

Anlage B

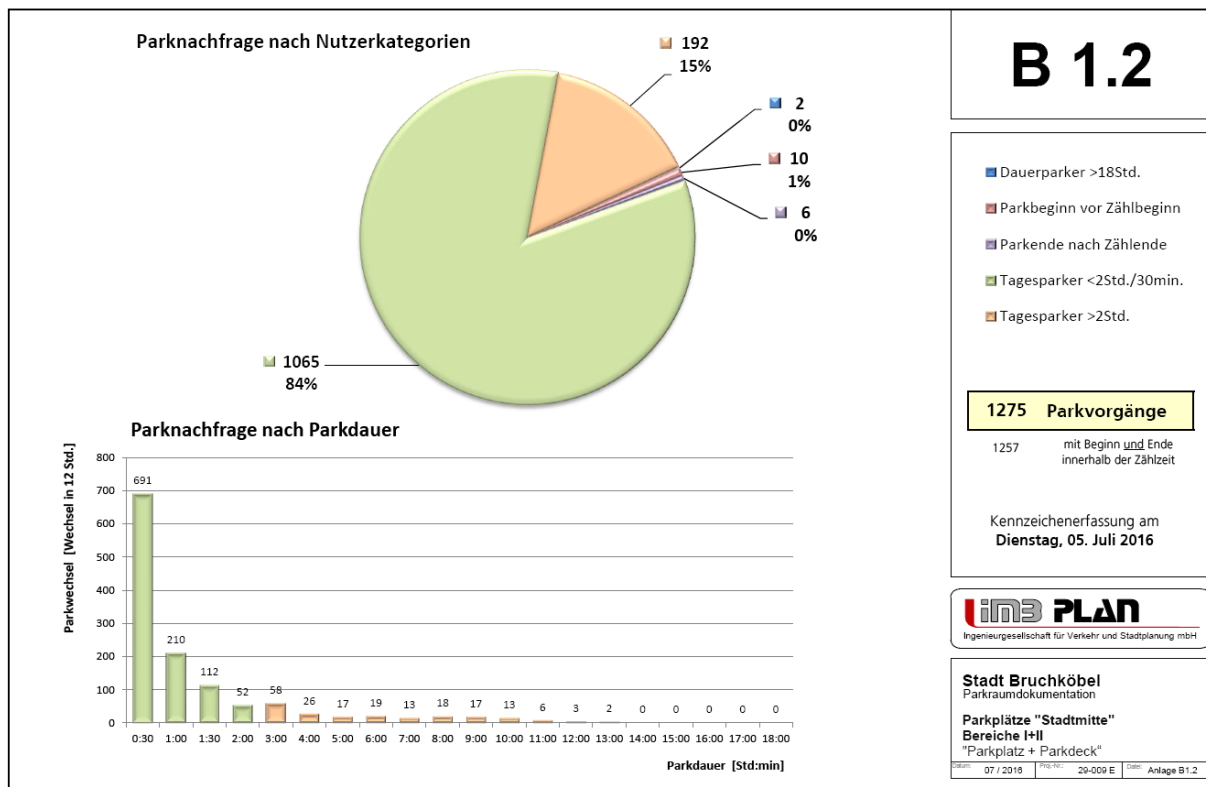
Gebietsfestlegung, Grundlagen und Bestandserhebung

Bereits im Zuge der Entwurfsplanungen wurden wesentliche Planungsparameter aus einer Verkehrszählung (IMB Plan) und Nutzerbefragung (Stadtmarketing) ermittelt. Im Ergebnis dieser Erhebungen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im relevanten Angebotsbereich ein erheblicher Anteil (84%) der insgesamt 1275 ermittelten Parkvorgänge pro Tag auf Kurzzeitparker mit einer Verweildauer unter 2 Stunden entfällt.

