

Produkt:	
Federführung:	FB 30 Verkehr, Sicherheit und Ordnung
Bearbeiter/in:	
Datum:	29.06.2022

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen / Mitbeteiligung gem. GeschO
Magistrat der Stadt Lampertheim	29.08.2022	
Umwelt-, Mobilität- und Energieausschuss	29.09.2022	
Stadtverordnetenversammlung	21.10.2022	

Umsetzung des "Parkraumkonzeptes" in Lampertheim**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Umsetzung des Parkraumkonzeptes und erteilt der Verwaltung (als zuständige Verkehrsbehörde) den Auftrag, auf Grundlage des in der Sitzungsvorlage vorgeschlagenen Maßnahmenkataloges, unter Beteiligung des Umwelt-, Mobilitäts- und Energieausschusses, den betroffenen Beiräten und durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit im Zuge von Leuchtturmprojekten und „Reallaboren“, die Planungen und Umsetzung zum künftigen „Parkraummanagement“ zu beginnen.

Sachdarstellung:

Für die Innenstadt von Lampertheim wurde durch das Planungsbüro von Mörner aus Darmstadt ein Parkraumkonzept als Basis einer Neuregelung der Rahmenbedingungen des ruhenden Verkehrs erstellt. Dabei wurden u.a. die Grundlagen der Bewirtschaftung des Parkens neu bewertet (Parkscheibe, Parkscheinautomat, Parkgebühren, Bewohnerparken).

In diesem Gutachten wird der Innenstadtbereich der Kernstadt betrachtet.

Das Parken in der Innenstadt von Lampertheim wirft immer wieder Probleme auf, die mit unterschiedlichsten Ansätzen in der Bürgerschaft und in verschiedenen Gremien diskutiert wurden. Hierfür sollte die Parkraumuntersuchung in einem ersten Schritt mit dazu beitragen, die Situation vor Ort objektiv und quantitativ zu bewerten, um so zu weiteren Empfehlungen bezüglich der Parkraumregelungen zu gelangen.

Zur nutzerbezogenen Optimierung des bestehenden Parkraumangebots wurden Erhebungen vorgenommen, um ein vollständiges Bild der Parkraumsituation (Bewohnernachfrage) zu ermitteln. Grundlage einer Parkraumuntersuchung, in der Angebot und Nachfrage im öffentlichen Bereich einander gegenübergestellt werden, bildeten eine für die zentralen Bereiche flächendeckend durchgeführte Angebotsanalyse.

Ziel der Planungen war es, in einem zweiten Schritt alternative Konzepte für eine nutzerorientierte Parkraumplanung und -bewirtschaftung zu erarbeiten, die dann als Grundlage weiterer parlamentarischer Entscheidungen zur Schaffung eines attraktiven Angebots sowohl für Bewohner, Kunden und Besucher (z.B. Parkraumangebot, Erreichbarkeit) dienen kann.

Auf Basis einer gezielten Bestandsaufnahme ist mit einer gebietsweisen Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage aufzuzeigen, welche Maßnahmen sinnvollerweise vorgenommen wer-

den können. Grundlage dazu bildete ein mit der Verwaltung und Planungsbüro abgestimmtes Zielkonzept.

Parkraumanalyse

In der Kernstadt von Lampertheim konkurrieren Bewohner, Kunden und Besucher um Parkierungs- und Freiflächen. Verschiedenste Interessensgruppen und Vorschriften treffen im Verkehrsraum – und das vor allem in den engen Wohnstraßen – aufeinander. Es gilt eine zufriedenstellende Lösung zu finden, die die Aufenthaltsqualität fördert und zu einer weiteren Belegung der Innenstadt führt, ohne den Platzbedarf für den Fußverkehr einzuschränken.

Gewachsene Kernstädte weisen nur selten ausreichende private Stellplätze auf, um den Pkw auf den Grundstücken abzustellen. Deshalb wird, soweit möglich, auf den öffentlichen Straßenraum zurückgegriffen, um private Fahrzeuge abzustellen. Gewohnheitsnutzung führt häufig zu einer sehr dichten Nutzung; schmale Straßen und kleine Plätze sind zugeparkt.

Basis einer Parkraumuntersuchung ist es, Angebot und Nachfrage auf öffentlich zugänglichen Flächen zu ermitteln, um beides einander gegenüber zu stellen. Zunächst war es daher notwendig, eine flächendeckende Angebotsanalyse in den zentralen Bereichen der Kernstadt durchzuführen. Anschließend fanden Erhebungen vor Ort statt, um ein vollständiges Bild der Parkraumsituation, also der Parkraumnachfrage darzustellen.

Durch eine zusätzliche Begehung in den Nachtstunden konnte die Bewohnernachfrage ermittelt werden. In der Analyse wurde das Angebot (legale Parkstände und nicht zum Parken vorgesehene Flächen) der Nachfrage (Nutzung der ermittelten Flächen durch parkende Fahrzeuge) gegenübergestellt. So konnte ein theoretisches (bzw. faktisches) Defizit festgestellt werden und es können quantitative Aussagen bezüglich einer Anpassung der zur Verfügung stehenden Parkflächen getroffen werden.

Parkraumbegehung

Bei der Parkraumbegehung wurden stündlich (hier zwischen 07-19 Uhr) Teile der Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge (unter Berücksichtigung des Datenschutzes) notiert. Aus den stündlichen Vergleichsdaten und Standorten lassen sich belastbare Aussagen bezüglich der Belegung/Auslastung, der Parkdauerverteilung (durchschnittliche Aufenthaltszeiten) sowie daraus abgeleitet der Nutzerzugehörigkeit (Kurzparker, Berufstätige, Bewohner, ...) und der Anzahl an Falschparkern treffen.

Für die Auswertung wurden dann in Absprache mit der Stadtverwaltung zusammengehörige Bereiche/Straßen aggregiert und bewertet. Die Erkenntnisse wurden jeweils tabellarisch sowie grafisch aufbereitet und dargestellt.

