

Stadt Lorsch

Bericht

Parkraumkonzept Lorsch

Stadt Lorsch

Parkraumkonzept Lorsch

Bericht

Auftraggeber
Stadt Lorsch
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
64653 Lorsch

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel
Telefon 05 61 - 8 07 58-0
Telefax 05 61 - 8 07 58-58

Bearbeitung
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan
Dipl.-Ing. Claudia Tiemann
Malte Meyerdierks

© Planungsgruppe Nord - PGN, Kassel 2014

Kassel im März 2014

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Inhalt

1	Vorbemerkung / Anlass	1
2	Bestandserhebung und Analyse	1
2.1	Untersuchungsgebiet	1
2.2	Parkplätze und Parkraumregelung	2
2.3	Gebäudenutzungen	5
2.4	Erhebung des ruhenden Verkehrs	5
2.4.1	Erhebung repräsentativer Werktag	7
2.4.2	Erhebung Wochenende	10
2.4.3	Untersuchungsgebiet Innenstadt	11
2.5	Regelkonformität	14
2.5.1	Parkscheibe	14
2.5.2	Illegales Gehwegparken	16
2.6	Ruhender Busverkehr	22
2.7	Fahrradabstellanlagen	23
2.7.1	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof	24
2.7.2	Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Welterbes	25
2.8	Zusammenfassung	27
2.9	Parkleitsystem	27
2.9.1	Bestand	28
2.9.2	Analyse und Bewertung	30
2.10	Nibelungenhalle	32
3	Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept	33
3.1	Ziele	33
3.2	Generelle Strategien	33
3.3	Problemfelder, Ziele und Strategien nach Gebietstypen	35
3.4	Überschaubare und einfache Regelungen	37
3.5	Parkgebühren oder Parkscheibe	37
3.6	Brötchentaste	38
3.7	Bewohnerparkbevorzugung	40
4	Zukünftiger Parkplatzbedarf	41
5	Konzept zum Parkraummanagement	44
5.1	Innenstadt	44
5.1.1	Errichtung zusätzlicher zentraler Parkplätze	44
5.1.2	Empfohlene Bewirtschaftung	52
5.1.3	Bewohnerparken	63
5.2	Wohngebiete	65
5.3	UNESCO Weltkulturerbe	67
5.4	Fachklinik	69
5.5	Parkleitsystem	71
5.6	Fahrradabstellanlagen	72

5.7	Bilanzierung bei Spitzenauslastung	73
5.8	Mobilitätsmanagement	74
5.9	Empfehlungen zu Carsharing	74
5.10	Aussagen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs	75
5.11	Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit	76
5.12	Auswirkungen auf das Umfeld	77
5.13	Alternativen zu Parkgebühren	77

6 Anhang: Kartenverzeichnis und Karten 78

Abbildungen

1	Untersuchungsgebiet	2
2	Mindestbreite für Parken auf der Fahrbahn	3
3	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Römerstraße	4
4	Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zum Zeitpunkt der Erhebung	4
5	Tagesganglinie Gesamtgebiet	7
6	Parkdauer der Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen	8
7	Tagesganglinie Gesamtgebiet	10
8	Parkdauer der Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen	11
9	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Innenstadt	12
10	Parkdauer der Fahrzeuge in der Innenstadt – Erhebung Donnerstag	13
11	Parkdauer der Fahrzeuge in der Innenstadt – Erhebung Samstag	13
12	Regelkonformität Parkscheibe	14
13	Regelkonformität illegales Gehwegparken	16
14	Illegales Gehwegparken mit sehr geringen Restgehwegbreiten (oben: Schillerstraße; unten: Alexanderstraße)	19
15	Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle	20
16	Nutzung des Gehweges für Personen mit Gehhilfen nicht mehr gewährleistet (Alexanderstraße) + Pfützenbildung (Siegfriedstraße) aufgrund illegalen Gehwegparkens	22
17	Busparkplätze UNESCO Weltkulturerbe	23
18	Fahrradabstellanlage am Bahnhof	24
19	Beschilderte Fahrradabstellanlage im Umfeld des Welterbes	25
20	Fahrradabstellanlage am Museumszentrum	26
21	Beispiele Wegweisung	28
22	Zielparkplätze des Weltkulturerbes (von links: Odenwaldallee, Nibelungenstraße, Parkplatz Karolingerplatz	29
23	Informationstafel mit vorliegenden Halteplätzen	29
24	Mängel des Parkleitsystems	31
25	PKW-Bestand aller Haltergruppen in Deutschland bis 2030	41
26	Mögliche Standorte zusätzlicher zentraler Parkbauten	45

27	Parkplatz Bahnhofstraße	46
28	Fläche südwestlich der Nibelungenhalle	46
29	Gärten südlich der Sporthalle am Wingertsberg	47
30	DRK / Alte Feuerwehr	47
31	Hinter dem Stadthaus	48
32	Verfügbares Grundstück südwestlich der Nibelungenhalle und schemenhafte Darstellung einer Parkpalette mit Halbrampen	50
33	Parkplatz Bahnhofstraße	51
34	Parkgebühren von ausgewählten Städten (Nach Einwohnerzahl sortiert)	53
35	Variante 1: Empfohlene Bewirtschaftung	54
36	Variante 2: Empfohlene Bewirtschaftung	55
37	Benötigte Parkscheinautomaten Variante 1	57
38	Benötigte Parkscheinautomaten Variante 2	58
39	Empfohlene Beschilderung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	62
40	Empfohlene Beschilderung der Parkplätze außerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs	63
41	Empfohlene Beschilderung Kirchstraße	63
42	Empfohlene Beschilderung für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen	64
43	Möglicher Parkplatz Weltkulturerbe	67
44	Parkdauer der Fahrzeuge auf dem Parkplatz der Fachklinik	69
45	Parkdauer der Fahrzeuge in der Wilhelm-Leuschner-Straße	69
46	Fläche für einen Erweiterungsparkplatz der Fachklinik	70
47	Skizze Erweiterungsfläche Parkplatz Fachklinik	71
48	Empfohlene Rahmenhalter für die Fahrradabstellanlage Nibelungenstraße	72
49	Falschparkeranteil und Überwachungsleistung am Tag	75
50	Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich	76

Tabellen

1	Parkplätze im Bezug zur Fahrbahnbreite (angenommener Durchschnittswert)	3
2	Anzahl der Fahrzeuge, die am Donnerstag über mehrere Erhebungsintervalle in der Innenstadt erfasst wurden	15
3	Anzahl der Fahrzeuge, die am Samstag über mehrere Erhebungsintervalle in der Innenstadt erfasst wurden	15
4	Illegales Gehwegparken (Donnerstags um 2.00 Uhr nachts)	18
5	Restgehwegbreiten in Straßen, in denen illegal auf dem Gehweg geparkt wird	21
6	Zielparkplätze des Parkleitsystems im Bestand	29
7	Verkehrsmittelwahl Veranstaltungsbesucher Nibelungenhalle	32

8	Bewertung des Parkangebots vor der Nibelungenhalle nach Schulnoten	32
9	Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien	35
10	Individuelle Ziele und Strategien (Innenstadt und Wohngebiete)	36
11	Individuelle Ziele und Strategien (Weltkulturerbe und Fachklinik)	36
12	Parkgebühren - Parkscheibe	37
13	Die Finanzielle Auswirkung der Brötchentaste auf ausgewählte Kommunen	39
14	geplante neue Wohngebiete	42
15	Vor- und Nachteile der möglichen Standorte zusätzlicher zentraler Parkbauten	49
16	Kostenschätzung Parkpalette	51
17	Kosten der Parkscheinautomaten für Variante 1	59
18	Kosten der Parkscheinautomaten für Variante 2	59
19	Erläuterung zu „Tage Berechnungsgrundlage“	60
20	Wirtschaftlichkeit der Varianten 1 und 2	60
21	Straßen, für die ein Verkehrsberuhigter Bereich empfohlen wird, um die Anzahl der Parkplätze zu steigern	66
22	Bilanzierung	73

1 Vorbemerkung / Anlass

Für die Stadt Lorsch soll eine Parkraumkonzeption entwickelt werden, die den Entwicklungszielen der Innenstadt von Lorsch gerecht wird und die Neueröffnung von touristischen Zielen berücksichtigt.

Um fundierte Grundlagen zu ermitteln, wird zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme des vorhandenen Parkraums und der Parkraumsituation durchgeführt.

Die wesentliche Zielsetzung ist die Funktionssicherung der Innenstadt und die Befriedigung der Parkbedürfnisse des touristischen Verkehrs. Darüber hinaus wird die Situation am Krankenhaus, der Nibelungenhalle und dem Bahnhof gesondert betrachtet.

Zusätzlich zu dem ruhenden Pkw-Verkehr, werden der ruhende Busverkehr und die Fahrradabstellanlagen im Zusammenhang mit dem UNESCO Weltkulturerbe untersucht und grundsätzliche Hinweise erarbeitet.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Planungsgruppe Nord - PGN mit einer Parkraumuntersuchung und Parkraumkonzeption von der Stadt Lorsch beauftragt worden.

2 Bestandserhebung und Analyse

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gebiet der Innenstadt von Lorsch, inklusive des Bereichs des UNESCO Weltkulturerbes. Folgende Straßen grenzen das Untersuchungsgebiet ein:

- Im Norden die Bahnlinie
- Im Westen die Siegfriedstraße / Kriemhildenstraße
- Im Süden die Friedensstraße
- Im Osten die B460

Das Untersuchungsgebiet beginnt südlich der Bahnlinie, alle genannten Straßen sind Bestandteil des Gebietes. Die genauen Abgrenzungen sind in Abbildung 1 auf Seite 2 dargestellt.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



2.2 Parkplätze und Parkraumregelung

In dem Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen öffentlichen Parkplätze und die öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Der Bestand wurde detailliert per Videobestanderhebung aufgenommen und ausgewertet. Erfasst wurden hierbei Ort, Parkregelungen und Anzahl der Parkplätze. Zusätzlich erhoben wurden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen, die das Parken einschränken, wie z. B.:

- Absolutes Haltverbot (Z 283 StVO)
- eingeschränktes Haltverbot (Z 286 StVO)
- vor oder auf Fußgängerüberwegen (Z 293 StVO)
- 15 Meter vor oder hinter Haltestellenschildern (Z 224 StVO)
- Parken im 5 Meter Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen (§ 12 Abs. 3, Nr. 1 StVO)
- im Bereich von Bordsteinabsenkungen (§ 12, Abs. 3, Nr. 5 StVO)
- Grenzmarkierungen für Haltverbote (Z 299 StVO)
- Haltverbote durch Richtungspfeile (Z 297 StVO)
- Haltverbote durch Fahrbahngrenzungen (Z 295 Nr. 1d StVO bzw. Z 296 Nr. 2 StVO)

Öffentliche Parkplätze

Insgesamt bestehen zum Zeitpunkt der Erhebung (November 2013) 2.897 öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet. Die detaillierte Lage und Bewirtschaftung ist in Karte 1 dargestellt.

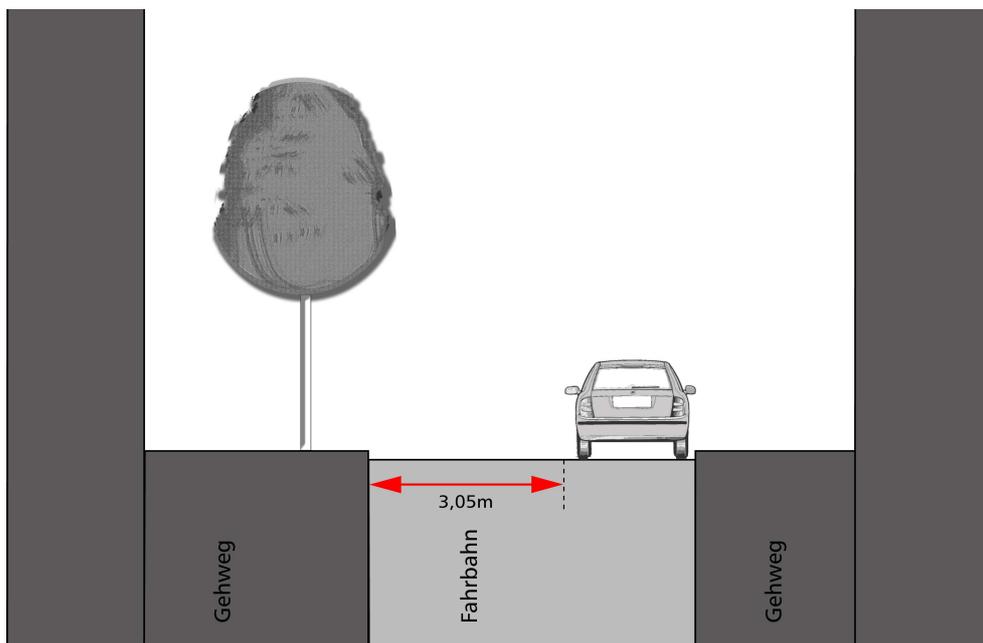
Während der Bestandsaufnahme ist aufgefallen, dass im Untersuchungsgebiet viele Straßenabschnitte existieren, auf denen laut StVO aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur einseitig, beziehungsweise gar nicht geparkt werden darf, dort aber vielerorts illegal auf dem Gehweg geparkt wird.

Die benötigte Fahrbahnbreite, um dort einseitig oder beidseitig parken zu dürfen, ist nach Durchschnittswerten der Breiten von Pkw in Tabelle 1 aufgelistet. Angenommen wurde eine durchschnittliche Pkw-Breite von 2,05 m (inklusive der Außenspiegel), in jedem Fall muss neben / zwischen parkenden Fahrzeugen eine Fahrbahnbreite von 3,05 m verbleiben.¹

Tabelle 1: Parkplätze im Bezug zur Fahrbahnbreite (angenommener Durchschnittswert)

Legale Parkplätze	Kein legales Parken möglich	Einseitig	Beidseitig
Benötigte Fahrbahnbreite	< 5,10 m	> 5,10 m < 7,15 m	≥ 7,15 m

Abbildung 2: Mindestbreite für Parken auf der Fahrbahn



Dementsprechend sind in der Bestandskarte nur StVO konforme Parkplätze verortet. Wenn in einer Straße nur einseitig geparkt werden darf, dies aber grundsätzlich auf beiden Straßenseiten möglich ist, werden diese Parkplätze in den Karten gesondert als gestrichelte Linie dargestellt. Um die Gesamtparkplätze zu ermitteln, wurden in solchen Situationen immer die Parkplätze

¹ Schurig, Roland; Kommentar zur Straßenverkehrsordnung – zu § 12 Halten und Parken. Bonn 2013, S. 191

4

der Straßenseite gezählt, auf welcher die größere Anzahl an Parkplätzen vorhanden ist.

Wie in Abbildung 4 zu sehen, untersteht der Großteil der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet, nämlich 92 %, keiner Bewirtschaftung.

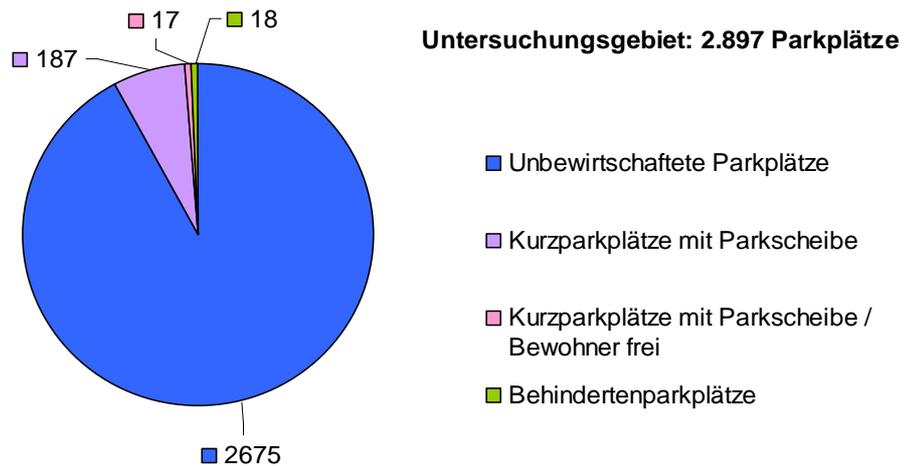
Eine Bewirtschaftung mittels Parkscheibe wird teilweise in Bereichen um die Innenstadt, bzw. die Geschäftsstraßen angewendet. Innerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird flächenhaft mittels Parkscheibe bewirtschaftet. Hier gilt Tempo 20 und es darf nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden.

Abbildung 3: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Römerstraße



Die Parkplätze werden zumeist werktags zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer ist innerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf 1 Stunde begrenzt. Auf den übrigen bewirtschafteten Parkplätzen liegt diese zwischen 0,5 und 2 Stunden.

Abbildung 4: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zum Zeitpunkt der Erhebung



2.3 Gebäudenutzungen

Verkehr ist immer auch eine Funktion der Straße anliegenden Nutzungen. Da das Untersuchungsgebiet in Lorsch die Innenstadt umfasst, sind alle typischen innerstädtischen Einrichtungen und Angebote eingeschlossen. Diese entsprechen vielfältigen Nutzungen und einer hohen Zahl an Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten, öffentlichen Einrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Wohnnutzungen und dem UNESCO Weltkulturerbe.

Besonders der Einzelhandel, die Gastronomie und das Weltkulturerbe führen zu einem hohen Zielverkehr, der eine entsprechende Konkurrenz um den Parkraum hervorbringt.

Die Grundlagendaten der Gebäudenutzungen wurden von der Stadt Lorsch bereitgestellt, entsprechend aufgearbeitet und anschließend in Karte 2 dargestellt.

2.4 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur qualitativen und quantitativen Bestimmung der einzelnen Nutzergruppen und deren Nutzungskonkurrenzen wurden in dem Untersuchungsgebiet an zwei Tagen Kennzeichenerfassungen des ruhenden Verkehrs zu festgelegten Zeitintervallen durchgeführt.

Während der Erhebungen wurden die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, durch auf das Untersuchungsgebiet zugeschnittene Rundgänge, erhoben. In 20 Zählbezirken wurden die Kennzeichen aller im Untersuchungsgebiet parkenden Fahrzeuge erfasst. Insgesamt wurden auf 2.897 öffentlichen Parkplätzen während des ersten Erhebungstages 10.063 Kennzeichen und während des zweiten Erhebungstages 6.132 Kennzeichen erhoben und ausgewertet.

Erhebung repräsentativer Werktag

Die erste Erhebung wurde am Donnerstag, den 07.11.2013 durchgeführt, was einem repräsentativen Werktag entspricht.

Die Rundgänge des repräsentativen Werktags wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

09.00 Uhr

11.00 Uhr

13.00 Uhr

15.00 Uhr

17.00 Uhr

6

Zusätzlich wurde noch ein Rundgang um 21.00 Uhr durchgeführt, um eventuelle Nutzungskonflikte mit Restaurant- bzw. Kneipenbesuchern zu ermitteln.

Um detailgenaue Aussagen zum Parkverhalten der Bewohner machen zu können, wurde eine Kennzeichenerhebung auch während der Nachtstunden (zwischen 2.00 Uhr und 5.00 Uhr) durchgeführt. Die Auslastung durch Bewohner tagsüber ergibt sich somit aus den Kennzeichen der nachts abgestellten Fahrzeuge.

Erhebung Wochenende

Die Zweite Erhebung fand am Samstag, den 09.11.2013 statt. Dieser Tag wurde gewählt, um eine Erhebung während des Wochenendes durchzuführen, um den Bedarf des touristischen Verkehrs besser einschätzen zu können (das zum Zeitpunkt der Erhebung Baumaßnahmen an dem UNESCO Weltkulturerbe stattfanden, wird im weiteren Verlauf des Konzeptes berücksichtigt).

Die Rundgänge der Erhebung am Wochenende wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

08.00 Uhr

10.00 Uhr

12.00 Uhr

14.00 Uhr

Um die Nutzergruppe der Bewohner auch am Wochenende bestimmen zu können, wurden diejenigen Fahrzeuge den Bewohnern zugeordnet, die während der Nachterhebung am Donnerstag erfasst wurden und samstags erneut im Untersuchungsgebiet standen.

Auswertung

Der Grad der ermittelten Auslastung ist folgendermaßen zu bewerten:

- über 120 % : sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
- bis 120 % : sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
- bis 100 % : sehr hoher Parkdruck
- bis 90 % : hoher Parkdruck
- bis 80 % : mittlerer Parkdruck
- bis 70 % : geringer Parkdruck
- bis 60 % : kein Parkdruck

Mit Hilfe der ermittelten Daten können zusätzlich die unterschiedlichen Nutzergruppen identifiziert und quantifiziert werden. Mit dieser Erfassungsmethode können auch grobe Aussagen zur Parkdauer gemacht werden.

- Kurzparken: 1 Zählung
- Mittelzeitparken: 2 Zählungen
- Langzeitparken: 3-4 Zählungen
- Dauerparken: 5-6 Zählungen

2.4.1 Erhebung repräsentativer Werktag

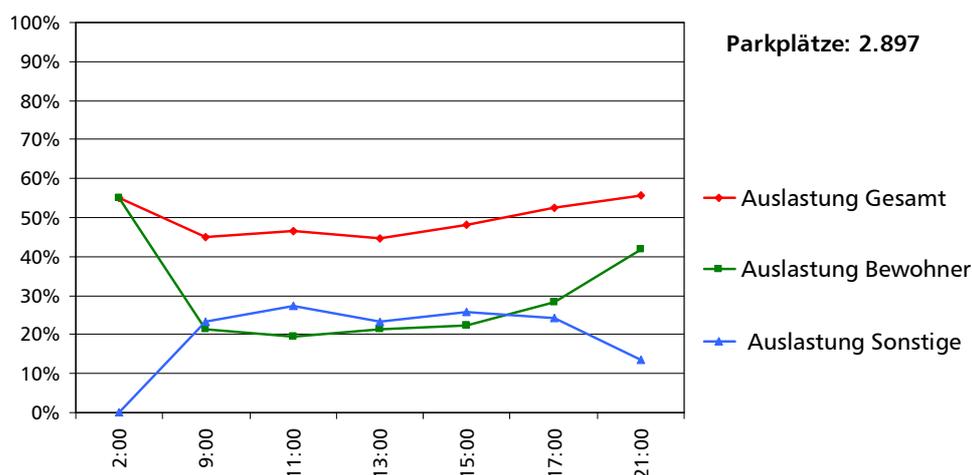
Abbildung 5 zeigt die Tagesganglinie für alle öffentlichen Parkplätze im gesamten Untersuchungsgebiet.

Die Spitzenauslastung der Erhebung lag um 21.00 Uhr vor. Zu diesem Zeitpunkt wurden 1.608 Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet erfasst. Die Auslastung zur Spitzenstunde betrug demnach 56 %, wovon 1.215 Fahrzeuge Bewohnern zuzuordnen waren und 393 Fahrzeuge gebietsfremden Personen.

