

7.2 M2: Bewohnerparkausweis

Mit der Einführung eines flächenweiten Bewohnerparkausweises (für das Untersuchungsgebiet) sollen Bewohner der innenstadtnahen Wohngebiete angehalten werden auf ihre privaten Stellplätze zurückzugreifen und Langzeitparker sollen in entsprechende Parkstätten gedrängt werden (Beispiele für eine mögliche Verlagerung der Parkverkehre s. Anlage 25 und Anlage 26).

Es war zum war es einen ein Wunsch des AGs, der nach eigenen Beobachtungen regelmäßig volle Straßenzüge in den innenstadtnahen Wohngebieten ausmachte, was von Bürgerbeschwerden gestützt wurde.

Die Analysen in diesem Bericht stützten diese Aussagen. So waren untertags besonders die Stellplätze in den der Hauptstraße nahen Straßenzügen sehr stark durch Langzeitparker ausgelastet. Über die Nacht hingegen waren insbesondere die äußeren Bereiche im Untersuchungsgebiet von einer sehr hohen Stellplatzauslastung betroffen.

Die überschlägige Einschätzung auf Basis der Stellplatzsatzung und der Basisdaten zeigte, dass private Stellplatzreserven vorhanden sein müssten und zum anderen gaben bei der Bürgerbefragung rund 20 % der Antwortenden an auf öffentlichen Stellplätzen zu parken. Da auch die Indikatoren stark auf ein Langzeitparken untertags durch Berufstätige und Arbeitende hinwiesen, war der flächendeckende Bewohnerparkausweis das Mittel der Wahl, um sowohl untertags als auch über die Nacht die auf öffentlichen Stellplätzen parkenden Fahrzeuge um einen gewissen Anteil zu reduzieren.

Somit sollten insgesamt mehr Stellplätze über den Tag frei bleiben, die dann zum einen den Kurzzeitparkenden zu Verfügung stehen könnten und zum anderen für andere Nutzungen, wie Radwege, Außengastronomie, Begründung etc., umgewidmet werden könnten.

Als Nebeneffekt des verknappten Stellplatzangebots sollte der Reiz zur Teilnahme und Nutzung des Umweltverbundes und/oder des Radverkehrs gestärkt werden.

Um eine breite Akzeptanz bei den Bürgern zu erreichen, sollte die Maßnahme frühzeitig mit einem zeitlichen Vorlauf von über sechs Monaten vorbereitet und angekündigt werden (Maßnahme **M2.1: Vorbereitung und Ankündigung**). Weiterhin sollten die Kosten für den Bewohnerparkausweis zunächst niedrig gehalten werden und könnten dann – je nach Wunsch der Stadt – über die Zeit angepasst werden.

Eine gewisse Zeit nach der Einführung des Bewohnerparkausweises (Maßnahme **M2.2: Einführung**), welche eine umfassende Beschilderung im betroffenen Gebiet erforderlich macht, sollte die Wirksamkeit der Maßnahme überprüft werden (Maßnahme **M2.3: Evaluation**), um dann eventuelle Justierungen vorzunehmen – z.B. Kostenanhebung bei weiterhin stark ausgelasteten Wohnstraßen.

Erst wenn trotz der Maßnahmen keine Entlastungen in den Wohngebieten erzielt werden können, sollten Quartiersparkplätze mit weiteren Parkverböten auf betroffenen Straßenzügen erwogen werden.

Der Bewohnerparkausweis sollte jeweils nur für gewisse Bereiche gelten, um zum Beispiel zu verhindern, dass Bewohnerinnen/Bewohner der östlichen Wohngebiete in den Parkbereichen der Kernstadt langzeitparken können.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass ein flächenweiter Bewohnerparkausweis auch flächenweite Kontrollen mit zusätzlichem Personal erforderlich machen wird. Dies sollte ggf. bei der Festlegung der Höhe des Kosten mitberücksichtigt werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt einen feingliedrigen Vorschlag für die Einteilung von einzelnen Bereiche. Die Kernstadt mit weiten Teilen der Hauptstraße wurde zunächst außen

vorgelassen, weil hier weniger die Wohnbebauung und mehr das Gewerbe dominiert, und könnte bei Bedarf als eine oder zwei eigenen Bereiche definiert werden.



