BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Bauüberwachung
Schallimmissionsschutz

Stadt Gammertingen
Parkraumuntersuchung Innenstadt
Aktualisierung 2016

5174

Auftraggeber: Stadt Gammertingen
Hohenzollernstraße 5

72501 Gammertingen

Projektleitung: Dipl.-Ing. F. P. Schäfer

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de

Ludwigsburg, Juli 2013 / Januar 2017

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG 2013 3

2. PARKRAUMANALYSE 2013 5

2.1 Untersuchungsgebiet 5

2.2 Stellplatzangebot 5

2.3 Stellplatznachfrage 7

3. ERGEBNISSE DER PARKRAUMANALYSE 2013 9

4. FAZIT DER PARKRAUMUNTERSUCHUNG 2013 11

5. PARKRAUMKONZEPT 2013 15

6. UMSETZUNG PARKRAUMKONZEPT 2016 17

6.1 Zielsetzung und Vorgehensweise 17

6.2 Stellplatznachweise und Rechtliche Prüfung der Stellplatzverfügbarkeit 18

6.3 Stellplatzbestand 2016 18

6.4 Parkraumkonzept 2016 19

6.5 Neuplanung Parkraum Handels- und Dienstleistungszentrum Stadtbrunnen, Sigmaringer Straße 20

6.6 Umplanung Längsparkstände entlang der Sigmaringer Straße 20

6.7 Weitere Neu- und Umplanungen 21

6.8 Stellplatzsaldo Bestand 2016 und Planung 22

7. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE 23

1. AUFGABENSTELLUNG 2013

Anlass für diese Untersuchung des Parkraumangebots und –nachfrage sind vermehrt Klagen der Einzelhändler und der Bewohner des Kerngebiets in der Kernstadt Gammertingen über Parkierungsprobleme aufgrund der Nutzung der vorhandenen Stellplätze als Dauerstellplätze und damit verbunden Probleme mit der Bewirtschaftung.

Die Stadtverwaltung möchte deshalb im Rahmen einer Parkraumuntersuchung prüfen ob dieser vorher geschilderte Sachverhalt vorliegt und mit welchen Steuerungselementen gegebenenfalls Abhilfe geschaffen werden könnte.

Als Steuerungsinstrumente zur Parkraumbewirtschaftung bieten sich an:

- Einrichtung von Bereichen mit Sonderparkberechtigung für Bewohner
- Bewirtschaftung von Stellplätzen über die Regelung der Parkzeiten

Diese Regelungen führen sowohl für den Einzelhandel als auch für Bewohner zu Veränderungen im Parkierungsverhalten. Für bestimmte Verkehrsteilnehmer sind die Veränderungen positiv wahrnehmbar (schneller Wechsel), führen aber für Dauerparker zu Einschnitten bezüglich der Nutzbarkeit des Parkraums.

Der Eingriff in bestehende Parkierungsregelungen bedarf daher einer detaillierten Betrachtung der vorhandenen Situation um die Auswirkungen abschätzen zu können. Durch diese Vorarbeit ist dann in den politischen Gremien und mit der Bevölkerung eine geordnete Diskussion erst möglich.

Das Prinzip der Ausweisung von Bereichen mit Sonderparkberechtigung für Bewohner sieht vor, einen Großteil des vorhandenen öffentlichen Parkraums für die Nutzung durch Bewohner zu reservieren. Selbstverständlich müssen Restkontingente für Besucher und beispielsweise vorhandene Gewerbe- oder Handelsbetriebe frei gehalten werden.

In der Regel werden diese Restkontingente mit einer Höchstparkdauer und einer Bewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr oder Parkscheinautomaten) versehen. Gegebenenfalls werden Zeitbereiche ausgewiesen, in denen der öffentliche Parkraum allen Nutzern zur Verfügung steht. Die genaue Definition dieser Zeitbereiche ist anhand der vorhandenen örtlichen Struktur auszurichten.

Bereiche mit Sonderparkberechtigungen für Bewohner haben immer Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete. Zur Vermeidung von Verdrängungseffekten, bei dem der Parksuchverkehr in angrenzende Gebiete ausweicht, ist es erforderlich, den Untersuchungsraum genau zu definieren und auch die umliegenden Bezirke in die Untersuchungen einzubeziehen.

Daher bedarf die Umsetzung dieser Maßnahme einer vorab durchgeführten detaillierten Parkraumuntersuchung mit einer Analyse des Stellplatzangebotes, der Erhebung der Stellplatznachfrage und ihrer Struktur. Auf diesem Wege können die o. g. Verdrängungseffekte abgeschätzt und bewertet werden.

Von der Stadt Gammertingen wurden wir mit der Durchführung der Untersuchungen beauftragt. Die Ergebnisse werden hiermit vorgelegt.

Ludwigsburg, Juli 2013 / Januar 2017

BS Ingenieure

2. PARKRAUMANALYSE 2013

2.1 Untersuchungsgebiet

PLAN 01 Das Untersuchungsgebiet inkl. aller Parkierungsflächen wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung genau definiert.

Wir haben das Untersuchungsgebiet nachträglich etwas erweitert, da bei näherer Betrachtung ein räumlich weiter gefasster Zusammenhang zwischen den Stellplätzen festgestellt wurde. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsbereiches kann Plan 01 entnommen werden.

2.2 Stellplatzangebot

PLAN 02 Um als Grundlage für die Parkraumuntersuchung Kenngrößen für den Analysezustand zu erhalten, wurde das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum, einschließlich der öffentlich zugänglichen Stellplätze auf privatem Grund, der Kundenstellplätze und der reservierten Stellplätze, erhoben (vgl. Plan 02).

Bei der Erfassung des Stellplatzangebots wurden die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und auf privatem Grund nach den folgenden Kategorien unterschieden:

- Parken gemäß StVO markierte Stellplätze
- Parken gemäß StVO am Bordstein nicht markierte Stellplätze
- Behindertenstellplätze
- Kundenstellplätze, reservierte Stellplätze
- Private Stellplätze (Bewohner, Mitarbeiter etc.)

Zum Zeitpunkt der Erhebung standen auf Grund einer Baustelle in der Bahnhofstraße 4 öffentliche Stellplätze nur den Baufahrzeugen der jeweiligen Baufirmen zur Verfügung. Diese 4 Stellplätze wurden trotzdem in die Auswertung einbezogen.