Über den gesamten Erhebungstag lag demnach eine moderate Auslastung zwischen 45 % und 56 % vor.

Betrachtet man das gesamte Untersuchungsgebiet, liegt laut Definition über den gesamten Tag kein Parkdruck vor.

Abbildung 5: Tagesganglinie Gesamtgebiet

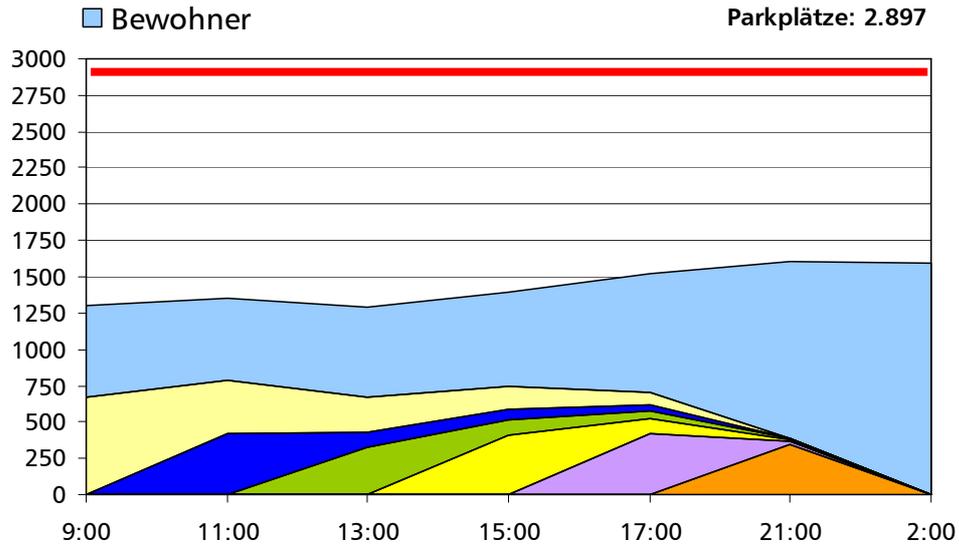


In Abbildung 6 auf Seite 8 ist die Parkdauer der Fahrzeuge auf den öffentlichen Parkplätzen im gesamten Untersuchungsgebiet abgebildet. Die Fahrzeuge der Bewohner nehmen zwischen 9.00 Uhr und 15.00 Uhr etwa 20 % der Parkplätze ein, was 550 bis 650 Fahrzeugen entspricht. Ab 17.00 Uhr steigt die Belegung durch Bewohnerfahrzeuge an, bis sie um 2.00 Uhr nachts mit 1.593 Fahrzeugen 56 % der öffentlichen Parkplätze belegen.

Gebietsfremde Fahrzeuge belegen zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr 23 % bis 27 %, was etwa 650 bis 800 Fahrzeugen entspricht. Um 21.00 Uhr wurden 393 gebietsfremde Fahrzeuge erfasst, was einer Auslastung von 14 % entspricht.

Aus Abbildung 6 wird zudem deutlich, dass die gebietsfremden Fahrzeuge in vielen Fällen über einen längeren Zeitraum in Lorsch abgestellt werden.

Abbildung 6: Parkdauer der Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen



Lesehilfe zu Diagramme „Parkdauer der Fahrzeuge“:

In der Grafik wird die Ankunftszeit der Fahrzeuge und deren Verweildauer dargestellt. In der Y-Achse wird die Anzahl der Fahrzeuge dargestellt, in der X-Achse die Ankunftszeit und die Verweildauer.

Beispiel dunkelblaues Feld: Zwischen 9.00 Uhr und 11.00 Uhr kommen insgesamt 423 Fahrzeuge an und parken im Untersuchungsgebiet, um 13.00 Uhr parken davon noch 107 Fahrzeuge dort.

Die hellblaue Fläche stellt die Fahrzeuge der Bewohner dar.

Auslastung um 11.00 Uhr

In Karte 3 ist die Auslastung um 11.00 Uhr dargestellt. Es wird deutlich, dass auf das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet kein, bis ein geringer Parkdruck besteht.

Neben vereinzelt Straßen wurden nur in den Hauptgeschäftsstraßen (Römerstraße und Bahnhofstraße) und den umliegenden Parkplätzen der Nibelungenhalle und des Stadthauses Auslastungen zwischen 80 % und 120 % erfasst. Auch der Parkplatz der Fachklinik Lorsch war mit bis zu 120 % überlastet.

Werte mit einer Auslastung von über 100 % bedeuten, dass Falschparker zum Beispiel illegal auf dem Gehweg oder im absoluten Haltverbot parken.

Insgesamt besteht nur in dem direkten Bereich der Hauptgeschäftsstraßen und der Fachklinik eine hohe Auslastung. Vor allem die Parkplätze, die in ihrer Höchstparkdauer nicht befristet sind, waren um 11.00 Uhr voll ausgelastet.

Auslastung zur Spitzenstunde um 21.00 Uhr

Karte 4 zeigt die Auslastung zur Spitzenstunde um 21.00 Uhr. Zu dieser Zeit besteht ebenfalls eine moderate Auslastung im gesamten Gebiet. Zumeist liegen die Auslastungen nicht höher als 80 %, was einem mittleren Parkdruck gleichkommt.

Höhere Auslastungen, auch bis zu einer Auslastung von über 120 %, finden sich beispielsweise in der Schanzenstraße. Da im direkten Umfeld dieser Straße ausreichend Parkplätze ungenutzt sind, ist der Parkplatzmangel dort ein reines Verteilungsproblem.

Nachtauslastung

In Karte 5 ist die Nachtauslastung dargestellt. Die Auswertung ergibt ein ähnliches Ergebnis wie um 21.00 Uhr. Neben einem geringen Parkdruck im gesamten Gebiet sind nur vereinzelte Straßen voll ausgelastet, bzw. überlastet. Auch um 2.00 Uhr nachts sind in diesen Straßen umliegend ausreichend ungenutzte Parkplätze vorhanden.

Nutzergruppen um 11.00 Uhr

Ein wesentlicher Parameter zur Beschreibung des Parkverhaltens ist die Auswertung der Nutzergruppen. Mit den verschiedenen Nutzergruppen wird dargestellt, ob die Fahrzeuge von Bewohnern stammen, nur eine kurze oder längere Zeit dort parken und zum Beispiel von Berufspendlern abgestellt werden.

Karte 6 bildet die Nutzergruppen um 11.00 Uhr ab. Hier wird deutlich, dass der Bereich der Geschäftsstraßen am häufigsten durch Kurzparker genutzt wird. Allerdings fällt auf, dass die Parkplätze an der Nibelungenhalle größtenteils durch Langzeitparker und Dauerparker genutzt werden. Eine hohe Anzahl an Langzeitparkern ist generell im Umfeld der Hauptgeschäftsstraßen und der Fachklinik zu sehen. Das lässt darauf schließen, dass hier Berufspendler ihre Fahrzeuge abstellen. Das sonstige Untersuchungsgebiet ist durch Bewohner dominiert.

Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 21.00 Uhr

In Karte 7 sind die Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 21.00 Uhr dargestellt. Erwartungsgemäß wird fast das gesamte Untersuchungsgebiet durch die Nutzergruppe der Bewohner dominiert. Einzig der Bereich der Hauptgeschäftsstraßen und der Parkplatz der Fachklinik werden durch Kurzparker dominiert, was sich durch Besuche der gastronomischen Betriebe, bzw. der Fachklinik erklären lässt. Auch die Parkplätze an der Nibelungenhalle werden zu den Abendstunden durch Bewohner und Kurzparker genutzt.

2.4.2 Erhebung Wochenende

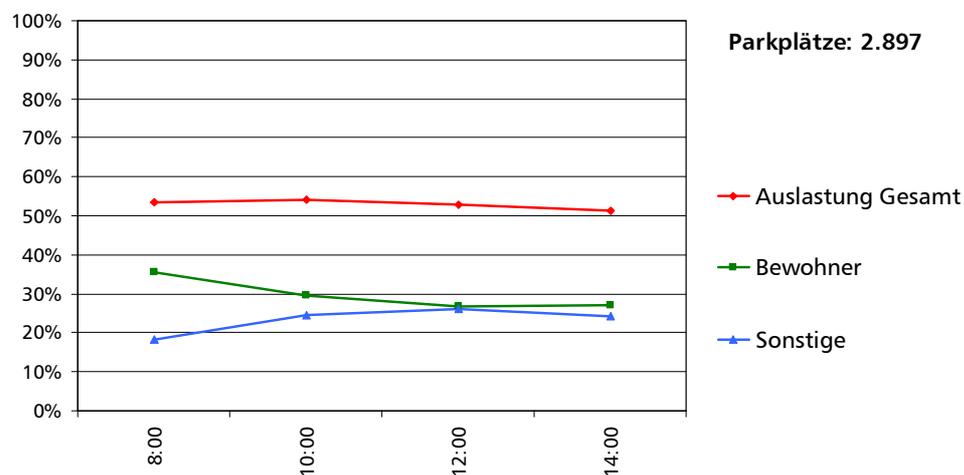
In Abbildung 7 ist die Tagesganglinie für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt.

Die höchste Auslastung lag mit 1.571 erfassten Fahrzeugen um 10.00 Uhr vor. Insgesamt lag zu den erhobenen Uhrzeiten eine sehr konstante Gesamtauslastung vor, die sich zwischen 51 % und 54 % bewegte.

Der Anteil der gebietsfremden Fahrzeuge belief sich auf 500 bis 750 Fahrzeuge.

Auch bei der Erhebung am Samstag wird deutlich, dass auf das gesamte Gebiet betrachtet, laut Definition zu keiner Zeit Parkdruck bestand.

Abbildung 7: Tagesganglinie Gesamtgebiet

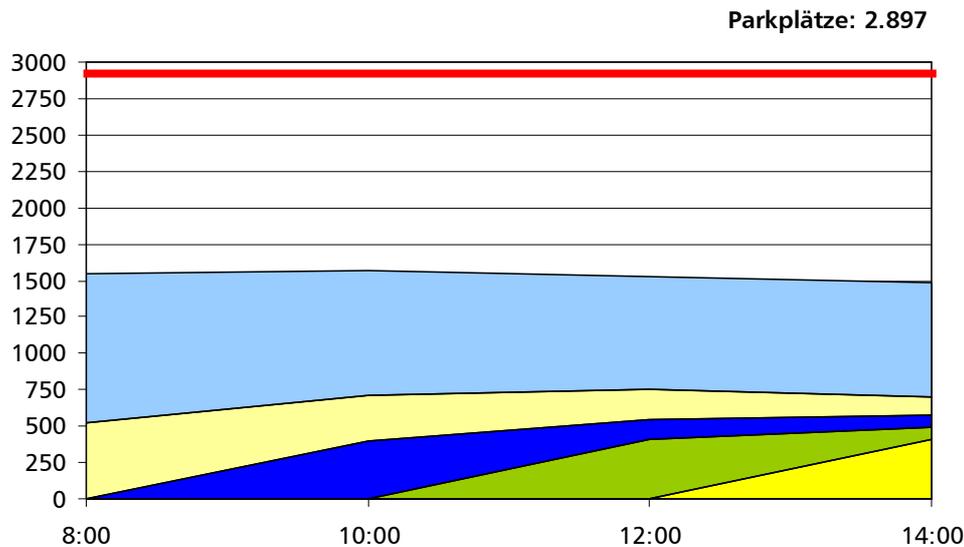


In Abbildung 8 ist die Parkdauer der Fahrzeuge auf den öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Bewohnerfahrzeuge nehmen morgens um 8.00 Uhr mit 1.026 erfassten Fahrzeugen 35 % der vorhandenen Parkplätze in Anspruch. Zwischen 10.00 Uhr und 14.00 Uhr liegt die Belegung durch die Bewohnerfahrzeuge konstant bei 27 % bis 30 %, was 770 bis 860 Fahrzeugen gleichkommt.

Gebietsfremde Fahrzeuge belegen morgens um 8.00 Uhr mit 525 Fahrzeugen 18 % der Parkplätze, zwischen 10.00 Uhr und 14.00 Uhr steigt die Belegung auf 24 % bis 26 % an, womit dann etwa 700 bis 750 Fahrzeuge im Gebiet stehen.

Abbildung 8 zeigt, dass auch am Wochenende viele gebietsfremde Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum in Lorsch abgestellt werden.

Abbildung 8: Parkdauer der Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen



Auslastung zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr

In Karte 8 ist die Auslastung zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr dargestellt. Die Auslastung liegt überwiegend unter 60 % und in einigen Straßen auch bis 80 %.

Werte bis 100 % Auslastung sind vereinzelt zu beobachten, besonders in Abschnitten im Umfeld der Geschäftsstraßen, beispielsweise in der Römerstraße.

Eine Überlastung mit Werten über 100 % Auslastung ist nur in der Schanzenstraße und der Landgrabenstraße zu beobachten. Wie schon bei der Erhebung an dem repräsentativen Werktag sind auch am Wochenende in direkt angrenzenden Straßen ausreichend Parkplätze ungenutzt, weshalb die Parkplatznot als reines Verteilungsproblem zu betrachten ist.

Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr

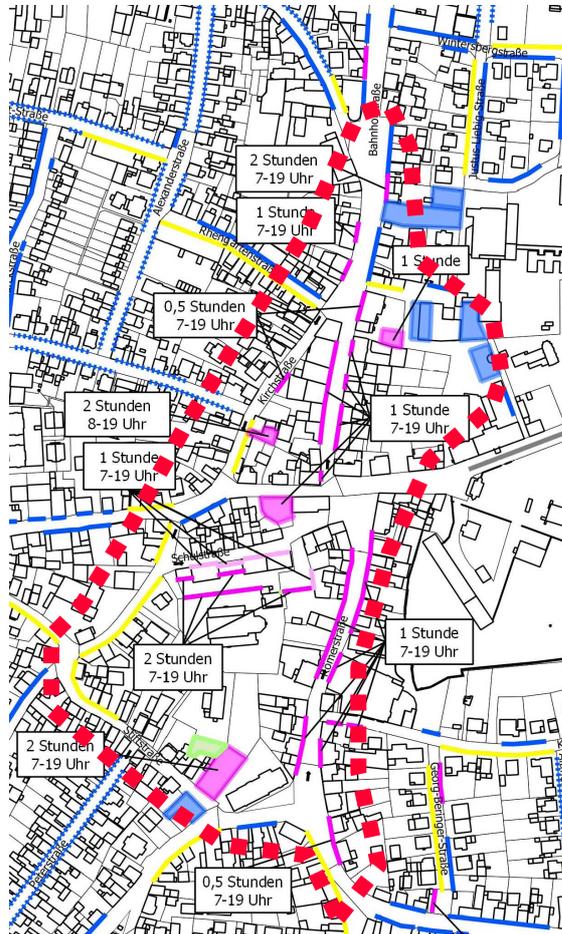
In Karte 9 sind die Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr dargestellt. Auch am Wochenende wird ein Großteil des Untersuchungsgebiets durch die Bewohnerfahrzeuge genutzt. Vielerorts sind auch einige Langzeitparker zu beobachten, wie beispielsweise auf den Parkplätzen vor der Nibelungenhalle. Im Bereich der Geschäftsstraßen dominiert die Nutzergruppe der Kurzparker.

2.4.3 Untersuchungsgebiet Innenstadt

Die Bewirtschaftung der Parkplätze in der Innenstadt mit Parkscheibe hat das Ziel, diese Parkplätze vorrangig dem Kundenverkehr vorzubehalten und damit die Funktionsfähigkeit der Innenstadt als Einkaufsstandort zu sichern. Deswegen wurden diese Parkplätze im Folgenden gesondert betrachtet. Es

wurden also ausschließlich diejenigen öffentlichen Parkplätze betrachtet, die mit Parkscheibe bewirtschaftet werden. Die Abgrenzung des Innenstadtbereichs ist in Abbildung 9 auf Seite 12 dargestellt.

Abbildung 9: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Innenstadt



In Abbildung 10 und Abbildung 11 sind die Parkdauern und die Auslastungen der Fahrzeuge in dem Innenstadtbereich dargestellt. Es wird deutlich, dass auch in der Innenstadt zu jeder Zeit einige Parkplätze ungenutzt sind. Auch bei einem Besuch der Innenstadt werden also sehr zentrale und Zielnahe Parkplätze erwartet, da nur in bestimmten Abschnitten hohe Auslastungen bestehen.

Die Auswertung der Parkdauern ist in Kapitel: 2.5.1 Parkscheibe, auf Seite 14 beschrieben.

Abbildung 10: Parkdauer der Fahrzeuge in der Innenstadt – Erhebung Donnerstag²

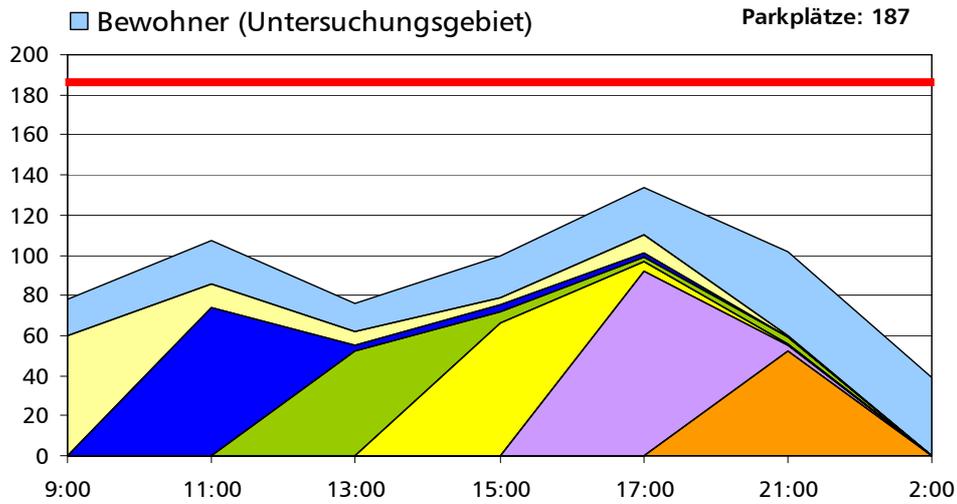
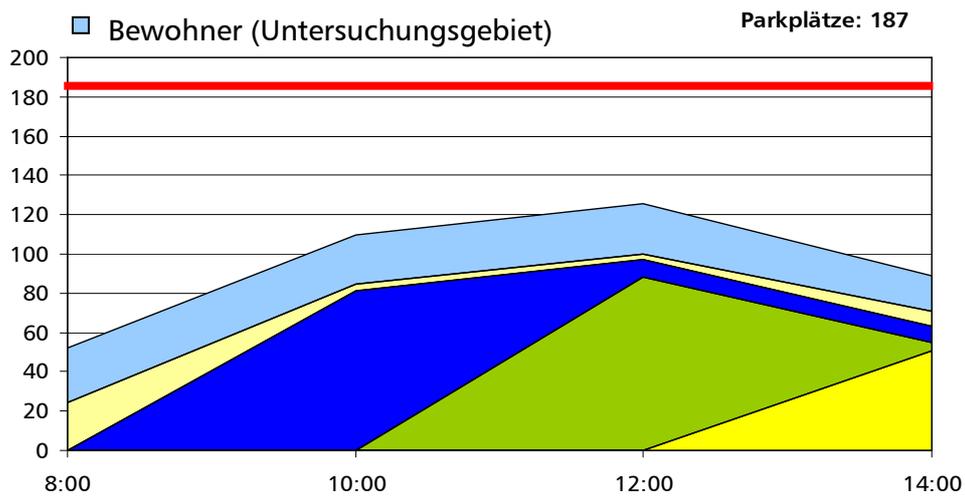


Abbildung 11: Parkdauer der Fahrzeuge in der Innenstadt – Erhebung Samstag³



- 2 Bewohnerfahrzeuge sind Fahrzeuge, die aus dem gesamten Untersuchungsgebiet als Bewohnerfahrzeuge identifiziert wurden und zu den entsprechenden Uhrzeiten in der Innenstadt erfasst wurden.
- 3 Bewohnerfahrzeuge sind Fahrzeuge, die aus dem gesamten Untersuchungsgebiet als Bewohnerfahrzeuge identifiziert wurden und zu den entsprechenden Uhrzeiten in der Innenstadt erfasst wurden.

2.5 Regelkonformität

Während beider Erhebungen wurden Untersuchungen zur Parkberechtigung und unzulässigen Parkvorgängen angestellt. Hierbei wurde besonderes Augenmerk auf folgende Punkte gelegt:

- (Nicht)auslegen der Parkscheibe auf entsprechend bewirtschafteten Parkplätzen
- Illegales Gehwegparken

Um die Kenzeichenerhebung nicht zu behindern, wurde die Prüfung der Regelkonformität außerhalb der Zeiten der Kennzeichenerhebung durchgeführt.

2.5.1 Parkscheibe

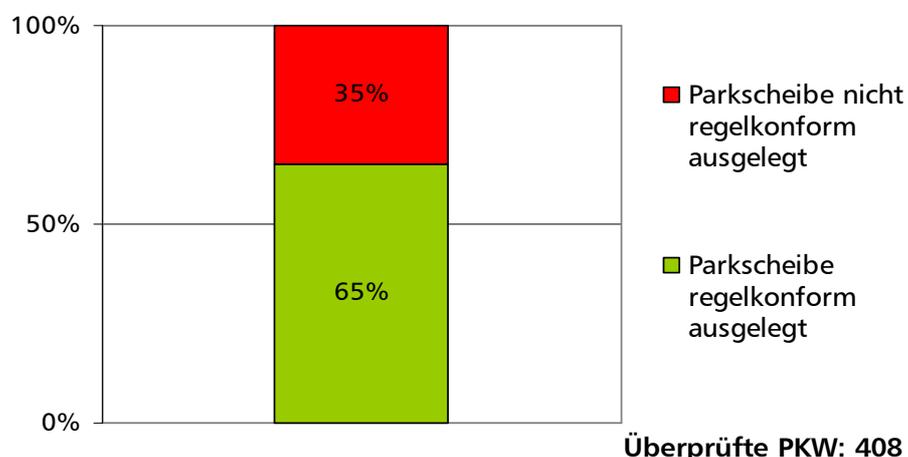
(Nicht)auslegen der Parkscheibe

In dem Zeitraum vom 06.11.2013 bis zum 09.11.2013 wurden Fahrzeuge, die auf Parkplätzen gestanden haben, wo die Auslage der Parkscheibe verpflichtend ist, nach einer regulären Auslage der Parkscheibe überprüft.

