

STADT BALINGEN

PARKIERUNGSKONZEPT INNENSTADT ÜBERPRÜFUNG DER VOR- UND NACHTEILE EINER PARK- RAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN DER BALINGER INNENSTADT

Stand: 20. April 2018

1.

AUFGABENSTELLUNG

Der Balingener Einzelhandel und die Stadt Balingen werben damit, dass in der ganzen Stadt in allen Parkhäusern und auf allen ausgewiesenen Parkplätzen im öffentlichen Raum kostenlos geparkt werden kann.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Bereitstellung und Unterhaltung des für die Allgemeinheit gebührenfreien Parkierungsangebots entsprechende Kosten verursacht und hier insbesondere die sehr aufwendigen Sanierungsmaßnahmen in den Parkhäusern zu nennen sind, stellt sich für die Stadt die Frage, inwieweit durch Parkgebühren die Kosten für die Parkierung spürbar reduziert werden können.

Damit die Vor- und Nachteile einer möglichen gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung beurteilt und planungspolitisch abgewogen werden können, wurde die Planungsgruppe Kölz beauftragt, die bestehende Parkierungssituation in der Balingener Innenstadt detailliert zu analysieren und anhand von Parkraumbewirtschaftungsszenarien aufzuzeigen, welche Chancen und Risiken sich aus verkehrlich-städtebaulicher Sicht und unter finanziellen Aspekten ergeben können. Gleichzeitig dient die Überprüfung der bestehenden Parkierungssituation dazu, eventuelle Mängel und Schwachstellen zu lokalisieren und das noch aus dem „Stadtkernrahmenplan 1983“ abgeleitete Parkraumkonzept fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang sind auch die städtebaulichen Leitbilder des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) sowie die angestrebte Gartenschau 2023 zu beachten.

Die inhaltliche-methodische Bearbeitung der Aufgabenstellung gliedert sich dabei in folgende Arbeitsschritte:

- Analyse der bestehenden Parkierungsnachfrage und Parkierungssituation in der Innenstadt von Balingen.
- Definition der Zielsetzungen einer möglichen Parkraumbewirtschaftung.
- Entwicklung und Beurteilung von Parkraumbewirtschaftungsszenarien.
- Abschätzung möglicher Gebühreneinnahmen für einzelne Szenarien
- Ableitung von Schlussfolgerungen.

Nachfolgend werden die Untersuchungsergebnisse erläutert und dargestellt:

2.

PARKRAUMANALYSE INNENSTADT

2.1

Erhebungsmethoden

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden im Zeitraum von April bis Juli 2017 im Bereich der Innenstadt umfangreiche Parkraumanalysen durchgeführt, wobei im Wesentlichen folgende methodischen Ansätze angewandt wurden:

- Analyse des vorhandenen Parkraumangebots, differenziert nach den Parkierungsarten
 - Öffentliche Stellplätze
 - zeitliche Begrenzung
 - Kundenstellplätze (halböffentlich)
 - Private Stellplätze (soweit einsehbar)
 - Behindertenstellplätze
 - Ungeregeltes Parken / "Falschparker"
 - etc. ...
- Fluktuation (Belegungsgrad) der vorhandenen öffentlichen / halböffentlichen Stellplätze am Dienstag, 09.05.2017 und am Donnerstag, 11.05.2017 im gesamten Innenstadtbereich und in den Parkhäusern (2 Erhebungstage) sowie am Donnerstag, 20.07.2017 im Bereich Parkhaus Stingstraße und Umfeld jeweils im Zeitbereich 08.00–19.00 Uhr:
 - Kurzparker (Parkdauer bis 2 Stunden)
 - Mittelparker (Parkdauer über 2 bis 5 Stunden)
 - Dauerparker (Parkdauer über 5 Stunden)
 - "keine bzw. sehr geringe Parknutzung"
- Auslastung des vorhandenen öffentlichen / halböffentlichen Stellplatzangebotes im Untersuchungsgebiet (08.00–19.00 Uhr)
 - Geringe Auslastung (Stellplätze max. 4 Stunden belegt)
 - Mittlere Auslastung (Stellplatz max. 8 Stunden belegt)
 - Hohe Auslastung (Stellplatz mehr als 8 Stunden belegt)
- Auslastung Parkierungsschwerpunkte / Parkhäuser
 - Parkhaus Stingstraße
 - Parkhaus Wilhelmstraße
 - Parkhaus CityCenter
 - Parkhaus Sparkasse

Die Ergebnisse sind in den beiliegenden Plänen und Diagrammen graphisch dargestellt und lassen sich folgendermaßen interpretieren:

2.2

Vorhandenes Stellplatzangebot

In den Darstellungen 1–2 sind sämtliche während der Parkraumanalysen erfasste öffentliche / halböffentliche und soweit einsehbar auch private Stellplätze lageplanmäßig verortet und bilanziert.

Bei der Stellplatzbilanz wurde das Parkhaus Stingstraße / Agentur für Arbeit in vollem Umfang trotz Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt. Die temporären Ersatzstellplätze im Bereich des Parkhauses tauchen entsprechend in der Stellplatzbilanz nicht auf. Somit spiegelt die nachfolgende Stellplatzbilanz die bereinigte Bestandssituation vor bzw. nach der Parkhaussanierung wider.

Bezogen auf den für die Innenstadt relevanten Untersuchungsbereich ergibt sich folgende Anteiligkeit an Stellplätzen im öffentlich zugänglichen Raum einschließlich der Parkhäuser.

– Gebührenfrei, zeitlich unbegrenzt	ca. 1.847 Stp. (54 %)
– Gebührenfrei, zeitlich begrenzt (Parkscheibenregelung)	ca. 865 Stp. (25 %)
○ bis 30 Minuten	ca. 10 Stp.
○ bis 90 Minuten	ca. 813 Stp.
○ bis 120 Minuten	ca. 3 Stp.
○ bis 180 Minuten	ca. 39 Stp.
– Kundenstellplätze, zeitlich unbegrenzt	ca. 462 Stp. (14 %)
– Kundenstellplätze, zeitlich begrenzt	ca. 109 Stp. (3 %)
– Park + Ride Stellplätze	ca. 48 Stp. (1 %)
– Sonstige Stellplätze (Behinderten- und Taxistellplätze, Service, etc.)	ca. 92 Stp. (3 %)
– Gesamtes Stellplatzangebot Untersuchungsgebiet	ca. 3.423 Stp. (100 %)

Darüber hinaus wurden im Untersuchungsgebiet am Tag der Bestandserhebung ca. 24 Falschparker erfasst, die verkehrsrechtlich nicht zulässig geparkt haben.