PLAN 02 Auf dem Plan 02 ist neben den Stellplätzen auch die entsprechende zeitliche Reglementierung.

Im **kompletten Untersuchungsgebiet** standen zum Zeitpunkt der Erhebung im **öffentlichen Straßenraum 558 Stellplätze** zur Verfügung. Hier sind die Kundenstellplätze und reservierten Stellplätze hinein gerechnet. Auf **privatem Grund** stehen den 509 gemeldeten Bewohnern zusätzlich insgesamt **373 Stellplätze** zur Verfügung.

Zusätzlich wurden bei der Erhebung des Stellplatzangebots die in den einzelnen Gebäuden vorhandenen Nutzungen, soweit es sich dabei nicht um Wohnnutzungen handelt, aufgenommen.

Dabei wurde wie folgt unterschieden:

- Öffentliche Einrichtung
- Soziale Einrichtung
- Gewerbe/Handwerksbetrieb
- Dienstleister/Büro
- Gastgewerbe/Gaststätte/Hotel
- Einzelhandel
- Arztpraxis/Apotheke
- Kindergarten
- Schule/Sportstätten

PLAN 03 Auf Plan 03 sind die vorhandenen Nutzungen dargestellt.

2.3
Stellplatznachfrage

Die Belegung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wurde am Donnerstag, den 14. März 2013 im Zeitbereich von 06.00 bis 22.00 Uhr erfasst.

Mittels zyklischer, stündlicher Rundgänge wurden durch Mitarbeiter unseres Büros die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge in den Untersuchungsgebieten erfasst. Die Kennzeichenerfassung dient der Identifizierung der Aufenthaltsdauer und der Unterscheidung der Nutzer.

Sie bildet die Grundlage zur Erstellung von zeitlich differenzierten Belegungsganglinien. Des Weiteren können in diesen Gebieten die „Fremdparker“ identifiziert werden. Dies erfolgt über einen Abgleich zwischen den im Untersuchungsgebiet abgestellten und den dort zugelassenen Fahrzeugen.

Die Kennzeichen der im Untersuchungsraum zugelassenen Fahrzeuge wurden uns von der Stadt Gammertingen zur Verfügung gestellt und mit den durch unsere Zähler erfassten Kennzeichen abgeglichen. Der Datenschutz wurde selbstverständlich gewahrt.

Falschparker wurden ebenfalls erfasst. Zu den Falschparkern zählen auch diejenigen, die ihr Fahrzeug im eingeschränkten Haltverbot deutlich länger als 3 Minuten abgestellt haben.

Für die Auswertung der Stellplatznachfrage wurde das Untersuchungsgebiet in Bezirke eingeteilt:

Im **Bezirk 1** sind alle maßgebenden Straßenzüge nördlich der Lauchert enthalten. **Bezirk 2** beinhaltet alle untersuchten Straßenzüge südlich der Lauchert. Zudem wurde die Stellplatzbelegung im **Kerngebiet** nochmals separat ausgewertet.

PLAN 04 Die Abgrenzungen der beiden Bezirke 1 (im Plan grün umrandet) und 2 (im Plan blau umrandet) und des Kerngebietes (im Plan orange hinterlegt) können Plan 04 entnommen werden.

Die detaillierte Auswertung zum tageszeitlichen Verlauf der Stellplatzbelegung am Donnerstag, den 14. März kann dem Übersichtsplan 04 entnommen werden.

Die Belegungsganglinien für die einzelnen Bezirke sind zudem im Anhang dargestellt.

Die Diagramme geben Aufschluss über:

- Die Anzahl der Parkierungsvorgänge insgesamt (ohne Falschparker).
- Die maximale Auslastung der Stellplätze im Tagesverlauf.
- Die durchschnittliche Belegungsdauer.
- Die Anzahl der Langzeit- bzw. Dauerparker (Parkdauer ≥ 6 Stunden).
- Den durchschnittlichen Umschlag eines Stellplatzes.
- Die Anzahl der Falschparkvorgänge.

3. ERGEBNISSE DER PARKRAUMANALYSE 2013

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung vom Donnerstag, den 14. März 2013 können den nachfolgenden Tabellen 01 und 02 entnommen werden.

In den Tabellen sind die wichtigsten Informationen für die Einzelbezirke zusammengefasst. Zudem sind die Ergebnisse auf Plan 04 und die Belegungsganglinien nochmals im Anhang dargestellt.

Tabelle 01: Ergebnisse Stellplatzbelegung

Bezirk	Stellplatz-angebot	Maximale Auslastung	durchschnittl. Belegungs-dauer	Dauerparker ≥ 6 h (Anteil)	durchschnittl. Umschlag (Fz./Stpl.)	Falsch-parker (Anteil)
Bezirk 1	320	65,3 %	2,5 h	11,8 %	3,02	6,8 %
Bezirk 2	238	66,0 %	4,0 h	22,8 %	2,07	10,3 %
Kerngebiet	305	64,6 %	2,6 h	10,5 %	3,11	6,6 %

Der Abgleich der Kennzeichen wurde lediglich für die Bezirke 1 und 2 durchgeführt. Auf eine Sonderauwertung für das Kerngebiet wurde verzichtet, da hieraus kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn zu erwarten ist.

Tabelle 02: Ergebnisse Abgleich Kennzeichen

Bezirk	Erfasste Kennzeichen	davon Anwohner	davon Fremdparker	Anteil Anwohner	Anteil Fremdparker
Bezirk 1	821	65	756	8 %	92 %
Bezirk 2	398	40	358	10 %	90 %

Die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Untersuchungsbereich Bezirk 1 (Nördlich der Lauchert):

- Der **Bezirk 1** verfügt über ein Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum von 320 Stellplätzen.
- Die maximale Auslastung von 65,3 % wird zwischen 10.00 Uhr und 12.00 Uhr erreicht. Zwischen 14.00 Uhr und 15.00 Uhr liegt die Auslastung bei 63,1 % In der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr wurden 65 Falschparkvorgänge (6,8 %) erfasst.
- Lediglich 8 % der im öffentlichen Straßenraum des Bezirks 1 abgestellten Fahrzeuge sind im Untersuchungsbereich zugelassen, d. h. der Anteil der Fremdparker liegt bei 92 %. Der hohe Fremdparkeranteil im Bezirk 1 ist durch die vorhandene Bahnhofsnutzung zu erklären.
- Der Anteil der Langzeit- bzw. Dauerparker, die länger als 6 Stunden einen Stellplatz belegen, liegt bei 11,8 %. Im Durchschnitt beträgt die Parkdauer 2,5 Stunden.