Aus der Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage können wichtige Hinweise für die mittel- bis langfristige städtebauliche Planung, gegebenenfalls für Bewirtschaftungsinstrumentarien und/oder Parkleitbeschilderungen gewonnen und in alternativ zu diskutierenden Konzepten umgesetzt werden. Als Ergebnis werden Handlungsempfehlungen für eine weitere Stärkung des innerörtlichen Einzelhandels und eine optimierte Erreichbarkeit der Kernstadt zusammengestellt.

Parkraumangebot „aktuell genutzt/geduldet“

In einem ersten Schritt wurden alle im Plangebiet vorhandenen Pkw-Parkstände im öffentlichen Raum erfasst und dokumentiert. Diese Bestandsaufnahme bildet die Grundlage für das weitere Vorgehen. Weiterhin wurde auf Basis dieser Daten die Parkraumerhebung geplant.

Die Bestandsanalyse wird aufgeschlüsselt nach Parken

- auf Parkplätzen (einschl. sog. halböffentlicher Parkplätze),
- mit/ohne zeitliche Beschränkung,
- mit/ohne Parkgebühren
- mit unterschiedlichen Regelungen (z.B. Bewohnerparken)
- Abstellplätzen für Fahrräder.

Insgesamt werden in der Kernstadt 2.460 Parkstände im öffentlichen Bereich aktuell (geduldet) genutzt. Davon entfallen 1.760 auf Parkstände am Fahrbahnrand und 700 Parkstände auf das Parkhaus und Parkplätze.

Die genaue Aufteilung ist der nachfolgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Parkraum Lampertheim Bestand (Pkw) - aktuell genutzter (geduldeter) Parkraum

Berechtigung	Parkstand	Parkplatz	Summe
freies Parken	1.100	459	1.559
zeitlich beschränkt	129	232	361
Behindertenstellplatz	26		26
Bewohner (+zeitl. Beschränkt)	490	9	499
Elektro-Ladesäule	5		5
Sharing	2		2
Taxi	8		8
Gesamt	1.760	700	2.460

Parkraumangebot „ordnungsrechtlich legal“

In den Wohnstraßen wird häufig beidseitig auf den Gehwegen geparkt, so dass keine ausreichenden Breiten für den Fußverkehr verbleiben. Unter Berücksichtigung der Legalisierung von Gehwegparken bzw. der Zurverfügungstellung ausreichender Gehwegbreiten verringert sich das Parkraumangebot in vielen Wohnstraßen. **Das Parkraumangebot der Kernstadt reduziert sich so um rund 450 Parkstände auf insgesamt 2.013 legale Parkstände.**

Tabelle 2: Parkraum Lampertheim Bestand (Pkw) - legale Parkstände

Berechtigung	Parkstand	Parkplatz	Summe
freies Parken	815	459	1.274
zeitlich beschränkt	124	232	356
Behindertenstellplatz	17		17
Bewohner (+zeitl. Beschränkt)	342	9	351
Elektro-Ladesäule	5		5
Sharing	2		2
Taxi	8		8
Gesamt	1.313	700	2.013

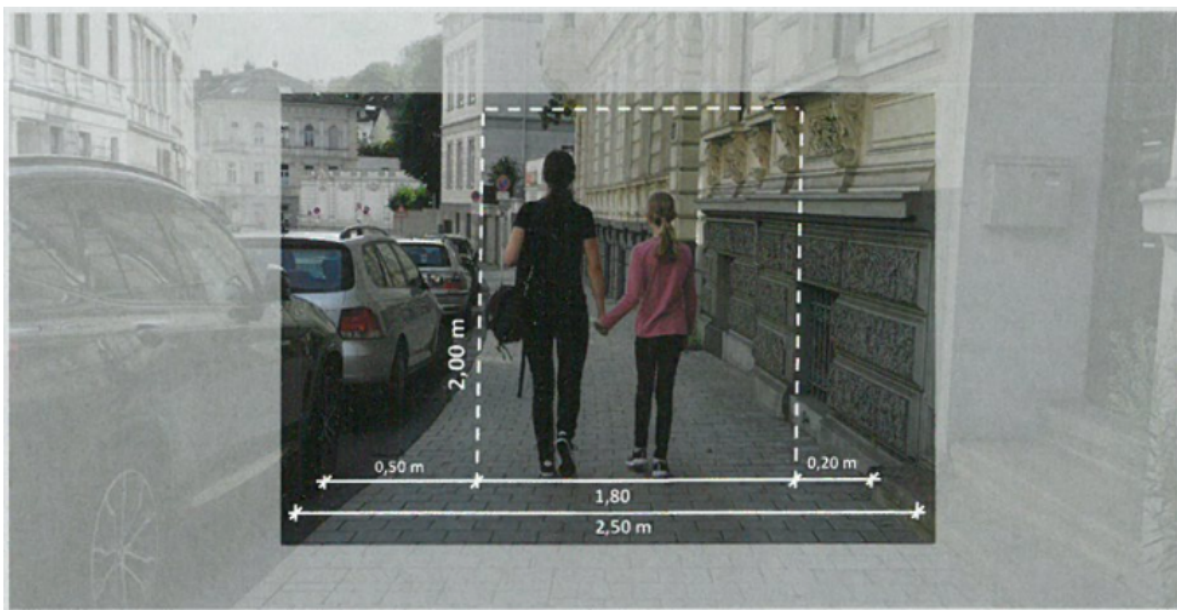
Situation Wohnstraßen

Bei der Begehung fiel auf, dass in den meisten Wohnstraßen beidseitiges Gehwegparken ohne ordnungsrechtliche Beschilderung geduldet wird. Dies führt gerade bei Straßen mit Begegnungsverkehr zu sehr schmalen Fahrbahnbreiten. Zusätzlich wird durch die Gehwegparker der

Gehweg teilweise auf eine Breite von weniger als 1,00 m eingeengt, sodass Fußgehende beengte Verhältnisse vorfinden. Ein Begegnungsverkehr zu Fuß oder ein Passieren mit Kinderwagen/Rollstuhl/Rollator ist auf Grund der Breite dementsprechend oft nicht möglich, wie in nachfolgend dargestellt.