Als Parkierungsschwerpunkte sind innerhalb des Untersuchungsgebietes folgende Anlagen hervorzuheben:

– Parkhaus Citycenter	mit insgesamt ca. 411 Stellplätzen
– Parkhaus Stingstraße	mit insgesamt ca. 359 Stellplätzen davon werden 179 Stp. öffentl. genutzt; zeitl. unbegrenzt
– Parkhaus Wilhelmstraße	mit insgesamt ca. 229 Stellplätzen davon 122 Stp. zeitlich unbegrenzt und 107 Stp. zeitlich begrenzt
– Parkhaus Sparkasse	mit insgesamt ca. 194 Stellplätzen davon werden 106 Stp. öffentl. genutzt; zeitlich unbegrenzt 66 Stp. zeitlich begrenzt 40 Stp.
– Parkhaus LiDL / Karlstraße	mit 83 Kundenstellplätzen

- | | |
|--|---|
| – Parkplatz Stadthalle / Hallenbad (P1 + P2) | mit insgesamt ca. 206 Stellplätzen
davon werden 202 Stp. öffentl. genutzt;
zeitlich unbegrenzt |
| – Parkplatz „Am Lindle“ | mit insgesamt ca. 204 Stellplätzen
davon 197 Stp. zeitlich unbegrenzt
und 7 Stp. zeitlich begrenzt |
| – Parkplatz beim Friedhof | mit insgesamt ca. 82 Stellplätzen
davon werden 80 Stp. öffentl. genutzt;
zeitlich unbegrenzt 61 Stp.
zeitlich begrenzt 19 Stp. |

Bemerkenswert ist, dass für einen Innenstadtbereich der Anteil an zeitlich unbegrenzten öffentlichen und halböffentlichen Stellplätzen mit rund 70 % relativ hoch ist und deutlich überwiegt. Dass die grundsätzliche Gebührenfreiheit der Stellplätze darüber hinaus ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Balingen im regionalen Umfeld darstellt, ist in diesem Zusammenhang ebenfalls nochmals hervorzuheben.

Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung zeigt das Parkierungsangebot von insgesamt über 3.400 Stellplätzen im Innenstadtbereich, dass das Stellplatzangebot im Verhältnis durchaus als hoch eingestuft werden kann. Im Gegensatz zu Balingen wird in den unten aufgeführten Städten ein Teil der öffentlichen Stellplätze gebührenpflichtig bewirtschaftet und das Dauerparken restriktiver behandelt:

- | | | |
|-----------------------------|----------------|------------------------------------|
| – Rottweil – Innenstadt: | ca. 1.327 Stp. | – davon ca. 471 gebührenpfl. (35%) |
| – Hechingen – Oberstadt: | ca. 911 Stp. | – davon ca. 143 gebührenpfl. (16%) |
| – Ebingen – Innenstadt: | ca. 3.129 Stp. | – davon ca. 826 gebührenpfl. (26%) |
| – Bad Urach – Innenstadt: | ca. 1.229 Stp. | – davon ca. 256 gebührenpfl. (21%) |
| – Brackenheim – Innenstadt: | ca. 1.087 Stp. | – davon ca. 100 gebührenpfl. (9%) |

Damit die Vor- und Nachteile einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung beurteilt werden können, muss die Fragestellung geklärt werden, welche Nachfrage durch das bestehende Parkierungsangebot bedient wird und wie stark die Stellplätze ausgelastet sind.

2.3

Fluktuation / Nutzung der Stellplätze

Um die Nutzung der einzelnen Stellplätze und ihren Umschlag über den Tageszeitraum hinweg zu untersuchen, wurde eine Fluktuationsanalyse analog der Abgrenzung der Bestandsanalyse durchgeführt.

Dabei wurde versucht, durch ganztägige Begehungen am Dienstag, 09. Mai 2017 und Donnerstag, 11. Mai 2017 jeweils im Zeitbereich 08.00 Uhr bis 19.00 Uhr jeden einzelnen, öffentlich zugänglichen Stellplatz so zu analysieren, dass jeweils nach maximal einer Stunde eine neue Erhebung stattfand. Dadurch konnte überprüft werden, inwieweit – zumindest in stündlichen Abschnitten – der jeweilige Stellplatz neu besetzt wurde, oder aber über mehrere Stunden oder auch über den Gesamttag hinweg durch Dauerparker belegt war.

Die Ergebnisse der umfangreichen Fluktuationsanalyse sind in den Plänen 4–8 / 13 / 15 graphisch dargestellt und lassen sich folgendermaßen beschreiben:

- Der Einstufung in verschiedene Parkierungsarten wurden folgende Definitionen zu Grunde gelegt:
 - "Kurzparker" Stellplatz wird überwiegend von Kurzparkern, die maximal 2 Stunden parken, benutzt. Diese Stellplätze werden mehrfach bzw. vielfach am Tag belegt und führen zu einer hohen Fluktuation bzw. einem hohen Stellplatzumschlag.
 - "Mittelparker" Stellplatz wird überwiegend von Parkern benutzt, die ihr Fahrzeug durchschnittlich 3–5 Stunden abstellen. Der Stellplatzumschlag ist dementsprechend geringer.
 - "Dauerparker" Stellplatz wird von Fahrzeugen belegt, die länger als 5 Stunden parken. Die dauerhafte Belegung dieser Stellplätze hat einen geringen Stellplatzumschlag zur Folge.
 - "Keine Parknutzung" Stellplätze, die über den Gesamttag hinweg während der Begehungen nicht oder maximal nur 2 Stunden belegt waren, werden aufgrund der geringen Nutzung keiner der Kategorien Kurzparker / Mittelparker / Dauerparker zugeordnet. Dies bedeutet nicht, dass an diesen Stellplätzen nicht auch weitere Parkvorgänge während dem Erhebungszeitraum stattfinden. Bei den stündlichen Rundgängen konnte jedoch keine bzw. nur eine sehr begrenzte Nutzung festgestellt werden.
- Bei den beiden mit der Stadtverwaltung abgestimmten Erhebungsterminen sind folgende Besonderheiten hervorzuheben:
 - Aufgrund der Sanierung des Parkhauses Stingstraße / Agentur für Arbeit standen von ca. 359 Stellplätzen lediglich ca. 135 Stellplätze zur Verfügung. Als Ersatz wurden ca. 62 Stellplätze gegenüber der Stingstraße (Bereich Eyach) zur Verfügung gestellt. Somit bestand während den Erhebungen ein Abmangel von ca. 162 Stellplätzen.
 - Da die Sanierung des Parkhauses vor den Sommerferien kurzfristig unterbrochen wurde, wurde die Chance genutzt, in diesem Zeitfenster ergänzende Fluktuationserhebungen im Bereich Agentur für Arbeit / Stingstraße / Stadthalle durchzuführen. Die Erhebung fand am Donnerstag, 20. Juli 2017 im Zeitbereich 08.00–19.00 Uhr statt.
Von den 359 Stellplätzen im Parkhaus waren insgesamt 355 Stellplätze verfügbar (175 Stellplätze öffentlich; 180 Stellplätze privat). Darüber hinaus standen auch die 62 temporären Ersatzstellplätze zur Verfügung. Somit bestand an diesem Erhebungstag ein "Mehrangebot" von ca. 58 Stellplätzen im Vergleich zum Regelangebot.