Abbildung 1 – Parkraumangebot zentraler Bereich (Bestand vor Innenstadumbau)



Abbildung 2 – Parknachfrage nach Nutzer



Wie bereits in der Planungsphase, aber insbesondere auch im Dialog mit kommunalen Parkhausbetreibern herausgearbeitet wurde, geht die Funktion der Tiefgarage über das reine Parkraumangebot als Ersatz für das bisherige Parkdeck hinaus. Die Tiefgarage hat zu einem erheblichen Anteil Verkehrsleitungsfunktionen, um die Stadträume von abgestellten Fahrzeugen und stetigem Parksuchverkehr zu entlasten. Erst durch die Verlagerung des Parkraums unter die Oberfläche konnten neue Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer, etwa durch den neuen Stadtplatz und die Einbindung des Krebsbachs in die Freiflächengestaltung, generiert werden.

Die Attraktivität der Tiefgarage und der Parkkomfort müssen im laufenden Betrieb aber damit auch sicherstellen, dass das Parkraumangebot von Innenstadtbesuchern angenommen wird. Die Bewirtschaftung des nach Umbau verbleibenden oberirdischen Parkraumangebotes und die damit einhergehende Leitung der Verkehrsströme in die Tiefgarage sollen künftig zu einer spürbaren Minderung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt beitragen. Aus diesem Grund ist das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Innenstadt nicht auf das Bauwerk der Tiefgarage allein zu beschränken, sondern das Konzept muss das gesamte Parkraumangebot im innerstädtischen Einzugsbereich mit umfassen. Es wäre kontraproduktiv und es würde die gesetzten Ziele und Erwartungen in den Innenstadttumbau erheblich beeinträchtigen, wenn das oberirdische Parkraumangebot weiterhin kostenfrei zur Verfügung stehen würde. In diesem Fall wird der potentielle Nutzer der Tiefgarage dazu verleitet, zunächst ein oberirdisches Parkangebot aufzusuchen bevor er den Weg in die Tiefgarage wählt. Der Parksuchverkehr würde sich dann eher noch verstärken und die Auslastung der Tiefgarage wird zudem nicht begünstigt.

Aus den Darlegungen der Parkhausbetreiber in Hanau und Bad Vilbel wurde deutlich, dass eine Belebung der Innenstadt und eine Stärkung der Besucherfrequenz **nicht** vom entgeltfreien Parken bestimmt werden. Stattdessen kann belegt werden, dass der Nutzer ein angemessenes Parkentgelt zu zahlen bereit ist, wenn Zentralität und Benutzerfreundlichkeit seinen persönlichen Erwartungen

entsprechen. So zeigt zum Beispiel die teuerste Tiefgarage in Hanau (Marktplatz) die beste Auslastung und Rendite allein aufgrund der Zentralität sowie der hohen Einstellqualität in Bezug auf Service, Dimension, Beleuchtung, Sicherheit und Barrierefreiheit.

Um das relevante Gebiet für eine künftig notwendige Bewirtschaftung des Parkraumangebotes in der Innenstadt einzugrenzen wurde zunächst in einem sachgerechten Einzugsbereich um die Tiefgarage das öffentliche Parkraumangebot quantitativ erfasst und bezüglich spezifischer Nutzergruppen qualifiziert. Neben den Kurzzeitparkangeboten unmittelbar vor einzelnen Geschäften zeichnet sich das oberirdische Parkangebot im Innenstadtbereich insbesondere durch zahlreiche Einzelparkflächen mit geringer Parkplatzanzahl aus. Meist sind die Parkplatzangebote nur mit guten Ortskenntnissen aufzufinden. Die Erfolgsquote, auf diesen Parkflächen ein Parkplatzangebot zu finden, ist in den Hauptfrequenzzeiten eher gering.