Diese Fahrzeuge wurden zu unterschiedlichen Zeiten zwischen 8.30 Uhr und 18.00 Uhr überprüft, um einen repräsentativen Querschnitt zu erhalten. Das Ergebnis ist in Abbildung 12 dargestellt. Die Auswertung einzelner Uhrzeiten (z.B. vormittags) ergab keine besonderen Erkenntnisse.

Insgesamt ergibt die Auswertung, dass etwa 1/3 der Personen (142 von 408) die Parkscheibe nicht regelkonform ausgelegt haben und somit einen Strafzettel riskierten, obwohl die Parkplätze kostenfrei nutzbar sind. In den meisten Fällen waren hierbei die Parkscheiben gar nicht ausgelegt. Nur in sehr wenigen PKW war eine abgelaufene Parkscheibe zu beobachten.

Abbildung 12: Regelkonformität Parkscheibe



Überschreitung der Parkhöchstdauer

Wie in Abbildung 10 und Abbildung 11 auf Seite 13 zu sehen, wurde die Begrenzung der Parkhöchstdauer von einer Stunde in vielen Fällen sowohl am Donnerstag als auch am Samstag missachtet. Um nur die bewirtschaftete Zeit darzustellen, werden die Zeitüberschreitungen der Erhebungsdaten zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr bzw. samstags zwischen 8.00 Uhr und 14.00 Uhr ausgewertet. Die Zahl der Überschreitungen der Parkhöchstdauer von einer Stunde kann durchaus höher sein, da die Kennzeichen nur alle zwei Stunden erfasst wurden. Fahrzeuge die in zwei Zählintervallen erfasst wurden, können also fast bis zu 6 Stunden dort geparkt haben.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die in mehreren Intervallen erfasst wurden, sind in Tabelle 2 und Tabelle 3 dargestellt.

Es ist wahrscheinlich, dass viele der Fahrzeuge, die über mehrere Intervalle in der Bewirtschaftungszone erhoben wurden, die Parkscheibe weitergedreht haben, um dort länger als eine Stunde parken zu können.

Tabelle 2: Anzahl der Fahrzeuge, die am Donnerstag über mehrere Erhebungsintervalle in der Innenstadt erfasst wurden

Fahrzeuge, die über 2 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer zw. 2 und 6 Stunden)	26
Fahrzeuge, die über 3 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer zw. 4 und 8 Stunden)	13
Fahrzeuge, die über 4 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer zw. 6 und 10 Stunden)	6
Fahrzeuge, die über 5 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer ab 8 Stunden)	9
Gesamtzahl der Fahrzeuge, die in mehr als einem Intervall erhoben wurden	54

Tabelle 3: Anzahl der Fahrzeuge, die am Samstag über mehrere Erhebungsintervalle in der Innenstadt erfasst wurden

Fahrzeuge, die über 2 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer zw. 2 und 6 Stunden)	36
Fahrzeuge, die über 3 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer zw. 4 und 8 Stunden)	34
Fahrzeuge, die über 4 Intervalle erfasst wurden (Parkdauer ab 6 Stunden)	18
Gesamtzahl der Fahrzeuge, die in mehr als einem Intervall erhoben wurden	88

Durch die Erhebungen wurde zudem festgestellt, dass am Donnerstag um 11.00 Uhr (zur Spitzenstunde im bewirtschafteten Bereich) 42 % der parkenden Fahrzeuge über 2 Stunden dort standen. 27 % der Fahrzeuge wurden sogar über 3 Intervalle erfasst.

Am Samstag parkten zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr 29 % der Fahrzeuge mindestens 2 Stunden auf einem bewirtschafteten Parkplatz in der Innenstadt. 19 % wurden sogar über 3 Intervalle erfasst.

Diese Überschreitungen der Parkhöchstdauer sind ein deutliches Zeichen, dass die Parkscheibenregelung in Lorsch nicht akzeptiert wird bzw. die Regelung nicht funktioniert.

2.5.2 Illegales Gehwegparken

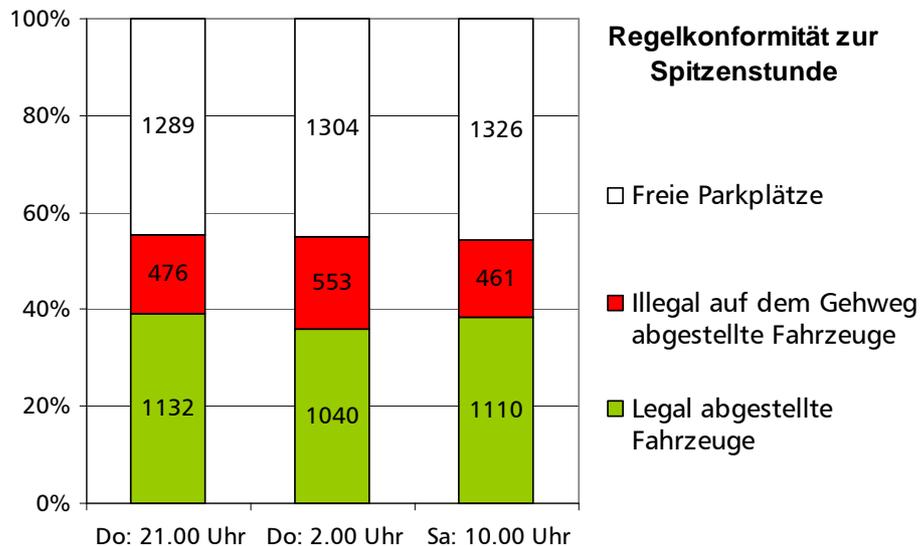
Umfang des illegalen Gehwegparkens

Im Rahmen der Kennzeichenerhebung wurde durch die Erheber unter anderem aufgenommen, wie viele Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet illegal auf dem Gehweg abgestellt wurden.

Um die illegalen Parkvorgänge während der höchsten Auslastung zu untersuchen, wurden für den Erhobenen Donnerstag die Auswertungen der Spitzenstunde um 21.00 Uhr verwendet und für die Auswertung am Samstag der Spitzenstunde um 10.00 Uhr.

Zusätzlich wurde die Auswertung für die Nachterhebung vom Donnerstag um 2.00 Uhr vorgenommen, da zu dieser Zeit in den Wohngebieten die größte Auslastung besteht.

Abbildung 13: Regelkonformität illegales Gehwegparken



Wie in Abbildung 13 dargestellt, wurden an beiden Erhebungstagen zur Spitzenstunde 29 % der parkenden Fahrzeuge illegal auf dem Gehweg abgestellt. Während der Nachterhebung wurden sogar etwa 35 % der Fahrzeuge illegal auf dem Gehweg geparkt. Diese Werte sind besonders hoch zu bewerten, da in dem Großteil des Untersuchungsgebiets, auch zu den Spitzenstunden, kein Parkdruck festzustellen war (Werte unter 60 % Auslastung).

Somit hätten die Fahrzeuge in den meisten Fällen auch ohne illegales Gehwegparken einen Parkplatz in der Nähe ihres Zielortes finden können.

Räumliche Ausdehnung des illegalen Gehwegparkens

Wie bereits während der Bestandserhebung augenscheinlich festgestellt und durch die Erhebung bestätigt (siehe Kapitel: 2.5 Regelkonformität), wird in vielen Straßen im Untersuchungsgebiet illegal auf dem Gehweg geparkt.

In Karte 10 und in Tabelle 4 sind die Straßenabschnitte dargestellt, auf denen während der Erhebung ein Großteil der Parkvorgänge zu jeder Uhrzeit auf dem Gehweg zu beobachten war.

Tabelle 4 zeigt zudem die Auslastungen der Straßen vom Donnerstag um 2.00 Uhr nachts und die Anzahl der dort illegal parkenden Fahrzeuge. Es wurden die Auslastungen von der Nachterhebung gewählt, da zu dieser Zeit in den Wohngebieten die höchste Auslastung besteht.

In Karte 11 sind erneut die Straßenabschnitte dargestellt, auf denen während der Erhebung ein Großteil der Parkvorgänge zu jeder Uhrzeit auf dem Gehweg zu beobachten war. Zusätzlich wurde zwischen Straßen unterschieden, die am Donnerstag um 2.00 Uhr nachts unter bzw. über 80 % ausgelastet waren.

Da man Straßen ab einer Belegung von über 80 % mit einem hohen Parkdruck bewertet, kann das in diesen Straßen das illegale Gehwegparken erklären, da möglicherweise durch die Nutzer der Fahrzeuge versucht wird, zusätzliche Parkplätze zu schaffen.

Tabelle 4: Illegales Gehwegparken (Donnerstags um 2.00 Uhr nachts)

Straße	Anzahl Parkplätze	Anzahl Parkende	Auslastung	Davon illegal auf dem Gehweg parkend
Alexanderstraße	50	45	90 %	30
Biengartenstraße	42	46	110 %	45
Bismarckstraße	36	22	61 %	22
Friedrich-Ebert-Straße	43	31	72 %	15
Gabelsbergerstraße	28	20	71 %	20
Heinrichstraße	36	35	97 %	11
Hirschstraße	30	18	60 %	16
Hügelstraße	35	28	80 %	15
Justus-Liebig-Straße	39	29	74 %	21
Karlstraße	21	23	110 %	22
Klarastraße	16	17	106 %	17
Mathildenstraße	12	6	50 %	6
Mittelstraße	0	8		6
Moltkestraße	37	37	100 %	37
Peterstraße	45	33	73 %	15
Rheinstraße	47	33	70 %	20
Sandstraße	17	19	112 %	19
Schanzenstraße	16	30	188 %	22
Schillerstraße	71	47	66 %	47
Waldstraße	77	67	87 %	62
Ziegelhüttenstraße	0	16		13

Insgesamt wird deutlich, dass über das gesamte Untersuchungsgebiet in sehr vielen Straßen illegal auf dem Gehweg geparkt wird, zumal das häufig vorkommende illegale Gehwegparken einzelner Fahrzeuge in anderen Straßen in Karte 10; 11 und Tabelle 4 nicht dargestellt ist.

Diese Werte sind von daher als besonders hoch einzustufen, da nach der Analyse der Auslastungen auch zu den Spitzenstunden in fast allen Straßen ausreichend legale Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Wenn dies nicht der Fall ist, sind diese in den direkt angrenzenden Straßen gegeben.

Als mögliche Begründungen für das illegale Gehwegparken wird angenommen, dass Fahrzeugnutzer zusätzliche Parkplätze in der Nähe des Zielortes schaffen wollen, Parkplätze direkt vor dem Zielort erwartet werden und gegebenenfalls illegal in Anspruch genommen werden, oder einfach aus Gewohnheit dort geparkt wird. Aufgrund der Häufigkeit des illegalen Gehwegparkens wird zudem angenommen, dass dieses in Lorsch nicht durch den Ordnungsdienst reguliert wird.

Konflikte mit dem Fußverkehr

Sowohl das legale wie auch das illegale Gehwegparken kann bedeutende Nachteile für den Fußverkehr erzeugen. Gehwegparken schränkt die Bewegungsfreiheit von Fußgängern in den meisten Fällen erheblich ein, da gerade bei illegalem Gehwegparken die Restgehwegbreiten oftmals deutlich unter den von Fußgängern benötigten Breiten liegen.

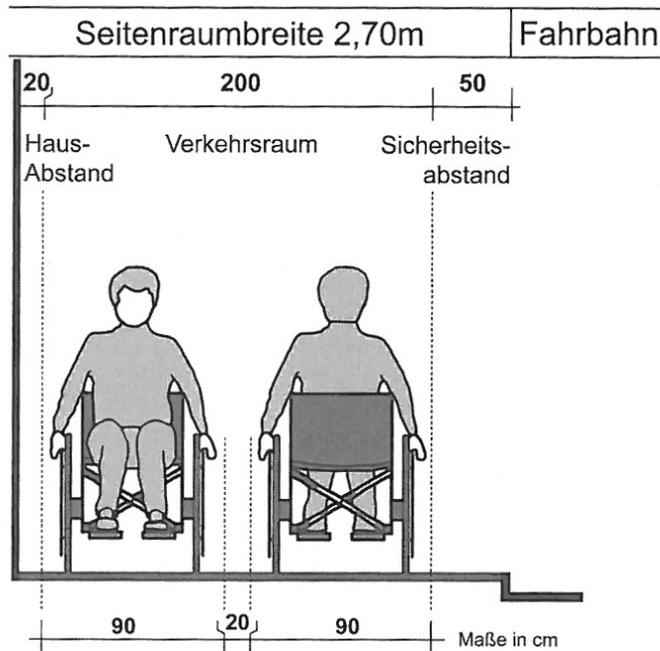
Abbildung 14: Illegales Gehwegparken mit sehr geringen Restgehwegbreiten (oben: Schillerstraße; unten: Alexanderstraße)



Sowohl in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen⁴, wie auch in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen⁵ sind die Mindestbreiten beschrieben, die für ein barrierefreies Begegnen notwendig sind (siehe Abbildung 15 auf Seite 20).

- 4 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002
- 5 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011

Abbildung 15: Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle⁶



Die nutzbaren durchschnittlichen Restgehwegbreiten der Straßen, auf denen während der Erhebung illegal auf dem Gehweg geparkt wurde, sind in Tabelle 5 dargestellt. Die Werte sind in Metern angegeben. Der erste Wert misst die Nord- oder die Westseite, der zweite Werte die jeweils gegenüberliegende Gehwegseite. Das Zeichen „X“ bedeutet, dass auf dieser Gehwegseite nicht auf dem Gehweg geparkt wurde.

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011, S. 40

Tabelle 5: Restgehwegbreiten in Straßen, in denen illegal auf dem Gehweg geparkt wird

Straße	Gehwegbreiten in Metern	Restgehwegbreiten in Metern
Alexanderstraße	2,2 - 1,7	1,4 - 0,8
Biengartenstraße	1,9 - 2,0	1,4 - 1,3
Bismarckstraße	2,0 - 1,6	1,0 - 0,9
Friedrich-Ebert-Straße	2,2 - 2,1	1,4 - X
Gabelsbergerstraße	2,0 - 1,9	1,2 - 1,1
Heinrichstraße	1,7 - 1,8	1,3 - 1,5
Hirschstraße	2,0 - 1,5	1,2 - 1,0
Hügelstraße	2,0 - 1,9	1,1 - 1,1
Justus-Liebig-Straße	2,0 - 2,0	1,3 - 1,3
Karlstraße	1,6 - 1,5	0,9 - 0,7
Klarastraße	1,5 - 2,2	0,8 - 1,2
Mathildenstraße	1,9 - 1,4	1,3 - 0,6
Mittelstraße	1,3 - 1,1	0,9 - X
Moltkestraße	1,7 - 2,1	0,6 - 1,3
Peterstraße	1,5 - 1,5	1,1 - 1,0
Rheinstraße	1,7 - 2,0	1,0 - 0,7
Sandstraße	1,9 - 2,0	1,4 - 1,3
Schanzenstraße	1,2 - 1,0	0,8 - 0,7
Schillerstraße	2,0 - 1,7	1,2 - 0,5
Waldstraße	2,1 - 2,1	1,6 - 1,6
Ziegelhüttenstraße	1,4 - 1,1	X - 0,9

Wie in Tabelle 5 zu sehen, sind die Gehwege im Untersuchungsgebiet nur selten breiter als zwei Meter. In fast allen Straßenabschnitten in denen auf dem Gehweg geparkt wird, verbleiben Restgehwegbreiten von unter 1,50 m, oftmals liegen diese sogar unter 1,00 m.

Die Anforderungen an eine barrierefreie Umwelt werden in solchen Abschnitten nicht mehr erfüllt.

Bei einem dermaßen schmalen verbleibenden Raum für Fußgänger, ist die Benutzung für viele Personen nicht mehr gewährleistet. Das bedeutet, dass beispielsweise Personen mit Rollator oder mit Kinderwagen auf die Straße ausweichen müssen.

Des Weiteren sind Gehwege in der Regel nicht für die Belastungen des Gewichtes eines Fahrzeuges ausgelegt. Durch die Benutzung des Gehweges als Parkstreifen kann es dort zu Verformungen kommen. Diese entstehenden Mulden können den Komfort des Gehweges deutlich mindern, da es an diesen Stellen bei Niederschlag verstärkt zur Pfützenbildung kommt. In ausgeprägten

Fällen können auch Stolperkanten entstehen, wodurch die Nutzung des Gehwegs unter Umständen für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht mehr gewährleistet werden kann.

Abbildung 16: Nutzung des Gehweges für Personen mit Gehhilfen nicht mehr gewährleistet (Alexanderstraße) + Pfützenbildung (Siegfriedstraße) aufgrund illegalen Gehwegparkens



Um solche Probleme zu vermeiden, sind für die Kennzeichnung von legalen Gehwegparkplätzen deshalb in der Verwaltungsvorschrift zu dem „Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ folgende Mindestanforderungen beschrieben:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“⁷

2.6 Ruhender Busverkehr

Im Zusammenhang mit dem UNESCO Weltkulturerbe waren zum Zeitpunkt der Erhebung 4 Busparkplätze ausgeschildert (siehe Abbildung 17 auf Seite 23). Die Parkplätze sind auf dem seitlichen Fahrbahnrand der Odenwaldallee abmarkiert.

Die Parkplätze besitzen eine gute Zentralität zu dem Weltkulturerbe und der nahegelegenen Innenstadt.

Negativ zu bewerten ist der Ausstieg der Busparkplätze, da dieser direkt auf dem unbefestigten Seitenstreifen liegt. Auch die fußläufige Verbindung zu dem Welterbe und der Innenstadt ist nicht ideal, da diese auf der Straße ver-

⁷ Verwaltungsvorschrift zur StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

läuft. Problematisch ist, dass die Busse in der Regel zum Wenden in die Nibelungenstraße oder teilweise in die Klosterstraße fahren. Bei einer höheren Busfrequenz müssen Wendemöglichkeiten in Schleifenfahrt geschaffen werden. Eine Ausfahrt über die Klosterstraße ist hierbei nicht anstrebenswert.

Abbildung 17: Busparkplätze UNESCO Weltkulturerbe



2.7 Fahrradabstellanlagen

Um die Situation des ruhenden Verkehrs für den Radverkehr zu betrachten, wurden die fest installierten Fahrradabstellanlagen aufgenommen und einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen. Transportable Fahrradabstellanlagen, wie sie beispielsweise oftmals vor Geschäften eingesetzt werden, wurden nicht in die Untersuchung einbezogen.

Da sich die Untersuchung hauptsächlich auf den touristischen Radverkehr und den Radverkehr im Zusammenhang mit dem Welterbe bezieht, wurden folgende Standorte untersucht:

- Die Situation am Bahnhof
- Das Umfeld des Welterbes

Um vergleichbare Standards für Fahrradabstellanlagen festzulegen und die Anlagen in Lorsch zu beurteilen, wurden die Anforderungen und Empfehlungen der Hinweise zum Fahrradparken⁸ genutzt und als Grundlage verwendet.

8 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Hinweise zum Fahrradparken. Köln 1995

Grundsätzlich wurden die Fahrradabstellanlagen auf folgende Kriterien untersucht:

- Nähe zum Zielort
- Erreichbarkeit / Erkennbarkeit
- Soziale Kontrolle / Angsträume
- Sicherer und komfortabler Betrieb
- Diebstahlschutz
- Wetterschutz

2.7.1 Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

Direkt östlich des Bahnhofsgebäudes befinden sich insgesamt 60 Stellplätze für Fahrräder.

Abbildung 18: Fahrradabstellanlage am Bahnhof



Diese gliedern sich in drei Reihen mit je 16 Stellplätzen, die in höhengleicher Doppelaufstellung mit Vorderradüberlappung angeordnet sind. Die Abstellanlagen sind durch die umliegende Straßenbeleuchtung erhellt und durch die Lage gut einsehbar.

Die Fahrradhalter sind als Rahmenhalter ausgeführt und bieten somit ein gutes Maß an Sicherheit und Benutzungskomfort. Die Überdachung bietet einen ausreichenden Wetterschutz.

Zusätzlich bestehen 12 einzeln verschließbare Fahrradboxen am Bahnhof.

Insgesamt macht die Fahrradabstellanlage einen gepflegten und den Bedürfnissen angepassten Eindruck. Sie wird folglich als Anlage mit hoher Qualität bewertet.

2.7.2 Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Welterbes

Nibelungenstraße (zwischen Römerstraße und Königshalle)

Im Umfeld des Welterbes war zum Zeitpunkt der Erhebung nur eine Fahrradabstellanlage ausgeschildert. Diese liegt an der Nibelungenstraße, zwischen der Römerstraße und der Königshalle und bietet 20 Stellplätze für Fahrräder.

Abbildung 19: Beschilderte Fahrradabstellanlage im Umfeld des Welterbes



Der Standort der Fahrradabstellanlage ist sehr vorteilhaft, da eine Nähe zum Welterbe und der Innenstadt gleichermaßen gegeben ist. Durch die gastronomischen Betriebe im Umfeld und der Bestrahlung durch die angrenzende Straßenraumbeleuchtung ist eine gute soziale Sicherheit gewährleistet. Die Beschilderung ist allerdings sehr unauffällig und ist durch die übrigen Schilder an dem Mast leicht übersehbar.

Der Platz ist in zwei Teile gegliedert, auf denen unterschiedliche Abstellanlagen vorhanden sind.

10 Stellplätze befinden sich auf dem vorderen Teil (siehe Abbildung 19 oben). Die Abstellanlagen sind von ihrer Ausführung als Rahmenhalter gedacht. Jedoch sind die Bügel in der Praxis zu schmal, um Fahrräder auch mit Rahmen

anzuschließen, deren Öffnung sich weiter hinten befindet (oftmals bei Damenrädern zu beobachten). Ein ausreichender Diebstahlschutz ist somit nur für bestimmte Räder gegeben. Der Benutzungskomfort ist, durch die Möglichkeit das Fahrrad anzulehnen, gegeben.

Auf dem hinteren Teil sind ebenfalls 10 Stellplätze vorhanden, die als Vorderradhalter ausgeführt sind. Die Diebstahlsicherheit und der Benutzungskomfort der Abstellanlage sind als mangelhaft zu betrachten. Es besteht keine Möglichkeit sein Fahrrad anzulehnen oder anzuschließen. Eine solche Abstellanlage wird auch als „Felgenkiller“ bezeichnet. Die unzureichende Qualität einer solchen Abstellanlage wird auch durch Abbildung 19 (unten) auf Seite 25 verdeutlicht, wo Fahrräder lieber davor abgestellt werden, anstatt die Anlage zu nutzen.

Ein Wetterschutz ist auf beiden Bereichen der Fahrradabstellanlage nicht vorhanden. Außerdem fehlt für Fahrradtouristen die Möglichkeit, das Gepäck sicher zu verstauen.

Insgesamt weist die Anlage in ihrer Qualität deutliche Mängel auf.

Nibelungenstraße (Museumszentrum)

Direkt am Gebäude des Museumszentrums sind weitere 24 Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe zu dem Welterbe und der Innenstadt vorhanden.