Unter Einbeziehung von halböffentlichen Stellplätzen wurden während den beiden Erhebungstagen 09./11.05.2017 jeweils rund 3.200 Stellplätze pro Tag analysiert. Insgesamt wurde für das gesamte Untersuchungsgebiet einschl. der Parkhäuser im Mittel beider Erhebungstage folgende Anteiligkeit der Stellplatzbelegungsdauer ermittelt:

- Kurzparker im Durchschnitt ca. 27,9 % (892 Stp.)
 - Mittelparker im Durchschnitt ca. 24,0 % (767 Stp.)
 - Dauerparker im Durchschnitt ca. 35,1 % (1.124 Stp.)
 - keine bzw. geringe Parknutzung im Durchschnitt ca. 13,0 % (418 Stp.)
- Die Parkierungserhebungen haben gezeigt, dass trotz einem Abmangel von ca. 162 Stellplätzen durch die Sanierung des Parkhauses Stingstraße / Agentur für Arbeit während den beiden Erhebungstagen (09./11.05.2017) bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet kein Stellplatzmangel bestanden hat.
- Für die Parkierungsschwerpunkte / Parkhäuser lässt sich folgende Stellplatznachfrage erkennen:
- Parkhaus CityCenter – 411 Stellplätze
 - max. ca. 230 Stp. belegt (56 %)
 - Spitzenstunde: 10.30–11.30 Uhr
 - oberstes Parkdeck weitgehend frei
 - größtenteils Mittelparker / Dauerparker
 - Parkhaus Wilhelmstraße – 229 Stellplätze
 - max. ca. 165 Stp. belegt (72 %)
 - Spitzenstunde: 15.00–16.00 Uhr
 - Durchmischung Kurzparker (EG) und Dauerparker
 - Parkhaus Sparkasse – 124 Stellplätze (inkl. 18 Stp. Privat)
 - 106 öffentliche Stp. – davon max. ca. 95 Stp. belegt (90 %)
 - Spitzenstunde: 10.30–11.30 Uhr
 - Durchmischung Kurzparker (EG) und Dauerparker
 - Parkhaus Stingstraße – 355 Stellplätze verfügbar (20.07.2017)
 - Ebene U2 – öffentlicher Bereich, 175 Stp.
 - » max. ca. 165 Stp. belegt (94 %)
 - » Hauptnachfragezeit 09.00–12.00 Uhr
 - » sehr hoher Anteil Dauerparker
 - Ebene U3 – "Private Stellplätze – Agentur für Arbeit, 180 Stp.
 - » max. ca. 152 Stp. belegt (84 %)
 - » Hauptnachfragezeit 09.00–12.00 Uhr
 - » sehr hoher Anteil Dauerparker

In Anbetracht der Tatsache, dass der temporäre Ersatzparkplatz mit 62 Stellplätzen während der Erhebung zur Verfügung stand, kann der Schluss gezogen wer-

den, dass das Parkhaus Stingstraße keine Parkraumreserven besitzt und im Zeitbereich 09.00–12.00 Uhr bereinigt nahezu voll ausgelastet ist. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch der sehr hohe Anteil an Dauerparkern und Mittelparkern. Kurzparker spielen eine sehr untergeordnete Rolle (ca. 3 %).

- Parkplatz "Am Lindle" – ca. 204 Stellplätze
 - hohe Auslastung der Stellplätze
 - überwiegend Dauerparker
- Parkplatz Stadthalle / Hallenbad – ca. 206 Stellplätze
 - mittlere Auslastung der Stellplätze
 - überwiegend Dauerparker / Mittelparker
- Parkplatz Freibad
 - hohe Auslastung der Stellplätze
 - überwiegend Dauerparker
- Parkplatz Friedhof
 - hohe Auslastung der Stellplätze
 - überwiegend Dauerparker
- Das "Kurzparken" findet insbesondere im zentralen Bereich der Innenstadt rund um die Fußgängerzone und in der Bahnhofstraße statt (Parkscheibenregelung). Durch den hohen Stellplatzumschlag von Kurzzeitparkplätzen wird ein höheres Fahrtenaufkommen erzeugt, als bei von Dauerparkern beanspruchten Stellplätzen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Fluktuationsanalyse eine sehr differenzierte Bewertung der Stellplätze hinsichtlich der tatsächlichen Stellplatznachfrage, der Parkdauer und dem Stellplatzumschlag erlaubt, auf deren Grundlage die Wirkungen einer eventuellen gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung überprüft werden können.

2.4

Stellplatzauslastung

- Unabhängig von der Nutzung der einzelnen Stellplätze (Kurz- / Mittel- / Dauerparker) ermöglicht die Fluktuationsanalyse auch präzise Aussagen zur Auslastung der Stellplätze im Zeitbereich 08.00–19.00 Uhr. Unter Mittelung der Erhebungstage 09.05./11.05.2017 ergibt sich für einen Normalwerktag folgendes Bild (Pläne 9–11):
- Gesamtes Untersuchungsgebiet einschließlich Parkhäuser:
 - Geringe Auslastung: ca. 20,0 % der Stellplätze wurden nicht bzw. maximal 4 Stunden belegt.
 - Mittlere Auslastung: ca. 28,0 % der Stellplätze wurden 4–8 Stunden belegt.
 - Hohe Auslastung: ca. 52,0 % der Stellplätze wurden über 8 Stunden belegt.
- Untersuchungsgebiet ohne Parkhäuser:
 - Geringe Auslastung: ca. 14,5 % der Stellplätze wurden nicht bzw. maximal 4

Stunden belegt.

