

**ARNSTADT**



# **Parkraumkonzept**

zur differenzierten Nutzung  
aller vorhandenen Parkplatzkapazitäten

**Arbeitsbericht**

Weimar, im Dezember 2017

# **ARNSTADT**

## **Parkraumkonzept**

zur differenzierten Nutzung  
aller vorhandenen Parkplatzkapazitäten

### **Arbeitsbericht**

**Bearbeitung** VERKEHR 2000  
AHNER + MÜNCH  
Dr.-Ing. K. Ahner  
Brennerstr. 26  
99423 Weimar

**im Auftrag der** Stadt Arnstadt  
Bürgermeister  
Herr Dill  
Markt 1  
99310 Arnstadt

Weimar, im Dezember 2017

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ergebnisse der Findungsphase</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Analyse und Bewertung der Parkraumsituation 2016</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Verkehrsversuch Rankestraße</b>	<b>23</b>
<b>5.1</b>	<b>Gegenstand</b>	<b>23</b>
<b>5.2</b>	<b>Grundlage/ Hintergrund</b>	<b>23</b>
<b>5.3</b>	<b>Einschätzung/ Ergebnis</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmen Parkraumkonzept</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Maßnahmen – Stellungnahme der Workshopteilnehmer</b>	<b>37</b>
<b>8</b>	<b>Stadtratsbeschluss und weiteres Vorgehen</b>	<b>40</b>

## **Abbildungen**

Abb. 1:	Inhalte des Parkraummanagements	6
Abb. 2:	Merkmale der Parkraumnachfrage	8
Abb. 3:	Instrumente der Parkraumbewirtschaftung	9
Abb. 4:	Abgrenzung Untersuchungsgebiet	12
Abb. 5:	Parkraumangebot Analyse 2016 nach Zugänglichkeit	13
Abb. 6:	Prioritätenliste Stellplatzbedarfsdeckung	14
Abb. 7:	Bewohnerparkzonen – Innenstadt	15
Abb. 8:	öffentlich zugängliches Parkraumangebot Analyse 2016 – nach Art der Bewirtschaftung	16
Abb. 9	Erreichbarkeit Innenstadt - Entfernungen und Parkmöglichkeiten	18
Abb. 10	Auslastung der erfassten Stellplätze	19
Abb. 11	Auslastung Schloßstraße, Zimmerstraße, Gesundheitszentrum	20
Abb. 12	Auslastung Ried, südlicher und nördlicher Teil, Riedmauer	20
Abb. 13	Auslastung Schönbrunnstraße, Kleine Johannisgasse, Wirtschaftszentrum	20
Abb. 14	Auslastung Wollmarkt, Süd und Nord, Alter Friedhof	21
Abb. 15	Parkgebühreneinnahmen	21
Abb. 16	Parkplatz Neumarkt und Schulgasse	22
Abb. 17	Stellplatzauslastung An der Neuen Kirche (Neumarkt) und Schulgasse	22

## **Tabellen**

Tab. 1	Auswertung der Stellungnahmen im Überblick	38
Tab. 2	Auswertung der Stellungnahmen im Einzelnen	40

## 1 Vorbemerkung

Das Verkehrskonzept Innenstadt wurde im Mai 2014 vom Stadtrat beschlossen. Mit einem Begleitantrag wurde die weiterführende Bearbeitung der Parkraumproblematik veranlasst.

Mit einer Findungsphase im zuständigen Bau-, Vergabe- und Umweltausschuss des Stadtrates startete der Bearbeitungsprozess im September 2015 und fand einen vorläufigen Abschluss im Stadtratsbeschluss im August 2017.

Angesichts des großen öffentlichen Interesses und der verschiedenen kontroversen Diskussionen zur Parkraumproblematik wurde vereinbart, die einzelnen Arbeitsschritte in Form eines Beteiligungsverfahrens in eine Reihe von Workshops durchzuführen.

Aus den im Arnstädter Stadtrat vertretenen Fraktionen sollte jeweils ein Teilnehmer an den Workshops teilnehmen.

Ein um verschiedene Interessenvertreter erweiterter Teilnehmerkreis sicherte die Berücksichtigung eines breiten Spektrums des Meinungsbildes.

Die Teilnehmerzahl an den Workshops wurde im Interesse der Arbeitsfähigkeit begrenzt, die einzelnen Veranstaltungen dankenswerter Weise von Herrn Ludwig moderiert.

Der Zyklus der Workshops wurde flankiert von turnusmäßigen Arbeitsberatungen in der Verwaltung, einzelnen Ausschusssitzungen sowie ausgewählten Strategiegesprächen beim Bürgermeister.

Die einzelnen Workshops hatten die folgenden Inhalte zum Gegenstand:

- Problemlage, Vorgehensweise
- Grundlagen des Parkraummanagements
- Analyse der Parkraumsituation
- Maßnahmenauswahl
- Bewertung

Die in den Workshops vorgenommene Erörterung ausgewählter Aspekte wurde durch Informations- und Diskussionspapiere vorbereitet, mit Präsentationsfolien veranschaulicht sowie im Ergebnis in Protokollen dokumentiert.

Die Hauptzielstellung im Sinne des Stadtratsbeschlusses Parkraumkonzept bestand in der Auswahl, Prüfung der Umsetzbarkeit sowie Vorbereitung von Maßnahmen.

Die Positionen der einzelnen Workshopteilnehmer zu den in der Diskussion behandelten insgesamt knapp 70 verschiedenen Maßnahmen wurden durch Abfrage von Zustimmung bzw. Ablehnung erfasst sowie ausgewertet.

In den Zeitraum des Beteiligungsfahrens ordneten sich mit der Parkraumproblematik eng verzahnte Projekte ein:

- Verkehrsversuch Rankestraße
- Aufstellung einer neuen Parkgebührenordnung

Mit dem gewählten Beteiligungsverfahren im Workshop-Charakter wurde insbesondere erreicht, eine intensive Erörterung zum Gegenstand, die vorgezogene Umsetzung von konsensfähigen Maßnahmen sowie ein Stadtratsbeschluss zu ausgewählten Maßnahmen.

Im Arbeitsbericht erfolgt die zusammenfassende Dokumentation der wesentlichen Inhalte und Ergebnisse.

Dabei ist insbesondere zu beachten, dass die Analysen auf den Zeitraum vor Neufassung der Parkgebührenordnung vom Februar 2017 zutreffen, der Stadtratsbeschluss vom August 2017 zunächst nur einen Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen behandelt hat sowie einzelne Maßnahmen bereits umgesetzt sind. Eine Fortsetzung der Erörterung zu weiteren Maßnahmen soll im Zusammenhang mit der Kontrolle der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses erfolgen.

## **2 Ergebnisse der Findungsphase**

In Umsetzung des Stadtratsbeschluss Nr. 2014/0926 vom 23.05.2014 fand mit dem Workshop 26.01.2016 die Findungsphase zur Präzisierung der Aufgabenstellung für die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes ihren Abschluss.

Im Ergebnis der Diskussion wurden einvernehmlich bestätigt:

- Zielstellung
  - mehrheitlicher Konsens zu Bewertung der Parkraumsituation, zu grundsätzlichen Positionen und geeigneten Maßnahmen im Parkraumkonzept für Arnstadt
- Bearbeitungsgegenstand
  - Grundlagen des Parkraummanagements
  - Analyse und Bewertung der bestehenden Parkraumsituation (Angebot und Nutzung)
  - Maßnahmen zur Verbesserung der Parkchancen
- Vorgehensweise
  - fachplanerische Bearbeitung und Erörterung in mehreren Workshops

Ergänzend zu den Statements verschiedener Teilnehmer wurden zahlreiche Anregungen und Vorschläge von Maßnahmen gesammelt, die Eingang in die weitere Workshoparbeit fanden.

### 3 Grundlagen

Die Grundlagen für die Analyse und Bewertung der Parkraumsituation sowie die darauf aufbauende Auswahl und Wirkungsabschätzung von Maßnahmen wurden in einem Workshop am 08.03.2016 behandelt.

Da diese Zusammenhänge in einer mitunter vordringlich auf einzelne, möglichst pragmatisch und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen abzielende Herangehensweise aus dem Auge verloren gehen können, werden sie nachfolgend aufgeführt.

Der Schwerpunkt des Parkraumkonzeptes wird gelegt auf die „differenzierte Nutzung aller vorhandener Stellplatzkapazitäten“ – inklusive Sondierung potenziell nutzbarer Reserven.

Ansatzpunkt ist die Einschätzung, dass eine differenziertere Gestaltung des Parkraumangebotes erforderlich und möglich ist.

Die grundlegende Zielstellung besteht darin, insbesondere die Innenstadt lebendiger und zugleich lebenswerter zu gestalten.

Die Konzepterstellung ist in die konkreten Rahmenbedingungen einzubinden. Die vielschichtigen Wirkungszusammenhänge sind zu berücksichtigen bei der Entscheidung über mögliche, aus Nutzersicht wünschenswerte Veränderungen des Parkraumangebotes.

Aufgrund der insbesondere im Stadtzentrum bestehenden konkurrierenden Parkbedürfnisse der Bewohner, Kunden, Besucher, Beschäftigten (in Überlagerung mit dem Wirtschaftsverkehr) gilt die Zielstellung kommunalen Handelns einem vernünftigen Interessensausgleich.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und dementsprechenden Verantwortlichkeiten kann die Kommune im Rahmen des Parkraummanagements vornehmlich über den Baustein der Parkraumbewirtschaftung des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum steuernd eingreifen.

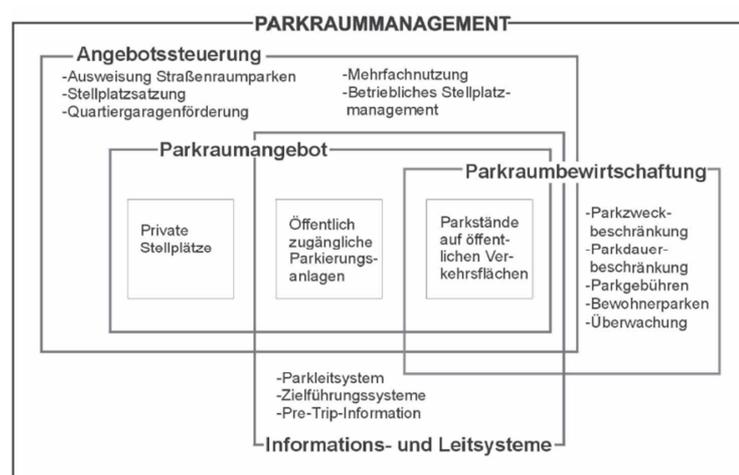


Abb. 1: Inhalte des Parkraummanagements

Die flächendeckende Betrachtung der Parkraumproblematik muss erst recht angesichts des eingeschränkten Handlungsspielraums gewährleistet sein. Die herausgelöste lokale Einzelmaßnahme kann unerwünschte Folgewirkungen zeitigen.

Anlagen des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf Entwicklung und Struktur der Stadt. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Die Parkraumplanung ist daher integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.

Das Parken ist ein Teil des Gesamtverkehrssystems. Effiziente Nutzung des begrenzt verfügbaren öffentlichen Raums zum Zwecke des Parkens muss gleichzeitig stadt- und umweltverträglich sein.

Das Parkraumangebot steht immer in Flächenkonkurrenz zu anderen verkehrlichen Nutzungen des Straßenraums, wie Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Wirtschaftsverkehr. Es konkurriert unter städtebaulichen Gesichtspunkten mit Flächenansprüchen für Gebäude, für Freiraum, Grün und nicht zuletzt mit der Gestaltqualität im öffentlichen Raum. Parkraumangebote als Ziel und Quelle von Kfz-Fahrten verursachen Lärm und Luftschadstoffbelastungen, vor allem in den dicht angebauten und intensiv genutzten innerstädtischen Straßen- und Freiräumen. Regelwidrige, jedoch geduldete Parkvorgänge schließlich können die öffentliche Sicherheit beeinträchtigen, beispielsweise wenn abgestellte Kraftfahrzeuge bei engen Baufluchtabständen einen ungestörten, unter Umständen lebensrettenden Einsatz von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen verhindern.

Parkraumbewirtschaftung hilft

sowohl

- Bewohnern mit eigenem Kraftfahrzeug, jedoch ohne verfügbaren Stellplatz auf privatem Grund, das Auffinden eines öffentlichen Parkstands in akzeptabler Fußwegentfernung zur Wohnung zu erleichtern,

als auch

- in zentralen Einkaufs- und Versorgungsbereichen die Parkchancen für Besucher und Kunden wirksam zu erhöhen.

Die Bewohnerparkregelung dient der Förderung und Sicherung der Wohnfunktion.

Die Verkürzung der mittleren Parkdauer bei Kurzparkern führt zu höheren Umschlagraten, einer größeren Wahrscheinlichkeit einen freien Stellplatz zu finden und beugt Parksuchverkehr vor.

Parkplatzsucher mit längerer Parkdauer sollen sich von vornherein stärker auf weiter entfernte, aber noch zu Fuß zumutbar erreichbare Stellplatzangebote orientieren.

Parkraumbewirtschaftung ist wirksam, wenn die Auslastung des öffentlichen Parkraumangebotes durch verschiedene Nutzergruppen besonders hoch ist.

Folgende Orientierungswerte haben sich für die Untergliederung bewährt:

- > 90 % Auslastung	sehr hoher Parkdruck
- 80 – 90 % Auslastung	hoher Parkdruck
- 70 – 80 % Auslastung	mittlerer Parkdruck
- < 70 % Auslastung	geringer Parkdruck
- < 60 % Auslastung	kein Parkdruck.

Die Parkraumnachfrage unterliegt hinsichtlich der Parkdauer einer großen Spannweite:

- „Ultra-Kurzparker“	bis 30 Minuten
- Kurzzeitparker	bis 3 Std.
- Mittelzeitparker	3 bis 6 Std.
- Langzeitparker	6 bis 10 Std.
- Dauerparker	über 10 Std.

Besonders bei den „Ultra-Kurzparkern“ muss der Sachverhalt des „Parkstand-Hopping“ bei Parkchancen für zielnahe Parken im Zuge von mehreren kurzen Aktivitäten kritisch hinterfragt werden.

Bei der Parkraumbewirtschaftung, dem gezielten Einsatz der zur Verfügung stehenden Instrumente, sind die Parkmerkmale der Kfz-Parkraumnachfrage, differenziert für die zu unterscheidenden Gruppen, zu beachten.

Kfz-Parkraumnachfrage und Parkmerkmale								
		Einwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende, Schüler	Kunden	Besucher, Gäste	Dienstleister	Lieferanten	
Parkdauer	kurz	○	○	●	◐	◑	●	
	lang	●	●	○	◐	◑	○	
auf das Parken im öffentlichen Raum angewiesen		◐	◐	◐	◐	◐	●	
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		○	●	◐	◐	○	○	
langer Fußweg zumutbar		○	●	◐	◐	○	○	
kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		○	◐	●	●	●	○	
durch Parkleitsystem ansprechbar		○	○	◐	●	◐	○	

Abb. 2: Merkmale der Parkraumnachfrage

Das Instrument der Parkgebührenerhebung besitzt einen zentralen Stellenwert in der kommunalen Parkraumbewirtschaftung.

Fester Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung ist gleichzeitig die Bewohnerparkregelung.