Eine Begegnung von Fußgehenden ist grundsätzlich, aber auch besonders im Rahmen der während der Pandemie geltenden Hygieneempfehlungen (Mindestabstand 1,50 m – 2,00 m) nicht möglich. Die Mindestbreite für Gehwege liegen nach Richtlinie bei 2,00 m¹ (1,80 m + Sicherheitsraum)– 2,50 m² (1,80 m + 0,20 m Hausabstand + 0,50 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn)



Zeitlich beschränktes Parken

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es keine gebührenpflichtigen Stellplätze (Verwaltungsgebühren für Bewohnerparkausweise ausgenommen).

Bewohnerparken ist in großen Teilen der betrachteten Wohngebiete ausgewiesen. Dies ist kombiniert mit zeitlich beschränktem Parken, um der aktuellen Rechtsprechung Rechnung zu tragen. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9:00 bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden.

In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaussdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt. (VwV-StVO34).

Situation Fahrradparken

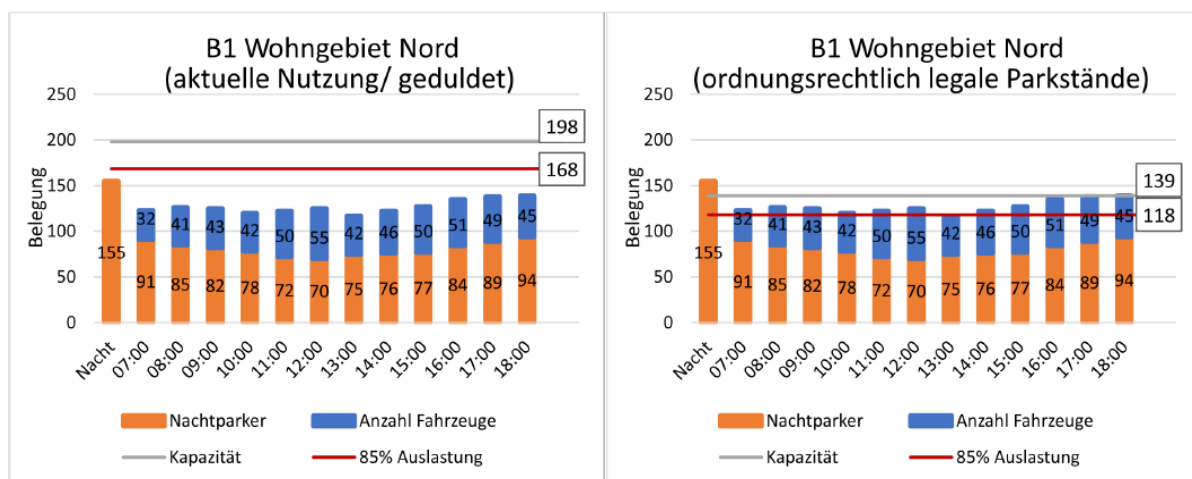
2015 wurde von der Hochschule Darmstadt das Radverkehrskonzept Lampertheim entwickelt. Die großräumige Situation bezüglich der Fahrradinfrastruktur sowie weitere Informationen zu Quell-Ziel-Beziehungen, vorhandenen Radverbindungen im Untersuchungsgebiet, etc. sind diesem Konzept zu entnehmen. Die aus dem hier ermittelten Status Quo entwickelten Empfehlungen sowie Maßnahmen sollen dabei alle im Einklang mit den Gesamtzielen des Radverkehrskonzepts stehen. Aus diesem Grund wurden im Parkraumkonzept nur die Fahrradabstellanlagen sowie die grundlegende Situation für Radfahrende betrachtet.

Im Untersuchungsgebiet sind 316 Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Diese gliedern sich auf in 41 Fahrradboxen, 4 E-Bike-Ladestationen, 56 ADFC-konforme Abstellplätze und 216 nicht ADFC-konforme Abstellplätze.

Nach aktuellen ADFC-Empfehlungen muss ein Großteil der Radabstellanlagen als ungeeignet bewertet werden (Felgenklemmer). Geeignete Radabstellplätze sind so ausgestattet, dass das Rad auch beim Be- und Entladen sicher steht und gut angeschlossen werden kann. Hierfür wird ein Abstand zwischen den Mittelebenen zwei parallel aufgestellte Fahrräder von 0,70 m (0,50 m bei höhenversetzter Aufstellung) empfohlen.

Ergebnisse Parkraumbegehung

Beidseitiges Gehwegparken wird momentan im Untersuchungsgebiet geduldet, sodass sich eine höhere Anzahl an genutzten Parkständen ergibt als legal vorhanden sind. Nach den Vorschriften der StVO muss das Gehwegparken explizit markiert bzw. beschildert sein. Aus diesem Grund ergeben sich zwei Grafiken mit derselben Parkraumauslastung, allerdings differenzierten Kapazitätsgrenzen am Beispiel des Wohngebietes nördlich der Ernst-Ludwig-Straße.