Tabelle 15: Vorschlag für Parkbereiche im Zuge des Bewohnerparkausweises

7.3 M3: Parkzonen

Die flächenweite Einführung des Bewohnerparkausweises funktioniert nicht ohne Ausnahmen zum Kurzzeitparken, welches für Besucherverkehre, Erledigungen und Innenstadtbesuche weiterhin gewünscht wird. Hierzu wurden die beiden alternativen Maßnahmenvorschläge

- **M3.1a: Einführen der 2h-Parkscheinbenregelung und Rückbau der Parkscheinautomaten**
- **M3.1b: Einführen der komplexen Parkscheinbenregelung und Erweiterung der Parkscheinautomaten**

erarbeitet.

Bei **M3.1a** handelt es sich um den simpleren und günstiger umsetzbaren Vorschlag. Im ganzen Geltungsbereich des Bewohnerparkausweises würde ein Parken für zwei Stunden mit Parkscheibe ermöglicht werden. Somit würden die Langzeitparker weiterhin zum Parken auf privaten Stellflächen oder in der Tiefgarage/auf den Parkplätzen gedrängt werden und das Kurzzeitparken wäre weiterhin möglich. Die einheitliche Regelung wäre leicht zu verstehen und die bestehenden Parkscheinautomaten können abgebaut werden. In Anbetracht des

Innenstadtkonkurrenten im Gewerbegebiet Nord mit flächenweitem kostenlosen Parken wäre dies die Vorzugsvariante.