- Mittlere Auslastung: ca. 31,0 % der Stellplätze wurden 4–8 Stunden belegt.
- Hohe Auslastung: ca. 54,5 % der Stellplätze wurden über 8 Stunden belegt.

– Auslastung Parkhäuser:

- Geringe Auslastung: ca. 33,5 % der Stellplätze wurden nicht bzw. maximal 4 Stunden belegt.
- Mittlere Auslastung: ca. 20,5 % der Stellplätze wurden 4–8 Stunden belegt.
- Hohe Auslastung: ca. 46,0 % der Stellplätze wurden über 8 Stunden belegt.

Die differenzierte Analyse der Stellplatzauslastung verdeutlicht, dass die Parkierungsnachfrage in den öffentlichen Straßenräumen relativ hoch ist und zu bestimmten Tageszeiten (10.30–11.30 Uhr) nur noch geringe Parkraumreserven in diesen Bereichen bestehen.

Dagegen sind in den Parkhäusern – mit Ausnahme Parkhaus Stingstraße – noch ausreichende Leistungsreserven vorhanden, so dass insgesamt von einem ausreichenden Parkierungsangebot ausgegangen werden kann.

2.5

Interpretation der Analyseergebnisse

Die umfangreiche Analyse der bestehenden Parkraumnachfrage lässt insbesondere vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung folgende Schlussfolgerungen zu:

- Es besteht grundsätzlich kein Stellplatzdefizit im Bereich der Innenstadt, auch wenn einzelne Quartierbereiche und Parkieranlagen eine hohe Stellplatzauslastung aufweisen.
- Der Anteil der Stellplätze, die von Dauer- und Mittelparkern belegt werden, ist mit rund 59 % als eher hoch einzustufen und zeigt, dass diese Stellplätze von Beschäftigten und Bewohnern der Innenstadt genutzt werden.
- Rund 28 % der Stellplätze der Innenstadt werden überwiegend von "Kurzparkern" (Kunden / Beschäftigte der Innenstadt) genutzt. Durch den höheren Stellplatzumschlag dieser Parkplätze wird auch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen in der zentralen Innenstadt generiert.
- Parkraumreserven insbesondere im Parkhaus CityCenter und Parkhaus Wilhelmstraße verdeutlichen, dass die Gesamtnachfrage in der zentralen Innenstadt nicht das Stellplatzangebot übersteigt.
- Während den Erhebungszeiträumen konnte auch festgestellt werden, dass aufgrund der Parkscheibenregelung in der zentralen Innenstadt trotz der hohen Nachfrage in der Regel Stellplätze verfügbar waren, so dass sich der Parksuchverkehr in Grenzen hält.

3.

GENERELLE ZIELSETZUNGEN PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Wie bereits eingangs erläutert, verursacht die Bereitstellung und Unterhaltung eines öffentlichen Parkierungsangebots teils beträchtliche Kosten, die unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit betrachtet werden müssen.

Neben diesen rein wirtschaftlichen Aspekten gibt es aber auch vor allem verkehrlich-städtebauliche Zielsetzungen, die entsprechende Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen begründen können:

- Durch eine Steuerung und Lenkung der Parkierungsnachfrage kann Parksuchverkehr vermieden werden (Reduzierung Lärm- / Abgasbelastung).
- Durch kostenpflichtige Stellplätze kann ein Anreiz zur Benutzung alternativer Verkehrsmittel (Bus / Bahn / Rad / zu Fuß) gegeben werden.
- Durch ein entsprechendes Parkraummanagement kann die Verfügbarkeit von Parkraum für Kunden und Besucher der Innenstadt sowie für Bewohner verbessert werden.
- Durch eine Parkraumbewirtschaftung kann ein stärkerer Ausgleich der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum und in Parkieranlagen erreicht werden.
- Durch eine Reduzierung bzw. restriktive Behandlung des Parkierungsangebots für Dauerparker (Beschäftigte) kann das Angebot für Kurzparker (Kunden) verbessert werden.
- Die Begrenzung des Parkierungsangebots kann dazu genutzt werden, die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen zu verbessern und die Lebensqualität für Bewohner der Innenstadt zu erhöhen.

Die Entwicklung einer Parkraumbewirtschaftungskonzeption hängt somit vor allem auch davon ab, welche Zielsetzung damit primär verfolgt wird. Für die Innenstadt von Balingen und den lokalen Handel ist sicherlich eine gute Pkw-Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Stellplätzen in kurzer Entfernung zu den Geschäften von zentraler Bedeutung. Mögliche Vor- und Nachteile unterschiedliche Parkraumbewirtschaftungsszenarien werden nachfolgend stichwortartig erläutert.

4.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSSZENARIEN

Für die Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wurden insgesamt 5 Szenarien konzipiert:

- Szenario 1 Kostenpflichtige Nutzung Parkieranlagen / Parkhäuser Innenstadt
- Szenario 2 Kostenpflichtige Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum rund um die Fußgängerzone und in der Bahnhofstraße

- Szenario 3 Kostenpflichtige Nutzung der Stellplätze in der gesamten zentralen Innenstadt
- Szenario 4 Kostenpflichtige Nutzung der Dauerparker in den Parkieranlagen (Kurzparken kostenfrei)
- Szenario 5 Kostenloses Parken in der Innenstadt – Ausdehnung Kurzzeitparken in den Parkhäusern

4.1

SZENARIO 1 – kostenpflichtige Nutzung Parkieranlagen / Parkhäuser Innenstadt

Das Parkraumbewirtschaftungsszenario 1 zielt darauf ab, dass insbesondere für die unterhaltungs- und kostenintensiven Parkhäuser und Parkieranlagen der Innenstadt Gebühren erhoben werden. Folgende Parkierungsschwerpunkte rund um die Fußgängerzone sind berücksichtigt:

- Parkhaus CityCenter
- Parkhaus Wilhelmstraße
- "Parkhaus Am Lindle" (Neubau im Rahmen Umgestaltung Bereich Bahnhof)
- Parkierung "Am Lindle"
- Parkhaus Sparkasse
- Parkhaus Stingstraße
- "Parkhaus P+R" (Neubau nördlich ZOB)

Bei den Parkhäusern "Am Lindle" und "P+R" handelt es sich um Standortvorschläge, die im Rahmen der Parkierungskonzeption grundsätzlich zu erörtern sind.