Parkdauerverteilung

Die Auswertung der Parkdauerverteilung zeigt folgende Auffälligkeiten:

- Die Wohngebiete weisen eine hohe Anzahl an Langzeitparkenden auf, was auf Bewohner schließen lässt.
- Die Parkplätze am Bahnhof weisen eine zu erwartende Nutzung von Pendler auf (Dauerparker)
- Das Wohngebiet West weist eine relativ gleichmäßige Verteilung zwischen den Parkdauern auf, sowohl kurze Parkdauern als auch eine Spanne zwischen 2 und 8 Stunden sowie mehr als 8 Stunden sind in großem Umfang gegeben.
- Die Bereiche um die Kaiserstraße werden vor allem von Kurzzeitparkern (für Einkäufe, Erledigungen,...) genutzt.
- Wohngebiet Süd weist eine hohe Anzahl an Langzeitparkern auf. Je kürzer die Entfernung zur Kaiserstraße, desto höher wird allerdings auch der Anteil an Kurzzeitparkern.
- Die Römerstraße West wird aufgrund der größtenteils vorhandenen zeitlichen Beschränkung maßgeblich von Kurzzeitparkern bis 2 Std. genutzt.
- Die Römerstraße Ost weist in der Wilhelminenstraße, auch aufgrund der Parkbeschränkung, relativ viele Kurzzeitparker vor. Im Verlauf der Römerstraße ergibt sich ein ausgewogenes

Verhältnis zwischen Kurz- und Langzeitparkern, aber auch Parkzeiten zwischen 2 und 8 Stunden.

- Der „Muntermann-Parkplatz“ wird wie von der Stadt angesprochen vor allem von Beschäftigten (Dauerparker) genutzt.
- Im Parkhaus Domgasse finden circa 230 Bewegungen statt, von kurzzeitigen Parkdauern (Erledigungen, ...) bis hin zu Langzeitparker (Beschäftigte, Arbeiter, ...) sind diese sehr ausgeglichen.
- Die Parkplätze im Stadtgebiet haben eine hohe Auslastung, je näher an der Kaiserstraße desto kürzer die Parkdauer.
- Die Wohngebiete ohne zeitliche Beschränkung und Bewohnerparkausweis werden sowohl von Kurz- als auch Langzeitparkern, meistens sind die Parkdauern <1 Std. und 4...8 Std. am häufigsten.
- Im gesamten Untersuchungsgebiet kam es am Erhebungstermin zu knapp 5.000 Parkvorgängen. Etwa 1.800 Fahrzeuge wurden dabei kürzer als 1 Std. abgestellt, die Parkdauern 1...2 Std., 2...4 Std. und 4...8 Std. liegen gleichmäßig bei etwa 840 Parkvorgängen pro Tag und länger als 8 Std. wurden etwa 650 Fahrzeuge abgestellt.

Für eine Bewertung der Nutzung öffentlichen Parkraums durch Bewohner wurde die Begehung durch einen Rundgang in der Nacht erweitert. Bewohner nutzen die Straße aus verschiedenen Gründen als Parkraum (Gewohnheit, fehlender Platz auf privaten Grundstücken, andere Nutzung des privaten Stellplatzes,). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass nachts geparkte Fahrzeuge überwiegend den Bewohnern zuzuordnen sind. Wenn diese Fahrzeuge dann am Tag wieder erhoben werden, kann auf das Parkverhalten von Bewohnern rückgeschlossen werden.

Falschparker

Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden 223 Falschparker aufgenommen. Diese untergliedern sich in 58 Falschparker, die im absoluten oder eingeschränkten Haltverbot geparkt haben und 165 sonstige Falschparker. Hierzu zählt Parken vor Einfahrten, auf Markierungen, etc.

- Im Gebiet Bahnhof kam es zu 3 sonstigen Falschparkern
- Im Wohngebiet Nord kam es zu 20 sonstigen Falschparkern, vorwiegend durch das Parken vor Einfahrten oder Markierungen
- Der Bereich Wohngebiet West ergab 1 Falschparker im Haltverbot und 28 sonstige Falschparker; auch hier wieder vorwiegend das Parken vor der Einfahrt
- In dem Gebiet der Kaiserstraße wurden 29 parkende Autos im Haltverbot und 14 sonstige Falschparker aufgenommen
- Im Wohngebiet Süd parkten 10 Fahrzeuge im Haltverbot und 44 Fahrzeuge wurden als sonstige Falschparker aufgenommen
- Entlang der Römerstraße wurden 18 Fahrzeuge im Haltverbot abgestellt und 60 Fahrzeuge als sonstige Falschparker deklariert; auch hier können die sonstigen Falschparker vorwiegend auf das Zuparken der Einfahrt zurückgeführt werden.

Parken vor Einfahrten führt maßgeblich dazu, dass die ermittelten Kapazitätsgrenzen überschritten werden. Weiterhin wird dadurch die Anzahl an Stellen verringert, an welchen im Begegnungsfall einander ausgewichen werden kann.

Planungsgrundlagen

Aktuelle Veränderungen im Verkehrssystem

Aktuell ist nicht absehbar, wie wir in 10 Jahren weiterhin mobil sein werden:

Zunehmender Klimaschutz und ein zunehmendes Bewusstsein über die Ursachen, zögerliche Einführung elektrischer Antriebe mit dem Problem des Ladens in dichten Stadtquartieren ohne private Stellplätze, Zunahme des Radverkehrs, die Einführung von elektrischen Kleinstfahrzeugen, die mögliche Zulassung von Sammelfahrten, das Aufkommen autonomer (öffentlicher)

Fahrzeuge und flexibler Mobilitätsdienstleistungen (zumindest für die erste und letzte Meile) werden sich auf die zukünftige Nachfrage nach Mobilität auswirken.

Verkehr/Mobilität wird diverser. Bisher kaum gehörte Gruppen an VerkehrsteilnehmerInnen (junge, alte, mobilitätseingeschränkte, Rad fahrende und zu Fuß gehende Menschen) erheben ihre Stimmen und fordern Raum und ein gleichberechtigtes Miteinander. Dadurch steigt der Parkdruck zusätzlich und die Stimmung auf der Straße verschärft sich.

AutofahrerInnen lehnen (gewohnheitsbedingt) Gebühren deutlich ab. Sie beanspruchen ein „Gewohnheitsrecht“ (Duldung) für kostenfreie Stellplätze im öffentlichen Raum auch dort, wo sie Verkehrsräume anderer NutzerInnen besetzen. Falschparken wird vielerorts geduldet und beziehungsweise wird alles zugeparkt.