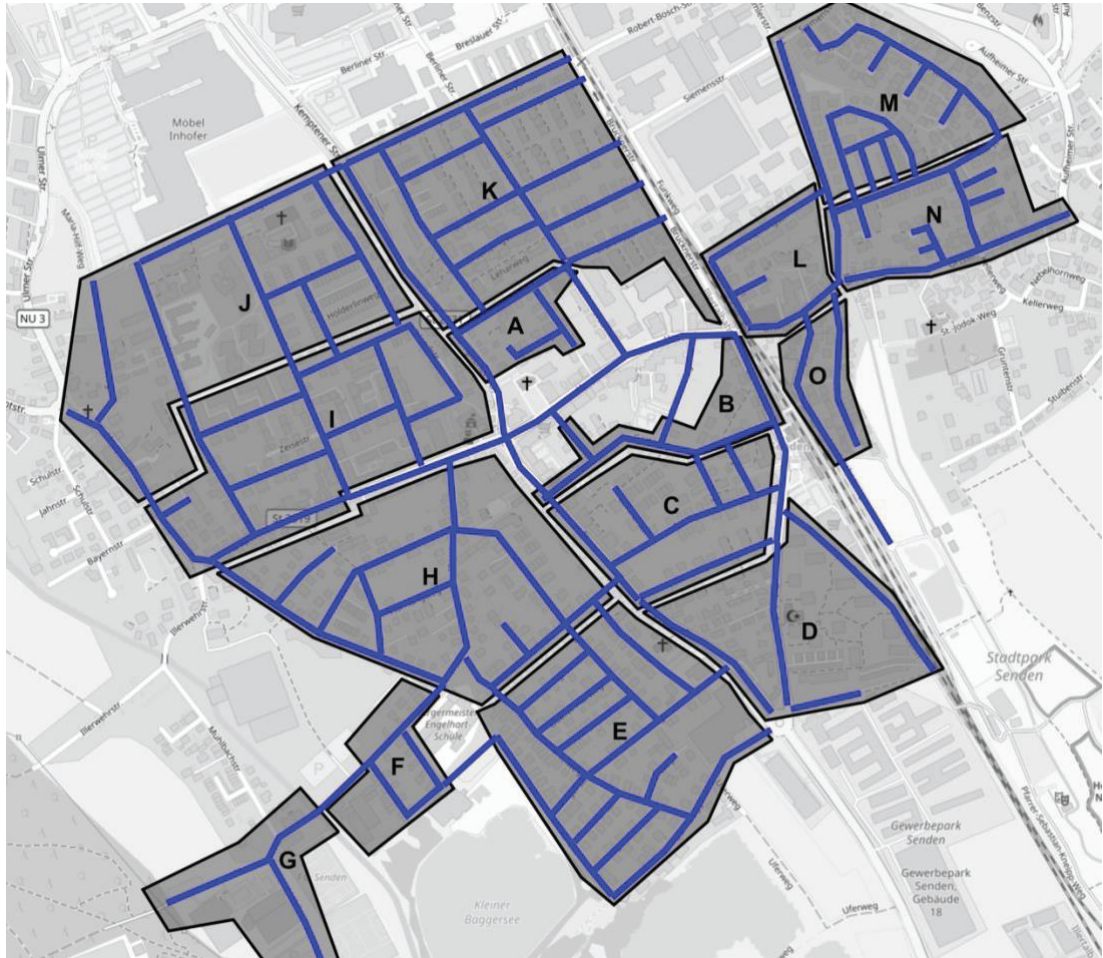


Abbildung 25: Variante Parkscheibenregelung, flächenweit 2h (M3.1a)

Im Bahnhofsbereich müsste eine Sonderregelung für den geplanten P+R-Parkplatz eingeführt werden, die längeres Parken als zwei Stunden mit Parkscheibe ermöglicht (nicht in Abbildung 25 dargestellt).

Dagegen setzt die alternative Maßnahme **M3.1b** auf der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf und erweitert diese. In Bereichen mit sehr hoher Stellplatznachfrage müssten weitere Parkscheinautomaten ergänzt werden. Bereiche mit einer mittleren bis hohen Stellplatznachfrage untertags wurden für Parken mit Parkscheibe für zwei Stunden und die äußeren Bereiche mit Parkscheibe für vier Stunden vorgesehen. Dabei handelt es lediglich um Vorschläge. Der längere Zeitraum ermöglichte insbesondere längere Besuchs- und Erledigungszeiten und sollte die meisten Langzeitparker weiterhin verdrängen.

Bei dieser Variante wäre zwar der Investitionsbedarf durch die zusätzlich benötigten Parkscheinautomaten höher, allerdings würden auch gewisse Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung generiert werden.

Generell könnten bezahlte Stellplätze in der Kernstadt Besucher weiter zum Gewerbegebiet Nord drängen.

