



Goethe- und Universitätsstadt Ilmenau

Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung

Untersuchungsgebiet Innenstadt

November 2022

ILMENAU

Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung Untersuchungsgebiet Innenstadt

Bearbeitung VERKEHR 2000
Dr.-Ing. Klaus Ahner
Raupengasse 9
99439 Am Ettersberg

im Auftrag der Stadt Ilmenau
Oberbürgermeister
Dr. Daniel Schultheiß
Am Markt 7
98693 Ilmenau

Weimar, im November 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand und Zielstellung	5
2	Grundlagen	5
3	Analyse und Bewertung der Parkraumsituation 2021	12
4	Künftige Randbedingungen des Parkraumangebotes	23
5	Strategie der Bewirtschaftung	26
5.1	Parkraumbewirtschaftung	28
5.1.1	Bewohnerparken, Behindertenparkplätze, Ausnahmegenehmigungen	29
5.1.2	Parkdauerbegrenzung	30
5.1.3	Parkraumüberwachung	39
5.2	Erweiterung des Parkraumangebotes	39
5.3	Information und Wegführung (Anfahrt + Fußweg)	39
5.4	Flankierende Maßnahmen	41
6	Maßnahmen	43

Anlagen

Anlage 1: Entwurf für eine neue Parkgebührenordnung Ilmenau 2022

Anlage 2: Pendlerverflechtungen Ilmenau - Ausgewählte Aspekte

Anlage 3: Parkraumsituation Pflegedienste

Anlage 4: Parkraumangebot – Bestand

Anlage 5: Parkraumangebot – Planungsvorschlag

Anlage 6: Parkraumbewirtschaftung - Bahnhofsviertel



Abbildungen

Abb. 1: Untersuchungsgebiet	5
Abb. 2: Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung	6
Abb. 3: Merkmale der Parkraumnachfrage	8
Abb. 4: Instrumente der Parkraumbewirtschaftung	9
Abb. 5: Parkraumangebot Bestand 2022 nach Art der Bewirtschaftung	13
Abb. 6: Zeitraum der Bewirtschaftung (Mo – Fr) Bestand 2022	13
Abb. 7: Mehrfachnutzung eines Stellplatzes	14
Abb. 8: Prioritätenliste Stellplatzbedarfsdeckung	15
Abb. 9: Bewohnerparkzonen (§ 45 StVO)	16
Abb. 10: Begrenzung der Parkdauer Analyse 2022	17
Abb. 11 Erreichbarkeit Innenstadt	19
Abb. 12: Verkehrsorganisation Innenstadt	21
Abb. 13: ÖPNV-Linien und Haltestellen mit Einzugsbereichen – Innenstadt	22
Abb. 14: Bewirtschaftung P10 Besucherparkplatz	23
Abb. 15: Zeitreihe der Berufs-/Ausbildungspendler (bis 2018 nur Kernstadt)	25
Abb. 16: Strategie Langzeitparken	27
Abb. 17: Abgrenzung Parkgebührenzonen	31
Abb. 18: Gebührenstaffelung	32
Abb. 19: Anpassung der Bewirtschaftung Zone I (Vorschlag)	35
Abb. 20: Parkstandorte des Parkleitsystems	40
Abb. 21: Einsatzziele der Pflegedienste in Straßenabschnitten der Innenstadt	59

Tabellen

Tab. 1: Erreichbarkeit der Parkplätze in Randlage des Untersuchungsgebietes	20
Tab. 2: Gebührenstaffelung	32
Tab. 3: Parkscheinautomaten – Planungsvorschlag	36
Tab. 4: punktuelle Anpassung der Parkraumbewirtschaftung – Pflegedienste Innenstadt	61



1 Gegenstand und Zielstellung

Gegenstand der Untersuchung ist das bestehende sowie künftig zu entwickelnde Parkraumangebot, welches sich in kommunaler Zuständigkeit befindet.

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

Die Betrachtung bezieht die entsprechenden Stellplätze in dem nachfolgend dargestellten Untersuchungsgebiet ein.

Der Schwerpunkt liegt auf dem Normalwerktag. Fahrradparken ist nicht Bestandteil der Untersuchung.



Abb. 1: Untersuchungsgebiet

2 Grundlagen

Die Grundlagen für die Analyse und Bewertung der Parkraumsituation werden nachfolgend aufgeführt, da diese bei einer Herangehensweise, die häufig auf einzelne, möglichst pragmatisch und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen abzielt, aus dem Auge verloren gehen können.



Der Schwerpunkt in der Untersuchung wird gelegt auf die Anpassung der Bewirtschaftung an die sich verändernden Randbedingungen sowie künftigen Anforderungen in der Nutzungsstruktur.

Hierfür erfolgt zunächst eine Überprüfung der bestehenden Bewirtschaftung in deren räumlichen und zeitlichen Differenzierung für die einzelnen Nutzergruppen.

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

Die Kommune kann im Rahmen des Parkraummanagements vornehmlich über den Baustein der Parkraumbewirtschaftung des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum steuernd eingreifen.

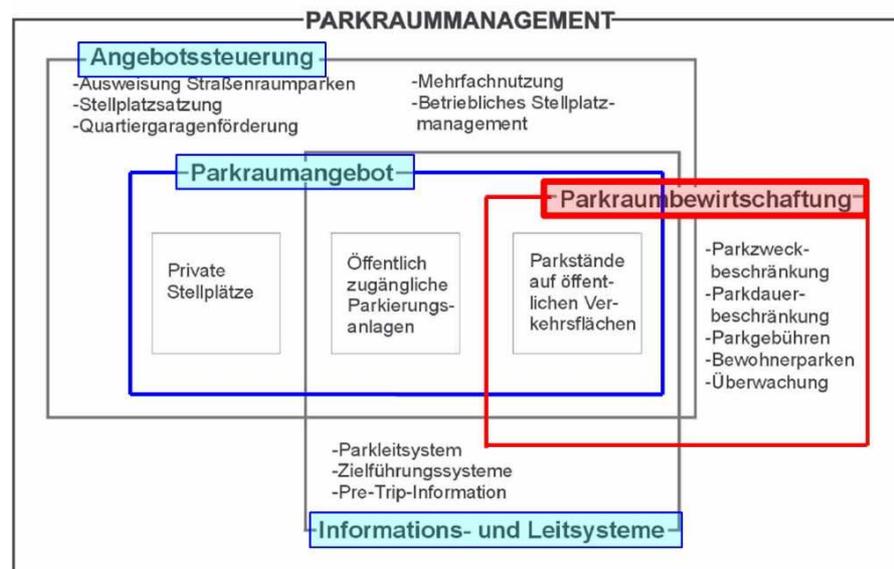


Abb. 2: Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung

Die flächendeckende Betrachtung der Parkraumproblematik muss angesichts des eingeschränkten Handlungsspielraums der Kommune gewährleistet werden. Die herausgelöste lokale Einzelmaßnahme kann unerwünschte Folgewirkungen zeitigen.

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



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

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

Parkraumbewirtschaftung hilft

sowohl

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

als auch

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

Die Bewohnerparkregelung dient der Förderung und Sicherung der Wohnfunktion.