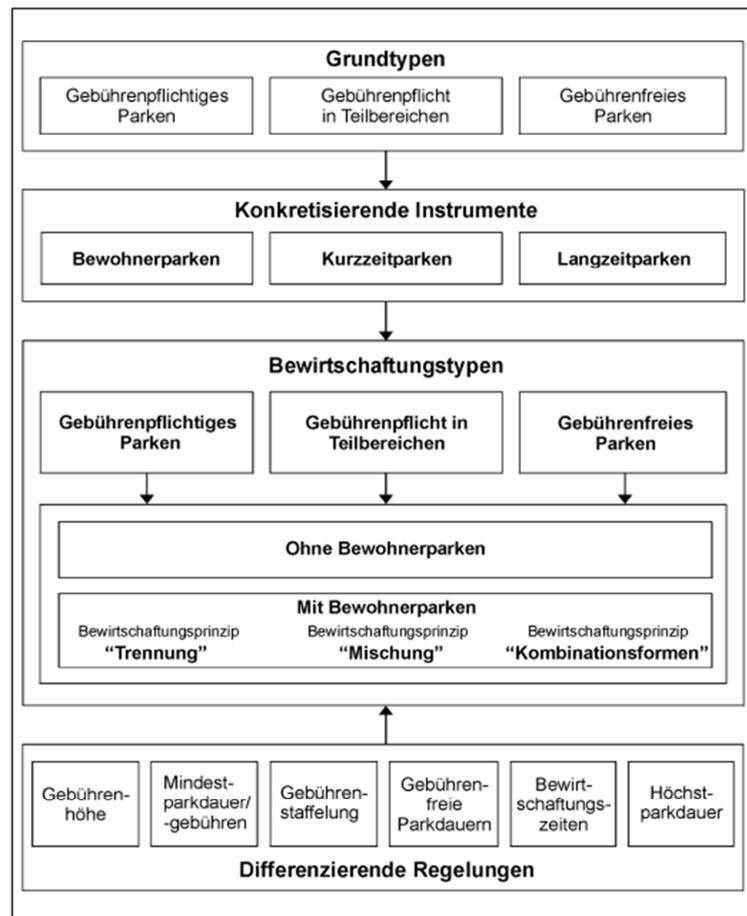


Abb. 3: Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

### Bewohnerparkregelung

*§ 45 VwV- StVO: Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)*

Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist möglich und sinnvoll, wenn mangels privater Stellflächen und erheblichem Parkdruck Bewohner regelmäßig keine Möglichkeit zum Parken in Wohnungsnähe haben.

Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten darf nur ein Teil der zur Verfügung stehenden Parkfläche für Bewohner reserviert werden. Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen/ Freiberufler mit Liefer- und Publikumsverkehr verteilt sein.

Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (z. B. Parkscheinautomat).

Anspruch auf Bewohnerparkausweise hat, wer im Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug.

*[Gewerbetreibende / Freiberufler haben die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen ...; § 46 StVO]*

### Höchstparkdauer

Im Mittel dauern Parkvorgänge von Kurzzeitparkern ca. 35 Minuten mit einer Bandbreite zwischen wenigen Minuten und wenigen Stunden.

Der Einfluss einer Parkdauerbegrenzung (z. B. max. 2 h) auf das Parkverhalten ist gering.

Die Parkmoral ist bei sehr kurzer Parkdauer sehr gering. Der Aufwand für Kontrolle extrem hoch.

Das Verwarngeld für Parken ohne Parkschein kostet (vor allem bei längeren Parkdauern) in der Regel weniger als die Parkgebühr.

Auf die Festsetzung einer Höchstparkdauer sollte zugunsten einer flexiblen Tarifgestaltung verzichtet werden.

### Mindestparkgebühr und zeitliche Staffelung

Die Akzeptanz der Gebührenpflicht hängt in stärkerem Maße von der Gestaltung der zeitlichen Gebührenstaffelung (Zeittakt, in dem Gebühren an Parkscheinautomaten bezahlt werden können) als von der absoluten Gebührenehöhe ab.

Je kürzer der Zeittakt zur Gebührenbezahlung, desto höher die Akzeptanz und letztlich auch die Gebühreneinnahmen.

Voraussetzung einer solchen nutzerfreundlichen Tarifgestaltung ist eine ausreichende Dichte von Parkscheinautomaten mit 15 bis maximal 20 Parkständen je Parkscheinautomat bzw. eine akzeptable Entfernung zwischen Parkscheinautomat und Stellplatz in Relation zur Entfernung zum Ziel der Fahrt.

- Bezahlung mit EC-Karte (minutengenaue Abrechnung, Echtzeitbezahlung)
- Handyparken

### **Parkgebührenordnung**

Fester Bestandteil der kommunalen Parkraumbewirtschaftung ist die Erhebung von Parkgebühren. Damit wird die Befriedigung konkurrierender Parkraumbedürfnisse bei begrenztem Parkraumangebot unter Berücksichtigung einer Prioritätenliste gezielt gesteuert. Die Parkgebührenordnung setzt wichtige Grundsätze fest.

Die vormalige Parkgebührenordnung von Arnstadt aus dem Jahr 2001 bedurfte der Überprüfung.

Änderungen sind im Interesse der Bürgerfreundlichkeit und aus wirtschaftlichen Erwägungen unumgänglich. Anpassungen in der Gebührenstaffelung erhöhen die Akzeptanz.

Gebührenerhöhungen orientieren sich auch am Spektrum der Gebühren in vergleichbaren, vor allem auch benachbarten Städten.

Eine Anpassung der gebührenpflichtigen Zeit von Montag – Freitag von 07:00 – 16:00 Uhr auf Montag von 08:00 – 18:00 Uhr orientiert sich an den ortsüblichen Geschäftszeiten, folgt dem Standard in vergleichbaren Städten, vermeidet den Druck

zum Verlassen des Heimatstellplatzes am Morgen und beugt der unerwünschten Konkurrenz der Parkraumnachfrage zwischen Bewohner- und kostenlosen Langzeitparken am späten Nachmittag vor. Ein nachweisbarer, unverzichtbarer wirtschaftlicher Vorteil für die Vitalität der Innenstadt ist bei Beibehaltung des bisherigen Bewirtschaftungszeitraumes nicht erkennbar.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltssituation wurden zeitparallel in den Ausschüssen des Stadtrates Änderungen der Parkgebührenordnung in mehreren Varianten kontrovers diskutiert.

In Kenntnis der auch in den Workshops geführten Diskussionen alternativer Vorschläge wurde die Parkgebührenordnung mit einem kommunalpolitischen Kompromiss vom Stadtrat neu gefasst.

Am 02.02.2017 beschloss der Stadtrat der Stadt Arnstadt die Änderung der Parkgebührenordnung, welche zum 01.04.2017 in Kraft getreten ist.

#### Folgende Änderungen traten in Kraft:

Die parkgebührenpflichtigen Zeiten an den städtischen Parkscheinautomaten verschieben sich von 7:00 – 16:00 Uhr auf 8:00 – 17:00 Uhr.

Es erfolgt eine Gebührenerhöhung

- von 0,50 € auf 0,75 € pro halbe Stunde in der Zone 1 (Tagesgebühr 13,50 €),
- von 0,50 € auf 0,75 € pro Stunde in der Zone 2 (Tagesgebühr 6,75 €)
- von 0,20 € pro 2 Stunden auf 0,25 € pro Stunde in der Zone 3 (Tageskarte 2,00 €, Monatskarte 20,00 €).

Der Innenstadtbereich bildet die Zone 1, neu zählt jetzt auch der Parkplatz „Alter Friedhof“ dazu. Die Zone 2 beinhaltet die Parkflächen in der Bahnhofstraße. Und die Parkplätze „Theater“ und „Wollmarkt“ bilden die Zone 3.

Neu ist außerdem, dass die Parkgebühren nun gestaffelt in 5 ct.-Schritten bezahlt werden können. Der Parkscheinautomat zeigt nach Münzeinwurf flexibel die gewählte Parkzeit an. Darüber hinaus können die Parkgebühren auch weiterhin mittels „sms&park“ und „travipay“ bezahlt werden (Handyparken).

## 4 Analyse und Bewertung der Parkraumsituation 2016

Parkraumbedarf<sup>1</sup> der Innenstadt setzt sich zusammen aus dem der Bewohner, Kunden und Besucher sowie der Beschäftigten. Wirtschaftsverkehr beansprucht gleichfalls Verkehrsraum in der Innenstadt.

In zeitlicher wie räumlicher Überlagerung der Parkraumnachfrage<sup>2</sup> treten die verschiedenen Nutzergruppen in Konkurrenz.

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein rechtlich abgesichertes und für die Innenstadt unverzichtbares Instrument im Interessenausgleich.

Hauptgegenstand der Betrachtung ist die Parkraumsituation an Normalwerktagen zwischen 07:00 und 19:00 Uhr.

### Gebietsabgrenzung Innenstadt

Für das Parkraumkonzept Innenstadt wird die Gebietsabgrenzung aus dem Verkehrskonzept Innenstadt (SR-Beschluss 2014/0925 sowie 2014/0909 vom 22.05.2014) beibehalten.

Eine Erweiterung in nordwestliche Richtung (Arnsbergviertel, Himmelreich) wurde im Workshop am 08.03.2016 erörtert und als nicht zielführend eingeschätzt.

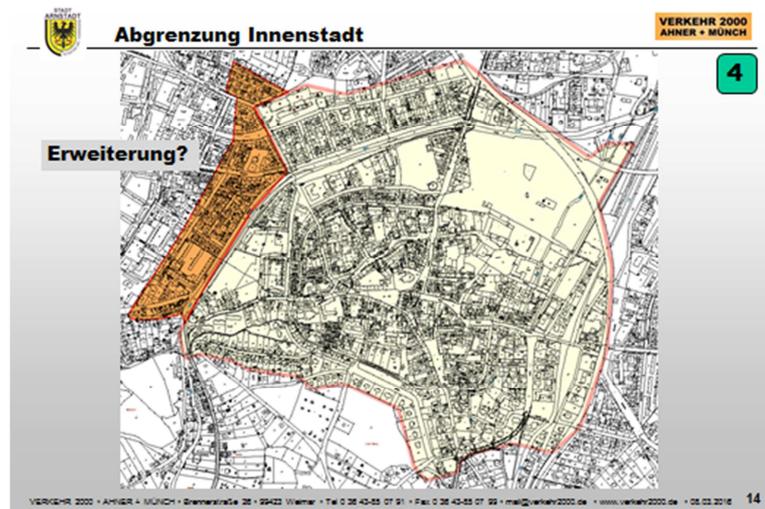


Abb. 4: Abgrenzung Untersuchungsgebiet

### Parkraumangebot

Das Parkraumangebot (Summe aller Stellplätze in der Innenstadt) umfasst Stellplätze

- auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen
- auf privaten, nicht öffentlich zugänglichen Flächen
- im öffentlichen Verkehrsraum.

<sup>1</sup> Summe aller aus kommunaler Sicht realisierbarer Parkbedürfnisse

<sup>2</sup> Alle Parkvorgänge, die unter den gegebenen Randbedingungen realisiert werden.

Das aktuelle Stellplatzangebot 2016 wurde durch mehrfache Begehungen vor Ort sowie unter Verwendung aktueller Luftbilder aufgenommen, tabellarisch zusammengestellt und auf der Grundlage der digitalen Stadtgrundkarte kartiert.

Während das StVO-konforme Stellplatzangebot im öffentlichen Verkehrsraum der Innenstadt vollumfänglich korrekt erfasst werden konnte (ausgenommen Baustellen bedingte Einschränkungen), besteht beim Stellplatzangebot auf privaten Flächen eine gewisse Dunkelziffer (z.T. nicht einsehbare Grundstücke).

Insgesamt stehen für die Befriedigung des Stellplatzbedarfs in der Arnstädter Innenstadt aktuell rund 5.100 Stellplätze zur Verfügung.

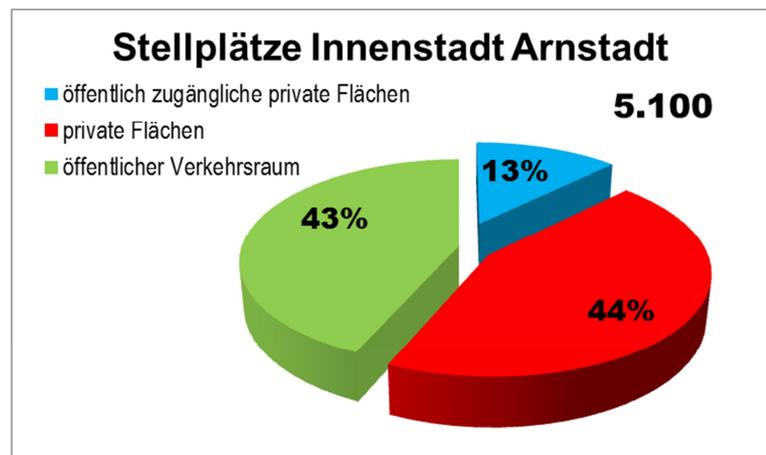


Abb. 5: Parkraumangebot Analyse 2016 nach Zugänglichkeit

Stellplätze auf Privatgrundstücken stehen in rund 44 % der Fälle nicht für mehrere Nutzer (-gruppen) zur Verfügung. Die Stellplätze auf Privatgelände werden durch Anwohner und/ oder Beschäftigte genutzt (z. B. WBG Rankestraße 11, Stadtverwaltung Am Plan 2).

Im eigenen Interesse öffnen Grundstückseigentümer bzw. Pächter private Flächen zum Parken für Kunden/ Besucher (z. B. Einkaufszentrum Mitte Turnvater-Jahn-Straße).

Dem direkten Einfluss kommunaler Parkraumbewirtschaftung stehen rund 43 % des gesamten Parkraumangebotes zur Verfügung.

Es ist im Hinblick auf die kommunale Zuständigkeit und Finanzlage nicht möglich und im Sinne einer lebenswerten (Innen-) Stadt auch nicht sinnvoll, sämtliche Bedürfnisse nach einem Stellplatz in unmittelbarer Nähe des einzelnen Zieles zu befriedigen.

Die Stadtverwaltung ist nicht in der Pflicht und auch nicht in der Lage, beliebig viele Stellplätze im verfügbaren öffentlichen Verkehrsraum vorzuhalten sowie nachzurüsten.

Die verkehrliche Erreichbarkeit muss im Hinblick auf die sinnvolle Aufgabenteilung der verschiedenen Verkehrsmittel (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV, motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr) im Systemzusammenhang wirtschaftlich, umweltsensibel sowie natürlich nutzerorientiert gestaltet werden.

## Parkraumbewirtschaftung

In der Innenstadt besteht eine hohe Nutzungsdichte (Wohnen, Handel, Dienstleistung, Gastronomie und sonstiges zentrumsrelevantes Gewerbe) mit konkurrierendem Parkraumbedarf.

Mit dem Ziel, die Innenstadt als Wohnstandort zu stärken sowie die Erreichbarkeit des zentralen Einkaufs- und Versorgungsbereichs in angemessener Weise zu erhöhen, kommen ausgewählte Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zum Einsatz.

Beschäftigte, die in der Regel über mehrere Stunden einen Stellplatz beanspruchen, kann ein im Vergleich zum Kurzzeitparken (Kunden/Besuchern) etwas längerer Fußweg zum Ziel zugemutet werden.

Um die Parkchancen für Kunden/Besucher in zumutbarer Entfernung zu den Zielen in der Innenstadt gegenüber anderen Nutzergruppen zu erhöhen, wird die zulässige Parkdauer begrenzt. Insbesondere Beschäftigte werden auf betriebliche Grundstücke bzw. auf fußläufig erreichbare Stellplätze in Randlage verdrängt. Gleichzeitig wird eine zeitlich gestaffelte, mehrfache Belegung der attraktiven Stellplätze erreicht.