Die Gebührenpflicht in den Parkhäusern würde für alle Nutzer mit Beginn der Einstellzeit anfallen, das heißt sowohl für Kurz- als auch Dauerparker. Als Gebühren wäre denkbar, die erste Stunde mit 1,00 Euro und jede weitere angefangene Stunde mit 0,50 Euro zu berechnen. Der Tageshöchstsatz könnte mit 8,00 Euro angesetzt werden.

Die sonstigen Regelungen im Innenstadtbereich würden im Grundsatz weiterhin bestehen bleiben:

- Parkplätze, kostenfrei / zeitlich unbegrenzt
 - Parkplatz vor und hinter der Stadthalle / Hallenbad
 - Parkplatz Freibad; westlicher Bereich Heinzlenstraße
 - Parkplatz Jugendhaus
 - Parkplatz Friedhof, südl. Tübinger Straße
- Parkplätze, kostenfrei / zeitlich begrenzt – Parkscheibenregelung
 - öffentliche Straßenräume im gesamten Innenstadtbereich rund um die Fußgängerzone
 - Bahnhofstraße einschließlich Bahnhofplatz
 - Bereich Viehmarktplatz
 - Bereich Friedhof, Robert-Wahl-Straße, Zollernalb-Klinikum

Die kostenpflichtige Bewirtschaftung der Parkieranlagen im Umfeld der Fußgängerzone könnte folgende Chancen und Risiken bewirken:

– Chancen / Vorteile

- Durch die restriktive Behandlung von Dauerparkern erhöht sich die Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen innerhalb der Parkieranlagen.
- Unter wirtschaftlichen Aspekten trägt die Einführung von Parkgebühren dazu bei, das Aufkommen für die Unterhaltung der Parkieranlagen zu reduzieren und den allgemeinen Haushalt der Stadt dadurch zu entlasten.
- Durch die Parkgebühren kann insbesondere bei Berufspendlern eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten alternativer Verkehrsmittel (Bus / Bahn / Rad / ...) gefördert werden. Dies trägt zur Reduzierung der Parkiernachfrage bei und kann sich positiv auf die Umwelt auswirken.

– Risiken / Nachteile

- Die Konzentration der Gebührenpflicht auf die Parkhäuser / Parkieranlagen kann dazu führen, dass insbesondere die Kurzparker im Bereich der "kostenlosen Innenstadt" (Parkscheibenregelung) nach Stellplätzen suchen. Dies bedeutet, dass gerade in den städtebaulich sehr sensiblen öffentlichen Räumen der Parkdruck erhöht wird und sich dies auch negativ auf die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt auswirkt.
- Berücksichtigt werden muss auch, dass sich eventuell ein Teil der Dauerparker in die an die Innenstadt angrenzenden Quartierbereiche verlagert und diese Verdrängung dann zu Konflikten in diesen Gebieten führt.

Zusammenfassend kann daher für das Szenario 1 festgestellt werden, dass die zu erwartenden negativen Konsequenzen deutlich überwiegen und dieser Planungsansatz daher nicht weiter verfolgt werden sollte.

4.2

SZENARIO 2 – kostenpflichtige Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum rund um die Fußgängerzone und in der Bahnhofstraße

Um den negativen Konsequenzen im Szenario 1 entgegen wirken zu können, wurde in SZENARIO 2 das Bewirtschaftungsprinzip mit der Zielsetzung entwickelt, vor allem den öffentlichen Raum vom Parkierungsdruck zu entlasten und eine Verdrängung der Parkierung in die Parkieranlagen / Parkhäuser zu unterstützen.

Folgende Bewirtschaftungsmaßnahmen liegen der Konzeption zu Grunde:

- Gebührenpflichtiges Kurzparken im Bereich rund um die Fußgängerzone und in der Bahnhofstraße in den öffentlichen Straßenräumen. Maximale Parkdauer z. B. zwei Stunden.; je angefangene halbe Stunde z. B. 0,50 Euro.

- Reduzierung der Parkscheibenregelung (kostenlos / zeitlich begrenzt) auf folgende Bereiche:
 - Bereich Viehmarktplatz (90 Min.)
 - Alte Hechinger Straße (30 Min.)
 - Bereich Karl- / Olgastraße
 - Bereiche Friedhof, Robert-Wahl-Straße, Zollernalb-Klinikum
- Kostenloses Parken – zeitlich unbegrenzt
 - Parkhaus CityCenter
 - Parkhaus Wilhelmstraße
 - "Parkhaus Am Lindle"
 - Parkierung "Am Lindle"
 - Parkhaus Stingstraße
 - Parkhaus Sparkasse
 - Parkplatz Stadthalle / Hallenbad
 - Parkplatz Freibad; westlicher Bereich Heinzlenstraße
 - Parkplatz Jugendhaus
 - Parkplatz Friedhof, südl. Tübinger Straße

Das Szenario 2 lässt folgende Chancen und Risiken erkennen:

- Chancen / Vorteile
 - Verlagerung der Parkierungsnachfrage aus den öffentlichen Räumen insbesondere in die innerstadtnahen Parkierungsschwerpunkte.
 - Dadurch Reduzierung der Parkierungsnachfrage und des Parksuchverkehrs in der unmittelbaren Innenstadt.
 - Gleichzeitig Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität in der Innenstadt.
 - Verbesserung der Stellplatzverfügbarkeit für die Bewohner in den bestehenden Bewohnerparkzonen.
 - Generierung von Parkierungseinnahmen, die wiederum in die Instandhaltung der Parkhäuser investiert werden können.
- Risiken / Nachteile
 - Erhöhung des Parkdrucks in den innerstadtnahen Parkhäusern – Konkurrenzsituation mit den vorhandenen Dauerparkern (nicht unbedingt negativ zu sehen).
 - Erhöhung des Parkdrucks auf Zonen mit Parkscheibenregelung im Bereich Viehmarktplatz und Karl-/Olgastraße.