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

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

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



Die Parkraumnachfrage unterliegt hinsichtlich der Parkdauer einer großen Spannweite:

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

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

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

Kfz-Parkraumnachfrage und Parkmerkmale								
		<i>Einwohner</i>	<i>Beschäftigte, Auszubildende, Studierende, Schüler</i>	<i>Kunden</i>	<i>Besucher, Gäste</i>	<i>Dienstleister</i>	<i>Lieferanten</i>	
Parkdauer	kurz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	lang	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf das Parken im öffentlichen Raum angewiesen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langer Fußweg zumutbar		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch Parkleitsystem ansprechbar		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Abb. 3: Merkmale der Parkraumnachfrage

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

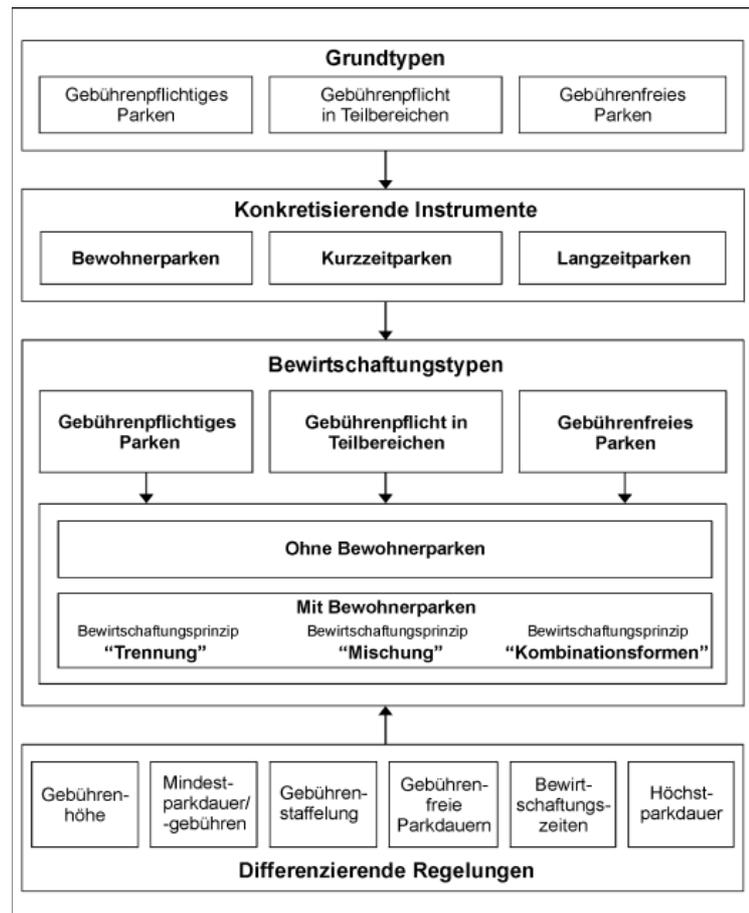


Abb. 4: Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

Fester Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung ist gleichzeitig die Bewohnerparkregelung.

Bewohnerparkregelung

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

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

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

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



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

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

Höchstparkdauer

Im Mittel dauern Parkvorgänge im Kurzzeitparken ca. 35 Minuten mit einer Bandbreite zwischen wenigen Minuten und wenigen Stunden.

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

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

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

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

Mindestparkgebühr und zeitliche Staffelung

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

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

Voraussetzung einer solchen nutzerfreundlichen Tarifgestaltung ist eine ausreichende Dichte von Parkscheinautomaten mit 15 bis maximal 20 Parkständen¹ je Parkscheinautomat bzw. eine akzeptable Entfernung zwischen Parkscheinautomat und Stellplatz in Relation zur Entfernung zum Ziel der Fahrt.

Mit wachsender Bedeutung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs müssen einerseits der Kartenzahlung sowie andererseits auch dem Handyparken adäquate Möglichkeiten eingeräumt werden. Dabei sollten minutengenaue Abrechnung bzw. Echtzeitbezahlung zum Standard werden.

¹ Längsparken



Parkgebührenordnung

Fester Bestandteil der kommunalen Parkraumbewirtschaftung ist die Erhebung von Parkgebühren. Damit wird die Befriedigung konkurrierender Parkraumbedürfnisse bei begrenztem Parkraumangebot unter Berücksichtigung einer Prioritätenliste² gezielt gesteuert. Die Parkgebührenordnung setzt wichtige Grundsätze fest.

Die vormalige Parkgebührenordnung von Ilmenau aus dem Jahr 2003 bedarf der Überprüfung und Fortschreibung.

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

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

Je näher man am Ziel Innenstadt/Zentrum parkt, umso teurer ist das Ticket – die Gebührenhöhe ist die Steuerungsmöglichkeit.

Eine gebührenpflichtige Zeit orientiert sich an den ortsüblichen Geschäftszeiten und hat sich für den Zeitraum Montag – Freitag zwischen 08:00 und 18:00 Uhr bewährt.

Der Druck zum Verlassen des Heimatstellplatzes am Morgen wird in angemessener Weise vermieden und der unerwünschten Konkurrenz der Parkraumnachfrage zwischen Bewohner- und kostenlosen Langzeitparken am späten Nachmittag wird vorgebeugt.

Eine Befreiung von der Gebührenpflicht ist im Rahmen der StVO möglich (§ 45 Bewohnerparkausweis, § 46 Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe, Gewerbetreibende, Pflegedienste).

Die kommunalpolitische Option einer sogenannten „Brötchentaste“ wird vielerorts als Wirtschaftsförderung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt verstanden, widerspricht im Grunde aber einer konsequenten Bewirtschaftungsstrategie.

Ein erster Entwurf zur Parkgebührenordnung Ilmenau 2022 ist als Anlage 1, S. 48 angefügt.

Eine Änderung der Parkgebührenordnung muss gesondert vom Stadtrat beschlossen werden.

² Siehe Abb. 8, S. 15



3 Analyse und Bewertung der Parkraumsituation 2021

Parkraum in der Innenstadt wird durch Bewohner, Kunden und Besucher sowie Beschäftigte nachgefragt. Wirtschaftsverkehr beansprucht gleichfalls Verkehrsraum.

In zeitlicher wie räumlicher Überlagerung der Parkraumnachfrage treten die verschiedenen Nutzergruppen in Konkurrenz.

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

Gebietsabgrenzung Innenstadt

Für die Untersuchung wurde mit der Aufgabenstellung die in Abb. 1, S. 5 dargestellte Abgrenzung vorgegeben.

Damit wurden kommunal verfügbare Potenziale für die Innenstadt einbezogen, die in ausgewiesener Randlage hinsichtlich einer Aktivierung hinterfragt werden sollten (z. B. Parkplatz Unterpörlitzer Straße/Ziolkowskistraße).

Gleichzeitig wurden Kapazitäten zunächst nicht eingeschlossen, für welche sich bisher kein Nutzungspotenzial gezeigt hat (Parkplatz P 2 Oberpörlitzer Straße).

Parkraumangebot

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

- auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen
z.B. Mühltor-Center, Parkhaus Mühlgraben
- auf privaten, nicht öffentlich zugänglichen Flächen
z.B. Tiefgarage Finanzamt/Amtsgericht, Mietparker auf kommunalem Grundstück
- im öffentlichen Verkehrsraum
Parkplätze und Stellplätze am Fahrbahnrand

Das aktuelle, für die kommunale Parkraumbewirtschaftung relevante Stellplatzangebot³ wurde im Oktober 2019 vor Ort sowie unter Verwendung aktueller Luftbilder (DOP) aufgenommen, tabellarisch zusammengestellt und auf der Grundlage der digitalen Stadtgrundkarte kartiert.