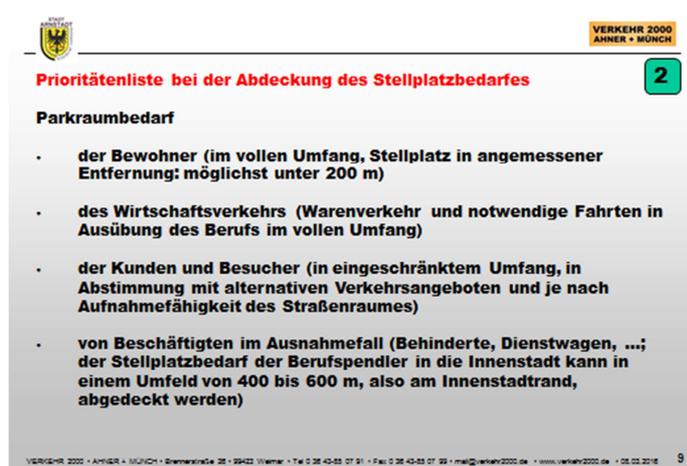
Die Parkdauerbegrenzung erfolgt alternativ in Form der Parkscheibenregelung oder über eine Gebührenpflicht.

Die Parkscheibenregelung begrenzt, nach Standorten unterschiedlich, die maximal zulässige Parkdauer.

Die Gebühren werden an Parkscheinautomaten oder per Handyparken entrichtet. Die Parkdauer wird hierbei indirekt durch die mit längerer Parkdauer steigende Gebührenhöhe gesteuert.

Bewohnern mit eigenem Kfz, jedoch ohne verfügbaren Stellplatz auf privatem Grund, kann mittels Bewohnerparkregel (StVO § 45 Abs. 1b Ziffer 2a) eine Parkmöglichkeit im öffentlichen Verkehrsraum in akzeptabler Fußwegentfernung zur Wohnung eröffnet werden (Sonderparkberechtigung für Bewohner bzw. Ausnahme von Kurzzeitparkregeln im zugewiesenen Umfeld der Wohnung).

Die Prioritätenliste bei der Stellplatz-Bedarfsdeckung wurde mit der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Innenstadt sowie auch im Workshop am 08.03.2016 einmal mehr bestätigt.



**Parkraumbedarf**

- **der Bewohner (im vollen Umfang, Stellplatz in angemessener Entfernung: möglichst unter 200 m)**
- **des Wirtschaftsverkehrs (Warenverkehr und notwendige Fahrten in Ausübung des Berufs im vollen Umfang)**
- **der Kunden und Besucher (in eingeschränktem Umfang, in Abstimmung mit alternativen Verkehrsangeboten und je nach Aufnahmefähigkeit des Straßenraumes)**
- **von Beschäftigten im Ausnahmefall (Behinderte, Dienstwagen, ...; der Stellplatzbedarf der Berufspendler in die Innenstadt kann in einem Umfeld von 400 bis 600 m, also am Innenstadtrand, abgedeckt werden)**

Abb. 6: Prioritätenliste Stellplatzbedarfsdeckung

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt räumlich differenziert und orientiert sich an den teilräumlichen Nutzungsstrukturen.

In Straßenabschnitten mit überwiegender Wohnnutzung (z. B. Karl-Marien-Straße, Gründerzeitviertel nördlich Lessingstraße) überwiegt das Trennungsprinzip.

In Teilbereichen mit starker Funktionsmischung und hoher Nutzungsdichte wird das Mischungsprinzip verfolgt. Das Bewirtschaftungssystem Mischung ermöglicht durch Einsatz von Parkgebühren bzw. Parkdauerbegrenzung mit Bewohnerparkregelung eine vielschichtige Stellplatznutzung.

Derzeit sind in der Innenstadt fünf Bewohnerparkzonen definiert (Zone A bis E). Auf Antrag und bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzung wird gegen eine Verwaltungsgebühr ein Bewohnerparkausweis ausgegeben. Zurzeit sind in der Summe über alle Bewohnerparkzonen rund 1.050 Ausweise ausgereicht. Etwa die gleiche Anzahl Stellplätze wurde im öffentlichen Verkehrsraum mit Bewohnerparkregelung bewirtschaftet. Lediglich 400 Stellplätze zählen zur Kategorie reines Bewohnerparken. 100 Stellplätze sind ausschließlich dem Kurzparken vorbehalten.

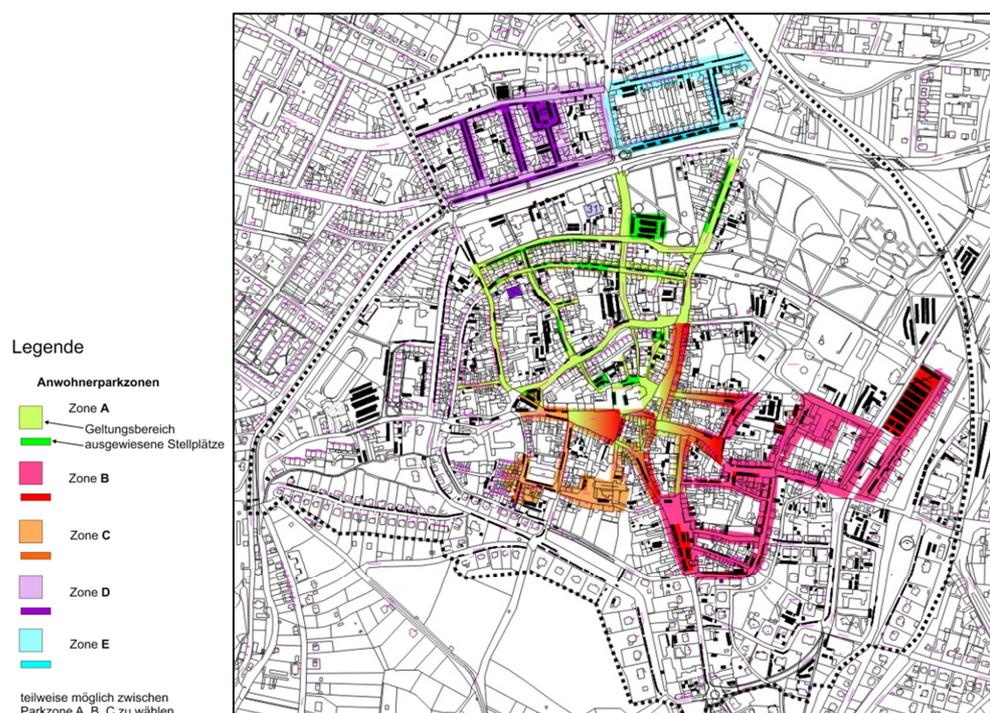


Abb. 7: Bewohnerparkzonen – Innenstadt

Neben der Sonderparkberechtigung für Bewohner besteht die Möglichkeit der Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO.

Derzeit sind rund 400 Ausnahmegenehmigungen im Umlauf für Stadtverwaltung/ Bauhof, Wasser-/Abwasserzweckverband, Stadtwerke, Freiwillige Feuerwehr sowie Handwerker, Pflegedienste, Lieferservices etc.

Für das Ausstellen wird analog zu den Bewohnerparkausweisen eine Verwaltungsgebühr erhoben.

Das öffentlich zugängliche Stellplatzangebot unterteilt sich nach der Art der Parkraumbewirtschaftung wie folgt:

öffentlich zugängliche private Stellplätze

*darunter anteilig gebührenpflichtig und Parkscheibe*

Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum

- gebührenpflichtig
- gebührenpflichtig/ Bewohner
- reines Bewohnerparken
- Parkscheibe/ Bewohner
- Parkscheibe
- unbewirtschaftet

Ein Teil der öffentlich zugänglichen privaten Stellplätze wird in Anlehnung an die StVO-konforme Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Verkehrsraum mit Gebührenpflicht (P4-Wirtschaftshof, P5-Schloßstraße, Ppl. Ritterstraße und Ppl. Sparkasse: rund 200 Stellplätze) oder mittels Parkscheibe mit Parkdauerbegrenzung beauftragt (Ppl. Einkaufszentrum Arnstadt-Mitte und weitere: rund 100 Stellplätze).

Im öffentlichen Verkehrsraum stehen rund 2.150 Stellplätze zur Verfügung.

Unbewirtschaftet sind Stellplätze (insgesamt rund 700) nur in Randlage der Innenstadt vorzufinden. Hierzu zählen Pfortenstraße, nördliche Rosenstraße, P3-Schönbrunnstraße, Marlittstraße, Karolinenstraße, Lindenallee, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Gerastraße, Parkweg.

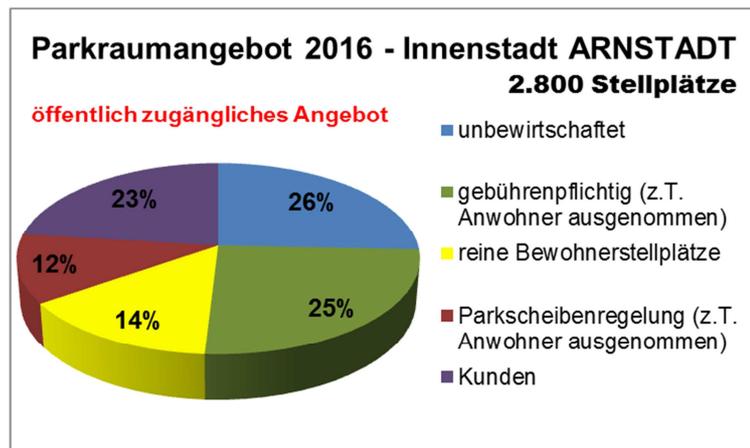


Abb. 8: öffentlich zugängliches Parkraumangebot Analyse 2016 – nach Art der Bewirtschaftung

Gebührenpflichtige Stellplätze (insgesamt rund 700) im öffentlichen Verkehrsraum sind den 16 städtischen Parkscheinautomaten zugeordnet. Dabei sind aufgrund der Größe des Parkplatzes bzw. Ausdehnung der Stellplatzfolge auf dem P1-Wollmarkt 3 PSA, P2-Alter Friedhof 2 PSA sowie in der Riedmauer 2 PSA aufgestellt.

Die Weglängen zwischen Stellplatz und PSA unterscheidet sich z.T. deutlich.

Der PSA akzeptiert nur Münzen, ab 5 Cent jede Stückelung. Wechseln ist nicht möglich, ebenso keine Kartenzahlung (Handyparken möglich).

Weitere rund 200 Stellplätze werden auf privaten Flächen mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet (P4-Wirtschaftszentrum, P5-Schloßstraße, Ppl. Ritterstraße, Ppl. Sparkasse).



Kurzzeitparkstellplätze werden teilweise kostenfrei, mittels Parkscheibenregelung (insgesamt rund 320) im öffentlichen Verkehrsraum vorgehalten.

Die maximale Parkdauer (15 min. – 4 h) variiert ebenso wie die tageszeitliche Begrenzung. Damit zielt die Parkraumbewirtschaftung auf die konkrete Situation im Umfeld ab.

Weitere rund 100 Stellplätze werden mit der Parkscheibe auf privaten Flächen bewirtschaftet.



Fester, unverzichtbarer Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung ist gleichfalls die Überwachung der Parkordnung.

Die Polizei kann im Rahmen ihrer Zuständigkeit sowie der verfügbaren Kapazitäten nur zu einem sehr begrenzten Teil ruhenden Verkehr überwachen.

Das Rechts- und Ordnungsamt verfügt über die Kapazitäten (vier Planstellen im Außendienst zzgl. eine im Innendienst), um den ruhenden Verkehr im gesamten Stadtgebiet mehrmals vollständig zu überwachen.

### Kfz-Erreichbarkeit (MIV + Fußweg)

Die Kfz-Fahrt ist immer mit einem Fußweg zum/ vom Stellplatz verknüpft. Es ist insbesondere in Zentrumslagen unmöglich, für sämtliche Parkvorgänge unmittelbar am Ziel ausreichend Parkraum vorzuhalten. Die räumlich differenzierte Erreichbarkeit

der Stellplätze muss im Sinne eines funktionierenden verkehrlichen Gesamtsystems in der Parkraumbewirtschaftung ihren Niederschlag finden.

Je attraktiver der Stellplatz umso stringenter muss die Bewirtschaftung angelegt sein.

Ein längerer Fußweg wird bei geringeren Parkgebühren eher in Kauf genommen.

Investitions- und laufende Kosten der Parkraumbewirtschaftung, einschließlich der unverzichtbaren kommunalen Überwachung der Parkordnung, müssen bei Einrechnung der Parkgebühreneinnahmen gegenfinanziert werden.

Kurzparken muss vorzugsweise gebührenpflichtig bewirtschaftet werden.

Die Innenstadt von Arnstadt kann innerhalb weniger Minuten fußläufig erschlossen werden. Stellplätze in Randlage sind innerhalb von 5 bis zu maximal 10 Minuten zu Fuß erreichbar. Vom Wollmarkt durch die Zimmerstraße bis zur Erfurter Straße benötigt man im Mittel 6 Minuten.

Mit dem Fahrzeug sind die Stellplätze in den einzelnen Erschließungsbereichen, ausgehend von den Anschlussknoten des Straßennetzes, über unterschiedliche Fahrtrouten zu erreichen.

So kann z. B. in den Erschließungsbereich östlich der Fußgängerzone vom Schloßplatz durch die Schloßstraße, von der Lindenallee durch die Johann-Sebastian-Bach-Straße oder vom Plaueschen Kreisel durch die Straße Vor dem Riedtor eingefahren werden. Die Ausfahrten sind durch die Längwitzer Mauer (Neideckstraße), die Längwitzer Straße (Knoten Amtsgericht) sowie am Plaueschen Kreisel möglich. Entlang der verschiedenen Fahrtrouten bieten sich in der Abfolge mehrere Parkmöglichkeiten. Auch die „Durchfahrt“ vom Holzmarkt zum Ried ist über Kohlenmarkt, Riedmauer und Wagnergasse problemlos möglich.

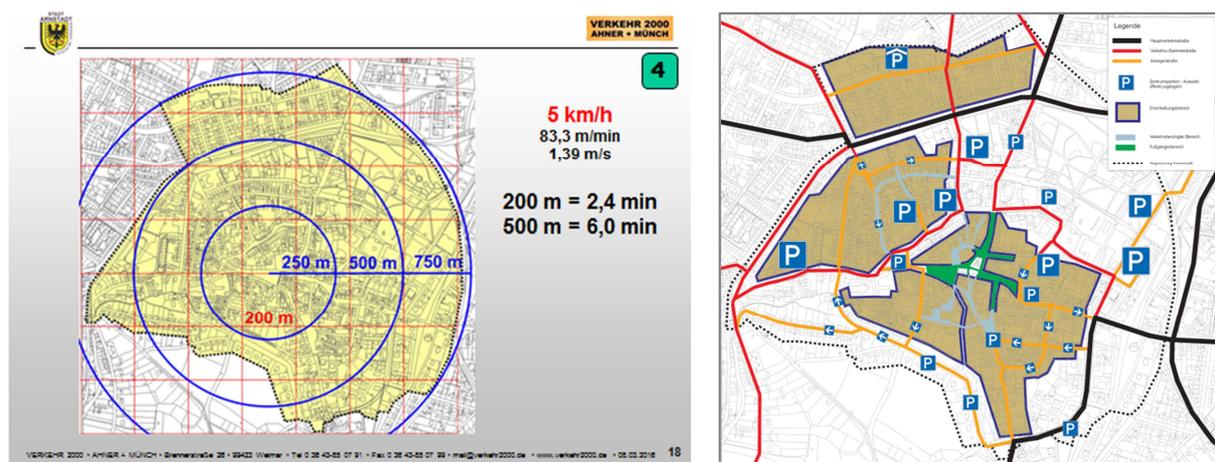


Abb. 9 Erreichbarkeit Innenstadt - Entfernungen und Parkmöglichkeiten

## Stellplatznutzung

Die Parkraumnachfrage wurde im Ergebnis von Verkehrserhebungen ermittelt, die im Mai 2016 durchgeführt wurden. Es erfolgte eine flächendeckende, nahezu vollständige Erfassung aller im öffentlich zugänglichen Parkraumangebot abgestellten Fahrzeuge.