Abbildung 20: Fahrradabstellanlage am Museumszentrum



Die Stellplätze werden durch Straßenbeleuchtung erhellt sind durch ihre Lage gut erreichbar und erkenntlich. Eine hohe soziale Sicherheit ist ebenfalls gegeben.

Die Abstellanlagen sind als Rahmenhalter ausgeführt, was eine gute Benutzerfreundlichkeit und Diebstahlsicherung gewährleistet. Ein Wetterschutz ist nicht vorhanden. Auch bei dieser Anlage fehlt eine Möglichkeit, Gepäck sicher zu verstauen.

Insgesamt besitzt diese Fahrradabstellanlage dennoch eine gute Qualität.

2.8 Zusammenfassung

- Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet, ohne Einzelbetrachtung der zentralen Versorgungsbereiche bzw. einzelner Wohnstraßen, ist kaum Parkdruck festzustellen
- In vereinzelt Straßen wie der Schanzenstraße, im Bereich der Hauptgeschäftstraßen und dem Parkplatz der Fachklinik besteht eine hohe Auslastung
- Die Parkplätze der Nibelungenhalle und hinter dem Stadthaus werden zu großen Teilen durch Berufspendler belegt
- In den Wohngebieten sind überlastete Straßen meist ein reines Verteilungsproblem
- Vielerorts wird illegal auf dem Gehweg geparkt, auch wenn dazu kein „ersichtlicher Anlass“ besteht
- Die schmalen verbleibenden Restgehwegbreiten bei illegalem Gehwegparken erlauben in den meisten Fällen keine Nutzung des Gehwegs durch mobilitätseingeschränkte Personen
- Mit Ausnahme zweier Straßen würden die vorhandenen Kapazitäten jederzeit auch ohne die Anwendung illegalen Gehwegparkens ausreichen
- Die Parkscheibenregelung in der Innenstadt wird nur wenig akzeptiert bzw. funktioniert nicht
- Die Lage der Busparkplätze in der Oderwaldallee ist als problematisch zu betrachten
- Die Abstellanlagen für den Radverkehr liegen zwar an sehr geeigneten Orten, die Qualität der Anlagen im Bereich des Weltkulturerbes ist jedoch teils mangelhaft

2.9 Parkleitsystem

Parkleitsysteme sind ein anerkannter Baustein, um die negativen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs zu reduzieren.

Da sich das Parkleitsystem, bzw. die Wegweisung in Lorsch ausschließlich an die Besucher des Weltkulturerbes richtet, sollten folgende Ziele verfolgt werden:

- Information der Kfz-Nutzer und ihre kontinuierliche Führung zu freien Parkständen im Umfeld des Weltkulturerbes
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und seiner negativen Begleiterscheinungen

- Vermeidung von Störungen des fließenden Verkehrs durch Warteschlangen und Suchfahrten
- Reduzierung des legalen und vor allem illegalen Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Effiziente Nutzung des öffentlich verfügbaren Parkraumangebotes
- Orientierung vor Allem für Ortsunkundige

Unter diesen Gesichtspunkten soll das bestehende Parkleitsystem in Lorsch überprüft und gegebenenfalls optimiert werden.

2.9.1 Bestand

Das Parkleitsystem für das Weltkulturerbe in Lorsch ist statisch ausgeführt. Das bedeutet, dass ausschließlich statische Wegweiser zu den einzelnen Parkmöglichkeiten führen, die als Zielparkplätze ausgeschildert werden. Somit werden keine weiteren Informationen bezüglich der Auslastung oder der Stellplatzzahl bereitgestellt.

Abbildung 21: Beispiele Wegweisung



Insgesamt bestehen drei Zielparkplätze im Umfeld des Weltkulturerbes, zu welchen die Beschilderungen führen. Die Parkplätze liegen in unmittelbarer Nähe zueinander und bieten, wie in Tabelle 6 dargestellt, Platz für 96 Fahrzeuge und 4 Busse. Auf keinem der Parkplätze wird eine Bewirtschaftung angewendet.

Tabelle 6: Zielparkplätze des Parkleitsystems im Bestand

Name	Bewirtschaftung	Anzahl der Parkplätze
Odenwaldallee	Keine	26 (+4 Bus)
Nibelungenstraße	Keine	36
Parkplatz Karolingerplatz	keine	34
Gesamt		96 (+4 Bus)

Abbildung 22: Zielparkplätze des Weltkulturerbes (von links: Odenwaldallee, Nibelungenstraße, Parkplatz Karolingerplatz)



An den Zufahrtsrouten über die L311 aus Heppenheim und aus Viernheim kommend und auf der K31 / Bensheimer Straße sind auf Höhe des Ortseingangs zusätzlich Informationstafeln installiert (Abbildung 23), die neben den touristischen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten auch vorhandene Parkplätze darstellen. Vor den Informationstafeln sind ausreichend Haltemöglichkeiten vorhanden, um sich zu dort zu informieren und die Weiterfahrt zu planen.

Abbildung 23: Informationstafel mit vorliegenden Halteplätzen



Die genauen Standorte der Wegweisungen, der Informationstafeln und der Zielparkplätze sind in Karte 12 dargestellt.

Weitere vorhandene Beschilderungen, beispielsweise zu der Fachklinik, sind dort ebenfalls dargestellt. Eine Bewertung wird für diese Beschilderungen jedoch nicht vorgenommen, da es sich um vereinzelte Wegweisungen in unmittelbarer Nähe der Parkplätze handelt.

2.9.2 Analyse und Bewertung

Für die Bewertung des vorhandenen Parkleitsystems müssen zunächst die Standorte der Beschilderung und die Zielführung auf ihre Vollständigkeit und Sinnhaftigkeit überprüft werden. Das bedeutet, dass auch Fahrzeugführer ohne Ortskenntnis kontinuierlich und unmissverständlich bis zu dem Parkziel geführt werden sollten.

Unter diesen Anforderungen wird das Parkleitsystem auf folgende Punkte überprüft:

- Kontinuität
- Anordnung
- Einheitlichkeit
- Wahrnehmbarkeit
- Lesbarkeit

Wie in Karte 13 dargestellt, ist das Parkleitsystem in Lorsch als Baumstruktur angelegt. Das bedeutet, dass der Parksuchverkehr an den Hauptstraßen aufgenommen wird und kontinuierlich über verschiedene Abzweige bis zum Zielort geführt wird.

Folgende Bewertung wird aus der Bestandsaufnahme und der Analyse abgeleitet:

Positiv:

- Eine lückenlose Wegweisung und Zielführung mit deutlicher Beschilderung und eigenständiger Farbgebung ist in Grundzügen vorhanden.
- Die Verkehre über die B460, die B47 und die L311 werden frühzeitig aufgenommen und über verträgliche Straßen bis an den Zielort geführt.
- An den Ortseingängen sind Informationstafeln mit vorliegenden Halteplätzen aufgestellt.

Negativ

Das Parkleitsystem weist insgesamt nur wenige Mängel auf, welche jedoch für Ortsunkundige durchaus entscheidend sein können. Die Mängel werden folgend aufgezählt:

- Auf den Informationstafeln an den Ortseingängen sind viele Parkplätze dargestellt, die im Verlauf des Parkleitsystems nicht weiter beschildert werden (siehe Abbildung 24 auf Seite 31, oben links). Außerdem handelt es sich bei den Parkplätzen teilweise um Straßenseitige Parkplätze mit geringen Stellplatzzahlen, was eher zu Verunsicherungen beitragen kann, als zu informieren.
- Die Zielparkplätze sind als solche nicht deutlich ausgeschildert. Einzig in der Odenwaldallee ist eine dementsprechende Beschilderung vorhanden, welche sehr unauffällig ausfällt (siehe Abbildung 24 oben rechts).

- Die Beschilderung ist zwar farblich angeglichen, die Größe der Schilder und die Beschriftung weisen jedoch einige Abweichungen auf.
- Die Wegweisung an der Abzweigung von der B47 aus Bensheim kommend auf die B460 in Richtung Heppenheim, ist sehr klein ausgeführt und kann bei der aktuellen Anbringung leicht durch vorausfahrende Fahrzeuge verdeckt werden. Eine gute Wahrnehmbarkeit ist an dieser Stelle nicht gegeben (siehe Abbildung 24 unten).

Abbildung 24: Mängel des Parkleitsystems



Abschließende Bewertung

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das Parkleitsystem auch weiterhin auf den touristischen Verkehr, bezüglich des Weltkulturerbes, bezogen sein sollte. Da Parkplätze erst ab einer Größe von etwa 50 bis 60 Parkplätzen beschildert werden sollten⁹, bieten sich in der Innenstadt aufgrund der geforderten Größe aktuell auch keine Parkplätze dafür an.

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005, S. 54

Aufgrund der guten Grundlage des Parkleitsystems, sollten durch punktuelle Verbesserungen bzw. der Ausbesserung der genannten negativen Punkte, ein komfortabel nutzbares Parkleitsystem entstehen, welches entsprechend auf mögliche Veränderungen bezüglich der Zielparkplätze abgestimmt werden sollte.

2.10 Nibelungenhalle

An wenigen Tagen im Jahr finden Veranstaltungen in der Nibelungenhalle statt, die zusätzlich für Bedarf an innenstadtnahem Parkraum sorgen.

Begleitend zu der Parkraumkonzeption wurde eine Befragung von Besuchern einer solchen Veranstaltung in der Nibelungenhalle durchgeführt. Bei der Durchführung eines Kabarettisten im Januar 2014 bestand durchaus ein überregionaler Einzugsbereich, weshalb bei der ausverkauften Veranstaltung von einer Maximalzahl an benötigten Parkplätzen gesprochen werden kann.

Von den 430 Gästen wurden 204 Gäste unter anderem befragt, wie sie zu der Veranstaltung gekommen sind. 51 % der Besucher sind als Fahrer mit dem Pkw gekommen, was einen Bedarf von etwa 220 Parkplätzen für solche Veranstaltungen darstellt.

Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl Veranstaltungsbesucher Nibelungenhalle

	abs.	in v.H.
Zu Fuß	14	6,9
Pkw-Fahrer	105	51,5
Pkw-Beifahrer	83	40,7
Fahrrad	1	0,5
Bus		0,0
Sonstiges	1	0,5
Gesamt	204	100

Auf die Frage „Wie bewerten Sie das Parkraumangebot vor der Nibelungenhalle?“ wurde durchweg negativ geantwortet:

Tabelle 8: Bewertung des Parkangebots vor der Nibelungenhalle nach Schulnoten

	abs.	Durchschnittsnote
Alle Befragten	204	3,6
Befragte aus Lorsch	42	4,1
Befragte von außerhalb von Lorsch	162	3,5

3 Ziele, Strategien und Instrumente zum Parkraumkonzept

3.1 Ziele

Folgende Ziele werden für die Entwicklung einer Parkraumkonzeption in der Stadt Lorsch vorgeschlagen:

1. Sparsamer Umgang mit Flächen
2. Minimierung des mit Parken verbundenen Verkehrs
3. Schutz des Innenstadtbereichs und des Umfeldes des UNESCO Weltkulturerbes vor Parksuchverkehr
4. Bewohnern sollte, soweit möglich, ein Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung bereitgestellt werden
5. Parkplätze für den Kunden- und Erledigungsverkehr sollten von der Erschließung her stadtverträglich angeordnet sein (diese Parkplätze erzeugen den meisten Verkehr)
6. Touristische / gebietsfremde Verkehre sollen frühzeitig zu verträglichen Parkplätzen gelenkt werden
7. Verträgliche Parkplätze sollten frühzeitig und eindeutig angezeigt werden
8. Für Behinderte sollen Parkplätze reserviert werden
9. Der Parkraum bzw. die einzelnen Parkplätze sollten so angeordnet werden, dass keine Konflikte mit anderen Nutzern entstehen, insbesondere Fußgängern und Radfahrern

3.2 Generelle Strategien

Die nachfolgend aufgezählten Anmerkungen sind der Entwicklung genereller Strategien zum Umgang mit Problemen im Parkraum vorangestellt:

- In innerstädtischen Gebieten wird es immer Konkurrenzen um den knappen Parkraum geben.
- Parkraumprobleme treten häufig dort auf, wo eine hohe Nutzungsmischung besteht. Die hohe Nutzungsmischung ist aber auch ein Merkmal und eine Qualität städtischen Lebens.
- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine freiwillige kommunale Dienstleistung, die auch finanziert werden muss.

- Parkraum ist ein knappes Gut. Um ein knappes Gut wird es immer Nutzungskonflikte geben. Hier ist Flächenmanagement im ruhenden Verkehr notwendig.
- Sinnvoll ist eine mehrfache Nutzung des vorhandenen Parkraums.

Das Instrumentarium der Straßenverkehrsordnung bietet eine Vielzahl von Regelungen, um auf die spezifischen Nutzungskonflikte um den Parkraum entsprechend den politischen Zielsetzungen einzugehen.

Nach der Straßenverkehrsordnung steht folgendes Instrumentarium zur Verfügung:

- Angebot an Parkmöglichkeiten (wie viele Parkplätze zur Verfügung stehen)
- Zeitliche Befristung (Kurzparken oder Langzeitparken)
- Gebührenstaffelung (Höhe der Parkgebühren bzw. Staffelung: je höher die Zentralität, um so höher die Parkgebühren)
- Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z. B. Bewohner oder Lieferverkehr)
- Verkehrslenkung (Parkleitsystem)
- Eine Kombination der verschiedenen Instrumente

Die unterschiedlichen Nutzergruppen sprechen unterschiedlich auf dieses Instrumentarium an (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien

		Einwohner	Beschäftigte	Auszubildende	Kunden	Private Besucher	Touristen	Restaurant- / Kneipen- besucher	Dienstleister	Lieferverkehr	Allg. Veranstaltungs- besucher	Ortsfremde	Ortskundige
Parkdauer	Kurz < 2h	◆	◆	◆	✓	○	○	○	○	✓	◆		
	Lang > 2h	✓	✓	✓	◆	✓	✓	○	○	◆	✓		
Parkplatz im öffentlichen Straßenraum notwendig		(○)	○	○	○	✓	✓	○	✓	✓	○		
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		◆	✓	✓	○	○	✓	○	◆	◆	✓		
Längerer Fußweg zumutbar		◆	✓	✓	○	○	✓	○	◆	◆	✓		
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		◆	✓	✓	✓	◆	✓	○	◆	◆	✓		
Durch Parkleitsystem ansprechbar		◆	◆	◆	○	○	✓	○	◆	◆	✓	✓	◆

✓ trifft zu

○ trifft teilweise zu

◆ trifft nicht zu

3.3 Problemfelder, Ziele und Strategien nach Gebietstypen

Das Untersuchungsgebiet in Lorsch zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass verschiedene Problemfelder in unterschiedlichen Gebietstypen vorhanden sind. Die vier unterteilten Gebietstypen sind

- die Innenstadt,
- umliegende Wohngebiete,
- das Weltkulturerbe
- und die Fachklinik.

Entsprechend der spezifischen Anforderungen der Gebietstypen, der Auswertung der Analyse und den Befragungen werden folgende Ziele und Strategien festgelegt:

Tabelle 10: Individuelle Ziele und Strategien (Innenstadt und Wohngebiete)

Gebietstyp	Innenstadt	Wohngebiete
	↓	↓
Problemfeld	Hohe Auslastung der zentralen Parkplätze	Verteilungsproblem
	Wenig akzeptierte Bewirtschaftungsform	Illegales Gehwegparken
	↓	↓
Ziele	Sicherung des Kundenverkehrs	Sicherung der Bewohnerparkplätze
	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit
	Sicherung des Fußverkehrs	Sicherung des Fußverkehrs
	↓	↓
Strategien	Errichtung zusätzlicher zentraler Parkmöglichkeiten	A. Opportunitätsprinzip
	Änderung der Bewirtschaftung	B. Verkehrsberuhigter Bereich
	Öffentlichkeitsarbeit	C. Freihaltung der Gehwege
		Öffentlichkeitsarbeit

Tabelle 11: Individuelle Ziele und Strategien (Weltkulturerbe und Fachklinik)

Gebietstyp	Weltkulturerbe	Fachklinik
	↓	↓
Problemfeld	Auslastung und Lage der Parkplätze	Hohe Auslastung des hauseigenen Parkplatzes
	↓	↓
Ziele	Sicherung des Kundenverkehrs	Sicherung Besucherverkehr auf dem Grundstück
	Sicherung touristischer Verkehre	Sicherung Mitarbeiterverkehr auf dem Grundstück
	Barrierefreiheit	Schutz der umliegenden Bewohnerparkplätze
	↓	↓
Strategien	Neuanlage eines Parkplatzes	Ausbau der Kapazität
	Trennung der Zielverkehre	Bevorrechtigung der Bewohner

3.4 Überschaubare und einfache Regelungen

Parkregelungen sind häufig kompliziert. Ein wesentliches Ziel des Konzeptes ist eine möglichst einheitliche und verständliche Regelung. Aus der Vielzahl von Regelungsmöglichkeiten sollen nur wenige verschiedene Formen angewandt werden. Auch in der räumlichen Ausgestaltung soll möglichst auf eine einheitliche Ausschilderung geachtet werden. Gleichzeitig müssen die Regelungen entsprechend kommuniziert werden.

3.5 Parkgebühren oder Parkscheibe

Die Befristung der erlaubten Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe oder die Erhebung von Parkgebühren steigert die Kapazität des Parkraums erheblich. Wird beispielsweise ein Parkplatz den ganzen Tag von einem Berufspendler belegt, parkt dort nur ein Fahrzeug. Die Bewirtschaftung mittels Kurzparken mit Parkscheibe oder Parkgebühren erhöht den Umschlag und kann durchaus bis zu einer zehnfachen Belegung führen.

Als Instrumente der zeitlichen Befristung steht sowohl eine Parkscheibenregelung (wird in der Innenstadt von Lorsch bereits verwendet) als auch eine Parkgebührenregelung zur Verfügung. Bei der Verwendung einer Parkscheibenregelung ist die Beachtung der Verkehrsregelung deutlich geringer als bei Parkgebühren.

Tabelle 12: Parkgebühren - Parkscheibe

Stadt	Bewirtschaftung	Parkhöchstdauer in Stunden	Kurzparker zur Spitzenstunde	Mittelzeitparker zur Spitzenstunde	Langzeitparker zur Spitzenstunde	Dauerparker zur Spitzenstunde
Lahr	Parkgebühren	2	77%	15%	3%	4%
Lorsch	Parkscheibe	1 bzw. 2	58%	15%	17%	10%

Auch wenn bei einer Parkgebührenregelung keine Parkhöchstdauer festgelegt wird, kommt es durch die monetäre Steuerung zu einem erhöhten Umschlag. Bei der Parkscheibenregelung entfällt die monetäre Steuerung des Parkverhaltens.

Parkgebühren werden auch als marktwirtschaftliches Instrumentarium bei der Nutzungssteuerung eines knappen Gutes bezeichnet. Die Bereitstellung von Parkraum ist eine Dienstleistung der Öffentlichen Hand, die auch Kosten verursacht.

Als Gegenargument wird gerade von dem innerstädtischen Einzelhandel die Konkurrenz zu den kostenfreien Stellplätzen auf der ehemaligen grünen Wiese angeführt. Die Strategie für den innerstädtischen Parkraum kann dann nur eine Form der Bewirtschaftung sein, die zu einer Erhöhung des Fahrzeugumschlags führt, um so den Kunden zielnahe Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Eine Parkscheibenregelung muss eine definierte Höchstparkdauer haben. Damit ist sie wesentlich unflexibler als eine Gebührenregelung, bei welcher die Festsetzung einer Höchstparkdauer nicht vorgeschrieben ist. Während bei einer Parkscheibenregelung der gesamte Berufspendlerverkehr und auch Nutzer mit Terminen, welche die Dauer der angegebene Parkhöchstdauer überschreiten, keine Möglichkeit haben, dort legal zu parken, kann mit einer Parkgebührenregelung eine sensiblere Stellschraube den Bedürfnissen entsprechend angewandt werden.

In der Regel wirkt sich eine nervende Parkplatzsuche negativer auf den Kundenverkehr aus als eine moderate Parkgebühr und die Gewissheit, ohne Parksuchverkehr einen Parkplatz in der Nähe des Zielortes zu finden.

Wesentlich wird aber sein, wie Parkgebühren gerade auch von den Einzelhändlern ihren Kunden gegenüber kommuniziert wird. Eine Erstattung von Parkgebühren beim Einkaufen wäre sicherlich unterstützend.

Die Parkscheibenregelung stößt hinsichtlich ihrer Flexibilität und der Regelkonformität in der Innenstadt von Lorsch an ihre Grenzen. Ordnungsrechtlich entfällt mit dem Verzicht auf Parkgebühren ein wichtiges und effektives Regelungsinstrument.

3.6 Brötchentaste

Die Brötchentaste wird in einigen Städten eingeführt, um Personen ein kostenloses Parken von 15 min bis zu einer Stunde zu ermöglichen, während sie kurze Erledigungen beim Bäcker oder dem Buchladen vollziehen. Mit dieser Maßnahme soll der innenstadtnahe Einzelhandel im Gegensatz zum kostenlosen Parken während des Einkaufs auf der „Grünen Wiese“ gestärkt und gleichzeitig der Umschlag auf den Parkplätzen erhöht werden.

Die finanziellen Auswirkungen, welche verschiedene Kommunen dabei mit der Einführung der Brötchentaste gemacht haben, sind durchaus unterschiedlich.

Tabelle 13: Die Finanzielle Auswirkung der Brötchentaste auf ausgewählte Kommunen

Stadt	Bilanz nach Einführung der Brötchentaste
Köln	Einnahmeausfall zwischen 0 % und 32 % (im Kernbereich)
Stuttgart	Einnahmeausfall von 43 %
Koblenz	Einnahmeausfall von 3 % bis 4 %
Bremen	Mehreinnahmen von 9 %
Frankfurt	Einnahmeausfall von 6 % bis 35 %
Münster	Einnahmeausfall von 39 %
Bonn	Einnahmeausfall von 18 %

Neben dem finanziellen Aspekt gibt es noch weitere Punkte, die gegen eine Einführung der Brötchentaste sprechen, wie:

- Nach eigenen Erfahrungen hat die Brötchentaste nur geringe verkehrliche Auswirkungen. Die verfolgten Ziele werden in der Regel somit nicht erreicht.
- Durch die Regelung entsteht ein erhöhter Überwachungsaufwand.
- In einigen Städten wurde Vandalismus beobachtet. Es wurden unzählige kostenlose Tickets gezogen und anschließend im Straßenraum verteilt.
- Dauerparker bekommen die Möglichkeit, bei entsprechendem Ziehen der kostenlosen Parkscheine, den ganzen Tag kostenfrei dort zu parken.