Die im Bearbeitungszeitraum seitens des Auftraggebers zur Verfügung gestellten Veränderungen wurden entsprechend nachträglich eingearbeitet. Gleichfalls wurden die Stellplatzkapazitäten des P 2 Oberpörlitzer Straße sowie auf dem Zirkusplatz (unter Berücksichtigung des Kinder- und Jugend-Verkehrsübungsplatzes) in die Erfassung einbezogen (→ erweitertes Untersuchungsgebiet).

³ Stellplätze innerhalb des Untersuchungsgebietes auf öffentlichen Verkehrsflächen, demnach ohne Stellplätze auf privaten Flächen (z.B. Goethepassage, Mühltor-Center, Parkhaus Mühlenstraße)



Insgesamt können im erweiterten⁴ Untersuchungsgebiet rund 2.300 Stellplätze in die kommunale Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden. Das räumlich differenzierte Stellplatzangebot wurde in Anlage 4, S. 62 dokumentiert.

Davon sind rund 38 % bewirtschaftet, wobei unterschieden wird nach Stellplätzen

- für Menschen mit Behinderungen (Behindertenstellplatz)
- für Bewohner (§ 45 StVO)
- mit Parkdauerbegrenzung (insbesondere Kurzzeitparker, i.d.R. Parkscheibe)
- mit Gebührenpflicht (Parkschein, Handyparken)
- mit Mischformen (insbesondere Bewohner/Parkscheibe)

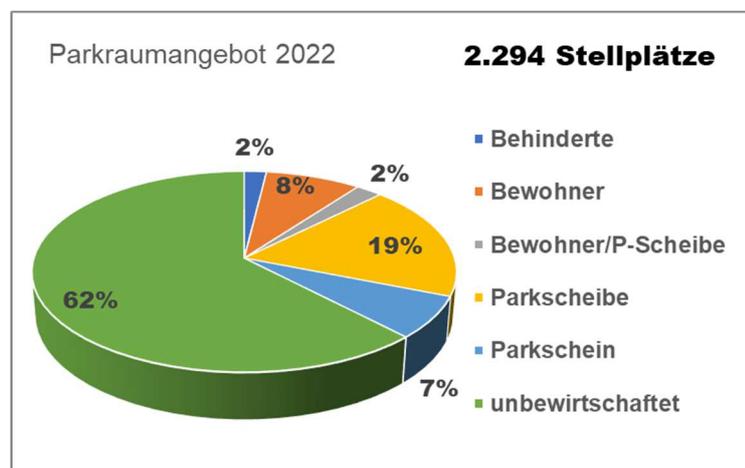


Abb. 5: Parkraumangebot Bestand 2022 nach Art der Bewirtschaftung

Darüber hinaus ist der Zeitraum der Bewirtschaftung überwiegend auf Montag bis Freitag zwischen 08:00 und 18:00 Uhr begrenzt.

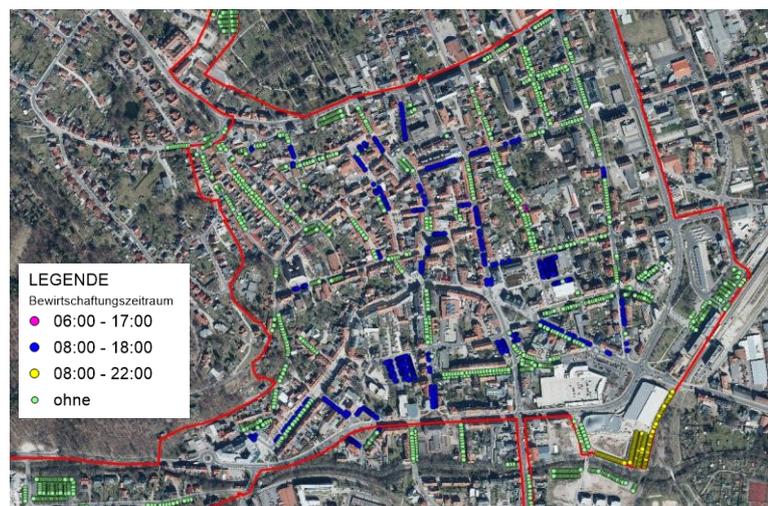


Abb. 6: Zeitraum der Bewirtschaftung (Mo – Fr) Bestand 2022

⁴ Mit P 2 Oberpörlitzer Straße und Zirkusplatz



Parkraumbewirtschaftung

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

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

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

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

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

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

Um die Parkchancen für Kunden/Besucher in zumutbarer Entfernung zu den Zielen in der Innenstadt gegenüber anderen Nutzergruppen zu erhöhen, wird die zulässige Parkdauer begrenzt.

Insbesondere Beschäftigte werden auf betriebliche Grundstücke bzw. auf fußläufig erreichbare Stellplätze in Randlage verwiesen.

Gleichzeitig wird eine zeitlich gestaffelte, mehrfache Belegung der attraktiven Stellplätze erreicht.

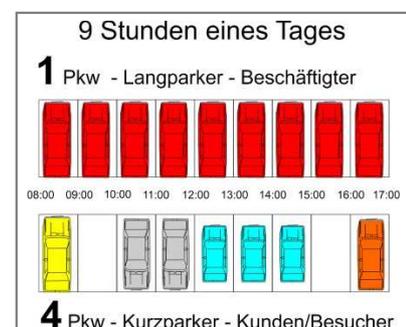


Abb. 7: Mehrfachnutzung eines Stellplatzes

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



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

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

In einer lebendigen Innenstadt muss den Bewohnern eine hohe Priorität eingeräumt werden. Eine Stadt ohne Bewohner wäre eine tote Stadt.

Bedarfsdeckung

- **Bewohner**
im vollen Umfang, in angemessener Entfernung zur Wohnung
- **Wirtschaftsverkehr**
Warenverkehr und notwendige Fahrten in Ausübung des Berufs im vollen Umfang
- **Kunden / Besucher**
eingeschränkt unter Berücksichtigung der vertraglichen Kapazität und alternativer Verkehrsangebote
- **Beschäftigte**
im Ausnahmefall bzw. am Innenstadtrand

VERKEHR 2000 • AHNER + MÜNCH • Brennerstraße 26 • 99423 Weimar • Tel 0 36 43-85 07 91 • Fax 0 36 43-85 07 99 • mail@verkehr2000.de • www.verkehr2000.de • 27.01.2020 9

Abb. 8: Prioritätenliste Stellplatzbedarfsdeckung

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

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

In Straßenabschnitten mit dominierender Wohnnutzung überwiegt das „reine“ Bewohnerparken (Mühlenstraße, östlich Schwanitzstraße) bzw. Trennungsprinzip (z. B. Lindenstraße).

In Teilbereichen mit starker Funktionsmischung und hoher Nutzungsdichte wird das Mischungsprinzip verfolgt (z. B. Marktstraße/Schwangasse).



Das Bewirtschaftungssystem Mischung ermöglicht durch Einsatz von Parkgebühren bzw. Parkdauerbegrenzung mit Bewohnerparkregelung eine vielschichtige Stellplatznutzung.