Untersuchungsbereich Bezirk 2 (Südlich der Lauchert):

- Der **Bezirk 2** verfügt über ein Angebot von 238 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.
- Die maximale Auslastung liegt mit 66 % etwas über der des Bezirks 1. Die maximale Auslastung wird zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr erreicht. Der Falschparkeranteil liegt bei 10,8 %.
- Die im öffentlichen Straßenraum des Bezirks 2 abgestellten Fahrzeuge sind zu 10% im Untersuchungsbereich zugelassen, d. h. der Anteil der Fremdparker liegt bei 90 %.

Untersuchungsbereich Kerngebiet:

Die Ergebnisse der Stellplatzbelegung im Kerngebiet sind nahezu identisch zu denen des Bezirks 1.

4. FAZIT DER PARKRAUMUNTERSUCHUNG 2013

Die Parkraumuntersuchung betrachtet neben Stellplatzangebot und -nachfrage auch die Gestaltung und Nutzbarkeit der Stellplätze sowie die vorhandene Struktur der Nachfrage (wer nutzt die Stellplätze wie lange).

Bezüglich Stellplatzangebot und -nachfrage ist folgendes festzustellen:

Nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO ist die Ausweisung von Bereichen mit Sonderparkberechtigungen für Bewohner an zwingende Kriterien geknüpft:

1. Es muss ein Mangel an privaten Stellplätzen bestehen
2. Es muss ein erheblicher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum vorhanden sein, der sich durch
   - einen hohen Anteil nicht ortsansässiger Parker sowie
   - eine hohe Auslastung des Parkraums

   manifestiert
3. Die Folge daraus muss sein, dass Bewohner regelmäßig in ortsüblicher Entfernung keinen Stellplatz (im öffentlichen Straßenraum) finden.

Zum einen muss ein Parkraummangel für die ansässige Bevölkerung vorliegen, dem wegen eines hohen Parkdrucks durch ortsfremde Bewohner nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann. Zum anderen dürfen die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bei den beiden untersuchten Bezirken 1 und 2 nur eine dieser Voraussetzungen erfüllt ist.

Zwar ist in beiden Bezirken der Fremdparkeranteil mit 90 % bzw. 92 % sehr hoch. Die maximale Auslastung der Stellplätze in den Bezirken 1 und 2 beträgt jedoch lediglich 65 % bzw. 66 %.

Somit stehen den 509 Bewohnern des Untersuchungsbereichs zu jeder Tageszeit ausreichend Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Zudem verfügen die 509 Bewohner über insgesamt 373 Stellplätze auf privatem Grund.

Die hohen Fremdparkeranteil sind auf die insbesondere im Bezirk 2 vorhandenen Nutzungen wie bspw. Schulen zurückzuführen. Hier kommt es zeitweise durch parkende Lehrer, Schüler sowie durch Abholer zu hohen Belastungen, die jedoch nach unserer Auffassung keine grundsätzliche Neuordnung des Parkraums bzw. die Einführung des Bereiches mit Sonderparkberechtigung rechtfertigen.

Eine Ausweisung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner kommt mangels Notwendigkeit und Nichterfüllung der nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO definierten Bedingungen in den Bezirken 1 und 2 aus Sicht der Gutachter nicht in Frage.

Lediglich der hohe Fremdparkeranteil ist gegeben, die Stellplatzauslastung ist in den Bezirken 1 und 2 zu gering. Im Untersuchungsgebiet konnte kein überhöhter Parkdruck festgestellt werden.

Das Parkraumkonzept muss sich demnach auf eine Neuordnung des vorhandenen Parkraums hinsichtlich seiner baulichen Gestaltung und der zeitlichen Regelung im Kernbereich von Gammertingen konzentrieren.

Die Erkenntnisse aus den Planungen zum Parkraumkonzept sollen auch in die beiden laufenden B-Plan-Verfahren Sigmaringer Straße 1, 2 und 3 sowie auch in die sanierungs- und bauplanungsrechtlichen Verfahren einfließen.

Im Rahmen unserer Ortsbegehungen konnten wir feststellen, dass insbesondere die Stellplätze entlang der Sigmaringer Straße sehr stark nachgefragt werden.

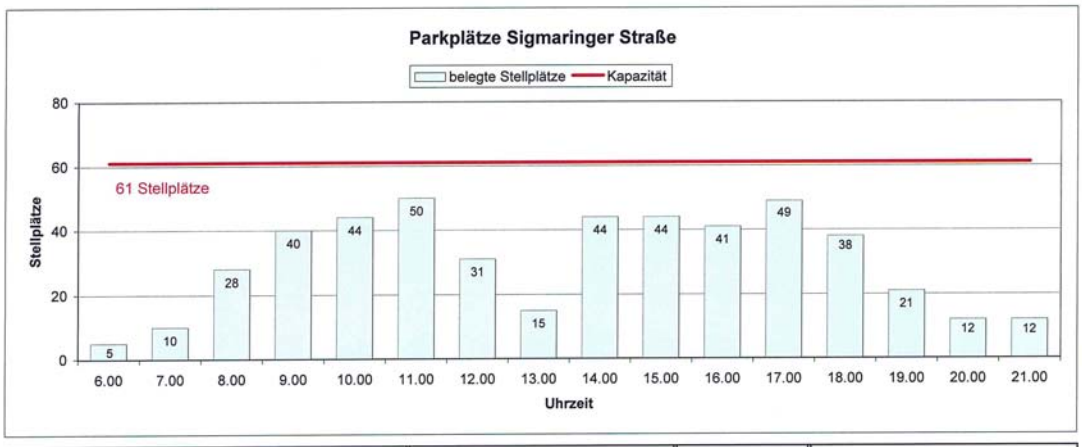
Immer wieder festzustellen war das widerrechtliche Parken von Fahrzeugen unmittelbar am Knotenpunkt Hohenzollernstraße/Sigmaringer Straße/Reutlinger Straße (B 32/B 313).

Die öffentlichen Stellplätze an der Sigmaringer Straße unterliegen derzeit keiner zeitlichen Beschränkung und sind somit für Kunden, Besucher, Arbeitende etc. frei nutzbar.