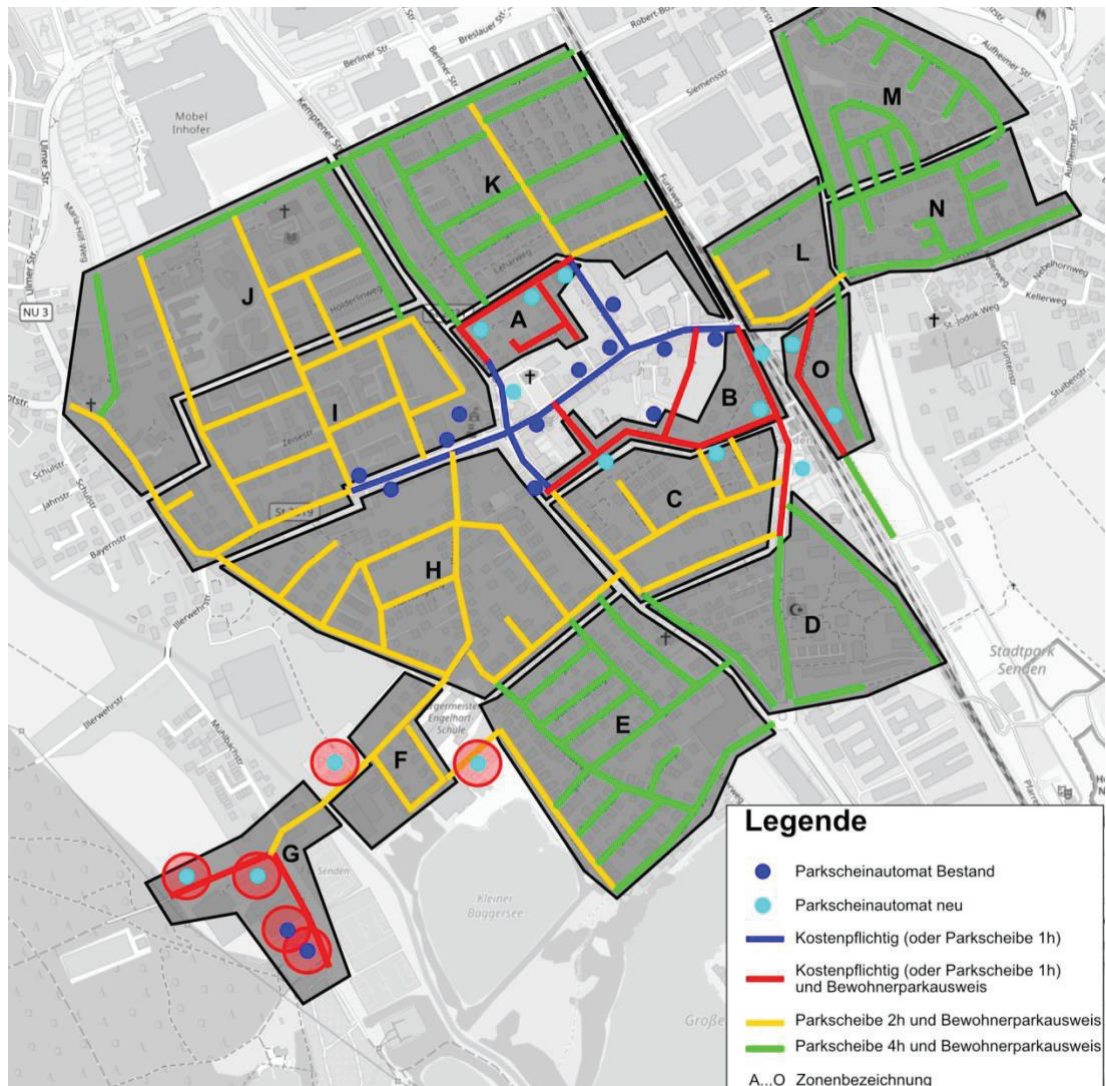


Abbildung 26: Variante Parkscheibenregelung komplex (M3.1b)

Es wäre auch eine Kombination aus beiden Varianten mit flächenweitem Parken mit Parkscheibe für zwei Stunden und für vier Stunden in den äußeren Bereichen vorstellbar.

Alle Varianten wären mit zusätzlichen Kontrollen und damit mit zusätzlichem Personal verbunden. Hier gäbe es allerdings Synergien mit dem Kontroll- und Personalbedarf, welcher auch durch den Bewohnerparkausweis entstehen wird.

Unabhängig von der Variante sollte nach einem gewissen Zeitraum – z.B. nach einem Jahr – die Wirksamkeit der Maßnahme überprüft werden und Parkdauern und/oder Gebühren im Fall der Variante M3.1b könnten angepasst werden (Maßnahme **M3.2: Evaluation**).

7.4 M4: Neue Gebührenstruktur TG Bürgerhaus und Parkplatz Blumenweg

Die nun von den ebenerdigen Stellplätzen verdrängten Untertags-Langzeitparker sollen überwiegend in der Tiefgarage Bürgerhaus, im bestehenden und neuen Parkhaus am Rathaus sowie in Teilen im Parkplatz Blumenweg untergebracht werden (Beispiele für eine mögliche Verlagerung der Parkverkehre s. Anlage 25 und Anlage 26).

Durch die Anpassung der Gebührenordnung mit den teuersten Stellplätzen im Rathaus (limitierte Stellplatzanzahl), gefolgt von etwas günstigeren Stellplätzen am Parkplatz

Blumenweg (welcher durchaus durch eine Parkscheune ersetzt werden könnte) und den günstigsten Tarifen untertags in der Tiefgarage Bürgerhaus (samt Erweiterung im Zuge von „Neue Mitte“), soll eine entsprechende Lenkwirkung erzielt werden.