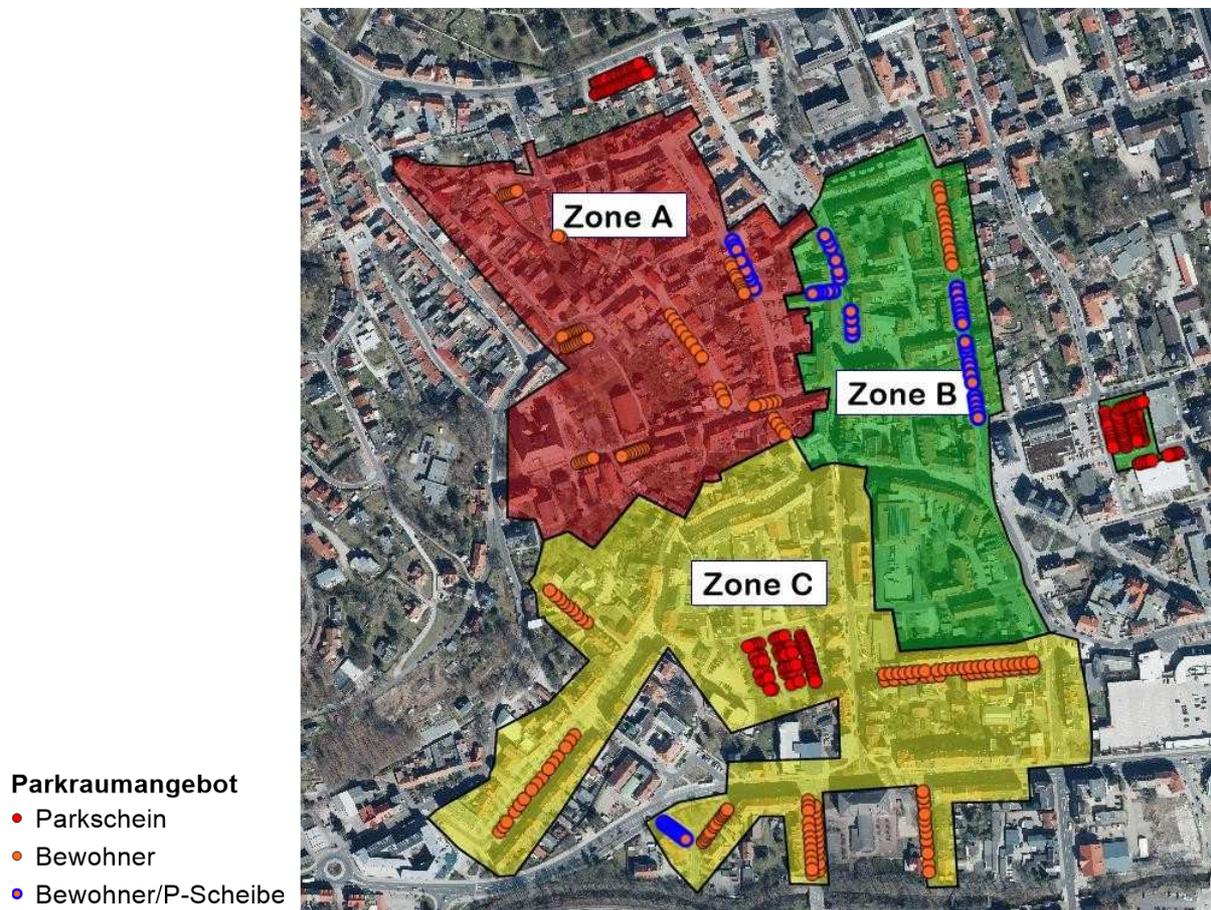


Abb. 9: Bewohnerparkzonen (§ 45 StVO)

Derzeit sind in der Innenstadt drei Bewohnerparkzonen definiert. Auf Antrag und bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzung wird gegen eine Verwaltungsgebühr (30 € pro Jahr) ein Bewohnerparkausweis ausgegeben. Zurzeit sind in der Summe rund 350 Ausweise ausgereicht. Etwa die gleiche Anzahl Stellplätze steht für die Inhaber der Bewohnerparkausweise zur Verfügung. Knapp 200 Stellplätze davon sind als reine Bewohnerstellplätze bewirtschaftet. Bewohner können in ihrer Zone jeweils auch einen Stellplatz auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz nutzen.

Neben der Sonderparkberechtigung für Bewohner besteht die Möglichkeit der Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO für Handwerksbetriebe, Gewerbetreibende, Pflegedienste).



Mit rund 62 % der Stellplätze, die in kommunaler Hand noch nicht bewirtschaftet werden, besteht ein relativ großes Potenzial für eine flexible Ausgestaltung der Bewirtschaftung.

Der Anteil gebührenpflichtiger Stellplätze auf drei Standorten (P 1 - Erfurter Straße, P 4 - Schloßmauer und P 6 – Mühlenstraße) ist mit 7 % (156 Stellplätze) relativ gering⁵. Nach Sanierung des vormals gebührenpflichtigen Parkplatzes Mühltor erfolgt, vor dem Hintergrund der Maßgaben des Fördermitteleinsatzes, Kurzzeitparken mittels Parkscheibe.

Kurzzeitparken ermöglicht die Parkscheibenregelung auf 19 % des Gesamtangebotes im Untersuchungsgebiet (423 Stellplätze, einschl. P10 Eissport-/Schwimmhalle).

Eine Parkdauerbegrenzung erfolgt in überschaubarer Abstufung bis max. 2 Stunden (ausgenommen Tagesticket am Parkscheinautomaten).



Abb. 10: Begrenzung der Parkdauer Analyse 2022

⁵ Vgl. Arnstadt 700 Stellplätze mit 16 Parkscheinautomaten



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

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

Das Rechts- und Ordnungsamt verfügt ebenfalls über begrenzte Kapazitäten, um den ruhenden Verkehr im gesamten Stadtgebiet mehrmals vollständig zu überwachen.

Parkraumnutzung

Das im Bestand vorhandene Angebot wird rege genutzt. Bewohnerparken stellt nachts und abgemindert tagsüber eine Grundlast im öffentlichen Straßenraum dar.

Das im Umfeld der Fußgängerzone bzw. des zentralen Versorgungsbereichs bewirtschaftete Angebot erfolgt überwiegend per Parkscheibe und damit kostenfrei für Kurzzeitparken bis maximal 2 Stunden. Diese Stellplätze sind stark nachgefragt und führen zu einer hohen Auslastung.

Das Angebot ist zu großen Teilen unbewirtschaftet. In durchaus noch fußläufiger Entfernung zum zentralen Versorgungsbereich wird in nennenswertem Umfang öffentlicher Straßenraum durch Langzeitparken belegt. Am Morgen unbelegte Stellplätze sowie durch abfließende Bewohner-Pkw freiwerdende Stellplätze werden nach dem Prinzip wer zuerst kommt, parkt so lang er will – kostenfrei.

Damit wird die begrenzt verfügbare Stellplatzkapazität im öffentlichen Verkehrsraum durch relativ wenige Langzeitparker, teils Dauerparker nicht optimal genutzt.

Insbesondere Kunden/Besucher, die später am Vormittag in die Innenstadt kommen, haben eingeschränkte Parkchancen. Bewohner, die den Stellplatz verlassen, finden bei Rückkehr mitunter keinen freien Stellplatz in Wohnungsnahe.