Besonders im südöstlichen Abschnitt der Sigmaringer Straße werden die Stellplätze sehr häufig durch Lehrer und Schüler der benachbarten Schulen genutzt. Dementsprechend gering ist die Stellplatzverfügbarkeit für Kunden der dort ansässigen Handelsnutzungen. Insbesondere gilt diese für die Stellplätze vor der dort vorhandenen Konditorei, der Bäckerei und der Arztpraxen.

Von besonderem Interesse ist der Bereich der beiden öffentlichen Stellplätze vor dem Handels- und Dienstleistungszentrum an der Sigmaringer Straße beim Stadtbrunnen. Die gesonderte Auswertung der dortigen Stellplatznachfrage zeigte, dass die vorhandenen 61 Stellplätze in den Spitzenzeiten zu maximal 82 % ausgelastet sind. Die Verweildauer ist für die dort vorhandenen Nutzungen mit durchschnittlich 1,8 h als vergleichsweise hoch anzusehen. Der Anteil an Dauerparkern mit mehr als 6 Stunden Aufenthalt ist mit 5,7 % zwar gering, es zeigt sich jedoch, dass der Bereich durchaus für längere Aufenthalte genutzt wird.

Die nachfolgende Abbildung 01 zeigt den zeitlichen Verlauf der Stellplatzauslastung in dem von uns 2013 untersuchten Zeitbereich.



Parkvorgänge (ohne Falschparker)	maximale Auslastung	durchschnittliche Belegungsdauer [h]	Dauerparker (Belegungsdauer ≥ 6h)		durchschnittlicher Umschlag [Fz/Stellplatz]	Falschparkvorgänge gesamt	
			Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil
265	82,0%	1,8	15	5,7%	4,42	2	0,7%

Anlage 4

Abbildung 01: Auswertung Stellplätze in der Sigmaringer Straße beim Stadtbrunnen

Darüber hinaus ist aus unserer Sicht die Gestaltung bzw. die bauliche Ausführung der beiden Stellplatzbereiche ein Hinweis auf die Notwendigkeit zur Strukturierung des künftigen Stellplatzangebots.

Wir haben festgestellt, dass die Stellplätze hinsichtlich Ihrer Abmessungen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Mit einer Breite von lediglich 2,30 m sind diese für zeitgemäße Handelsnutzungen eindeutig zu schmal. Infolgedessen erachten wir eine Überplanung dieser Stellplätze nach den erforderlichen Maßen für notwendig.

Nach unserem ersten Vorentwurf, der Stellplatzbreiten von 2,50 m vorsieht, entfallen dadurch ca. 6 Stellplätze, also rd. 10 % des vorhandenen Parkraums. Demnach würde die Auslastung nach heutiger Regelung, also ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer, auf über 90 % steigen. Bei einer weiteren Verbreiterung der Stellplätze auf 2,60 m oder 2,70 m ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der vorhandenen Stellplätze nochmals verringert.

Aufgrund der baulichen Neugestaltung dieses Bereiches um den Stadtbrunnen ist damit zu rechnen, dass diese Stellplätze aufgrund ihrer Lage und Gestaltung deutlich attraktiver werden und mithin einer höheren Nachfrage unterliegen. Um dort das Dauerparken zu verhindern und einen höheren Stellplatzumschlag zu erreichen schlagen wir vor, die Stellplätze mit einer Regelung zur Höchstparkdauer (Parkscheibe) zu versehen.

Aus den oben genannten Gründen halten wir es für angemessen, diese Regelung auf die gesamte Sigmaringer Straße und den Bereich der westlichen Marktstraße auszudehnen. Selbstverständlich müssen diese Regelung und die bereits bestehenden Restriktionen strikt überwacht und Verstöße entsprechend geahndet werden

Als Ersatz für die entfallenden Stellplätze und zur Deckung der steigenden Nachfrage müssen weitere Stellplätze geschaffen werden.

Da davon auszugehen ist, dass durch die genannte Maßnahme und deren Überwachung eine gewisse Verdrängung der bisherigen Parkraumnachfrage zu erwarten ist, ist es aus unserer Sicht geboten, auch die Bahnhofstraße und den Bereich der nördlichen Marktstraße in das Konzept einzubeziehen. Im Hinblick auf die Entwicklung des gesamten Quartiers sind diese Überlegungen bei den Planungen zur Neubebauung des Reiser-Stoll-Areals zu berücksichtigen bzw. fortzuführen.

Das Parkraumkonzept umfasst mithin:

1. Die Einführung einer Regelung zur Beschränkung der Höchstparkdauer.
2. Bauliche Maßnahme zur Neugestaltung des vorhandenen Parkraums (Stellplatzbreiten).
3. Bauliche Maßnahmen zur Schaffung von zusätzlichem Parkraum als Ersatz für entfallende Stellplätze bzw. zur Abdeckung der erhöhten Nachfrage.
4. Planung des künftigen Stellplatzangebots und seiner Struktur bei Neuansiedlungen.
5. Erhöhung der Parkraumüberwachung und Ahndung von Verstößen.

Diese Maßnahmen werden wir im folgenden Kapitel Parkraumkonzept konkretisiert.

5. PARKRAUMKONZEPT 2013

Die Untersuchungen zur Parkraumnachfrage haben ergeben, dass in den betrachteten Bereichen die Stellplatzauslastungen sowie die Verweildauern keine Werte annehmen, die als Begründung für die Einführung von Bereichen mit Sonderparkberechtigung für Anwohner dienen können.

Da die Entwicklung des Kernbereichs durch die avisierte Umwidmung der heutigen innerorts verlaufenden Bundesstraße B 32 (Hechinger Straße und Hohenzollernstraße) zu einer Gemeindestraße die Möglichkeit der städtebaulichen Innenstadtentwicklung eröffnet, ist es jedoch aus Sicht des Gutachters die Gelegenheit vorhanden, für den Innenstadtbereich ein Parkraumkonzept mit dem Ziel der räumlichen Strukturierung des Stellplatzangebots zu konzipieren.

Das Parkraumkonzept sieht für die folgenden Straßenzüge und Bereiche eine Neuregelung bzw. eine Neuordnung des vorhandenen Parkraums vor:

(1) Die öffentlichen Stellplätze entlang der Sigmaringer Straße zwischen Eichertstraße (Stelle-Kreuzung) und Knotenpunkt Friedhofstraße/Lindenstraße (Stellplätze entlang des öffentlichen Straßenraums und Parkierungsanlagen Handelszentrum/Stadtbrunnen).