Während die Stellplätze in der Tiefgarage vollständig an Mitarbeiter des Rathauses und der Polizei vermietet werden sollten, sollte die Belegung am Parkplatz Blumenweg durch Dauerparker (bis zu 24h/Tag) und Langzeitparker (bis zu ca. 9h/Tag) nicht über 30% betragen, um genügend freie Stellplätze für Kurzzeitparker in der Innenstadt vorzuhalten.

Im Rahmen des teilräumlichen Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Innenstadt“ von **baldauf architekten und stadtplaner gmbh** soll die Mehrzahl der Stellplätze in der Hauptstraße zwischen Kemptener Straße und den Bahnübergang schrittweise in die geplante Parkscheune anstelle des Parkplatzes Blumenweg verlagert werden.

Für die Tiefgarage Bürgerhaus wird ein spezieller Arbeitnehmer-Parktarif im Abonnement vorgeschlagen, der das Parken von montags bis freitags zwischen ca. 07:00 Uhr und ca. 16:00 Uhr beinhaltet. Eine Auslastung von bis zu 60 % durch Langzeitparker (bis zu ca. 9h/Tag) wäre anzustreben. Die zeitliche Befristung machte den Parktarif lediglich für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer interessant, sodass sich die Tiefgarage zum Abend hin leeren würde und nahezu vollständig für Veranstaltungen zur Verfügung stünde.

Dauerparker (bis zu 24h/Tag) sollten an diesem Standort eine untergeordnete Rolle spielen.

7.5 M5: Ergänzungen zur Stellplatzsatzung

Die Vorschläge zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung wurden bereits im entsprechenden Kapitel erläutert und werden an dieser Stelle nur in Kürze wiederholt. Es handelt sich um:

- Mehr Fahrradstellplätze pro Wohneinheit,
- höhere Ablösesumme für Fahrradstellplätze,
- ggf. Ergänzung von Stellplatzvorgaben für Einzelhandel und Gewerbe und
- ggf. Größere Maße der Stellplätze.

7.6 M6: Neue Ladesäulen

Um nicht unnötig ebenerdige Stellplätze längerfristig zu belegen, sollte kein sogenanntes „Laternenladen“ angeboten werden.

Ladepunkte sollten vorzugsweise an Orten platziert werden, die für längere Parkdauern ausgelegt sind. Im Untersuchungsgebiet wären dies die Tiefgarage(n) am Rathaus, die Tiefgarage Bürgerhaus, der Parkplatz Blumenweg bzw. die Parkscheune, der geplante P+R-Parkplatz am Bahnhof und ggf. *Parken Bahnhof Nord*.

7.7 M7: Parken Bahnhof Nord

Für sich genommen ist der Standort östlich der Gleise unattraktiv für eine Parkmöglichkeit, da der lokale Stellplatzbedarf weitestgehend mit den vorhandenen Stellplätzen bedient werden konnte und die Trennwirkung durch die Gleise, welche durch den zukünftigen zweigleisigen Ausbau weiter zunehmen wird, stark ausfällt.

Als sekundärer P+R-Parkplatz am Bahnhof mit weiteren Stellplätzen für Dauer- und Langzeitparker gewinnt die Vorstellung an Attraktivität. Der Anschluss an die Innenstadt könnte je nach endgültiger Lage des Parkplatzes durch eine zusätzliche Unter-/Überführung im Bereich des Bahnübergangs gesteigert werden. Eine Unterführung wäre je nach Ausführung die komfortablere Lösung für Radfahrer.

Nach einer initialen Planung (Maßnahme **M7.1: Planung**), bei welcher dieser Parkplatz unter anderem auch mit ins Parkleitsystem aufgenommen werden sollte, wäre zunächst ein Testlauf empfehlenswert (Maßnahme **M7.2: Testlauf**). Hier sollten keine intensiven Hoch- oder Tiefbaumaßnahmen erfolgen, sondern es würde genügen eine entsprechende Fläche zu befestigen. Nach Ablauf des Testzeitraums von mehreren Monaten Dauer sollte die Akzeptanz des Standortes als Parkplatz überprüft werden (Maßnahme M7.3: Evaluation).