Wenn die Einführung der Brötchentaste dennoch in Erwägung gezogen wird, sollten folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Es sollten ausreichend freie Parkplätze zur Verfügung stehen, um keinen zusätzlichen Parksuchverkehr zu verursachen.
- Der Anteil der Geschäfte des täglichen und kurzfristigen Bedarfs sollte entsprechend hoch sein.
- Eine intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs sollte gewährleistet sein.
- Es sollte eine vermittelbare räumliche Ausweisung in einem größeren Bewirtschaftungsbereich gegeben sein.
- Es sollte bedacht werden, dass die Parkscheinautomaten auch nach der Einführung der Brötchentaste noch wirtschaftlich sein sollten.

Unter Umständen kann die Brötchentaste ggf. durch gezielte werbewirksame Maßnahmen zu einem positiven Image der Lorschener Innenstadt beitragen. Der praktische Nutzen der Brötchentaste wird jedoch kaum positive Auswirkungen auf die Situation des ruhenden Verkehrs haben. Von daher wird von einer Einführung der Brötchentaste in Lorsch eher abgeraten.

3.7 Bewohnerparkbevorrechtigung

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung¹⁰ gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Bewohnerparkbevorrechtigung:

- **Trennprinzip**, mit ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reservierten Parkplätzen. Einschränkungen und Rahmenbedingungen sind in der genannten VwV festgelegt.
- **Mischprinzip**, nach Nr. 6 der o. g. VwV: „Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13 [der StVO, Anm. AS]) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/ den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden.“

Die effektivste Art, für die Nutzergruppe der Bewohner Parkraum zu reservieren, ist das Trennprinzip.

Es besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit Bewohnerparkbevorrechtigung auch zeitlich zu befristen, beispielsweise montags bis freitags von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Dies ist möglich, da nachts für die Anwohner keine Probleme bestehen und tagsüber gebietsfremder Verkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten wird.

Mit der Ausweisung der Bewohnerparkbevorrechtigung wird für Bewohner die Chance deutlich erhöht, einen freien Parkplatz in Nähe des gewünschten Zieles zu finden. Eine Garantie auf einen zielnahen Parkplatz ist damit nicht verbunden. In der Regel werden mehr Ausweise ausgegeben als reservierte Parkplätze vorhanden sind. Diese Nutzungskonflikte werden aber deutlich geringer sein, als ohne Bewohnerparkbevorrechtigung. Während sich die Situation für Bewohner deutlich verbessert, wird es Nachteile für Gebietsfremde, insbesondere Berufspendler, geben, die in diesen Straßenabschnitten nicht mehr parken dürfen.

¹⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 17. Juli 2009; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

4 Zukünftiger Parkplatzbedarf

Parameter des Parkplatzbedarfs

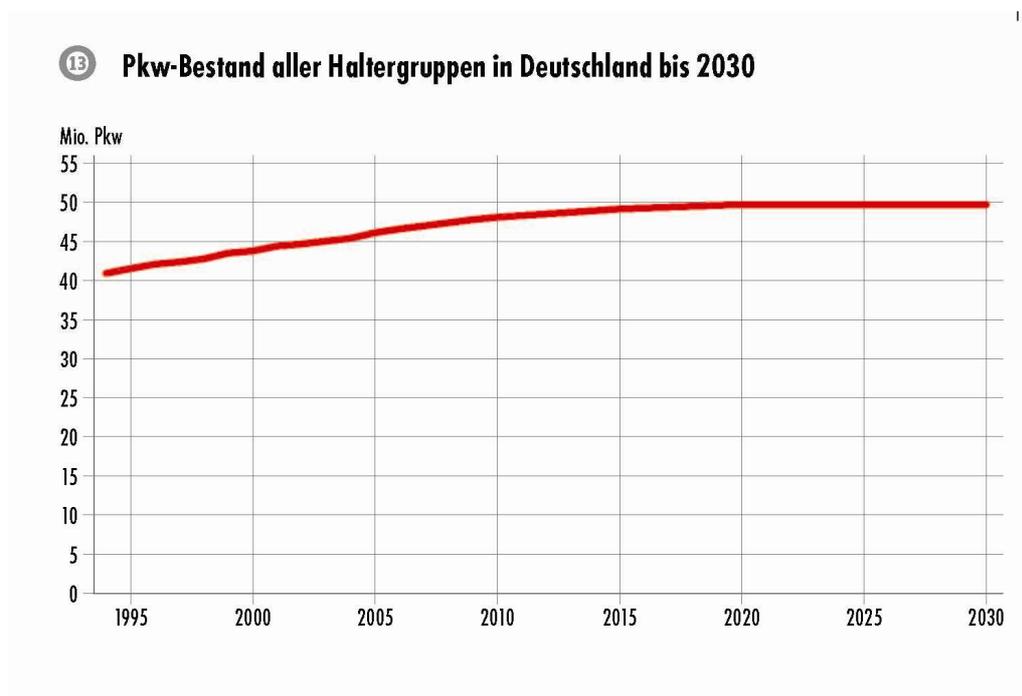
Folgende wesentlichen Parameter zur Prognose des Parkplatzbedarfs sind zu betrachten:

- Zunahme der allgemeinen Motorisierung
- Zunahme der Ziele in der Innenstadt von Lorsch
- Zunahme des Zielverkehrs in die Innenstadt nach einzelnen Nutzergruppen.

Zunahme der allgemeinen Motorisierung

Die aktuelle Shell-Studie zum PKW-Bestand aller Haltergruppen in Deutschland bis 2030 zeigt, dass der Bestand bis zum Jahr 2030 von derzeit etwa 49 Mio. PKW auf 50 Mio. PKW steigen wird.¹¹ Die Zunahme des Pkw-Bestands, auch unter dem Aspekt der demografischen Entwicklung, wird nur noch geringfügig ausfallen.

Abbildung 25: PKW-Bestand aller Haltergruppen in Deutschland bis 2030¹²



Eine Zunahme der allgemeinen Motorisierung wird auf den Bedarf an Parkplätzen in der Innenstadt von Lorsch keine Rolle spielen.

11 Shell; PKW-Szenarien bis 2030. Hamburg 2009

12 Shell; PKW-Szenarien bis 2030. Hamburg 2009

Zunahme der Ziele in der Innenstadt von Lorsch

Mit einer Zunahme von Zielen in der Innenstadt von Lorsch ist nach Auskunft des Bau- und Umweltamtes nicht zu rechnen. Hierunter ist zu verstehen, dass in absehbarer Zukunft keine neuen Verkaufsflächen oder sonstige Einrichtungen neu geschaffen werden, die zusätzlichen Zielverkehr anziehen werden.

Zunahme des Zielverkehrs in die Innenstadt nach einzelnen Nutzergruppen

In diesem Themenbereich müssen folgende Entwicklungen betrachtet werden:

- Ausweisung neuer Baugebiete in Lorsch
- Außengastronomie in der Innenstadt von Lorsch, die bei der Erfassung des ruhenden Verkehrs im November nicht berücksichtigt wurde
- Zunahme des touristischen Verkehrs im Zusammenhang mit den Welterbestätten¹³

Ausweisung neuer Baugebiete in Lorsch

Planungsabsichten für folgende neuen Wohngebiete gibt es:

Tabelle 14: geplante neue Wohngebiete

Wohngebiet	Wohneinheiten
Am Wiesenteich	90
Seehofstraße	100
Bahnhof	40
An der Bensheimer Straße	45
Gelände Hotel Sandhas	40
Zusammen	315

Relevant für die Parkraumsituation dürfte der Einkaufszielverkehr in die Innenstadt von Lorsch sein, weil er mengenmäßig sicherlich den höchsten Anteil an den Neuverkehren hat. Nachfolgende Daten stammen aus verschiedenen Fachveröffentlichungen¹⁴. Folgende Annahmen wurden berücksichtigt:

- Personen im Haushalt: 2,9
- Wegehäufigkeit pro Person: 2,7 Wege / Person und Tag
- Einkaufswege: 12,2% aller Wege

13 Vgl. hierzu Kapitel „Zunahme des touristischen Verkehrs im Zusammenhang mit den Welterbestätten“ auf Seite 68

14 Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); MOBILITÄT IN TABELLEN - Webanwendung zur Auswertung der Erhebung Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008). Eigenauswertung
TU Dresden; Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008. SrV-Stadtgruppe: Mittel-/Grund-/Kleinzentren, unter 50.000 EW, Topografie: flach. Dresden 2009
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Köln 2005

- Pkw-Nutzung als Fahrer auf Einkaufswegen: 53,1%
- Parkraumbelastung Einkaufsverkehr in % des Tageszielverkehrsaufkommens um 11.00 Uhr: 11%

Um auf der konservativen Seite zu sein, wurde angenommen, dass der gesamte Einkaufsverkehr der Bewohner in der Innenstadt von Lorsch abgewickelt wird.

Unter Berücksichtigung dieser Eingangsparameter ist in der Zeit von 11.00 Uhr bis 12 Uhr mit einem zusätzlichen Parkplatzbedarf von 18 Parkplätzen auszugehen. Hiernach werden die neuen Wohnbauflächen auf die Parkraumsituation des Einkaufsverkehrs keinen wesentlichen Einfluss haben.

Außergastronomie in der Innenstadt von Lorsch

Wie die Parkraumuntersuchung gezeigt hat, wurde die Spitzenauslastung der Parkplätze in Lorsch bei der 21.00 Uhr Erhebung festgestellt. Das ist durchaus ungewöhnlich, da in solchen Innenstadtbereichen mit umliegenden Wohngebieten eher mit einer Spitzenauslastung um 11.00 Uhr zu rechnen war. Die Situation in Lorsch lässt somit auf eine hohe Bedeutung des Freizeitfaktors und der Gastronomie schließen.

Die Erhebung des ruhenden Verkehrs wurde im November 2013 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt hat die Außergastronomie keine Rolle gespielt.

Nach Informationen der Entwicklungsgesellschaft Lorsch gibt es 753 Sitzplätze in der Außergastronomie und 695 in Innenräumen. Folgende Annahmen wurden für die Prognostizierung des Parkplatzbedarfs getroffen:

- 60% einer Vollbesetzung der Innenbestuhlung sitzen im Sommer draußen, sind also bei der Novembelerhebung erfasst worden
- 37,6% der Freizeitwege werden in Städten bis 50.000 Einwohnern mit dem Pkw zurück gelegt
- Der Besetzungsgrad von Fahrzeugen wird mit 1,5 Personen angenommen
- Die Bestuhlung der Außergastronomie ist mit 80% ausgelastet

Unter diesen Annahmen wäre im Sommer ein zusätzlicher Bedarf an 67 Parkplätzen.

5 Konzept zum Parkraummanagement

Das Parkraumkonzept geht von folgenden Prämissen aus:

- Die Parkplätze in der Innenstadt sollen werktags tagsüber dem Kundenverkehr (und Lade- und Lieferverkehr) zur Verfügung stehen.
- Berufspendler sollen außerhalb der Innenstadt parken.
- Touristische Verkehre im Zusammenhang mit dem Welterbe sollen nicht in die Innenstadt geführt werden. Für sie sollen Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt geschaffen werden mit einer Erschließung, die keine Wohngebiete durch Verkehr belastet.

5.1 Innenstadt

Im Bereich der Innenstadt werden verschiedene integrierte Ansätze empfohlen, um vor allem die Situation des Kundenverkehrs zu verbessern, aber auch den Berufspendlern und Mittel- und Langzeitparkern ausreichend zielnahen Parkraum zur Verfügung zu stellen.

5.1.1 Errichtung zusätzlicher zentraler Parkplätze

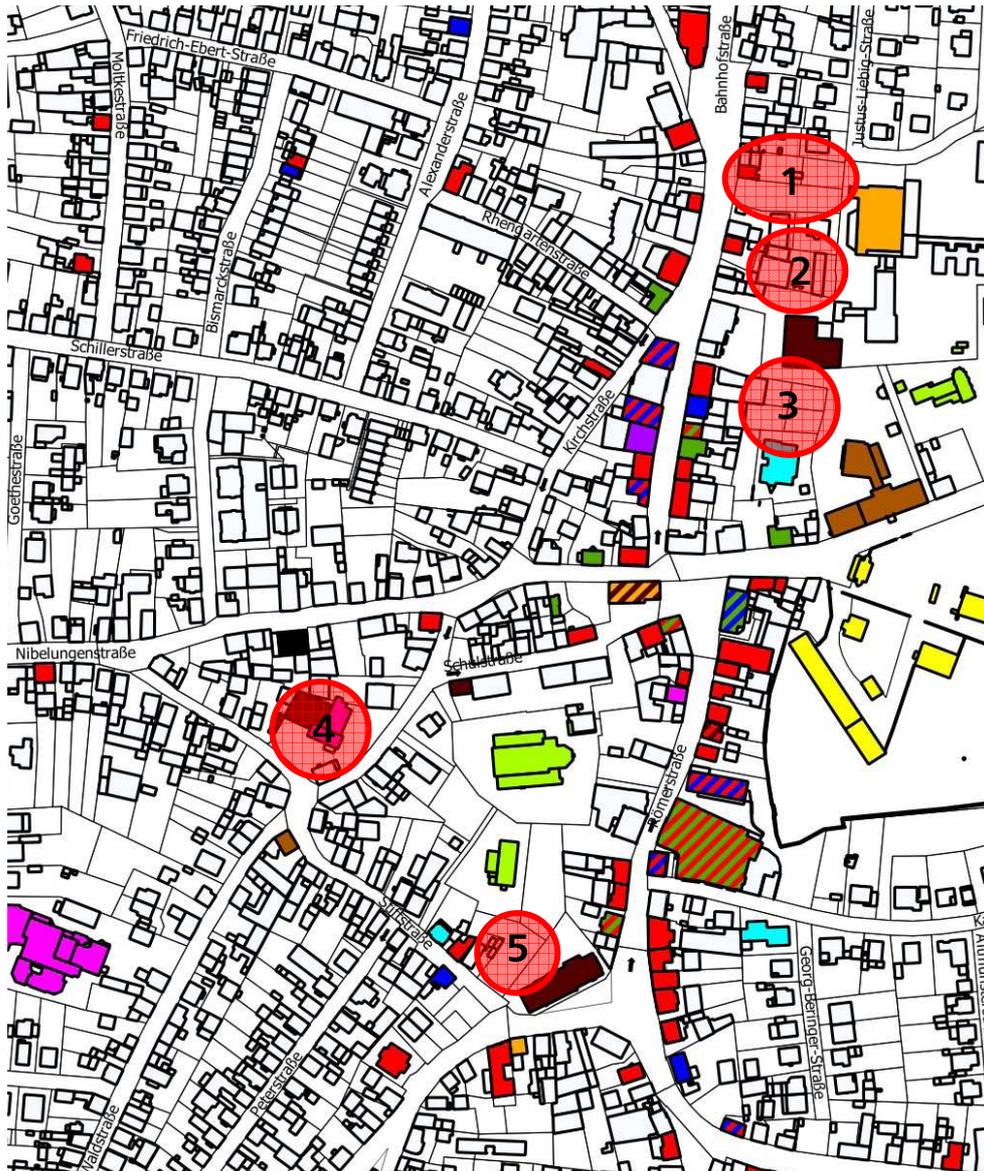
Voraussetzungen / Analyse

Aufgrund der hohen Auslastung in den Geschäftsstraßen wird es als sinnvoll erachtet, zusätzlichen Parkraum in direkter Nähe zu der Innenstadt zu erschaffen. Wegen des hohen Flächenverbrauchs sollten im Innenstadtbereich generell keine weiteren ebenerdigen Parkplätze installiert werden.

In Zusammenarbeit mit der Stadt Lorsch wurden fünf mögliche Standorte für zusätzlichen Parkraum in der Innenstadt ausgewählt und analysiert. Die Verortung der Flächen ist in Abbildung 26 auf Seite 45 dargestellt. Die Vor- und Nachteile der einzelnen möglichen Standorte sind nachfolgend erörtert und in Tabelle 14 zusammenfassend aufgelistet. Die Flächen sollten folgende Eigenschaften besitzen, um potenziell für weiteren innerstädtischen Parkraum in Lorsch in Frage zu kommen:

- Gute Erschließung (die Verkehre sollten möglichst vor dem sensiblen Innenstadtbereich abgefangen werden)
- Ausreichende Größe (zur Errichtung einer Parkpalette)
- Innenstadtnahe Lage
- Problemlose Verfügbarkeit

Abbildung 26: Mögliche Standorte zusätzlicher zentraler Parkbauten



Parkplatz Bahnhofstraße

Abbildung 27: Parkplatz Bahnhofstraße¹⁵



Der Parkplatz Bahnhofstraße bietet aufgrund seiner Lage im Stadtgebiet einige Vorteile zur Errichtung eines Parkbaus. Die Fahrzeuge würden aus der nördlichen Haupterschließungsrichtung bereits vor der Innenstadt abgefangen. Zudem könnte der Parkbau, wegen der räumlichen Nähe, auch für Veranstaltungen in der Nibelungenhalle genutzt werden und die Fläche wird bereits als Parkplatz verwendet.

Negativ ist die Lage für diesen möglichen Standort eines Parkbaus zu den wichtigen Geschäftsbereichen zu betrachten, welche bereits relativ weit entfernt ist, da von den Nutzern in Lorsch gerade auf diesen Punkt besondere Ansprüche gelegt werden.

Fläche südwestlich der Nibelungenhalle

Abbildung 28: Fläche südwestlich der Nibelungenhalle¹⁶



Die Fläche südwestlich der Innenstadt ist, für die Errichtung eines möglichen Parkbaus, durch die vorhandenen Vorzüge gut geeignet.

Durch die Lage im Stadtgebiet werden die nördlich ankommenden Verkehre bereits vor dem Bereich der sensiblen Innenstadt abgefangen. Aufgrund der Nähe zur Nibelungenhalle könnte der Parkbau zusätzlich für Veranstaltungen

15 Kartengrundlage: Stadt Lorsch

16 Kartengrundlage: Stadt Lorsch

in der Nibelungenhalle genutzt werden und eine räumliche Nähe zur Innenstadt ist ebenfalls gegeben.

Gärten südlich der Sporthalle am Wingertsberg

Abbildung 29: Gärten südlich der Sporthalle am Wingertsberg¹⁷

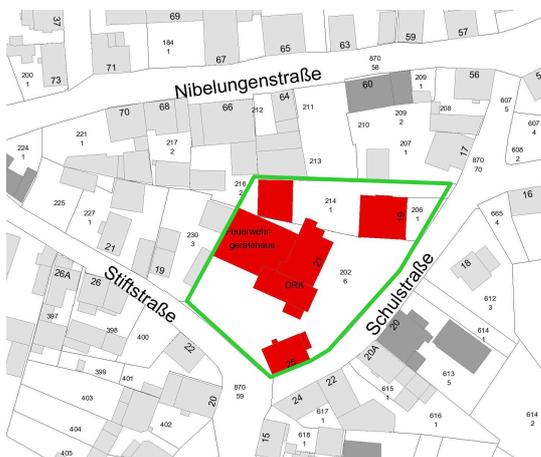


Die Lage der möglichen Fläche für einen Parkbau ist sehr zentral und damit sehr positiv zu bewerten.

Allerdings ist die Fläche mit 255 m² deutlich zu klein für die Anlage eines Parkbaus, was den Standort für weitere Überlegungen als nicht geeignet erscheinen lässt.

DRK / Alte Feuerwehr

Abbildung 30: DRK / Alte Feuerwehr¹⁸



Das Gelände des DRK / Alte Feuerwehr ist aus gewichtigen Gründen nicht geeignet, um an dieser Stelle einen Parkbau zu platzieren.

Es sprechen unter anderem dagegen, dass die Entfernung zur Innenstadt zu weit ist, um die entsprechenden Nutzer abzufangen. Besucher der Innenstadt würden den Parkbau deshalb wohl kaum akzeptieren. Außerdem ist die verkehrliche Erschließung, aufgrund der umliegenden Einbahnstraßenregelung,

17 Kartengrundlage: Stadt Lorsch

18 Kartengrundlage: Stadt Lorsch

sehr negativ zu bewerten, da eine Erschließung aus den wesentlichen Korridoren immer über den Einbahnstraßenring führt.

Hinter dem Stadthaus

Abbildung 31: Hinter dem Stadthaus¹⁹



Der Parkplatz hinter dem Stadthaus weist als positive Merkmale auf, dass er bereits als Parkplatz genutzt wird und durch seine Lage die Verkehre aus südlicher Richtung vor der Innenstadt abfangen könnte.

Allerdings ist die Erschließungssituation, durch die enge Ausfahrt auf die Straße, nicht für eine höhere Frequentierung ausgelegt, welche sich durch einen Parkbau ergeben würde. Zudem wäre auf die städtebaulich sensible Situation in direktem Umfeld zum Stadthaus besondere Rücksicht zu nehmen.

19 Kartengrundlage: Google Maps (Zugriff:03.03.2014)

Zusammenfassung

Tabelle 15: Vor- und Nachteile der möglichen Standorte zusätzlicher zentraler Parkbauten

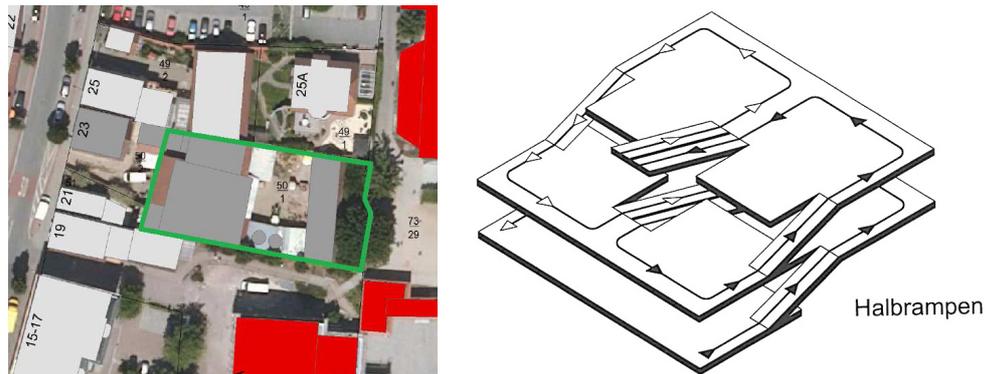
Nummer	Name	Positiv	Negativ
1	Parkplatz Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abfangen der Fahrzeuge am Eingang der Innenstadt ▪ Der Parkbau könnte auch für Veranstaltungen in der Nibelungenhalle genutzt werden ▪ Fläche ist bereits als Parkplatz genutzt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Entfernung zur Innenstadt ist relativ weit
2	Fläche südwestlich der Nibelungenhalle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abfangen der Fahrzeuge am Eingang der Innenstadt ▪ Der Parkbau könnte auch für Veranstaltungen in der Nibelungenhalle genutzt werden 	
3	Gärten südlich der Sporthalle am Wingertsberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lage zur Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fläche ist zu klein für einen Parkbau
4	DRK / Alte Feuerwehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelände verfügbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfernung zur Innenstadt ▪ Erschließung aus den wesentlichen Korridoren ist immer über den Einbahnstraßenring notwendig
5	Hinter dem Stadthaus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abfangen der Fahrzeuge am Eingang der Innenstadt ▪ Fläche wird bereits als Parkplatz genutzt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließungssituation, aufgrund der Ausfahrt zur Straße für höhere Frequentierung problematisch ▪ Städtebaulich sensible Situation am Stadthaus

Empfehlung

Aufgrund der gut erschlossenen Lage, der Nähe zur Innenstadt und der möglichen Mehrfachnutzung bei Veranstaltungen in der Nibelungenhalle wird empfohlen, auf der Fläche südwestlich der Nibelungenhalle (Nummer 2), eine Parkpalette zu errichten.