(2) Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an der Hohenzollernstraße zwischen Lauchert und Sigmaringer Straße (Stelle-Kreuzung).

(3) Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der nordwestlichen Marktstraße (vom Knotenpunkt mit der Hohenzollernstraße bis zum Hotel Kreuz).

(4) Die heute ungeordneten Stellplätze an der nordöstlichen Marktstraße (hinter der Bank – entlang Kronengässle).

(5) Der öffentliche Parkplatz in der nordwestlichen Bahnhofstraße (Ecke Bahnhofstraße/Eichertstraße).

(6) Die im öffentlichen Straßenraum befindlichen Stellplätze entlang der Bahnhofstraße (bis ZOB).

(7) Der von der Stadt angemietete öffentliche Parkplatz in der Bahnhofstraße.

(8) Die künftigen Stellplätze auf dem "Reiser-Stoll-Areal" nach Umsetzung des Bebauungsplans „Sigmaringer Straße 3“.

Dieses Konzept soll den vorhandenen Parkraum in Bereiche „ohne zeitliche Einschränkung“ und „mit zeitlicher Einschränkung (Parkscheibe mit Höchstparkdauer 90 bis 180 Minuten)" sowie hinsichtlich der Nutzergruppen gliedern. Eine Bewirtschaftung des Parkraums über Parkgebühren ist nicht vorgesehen.

An einigen Stellen wird der vorhandene Parkraum anhand der Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05) überarbeitet und somit durch eine Verbreiterung die Nutzbarkeit der Stellplätze, insbesondere an der Sigmaringer Straße, dem Kronengässle und der Bahnhofstraße, erhöht. Insbesondere entlang der Bahnhof- und Lindenstraße soll durch Markierung eine klare Definition des nutzbaren Parkraums erfolgen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass aufgrund nicht vorhersehbarer Effekte nach Einführung des Parkraumkonzepts weitere Bereich wie z. B. Teile des Bezirks 1 südwestlich der Lauchert und der erweiterte Bereich um den Bahnhof einer Nachuntersuchung unterzogen werden müssen.

PLAN 05 Das **Parkraumkonzept** sieht die folgenden Maßnahmen vor:

1. Die Stellplätze entlang der Sigmaringer Straße **(1)**, der nördlichen Hohenzollernstraße **(2)** und der westlichen Marktstraße **(3)** werden mit einer Höchstparkdauer von 90 bis 120 Minuten (Parkscheibe) versehen.
2. Die den Handelsnutzungen Sigmaringer Straße 9 bis 23 zugeordneten zentralen Stellplätze **(1)** werden überplant (Stellplatzverbreiterung). Die heute vorhandenen Stellplatzabmessungen entsprechen mit ca. 2,30 bis 2,40 m nicht mehr den Vorgaben der Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05). Die beiden Stellplatzbereiche werden auf Höhe des Stadtbrunnens mittels eines Fußwegs miteinander verbunden. Im Bereich des Fußwegs werden 2 richtlinienkonforme Behindertenstellplätze (Breite 3,50 m) ausgewiesen.
3. Da durch die Überplanung mindestens 10 % der Stellplätze entfallen, wird sich die Stellplatzauslastung in diesem Bereich erhöhen. Aus diesem Grund wird empfohlen, den heute ungeordneten Stellplatzbereich in der Marktstraße **(4)** (Kronengässle) zu überplanen und diesen deutlicher als heute in Form öffentlicher Stellplätze auszuweisen. Auch dieser Bereich soll über eine Höchstparkdauer von 90 bis 180 Minuten verfügen. Dort können ca. 17 richtlinienkonforme Stellplätze hergestellt werden.
4. Wir empfehlen, den der Stadt Gammertingen gehörenden öffentlichen Parkplatz an der Ecke Eichertstraße/Bahnhofstraße **(5)** als Kundenparkplatz an Sigmaringer Unternehmen zu vermieten (Kundenstellplatz ohne zeitliche Begrenzung).
5. Die sich im öffentlichen Straßenraum entlang der Bahnhofstraße befindenden Stellplätze **(6)** werden künftig "ohne zeitliche Beschränkung" ausgewiesen.
6. Wir empfehlen weiterhin, den von der Stadt bereits gepachteten Stellplatz an der Bahnhofstraße **(7)** zu erwerben und einer geordneten Parkierung (Markierung, Beschilderung) zuzuführen. Dieser Parkplatz wird dann ebenfalls als öffentlicher Parkplatz mit Höchstparkdauer 90 Minuten ausgewiesen. Der Parkplatz ist mittels Beschilderung an den bestehenden Fußweg Richtung Sigmaringer Straße anzubinden. Der Parkplatz dient damit auch als Kompensation für diejenigen Stellplätze, die durch die Überplanung der Parkierungsanlagen an der Sigmaringer Straße/Stadtbrunnen entfallen.
7. Bei der städtebaulichen Entwicklung des Reiser-Stoll-Areals **(8)** ist darauf zu achten, dass für die dort angesiedelten neuen Nutzungen ausreichend Stellplätze auf eigenem Grund und Boden hergestellt werden.

   Darüber hinaus sollen dort, zur Entlastung der Parkierungsanlagen an der Sigmaringer Straße, öffentlich zugängliche Stellplätze für Beschäftigte entstehen. Diese Stellplätze sollten mit einer zeitlich begrenzten Sonderparkberechtigung für gewerbliche Anlieger (07.00 bis 18.00 Uhr) ausgestattet werden, so dass dort kein Dauerparken stattfinden kann (Sonderparkberechtigung für Gewerbetreibende und soziale Dienste). Die Erteilung Sonderparkberechtigung erfolgt nur gegen Zahlung einer Gebühr (Beispiel € 60,00 / Jahr).

   Die Sonderparkberechtigung wird an die Beschäftigten der umliegenden Nutzungen ausgegeben. Voraussetzung ist, dass die Antragssteller über keine eigenen Stellplätze verfügen. Wir schlagen vor, den Bereich ebenfalls mit Parkscheibenregelung 90 Minuten, Ausnahme Sonderparkberechtigung für gewerbliche Anlieger mit Ausweis, Zeitraum 07.00 bis 18.00 Uhr, auszustatten. In der verbleibenden Zeit (18.00 Uhr bis 7.00 Uhr) kann ohne Zeitlimitierung geparkt werden.