Die Situation auf der Straße wird dadurch verschärft, dass Bewohner die Mühe scheuen ihre Fahrzeuge auf den privaten Stellplätzen abzustellen. Teilweise besteht die Möglichkeit nicht mehr, da die Flächen zweckentfremdet wurden, als Lagerfläche/Lagerraum, Aufenthaltsfläche o.a.. Der kostenlose Parkstand vor dem eigenen Grundstück/Haus wird als selbstverständlich angesehen und als Erweiterung des eigenen Eigentums wahrgenommen. Nutzungsansprüche sind mit der Duldung des Verhaltens gewachsen und führen auch in Lampertheim regelmäßig zu Interessenkonflikten.

Gehwegparken

Lampertheim hat ein Problem mit im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge, häufig beidseits auf dem Gehweg abgestellt – geduldet, da über die Zeit gewachsen – versperren Gehwege und erschweren die Nutzung der Gehwege für die eigentlichen NutzerInnen, die Fußgehenden.

Restgehwegbreiten belaufen sich regelmäßig auf unter 1,00 m, was ein „sich Begegnen“ oft schwierig, für mobilitätseingeschränkte Personen oft unmöglich macht

Zusätzlich zum beiderseitigen Gehwegparken wird in den Wohngebieten direkt vor Grundstückszufahrten geparkt. Flächen, um im Begegnungsfall auszuweichen und Vorrang zu gewähren, entfallen. Die vorgefundenen Straßenraumbreiten lassen beidseitiges Straßenparken häufig nicht zu. Auf der anderen Seite entsprechen die Gehwegbreiten häufig nicht den mittlerweile geforderten Mindestmaßen (2,50 m Breite). Das zu Fuß Gehen in den betroffenen Gebieten ist äußerst unattraktiv. NutzerInnen können nicht nebeneinander gehen und junge Kinder können nur unter erschwerten Bedingungen auf den Gehwegen Fahrrad fahren – außerhalb des Sichtbereichs der Eltern. Es ist notwendig Gehwegparken zu unterlassen und das Parken auf die Straße zu verlegen, wo es nach der StVO auch hingehört. Ein attraktives Lebensumfeld benötigt attraktive Möglichkeiten bequem zu Fuß mobil zu sein. Das ist so aktuell in den Wohngebieten in Lampertheim in der Regel nicht möglich.

Durch die Verlagerung des Parkens auf die Straße können in einzelnen Straßenzügen weniger Fahrzeuge abgestellt werden. Allerdings gibt es auch kein Anrecht darauf im öffentlichen Raum kostenfrei zu parken. Parkstände sind auf privaten Grundstücken teilweise vorhanden, werden aber ggf. aus o.g. genannten Gründen nicht genutzt.

Für Lampertheim bedeutet das, dass kurz – bis mittelfristig das gewohnte Parkverhalten - Parken häufig auf dem Gehweg - abgeschafft wird, zugunsten ausreichender Gehwegbreiten, damit einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit zu Fuß und einer Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt. Gleichzeitig stärkt das Freihalten der Gehwege vom parkenden Verkehr die Verkehrssicherheit - Fußgehende müssen jetzt nicht mehr auf die Fahrbahn ausweichen, mobilitätseingeschränkte Personen können ungehindert alle Wege nutzen.

Parkraumregelungen

Um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten und Gehwege für Fußgehende wieder nutzbar zu machen, ist es notwendig, den Parkraum zu ordnen und dies auch regelmäßig zu kontrollieren. Dadurch wird der Parkraum im öffentlichen Straßenraum zunächst gefühlt verknappt. Die gefühlte Verknappung entsteht durch den Wegfall der heute geduldeten Gehwegparker. NutzerInnen müssen teilweise ihre Gewohnheiten ändern und Fahrzeuge auf privaten Flächen abstellen. Diese Flächen sind vielerorts vorhanden, werden aber gerne aus diversen Gründen nicht für das Abstellen von privaten Fahrzeugen genutzt.

Um allerdings den Wert des Parkens sichtbar zu machen und zumindest einen Teil der öffentlich investierten Gelder aus dem Kreis der Nießnutzenden zurückzubekommen, müssen auch in Parkhaus/Tiefgarage Gebühren erhoben werden. Diese sollten dann geringer ausfallen, als die Gebühren für das Straßenparken und/oder weniger stark durch z.B. zeitliche Einschränkungen beschränkt sein.