Mit der Auslastung der vorhandenen Parkraumkapazität kann der vorhandene Parkdruck eingestuft werden.

In die Verkehrserhebung einbezogen wurden rund 2.300 Parkmöglichkeiten im öffentlich zugänglichen Verkehrsraum. Das entspricht einem Anteil von 82 % aller öffentlich zugänglichen Stellplätze. Zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden in sieben Zeitscheiben insgesamt knapp über 10.000 abgestellte Fahrzeuge gezählt.

Die Erfassung erfolgte räumlich differenziert für rund 150 kleinteilige Abschnitte mit jeweils gleicher Art der Parkraumbewirtschaftung. In den Teilabschnitten angetroffene Falschparker wurden eingerechnet, so dass auch Auslastungen über 100 % auftreten können.

Erwartungsgemäß zeigt sich ein kleinteilig sehr differenziertes Bild der Parkraumnachfrage.

In der Summe über alle erfassten Stellplätze kann festgestellt werden, dass in der Arnstädter Innenstadt ein mittlerer Parkdruck herrscht.

Zu jeder Zeit im Tagesablauf gibt es noch freie Parkmöglichkeiten. Allerdings stehen diese freien Kapazitäten nicht in den, nach Lagegunst und subjektiver Bewertung attraktivsten Teilbereichen zur Verfügung.

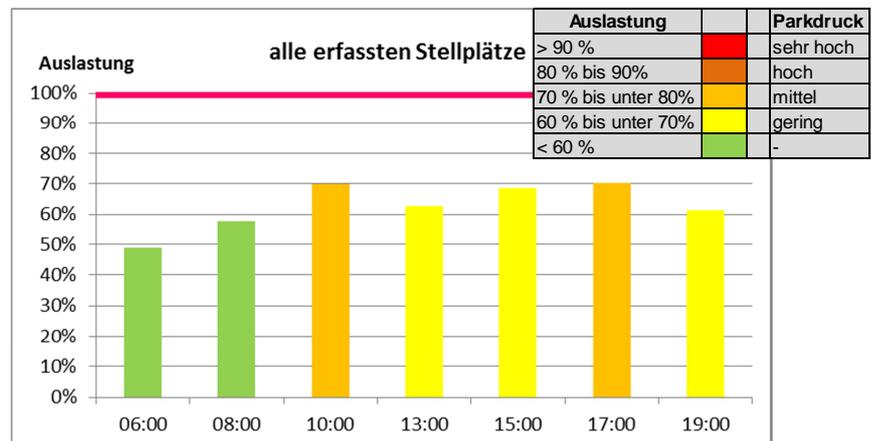


Abb. 10 Auslastung der erfassten Stellplätze

Dabei liegen Teilbereiche mit sehr großer Auslastung z. T. unmittelbar neben Teilbereichen mit Stellplatzreserven.

In der Schloßstraße herrscht eine hohe bis sehr hohe Auslastung. In der Zimmerstraße trägt sicher die Kostenfreiheit zu einer teilweise völligen Überlastung (Missachtung der eindeutigen Parkordnung) bei. Auf dem P 5 – Gesundheitszentrum findet man zu jeder Zeit noch freie Stellplätze.

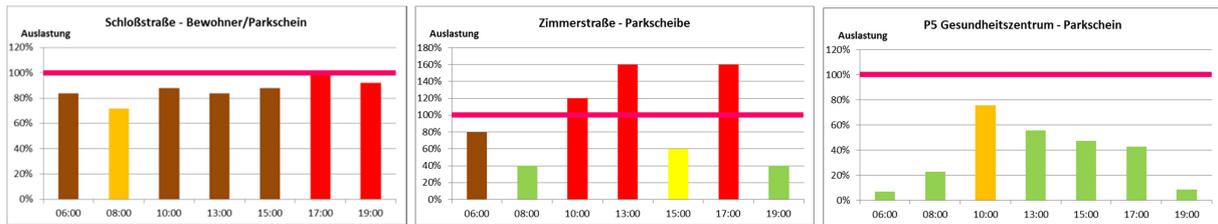


Abb. 11 Auslastung Schloßstraße, Zimmerstraße, Gesundheitszentrum

Auf dem Ried (Baustelle: 7 Stellplätze gesperrt) füllt sich der Platz zum Abend.

Auf dem nördlichen Teil des Ried (6 markierte Stellplätze) finden sich fast immer Falschparker (vermeintlich legales Parken in Doppelreihe – inzwischen legalisiert).

Im Verlauf Riedmauer stehen sowohl im nördlichen als auch noch mehr im südlichen Abschnitt Stellplatzreserven zur Verfügung.

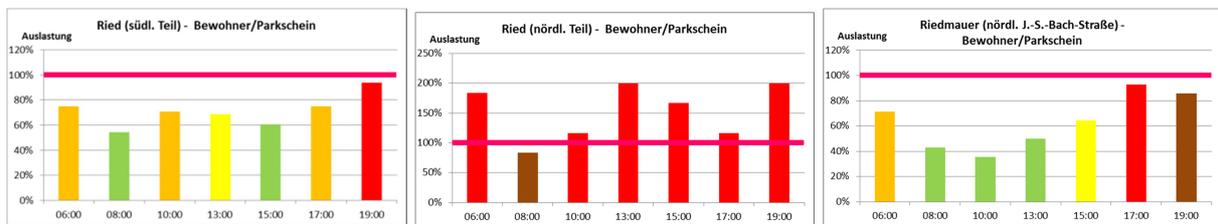


Abb. 12 Auslastung Ried, südlicher und nördlicher Teil, Riedmauer

In westlicher Randlage der Innenstadt befindet sich der Parkplatz Schönbrunnstraße (gebührenfrei), der tagsüber gut ausgelastet ist. Weiter Richtung Markt erfreuen sich die kostenfreien Kurzparkstände an der Kleinen Johannissgasse regen Zuspruchs. Freie Kapazitäten findet man auf dem P 4 – Wirtschaftszentrum Rosenstraße (Zufahrt Klausstraße).

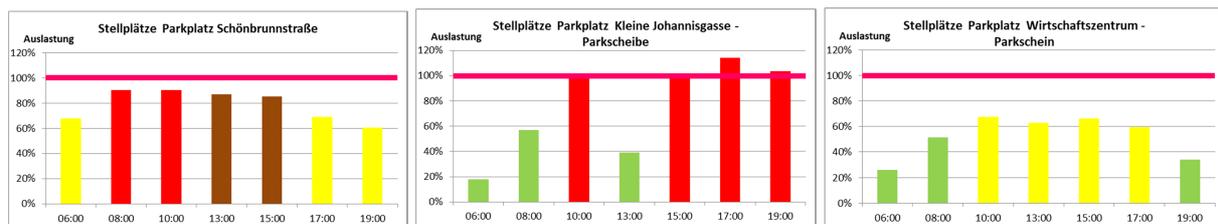


Abb. 13 Auslastung Schönbrunnstraße, Kleine Johannissgasse, Wirtschaftszentrum

Der P 1 – Wollmarkt bindet aufgrund seiner Größe und Ausrichtung bezogen auf den zentralen Versorgungsbereich besonders auf dem südlichen Teil viele Parker. Der Umstand, dass dieser Teil gepflastert ist, hat sicher Einfluss. Der nördliche Teil bietet sehr große Reserven, die mit dem Theaterparkplatz noch aufgestockt werden.

Der Parkplatz Alter Friedhof besticht mit seiner guten Erreichbarkeit sowie Lagegunst bei relativ niedriger Gebühr (mit neuer Parkgebührenordnung ab April 2017 Gebührenzone I).

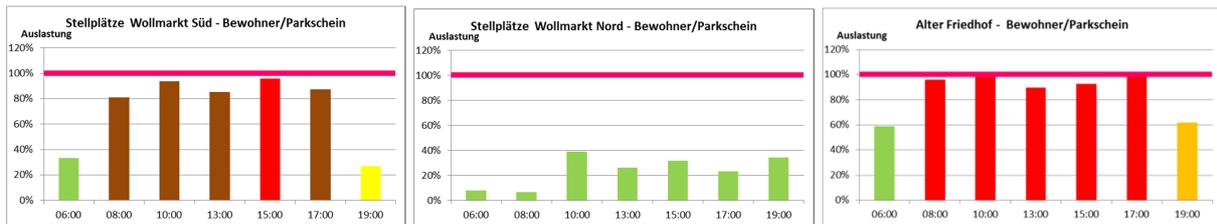


Abb. 14 Auslastung Wollmarkt, Süd und Nord, Alter Friedhof

Mit den über die Stellplatzzahl gewichteten Parkgebühreneinnahmen je Parkscheinautomat bzw. Parkplatz besteht ein weiteres aufschlussreiches Kriterium für die Intensität der Nutzung.

In die Auswertung einbezogen wurden die Parkgebühreneinnahmen für das Jahr 2015 an den städtischen Parkscheinautomaten.

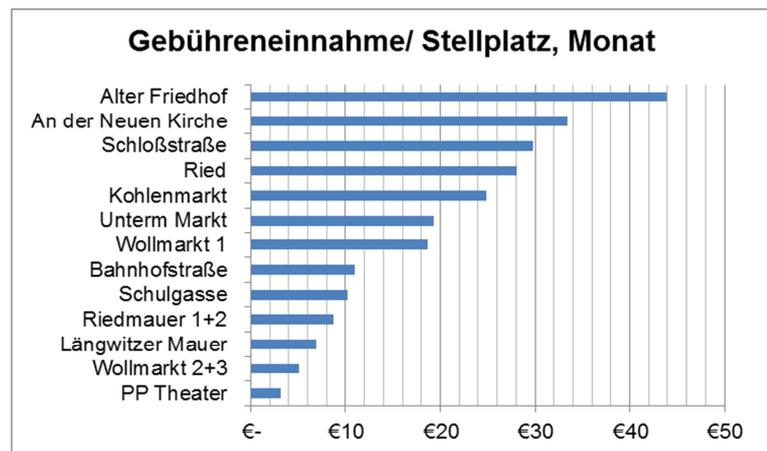


Abb. 15 Parkgebühreneinnahmen

Der nach diesem Kriterium mit Abstand attraktivste Parkplatz ist der Alte Friedhof<sup>3</sup>. Obwohl bzw. weil „nur“ in Parkgebührenzone II (Tagesparkgebühr 2,00 €) werden hier die meisten Gebühren eingenommen. Wie bei den Verkehrserhebungen beobachtet, ist der Parkplatz tagsüber voll ausgelastet (Auslastungsgrad > 90 %).

Der Parkplatz wird in Mischnutzung bewirtschaftet (Bewohner mit Parkausweis gebührenfrei). Die hohen Gebühreneinnahmen sprechen dafür, dass die Bewohner das Kurzparken nicht blockieren, die Mischnutzung also praktikabel ist.

Einzelne Fahrzeuge finden keinen freien Stellplatz und müssen andere Parkflächen aufsuchen. Diesem Parksuchverkehr sollte mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden. Falschparken war im Rahmen der Verkehrserhebungen nicht zu beobachten, was wohl auf die begrenzte Flächenverfügbarkeit zurück zu führen ist.

Der nächst folgend attraktivste ist der Parkplatz Neumarkt/ An der Neuen Kirche. Die Lage unmittelbar an der Fußgängerzone (Parkgebührenzone I) zieht offensichtlich in starkem Maße Kurzparker an.

<sup>3</sup> Analyse vor Einführung der PGO in 2017

Die vor Ort eindeutige Parkordnung (Markierung) wird vielfach ignoriert. Die aus Gründen der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Umfeldes (insbesondere Rathaus/ Bachkirche/ Markt) bewusste Kapazitätsbeschränkung wird von einem Teil der Kurzparker nicht akzeptiert. Ein Knöllchen wird in Kauf genommen. Nicht ausgeschlossen, dass ein Parkschein für die kurze Erledigung gar nicht erst gezogen wurde. Eine stärkere Kontrolle und Ahndung von Verstößen ist angezeigt.

Auf dem unmittelbar benachbarten Parkplatz Schulgasse stehen noch Reserven zur Verfügung.



Abb. 16 Parkplatz Neumarkt und Schulgasse

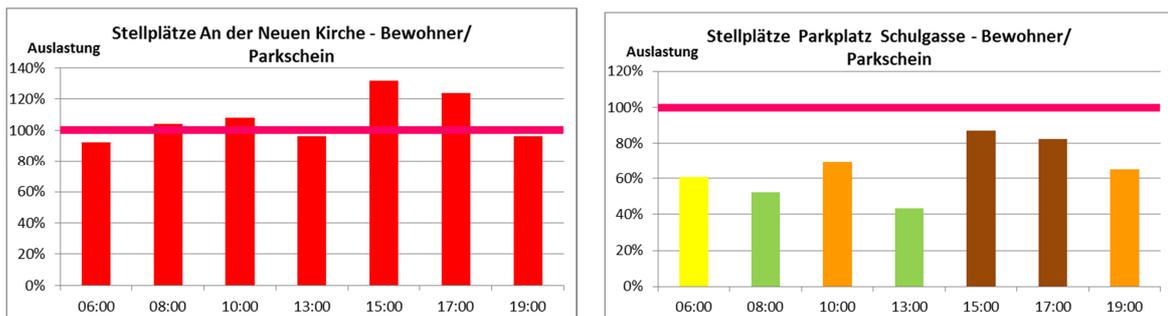


Abb. 17 Stellplatzauslastung An der Neuen Kirche (Neumarkt) und Schulgasse

Mit dem aktuellen Stellplatzangebot in seiner differenzierten Parkraumbewirtschaftung sowie den über Verkehrserhebungen dokumentierten Ergebnissen zur Parkraumnutzung bieten sich vielfältige Ansatzpunkte für die Erörterung diverser Maßnahmen zur Optimierung.

## 5 Verkehrsversuch Rankestraße

Die Diskussion um die Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation wurde akzentuiert mit Bezug auf die Rankestraße geführt.

Der Vorschlag, die Rankestraße (Fußgängerbereich) für den allgemeinen Kfz-Verkehr auch zum Zwecke des Parkens freizugeben, führte zu einem Verkehrsversuch.

Dieser wurde über mehrere Wochen beobachtet und ausgewertet.

Im Ergebnis wird die ursprüngliche Situation beibehalten.

### 5.1 Gegenstand

Im Ergebnis des Stadtrundgangs mit Vertretern des Unternehmervereins und Mitarbeitern der Stadtverwaltung am 11.09.2015 wurde durch den Bürgermeister der Verkehrsversuch Rankestraße festgelegt.

Auf der Grundlage der erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnung vom 12.11.2015 wurde die Beschilderung am 25.11.2015 umgesetzt.

Der Verkehrsversuch war zunächst befristet bis zum 31.05.2016, im Anschluss einmalig verlängert bis zum 30.06.2016.

Die Entscheidung für die Durchführung des Verkehrsversuchs basiert auch auf den ersten Erkenntnissen mit der Einrichtung zusätzlicher Kurzzeitstellplätze. Diese wurden als eine Position in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses 2013/0733 zur Belegung der Innenstadt im Juli 2015 östlich des Brunnens auf dem Holzmarkt eingerichtet. Die Wirkung der zusätzlichen kostenfreien Parkangebote wurde aus Sicht des Unternehmervereins positiv eingeschätzt.

Vor diesem Hintergrund sollten weitere zusätzliche kostenlose Kurzzeitstellplätze in der Rankestraße eingerichtet werden. Gleichzeitig sollten ggf. positive Effekte der Durchfahrtsmöglichkeit zum Ried im Sinne der Belegung der Innenstadt (Begegnung der hohen Leerstandsquote) erschlossen werden.