6. UMSETZUNG PARKRAUMKONZEPT 2016

6.1
Zielsetzung und Vorgehensweise

Das Ziel des im Jahr 2016 weiterentwickelten Parkraumkonzepts ist es, die vorhandenen Stellplatzkapazitäten entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer zu strukturieren. Im Wesentlichen fokussieren sich diese Bedürfnisse auf die Lage der Stellplätze und die Parkdauer / Parkgebühren. Zudem muss das Konzept in dem Sinne leistungsfähig sein, dass es in den Nutzergruppen weder zu viel noch zu wenig Parkraum anbietet.

Für ein Parkraumkonzept bedeutet dies zunächst, dass Bereiche mit hohem aber nur kurzzeitigem Stellplatzbedarf (häufiger Stellplatzumschlag) von Bereichen mit Bedarf nach längerer Parkdauer (geringerer Stellplatzumschlag) verkehrsrechtlich abgegrenzt werden.

Von entscheidender Bedeutung ist die Lage dieser Bereiche in Bezug auf die maßgebenden Ziele bzw. Nutzungen. Zentrumsnahe Nutzungen verursachen oft einen häufigeren Stellplatzwechsel wohingegen weiter entfernte Nutzungen weniger Stellplatzwechsel, dafür aber längere Verweildauern erzeugen.

Aufbauend auf diesen Vorüberlegungen, den Untersuchungen und Ergebnissen des Jahres 2013, den diversen Vorberatungen im Verwaltungsausschuss der Stadt Gammertingen und einer abschließenden Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und der Polizei erfolgten im Jahr 2016 eine Überarbeitung des bisherigen Konzepts sowie die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen in einen konkreten Plan.

Hierzu wurden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Prüfung und Abgleich der nach Verwaltungsvorschrift erforderlichen Stellplatzzahlen Rechtliche Prüfung der Verfügbarkeit der in das Konzept einzubindenden Stellplätze.
- Überplanung des Bereichs vor dem Handels- und Dienstleistungszentrum am Stadtbrunnen in der Sigmaringer Straße.
- Nachverdichtung des vorhandenen Stellplatzangebots im öffentlichen Straßennetz bzw. auf öffentlichen Flächen
- Erforderlichen punktuelle Umplanungen
- Einbindung der Planungen auf dem Reiser-Stoll-Areal und entlang der von der Bundesstraße zur Ortsstraße herunter gestuften Hohenzollernstraße.
- Weitere Ortsbegehungen zur Begutachtung der vorhandenen Stellplatzsituation u. a. mit einer Verkehrsschau

6.2
Stellplatznachweise und Rechtliche Prüfung der Stellplatzverfügbarkeit

Die Stadtverwaltung Gammertingen hat für den gesamten Untersuchungsbereich anhand der vorhandenen Baugenehmigungen einen Abgleich der baurechtlich genehmigten, der nach Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) erforderlichen und der seinerzeit tatsächlich hergestellten Stellplätze durchgeführt.

Demnach besteht ein über die Jahre hinweg entstandenes Defizit im Saldo von erforderlichen und hergestellten Stellplätzen.

Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass bis in der 1980er Jahre häufig Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf dem Wege der Eintragung von Baulasten für den Stellplatznachweis privater Nutzungen herangezogen wurden.

Das oben dargestellte Parkraumkonzept sieht nun vor, die Nutzung des öffentlichen Parkraums räumlich zu gliedern und zeitlich zu reglementieren. Hieraus ergab sich die rechtliche Fragestellung, ob dieses Vorhaben aufgrund der vorhandenen Baulasten möglich ist.

Eine Überprüfung dieses Sachverhalts durch die Rechtsanwaltskanzlei Dolde, Mayen und Partner, Stuttgart ergab, dass die früher genehmigten Stellplatzzahlen wegen der heute geltenden VwV nicht nachverdichtet werden müssen. Eine Ausnahme bildet selbstverständlich der Fall einer Nutzungsänderung.

Des Weiteren haben die Baulastbegünstigten keinen Anspruch, dass entsprechende Stellplätze geschaffen und ihnen zur Verfügung gestellt werden.

Dies bedeutet, dass für das geplante Parkraumkonzept auch diejenigen Stellplätze herangezogen werden können, die mit einer Baulast belegt sind.

6.3
Stellplatzbestand 2016

Im Jahr 2013 haben wir für den von uns definierten Untersuchungsbereich im öffentlichen Straßenraum, inkl. der Parkierung im Bereich Stadtbrunnen ca. 556 Stellplätze gezählt (inkl. Kundenstellplätze und reservierte Stellplätze). Dieser Bestand ist auf Plan 02 dargestellt.

6.4
Parkraumkonzept 2016

Die letztendliche Ausplanung des Parkraumkonzepts beinhaltet alle im Kapitel 6.1 nach der rechtlichen Prüfung aufgeführten Spiegelstriche.

Zunächst wurden anhand der zeitlichen Nachfrage der Stellplätze und der vorhandenen Nutzungen 3 Kategorien gebildet.

Kategorie 1: Stellplätze mit einem großen Bedarf nach häufigem Wechsel, d. h. mit kurzer Parkdauer.
Festlegung der Höchstparkdauer auf 90 Minuten mit Parkscheibe
Mo bis Fr 8.00 bis 18.00 Uhr, Sa 8.00 bis 14.00 Uhr

Kategorie 2: Stellplätze mit einem Bedarf nach längerer Parkdauer.
Festlegung der Höchstparkdauer auf 180 Minuten mit Parkscheibe
Mo bis Fr 8.00 bis 18.00 Uhr, Sa 8.00 bis 14.00 Uhr

Kategorie 3: Stellplätze mit einem Bedarf nach langer Parkdauer.
Keine Beschränkung der Parkdauer außer die nach StVO

Grundsätzlich werden alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum künftig weiterhin kostenfrei zur Verfügung stehen.

Die Stellplätze der **Kategorie 1** (max. 90 Minuten) befinden sich entlang der Sigmaringer Straße und im Bereich des Stadtbrunnens in unmittelbarer Nähe des Handels- und Dienstleistungszentrums sowie in der nordöstlichen Hohenzollernstraße bis zur Lauchertbrücke und der Markstraße zwischen Kreuzung Hohenzollernstraße und dem Hotel Kreuz.