Auf dem etwa 970 m² großen Grundstück sollte eine Parkpalette mit Halbrampen (siehe Abbildung 32) und insgesamt 3 Etagen (6 Halbetagen) errichtet werden.

Abbildung 32: Verfügbares Grundstück südwestlich der Nibelungenhalle²⁰ und schemenhafte Darstellung einer Parkpalette mit Halbrampen²¹



Aufgrund der Größe und der Ausformung der Fläche, kann mit einem durchschnittlichen Bedarf von etwa 30 m² pro Stellplatz gerechnet werden (je nach Anbringung der Treppen- und Fahrstuhlanlagen kann der Flächenbedarf je Stellplatz weiter steigen). Die Parkpalette würde somit eine Kapazität von etwa 100 Parkplätzen bieten.

Die Erschließung sollte am südlichen Teil des Grundstücks erfolgen, um den Verkehr direkt von der Bahnhofstraße abzuleiten und somit keine Wohngebiete zu belasten. Eine Erschließung über die Justus-Liebig-Straße wird von daher nicht empfohlen.

Aufgrund der benötigten Erschließungsfläche würden am südlichen Teil der empfohlenen Parkpalette acht Bestandsparkplätze entfallen, was einen Zugewinn von 92 Parkplätzen im direkten Bereich der Innenstadt bedeuten würde.

20 Kartengrundlage und Eingrenzung der verfügbaren Fläche: Stadt Lorsch

21 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR. Köln 2005, S. 38

Kostenberechnung Parkpalette

In Tabelle 16 sind die erwarteten Kosten für die empfohlene Parkpalette dargestellt. **Nicht enthalten** sind die Kosten für das Grundstück, der äußeren Erschließung, der Nebenkosten oder ein notwendiger Abriss bestehender Bausubstanz.

Tabelle 16: Kostenschätzung Parkpalette

Anzahl Parkplätze	100
Kosten pro Parkplatz in €	10.000
Investitionskosten in €	1.000.000
Verwaltungskosten in €	20
Instandhaltung in €	20
Betriebskosten in €	100
Abschreibung auf 40 Jahre in €	250
Verzinsung (5% auf halben Kapitalwert) in €	250
Laufende Kosten pro Parkplatz und Jahr in €	640
Kosten pro Jahr insgesamt in €	64.000

Weitere Möglichkeiten zur Errichtung zusätzlichen Parkraums

Sollten neben den zusätzlichen Parkplätzen in der Parkpalette auf der Fläche südwestlich der Nibelungenhalle zukünftig weitere Parkplätze gewünscht oder benötigt sein, sollte der Parkplatz Bahnhofstraße als Erweiterungsfläche herangezogen werden (Nummer 1, siehe Abbildung 33).

Abbildung 33: Parkplatz Bahnhofstraße²²



Die Fläche des Parkplatzes an der Bahnhofstraße besitzt ebenfalls eine gute Erschließung und eine räumliche Nähe zur Nibelungenhalle (zwecks möglicher Mehrfachnutzung). Unter der Annahme, dass auf der 890 m² Fläche ebenfalls eine Parkpalette mit drei Etagen errichtet wird, hätte diese bei einem

²² Kartengrundlage: Stadt Lorsch

angenommenen Flächenbedarf von 30 m² je Stellplatz eine Kapazität von etwa 90 Parkplätzen. Zieht man die Bestandsparkplätze ab, bleibt ein Zugewinn von ca. 50 Parkplätzen.

Auch bei dieser Parkpalette sollte die Erschließung über die Bahnhofstraße erfolgen und nicht über die Justus-Liebig-Straße.

5.1.2 Empfohlene Bewirtschaftung

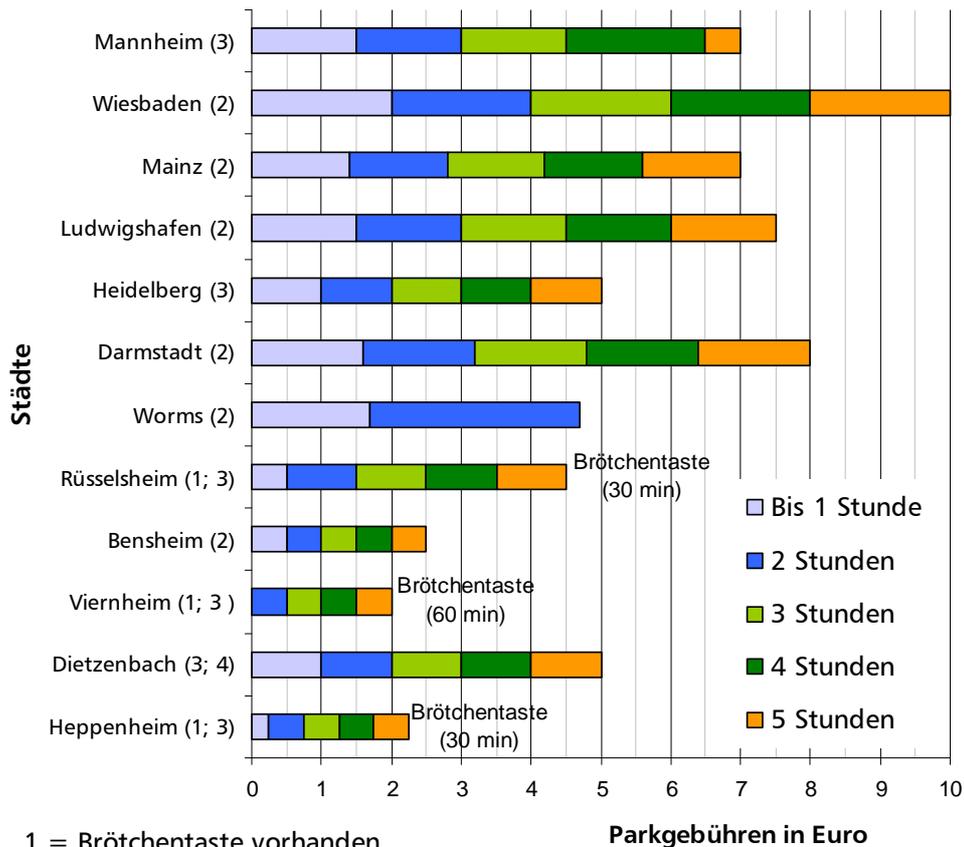
Im Zuge der Befragungen und der Analyse wurde immer wieder deutlich, dass die Bedürfnisse der Nutzer des Parkraums in der Innenstadt von Lorsch durch die Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde nur unzureichend bedient werden.

Um nach einer Änderung der Bewirtschaftung weiterhin einen angemessenen Umschlag in den wichtigen Geschäftsbereichen zu erhalten, die Regelkonformität zu erhöhen und zusätzlich längere Parkvorgänge, für beispielsweise Arztbesuche, zu ermöglichen, wird empfohlen den Bereich der Geschäftsstraßen mit Parkgebühren zu bewirtschaften.

Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten

Um die möglichen Parkgebühren für Lorsch zu ermitteln, wurden zunächst die Gebühren aus anderen Städten verglichen, die einen regionalen Bezug zu Lorsch aufweisen. In Abbildung 34 sind die Parkgebühren von Städten aus der nahen bis mittelweiten Entfernung, geordnet nach Einwohnerzahlen, aufgelistet.

Hier dürften gerade die Städte Bensheim und Heppenheim von Interesse sein, die in unmittelbarer Nähe liegen und jeweils 0,50 € je Stunde an Parkgebühren verlangen.

Abbildung 34: Parkgebühren von ausgewählten Städten (Nach Einwohnerzahl sortiert)²³

- 1 = Brötchentaste vorhanden
 2 = Höchstparkdauer vorhanden
 3 = Keine Information zu Höchstparkdauer
 4 = Tageskarten vorhanden

Um die Regelkonformität zu steigern und nutzerfreundliche und komfortable Tarife einzuführen, wird empfohlen die Parkscheinautomaten so einzustellen, dass eine Taktung von 10 min gewählt werden kann. Die Bezahlung sollte mit Münzen ab einer Wertigkeit von 10 Cent erfolgen können.

Deswegen wird empfohlen, die Parkgebühren auf 0,10 € je 10 min anzusetzen. Die Parkgebühr für 1 Stunde würde somit 0,60 € betragen.

Die Bewirtschaftungszeiten sollten auf

- montags bis freitags 9.00 Uhr – 18.00 Uhr und
- samstags 9.00 Uhr – 14.00 Uhr

festgelegt werden. Sonn- und Feiertags sollten keine Gebühren erhoben werden. Die Einschränkung durch eine Parkhöchstdauer wird zunächst nicht empfohlen. Sollten die Parkplätze trotz der Gebühren durch eine hohe Anzahl Langzeitparker belegt werden, sollte nachträglich eine Parkhöchstdauer von zwei Stunden angeordnet werden.

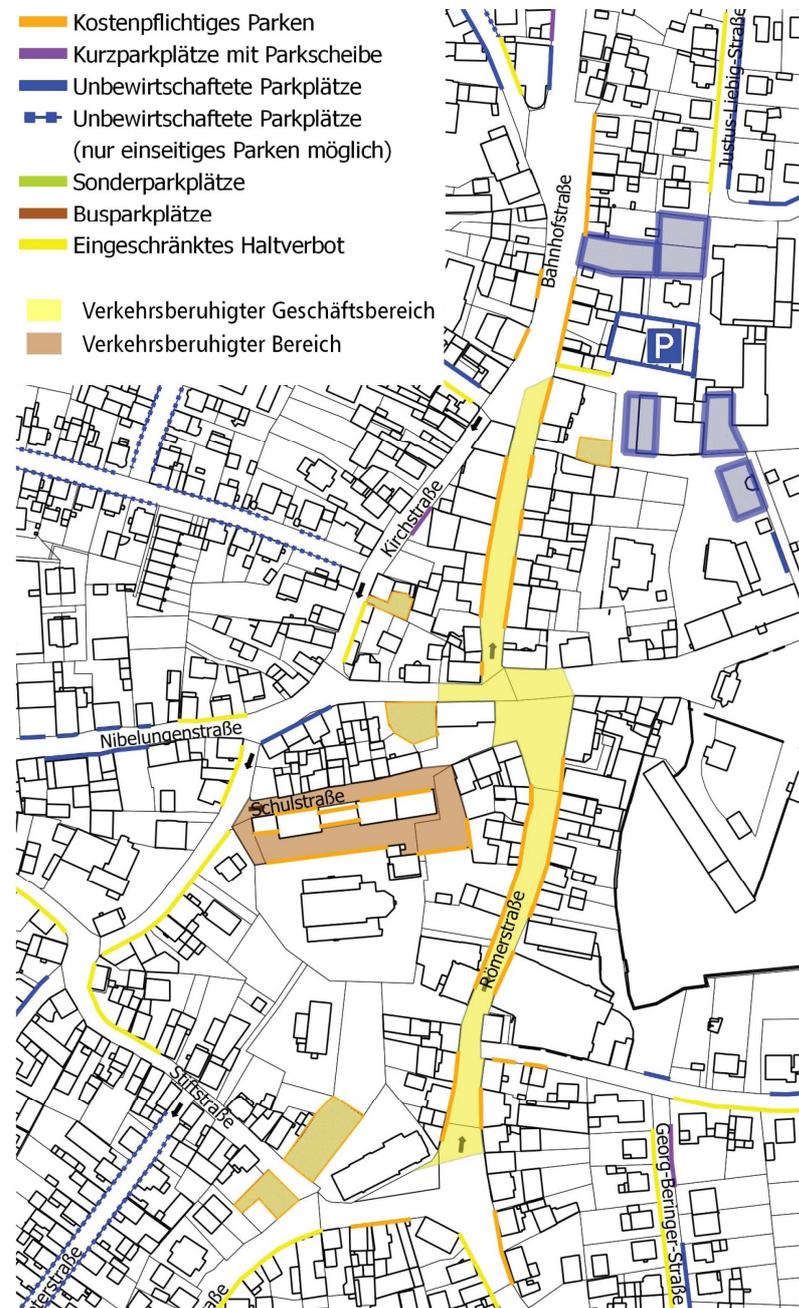
²³ Gebührenhöhen aus den jeweiligen Parkgebührensatzungen (Januar 2014)

Varianten

Für die Bewirtschaftung der Innenstadt werden zwei Varianten erarbeitet, die anschließend auf ihre Wirtschaftlichkeit, auch unter Berücksichtigung der empfohlenen Parkpalette, überprüft werden.

- Variante 1:** Hier sollen diejenigen Parkplätze mittels Parkgebühren bewirtschaftet werden, die in den Geschäftsstraßen liegen, oder in direkter räumlicher Nähe dazu. Der Bereich der Bewirtschaftung wäre nahezu deckungsgleich mit der bestehenden Parkscheibenregelung. Die empfohlene Parkpalette wäre, wie die meisten der Innenstadt umliegenden Parkplätze, von dieser Bewirtschaftung ausgenommen. Eine detaillierte Darstellung der möglichen Bewirtschaftung ist in Abbildung 35 zu sehen.

Abbildung 35: Variante 1: Empfohlene Bewirtschaftung



- Variante 2:** In dieser Variante soll ein erweiterter Innenstadtbereich mittels Parkgebühren bewirtschaftet werden. Sowohl in der empfohlenen Parkpalette, als auch auf den umliegenden Parkplätzen der Innenstadt, wie beispielsweise den Parkplätzen im Umfeld der Nibelungenhalle, wären Gebühren zu entrichten. Die detaillierte Darstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze ist in Abbildung 36 zu sehen.

Abbildung 36: Variante 2: Empfohlene Bewirtschaftung



Anzahl und Kosten der PSA

Für die zwei Varianten wäre eine unterschiedliche Anzahl an Parkscheinautomaten erforderlich. Die benötigte Anzahl der Parkscheinautomaten wird unter folgenden Voraussetzungen ermittelt:

- Der Weg zum nächsten Parkscheinautomaten sollte nicht länger als 50 Meter sein.
- Nach Möglichkeit sollten die Parkscheinautomaten alternierend aufgestellt werden. Das bedeutet, dass die Automaten abwechselnd auf den gegenüberliegenden Straßenseiten aufgestellt werden.
- Nur auf Straßen, auf denen die Trennwirkung durch den auftretenden Verkehr zu stark ist, sollten die Automaten beidseitig aufgestellt werden.
- Größere Parkplätze sollten in der Regel eigene Parkscheinautomaten erhalten.
- Generell rentieren sich Parkscheinautomaten, bei einer angenommenen Auslastung von 54 %, erst ab einer erschlossenen Anzahl von mindestens vier Parkplätzen.

Die Ermittlung der Anzahl der Parkscheinautomaten ist für die beiden Varianten in Abbildung 37 und Abbildung 38 dargestellt. Für Variante 1 werden 14 Automaten benötigt, für Variante 2 müssten 17 Automaten angeschafft und installiert werden.

Abbildung 37: Benötigte Parkscheinautomaten Variante 1

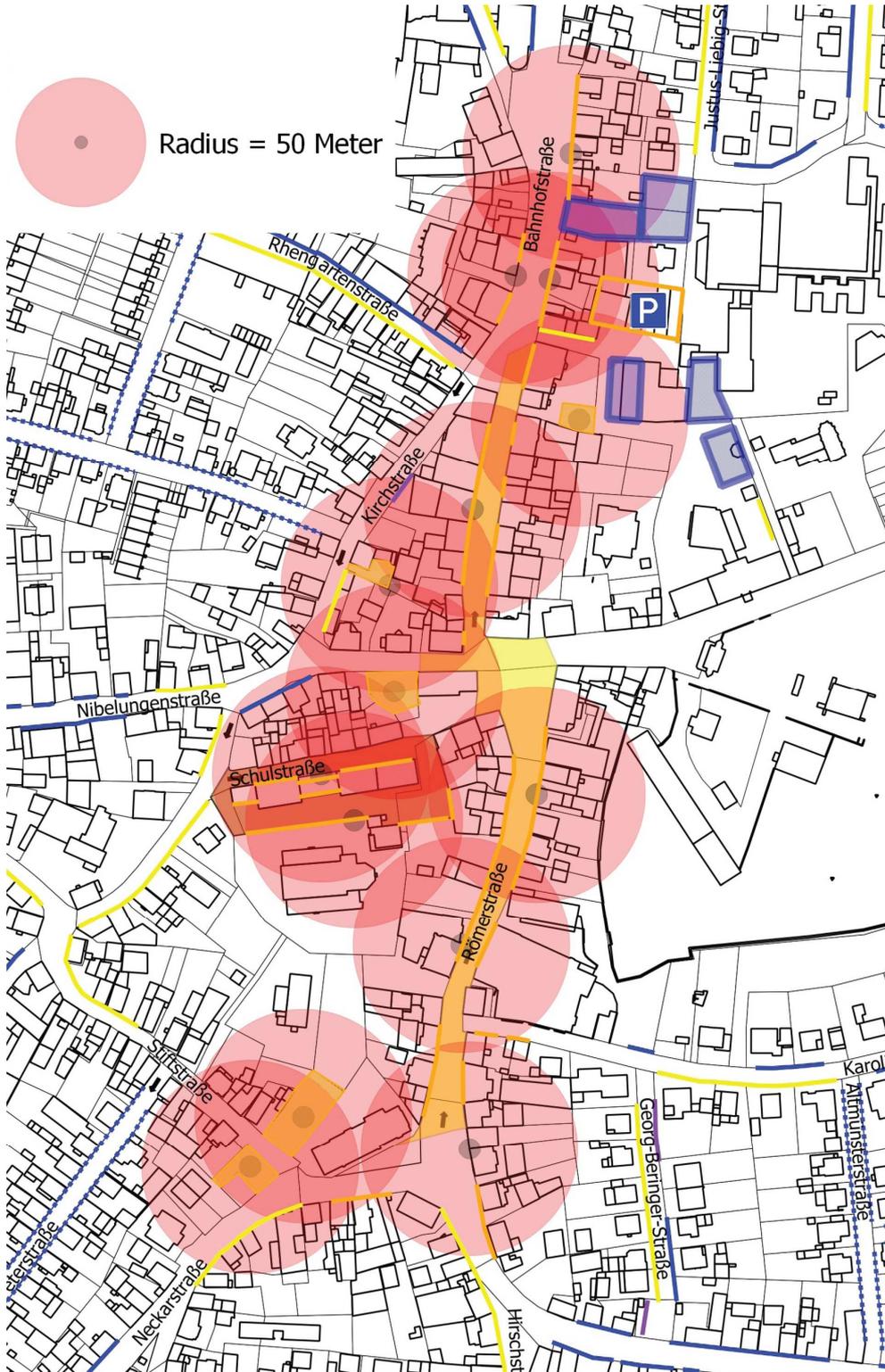
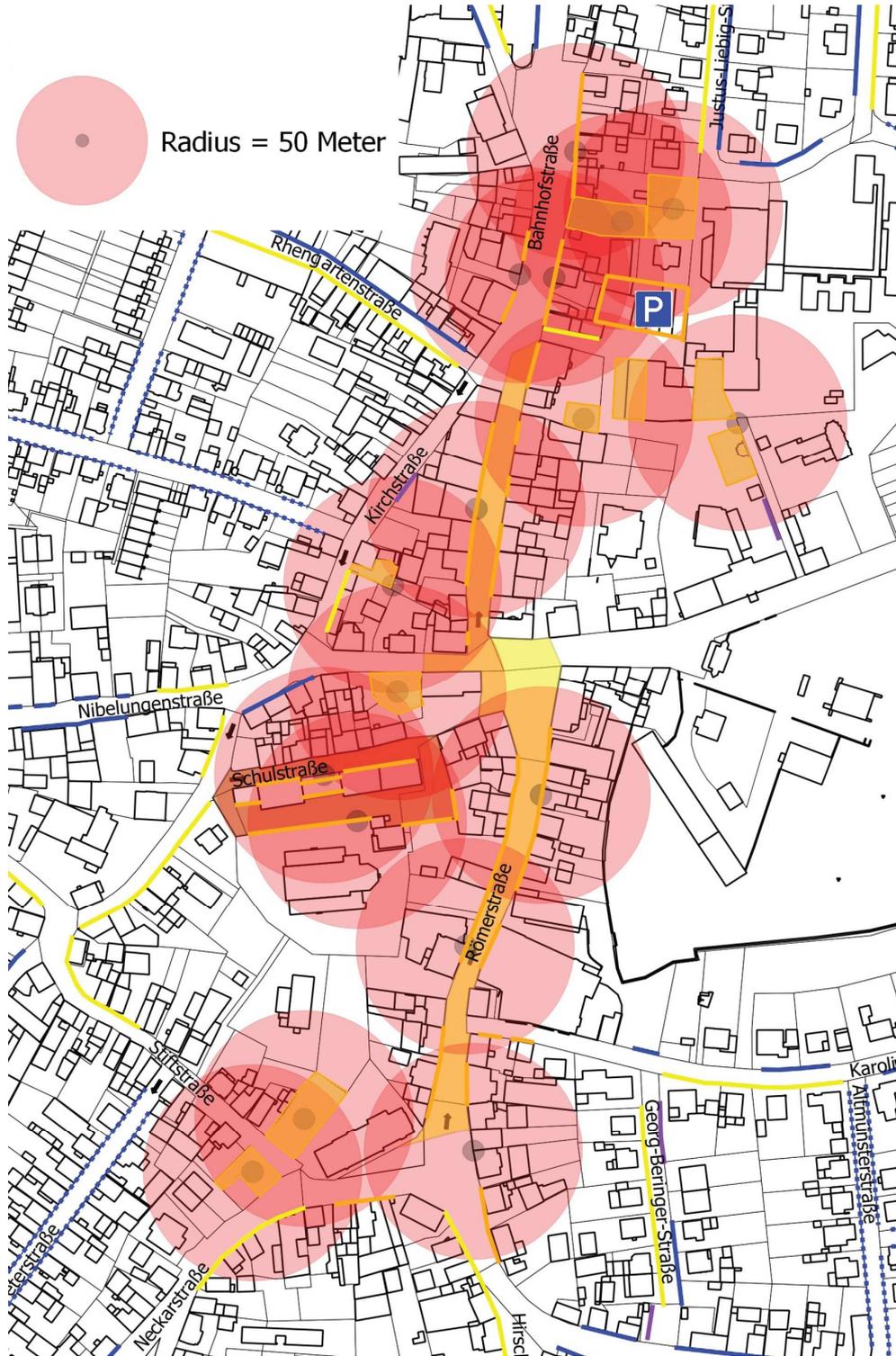


Abbildung 38: Benötigte Parkscheinautomaten Variante 2



Für Variante 1, mit der benötigten Anzahl von 14 Parkscheinautomaten, würden sich folgende Kosten ergeben:

Tabelle 17: Kosten der Parkscheinautomaten für Variante 1

Titel	x	Betrag in €	Anzahl PSA	Gesamtkosten in €
Anschaffung und Installation		5.500	14	77.000
Verzinsung x v.H. pro Jahr (vom halben Kapitalwert)	5	138		
Abschreibung auf x Jahre	10	550		
Fixkosten pro Jahr		688		
Betriebskosten pro Jahr		1.200		
Kosten pro Jahr		1.888	14	26.425

In Variante 2 müssten 17 Parkscheinautomaten angeschafft und installiert werden. Die Kosten sind in Tabelle 18 aufgelistet (Berechnung: siehe Tabelle 17)

Tabelle 18: Kosten der Parkscheinautomaten für Variante 2

Titel	x	Betrag in €	Anzahl PSA	Gesamtkosten in €
Anschaffung und Installation		5.500	17	93.500
Kosten pro Jahr		1.888	17	32.088

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Um eine Wirtschaftlichkeitsberechnung zu erstellen, müssen verschiedene Kostenfaktoren berücksichtigt werden. Hierzu gehören

- die jährlichen Kosten der empfohlenen Parkpalette,
- die jährlichen Kosten der benötigten Parkscheinautomaten
- und die erwarteten Einnahmen aus den Parkscheinautomaten und ggf. der Parkpalette.