Maßnahmenübersicht

Sicherstellen der Nutzbarkeit von Gehwegen

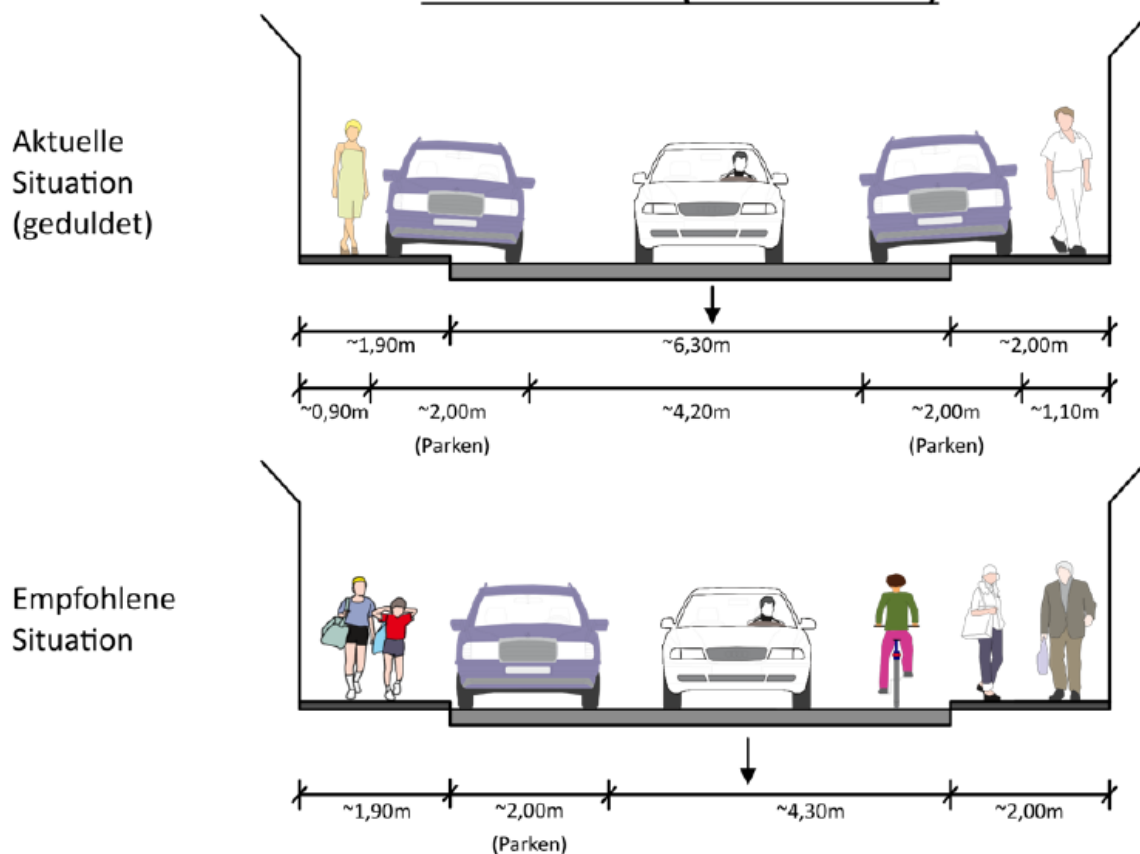
Konsens in der städtischen Verkehrsplanung sollte künftig sein, dass die Förderung von Fuß- und Radverkehr innerhalb der Städte eine der Grundlagen ist, menschengerechte Verkehrsplanung kurz – bis mittelfristig umzusetzen.

In der Kernstadt von Lampertheim wird vor allem in den Wohngebieten in vielen Straßen beidseitig geparkt unter hälftiger Mitbenutzung der Gehwege. Das offensichtliche Gewohnheitsrecht des Gehwegparkens (aktuelle Nutzung) ist ordnungsrechtlich nicht abgesichert und dementsprechend formal nicht zulässig.

Bei den Begehungen des Untersuchungsgebietes wurde deutlich, dass die Gehwegbreiten durch Gehwegparken stark eingeschränkt sind und ein ungehinderter Fußverkehr kaum möglich ist. Begegnungsverkehr Fuß-Fuß ist nur bedingt möglich; Begegnungsverkehr Fuß-Kinderwagen/Rollator etc. ist nicht möglich – von einem coronabedingten Mindestabstand von 1,5 m ganz zu schweigen. Diese Einengung der Gehwegbreiten durch halbseitig abgestellte Pkw verringert die Nutzbarkeit, reduziert die Sicherheit vor allem für Kinder erheblich und führt langfristig zu einem reduziertem Fußverkehrsanteil.

In den zuvor aufgestellten Untersuchungsergebnissen wird unterschieden zwischen "aktuell genutzten" Parkständen und "ordnungsrechtlich legalen" Parkständen. bezogen auf die gesamte Kernstadt ergibt sich durch die "Legalisierung" des Parkens ein Gesamtdefizit von rund 450 Parkständen. Für viele Wohnstraßen bedeutet das, dass auf das beiderseitige Parken mit Gehwegnutzung verzichtet werden muss zugunsten dem einseitigen Bordsteinrandparken ohne Mitbenutzung der Gehwege. Nach RAS 06 beträgt die Standardbreite eines Gehwegs 2,50m Breite; in den bestehenden Straßen liegen die Gehwegbreiten bei rund 2,00m – diese sollten dann mindestens von Parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

Bismarckstraße (Einbahnstraße)



Zum Vorgehen heißt dies:

- Standardbreite von Gehwegen 2,50m,
- Gehwege frei machen von parkenden Fahrzeugen - Parken gehört auf die Straße,
- In den Wohnstraßen heißt das, dass in der Regel nur noch einseitig am Straßenrand geparkt werden kann,
- Steigerung der Nutzungsqualität - Steigerung der Attraktivität des Zufußgehens,
- Begegnungsverkehr Fußgehender ermöglichen,
- Verbesserung der Sicherheit für Fußgehende (und für Kinder auf dem Rad unter 10 Jahren)
- verstärkte Kontrollen sowohl bezüglich des Gehwegparkens als auch des Parkens,
- verstärkte Kontrollen bezüglich des Parkens vor Einfahrten, weil damit Ausweichstellen des Begegnungsverkehrs entfallen können,
- Plädoyer für eine verstärkte Nutzung privater Stellplätze.

Ausweiten des Bewohnerparkens

Aus den Rückschlüssen auf die NutzerInnengruppen (BewohnerInnen, BesucherInnen der Innenstadt) wird ersichtlich, dass aufgrund des hohen Parkdrucks im Bereich der Kaiserstraße BesucherInnen auch Parkstände in den Wohngebieten suchen.

Um hier das Langzeitparken von BesucherInnen zu vermeiden, wird eine Erweiterung der Bewohnerparkausweisregelung in Verbindung mit dem zeitlich beschränkten Parken empfohlen. Im südöstlichen Untersuchungsgebiet ist genau diese Regelung bereits umgesetzt. Um eine eindeutige/verständliche Regelung zu gewährleisten, wird daher empfohlen, Bewohnerparken in Verbindung mit zeitlich beschränktem Parken für die Bereiche Wohngebiet Süd, Wohngebiet West und Wohngebiet Nord flächendeckend einzuführen.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist das Untersuchungsgebiet in acht Bewohnerparkzonen eingeteilt. Wie bereits in dem ersten Punkt angedeutet, erscheint es sinnvoll, diese einzelnen Zonen je-

weils auf die umliegenden Straßen zu erweitern. Hierbei ist auch ein neuer Zuschnitt der Zonen zu prüfen (vor allem der südl. Martin-Kärcher-Straße und Hospitalstraße), sodass den BewohnerInnen eine Parkmöglichkeit in fußläufiger Entfernung nutzen können.