Hier sollen vornehmlich Kunden der Einzelhandelsgeschäfte und Besucher mit geringerem Zeitbedarf einen Stellplatz finden. Es wird davon ausgegangen, dass einzelne Arztbesuche, Termine bei Banken, Einkäufe und Erledigungen innerhalb dieses Zeitraumes bequem abgewickelt werden können. Es soll verhindert werden, dass diese lagegünstigen Stellplätze durch Langzeit- und Dauerparker wie z. B. Bahnkunden, Pendler und Beschäftigte belegt werden.

Die Stellplätze der **Kategorie 2** (max. 180 Minuten) befinden etwas weiter abgerückt vom Zentrum. Sie decken im Wesentlichen den Bedarf im Rahmen eines längeren Aufenthalts ab. Hierbei handelt es sich um die neu zu schaffenden Stellplätze entlang der weiteren Hohenzollernstraße westlich der Lauchertbrücke und auf dem neu zu bauenden Parkplatz an der Marktstraße / Kronengasse. Ebenfalls in der Kategorie 2 befinden sich die Stellplätze auf dem neuen großen Schlossplatz am Rathaus. Es ist also auch möglich z. B. Behördengänge ohne Zeitdruck zu erledigen.

Auch hier steht im Vordergrund die Parkregelung dem Zeitbedarf anzupassen und wirksam zu verhindern, dass sich in diesen Bereichen Langzeit- und Dauerparker abstellen.

Den Langzeit- und Dauerparkern stehen die Stellplätze der **Kategorie 3** zur Verfügung. Innerhalb dieser Kategorie gibt es keine Beschränkung der Parkdauer, so dass dort u. a. Beschäftigte einen Stellplatz finden.

PLAN 06

Mit dieser räumlichen und zeitlichen Strukturierung des Parkraums wird ein nach den bisherigen Erkenntnissen bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Konzept verwirklicht. Das Parkraumkonzept ist mit allen erforderliche Maßnahmen und Neuplanungen auf Plan 06 dargestellt.

6.5
Neuplanung Parkraum Handels- und Dienstleistungszentrum Stadtbrunnen, Sigmaringer Straße

Vor dem Handels- und Dienstleistungszentrum befinden sich heute 62 Stellplätze, die aufgrund ihrer Stellplatzabmessungen keinen ausreichenden Komfort bieten. Häufig kommt es deswegen zur Belegung von 2 Stellplätzen durch nur 1 Fahrzeug.

Die Überplanung des Bereiches erfolgt anhand der heute gelten Vorschriften der Garagenverordnung Baden-Württemberg und der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05).

Gemäß der Neuplanung durch das Büro Lutz Ingenieure ergibt sich am Stadtbrunnen auf beiden Parkplätzen künftig eine Anzahl von 52 Stellplätzen.

Im Saldo entfallen demnach künftig 10 Stellplätze. Aufgrund der wesentlich verbesserten Nutzbarkeit der Stellplätze gehen wir davon aus, dass sich keine Engpässe bei der Nutzung ergeben.

Der gesamte Bereich vor dem Handels- und Dienstleistungszentrum Stadtbrunnen fällt künftig in die Kategorie 1. Dies bedeutet dort kann mit Parkscheibe maximal 90 Minuten geparkt werden.

6.6
Umplanung Längsparkstände entlang der Sigmaringer Straße

Die Überplanung des Bereiches erfolgte durch das Büro Lutz Ingenieure in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger der beiden Bundesstraßen B 32/B 313.

Vorgabe war, die vorhandenen Fußgängerüberwege zu erhalten. Aufgrund der dabei erforderlichen freizuhaltenden Sichtdreiecke wurden die vorhandenen Längsparkstände von der Kreissparkasse bis zur Stadtpfarrkirche überplant. Darüber hinaus sehen die Planungen vor, die Stellplätze zu verbeitern.

Der gesamte Bereich ist auch der Kategorie 1 zugeordnet. Dies bedeutet dort kann mit Parkscheibe maximal 90 Minuten geparkt werden.

Auch der weitere Bereich der Sigmaringer Straße von der Kirche bis zur Kreuzung Friedhofstraße/Lindenstraße wird in die Kategorie 1 aufgenommen.

6.7
Weitere Neu- und Umplanungen

Parkplatz Kronengässle in der Marktstraße

Westlich der Sigmaringer Straße sollen in unmittelbarer Nähe zum Handels- und Dienstleistungszentrum Stadtbrunnen im Kronengässle / Marktstraße 12 neue öffentliche Stellplätze (Breite 2,80 m) ausgewiesen und in das Parkraumkonzept Kategorie 2 (Parkdauer max. 180 Minuten) eingebunden werden. Dort ist heute nur ein ungeregeltes Parken (9 Stellplätze) möglich. Der Bereich ist für Fußgänger über eine Treppenanlage bzw. barrierefreie Rampe an die Sigmaringer Straße und darüber hinaus mit einem Fußgängerüberweg an das Handels- und Dienstleistungszentrum Stadtbrunnen angebunden. Die zulässige Parkdauer beträgt 3 Stunden mit Parkscheibe.

Stellplätze Bahnhofstraße

Im Bereich des HzL-Bahnhofs werden in der Bahnhofstraße 8 zusätzliche öffentliche Stellplätze geplant. Diese und auch die bereits entlang der Bahnhofstraße bestehenden 10 Stellplätze befinden sich in der Kategorie 3 ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer. Davon betroffen sind auch die 12 Stellplätze auf dem Parkplatz an der Ecke Eichertstraße/Bahnhofstraße.

Stellplätze Hohenzollernstraße (Lauchertbrücke bis Hechinger Straße)

Das Parkraumkonzept sieht vor, die im Zuge der Umwidmung der Hohenzollernstraße zur Ortsstraße und dem dadurch möglichen Umbau gewonnenen Flächen auch für Parkierung zu nutzen. Die heutige Ortsdurchfahrt der B 32 entlang der Hohenzollernstraße soll auf die Europastraße verlagert werden. Dadurch entsteht für die Stadt Gammertingen die Möglichkeit zur Umgestaltung dieser Straßenachse.

Insgesamt entstehen so 17 neue öffentliche Stellplätze, wo bislang in ungeordneter und eher geduldeter Form geparkt wurde.

Die 17 Stellplätze fallen in die Kategorie 2 und verfügen somit über eine maximale Parkdauer von 3 Stunden mit Parkscheibe.

Stellplätze Lindenstraße

In der Lindenstraße wird der Parkraum durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung so geordnet, so dass dort weitere Längsparkstände der Kategorie 3 ohne Parkdauerbeschränkung entstehen.