### 5.2 Grundlage/ Hintergrund

SR-Beschluss 2013/0733 vom 07.03.2013 Anordnung von Kurzzeitstellflächen neben dem Brunnen auf dem Holzmarkt

Verkehrsrechtliche Anordnung vom: 09.06.2015

umgesetzt am: 15.07.2015

Die Einordnung von Stellplätzen in der Rankestraße und damit notwendige Erreichbarkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr erforderte die weitere Einkürzung der Fußgängerzone.

Dies steht im Widerspruch zum SR-Beschluss 2014/0909 vom 22.05.2015 mit dem als eine Schlüsselmaßnahme des Verkehrskonzeptes Innenstadt der Erhalt der Fußgängerzone in seiner bestehenden Ausdehnung festgelegt wurde.

### **5.3 Einschätzung/ Ergebnis**

Pro und Contra wurden unter Berücksichtigung der Meinungen verschiedener Interessenvertreter, zuständiger Behörden, vor Ort Beobachtungen, ausgewählter Messungen, Ergebnisse der Parkraumerhebung sowie Würdigung der Erreichbarkeit der Stellplätze im Erschließungsnetz abgewogen.

Der Einzelhandel in der Innenstadt ist ursächlich nicht durch einen grundsätzlichen Mangel an Stellplätzen problembehaftet.

Die Behauptung, es bestehe ein ständiger Parkraumangel ist falsch.

Konkurrenz zur Grünen Wiese kann nicht durch ein „bedingungsloses“ Mehr an möglichst gebührenfreien Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum zugunsten der Innenstadt positiv beeinflusst werden.

Aus verkehrlicher Sicht widerspricht die Verkehrsorganisation gemäß Verkehrsversuch dem Ziel einer auf die ausgewogene Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten ausgerichtete verkehrliche Erschließung der Innenstadt.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen erfährt deutliche Abstriche, während der gefühlte, nicht nachgewiesene Gewinn an besserer verkehrlicher Erreichbarkeit (nur für Kfz-Verkehr) sehr begrenzt ausfällt.

Nach Erörterung der Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch in den zuständigen Ausschüssen wurde die bisherige Situation wiederhergestellt.

## **6 Maßnahmen Parkraumkonzept**

### **Informations- und Diskussionspapier in Vorbereitung des Workshops am 01.11.2016**

Unter Berücksichtigung der im Verlauf der Diskussionen geäußerten Meinungen und unterbreiteten Vorschläge, der Ergebnisse der Parkraumerhebung, der Auswertungen zum Verkehrsversuch Rankestraße, der Erörterung zum Entwurf der Parkgebührenordnung im Ausschuss für Rechnungsprüfung, Bürgerfragen und Ordnungsangelegenheiten sowie erster Abstimmungen in der Stadtverwaltung, wurden nachfolgende Maßnahmen in den Workshop-Prozess eingebracht.

Nachfolgend werden die kommentierten Maßnahmenempfehlungen wiedergegeben, auch wenn mit der Neufassung der Parkgebührenordnung (Februar 2017) in zeitlicher Abfolge modifizierte Festsetzungen erfolgt sind.

Der in der Innenstadt kommunal verfügbare (Verkehrs-) Raum ist begrenzt. Flächen in kommunaler Hand sind weitestgehend, bei Wahrung der Rechtsvorschriften einschließlich der Belange des sichern Verkehrsablaufs, für das Parken ausgenutzt.

Als Tabuzonen gelten der Schloßpark, Schloßplatz, Kurhausplatz, Alter Friedhof (ausgenommen Grundfläche vorhandener Parkplatz), Prinzenhof, das unmittelbare Umfeld von denkmalgeschützten Gebäuden (z. B. Liebfrauenkirche, Bachkirche) sowie die Fußgängerzone.

Mit der weiteren Einkürzung der Fußgängerzone kann nur mit Nachteilen für andere städtische Funktionen eine sehr begrenzte Erweiterung des Angebotes erfolgen.

Eine zahlenmäßige Vergrößerung ist nur durch kostenintensive Neubaumaßnahmen zu realisieren, deren Finanzierung zu gewährleisten ist.

Bei privaten Bauvorhaben ist der Stellplatznachweis gemäß ThürBauO geregelt. Der mit Baumaßnahmen verbundene zusätzliche Stellplatzbedarf ist im Zuge der Realisierung des genehmigten Bauantrages zu decken.

Eine „Optimierung“ des Parkraumangebotes wird vor allem durch eine Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (einschl. Überwachung) angestrebt.

Informations- und Leitsysteme sowie weitere flankierende Maßnahmen runden die Maßnahmenpalette des Parkraumkonzeptes ab.

Im Sinne einer vitalen Innenstadt müssen alle Maßnahmen unter Berücksichtigung sämtlicher Funktionen und Anforderungen des öffentlichen städtischen Raums das Funktionsgefüge der sinnvollen Aufgabenteilung sämtlicher Verkehrsmittel respektieren.

## Parkraumangebot

*Die angeführte Nummerierung dient dem schnellen Auffinden der Maßnahmen in Tab. 2 (S. 40) im Arbeitsbericht.*

Eine Vergrößerung der Stellplatzanzahl kann, u. a. unter Finanzierungsvorbehalt, erfolgen

- Neubau Parkhaus Rathaus (ca. 100 Stpl., anteilig Bewohner, Besucher, ggf. Beschäftigte) 1
- Erweiterung Parkplatz Alter Friedhof (Parkdeck, ca. 60 Stpl. Kunden/ Besucher) 2
- Neubau Parkhaus Umfeld Ried (Nachnutzung WTT) 3

Die Baumaßnahme „Muhmengasse“ sieht nur einen sehr begrenzten Stellplatzneubau vor. 4

Die kommunale Fläche am Kreisel Plauesche Straße wurde für eine Bebauung ausgeschrieben und steht voraussichtlich nicht mehr als potenzielle Parkfläche für Langzeit- und Dauerparker zu Verfügung. 5

Übernahme/ Kauf bzw. Nachnutzung von Brachflächen (ehemalige Brauerei, Vor dem Riedtor 11a) bzw. bei Auslagerung (Postgelände Ritterstraße) sind durch die Stadt allein angesichts der damit verbundene Formalien und Kosten keinesfalls (kurzfristig) zu bewerkstelligen. 6

7

Eine Überbauung am Standort Johannisgasse nur zum Zwecke der Parkierung wird schon allein aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht verfolgt. Gleiches gilt für Kleinststandorte, wie z. B. Jakobsgasse/ Riedmauer. 8

9

Kleinteilige Erweiterungen der Stellplatzzahl für Pkw könnten u.U. erfolgen:

- zweite Parkreihe auf dem Ried im nördlichen Bereich (6 Stpl.) 10
- einseitig Längsparken Vor dem Riedtor (zwischen Riedtor und Karolinenstraße; 12 – 14 Stpl.; derzeit beidseitig Parkverbot) 11
- Vor dem Riedtor, 2 – 3 Pkw- statt Busstellplatz 12

Parken auf dem Markt wurde in 02/2006 nach eingehender Erörterung im Arbeitskreis Stadtentwicklung abgelehnt. 13

In Auswertung des Verkehrsversuchs Rankestraße wurde die Unverträglichkeit der Verkehrsregelung festgestellt (u.a. Durchfahrt vom Ried entgegen der Einbahnstraße). Mit Unterbindung dieser Durchfahrt (Poller südlich der Fleischgasse) kann keine Abhilfe geschaffen werden (Fahrtbeziehung Kohlenmarkt – Ried entfällt, Erschließung Fleischgasse durch Rankestraße/ Holzmarkt, ebenso Parkplatz Rankestraße 5 – 11). 14

## Parkraumbewirtschaftung

Die Konkurrenz der Parkraumnachfrage in der Innenstadt macht die Parkraumbewirtschaftung unerlässlich.

Mit Hilfe der bestätigten Prioritätenliste für die Stellplatzbedarfsdeckung (Anwohner, Wirtschaftsverkehr, Kunden/ Besucher, Beschäftigte) erfolgt eine räumliche und zeitlich differenzierte Nutzungszuordnung des verfügbaren Parkraumangebotes.

Eine funktionierende Bewirtschaftung muss auf eine möglichst hohe Parkmoral (Akzeptanz/ Einhaltung der Parkordnung) orientieren.

Deshalb braucht es ein einfaches begreifbares System. Die Bewirtschaftung muss den Innenstadtbereich flächendeckend umfassen.

*Anmerkungen: In unbewirtschafteten Gebieten fahnden Parkplatzsuchende zunächst nach kostenlosen Parkplätzen und erst danach nach kostenpflichtigen Stellplätzen oder sie parken falsch. Falschparker schränken den Raum der Fußgänger ein, behindern alte Menschen und Kinder, die an der Hand geführt werden. Wo parkende Autos die Sicht blockieren, gefährdet dies Radfahrer und Fußgänger. Verstopfte Straßen behindern Notdienste und erschweren das Laden und Liefern.*

Die bereits eingeführte, weitgehend flächenhafte Parkraumbewirtschaftung greift auf die seit StVO 2013 eingeführte Zonenregelung mit Vz 314.1 und 314.2 (u.a. Ried, An der Neuen Kirche) zurück. Dadurch soll auch die häufig kritisierte zu hohe Anzahl eingesetzter Verkehrszeichen reduziert werden.

Die Parkraumbewirtschaftungszone schließt sowohl mittels Parkscheinautomaten und Parkscheibe bewirtschaftete Stellplätze ein.

15

## Bewohnerparken, Ausnahmegenehmigungen, Behinderte

Das etablierte, regelkonforme Bewohnerparken, räumlich differenziert in die fünf Zonen A bis E, hat sich bewährt und wird kontinuierlich an die sich veränderten Anforderungen und Möglichkeiten angepasst.

Aufgrund des begrenzten Parkraumangebotes (die Zahl der potenziell privilegierten Einwohner übersteigt die Zahl der ausgewiesenen Bewohnerstellplätze) wird der Kreis der Bewohner eingeschränkt, denen eine Bewohnerparkkarte ausgegeben wird.

Die Bewohnerparkzonen werden im erforderlichen Umfang ausgedehnt auf die Wachsenburgstraße, Rosenstraße, nördliche Pfortenstraße (Zone A) sowie die Mittelgasse, An der Liebfrauenkirche sowie An der Brunnenkunst (Zone C).

Bewohnerparkregelung wird eingeführt bzw. beibehalten, wenn die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keinen Stellplatz in zumutbarer Entfernung von der Wohnung vorfinden.

Eine Verpflichtung zur Anmietung eines vom Vermieter angebotenen privaten Stellplatzes besteht nicht. Ebenso die tatsächliche (ausschließliche) Nutzung des vorhandenen privaten Stellplatzes.

Mit Abschluss der abschnittswisen Sanierung der Wohnbebauung An der Weiße (voraussichtlich bis zum Jahr 2020) werden die Bewohner in die Bewohnerparkregel

16

17

18

19

(Zone A) wieder einbezogen. Alternativ besteht die Option der Anmietung einer Teilkapazität im geplanten PH Rathaus.

Die Bewohnerparkregelung wird teilträumlich im Trennsystem (z.B. Karl-Marien-Straße) sowie im Mischsystem (z.B. Ried), unter Wahrung der Parkchancen für Kurzzeitparker durchgesetzt.

20

Eine Begrenzung der Anzahl der Bewohnerparkkarten erfolgt im Sinne der optimierten Parkraumbewirtschaftung ebenso, wie die Begrenzung der Anzahl von Ausnahmegenehmigungen (u.a. Geschäftsparkkarte, Serviceparkausweis, soziale Dienste) auf ein unverzichtbares Maß.

21

Jeder Parkvorgang mit Ausnahmegenehmigung auf bewirtschafteten Stellplätzen schränkt die Parkchancen für die anderen Verkehrsteilnehmer ein.

Zum Behindertenparken (Bemessung/ Gestaltung Behindertenstellplätze, Parkausweis) bestehen allgemeingültige Regelungen, die selbstverständlich im konkreten Fall sachbezogen zu gewährleisten sind.

22

Die standortkonkrete Betrachtung von Behindertenstellplätzen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Parkraumkonzeptes. Hierfür bedarf es einer gesonderten Betrachtung und Abstimmung.

## **Kurzzeitparken**

Die Parkdauerbegrenzung ermöglicht eine parkzweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage und zielt auf

- verändertes Park- oder Verkehrsmittelwahlverhalten insbesondere der Berufs- und Ausbildungspendler (Langzeit-/ Dauerparker)
- erhöhte Parkchancen für Kunden, Besucher und Wirtschaftsverkehr (Kurzzeitparker)

Parkraum wird häufiger umgeschlagen – statt eines Berufspendlers können durchschnittlich etwa 4 - 5 Kurzzeitparker einen Stellplatz nutzen.

*Nicht jeder will nur mal kurz bis an das eine Geschäft heranfahren (Ultrakurzparken, < 30 min.), sondern möchte die eine oder andere Aktivität miteinander verbinden. Ein Stellplatz kann und muss dann nicht direkt vor dem einen (oder dem anderen?) Ziel genutzt werden.*

*Eine Belegung der Innenstadt wird auch durch eine angemessene Verweildauer des Pkw-Kunden begünstigt. Alternativen müssen bekannt sein und sollten sich, nach Lagegunst in Kosten/ Parkdauer begreifbar unterscheiden. Parken in höchster Lagegunst muss nicht auch noch kostenfrei sein.*

*Die unverzichtbare Überwachung der Parkordnung muss (re-) finanziert werden.*

## **gebührenpflichtiges Parken**

Die Parkgebührenstaffelung nach Lagegunst steuert moderat die räumliche Verteilung der Parkraumnachfrage und bedingt, indirekt auch die zu erwartende Parkdauer. Zum Einsatz kommen Parkscheinautomaten (PSA).

Dem Parkscheinautomat zugeordnet werden Stellplätze in zumutbarer Fußwegentfernung, um eine hohe Befolgungsrate der Parkordnung zu erreichen.

*Anmerkungen: Ärgerlich sind lange Wege zum PSA, der natürlich überhaupt erst einmal wahrgenommen werden muss, insbesondere für geplant kurze Parkdauer – die Akzeptanz ist gering, die Schwelle zum Parken ohne Parkschein ist niedrig, zumal wenn die Überwachung eher selten erfolgt und/ oder das Image der Parkmoral offenkundig gering ist.*

Die unverzichtbare Überwachung ermöglicht nach wie vor nur moderate Bußgelder. Eine (zeit-) effektive Überwachung zahlt sich mit Präsenz durch die Sicherung der Parkmoral und nicht durch das Verhängen von Bußgeldern aus.

Parkgebühren werden erhoben zur Steuerung der Parkraumnachfrage sowie Refinanzierung der Infrastruktur und Überwachung.

Die Parkgebührenordnung aus dem Jahr 2001 bedarf einer Neufassung. Erforderliche Korrekturen zielen in erster Linie auf eine verbesserte Akzeptanz (verständlich, nutzerfreundlich). Gleichzeitig kann und sollte eine moderate Gebührenanpassung an das gestiegene Preisniveau erfolgen. Mit der Umsetzung des Maßnahmenpaketes der Parkraumkonzeption sollte auch der Bewirtschaftungszeitraum im Sinne der Verbesserung der Parkchancen, abgestimmt für alle Nutzergruppen angepasst werden.

Für Arnstadt erweist sich die Gliederung in drei Zonen als zweckmäßig. Nicht alle Parkerfordernisse können und müssen unmittelbar am Ziel der Fahrt erfüllt werden. Im Sinne der Durchsetzung einer Parkordnung werden Stellplätze nach Attraktivität (Lage und Erreichbarkeit) zoniert und abgestuft bewirtschaftet.

23

Bei der Abgrenzung wird unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit folgende Veränderung vorgesehen:

- Parkplatz Alter Friedhof wechselt in die Zone I
- Riedmauer wechselt in die Zone II
- Längwitzer Mauer wechselt in Zone II

Die Parkgebührenstaffelung zwischen den Zonen soll einfach begreifbar sein.