Abbildung 3 – Übersichtskarte Innenstadt / Zonierung

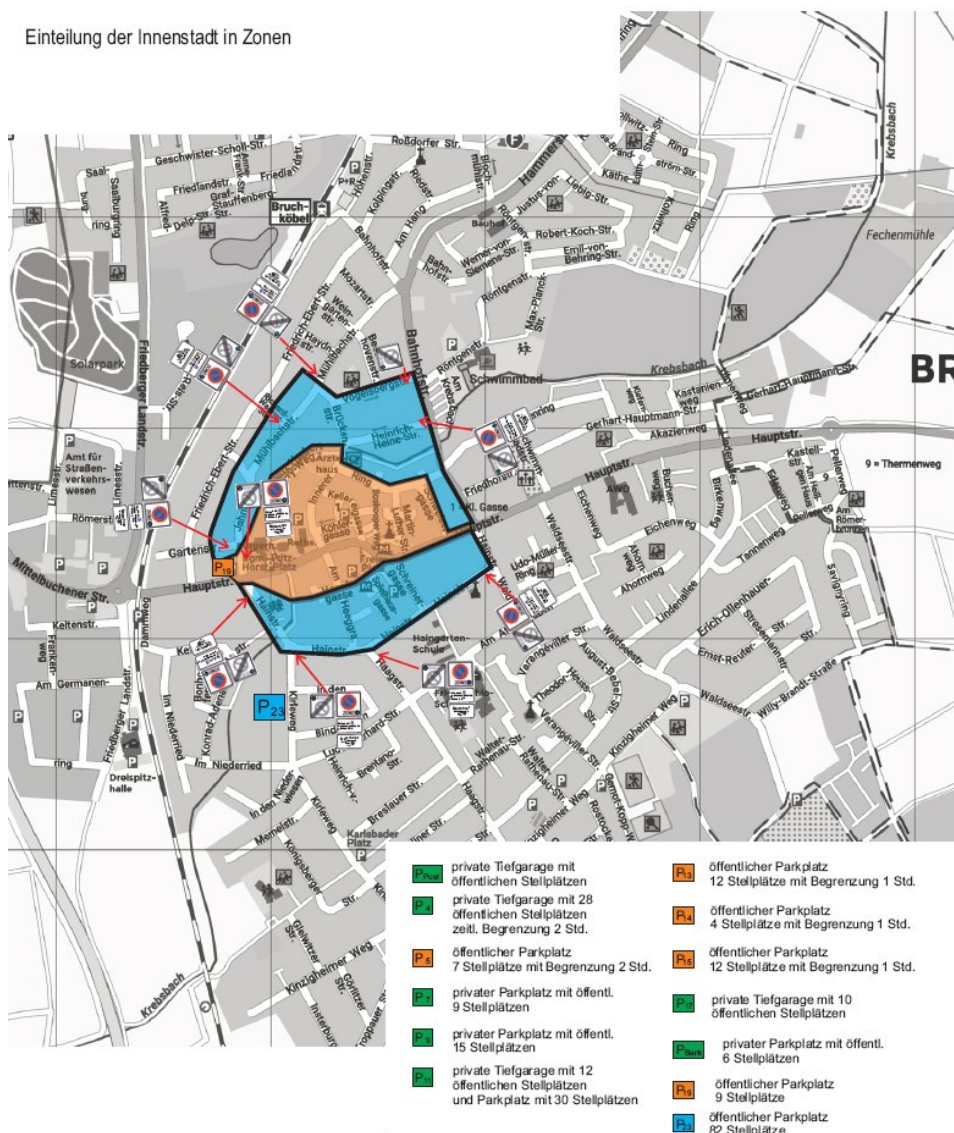
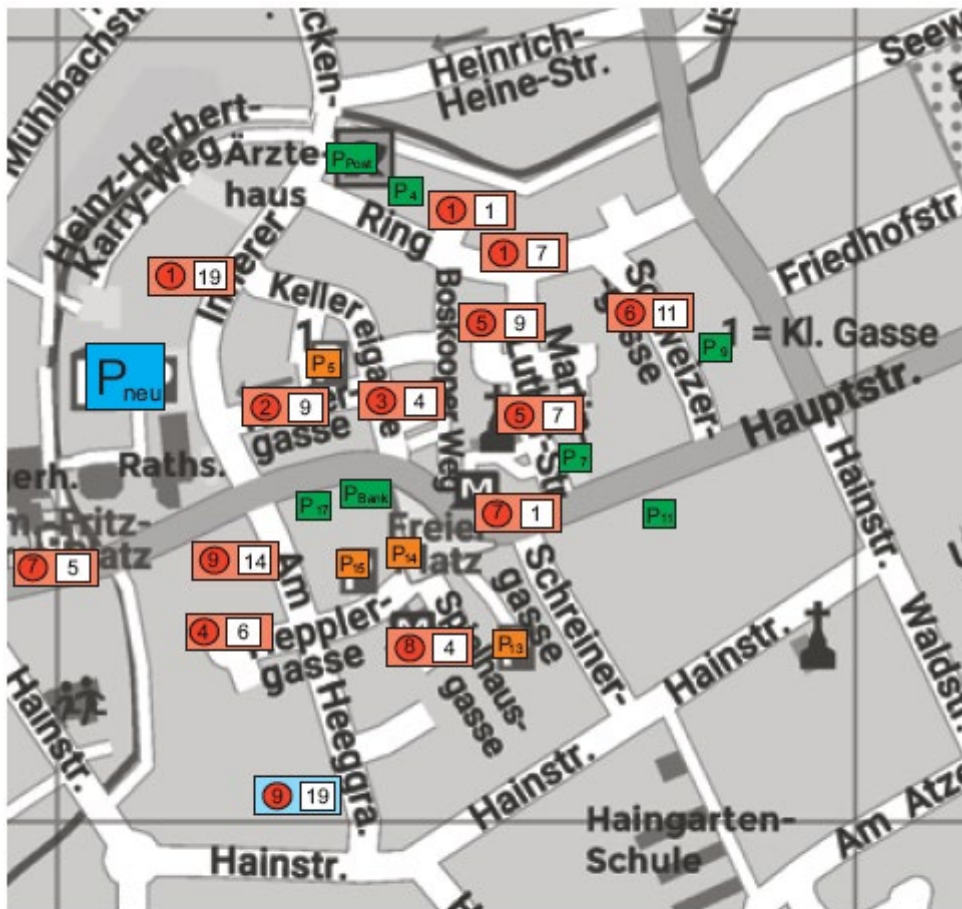