Stellplätze Fürstengarten und Roter Dill sowie Lauchertstraße

Die bereits bestehenden öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des Fürstengartens, entlang der Straße Roter Dill und im nördlichen Bereich der Lauchertstraße hinter dem städtischen Vereinshaus bleiben in der Kategorie 3 ohne Parkdauerbeschränkung. Sie stehen somit den im Innenstadtbereich beschäftigten Personen sowie den Besuchern für eine längere Parkdauer zur Verfügung.

Stellplätze Trégueuxplatz

Die vorhandenen Stellplätze sind durch Dauerparker benachbarter Wohn- und Geschäftsgebäude belegt. Aus diesem Grund sollen wie der Bereich der westlichen Hohenzollernstraße der Kategorie 2, d. h. einer Parkdauerbeschränkung auf maximal 180 Minuten, zugeordnet werden.

Stellplätze Reiser-Stoll-Areal

Die bestehenden 38 Stellplätze auf dem Reiser-Stoll-Areal werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens überplant und sollen so angeordnet, dass künftig insgesamt 50 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Die Stellplätze fallen in die Kategorie 3 (keine Parkdauerbeschränkung) und sollen im Wesentlichen der Abdeckung des Stellplatzbedarfs durch Berufspendler, durch in der Innenstadt beschäftigte Personen und Bahnkunden dienen.

Im Fall der Neunutzung des Areals (bspw. Ärztehaus) kann eine Neuregelung erfordern werden. Dann müsste eine gewisse Anzahl der Parkplätze den Kategorien 1 oder 2 mit der entsprechenden Beschränkung der Parkdauer auf 90 bzw. 180 Minuten zugeordnet werden.

Stellplätze Sporthalle Gymnasium, Kiverlinstraße, Schrotgasse

Zur Verhinderung der Verlagerung von Parkdruck in die umliegenden Wohngebiete und werden im Umfeld der alten Sporthalle beim Gymnasium in der Kiverlinstraße zusätzlich 21 öffentliche Stellplätze geplant und errichtet. Hier handelt es sich um zeitlich unbeschränkt nutzbare Stellplätze der Kategorie 3.

Dadurch wird auch ein Teil des durch die benachbarten Schulen und den Kindergarten verursachten Stellplatzbedarfs abgedeckt.

6.8
Stellplatzsaldo Bestand 2016 und Planung

Der Stellplatzsaldo lässt sich durch Betrachtung des vom Büro Lutz Ingenieure erhobenen Stellplatzbestandes und der geplanten Stellplätze ermitteln.

Bestand 2016	Durch Überplanung entfallend	Durch Überplanung hinzukommend	Neu-planung	Bestand Neu	Kat 1 90 min	Kat 2 180 min	Kat 3 frei
535	62	52	132	657	120	57	480

Es zeigt sich, dass heute insgesamt 535 Stellplätze vorhanden sind. Von dieser Summe entfallen 63 Stellplätze durch Überplanung, wobei insgesamt 184 Stellplätze (52 Überplanung + 132 Neuplanung) zusätzlich entstehen. Der künftige Bestand liegt demnach um 121 Stellplätze höher als in 2016.

Von den ehemals 535 ohne Parkdauerbeschränkung nutzbaren Stellplätzen bleiben nach der Einführung der Kat 1 und 2 letztendlich 479 (rd. 90 %) völlig frei nutzbare Stellplätze übrig.

7. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Die Untersuchungen des Jahres 2013 haben ergeben, dass die erforderlichen Voraussetzungen für die Ausweisung von Bereichen mit Sonderparkberechtigung für Bewohner nicht vorliegen.

Ein Parkraumkonzept muss demnach den vorhandenen öffentlichen Parkraum dergestalt neu fassen, dass dessen räumliche und zeitliche Gliederung den Anforderungen der Nutzer und Nutzungen entspricht.

Dies ist heute nicht der Fall. So entstehen Probleme im Bereich von Nutzungen (z. B. Einzelhandelsgeschäfte, Bäckereien, Arztpraxen), die eigentlich einen häufigen Stellplatzwechsel verursachen und benötigen, deren unmittelbar zugeordnete Stellplätze jedoch durch „Dauerparker“ (Beschäftigte, Pendler, Bewohner) belegt sind. So lange hierzu keine verkehrsrechtliche Regelung vorliegt, wird sich dieser Zustand nicht ändern.

Für die Stadt Gammertingen bedeutet dies, dass die zulässige Parkdauer punktuell und gestaffelt beschränkt werden muss, um den vorhandenen und noch zu optimierenden Parkraum entsprechend nutzbar zu machen.

Hier wurden 3 Kategorien gebildet:

Kategorie 1: Stellplätze mit einem großen Bedarf nach häufigem Wechsel, d. h. mit kurzer Parkdauer.
Festlegung der Höchstparkdauer auf 90 Minuten mit Parkscheibe
Mo bis Fr 8.00 bis 18.00 Uhr, Sa 8.00 bis 14.00 Uhr

Kategorie 2: Stellplätze mit einem Bedarf nach längerer Parkdauer.
Festlegung der Höchstparkdauer auf 180 Minuten mit Parkscheibe
Mo bis Fr 8.00 bis 18.00 Uhr, Sa 8.00 bis 14.00 Uhr

Kategorie 3: Stellplätze mit einem Bedarf nach langer Parkdauer.
Keine Beschränkung der Parkdauer außer die nach StVO

Der Parkraum im Bereich des Handels- und Dienstleistungszentrums Stadtbrunnen wird nach dem heutigen Stand der Technik neu gestaltet. Dadurch entfallen dort 10 Stellplätze. Zusätzlich werden jedoch neue Stellplätze im Bereich des Kronengässle an der Marktstraße geschaffen. Auch entlang der Hohenzollernstraße soll durch bauliche Maßnahmen neuer Parkraum entstehen.

Laut dem sich einstellenden Saldo wird durch das Stellplatzkonzept die vorhandene Stellplatzkapazität nicht verringert, sondern lediglich einer bedarfsgerechten Verteilung und einem höheren Umschlag zugeführt. Wir schlagen eine Beschränkung Parkdauer innerhalb der Zeitbereiche Montag bis Freitag 8.00 bis 18.00 Uhr und Samstag 8.00 bis 14.00 Uhr vor.