Eine mit der Parkdauer linear ansteigende Parkgebühr bei gleichzeitig flexibler Vorauswahl der Parkdauer durch den Einwurf von 5 Cent-Münzen (Zeittakt) gewährleistet eine hohe Akzeptanz.

24

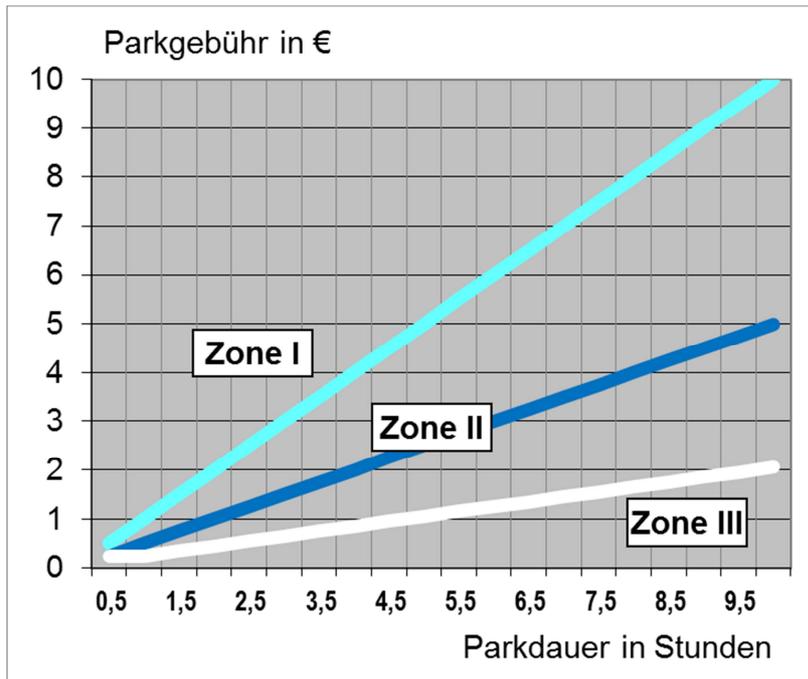
Mit einer Gebührenanpassung

- steigt die Parkgebühr proportional zur Parkdauer
- bleibt die Gebührenhöhe in Zone I unverändert
- werden die Gebühren in Zone II und III moderat angehoben

Ausgehend von einer Mindestparkgebühr wird am PSA das Ende der Parkzeit entsprechend dem eingeworfenen Geldbetrag auf 5 Cent-Genauigkeit angezeigt und nach Bestätigung auf dem Parkschein ausgedruckt.

Nach Ablauf der Parkdauer für die Mindestparkgebühr kann man für je 5 Cent die Parkdauer erhöhen.

Vorgeschlagen wurde die folgende Gebührenstaffelung:



Parkdauer (h)	Parkgebühr (€)		
	Zone I	Zone II	Zone III
0,5	0,50	0,25	0,25
1,0	1,00	0,50	0,25
1,5	1,50	0,75	0,35
2,0	2,00	1,00	0,45
2,5	2,50	1,25	0,55
3,0	3,00	1,50	0,65
3,5	3,50	1,75	0,75
4,0	4,00	2,00	0,85
4,5	4,50	2,25	0,95
5,0	5,00	2,50	1,05
5,5	5,50	2,75	1,15
6,0	6,00	3,00	1,25
6,5	6,50	3,25	1,35
7,0	7,00	3,50	1,45
7,5	7,50	3,75	1,55
8,0	8,00	4,00	1,65
8,5	8,50	4,25	1,75
9,0	9,00	4,50	1,85
9,5	9,50	4,75	1,95
10,0	10,00	5,00	2,05

Es wird vorgeschlagen, für die Parkdauer bis zu einer Stunde eine (Mindest-) Gebühr von 25 Cent festzulegen. Eine Tagesgebühr sollte neu mit 2 € festgelegt werden. Ein Monatsticket (Zone III; Wollmarkt) kann moderat angehoben werden.

Eine angemessene Mindestparkgebühr begünstigt eine entsprechende (Mindest-) Aufenthaltszeit und begrenzt eine übermäßige Zahl von An- und Abfahrten. Allerdings sinkt die Akzeptanz bei höherer Parkgebühr je Zeiteinheit.

**25**

Der Bewirtschaftungszeitraum an den Werktagen Montag bis Freitag sollte mit einer Fortschreibung der Parkgebührenordnung im Zuge der (Neu-) Ordnung der Parkraumsituation auf die Zeitspanne zwischen 08:00 und 18:00 Uhr korrigiert werden.

**26**

Der Marketingeffekt der 2006 versuchsweise eingeführten und seit 2009, inzwischen seit über 7 Jahren bestehenden Festsetzung, hat offenkundig nicht den allseits gewünschten durchgreifenden Belebungsseffekt gezeitigt.

Mit der Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung in Umsetzung des Maßnahmenpaketes bei vorbereitender Informationskampagne kann und muss Begreifbarkeit, Verständnis und Akzeptanz befördert sowie mit wachsender Parkmoral auch ein Imagegewinn für die Arnstädter Innenstadt realisiert werden.

Die mit der Parkraumbewirtschaftung im Kern beabsichtigte optimierte Steuerung der Parkraumnachfrage im Konflikt zwischen Bewohnerparken und Kunden-/Besucherverkehr sollte wieder im Geiste der Prioritätensetzung zugunsten der Stabilisierung und Förderung der Wohnfunktion in der Innenstadt eingesetzt werden.

Das betrifft den Beginn, bisher ab 7:00 Uhr, da auch Beschäftigte zum frühen Verlassen des Heimatstellplatzes veranlasst werden, ohne dass die adäquate Konkurrenz aus dem Kunden-/ Besucherverkehr dies begründen könnte (Geschäftszeiten ab 9:00 Uhr). Am Nachmittag werden durch den Verzicht auf die Bewirtschaftung ab 16:00 Uhr die Parkchancen für den rückkehrenden Bewohner in zumutbarer Entfernung zur Wohnung einen Stellplatz aufzufinden, deutlich geringer (Verdrängungseffekt). Die mit der Bewirtschaftung während der Geschäftszeiten angestrebte Mehrfachnutzung durch Kunden (einschl. der rückkehrenden Bewohner) wird ausgesetzt, auch die Parkchancen für Kunden und Besucher sind ab 16:00 Uhr tendenziell geringer.

Die mit der Werbung „Parken kostenfrei ab 16:00 Uhr“ gut gemeinte Wirtschaftsförderung erfolgt indirekt durch die der Kommune entgangenen Parkgebühreneinnahmen.

Optional bzw. als Übergangslösung könnte das Ende des Bewirtschaftungszeitraums auf 17:00 Uhr getestet werden (weiterhin nur 9 Stunden gebührenpflichtig)<sup>4</sup>.

Sofern die auf dem Holzmarkt eingerichteten Stellplätze Bestand haben sollen (kostenfreie Stellplätze innerhalb der Hauptgeschäftslage; eingekürzte Fußgängerzone), gilt es die Problematik der konfliktträchtigen Verkehrsabwicklung (verstärkte Abbiegevorgänge auf dem östlichen Holzmarkt, überlagert mit Haupt-Fußwegbeziehung, Haupt-Radwegverbindung, Buslinienführung) durch eine Begrenzung der Umschlagrate abzuschwächen.

**27**

Die Stellplätze sollen im Sinne des geschilderten Bewirtschaftungsprinzips in die Gebührenpflicht eingebunden werden.

Damit wird der Grundsatz verfolgt, an Stellplätzen mit hoher Lagegunst die Parkchancen durch eine adäquate Parkgebühr zu verbessern.

Im Eingangsbereich Schloßstraße/ Holzmarkt soll ein PSA aufgestellt werden, der für den südlichen Abschnitt der Schloßstraße die Entfernung zum PSA verkürzt.

Die Stellplätze in der Zimmerstraße werden dem in der Schloßstraße bereits vorhanden PSA zugeordnet.

**28**

Den erforderlichen PSA kann man von der Riedmauer Süd versetzen und dort die Parkscheibenregelung einführen.

**29**

Mit dem vorhandenen PSA Riedmauer Nord (Standort nördlich der Wagnergasse) besteht die Möglichkeit der Bewirtschaftung eines Teils der Stellplätze südlich der Wagnergasse.

**30**

Alternativ könnte das Versetzen dieses PSA Richtung Kohlenmarkt geprüft werden, um Kurzzeitparkstellplätze in der Längwitzer Straße mit einzubeziehen.

<sup>4</sup> Vgl. Festsetzungen der Parkgebührenordnung vom Februar 2017 (siehe auch Seite 10 unten)

Zusätzliche PSA sollten im Sinne der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung mit schrittweiser Ausdehnung der Gebührenpflicht, beginnend für Stellplätze mit hoher Lagegunst, in den nächsten Jahren angeschafft werden. Standorte bzw. Bereiche, die zu prüfen und vorzubereiten sind:

- Rosenstraße (Kurzzeitparker 12 Stpl.)
- An der Weiße 16 – 40 (PGZ I, 16 Stpl.)
- Parkplatz Johannissgasse (PGZ I, 25 Stpl.) – bei Aufwertung des Zustandes (temporäre Nutzung)
- Lessingstraße (PGZ II, je nach Lage und Erreichbarkeit)

**31**

**32**

**33**

**34**

Die Einführung einer „Brötchentaste“ (die ersten 20 bis 30 min. kostenfrei) an ausgewählten PSA wird nicht verfolgt. Gegen die „Brötchentaste“ sprechen:

- kurze Aufenthaltszeiten der Kunden/ Besucher
- unverträglicher Parksuchverkehr (vermeintlich attraktiveres Parkangebot)
- „Hüpfverkehr“ (für die Erledigungen wird das Auto häufiger von einem zu nächsten Parkplatz genutzt)
- der Weg zum PSA und zurück zum Auto bleibt
- möglicher Missbrauch (mehrfache kostenfreie Nutzung in Folge)
- Kosten für Programmierung/ Umrüstung der PSA
- Mehrkosten (u.a. Papierverbrauch usw.)
- Einnahmenverlust bei Parkgebühren
- Überwachung bei Ultrakurzparken ist aufwendiger

**35**

Mit den 2010 und 2011 neu angeschafften PSA wurde das Bezahlen mit beliebigen EURO und Cent-Münzen möglich. Die Wechselgeldfunktion tritt in ihrer Bedeutung zurück. Allerdings sollte im Zuge des planmäßigen Austauschs die Geldkartenfunktion eingerichtet werden.

Die Möglichkeit des Handyparkens sollte weiter ausgebaut sowie deren Nutzung noch stärker propagiert werden.

**36**

**37**

## **Parkscheibe**

Bei vorzugsweisem Einsatz von PSA verbleiben bei der praktischen Umsetzung zahlreiche kostenfreie Stellplätze, die nicht rentabel durch PSA bewirtschaftet werden können.

Mit der Parkscheibenregelung erfolgt alternativ zum Parkscheinautomat eine Parkdauerbegrenzung. Anders als beim PSA muss bei der Parkscheibe zwingend eine maximale Parkdauer festgelegt werden.

Dieser Festsetzung der maximalen Parkdauer für die verschiedenen Stellplätze in der Innenstadt sollte eine vermittelbare Strategie zugrunde liegen. Im Kernbereich sollte die Parkdauer auf eine maximale Parkdauer von einer Stunde ausgerichtet werden, während in Innenstadtrandlage eine an der fußläufigen Erreichbarkeit sowie einer angemessenen Aufenthaltsdauer orientierte maximale Parkdauer drei Stunden aufweist.

Die starke Differenzierung der vorhandenen maximalen Parkdauer sollte im Interesse einer verbesserten Benutzerfreundlichkeit klar strukturiert sein.

**38**

Eine maximale Parkdauer von 30 min. sichert zwar dem sachkundigen Autofahrer eine regelkonforme Parkzeit, fördert aber kurze Aufenthaltszeiten, erhöht die Fahrtenhäufigkeit im Zu- und Abfluss (incl. Parksuchverkehr) sowie den Aufwand für die unverzichtbare Überwachung.

Der Vorzug wird einer maximalen Parkdauer von in der Regel mindestens einer Stunde eingeräumt. Das Höchstmaß der maximalen Parkdauer sollte drei Stunden nicht überschreiten.

In diesem Sinne sollten Bereiche mit einer maximalen Parkdauer, die von den Regelgrößen 1, 2 und 3 Stunden abweichen überprüft und ggf. in der Parkdauer angepasst werden.

Das trifft z. B. auf die Lessingstraße oder die Johannisgasse zu.

Lokale Besonderheiten bei der begründeten Festlegung der maximalen Parkdauer sollen für den Verkehrsteilnehmer vor Ort erkennbar sein.

Bislang unbewirtschaftete Stellplätze in Bereichen mit konkurrierender Parkraumnachfrage werden hinsichtlich Einbindung in die Parkraumbewirtschaftung geprüft.

Zusätzliches Kurzzeitparken mittels Parkscheibe wird vorgeschlagen für

- Rosenstraße, nördlich Karl-Marien-Straße
- J.-S.-Bach-Straße
- An der Liebfrauenkirche
- Am Plan
- Wollmarkt (südlicher Straßenabschnitt/ Schrägparker)

**39**

**40**

**41**

**42**

**43**

In Randlage der Innenstadt stellen auch weiterhin unbewirtschaftete Stellplätze einen unverzichtbaren Teil des Parkraumangebotes für Langzeit- und Dauerparker dar.

**44**

## **Parkraumüberwachung**

Nur wo ausreichend überwacht wird, kann die Parkordnung die Zielstellung der auf die Interessen der verschiedenen Nutzergruppen abgestimmten effektiven Nutzung des begrenzten Parkraumangebotes erfüllen. Die Zahl der Falschparker kann und muss möglichst gering gehalten werden.

**45**

Die Intensivierung der Überwachung wurde von verschiedenen Seiten wiederholt als wichtige Maßnahme eines optimierten Parkraumkonzeptes benannt und eingefordert.

*(Fast) Jeder ärgert sich über Falschparker und wünscht sich, dass dieser doch ein Knöllchen bekommen möge. Nur soll es einen selbst natürlich nicht betreffen.*

Zu überwachen sind allein im öffentlichen Verkehrsraum der Arnstädter Innenstadt rund 1.400 bewirtschaftete Stellplätze (700 gebührenpflichtige Stpl. an 16 PSA, 320 Stellplätze mit Parkscheibenregelung sowie 400 Bewohnerstellplätze im Trennsystem). Zu kontrollieren sind darüber hinaus auch 400 Ausnahmegenehmigungen sowie Parkverstöße Park-/ Haltverbote, Kreuzungsbereich, Parken

**46**

in verkehrsberuhigtem Bereich (außerhalb gekennzeichneten Flächen) sowie in der Fußgängerzone (Ordnungswidrigkeiten im fließenden und ruhenden Verkehr). Anhand der Erfahrungen aus anderen Städten lässt sich die Anzahl von 6 Vollzeitbeschäftigten / 1.000 bewirtschaftete Stpl. als Orientierungswert herleiten.

## Information und Wegweisung (Anfahrt + Fußweg)

Zum Parkraummanagement gehört, neben dem Stellplatzangebot mit klaren Parkregeln der Parkraumbewirtschaftung, die verkehrliche Erreichbarkeit.

47

Das trifft zum einen auf die An- und Abfahrt mit dem Kfz zu.

Die Information erfolgt über Wegweisung (Schilder, Navigation) oder Vorabinformation (Internet, Veröffentlichungen).

Beides ist zu pflegen.

Der Focus für die Ortsunkundigen auf den Wollmarkt wird im Parkleitsystem beibehalten. Die Information zur Tagegebühr muss erforderlichenfalls fortgeschrieben werden.