Eine gezielte Parkraumbewirtschaftung muss in der Innenstadt mit starker Konkurrenz der Nutzergruppen (Bewohner, Kunden/Besucher, Beschäftigte) bei der Stellplatzsuche steuernd eingreifen.

Dabei gilt es sich abzeichnende Entwicklungen in der Innenstadt zu berücksichtigen.

Kfz-Erreichbarkeit (MIV + Fußweg)

Die Kfz-Fahrt ist immer mit einem Fußweg zum/vom Stellplatz verknüpft. Es ist insbesondere in Zentrumslagen unmöglich, für sämtliche Parkvorgänge unmittelbar am Ziel ausreichend Parkraum vorzuhalten. Die räumlich differenzierte Erreichbarkeit der Stellplätze muss im Sinne eines funktionierenden verkehrlichen Gesamtsystems in der Parkraumbewirtschaftung ihren Niederschlag finden.

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



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

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

Kurzzeitparken muss vorzugsweise gebührenpflichtig bewirtschaftet werden.

Die kompakte Innenstadt von Ilmenau kann innerhalb weniger Minuten fußläufig erschlossen werden. Bezogen auf den gefühlt funktionalen Schwerpunkt Fußgängerzone/Marktstraße bewegt man sich innerhalb einer Isochore von maximal 8 bis 10 Minuten.

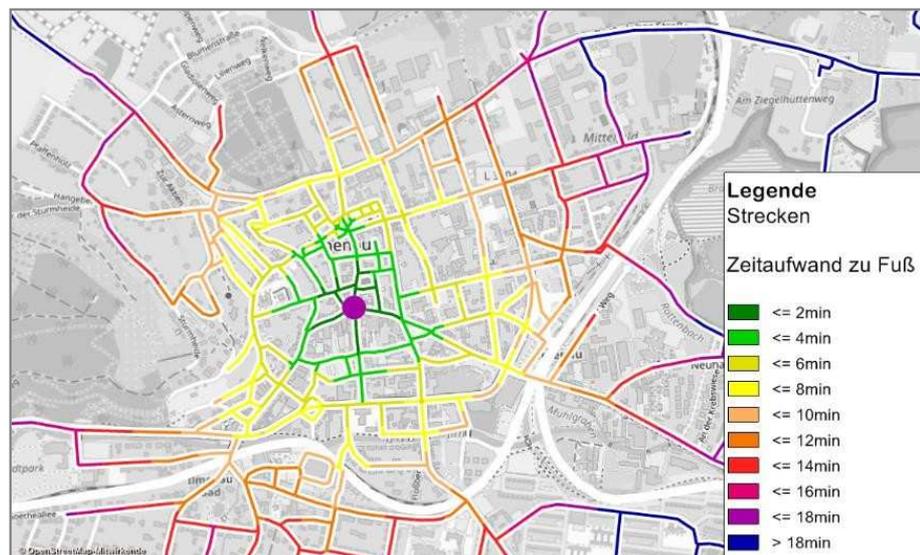


Abb. 11 Erreichbarkeit Innenstadt

Die mit der vorgegebenen Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Abb. 1, S. 5) einbezogenen Stellplätze in Randlage (siehe Tab. 1, S. 20) liegen bei den zu bewältigenden Weglängen z. T. im Bereich von rund 1.000 m, was für Fußgänger mit einer angenommenen Geschwindigkeit von 4 km/h⁶ für den entferntesten Parkplatz an der Ziolkowskistraße knapp 20 Minuten bedeutet. Dies übersteigt das im Allgemeinen akzeptierte Maß für den in Kauf zunehmenden Fußweg zwischen Stellplatz und eigentlichem Ziel.

⁶ 4 km/h entspricht 200 m in 3 min. bzw. 1,11 m/s



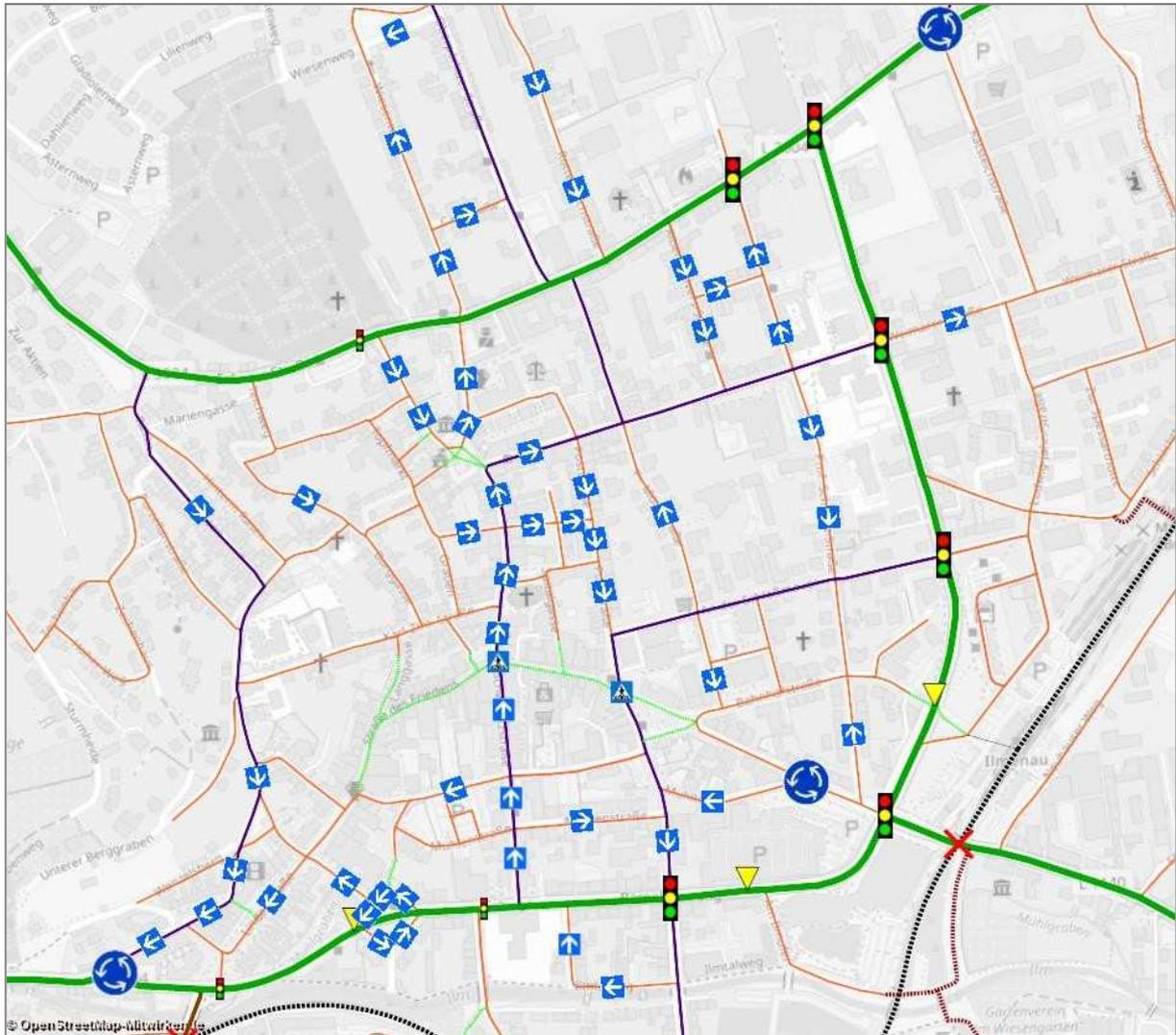
	Parkplatz	Ziel	Distanz	Zeitaufwand
			(m)	(min)
P 9	Krankenhaus			
		Karl-Liebknecht-Straße	330	5
		Wetzlaer Platz	230	4
		insgesamt	560	9
	J.-F.-Böttger-Straße			
		Wetzlaer Platz	900	14
P 8	Festhalle			
		Lindenstraße	540	8
		Fußgängerzone	220	3,5
		insgesamt	760	11,5
P 11	Friedhof			
		Markt	600	9
	Ziolkowskistraße			
		Markt	1.250	19
P 2	Ilmenauer Allee			
		Markt	600	9