Abbildung 4 – Übersichtskarte Innenstadt / Parkraumangebote Bestand



- | | | |
|-----------|-----------------|----------------------|
| ① Bereich | ① Innerer Ring | ⑤ Martin-Luther-Str. |
| 1 Anzahl | ② Köhlergasse | ⑥ Schweizer Gasse |
| Zone 1 | ③ Kellereigasse | ⑦ Hauptstraße |
| Zone 2 | ④ Hepplergasse | ⑧ Spielhausgasse |
| | ⑨ Am Heeggraben | |

Eine zeitgemäße Parkraumbewirtschaftung auch kleiner, dezentraler Parkplätze ließe sich mit heutiger Technik mit geringem Aufwand über das Aufstellen von Parkticketautomaten in ein gesamtstädtisches Entgelt- und Abrechnungssystem einbinden. Zur Steuerung der Parkgewohnheiten kann auch eine deutlich teurere Tarifzone an der Oberfläche im Vergleich zum Entgelt in der Tiefgarage diskutiert werden. Die hierfür erforderlichen Parkautomaten arbeiten über eine autarke Energieversorgung (Solar) und sind lediglich über entsprechende Funkempfänger in das kommunale Datennetz eingebunden. Sie benötigen eine recht geringe Aufstellfläche.

Inwieweit eine entgeltliche Bewirtschaftung kleinster Parkraumangebote sinnvoll und notwendig ist, kann auch zu einem späteren Zeitpunkt gesondert evaluiert und beraten werden, eine nachträgliche Einbindung in das kommunale Abrechnungssystem wäre jederzeit möglich. Alternativ zu einer entgeltlichen Bewirtschaftung kann aufgrund der kleinteiligen, dezentralen Eignungsmerkmale des oberirdischen Parkangebotes aber auch bereits eine Verkehrssteuerung über eine reine Beschilderungsstrategie ausreichend sein (z.B. Privilegierung für Anwohner oder Ladenbesucher, kurze Parkzeiten zum Be- und Entladen, Vorrang für E-Fahrzeuge, etc.). Zukünftig könnte auch die Umwandlung oberirdischer Parkplätze in E-Ladezonen und Fahrradabstellflächen zur Förderung der Mobilitätswende angedacht werden, wenn sich das Parkraumangebot in der Tiefgarage als ausreichend und komfortabel für Handel und Kunden etabliert hat.