Die Wirtschaftlichkeit der beiden Varianten ist in Tabelle 20 dargestellt. Die durchschnittliche Auslastung wurde aus den Erhebungsdaten der Kennzeichenerhebung errechnet, die angenommenen Arbeitstage sind in Tabelle 19 erläutert.

Tabelle 19: Erläuterung zu „Tage Berechnungsgrundlage“

Tage pro Jahr	365
Samstage und Sonntage	108
Weitere Tage mit reduzierten Einnahmen wie Feiertage etc.	43
Tage Berechnungsgrundlage	214

Auch wenn beispielsweise an Samstagen Parkgebühren eingenommen werden, wurden diese Tage bei der Berechnung der prognostizierten Einnahmen nicht berücksichtigt, um auf alle Fälle auf der sicheren Seite zu liegen.

Sowohl in Variante 1 als auch in Variante 2 ist ein Überschuss aus den Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung zu erwarten. Die Berechnungen sind insgesamt sehr konservativ angestellt, da der eigentlich ebenfalls bewirtschaftete Samstag nicht in die Berechnung eingeflossen ist.

Tabelle 20: Wirtschaftlichkeit der Varianten 1 und 2

	Variante 1	Variante 2 (inklusive Parkpalette)
Parkplätze	197	365
durchschnittliche Auslastung zwischen 9 -18 Uhr	107	197
Auslastung	54%	54%
Parkgebühren pro h in €	0,6	0,6
Gebührenstunden 9 - 18 Uhr	9	9
Stunden am Tag belegt	963	1.774
Reduzierung, durch Verdrängung auf	80%	80%
Einnahmen am Tag in €	462,24	851,47
Tage Berechnungsgrundlage	214	214
Einnahmen pro Jahr in €	98.919	182.215
Einnahmen zusammen in €	98.919	182.215
Kosten PSA pro Jahr in €	26.425	32.088
Kosten Parkpalette pro Jahr in €	64.000	64.000
Gesamtergebnis in €	8.494	86.128

Szenarien, zur Kosten / Nutzen Rechnung des zusätzlich errichteten Parkraums

Szenario 1 - Kostenfreier Parkraum als kommunale Serviceleistung: In diesem Szenario würden jährliche Kosten in der Höhe von etwa 64.000 € anfallen, die durch die Stadt Lorsch bereitgestellt werden müssten.

Szenario 2 - Bewirtschaftung des Parkraums: In diesem Szenario würde der zusätzliche Parkraum durch Gebühreneinnahmen der gesamten Innenstadt finanziert werden. Je nach der Anordnung der Variante 1 oder 2 würden Überschüsse von jährlich etwa 8.500 € bzw. 86.000 € zu erwarten sein. Außerhalb der Bewirtschaftungszeiten wäre der Parkraum kostenfrei nutzbar.

Szenario 3 - Realisierbarkeit durch einen privaten Träger: Eine wirtschaftliche Anlage einer Parkpalette ist aufgrund der zu erwartenden Auslastung und den damit verbundenen Einnahmen nicht darstellbar, da die Parkpalette alleine nicht wirtschaftlich wäre. Es würde generell nur bei der Umsetzung von Variante 2 zu jährlichen Einnahmen von etwa 49.000 € kommen, die immer noch Ausgaben von etwa 64.000 € gegenüberstehen würden.

Empfehlung

Aufgrund der Wirtschaftlichkeitsberechnung und der Berücksichtigung der gesamten Analyse wird empfohlen, Variante 1 gemeinsam mit Szenario 2 umzusetzen. Das bedeutet, dass eine Bewirtschaftung nur in den Geschäftsstraßen umgesetzt und die Parkpalette mit den erworbenen Einnahmen finanziert werden sollte. Diese Anordnung wird der Zielsetzung aus folgenden Gründen am besten gerecht:

- Der zusätzliche Parkraum, in Form einer Parkpalette, kann durch die erwarteten Einnahmen von den Parkscheinautomaten finanziert werden
- Hoher Umschlag durch die Anwendung von Parkgebühren
- Durch das Entfallen der Parkhöchstdauer können Kunden beispielsweise einen Arztbesuch mit dem Einkauf in der Innenstadt verbinden
- Gesteigerte Regelkonformität im Bezug zu der Parkscheibenregelung
- Für Berufspendler wird im Umfeld der Innenstadt ausreichend kostenfreier Parkraum zur Verfügung gestellt

Beschilderung

Die detaillierten Ausweisungen der Bewirtschaftung für das empfohlene Szenario 1 sind in Abbildung 35 dargestellt. Nachfolgend werden die empfohlenen Beschilderungen zusätzlich erläutert.

Für den Bereich des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird folgende Beschilderung mit den Zeichen 274-1-51 StVO mit Z 290 StVO und den Zusatzzeichen 1053-30 StVO und Z 1052-33 StVO vorgeschlagen:

Abbildung 39: Empfohlene Beschilderung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



Für die umliegenden Parkplätze und die straßenseitigen Parkplätze außerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird folgende Beschilderung mit dem Zeichen 314-50 StVO und dem Zusatzzeichen 1052-33 StVO empfohlen:

Abbildung 40: Empfohlene Beschilderung der Parkplätze außerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs



Für die Parkplätze in der Kirchstraße wird folgende Beschilderung mit dem Zeichen 314-50 StVO, dem Zusatzzeichen 1040-32 StVO und ZZ 1052-33 StVO empfohlen, da sich die Installation eines Parkscheinautomaten aufgrund der geringen Anzahl an Parkplätzen nicht rentieren würde:

Abbildung 41: Empfohlene Beschilderung Kirchstraße



5.1.3 Bewohnerparken

Sollten aufgrund der eingeführten monetären Bewirtschaftung in der Innenstadt Verdrängungseffekte in die umliegenden unbewirtschafteten Wohnstraßen zu beobachten sein, wird empfohlen diese Bereiche durch die Ein-

führung von Bewohnerparkbevorrechtigungen mittels des Trennprinzips zu schützen.

Rechtliche Grundlagen

Für die Ausweisung von reservierten Parkplätzen für Bewohner gibt es straßenverkehrsrechtlich²⁴ einige wesentliche Einschränkungen.

- Der Bereich mit Bewohnerparkbevorrechtigung darf eine Ausdehnung von 1.000 m nicht überschreiten. Dann ist eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) möglich.
- In der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Bewohner reserviert werden.

Diese Einschränkungen beziehen sich auf das gesamte bewirtschaftete Gebiet, das eine maximale Ausdehnung von 1.000 m haben darf.

Beschilderung

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ordnet folgende vorrangig anzuwendende Beschilderung an:

„Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder 290.1 mit Zusatzzeichen "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen.“²⁵

Für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen wird deshalb empfohlen, folgende Beschilderung mit dem Zeichen 286 StVO mit dem Zusatzzeichen 1020-32 StVO zu verwenden.

Abbildung 42: Empfohlene Beschilderung für die Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen



24 Vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X

25 Vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X

5.2 Wohngebiete

In den Wohngebieten stellt sich vor allem das illegale Gehwegparken als Problemfeld dar. Es wird empfohlen, die Gehwege möglichst frei von parkenden Fahrzeugen zu halten. Trotzdem sollten ausreichend Parkplätze für die Bewohner vorhanden sein.

Um diese Ziele zu erreichen, bieten sich aufbauend auf die detaillierte Erhebung und Analyse drei Strategien an, die ggf. auch gemeinsam bzw. jeweils nur in bestimmten Straßen umgesetzt werden können:

- **Opportunitätsprinzip:** Bei dieser Strategie wird das illegale Gehwegparken weiterhin geduldet. Es würde auch in Zukunft keine Überwachung durch das Ordnungsamt stattfinden. Allerdings steht diese Strategie im Konflikt zu dem Behindertengleichstellungsgesetz²⁶.
- **Verkehrsberuhigter Bereich:** Mit der Einführung von Verkehrsberuhigten Bereichen ist laut StVO das Parken nur in dafür gekennzeichneten Bereichen erlaubt²⁷. Durch eine Abmarkierung von Parkplätzen in stark nachgefragten Straßen, auch auf dem Gehweg, könnte unter Umständen zusätzlicher Parkraum geschaffen werden. Fußgänger sind nun aber berechtigt, die Straße in ganzer Breite zu nutzen. Die Umsetzung müsste durch eine ausgiebige Öffentlichkeitsarbeit begleitet und durch das Ordnungsamt überwacht werden. In der VwV-StVO wird zu der Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen folgendes erwähnt: „[...]In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“²⁸ Dieser Satz beinhaltet, dass ein Ausbau der Straßen zwar in der Regel erforderlich ist, aber nicht unbedingt erfolgen muss.
- **Freihalten der Gehwege von illegalem Gehwegparken:** Um die Gehwege frei von illegal parkenden Fahrzeugen zu halten, wird eine Überwachung des Ordnungsamtes vorausgesetzt. Um die Anwohner mit einzubeziehen, wäre im Vorfeld eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit nötig. Die Änderungen in diesen Straßen sollte auch optisch verdeutlicht werden. Hierzu wird empfohlen, die legalen Parkplätze abzumarkieren.

Umsetzung der möglichen Maßnahmen

Das Opportunitätsprinzip sollte in Zukunft möglichst nicht angewendet werden. Aufgrund der Konflikte mit dem Behindertengleichstellungsgesetz und der steigenden Bedeutung von barrierefreien Wegen, sollte das illegale Gehwegparken nicht weiter toleriert werden.

Somit bietet sich eine Mischung der beiden übrigen Strategien an.

26 Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist

27 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) - Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013; Zu Zeichen 325 – Verkehrsberuhigter Bereich

28 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 17. Juli 2009; Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Auf Grundlage der in Karte 11 dargestellten Straßenabschnitte, wo auf den Gehwegen geparkt wird und eine Belegung von über 80 % vorliegt, bieten sich diese Straßen an, um dort mittels der Einführung eines Verkehrsberuhigten Bereichs zusätzliche Parkplätze auf dem Gehweg zu legalisieren. Es sollte die Anzahl an Parkplätzen geschaffen werden, dass die Auslastung in Zukunft bei höchstens 80 % liegt. Aufgrund der Anzahl der fehlenden Parkplätze, bieten sich die in Tabelle 21 aufgezählten Straßen besonders an, einen Verkehrsberuhigten Bereich zu installieren.

Tabelle 21: Straßen, für die ein Verkehrsberuhigter Bereich empfohlen wird, um die Anzahl der Parkplätze zu steigern

Straße	Parkplätze Bestand	Pkw um 2.00 Uhr nachts	Zusätzliche Parkplätze benötigt
Badegasse	21	32	11
Biengartenstraße	42	46	16
Schanzenstraße	16	30	22

Um das illegale Gehwegparken in den übrigen Straßen, wo die Auslastung bei über 80 % liegt und den Straßen, wo die Auslastung unter 80 % liegt, zu unterbinden, wird die Abmarkierung der Parkplätze mittels eines Parkstreifens empfohlen. Die Einhaltung der optischen Ausweisung sollte durch das Ordnungsamt überwacht werden. Begleitend sollte eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden.

In folgenden Straßen wird empfohlen, die Parkplätze als Parkstreifen abzumarkieren:

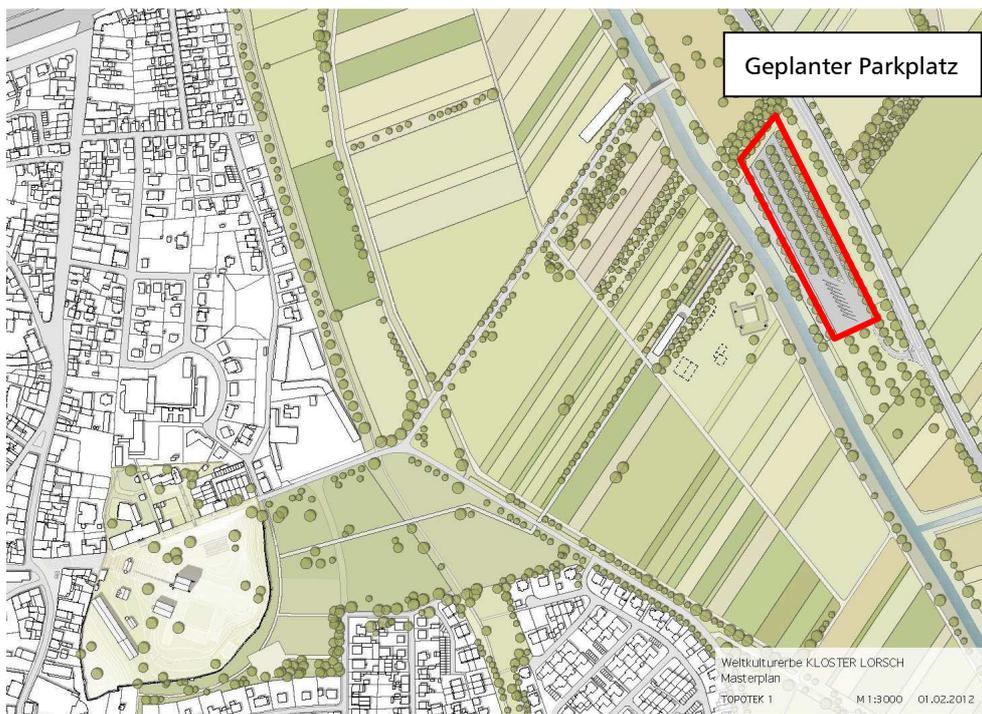
- Alexanderstraße
- Bismarckstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Gabelsbergerstraße
- Heinrichstraße
- Hirschstraße
- Hügelstraße
- Justus-Liebig-Straße
- Karlstraße
- Klarastraße
- Mathildenstraße
- Mittelstraße
- Moltkestraße
- Peterstraße
- Rheinstraße

- Sandstraße
- Schillerstraße
- Waldstraße
- Ziegelhüttenstraße

5.3 UNESCO Weltkulturerbe

In dem Masterplan Weltkulturerbe Lorsch wird die Anlage eines Parkplatzes dargestellt. Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs bezüglich des Weltkulturerbes, auf die in Abbildung 43 dargestellte Fläche zwischen der Weschnitz und der B460, wird ausdrücklich empfohlen, da die Fläche über die B460 sehr gut erschlossen ist und die touristischen Verkehre somit aus den Wohngebieten ferngehalten werden können.

Abbildung 43: Möglicher Parkplatz Weltkulturerbe²⁹



Folgende Punkte sollten bei der Anlage eines Parkplatzes beachtet werden:

- Es sollte eine barrierefreie Verbindung zwischen dem Parkplatz und der Innenstadt geschaffen werden, in der auch ausreichend Ruhepunkte und Schattenflächen integriert sind.
- Der Parkplatz sollte als einziger Zielparkplatz durch das Parkleitsystem ausgeschildert werden.

²⁹ Kartengrundlage: UNESCO-Welterbestätte Kloster Lorsch; Masterplan. Lorsch 2012

- Es sollte ein einprägsamer Name entwickelt werden, der ggf. auch bei der Wegweisung angegeben wird und gleichzeitig informierenden Charakter besitzt.
- Die bisherigen Zielparkplätze in der Odenwaldallee (26 Pkw und 4 Bus), der Nibelungenstraße (36 Pkw) und der Klosterstraße (34) sollten umgenutzt werden und zumindest nicht mehr als Zielparkplätze für das Weltkulturerbe zur Verfügung stehen.
Die Parkplätze könnten beispielsweise für Berufspendler zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Die Parkplätze in der Nibelungenstraße könnten auch zur städtebaulichen Aufwertung dieses Bereiches reduziert werden.

Zunahme des touristischen Verkehrs im Zusammenhang mit den Welterbestätten

Derzeit stehen für den Zielverkehr zum Welterbeareal 96 Parkplätze für Pkw und 4 für Busse zur Verfügung. Wie an anderer Stelle schon dargestellt, ist die Erschließung über die B460 für den Parkplatz östlich der Weschnitz aus verkehrlicher Sicht sehr günstig. Der touristische Zielverkehr wird somit aus städtebaulich sensiblen Bereichen herausgehalten.

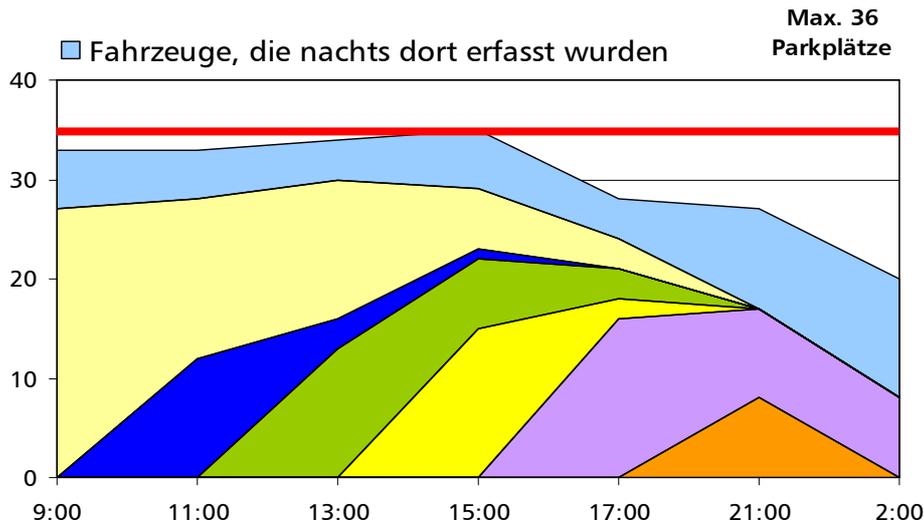
Unter der Voraussetzung, dass die jetzigen Parkplätze für diesen touristischen Zielverkehr nicht mehr zur Verfügung stehen, sollte der neue Parkplatz etwa 120 Stellplätze und 8 Busparkplätze umfassen. Da die Zunahme des touristischen Zielverkehrs nur sehr schwer abschätzbar ist, sollte auf alle Fälle die Option zu einer deutlichen Vergrößerung vorhanden sein.

5.4 Fachklinik

Analyse

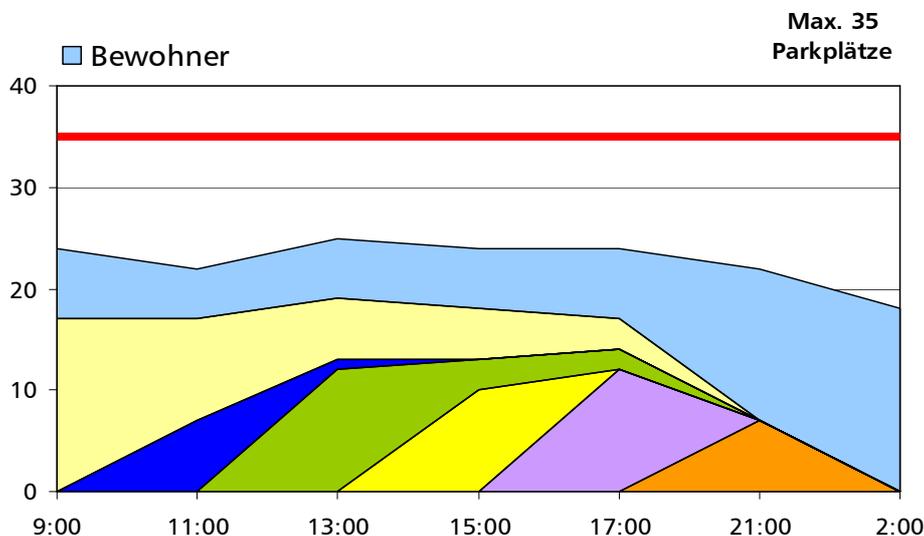
Der Parkplatz der Fachklinik Lorsch war zwischen 9.00 Uhr morgens und 15.00 Uhr nahezu voll ausgelastet. Erst ab der Erhebung um 17.00 Uhr waren etwa 20 freie Parkplätze zu beobachten (siehe Abbildung 44).

Abbildung 44: Parkdauer der Fahrzeuge auf dem Parkplatz der Fachklinik



In der direkt angrenzenden Wilhelm-Leuschner-Straße sind ebenfalls einige Fahrzeuge zu erkennen, die dort über einen längeren Zeitraum parken und nicht den Bewohnern zuzuordnen sind. Allerdings waren dort auch zur Spitzenstunde der Straße um 13.00 Uhr noch zehn freie Parkplätze verfügbar (siehe Abbildung 45).