Tab. 1: Erreichbarkeit der Parkplätze in Randlage des Untersuchungsgebietes

Mit dem Fahrzeug sind die Stellplätze, ausgehend von den Anschlussknoten des Straßennetzes, über unterschiedliche Fahrtrouten zu erreichen (siehe Abb. 12, S. 21).

In der bewährten Verkehrsorganisation der Innenstadt ermöglichen gegenläufige Einbahnstraßen in parallelen Straßenzügen eine relativ flexible Erreichbarkeit der einzelnen Teilbereiche und zugleich zahlreiche Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

Ein- und Ausfahrten an den Hauptverkehrsstraßen liegen teilweise versetzt.



Strecken

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Sammelstraße
- Anliegerstraße
- ⋯ Schiene
- Fußweg

Knoten

- LSA
- Kreisverkehr
- FG-LSA
- Querungshilfe
- Fußgängerüberweg
- schienengleicher Wegübergang

Einbahnstraßen



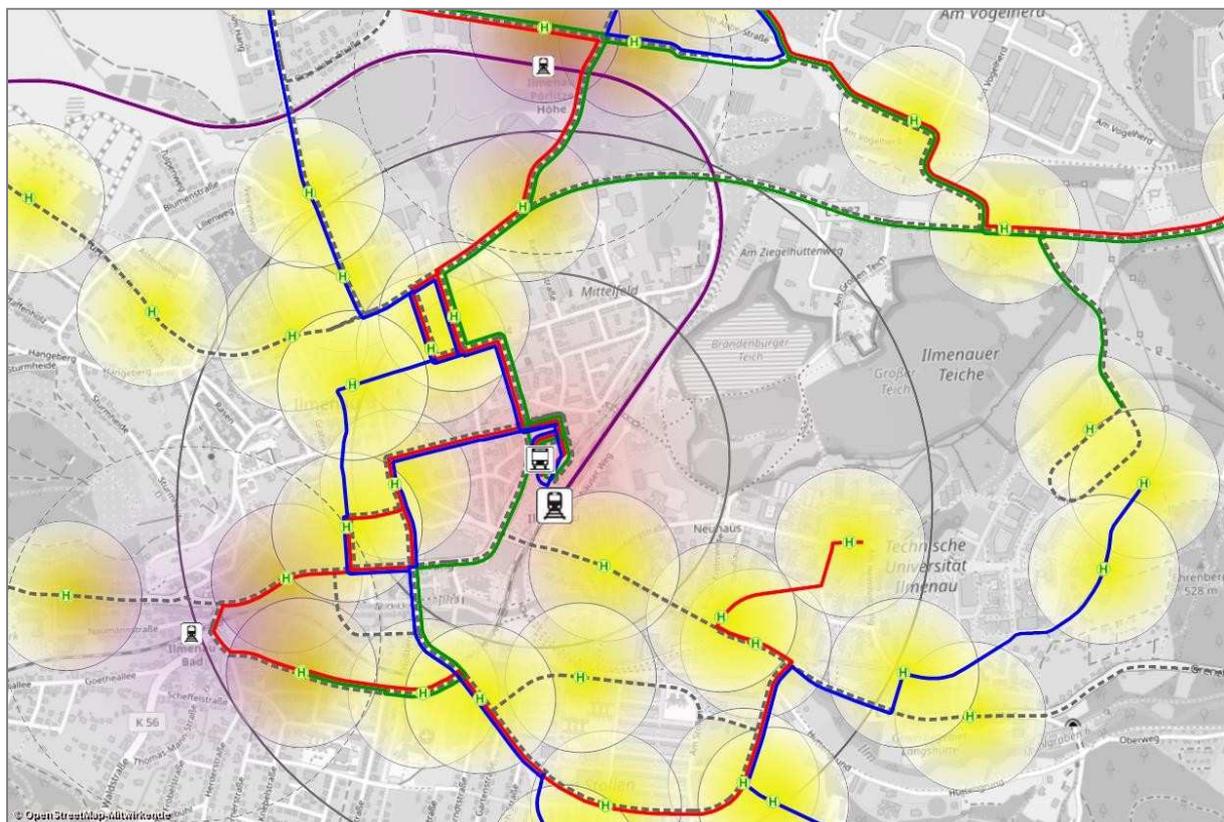
Abb. 12: Verkehrsorganisation Innenstadt



Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

Bahnhof und Busbahnhof befinden sich in Randlage der Innenstadt. Stadtbuslinien bedienen auf deren Fahrtrouten durch die Innenstadt mehrere Haltestellen (Wetzlarer Platz, Schwanitz- und Weimarer Straße, Münzstraße sowie Am Technikum). Auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen sind zwei weitere Haltestellen (Friedhof, Homburger Platz). Die Einzugsbereiche der Haltestellen decken die Innenstadt mit einem Radius von 200 m nahezu vollflächig ab (ausgenommen äußere Zinkstraße mit Grundschule).

Bei Nutzung des ÖPNV ist man auf den Fahrplan angewiesen: Linie A verkehrt im 30 Minuten-Takt, Linie C stündlich. Linie B bietet nur Einzelfahrten. Die Bahnlinie verkehrt ebenfalls stündlich.



Haltestellen	Einzugsgebiete	Linienwege
Haltestelle	R = 200 m	Bahnlinie
Busbahnhof	R = 500 m	Regionalbus
Hauptbahnhof	R = 1.000 m	Stadtlinie A
Haltepunkt	R = 500 m	Stadtlinie B
		Stadtlinie C

Abb. 13: ÖPNV-Linien und Haltestellen mit Einzugsbereichen – Innenstadt



Sonstige Aspekte

- Pflegedienste

Offensichtliche Probleme der Pflegedienste bei der Ausübung ihres Berufes bestehen angesichts der derzeitigen Parkraumbewirtschaftung auch in der Innenstadt. Das begrenzte Parkraumbangebot bietet in Konkurrenz zu den anderen Stellplatzsuchenden geringe Parkchancen für Pflegedienstmitarbeiter in möglichst unmittelbarer Nähe der zu betreuenden Personen.

- Reisebusse

Nach Umnutzung der vormalig drei Busstellplätze Am Bahnhof zu Pkw-Stellplätzen verbleiben für das geordnete Abstellen von Reisebussen bislang lediglich an der Festhalle (5 Stellplätze) sowie der Parkplatz (P 2) an der Oberpörlitzer Straße.