Für das SZENARIO 2 kann festgehalten werden, dass hier aus verkehrlich-städtebaulicher Sicht die positiven Effekte überwiegen und dies auch insgesamt zur Stärkung der Innenstadt (Tourismus, Handel, Bewohner) beitragen kann. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass das Parkierungsangebot in den bestehenden Parkie-

rungsanlagen insgesamt ausreichend ist. Unter Ausdehnung von zeitlich begrenzten Stellplätzen in den Parkhäusern kann jedoch für Kurzparker (Kunden / Besucher) die Stellplatzverfügbarkeit erhöht werden. Für Dauerparker verschlechtert sich dann die Situation im Vergleich zum Status Quo, so dass eventuell eine Verdrängung von Teilverkehren in angrenzende Stadtquartiere stattfindet oder aber eine Änderung der Verkehrsmittelwahl erfolgt.

4.3

SZENARIO 3 – kostenpflichtige Nutzung der Stellplätze in der gesamten zentralen Innenstadt

Das SZENARIO 3 baut im Grundsatz auf dem vorhergehenden Szenario 2 auf. Der Unterschied liegt vor allem darin, dass das Parkierungsangebot für Pendler / Dauerparker, die die Parkierungsanlagen nutzen, nicht mehr kostenlos ist. Für Kurzparker wären jedoch die ersten beiden Stunden kostenfrei.

Vor diesem Hintergrund gliedert sich das Untersuchungsgebiet in folgende Bewirtschaftungsbereiche:

- Gebührenpflichtiges Kurzparken im Bereich rund um die Fußgängerzone innerhalb der öffentlichen Räume. Erste halbe Stunde kostenfrei – "Brötchentaste". Maximale Parkdauer 2 Stunden; je angefangene halbe Stunde 0,50 Euro.
- Kostenloses Kurzparken in den Parkhäusern CityCenter / Wilhelmstraße / Sparkasse und Stingstraße – 1. und 2. Stunde kostenfrei.
- Kostenloses Kurzparken (Parkscheibenregelung) in den Bereichen Viehmarktplatz / Bahnhofstraße – Karlstraße – Olgastraße sowie im Bereich Friedhof / Robert-Wahl-Straße / Zollernalb-Klinikum; je nach Bedarf 1,5 Std. / 2,0 Std. / ...
- Gebührenpflichtiges Parken in den Parkhäusern CityCenter, Wilhelmstraße, Sparkasse, Stingstraße ab der dritten angefangenen Stunde. Je Std. z. B. 1,00 Euro, Tageshöchstsatz z. B. 8,00 Euro.
- Gebührenpflichtiges Parken ab der ersten Stunde im Bereich "Am Lindle".
- Kostenloses Parken – zeitlich unbegrenzt im Bereich der Parkplätze Stadthalle / Hallenbad, Friedhof südlich der Tübinger Straße, Freibad und Jugendhaus.

Im Vergleich zum Szenario 2 sind insbesondere folgende Aspekte zu nennen:

- Durch die Gebührenpflicht für Dauerparker in den Parkhäusern ist zu erwarten, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Nutzer versuchen wird, auf das bestehende kostenlose und zeitlich unbegrenzte Stellplatzangebot im Bereich der Stadthalle / Hallenbad und auf die ohnehin schon von Dauerparkern belegten Stellplätze beim Freibad / Friedhof / Jugendhaus auszuweichen.
- Einerseits verbessert sich dadurch das Angebot für kostenloses Kurzparken in Parkhäusern, andererseits entsteht durch die Verdrängung der Dauerparker auf die

kostenlosen Parkplätze entlang des östlichen Innenrings eine Erhöhung der Konkurrenz mit den Nutzergruppen Hallenbad / Stadthalle, Freibad, Friedhof und den Bewohnern in unbewirtschafteten Straßenräumen.

- Der "Anreiz" für Dauerparker auf alternative Verkehrsmittel (Bus / Bahn / Rad / ...) umzusteigen, wird durch die Gebührenpflicht und Konkurrenz um die verbleibenden kostenlosen Stellplätze gefördert.

Entsprechend Szenario 2 trägt auch dieser Lösungsansatz zu einer Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität sowohl für Kunden / Besucher als auch die Bewohner der Innenstadt bei. Die hohe Verfügbarkeit von Kurzparkplätzen ist insbesondere auch für den Handel im Grundsatz positiv zu bewerten. Mögliche negative Konsequenzen auf die nicht bewirtschafteten Straßenräume und Parkplätze und auf angrenzende Quartierbereiche sind nicht auszuschließen.

4.4

SZENARIO 4 – kostenpflichtige Nutzung der Dauerparker in den Parkierungsanlagen (Kurzparken kostenfrei)

Bei der Parkraumbewirtschaftung entsprechend SZENARIO 4 wird die bestehende Zonierung der "Parkscheibenregelung" in der Innenstadt weitgehend beibehalten und gleichzeitig das kostenlose Angebot für Kurzparker in den Parkhäusern ermöglicht. Für länger parkende Fahrzeuge in Parkhäusern besteht eine Gebührenpflicht ab der dritten angefangenen Stunde (Parkhäuser CityCenter / Wilhelmstraße / Sparkasse und Stingstraße) bzw. von Beginn an im Bereich "Am Lindle".

Ziel dieser Konzeption ist es vor allem, das "Dauerparken" in den Parkhäusern kostenpflichtig zu bewirtschaften und die übrigen Bereiche weitgehend unverändert entsprechend dem Status Quo zu belassen.

Für Kunden und Besucher der Innenstadt verändert sich in diesem Szenario im Vergleich zum Status Quo relativ wenig. Die Verfügbarkeit von Kurzparkplätzen rund um die Fußgängerzone wird durch die kostenlosen Parkplätze in den Parkhäusern (2 Stunden kostenlos) zwar etwas erhöht, jedoch können innerhalb der Parkhäuser die Kurzparkplätze nicht mehr separat ausgewiesen werden.

Darüber hinaus trägt dieser Ansatz nicht dazu bei, die Aufenthalts- und Verweilqualität in der Innenstadt zu verbessern, da der Parksuchverkehr in der Innenstadt unverändert bestehen bleibt.

Die bereits beschriebenen möglichen Verlagerungseffekte der Dauerparker aus den Parkierungsanlagen in die angrenzenden Quartierbereiche und auf die kostenlosen Parkplätze sind auch bei diesem Szenario nicht auszuschließen.

4.5

SZENARIO 5 – kostenloses Parken in der Innenstadt – Ausdehnung Kurzzeitparken in den Parkhäusern

Bei diesem Szenario wird das bisherige kostenlose Parken in der Innenstadt unverändert beibehalten und lediglich die zeitliche Beschränkung von kostenlosen Stellplätzen modifiziert.