Im innerstädtischen Bereich ist in der Regel Bewohnerparken und eine zeitliche Beschränkung mit Parkscheibe (2 Std.) ausgewiesen. Diese Regelung sollte auch auf den Parkplatz "Erste Neugasse" angewendet werden. Dieser ist den Tag über ausgelastet, wobei 31 Fahrzeuge länger als 4 Stunden parken. Dies reduziert Parkmöglichkeiten für Kurzparker. Zusammenfassend sind also angezeigt:

- Zonen für Bewohnerparken zusammenführen/ neue Zonen für Bewohnerparken definieren
- Zonen für Bewohnerparken ausweiten
- Flächendeckend Bewohnerparken einführen
- Bewohnerparken (örtlich begrenzt) weiterhin mit Parkscheibe/ Parkschein kombinieren

Parkgebühren

Die Stadt Lampertheim hat vor allem in Innenstadt Nähe eine sehr hohe Parkraumauslastung, welche sich bis in die Wohngebiete ausdehnt. Gerade im Bereich der Innenstadt wird eine Bewirtschaftung mittels Parkschein empfohlen. Eine Empfehlung der Parkgebühren unter Berücksichtigung umliegender und vergleichbarer Städte (Tabelle) wird daher auf einen Betrag von 0,50 €/30 Min, gesetzt. Die bewirtschafteten Bereiche sollten dabei weiterhin für BewohnerInnen mit Berechtigung nutzbar sein.

Stadt	Regelung	Preis
Weinheim	1. Std. gebührenfrei	0,50€/ angefangene 30 Min. Tageshöchstsatz: 7€
Heppenheim	45 Min. gebührenfrei	1€/ Stunde
Bensheim	40 Min. gebührenfrei	2€/ 2 Std.
Viernheim	1. Std. gebührenfrei	0,50€/ Stunde
Seeheim-Jugenheim	30 Min. gebührenfrei	0,50€/ Stunde

Auch die Gebühren für das Bewohnerparken (Anwohnerparkausweis) müssen neu betrachtet werden.

Mit der Parkgebühren-Verordnung schafft das Land für die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden die Voraussetzungen, um Bewohnerparkgebühren unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten in eigenen Gebührenordnungen festzusetzen. Neben dem Verwaltungsaufwand können künftig bei der Festlegung der Gebührenhöhe auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

Zur Beurteilung des wirtschaftlichen Werts des öffentlichen Parkraums können beispielsweise der Grundstückswert, die Herstellungs- und die Instandhaltungskosten herangezogen werden. Kriterien zur Gebührendifferenzierung können auch die Größe der Fahrzeuge und die Lage der Parkmöglichkeit oder des Wohnquartiers sein.

Anpassungen an der Fahrradinfrastruktur

Ein besonderes Augenmerk der Begehung als auch der möglichen Maßnahmen wurde auf den Radverkehr gelegt. Hierbei fiel in der Bestandsaufnahme auf, dass einige nicht ADFC-konforme Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Diese gilt es durch Geeignete zu ersetzen. Weiterhin zählen in dem Gebiet vor allem Flächen um den Bahnhof, den Stadtpark, die Domkirche sowie der Kaiserstraße als begehrte Anlaufpunkte. An genau diesen Flächen sollten ausreichend ADFC-konforme sowie überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet werden, um es NutzerInnen leichter zu machen das Fahrrad zu wählen.

Fazit

Das vorliegende Gutachten zeigt Mängel und Entwicklungspotenzial in der Raumnutzung zum Parken in der Innenstadt Lampertheims auf.

Zuvorderst betrifft dies die Nutzung und faire Verteilung des öffentlichen Straßenraums. In Wohnstraßen herrscht häufig beidseitiges Gehwegparken vor. Platz für zu Fuß Gehende ist auf Gehwegen dementsprechend nur eingeschränkt vorhanden. Parken auf Gehwegen ist nach StVO grundsätzlich nur erlaubt, wenn dies gesondert ausgewiesen ist. Die Duldung des Gehwegparkens führt dazu, dass private Fahrzeuge (oft aus Bequemlichkeit oder weil private Flächen zweckentfremdet genutzt werden) nicht auf zum Parken vorgesehenen privaten Flächen sondern im Straßenraum abgestellt werden. Auch wenn es im ersten Augenblick so scheint, als würden bei einer legalen Straßenraumnutzung (Verzicht auf Gehwegparken) rein rechnerisch in der Innenstadt etwa 450 Parkmöglichkeiten entfallen und somit den „Parkdruck“ erhöhen, ist dem in Realität nicht so.

Strukturierung und Ordnung des Parkens im öffentlichen Straßenraum führen zu Entlastungen, da wieder vermehrt auf den privaten Flächen geparkt wird. Ein viel wichtigeres Argument aber ist, dass sich zu Fuß Gehende, Kinder, Menschen mit eingeschränkter Mobilität sicher und komfortabel auf den Gehwegen bewegen können.

Natürlich kann eine Veränderung jahrelang praktizierten Parkens in Lampertheim nicht von Heute auf Morgen verordnet werden. Dazu ist Aufklärungsarbeit erforderlich, eine Kampagne "pro Zufußgehen" mit Unterstützung der lokalen Presse ist z.B. ein probates Werkzeug. Durch eine Informationskampagne können BürgerInnen informiert und sensibilisiert werden, welche Probleme Gehwegparken mit sich bringt und wie sich Änderungen positiv auswirken. Das kann an Beispielen deutlich gemacht werden.