- Wohnmobile

Bisher gibt es in der Kernstadt Ilmenau, mit Ausnahme einer Säule auf dem Parkplatz P 8 Festhalle, explizit keine Stellplätze für Wohnmobile. Das Angebot auf dem P 8 ist völlig unzureichend (Kapazität und Ausstattung). Die Nachfrage hat gerade in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Die Angebote einschließlich entsprechender Ausstattung wurden anderenorts entwickelt. Angesichts der Bedeutung der Stadt Ilmenau für den Tourismus gilt es, einen innenstadtnahen Standort zu finden und in ansprechender Qualität zu entwickeln.

4 Künftige Randbedingungen des Parkraumbangebotes

Eissport-/Schwimmhalle

Mit Fertigstellung des Schwimmhallen-neubaus erfolgte die Reaktivierung der temporär für die Baustelleneinrichtung genutzten Stellplätze. Gemäß Baugenehmigung wurden zusätzliche Stellplätze geschaffen.

Die Bewirtschaftung des P10 Eissport-/Schwimmhalle sieht die kostenfreie Nutzung für Besucher der Einrichtung vor und bietet gleichzeitig für andere Gäste und Besucher der Stadt Ilmenau ab 3 h Parkdauer die Stellplatznutzung für 1 €/h an.



Abb. 14: Bewirtschaftung P10 Besucherparkplatz



Der Stellplatznachweis von 122 Stellplätzen für die Eissporthalle kann auf Dauer nicht als ausreichend eingeschätzt werden. Bei einer angesetzten Hallenfläche von 1.800 m² sowie 1.500 Besucherplätzen werden nach VollzBekThürBO (2018) insgesamt rund 160 Stpl. ermittelt (36 Stpl. aufgrund der Hallenfläche sowie zzgl. 1 Stpl. je 10 bis 15 Besucherplätze).

Für Events und besondere Veranstaltungen bedarf es eines Angebotes zur Abdeckung der Spitzenlast.

Der temporär eingerichtete unbewirtschaftete Behelfsparkplatz auf Privatfläche südlich der Ilm steht nicht mehr zur Verfügung. Auf diesen Flächen fand wohl auch ein Teil des Parkraumbedarfs des Bahnhofs (Beschäftigte TTI sowie Pendler) unmittelbar in Nachbarschaft seine Erfüllung.

Parkhaus am Bahnhof (Terminal M)

Beim Neubau des Parkhauses am Bahnhof (Terminal M) sollte auch das Ziel der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt insgesamt im Auge behalten werden.

Ein attraktives Parkraumangebot für Pkw kann am Bahnhof zusammen mit dem trendgemäß unverzichtbaren Aufrüsten des Angebotes an Abstellplätzen für Fahrräder mit dem Parkhaus am Bahnhof (Terminal M) samt flankierender Ausstattung und Serviceangeboten im erforderlichen Umfang entwickelt werden.

Heute vorhandene unbewirtschaftete Stellplätze werden überbaut und müssen im Parkhaus aufgefangen werden.

Mit einer Stellplatzkapazität für ca. 250 Pkw kann gleichzeitig eine Reserve für die Spitzenlast der Eis- und Schwimmhalle vorgehalten werden.

Das Bahnhofsviertel ist Gegenstand einer detaillierten Betrachtung.

Die kontinuierlich wachsenden Pendlerzahlen der zurückliegenden Jahre (Statistik der Arbeitsagentur auf Basis der Gemeinden) lassen auch einen Zuwachs der Nachfrage in den nächsten Jahren erwarten (siehe Abb. 15, S.25).

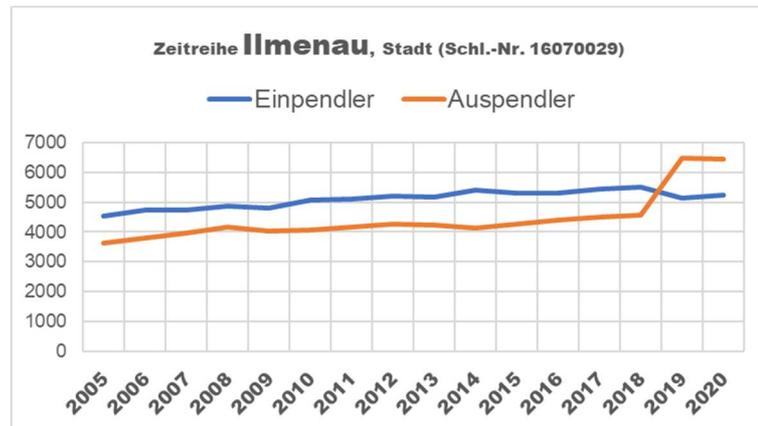


Abb. 15: Zeitreihe der Berufs-/Ausbildungspendler (bis 2018 nur Kernstadt)

Anmerkung: Mit Auflösung der Gemeinden Gehren, Langewiesen, Pennewitz und Wolfsberg am 6. Juli 2018 sowie Frauenwald und Stützerbach zum 1. Januar 2019 und Eingliederung als neue Ortsteile von Ilmenau stellt sich ein Bruch in der Statistik dar.

Bis zum Jahr 2018 (Stichtag 30. Juni) kann das Pendlerverhalten noch für die Kernstadt Ilmenau und die neuen Ortsteile differenziert ausgewertet werden (siehe Anlage 2, S. 51 ff). Ab dem Jahr 2019 bietet die Gemeindestatistik nicht mehr die Möglichkeit, Pendlerverflechtungen zwischen der Kernstadt Ilmenau und ihren neuen Ortsteilen auszuwerten. Insofern ist die Betrachtung der Statistik für 2018 noch von besonderem Interesse.

Darüber hinaus bietet das Parkhaus ebenfalls eine Möglichkeit für die Erweiterung des TTI am Bahnhof mit zunächst einem Terminal D die Stellplatzfrage zu beantworten.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Stellplatzbedarf für den Terminal C derzeit zum Teil auf der potenziell künftig für den Neubau des Terminal D gedeckt wird.

B-Plan 57 An der Schloßmauer

Für das B-Planvorhaben An der Schloßmauer (B-Plan 57) bei Überplanung des heute vorhandenen gebührenpflichtigen Zentrumsplatzes muss eine Kompensation im bewirtschafteten Parkraumangebot in diesem Bereich der Innenstadt erreicht werden.

Hierfür bietet die gezielte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zugunsten der Kurzzeitparker und mittels Bewohnerparkregel auch für die Bewohner einen praktikablen Lösungsansatz. Ungeachtet dessen kann ein begrenzter Teil des Stellplatzbedarfs auch im Parkhaus am Bahnhof (Terminal M) aufgenommen werden.

Im räumlichen Zusammenhang gilt die Aufmerksamkeit auch dem Georg-Schmidt-Technikum der TU Ilmenau in der Innenstadt beidseits der Weimarer Straße. In diesem Bereich mit unbewirtschafteten Stellplätzen kann derzeit auch Dauerparken (Wochenpendler) stattfinden. Die Parkraumproblematik muss in diesem Teilbereich der Innenstadt unter Beobachtung bleiben und absehbar in einer zweiten Stufe der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung gemeinsam mit der TU Ilmenau eine verträgliche Lösung gefunden werden.



Festhalle und Sportzentrum Hammergrund

Die am westlichen Stadtrand gelegene Festhalle wird gegenwärtig umfassend saniert und modernisiert und soll zukünftig verstärkt für kulturelle Events, Tagungen und Kongresse genutzt werden.