- Ausdehnung der internen Parkscheibenregelung innerhalb bestehender Parkierungsanlagen / Parkhäuser.
- Ausdehnung Parkscheibenregelung in den Bereichen Bahnhof – Am Lindle – Karlstraße / Olgastraße sowie Friedhof.

Durch die Ausdehnung der Parkscheibenregelung wird das bestehende kostenlose Angebot für länger parkende Nutzer reduziert und damit die Stellplatzverfügbarkeit für Kunden / Besucher der Innenstadt erhöht.

Auch in diesem Szenario führt die Verknappung des Stellplatzangebots für Dauerparker dazu, dass diese entweder verdrängt werden oder sich die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des öffentlichen Personennahverkehrs oder auch Radverkehrs verändert. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch der Bahnhofsbereich hervorzuheben, der eine wichtige Mobilitätsschnittstelle darstellt.

- Schnittstelle Bahn / Busbahnhof
- Schnittstelle Bahn / Radverkehr
- Schnittstelle Bahn / Kfz-Individualverkehr
- Carsharing
- E-Bike-Station / Radstation
- etc. ...

Der ursprüngliche Grundgedanke, durch eine Parkraumbewirtschaftung entsprechende Einnahmen zu generieren, die zur Instandhaltung der bestehenden Parkierung beitragen, wird durch dieses Szenario nicht erfüllt.

5.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Einnahmen einer Parkraumbewirtschaftung setzen sich zum einen aus den Erträgen aus den Parkgebühren und zum anderen aus Verwarngeldern bzw. Bußgeldern zusammen. Dem gegenüber stehen die Kosten für Betrieb, wie Parkscheinautomaten, Instandhaltungskosten, Investitionskosten, Überwachungskosten, etc. gegenüber.

Für die nachfolgende grobe Abschätzung der Wirtschaftlichkeit wurde vor allem die Einnahmenseite herangezogen, da die Unterhaltung und Instandhaltung der bestehenden Stellplätze unabhängig von den jeweiligen Parkraumbewirtschaftungsszenarien zu erbringen ist. Der Berechnung der Einnahmen liegt dabei folgende vereinfachte Gebührenstruktur und durchschnittliche Parkdauer zu Grunde:

- Parkhäuser CityCenter, Wilhelmstraße, Sparkasse, Stिंगstraße
 - Szenario 1 angefangene erste Stunde 1,00 Euro,
jede weitere angefangene Stunde 0,50 Euro,
Tageshöchstsatz nicht relevant für Berechnung
 - Szenario 2/5 keine Gebührenpflicht, kostenlos
 - Szenario 3/4 zwei Stunden gebührenfrei (kostenloses Kurzparken),
angefangene dritte Stunde – 1,00 Euro
jede weitere angefangene Stunde 0,50 Euro
Tageshöchstsatz nicht relevant für Berechnung
- Kurzparken im öffentlichen Raum
 - Szenario 1/4/5 Kostenlos / Parkscheibenregelung
 - Szenario 2/3 Gebührenpflicht je angefangene halbe Stunde 0,50 Euro
Szenario 3 mit „Brötchentaste“ (erste halbe Stunde frei)
- Durchschnittliche Parkdauer
 - Dauerparker 7,5 Stunden
 - Mittelparker 4,5 Stunden
 - Kurzparker 1,5 Stunden

Unter Berücksichtigung der bestehenden anlagenspezifischen Nutzerstrukturen und der jeweiligen Stellplatzumschläge der Parkieranlagen sowie der bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Raum ergeben sich grob abgeschätzt folgende jährliche Einnahmen (Tabelle Anlage 1):

- Szenario 1 ca. 1.325.000 Euro/Jahr
- Szenario 2 ca. 1.000.000 Euro/Jahr
- Szenario 3 ca. 1.495.000 Euro/Jahr
- Szenario 4 ca. 645.000 Euro/Jahr
- Szenario 5 Keine Einnahmen

Die Gegenüberstellung der Einnahmenseite zeigt je nach Szenario eine Spanne von 0,00 Euro bis 1,5 Mio. Euro an Parkgebühren.

In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Abschätzung der jährlichen Einnahmen auf groben Annahmen beruht und auch wesentlich von der Gebührenhöhe und Gebührenstruktur abhängig ist. Für die Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile der Parkraumbewirtschaftungsszenarien 1-5 stellt die Abschätzung jedoch ein relatives Beurteilungskriterium dar.

6.

FAZIT

Die durchgeführten Analysen der Parkierungssituation und die vergleichende Gegenüberstellung der verschiedenen Szenarien einer Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt lassen im Wesentlichen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Zunächst ist festzustellen, dass durchaus in einzelnen Bereichen der Innenstadt tageszeitabhängig eine hohe Parkierungsnachfrage und Auslastung der Stellplätze besteht, gleichzeitig aber auch insbesondere in den Parkierungsanlagen CityCenter und Wilhelmstraße und im Bereich der Parkplätze Stadthalle / Hallenbad ausreichende Parkraumreserven vorhanden sind.**
- Die insgesamt hohe Anzahl an Dauerparkern und Mittelparkern, die sich vor allem auf die bestehenden kostenlosen und zeitlich unbegrenzten Parkierungsschwerpunkte rund um die Fußgängerzone und den Bahnhof konzentrieren, steht in Konkurrenz zu den Kunden und Besuchern der Innenstadt. Hervorzuheben ist hier vor allem das Parkhaus Stingstraße, das durch Dauerparker (Beschäftigte) stark ausgelastet ist und nur zu einem sehr geringen Teil von Kurzparkern genutzt wird bzw. genutzt werden kann.**
- Bei der Zielsetzung, durch eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung entsprechende Einnahmen zur Instandhaltung des Parkraumangebotes zu generieren, ist vor allem darauf zu achten, dass keine negativen Verdrängungseffekte mit erhöhtem Parksuchverkehr entstehen, die zur Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der zentralen Innenstadt und den angrenzenden Quartieren führen. Vor diesem Hintergrund ist eine Konzeption entsprechend Szenario 1, bei der ausschließlich die Parkhäuser gebührenpflichtig bewirtschaftet werden, kritisch zu hinterfragen und kann nicht empfohlen werden**
- Die beiden Szenarien 4 und 5 nehmen im Grundsatz die bereits bestehende Parkscheibenregelung (Kurzparken) in der zentralen Innenstadt und in der Bahnhofstraße auf, so dass sich für die Kunden und Besucher der Innenstadt nichts Wesentliches ändert. Der Unterschied zwischen beiden Szenarien liegt vor allem darin, dass das Angebot für länger parkende Nutzer in den Parkhäusern kostenpflichtig wird (Szenario 4) bzw. dass das Stellplatzangebot zu Gunsten der Kurzparker in den Parkhäusern verknappt wird, jedoch weiterhin entsprechend dem Status Quo gebührenfrei bleibt (Szenario 5).**
- Die Szenarien 2 / 3 zeigen auf, dass durch eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung der öffentlichen Räume rund um die Fußgängerzone und im Bereich der Bahnhofstraße der Parksuchverkehr in diesen Bereichen reduziert werden kann und dadurch auch die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erhöht wird.**
Durch das kostenlose Kurzparken in den Parkhäusern CityCenter, Wilhelmstraße, Sparkasse und Stingstraße wird zudem ein Anreiz geschaffen, auf diese Parkierungsanlagen auszuweichen und die städtebaulich attraktiven öffentlichen Räume zu meiden. In beiden Fällen erhöht sich aber die Konkurrenzsituation mit den Dauerparkern innerhalb der Parkhäuser. In Szenario 3