Das Parkraumangebot sollte für den Nutzer mit allen größeren Kapazitäten (einschl. Privater) durch das Kürzel P sowie einen Namen als Eckpfeiler in einer Übersichtskarte verortet werden.

- P1 – Wollmarkt
- P2 – Alter Friedhof
- P3 – Schönbrunnstraße
- P4 – Wirtschaftszentrum Rosenstraße
- P5 – Gesundheitszentrum Schloßstraße
- P6 – Landratsamt (Ritterstraße)

Das vorhandene Faltblatt bedarf einer Überarbeitung. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sollte mit sämtlichen (größeren) Stellplatzkapazitäten (einschl. privater Anbieter) mit konkreten Informationen zu Kapazität, An-/Abfahrt, fußläufige Anbindung, Spezifikationen zu den Parkregeln (Kosten, max. Parkdauer, ggf. Serviceangebote) verdeutlicht werden.

48

Die Zusammenstellung der Informationen muss kompakt, übersichtlich und aktuell sein.

Zur Unterstützung der Erreichbarkeit ausgewählter Parkmöglichkeiten sollten in der Wegweisung vor Ort schwer erkennbare bzw. zu favorisierende Fahrtrouten ausgewiesen werden, z.B.

49

- Ried durch J.-S.-Bach-Straße – Wagnergasse an der Lindenallee
- Alter Friedhof durch Bahnhofstraße - Krappgartenstraße

Ergänzend kann ähnlich der Hotelroute die Fahrtroute entlang zentrumsrelevanter Parkmöglichkeiten im Straßenraum aufgenommen werden, z. B.:

50

Route 1: Nord – Süd

Bahnhofstraße – Schloßstraße – Kohlenmarkt – Riedmauer – Ried

Route 2: West

Plauescher Kreisel – Marlittstraße – Hohe Bleiche – Pfortenstraße

Die Erreichbarkeit der Geschäftszone bzw. ausgewählter Ziele zu Fuß vom Parkplatz aus gehört aber ebenso zur Erreichbarkeit.

**51**

Das fußläufige Wegeleitsystem sollte daraufhin überprüft und ergänzt werden. Ebenso gilt die Empfehlung, Informationen der fußläufigen Anbindung der Parkplätze (Wegführung und Zeitaufwand) realitätsnah mit den Parkmöglichkeiten zu vermitteln.

Für den Wollmarkt gilt es die Akzeptanz als Zentrumsparkplatz weiter aufzuwerten.

**52**

Die Gewährleistung der Befahr- und Begehbarkeit muss grundsätzlich gewährleistet sein (u. a. Entwässerung).

Die Ausstattung des Parkplatzes mit Toiletten ist gegeben. Erweiterter Informationsangebote mit Wetterschutz, sowie touristische Angebote Kiosk/ Imbiss/ Info, ggf. in Kombination mit Radausleihe und -service/ Radboxen sowie Elektro-Ladestation für Rad und Pkw könnten eine stärkere Identifikation und Akzeptanz schaffen.

Dem Fußgänger sind an der Neideckstraße mit den zwei FGÜ als Auftakt beide, alternative Wege zur Fußgängerzone angeboten. Mit dem vermeintlich attraktiveren Fußweg über den Schloßplatz könnte durch besser einsehbare Wegweisung, saniertem Gehweg, Ersatz der FG-LSA durch FGÜ auf dem Schloßplatz, mittel- bis langfristig verkehrsberuhigte Umgestaltung die Wegführung angenehmer und somit gefühlt kurzweiliger gestaltet werden.

**53**

Die Akzeptanz des Theaterparkplatzes kann durch Eröffnung der Wegführung durch den Schlossgarten (Beleuchtung) und das Schloss (keine Schließzeiten!) zumindest für Freizeitverkehr attraktiv werden.

**54**

## **Flankierende Maßnahmen**

Bei der Parkraumbewirtschaftung sollte auf unnötige Beschilderung verzichtet werden, wie z.B. Vz 325 – verkehrsberuhigter Bereich = Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Die seit 2013 eingeführte Beschilderung als Parkraumbewirtschaftungszone bietet gute Voraussetzungen.

**55**

Eine Unterstützung durch nichtamtliche Informationen im Amtsblatt, durch die Presse oder auch Verkehrsteilnehmerschulungen scheint unpopulär aber ist hilfreich bzw. notwendig.

**56**

Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen mit Relevanz für die Parkraumsituation muss die Abhängigkeit von der Parkraumsituation in der Innenstadt insgesamt berücksichtigt werden.

Die Erfordernisse der zunehmenden Elektromobilität erfordern entsprechende Berücksichtigung (Ladestationen Parkplatz Alter Friedhof, Wollmarkt, ggf. private etc.).

**57**

Für die Sanierung der Verkehrsanlagen und die Neugestaltung des Straßenraums insgesamt in der Schloßstraße muss die bisherige Parkordnung im Grunde beibehalten und damit die nachzuweisende Stellplatzanzahl im Bestand verbleiben.

**58**

Bauliche bzw. organisatorische Anpassungen sind im Detail planmäßig vorzunehmen

- regelkonforme Dimensionierung und Gestaltung von Behindertenstellplätze
- Parkordnung mit akzeptablen Stellplatzmaßen, ggf. durch Markierung

Die Markierung einer angemessenen Stellplatzbreite auf dem Parkplatz Schulgasse führt zwar zum Verlust von 2 Stellplätzen, erhöht aber die Akzeptanz und stellt somit einen Beitrag zur Verbesserung der Parkmoral dar (weniger ist oftmals mehr).

59

Wichtig für eine verbesserte Verkehrsmoral ist die Beförderung eines positiven Images der verkehrlichen Erreichbarkeit.

Zumindest eine sachgerechte Argumentation zum Thema Parken ist die Grundvoraussetzung, um die Parkordnung im täglichen Verkehrsgeschehen erfolgreich umsetzen zu können.

60

Auch wenn das Parkraumkonzept die Entwicklung der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht zum Gegenstand hat, soll an dieser Stelle auf die Wechselwirkung zwischen den Verkehrsmitteln bzw. Verkehrs-Teil-Systemen hingewiesen werden.

Mit der Gestaltung der konkreten Verkehrsbedingungen für die Abwicklung der Wegebeziehungen für die einzelnen Verkehrsarten wird das subjektive Verkehrsmittelwahlverhalten mit geprägt (z.B. Verkehrssicherheit Fahrbahnquerung, Befahrbarkeit, Fahrrad Abstellmöglichkeiten, attraktives ÖPNV-Angebot mit Haltestellen, Erreichbarkeit, Ausstattung).

61

**Aus fachlichem Verständnis sollte Gegenstand eines optimierten Parkraumkonzeptes die Umsetzung eines ganzen Maßnahmenbündels sein, welches die Parkchancen insbesondere auch von Kurzzeitparkern durch die steuernde Wirkung einer einfach begreifbaren und nutzerfreundlichen Bewirtschaftung (inkl. Überwachung) erhöht, eine deutliche Verbesserung der Parkraumsituation erreicht.**

## 7 Maßnahmen – Stellungnahme der Workshopteilnehmer

Zum Start der Workshops wurden einbezogen

- 6 Vertreter des Stadtrats (5 Fraktionen + 1 fraktionslos)
- der Vorsitzende des Bau-, Vergabe- und Umweltausschusses
- die ehrenamtliche Beigeordnete (übernahm Interessen der SPD-Fraktion)
- der Unternehmerverein
- das Büro für Stadtentwicklung
- die Stadtverwaltung (Bürgermeister, 1. Beigeordneter, die Abt.-Leiter Ordnung/ Verkehr, Tiefbau und Planung)
- der Fachplaner Verkehr

Die Workshops zur Einschätzung der Parkraumsituation sowie Vorstellung/Erörterung von Maßnahmen wurden für einen erweiterten Teilnehmerkreis vorbereitet und durchgeführt. Einbezogen wurden

- Wirtschaftsförderung
- Umweltmedienzentrum
- Beauftragte Gleichstellung/ Behinderte
- Wohnungsbaugesellschaft
- Vereinigte Wohnungsgenossenschaft
- ADFC
- Polizei
- Regionalbus Arnstadt
- Feuerwehr/Katastrophenschutz
- Berufener Bürger im Bauausschuss
- Bürgerin/ Mitarbeiter Stadtverwaltung
- StrumpfKafé
- Bäckerei Nagel (keine Beteiligung)

Als neutralen Moderator konnte Hr. Ludwig gewonnen werden (ersatzweise Interessenvertretung für Umweltmedienzentrum).

In Auswertung des Workshops erfolgte in einer Strategieberatung beim Bürgermeister die Festlegung, dass alle Teilnehmer des Workshops mit Verweis auf die ihnen zugegangenen Informationen und Unterlagen aus den Workshops um eine Stellungnahme zu den vorgestellten Maßnahmen zur Optimierung des Parkraumkonzeptes aufgefordert werden. Diese Stellungnahme wurde in Form der Positionierung Zustimmung (mit Einstufung der Wichtigkeit) oder Ablehnung erbeten (Formular in Tabellenform).

Von den 27 angeschriebenen Teilnehmern sind 18 Stellungnahmen eingegangen. Das entspricht einer Rücklaufquote von 67 %.

In die Auswertung konnten nur **16 Teilnehmer** einbezogen werden. 2 Teilnehmer gaben allgemeine Einschätzungen ab, die nicht mit der Tabellenvorlage ausgewertet werden können.

Sofern eine Maßnahme ohne Positionierung blieb, wurde dies als Enthaltung gewertet.

Ergänzende Bemerkungen wurden nur vereinzelt angegeben, eine systematische Auswertung ist nicht möglich. Ausgewählte werden zur Abrundung der Auswertung angegeben.

*Zusätzlich liegt seit 18.04.2017 eine Stellungnahme des Altstadtkreises vor, die nicht in der nachfolgenden Auswertung berücksichtigt wurde.*

**In die Zeit der Fristverlängerung für eine Zusendung der Stellungnahme fasste am 02.02.2017 der Stadtrat den Beschluss 2016/0351 zur neuen Parkgebührenordnung.**

Damit wurde für die Maßnahmen 23 bis 26 eine Entscheidung fixiert.

Die **Maßnahmenliste** enthält **61 Maßnahmen**, wobei bei zwei Maßnahmen (Nr. 23 und 24) jeweils dreigeteilt eine Stellungnahme (Zustimmung/ Ablehnung) eingetragen werden konnte.

Überwiegend wurde eine Zustimmung bzw. Ablehnung eingetragen (79 %), nur im begrenzten Umfang erfolgte eine Enthaltung.

Für einen vereinfachten Überblick erfolgte eine Wertung der Stellungnahmen:

Ergebnis	Wertungsmaßstab	Anzahl Maßnahmen	Nr. der Maßnahme
<b>eindeutige Zustimmung</b>	12 und mehr Zustimmungen	19	
<b>mehrheitliche Zustimmung</b>	mindestens 8 Zustimmungen bei maximal halb so vielen Ablehnungen	40	
<b>Zustimmung</b>	bei mehreren Ablehnungen	4	
<b>Ablehnung</b>	bei mehreren Zustimmungen	1	14
<b>eindeutige Ablehnung</b>	12 und mehr Ablehnungen	1	13

Tab. 1 Auswertung der Stellungnahmen im Überblick

Bei dieser Wertung erfolgte keinerlei Gewichtung (Stellenwert Interessenvertretung, Bedeutung der Maßnahme in fachlicher Hinsicht).

Nr.	Maßnahme	Zustimmung	
		ja	nein
1	Neubau Parkhaus Rathaus (ca. 100 Stpl., anteilig Bewohner, Besucher, ggf. Beschäftigte)	15	0
2	Erweiterung Parkplatz Alter Friedhof (Parkdeck, ca. 60 Stpl. Kunden/ Besucher)	10	5
3	Neubau Parkhaus Umfeld Ried (Nachnutzung WTT)	12	2
4	Baumaßnahme „Muhmengasse“ - Stellplatznachweis gem. Bauordnungsrecht	11	1
5	kommunale Fläche am Kreisel Plauesche Straße – mögliche Option temporäre Nutzung als Parkfläche	12	2
6	Übernahme/ Kauf von Brachflächen (ehemalige Brauerei, Vor dem Riedtor 11a)	8	5
7	Nachnutzung von Brachflächen bei Auslagerung (Postgelände Ritterstraße)	10	2
8	Überbauung am Standort Johannissgasse	7	5
9	Überbauung Kleinststandorte, wie z.B. Jakobsgasse/ Riedmauer	7	4
10	zweite Parkreihe auf dem Ried im nördlichen Bereich (6 Stpl.)	14	2
11	einseitig Längsparken Vor dem Riedtor (zwischen Riedtor und Karolinenstraße; 12 – 14 Stpl.)	14	1
12	Vor dem Riedtor, 2 – 3 Pkw- statt Busstellplatz	9	4
13	Parken auf dem Markt	3	12
14	zusätzliche Stellplätze in der Rankestraße	6	8
15	Beschilderung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung als Zonenregelung (Vz 314.1)	9	3
16	Bewohnerparken wird an die sich veränderten Anforderungen und Möglichkeiten angepasst	10	2
17	Bewohnerparkkarte ggf. nur für eingeschränkten Kreis	10	2
18	Bewohnerparkzonen im erforderlichen Umfang erweitern	11	2
19	Bewohnerparkregel (Zone A) nach Abschluss Sanierung der Wohnbebauung An der Weiße (ergänzend Einmietung in PH Rathaus)	11	1
20	Bewohnerparkregelung im Trennsystem (z.B. Karl-Marien-Straße) sowie im Mischsystem (z.B. Ried)	12	1
21	Begrenzung Anzahl Ausnahmegenehmigungen auf unverzichtbares Maß	13	1
22	Behindertenparken gesonderte Betrachtung und Abstimmung	12	2
23	Änderung der Abgrenzung der Parkgebührenzonen: • Ppl. Alter Friedhof wechselt in die Zone I	11	2
	• Riedmauer wechselt in die Zone II	11	2
	• Längwitzer Mauer wechselt in Zone II	11	2
24	Gebührenanpassung: • Parkgebühr steigt proportional zur Parkdauer	12	2
	• Gebührenhöhe in Zone I unverändert	8	4
	• Gebühren in Zone II und III moderat anheben	10	2
25	Parkgebührenordnung: Mindestparkgebühr (Sockelbetrag)	9	3
26	Bewirtschaftungszeitraum anpassen auf 08:00 - 18:00 Uhr	11	4
27	Gebührenpflicht für Holzmarkt PSA von Riedmauer Süd auf Holzmarkt versetzen	9	4
28	Gebührenpflicht für Zimmerstraße Zuordnung Parkscheinautomat Schloßstraße	9	4
29	Riedmauer Süd - Ersatz Gebührenpflicht durch Parkscheibenregelung	10	3
30	Stellplätze Riedmauer Süd (nördlicher Teil) dem PSA Riedmauer Nord zuordnen	11	2
31	zusätzlicher PSA: Rosenstraße (Kurzzeitparker 12 Stpl.)	10	3
32	zusätzlicher PSA: An der Weiße 16 – 40 (PGZ I, 16 Stpl.)	9	3
33	zusätzlicher PSA: Parkplatz Johannissgasse (PGZ I, 25 Stpl.) - bei Aufwertung des Zustandes	10	1
34	zusätzlicher PSA: Lessingstraße (PGZ II, je nach Lage und Erreichbarkeit)	10	2
35	"Brötchentaste" ggf. für Ultrakurzparker (< 30 min) 5 Cent für 3 min (PGZ I)	8	5
36	Nachrüsten der PSA mit Geldkartenfunktion	10	2
37	Förderung des Handyparkens	11	2