Den Einstieg könnte ein kleines Quartier bieten in dem man ein sog. „Reallabor“ einrichtet und die künftige Regelung temporär anordnet, um die positiven Aspekte auch erlebbar zu machen.

Mindestens zu Beginn der Umsetzungsphase ist dann eine erhöhte Kontrollichte durch die Stadtpolizei notwendig. Denkbar ist einen Karenzzeitraum (z.B. 2-3 Wochen) zu nutzen, um Falschparkenden Hinweise auf die nun durchgesetzten Regelungen am abgestellten Fahrzeug zu hinterlassen. Anschließend muss Falschparken jedoch ordnungsrechtlich geahndet werden.

Die Empfehlungen dieses Parkraumkonzepts können als Ganzes oder Schritt für Schritt umgesetzt werden. So bietet es sich an, zur Reduktion des Gehwegparkens in einem Quartier zu beginnen, in dem mit Unterstützung der Bewohnerinnen und Bewohner zu rechnen ist oder diese bereits das Gehwegparken (und z.B. die Sicherheit von Schulkindern) bemängelt haben. Zusätzlich kann im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit herausgearbeitet werden, welche Vorteile durch geordnetes Parken entstehen. Das erste Quartier kann als Leuchtturmprojekt bzw. „Reallabor“ dienen, um die Vorteile sichtbar zu machen und die Akzeptanz zu erhöhen.

Diese Beschlussvorlage stellt nur eine Essenz aus dem Gesamtgutachten dar. Das Gutachten ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Bisher wurde das Konzept schon im UMEA und im Seniorenbeirat vorgestellt. Das neu gebildete Projektteam hat sich ebenfalls mit der Thematik beschäftigt.

In diesem Zusammenhang erfolgte sowohl im UMEA als auch im Projektteam ein „Impulsreferat“ des Deutschen Instituts für Urbanistik zu dem Thema Parkraummanagement zur Sensibilisierung für das gesamte Thema „Parken“.

Zur weiteren Entscheidungsfindung gilt es nun, die Diskussion in die zuständigen Ausschüsse und Gremien zu übergeben. Für eine möglichst breite Akzeptanz der Maßnahmen ist es notwendig, die Stakeholder (u.a. Jugend-, Senioren- und Behindertenbeirat, Schulelternbeirat, Ret-

tungskräfte) mit einzubeziehen und die Anwohnerinnen und Anwohner bei der Umsetzung mitzunehmen.

Die Verwaltung (für die Umsetzung der Maßnahmen zuständige Verkehrsbehörde) möchte sich daher von der Stadtverordnetenversammlung den grundsätzlichen Auftrag „abholen“, im Sinne des erstellten Parkraumkonzeptes die Planungen und Umsetzung zu beginnen und unter Beteiligung des Fachausschusses UMEA, den betroffenen Beiräten und insbesondere den betroffenen Anwohnern erste Schritte für Leuchtturmprojekte oder „Reallabore“ einzuleiten.

Dazu dient der nachfolgende Maßnahmenkatalog, an dem sich die Umsetzung grundsätzlich orientieren soll:

- a. Breite Öffentlichkeitsarbeit
- b. Bewohner-Info – sowohl schriftlich als auch in „Anwohnerversammlungen“
- c. Begleitung durch Presse und soziale Medien
- d. Beschilderung und Parkplatzmarkierungen
- e. Ausgabe von Bewohnerparkausweisen in den „neuen Gebieten“ durch Rathauservice
- f. zunächst „belehrende“ Kontrollen durch Stadtpolizei – nach „Schonfrist“ vollziehende Kontrollen.
- f. zeitnahe Evaluation der „Reallabore“ und der Leuchtturmprojekte

Gleichzeitig möchte die Verwaltung dafür sensibilisieren, dass in der Folge für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes die entsprechenden Ressourcen (Sachmittel und personelle Ausstattung) erforderlich sind und in den Haushaltsplanungen für die kommenden Jahre berücksichtigt werden müssen.

Aktuell ist die Stelle eines Verkehrsplaners im Fachdienst 30-1 vakant. Ein definitiver Beginn der o.g. Maßnahme kann daher evt. zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht final genannt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung wird um Beschlussfassung gebeten.

(Becher)
FBL 30-1

freigegeben:
(Störmer)
Bürgermeister

Besondere Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche (§ 3 Kinderrechtesatzung):

--

Finanzielle Auswirkungen zu Lasten des städtischen Haushalts:

1.	Buchungsstelle	
	bereitgestellte Mittel	EUR
	noch verfügbare Mittel	EUR
2.	Nicht ausreichende verfügbare Mittel	
()	Bei nicht ausreichenden verfügbaren Mitteln kann die Mitteldeckung durch Mehrerträge / Wenigeraufwendungen in Höhe von bei der Buchungsstelle erfolgen.	EUR

	()	Die Mitteldeckung muss in Höhe von durch über- / außerplanmäßige Bewilligung gemäß Beschlussvor- schlag erfolgen	EUR
3.	()	Investitionsmaßnahmen	
	()	Die bisherigen Auftragsvergaben bewegen sich im Rahmen des Kostenvoranschlages und es ist derzeit keine Überschreitung der Gesamtkosten erkennbar.	
	()	Die bisherigen Auftragsvergaben lassen erkennen, dass die ur- sprünglich projektierten Mittel nicht ausreichend sein werden. Nach dem derzeitigen Stand werden sich die Gesamtkosten um erhöhen.	EUR
4.		Folgekosten	
	()	Die Maßnahme verursacht keine Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren	
	(x)	Die Maßnahme verursacht Folgekosten in kommenden Haushalts- jahren, bestehend aus	
		Personalaufwendungen	EUR
		Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen	EUR
		Finanzierungsaufwendungen	EUR
		Sonstige Aufwendungen	EUR
5.	()	Keine finanziellen Auswirkungen	
Die Begründung für die Entstehung der Folgekosten ist aus dem Voragentext zu entnehmen.			