ist die restriktive Behandlung der Dauerparker noch etwas stärker ausgeprägt, da hier zusätzlich entsprechende Parkgebühren anfallen. Dies wiederum trägt dazu bei, dass die Verfügbarkeit von kostenlosen Kurzzeitparkplätzen innerhalb der Parkhäuser erhöht wird

- **Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zeigen die Szenarien 1-4, dass die jährlichen Einnahmen durchaus beträchtlich sein können. Zusätzliche Einnahmen durch Verwarnungs- und Bußgelder wurden nicht kalkuliert. Den Einnahmen sind einmalige Investitionskosten (z.B. Anschaffung Parkscheinautomaten, Schrankenanlagen, Beschilderung, etc.) sowie Betriebs- und Überwachungskosten gegenüberzustellen. Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass die Betriebskosten für Unterhaltung / Instandhaltung des bestehenden Parkraumangebotes vor allem durch die kostenintensiven Stellplätze in den Parkhäusern beeinflusst werden und diese Kosten bei allen Szenarien anfallen. Unter der Zielsetzung einer Entlastung des kommunalen Haushalts bewirkt Szenario 5 daher keine Wirkung.**

Die Überprüfung einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungskonzeption zeigt mit den Szenarien 2 / 3 und Szenario 4 auf, dass auf der Grundlage des bestehenden Parkraumangebotes verschiedene Möglichkeiten einer Steuerung und Lenkung der Parkierungsnachfrage unter Berücksichtigung einer Gebührenpflicht bestehen. Inwieweit das Alleinstellungsmerkmal „Kostenloses Parken in der Innenstadt“ entsprechend Szenario 5 weiterhin aufrecht erhalten werden soll, ist vor allem eine grundsätzlich planungs- und finanzpolitische Fragestellung, die anhand der Bewirtschaftungsszenarien erörtert und abgewogen werden kann.

Ludwigsburg, 20. April 2018



Prof. Dipl.-Ing. G. Kölz



Dipl.-Ing. (FH) A. Weber

PLANDARSTELLUNGEN

- 1 Parkierung Innenstadt – Bestand
- 2 Parkhäuser Innenstadt – Bestand
- 3 Parkierung Innenstadt – Stellplatzbilanz
- 4 Fluktuation Stellplätze – öffentlicher Raum – Di. 09.05.2017
- 5 Fluktuation Stellplätze – öffentlicher Raum – Do. 11.05.2017
- 6 Fluktuation Stellplätze – Parkhäuser – Di. 09.05.2017
- 7 Fluktuation Stellplätze – Parkhäuser – Do. 11.05.2017
- 8 Bilanz Stellplatzfluktuation 09.05./11.05.2017
- 9 Stellplatzauslastung Gesamtgebiet - 09.05./11.05.2017
- 10 Stellplatzauslastung ohne Parkhäuser - 09.05./11.05.2017
- 11 Stellplatzauslastung Parkhäuser - 09.05./11.05.2017
- 12 Parkierung Bestand – Ausschnitt Ost (Bereich Stingstraße / Stadthalle / ...)
- 13 Ergänzende Fluktuationserhebung – Ausschnitt Ost - Do. 20.07.2017
- 14 Parkhaus Stingstraße – Bestand 20.07.2017
- 15 Parkhaus Stingstraße – Fluktuation 20.07.2017
- 16 Parkhaus Stingstraße – Zu- / Abfluss Kfz 08.00–19.00 Uhr, 20.07.2017
- 17 Parkhaus Stingstraße – Belegung Parkierungsebenen, 20.07.2017
- 18 Parkhaus Wilhelmstraße – Zu- / Abfluss Kfz 08.00–19.00 Uhr, 11.05.2017
- 19 Parkhaus CityCenter – Zu- / Abfluss Kfz 08.00–19.00 Uhr, 11.05.2017
- 20 Parkhaus Sparkasse – Zu- / Abfluss Kfz 08.00–19.00 Uhr, 11.05.2017
- 21 Stadtstrukturelle Zoneneinteilung
- 22 Parkraumbewirtschaftung Szenario 1
- 23 Parkraumbewirtschaftung Szenario 2
- 24 Parkraumbewirtschaftung Szenario 3
- 25 Parkraumbewirtschaftung Szenario 4
- 26 Parkraumbewirtschaftung Szenario 5

ANLAGE 1 – Tabelle „Abschätzung jährliche Gebühreneinnahmen“ Szenarien 1-5

STADT BALINGEN – PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPTION

Anlage 1

Abschätzung jährliche Gebühreneinnahmen	Szenario 1 ca. €	Szenario 2 ca. €	Szenario 3 ca. €	Szenario 4 ca. €	Szenario 5 ca. €
PH CityCenter	470.000	–	160.000	160.000	–
PH Wilhelmstraße	330.000	–	140.000	140.000	–
PH Sparkasse	170.000	–	65.000	65.000	–
PH Stingstraße	205.000	–	130.000	130.000	–
PH Am Lindle	80.000	–	80.000	80.000	–
Parkplatz Am Lindle	70.000	–	70.000	70.000	–
Kurzparkzone Innenstadt	–	1.000.000	850.000	–	–
Σ Einnahmen	1.325.000	1.000.000	1.495.000	645.000	–