Nr.	Maßnahme	Zustimmung	
		ja	nein
38	Vereinheitlichung der Parkdauerstaffelung auch in der Parkscheibenregelung	12	0
39	Kurzzeitparken (Parkscheibe) in der Rosenstraße, nördlich Karl-Marien-Straße	8	2
40	Kurzzeitparken (Parkscheibe) J.-S.-Bach-Straße	9	2
41	Kurzzeitparken (Parkscheibe) An der Liebfrauenkirche	9	2
42	Kurzzeitparken (Parkscheibe) Am Plan	9	2
43	Kurzzeitparken (Parkscheibe) Wollmarkt (südlicher Abschnitt/ Schrägparker)	12	1
44	Randlage mit unbewirtschafteten Stellplätzen für Langzeitparker	11	1
45	Intensivierung der Überwachung (Präsenz zeigen, mit Einführung veränderter Regelungen bei Verstößen zunächst "gelbe Karte")	12	2
46	Intensivierung der Überwachung (Aufstockung des Personals und der Motivation)	11	2
47	Überprüfung und Anpassung der Wegweisung (Beschilderung) für Kfz-An-/Abfahrt	13	0
48	Fortschreibung des Faltblattes Erreichbarkeit Innenstadt + Abgleich mit Internetauftritten	12	0
49	vor Ort schwer erkennbare bzw. zu favorisierende Fahrtrouten ausweisen (Ried und Alter Friedhof)	11	1
50	ergänzend Fahrtrouten entlang zentrumsrelevanter Parkmöglichkeiten ausweisen	11	2
51	Überprüfung des fußläufigen Wegleitsystems	12	1
52	Akzeptanzsteigerung P 1 Wollmarkt durch Verbesserung Befahr- und Begehbarkeit sowie zusätzlicher Ausstattung	14	1
53	Zuwegung Zentrum Ppl. Wollmarkt aufwerten durch Sanierung Gehwege und Ersatz FG-LSA durch FGÜ	11	1
54	Aufwertung Zuwegung Theaterparkplatz durch Schloss, Wegweisung, ggf. Sanierung Wege + Beleuchtung	11	0
55	Verzicht auf unnötige Beschilderung (z.B. verkehrsberuhigter Bereich = Vz 325)	12	0
56	Unterstützung der Informationen zur Erreichbarkeit der Innenstadt durch Amtsblatt, Presse, Schulungsangebote	12	1
57	Berücksichtigung der Erfordernisse der Elektromobilität und weiterer Formen alternativer Mobilität	11	0
58	Beibehaltung der Parkordnung in der Schloßstraße	11	1
59	Markierung größerer Stellplatzbreiten auf Ppl. Schulgasse, mehr Akzeptanz bei Verzicht auf zwei Stpl.	9	3
60	Beförderung eines positiven Images der Erreichbarkeit der Innenstadt	12	0
61	Einflussnahme auf Verkehrsmittelwahl durch Gestaltung der konkreten Verkehrsbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten	8	3

Tab. 2 Auswertung der Stellungnahmen im Einzelnen

## 8 Stadtratsbeschluss und weiteres Vorgehen

In der vorberatenden Ausschusssitzung am 20.06.2017 wurden 19 Maßnahmen bestätigt.

Die Maßnahmen hatten bei den Stellungnahmen mindestens 12 Zustimmungen erhalten.

**Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 25.08.2017 mit Beschluss-Nr. 2017/0592 19 Maßnahmen für die Umsetzung durch die Stadtverwaltung zur Vorbereitung bestätigt.**

lfd. Nr.	Nr. in Tab. 2	Maßnahme
1	1	Neubau Parkhaus Rathaus (ca. 64 Stpl., anteilig Bewohner, Besucher), weiter im Rathausinnenhof, in Summe ca. 76 Stellplätze
2	3	Neubau Parkhaus Umfeld Ried (Nachnutzung WTT)
3	5	kommunale Fläche am Kreisel Plauesche Straße – mögliche Option temporäre Nutzung als Parkfläche
4	10	zweite Parkreihe auf dem Ried im nördlichen Bereich (6 Stellplätze) → bereits umgesetzt
5	11	einseitig Längsparken Straße Vor dem Riedtor (zwischen Riedtor und Karolinenstraße; 12 – 14 Stpl.)
6	20	Bewohnerparkregelung im Trennsystem (z.B. Karl-Marien-Straße) und im Mischsystem (z.B. Ried)
7	21	Begrenzung Anzahl Ausnahmegenehmigungen auf unverzichtbares Maß → bereits umgesetzt
8	22	Behindertenparken gesonderte Betrachtung und Abstimmung → in Bearbeitung
9	24	Gebühreanpassung: • Parkgebühr steigt proportional zur Parkdauer → Parkgebührenordnung vom 16.02.2017 (Stadtratsbeschluss-Nr. 2016/0351)
10	38	Vereinheitlichung der Parkdauerstaffelung auch in der Parkscheibenregelung
11	43	Kurzzeitparken (Parkscheibe) Wollmarkt (südlicher Abschnitt/ Schrägparker)
12	45	Intensivierung der Überwachung (Präsenz zeigen, mit Einführung veränderter Regelungen bei Verstößen zunächst "gelbe Karte")
13	47	Überprüfung und Anpassung der Wegweisung (Beschilderung) für Kfz-An-/Abfahrt
14	48	Fortschreibung des Faltblattes Erreichbarkeit Innenstadt + Abgleich mit Internetauftritten
15	51	Überprüfung des fußläufigen Wegleitsystems
16	52	Akzeptanzsteigerung P 1 Wollmarkt durch Verbesserung Befahr- und Begehbarkeit sowie zusätzlicher Ausstattung
17	55	Verzicht auf unnötige Beschilderung (z.B. verkehrsberuhigter Bereich = Vz 325)
18	56	Unterstützung der Informationen zur Erreichbarkeit der Innenstadt durch Amtsblatt, Presse, Schulungsangebote
19	60	Beförderung eines positiven Images der Erreichbarkeit der Innenstadt

Für weitere 40 Maßnahmen wurde in der den Stadtrat vorbereitenden Bauausschusssitzung noch Diskussions- und Abstimmungsbedarf gesehen.

Für diese Maßnahmen lässt sich im Hinblick auf die Ergebnisse der Diskussion sowie der Beteiligung/ Stellungnahmen ein differenziertes Bild darstellen:

- 17 Maßnahmen haben 11 Zustimmungen erhalten, darunter z.T. 3 Zustimmungen seitens der Stadträte (ohne Ablehnung)
- 10 Maßnahmen haben 10 Zustimmungen erhalten darunter z.T. 3 Zustimmungen seitens der Stadträte (ohne Ablehnung)

Die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen (auf der Folgeseite) ist nach Intensität der Zustimmung sortiert.

Eine selektive Auswahl und positive Entscheidung zu weiteren Maßnahmen sollte zeitnah unbedingt vorgenommen werden.

Kurze ergänzende inhaltliche Erläuterungen können ggf. vorliegenden Fehlinterpretationen begegnen bzw. das Verständnis verbessern.

Im Zusammenhang mit einem ersten Sachstandsbericht zur Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen sollten seitens der Stadtverwaltung weitere Maßnahmen für eine mögliche Umsetzung in den zuständigen Ausschuss zwecks vertiefender Erörterung eingebracht werden.

Nr.	Maßnahme	Zustimmung		Wichtigkeit		Votum SR	
		ja (alle)	nein (alle)	Anzahl	MW	ja (SR)	nein (SR)
1	Neubau Parkhaus Rathaus (ca. 100 Stpl., anteilig Bewohner, Besucher, ggf. Beschäftigte)	15	0	15	1,5	4	0
11	einseitig Längsparken Vor dem Riedtor (zwischen Riedtor und Karolinenstraße; 12 – 14 Stpl.)	14	1	12	1,9	4	0
52	Akzeptanzsteigerung P 1 Wollmarkt durch Verbesserung Befahr- und Begehbarkeit sowie zusätzlicher Ausstattung	14	1	12	1,5	4	0
10	zweite Parkreihe auf dem Ried im nördlichen Bereich (6 Stpl.)	14	2	11	1,7	5	0
47	Überprüfung und Anpassung der Wegweisung (Beschilderung) für Kfz-An-/Abfahrt	13	0	13	1,7	3	0
21	Begrenzung Anzahl Ausnahmegenehmigungen auf unverzichtbares Maß	13	1	12	1,6	3	0
38	Vereinheitlichung der Parkdauerstaffelung auch in der Parkscheibenregelung	12	0	11	1,6	3	0
48	Fortschreibung des Faltblattes Erreichbarkeit Innenstadt + Abgleich mit Internetaufritten	12	0	12	1,9	3	0
55	Verzicht auf unnötige Beschilderung (z.B. verkehrsberuhigter Bereich = Vz 325)	12	0	10	1,3	3	0
60	Beförderung eines positiven Images der Erreichbarkeit der Innenstadt	12	0	11	1,4	3	0
51	Überprüfung des fußläufigen Wegleitsystems	12	1	12	2,1	3	0
43	Kurzzeitparken (Parkscheibe) Wollmarkt (südlicher Abschnitt/ Schrägparker)	12	1	11	2,1	3	1
20	Bewohnerparkregelung im Trennsystem (z.B. Karl-Marien-Straße) und im Mischsystem (z.B. Ried)	12	1	10	2,2	2	1
56	Unterstützung der Informationen zur Erreichbarkeit der Innenstadt durch Amtsblatt, Presse, Schulungsangebote	12	1	11	2,2	2	1
3	Neubau Parkhaus Umfeld Ried (Nachnutzung WTT)	12	2	12	2,0	3	1
24a	Gebührenanpassung: • Parkgebühr steigt proportional zur Parkdauer	12	2	9	1,6	3	1
45	Intensivierung der Überwachung (Präsenz zeigen, mit Einführung veränderter Regelungen bei Verstößen zunächst "gelbe Karte")	12	2	10	1,2	3	1
5	kommunale Fläche am Kreisel Plauvesche Straße – mögliche Option temporäre Nutzung als Parkfläche	12	2	12	2,0	2	1
22	Behindertenparken gesonderte Betrachtung und Abstimmung	12	2	10	1,6	2	1
57	Berücksichtigung der Erfordernisse der Elektromobilität und weiterer Formen alternativer	11	0	11	1,8	2	0
54	Aufwertung Zuwegung Theaterparkplatz durch Schloß, Wegweisung, ggf. Sanierung Wege + Beleuchtung	11	0	12	1,8	1	0
19	Bewohnerparkregel (Zone A) nach Abschluss Sanierung der Wohnbebauung An der Weiße (ergänzend Einmietung in PH Rathaus)	11	1	10	1,8	3	0
49	vor Ort schwer erkennbare bzw. zu favorisierende Fahrtrouten ausweisen (Ried und Alter)	11	1	11	2,3	3	0
53	Zuwegung Zentrum Ppl. Wollmarkt aufwerten durch Sanierung Gehwege und Ersatz FG-LSA	11	1	11	1,5	3	0
58	Beibehaltung der Parkordnung in der Schloßstraße	11	1	9	1,7	3	0
44	Randlage mit unbewirtschafteten Stellplätzen für Langzeitparker	11	1	9	2,1	3	1
4	Baumaßnahme „Muhmengasse“ - Stellplatznachweis gem. Bauordnungsrecht	11	1	11	1,7	2	1
18	Bewohnerparkzonen im erforderlichen Umfang erweitern	11	2	10	2,3	3	0
50	ergänzend Fahrtrouten entlang zentrumsrelevanter Parkmöglichkeiten ausweisen	11	2	11	2,5	3	0
37	Förderung des Handyparkens	11	2	9	1,7	3	1
23a	Änderung der Abgrenzung der Parkgebührenzonen: • Ppl. Alter Friedhof wechselt in die Zone I	11	2	9	2,0	2	1
23b	• Riedmauer wechselt in die Zone II	11	2	9	2,1	2	1
23c	• Längwitzer Mauer wechselt in Zone II	11	2	9	2,1	2	1
30	Stellplätze Riedmauer Süd (nördlicher Teil) dem PSA Riedmauer Nord zuordnen	11	2	8	2,0	2	1
46	Intensivierung der Überwachung (Aufstockung des Personals und der Motivation)	11	2	10	1,2	2	1
26	Bewirtschaftungszeitraum anpassen auf 08:00 - 18:00 Uhr	11	4	5	1,8	3	1
33	zusätzlicher PSA: Parkplatz Johannissgasse (PGZ I, 25 Stpl.) - bei Aufwertung des Zustandes	10	1	10	2,0	2	0
34	zusätzlicher PSA: Lessingstraße (PGZ II, je nach Lage und Erreichbarkeit)	10	2	8	2,3	3	0
7	Nachnutzung von Brachflächen bei Auslagerung (Postgelände Ritterstraße)	10	2	8	1,6	3	1
36	Nachrüsten der PSA mit Geldkartenfunktion	10	2	10	2,0	2	0
16	Bewohnerparken wird an die sich veränderten Anforderungen und Möglichkeiten angepasst	10	2	9	1,6	2	1
24c	• Gebühren in Zone II und III moderat anheben	10	2	9	1,6	2	1
17	Bewohnerparkkarte ggf. nur für eingeschränkten Kreis	10	2	9	2,0	1	1
29	Riedmauer Süd - Ersatz Gebührenpflicht durch Parkscheibenregelung	10	3	7	1,6	2	1
31	zusätzlicher PSA: Rosenstraße (Kurzzeitparker 12 Stpl.)	10	3	8	1,9	2	1
2	Erweiterung Parkplatz Alter Friedhof (Parkdeck, ca. 60 Stpl. Kunden/ Besucher)	10	5	10	1,8	3	2
40	Kurzzeitparken (Parkscheibe) J.-S.-Bach-Straße	9	2	10	2,3	3	0
41	Kurzzeitparken (Parkscheibe) An der Liebfrauenkirche	9	2	10	2,1	3	0
42	Kurzzeitparken (Parkscheibe) Am Plan	9	2	10	2,0	3	0
15	Beschilderung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung als Zonenregelung (Vz 314.1)	9	3	9	1,3	2	1
59	Markierung größerer Stellplatzbreiten auf Ppl. Schulgasse, mehr Akzeptanz bei Verzicht auf zwei Stpl.	9	3	7	1,9	2	2
32	zusätzlicher PSA: An der Weiße 16 – 40 (PGZ I, 16 Stpl.)	9	3	8	1,5	1	1
25	Parkgebührenordnung: Mindestparkgebühr (Sockelbetrag)	9	3	9	1,9	0	1
12	Vor dem Riedtor, 2 – 3 Pkw- statt Busstellplatz	9	4	8	2,1	4	0
27	Gebührenpflicht für Holzmarkt PSA von Riedmauer Süd auf Holzmarkt versetzen	9	4	8	1,3	1	3
28	Gebührenpflicht für Zimmerstraße Zuordnung Parkscheinautomat Schloßstraße	9	4	8	1,3	1	3
39	Kurzzeitparken (Parkscheibe) in der Rosenstraße, nördlich Karl-Marien-Straße	8	2	10	2,3	2	0
61	Einflussnahme auf Verkehrsmittelwahl durch Gestaltung der konkreten Verkehrsbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten	8	3	7	1,6	1	2
24b	• Gebührenhöhe in Zone I unverändert	8	4	7	2,0	3	0
35	"Brötchentaste" ggf. für Ultrakurzparker (< 30 min) 5 Cent für 3 min (PGZ I)	8	5	7	2,1	2	1
6	Übernahme/ Kauf von Brachflächen (ehemalige Brauerei, Vor dem Riedtor 11a)	8	5	7	2,0	2	2
9	Überbauung Kleinststandorte, wie z.B. Jakobsgasse/ Riedmauer	7	4	8	2,1	3	1
8	Überbauung am Standort Johannissgasse	7	5	9	2,3	3	0
14	zusätzliche Stellplätze in der Rankestraße	6	8	7	1,7	2	2
13	Parken auf dem Markt	3	12	4	1,5	1	3