Erst im letzten Schritt könnte ein entsprechendes Bauvorhaben (ggf. Tiefgarage oder Parkhaus) gestartet werden (Maßnahme **M7.4: Umsetzung**).

Bei der Umsetzung sollte das Parkleitsystem mit dem Ziel zu dieser Parkmöglichkeit mit einer Stellplatzanzeige versehen werden.

7.8 M8: Untersuchung Parkplatz Weberei

Im Rahmen der Auslastungserfassung an einem Werktag zeigte sich eine sehr geringe Nutzung des Parkplatzes Weberei. Allerdings fand die Erfassung in der kalten Jahreshälfte statt, sodass besucherstarke Tage am Freibad nicht erfasst wurden.

Durch eine Abschätzung des Stellplatzbedarfs und durch Berichte des AG deutete sich eine sehr starke Nutzung des Schwimmbadparkplatzes an hoch frequentierten Sommertagen an, an denen auch der Parkplatz Weberei gerne von Schwimmbadbesuchern benutzt wird.

Um dies zu überprüfen und zu quantifizieren wäre eine Nacherhebung (Maßnahme **M8.1: Nacherhebung**) an einem solchen Tag denkbar.

Die Ergebnisse könnten dann Rückschlüsse zur Notwendigkeit des Beibehalts dieses Parkplatzes oder zur möglichen Reduzierung seiner Größe liefern (Maßnahme **M8.2: Neubewertung**).

7.9 M9: Untersuchung Parkplatz Rewe

In der Erfassung der Auslastung konnte eine mäßige Nutzung des Rewe-Parkplatzes an einem Werktag von maximal knapp 45 % ermittelt werden. Damit blieb ein Großteil der attraktiven, bahnhofsnahe Fläche ungenutzt. Bevor voreilige Schlüsse gezogen werden, sollte eine Nacherhebung (Maßnahme **M9.1: Nacherhebung**) zur Ermittlung der Auslastung zu Spitzenzeiten (vermutlich Samstag gegen 12:00 Uhr) durchgeführt werden.

In einer anschließenden Neubewertung (Maßnahme **M9.2: Neubewertung**) könnte z.B. herauskommen, dass Parkflächen von Rewe abgekauft und dem geplanten P+R Bahnhof hinzugefügt werden könnten. Ggf. wäre dann ein kombinierter Parkplatz für Bahnhofs- und Supermarktbesucher denkbar.

Da es sich um einen privaten Parkplatz handelt, hat diese Maßnahme die niedrigste Priorität.

8 Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan

Umsetzbarkeit/ Priorität	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
1	M1.1: Parkleitsystem – Planung (€)	M1.2: Parkleitsystem – Umsetzung (€€€)	
2	M2.1: Bewohnerparkausweis – Vorbereitung und Ankündigung (€) M4: Neue Gebührenstruktur TG Bürgerhaus und Parkplatz Blumenweg (€)	M2.2: Bewohnerparkausweis – Einführung (€€) M3.1a: Parkzonen – Einführen der 2h-Parkscheinbenregelung und Rückbau der Parkscheinautomaten (€€) oder M3.1b: Parkzonen – Einführen der komplexen Parkscheibenregelung und Erweiterung der Parkscheinautomaten (€€€)	M2.3: Bewohnerparkausweis – Evaluation (€) M3.2: Parkzonen - Evaluation (€)
3	M5: Ergänzungen zur Stellplatzsatzung (€) M6: Neue Ladesäulen (€€)		M1.3: Parkleitsystem – Evaluation (€)
4		M7.1: Parken Bahnhof Nord – Planung (€€)	P7.2: Parken Bahnhof Nord – Testlauf (€€)
5		M8.1: Parkplatz Weberei – Nacherhebung (€)	M7.3: Parken Bahnhof Nord – Evaluation (€) M8.2: Parkplatz Weberei – Neubewertung (€)
6		M9.1: Parkplatz Rewe – Nacherhebung (€)	M7.4: Parken Bahnhof Nord – Umsetzung (€€€) M9.2: Parkplatz Rewe – Neubewertung (€)

Tabelle 16: Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan, €=niedrige Kosten, €€=mittlere Kosten, €€€=hohe Kosten