Abbildung 45: Parkdauer der Fahrzeuge in der Wilhelm-Leuschner-Straße

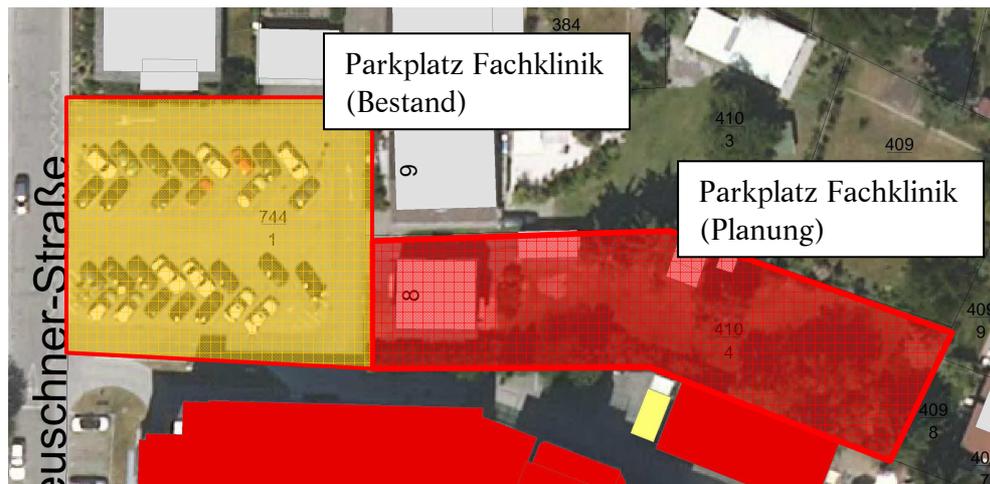


Empfehlung

Trotz der freien Parkplätze in der Wilhelm-Leuschner-Straße wird empfohlen weiteren Parkraum zu schaffen, da es erfahrungsgemäß gerade zu den Zeiten des Schichtwechsels zu Nachfragespitzen kommen kann.

Von der Fachklinik wurde dafür bereits ein anliegendes Grundstück erworben, auf welchem ein Parkplatz errichtet werden sollte. Die Lage und Ausformung des Grundstückes und des Bestandsparkplatzes ist in Abbildung 46 dargestellt.

Abbildung 46: Fläche für einen Erweiterungsparkplatz der Fachklinik³⁰



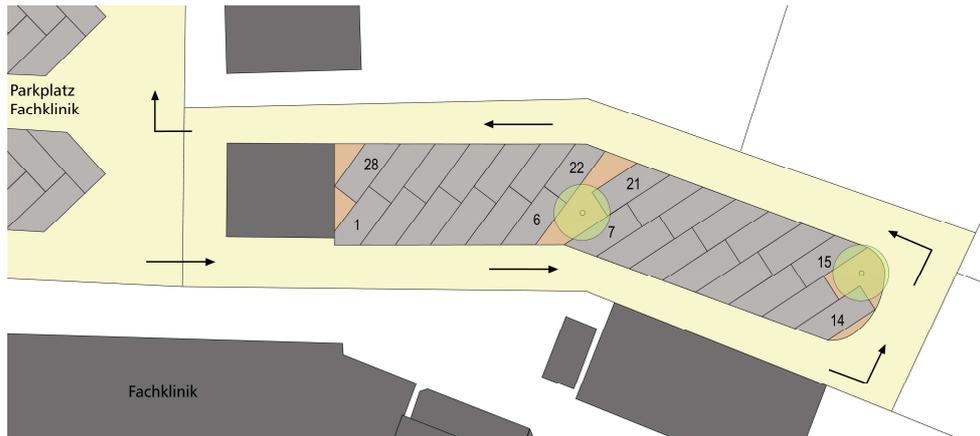
Bei einer Anlage eines Parkplatzes an dieser Stelle sollten folgende Punkte beachtet werden:

- Die Anordnung der Parkplätze sollte so angelegt sein, dass diese komfortabel zu nutzen sind und eine möglichst große Anzahl auf der vorgegebenen Fläche realisiert werden kann.
- Die Zu- und Ausfahrt sollte über den Bestandsparkplatz abgewickelt werden.
- Die Versiegelung sollte möglichst gering gehalten werden, ggf. durch den flächigen Einsatz von Rasensteinen.
- Bei weiterem Bedarf an Behindertenparkplätzen sollten diese, aufgrund der räumlichen Nähe zu dem Haupteingang, auf den Bestandsparkplatz gelegt werden.

Um die genannten Vorgaben umzusetzen, wird eine Anordnung der Parkplätze in Schrägaufstellung empfohlen. Ein Vorentwurf zu dem Parkplatz ist in Abbildung 47 dargestellt. Es würden somit 28 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Zusammen mit dem Bestandsparkplatz ständen dann 64 Parkplätze auf dem Gelände der Fachklinik Lorsch zur Verfügung.

30 Kartengrundlage: Stadt Lorsch

Abbildung 47: Skizze Erweiterungsfläche Parkplatz Fachlinik



5.5 Parkleitsystem

Welterbeareal

Aufbauend auf die Analyse des Parkleitsystems werden folgende Empfehlungen abgegeben, um das bestehende System an den geplanten Parkplatz Welterbeareal zwischen der Weschnitz und der B460 anzupassen.

- Das Welterbeareal sollte als einziger Zielparkplatz beschildert werden. Die empfohlene Beschilderung ist in Karte 14 dargestellt.
- Der Zielparkplatz sollte als solcher erkennbar sein, ggf. sollte der Name des Parkplatzes bei der Einfahrt deutlich sichtbar sein.
- Die Beschilderung an der Abzweigung von der B47 aus Bensheim kommend und der B460 Richtung Heppenheim sollte durch ein größeres Schild in höherer Lage ersetzt werden, damit diese nicht von vorausfahrenden Fahrzeugen verdeckt werden kann.

Parkplätze in der Innenstadt

Da die innenstadtnahen Parkplätze keine ausreichenden Größen aufweisen um sie frühzeitig zu beschildern, sollte das Leitsystem nur zu dem Welterbeareal führen. Zudem werden die innerstädtischen Parkplätze in Lorsch hauptsächlich durch Nutzer angesteuert werden, die ortskundig sind oder sich dafür halten. Aus einer Befragung für die Überarbeitung des Parkleitsystems in der Innenstadt von Lahr³¹ gab es unter anderem das Ergebnis, dass sich von den ortskundigen Fahrern (und dazu zählten sich 88 % der zufällig in der Innenstadt befragten Personen) 90 % nicht durch ein Parkleitsystem beeinflussen lassen.

31 Planungsgruppe Nord – PGN; Parkraumkonzept für die Innenstadt von Lahr. Kassel 2014

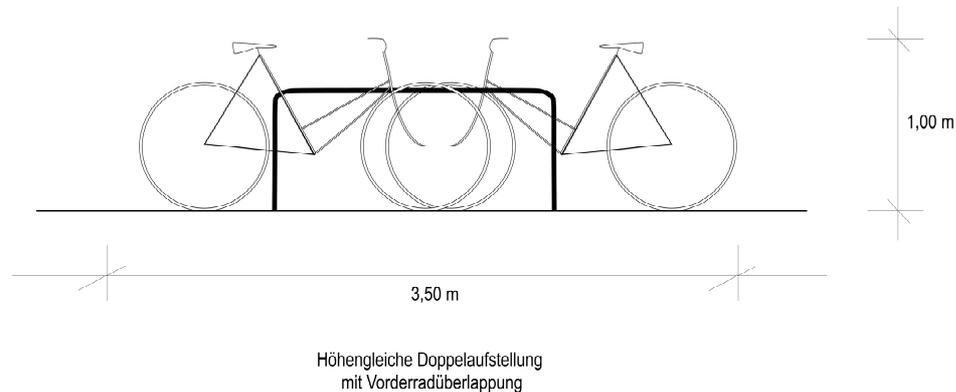
Deshalb wird es für Lorsch als ausreichend und sinnvoll erachtet, für die innerstädtischen Parkplätze ein deutlich sichtbares Schild an der jeweiligen Einfahrt des Parkplatzes aufzustellen, um diese kenntlich zu machen.

5.6 Fahrradabstellanlagen

Um den touristischen Fahrradverkehr zu fördern und ausreichend qualitative Abstellflächen zur Verfügung zu haben, wird empfohlen die bereits bestehende Abstellanlage in der Nibelungenstraße aufzuwerten. Die Abstellanlage sollte folgende Kriterien erfüllen:

- Installation von Rahmenhaltern in beiden Bereichen, die in höhengleicher Doppelaufstellung mit Vorderradüberlappung ausgeführt werden sollten.

Abbildung 48: Empfohlene Rahmenhalter für die Fahrradabstellanlage Nibelungenstraße



- Anbringung eines Wetterschutzes, welcher zunächst nur einen Teil des vorderen Bereichs abdeckt und ggf. bei einer starken Auslastung zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden kann.
- Verbesserung der Ausschilderung, um die Abstellanlage auch für ortsunkundige ersichtlich zu machen.
- Es sollten Möglichkeiten zum sicheren Einschließen des Gepäcks errichtet werden, damit Fahrradtouristen das Weltebeareal und die Innenstadt ohne Gepäck besuchen können.
- Die Anlage einer Toilettenanlage sollte in Betracht gezogen werden. Gegebenenfalls besteht die Perspektive, einen naheliegenden gastronomischen Betrieb einzubeziehen, der seine Toiletten zur Verfügung stellt.
- Die Fahrradabstellanlage sollte insgesamt so konzipiert werden, dass sie je nach Bedarf und Auslastung stufenweise erweitert werden kann.
- Die Anlage sollte entsprechend der Sondernutzungsrichtlinie der Stadt Lorsch für öffentliche Straßen und Plätze in der Innenstadt ausgeführt werden.
- Insgesamt sollte die Fahrradabstellanlage über den gesamten vorderen Bereich der Fläche ausgebreitet werden.

5.7 Bilanzierung bei Spitzenauslastung

Für den Bereich der Innenstadt wird eine abschließende Bilanzierung unter der Voraussetzung erstellt, dass:

- in der Nibelungenhalle eine ausverkaufte Veranstaltung mit regionalem Einzug stattfindet.
- die Plätze der Außengastronomie bei sommerlichem Wetter sehr gut gefüllt sind.
- auch in der Innenstadt mindestens eine normale Auslastung besteht.

Tabelle 22: Bilanzierung

	zusätzlich Benötigte Parkplätze
Veranstaltung Nibelungenhalle	220
Hohe Nutzung der Außengastronomie	67
Zusätzlicher Bedarf	287
Parkpalette (Neubau südwestlich der Nibelungshalle)	100
Freie Parkplätze in der Innenstadt und im Umfeld der Innenstadt an regulären Tagen	390
Zusammen freie Parkplätze	490
Gesamtbilanz	203

Im Vergleich zu einem durchschnittlichen Werktag werden an einem Tag mit einer Spitzenauslastung demnach 287 zusätzliche Parkplätze in der Innenstadt und im Umfeld der Innenstadt benötigt.

Nach Abzug der Parkplätze in der empfohlenen Parkpalette müssen noch 187 Fahrzeuge in der Innenstadt bzw. den umliegenden Wohngebieten parken.

Aufgrund der Seltenheit, mit der solche Spitzenauslastungen auftreten, wäre es nicht wirtschaftlich, sämtliche Parkplätze für die wenigen Tage in der Innenstadt vorzubehalten. Da im direkten Umfeld der Innenstadt und in der Innenstadt selbst ausreichend Parkplätze ungenutzt sind, um die überschüssigen Pkw aufzunehmen, müssen sich die verbleibenden Fahrzeuge, an solchen Spitzentagen, darauf verteilen.

5.8 Mobilitätsmanagement

Parkraummanagement sollte nach Möglichkeit durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bei größeren Arbeitgebern und Institutionen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt werden.

Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit von Unternehmen und bedeutenden Verkehrszielen zu verbessern, die Auslastung bestehender Verkehrssysteme zu steigern und deren Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Insbesondere sollen durch werbliche Mittel, Information und Kommunikation zum Pkw alternative Verkehrsmittel gefördert werden.

Ziel sollte die Realisierung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sein. Bei schulischem Mobilitätsmanagement geht es darum, die Probleme, die durch „Eltern-Taxis“ verursacht werden, zu reduzieren.

Nützlich ist die Aktivierung von Bündnispartnern (z.B. Verkehrsbetrieben) und ein Vorbildcharakter der öffentlichen Verwaltung.

Weiterführend wird folgende Literatur empfohlen:

- Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis³²
- Das „Elterntaxi“ an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis³³

5.9 Empfehlungen zu Carsharing

In der Stadt Lorsch besteht aktuell kein Carsharing Angebot. Da sich das Carsharing als effektive Möglichkeit erwiesen hat (nach Angaben der Bundesverbandes Carsharing ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug 6 bis 10 Autos, wobei auf jedes Fahrzeug im Durchschnitt etwa 27 Nutzer entfallen), die Parkraumsituation zu entspannen, sollte für die Zukunft der Aufbau eines Carsharing-Angebotes geprüft werden.

Mögliche Standorte von Carsharing-Fahrzeugen sollten eine zentrale Lage aufweisen, möglichst gut mit dem ÖPNV vernetzt sein und im Einzugsbereich von Wohnstandorten und Geschäftsbereichen liegen.

In Lorsch trifft das wohl am ehesten für einen Bereich der nördlichen Innenstadt zu. Sollten mehrere Standorte realisiert werden, sollten diese dezentral gewählt werden, um ein möglichst großes Einzugsgebiet zu erschließen.

32 Stiewe, Mechthild und Reutter, Ulrike (Hg.); Mobilitätsmanagement – Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen 2012

33 Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.- ADAC (Ressort Verkehr); Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. München 2013

Um Carsharing in Lorsch zu etablieren, sollten strategische Bündnispartner aktiviert werden. Solche könnten der ÖPNV und ortsansässige Firmen, aber auch die Stadtverwaltung selbst sein.

Firmen könnten ihren Fuhrpark reduzieren und ökonomisch davon profitieren und die Stadtverwaltung könnte zudem eine positive Signalwirkung setzen.

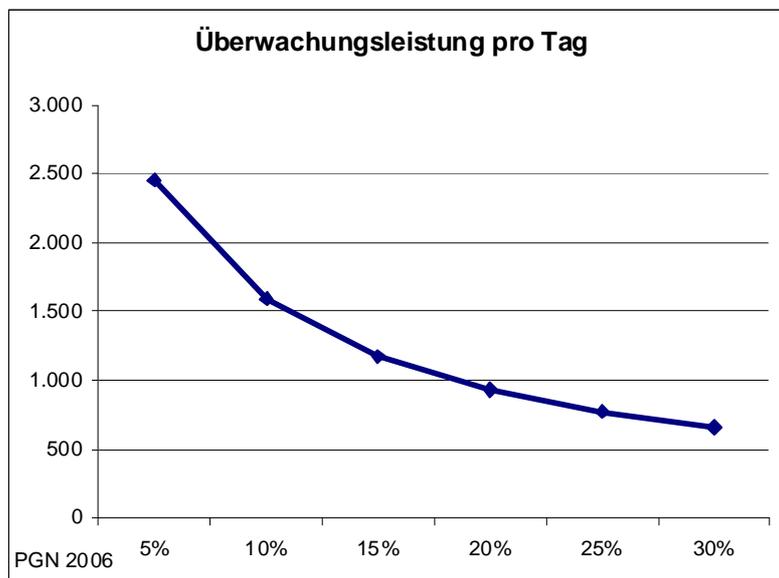
5.10 Aussagen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt.

Mit elektronischen Überwachungsgeräten und Falschparkeranteilen von 20 % - 30 % ergibt sich eine Überwachungsleistung von ca. 600 bis 900 Einzelkontrollen pro Person und Tag³⁴. Nicht berücksichtigt ist hierbei allerdings, dass häufig eine erhebliche Zeit für Kommunikationsaufwand mit den Falschparkern hinzukommt.

Je geringer der Falschparkeranteil, umso höher ist auch die Überwachungsleistung. Die Überwachungsleistung wird in Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge pro Tag dargestellt. In Relation gesetzt wird hierbei der Anteil der Falschparker.

Abbildung 49: Falschparkeranteil und Überwachungsleistung am Tag

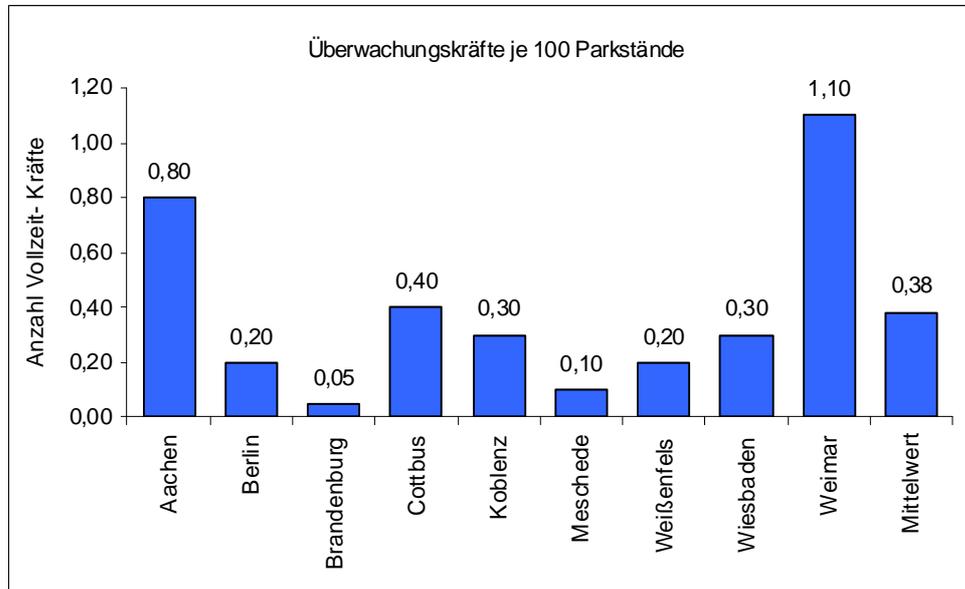


34 Bundesanstalt für Straßenwesen; Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 100.

Wenn erst einmal ein geringer Falschparkeranteil erreicht ist, lässt sich dieser auch mit einem geringeren Personaleinsatz halten.

In Durchschnitt der untersuchten Städte gibt es 0,38 Vollzeitkräfte pro 100 Parkstände zur Parkraumüberwachung. Es lässt sich allerdings aus dem vorliegenden Material kein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Überwachungskräfte und der Regelkonformität herstellen. Wichtig erscheint auf alle Fälle eine Präsenz der Überwachungskräfte im öffentlichen Straßenraum. In größeren Städten wird ein Personalschlüssel von 0,4 bis 0,6 pro 100 Parkstände, in kleineren Städten von 0,2 für ausreichend erachtet.

Abbildung 50: Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich³⁵



Geht man von einem Personalschlüssel von mindestens 0,2 Vollzeitkräften je 100 Parkplätzen aus, wird für das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt von Lorsch eine Vollzeitkraft benötigt.

5.11 Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit

Wesentlicher Bestandteil der Änderung des Parkraummanagements sollte die Information der einzelnen Akteure im politischen Umfeld und der Zielgruppen, wie beispielsweise der Anwohner, sein.

Insbesondere sollten die Anlässe der Maßnahmen und die Zielkonflikte erläutert werden. Besonders die Maßnahmen in den Wohngebieten und auch in der Innenstadt bedürfen einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit, um diese erfolgreich zu gestalten.

³⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006, S. 21 und eigene Berechnungen

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte dementsprechend frühzeitig mit den beteiligten Akteuren abgestimmt werden, um die Neuerungen mittels der Presse und dem Internet zu veröffentlichen.

5.12 Auswirkungen auf das Umfeld

Durch die Einführung der Parkgebühren können durchaus Verdrängungseffekte auftreten. Diese sollten jedoch nicht allzu stark ausfallen, da die der Innenstadt umliegenden Parkplätze bei Umsetzung des Szenarios 1 weiterhin kostenfrei nutzbar sind, zumal durch die empfohlene Parkpalette zusätzliche 92 Parkplätze hinzukommen würden.

In den unbewirtschafteten Wohnbereichen im direkten Umfeld der Innenstadt sollten dennoch auf mögliche Verdrängungseffekte geachtet werden und ggf. einschränkende Maßnahmen geprüft werden.

5.13 Alternativen zu Parkgebühren

Die Einführung von Parkgebühren wird insbesondere aus folgenden Gründen empfohlen:

- Hierdurch lässt sich zusätzlicher Parkraum für Berufspendler finanzieren.
- Die Bewirtschaftung mit Parkscheibe ist hinsichtlich der Parkhöchstdauer unflexibel. Wird die Parkhöchstdauer erhöht, werden die Parkplätze vermehrt von Nichtkunden genutzt. Dies wäre nicht zielführend.
- Die Parkscheibe kommt hinsichtlich der Regelkonformität an ihre Grenzen. Neben dem bewussten nicht Auslegen der Scheibe ist auch das Problem des „Weiterdrehens“ der Parkscheibe von hoher Bedeutung. Das „Weiterdrehen“ lässt sich mit Überwachung wohl nicht ahnden.
- In der Regel wirkt sich eine nervende Parkplatzsuche negativer auf den Kundenverkehr aus als eine moderate Parkgebühr und die Gewissheit, ohne Parksuchverkehr einen Parkplatz in der Nähe des Zielortes zu finden.

Gleichwohl bedarf die Einführung von Parkgebühren besonders bei den Einzelhändlern eine hohe Akzeptanz.

Die Alternative zur Einführung der Parkgebühren wäre die Beibehaltung der Parkscheibenregelung und eine deutlich höhere Überwachung. Dies wird bei Kunden aber häufig auch negativ aufgenommen. Von einer Erhöhung der Parkhöchstdauer wird abgeraten.

6 Anhang: Kartenverzeichnis und Karten

Karte 01	Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung
Karte 02	Gebäudenutzungen
Karte 03	Auslastung um 11.00 Uhr (Erhebung 07.11.2013)
Karte 04	Auslastung zur Spitzenstunde um 21.00 Uhr (Erhebung 07.11.2013)
Karte 05	Auslastung um 2.00 Uhr nachts (Erhebung 07.11.2013)
Karte 06	Nutzergruppen um 11.00 Uhr (Erhebung 07.11.2013)
Karte 07	Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11.00 Uhr (Erhebung 07.11.2013)
Karte 08	Auslastung zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr (Erhebung 09.11.2013)
Karte 09	Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 10.00 Uhr (Erhebung 09.11.2013)
Karte 10	(Illegales) Gehwegparken
Karte 11	(Illegales) Gehwegparken nach Auslastung um 2.00 Uhr nachts
Karte 12	Parkleitsystem – Wegweiser, Infotafeln, Zielparkplätze
Karte 13	Parkleitsystem – Zielführung, Zielparkplätze
Karte 14	Parkleitsystem – Empfohlene Beschilderung



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D - 34119 Kassel
Telefon 05 61 - 8 07 58-0 ■ Telefax 05 61 - 8 07 58-58
pgn@pgn-kassel.de ■ www.pgn-kassel.de