Der mit dem Bauvorhaben erfolgte Stellplatznachweis nach § 49 ThürBO vom 15.10.2018 stellt einen Bedarf von insgesamt 270 Stellplätzen heraus, der formal erreicht werden kann mit:

- 143 Stück auf dem Grundstück und den angrenzenden Parkflächen (einschl. 100 Stpl. P 8)
- 127 Stück mit Maßnahme Generalsanierung/ Umbau Sportanlage Hammergrund

Die vollumfängliche Anrechnung dieser zwei Parkierungsflächen ist unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte kritisch zu hinterfragen:

- Der derzeit unbewirtschaftete Parkplatz P 8 mit rund 100 Stellplätzen ist bereits heute, maßgeblich durch Berufspendler der Innenstadt, gut ausgelastet; bei Inanspruchnahme der 100 Stellplätze sollte ein Ersatz für die derzeit aktuellen Nutzer geschaffen werden,
- Der zu Fuß zu bewältigende Abstand zwischen Festhalle und an der Sportanlage Hammergrund von rund 550 m erscheint für eine Vermarktung der Festhalle als Kultur- und Kongresszentrum nicht angemessen,
- Das Stellplatzangebot an der Sportanlage Hammergrund wird in erster Linie von Nutzern, Besuchern und Gästen der Sport- und Freizeitanlage Hammergrund beansprucht.

Eine Erweiterung des Stellplatzangebots am Standort Festhalle (P 8) erscheint daher für die Attraktivität der Festhalle und zur Umsetzung einer gezielten Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt zwingend erforderlich. Mit dem Bau eines Parkhauses an der Festhalle kann durch die Nutzung zusätzlicher Ebenen mindestens eine Verdoppelung des gegenwärtigen Stellplatzangebots erzielt werden.

5 Strategie der Bewirtschaftung

Für den Erhalt der Innenstadt als attraktiven Wohn- Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitsstandort sind angemessene Parkmöglichkeiten für alle Nutzergruppen zwingend zu gewährleisten.

Die Analyse des Status Quo sowie die Untersuchung zu den zukünftigen Randbedingungen des Parkraumangebots in der Innenstadt stellen heraus, dass eine Verbesserung der Parkraumsituation nur durch eine konsequente und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit einer gezielten Erweiterung des Parkraumangebots erfolgen kann.

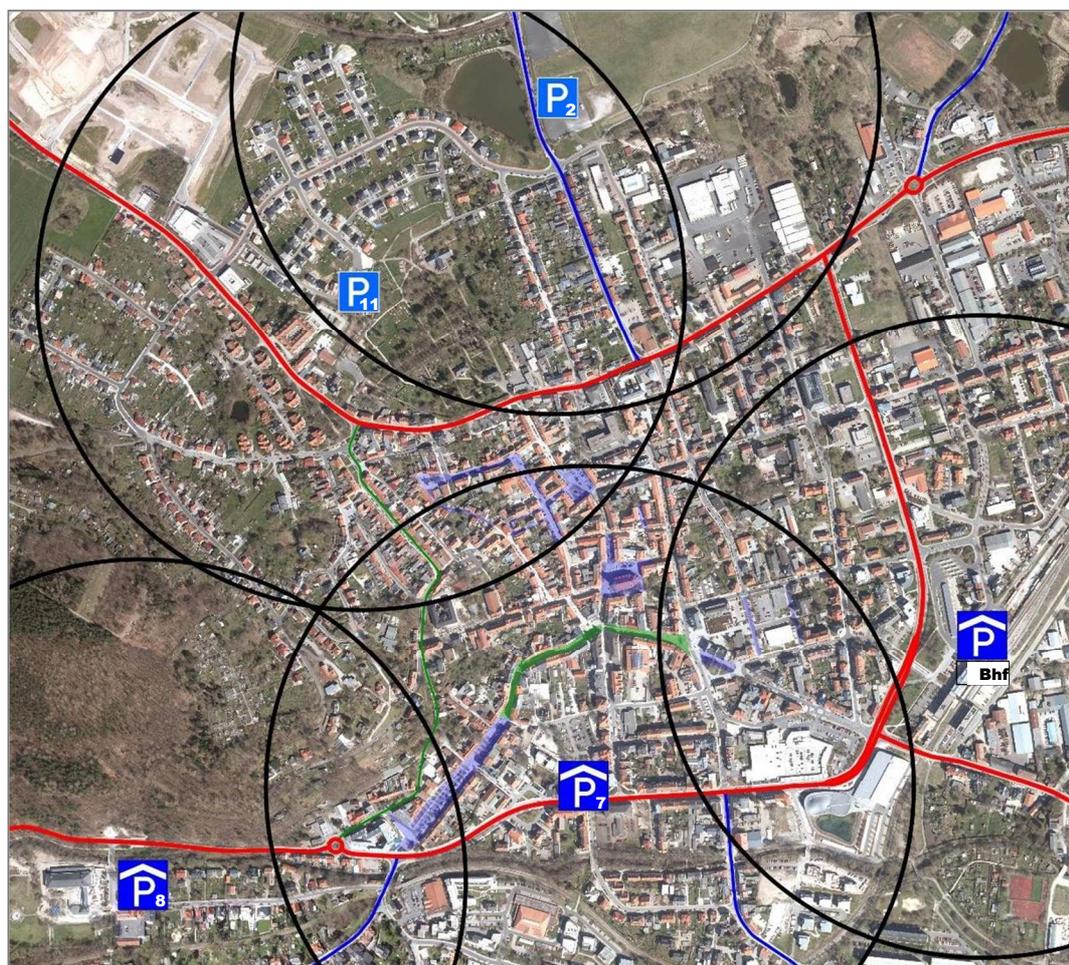


Hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung wird die räumliche Ausdehnung einer differenzierten Bewirtschaftung empfohlen, wodurch heute unbewirtschaftete Stellplätze für eine zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung erschlossen werden.

Hierbei ist eine Priorisierung der Nutzergruppen entsprechend der Leitlinie aus dem Rahmenplan für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung vorzunehmen.

Im Kernbereich vorhandene öffentliche Stellplätze sollen vorzugsweise für Kurzzeitparker ausgewiesen werden.

Langzeitparken (Parkdauer ab drei Stunden) ist am Innenstadtrand an ausgewiesenen Standorten vorzusehen. Dabei ist zu beachten, dass die Parkraumangebote in fußläufiger Entfernung (max. 500 m) zur Innenstadt liegen. Die Distanz von 500 m entspricht bei einer mittleren Geschwindigkeit von 1,4 m/s einen Zeitaufwand von 6 Minuten.



LEGENDE

Fußgängerbereich



Verkehrsberuhigter Bereich



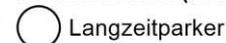
Strecken

— Hauptverkehrsstraße

— Hauptsammelstraße

— Sammelstraße

Erreichbarkeit (500 m)



○ Langzeitparker

Abb. 16: Strategie Langzeitparken



Im Norden sind bereits Parkraumangebote mit dem Parkplatz Erfurter Straße und Parkplatz am Friedhof (P11) vorhanden. Zudem steht der Parkplatz Oberpörlitzer Straße (P 2) zur Verfügung. Der südliche Bereich wird durch das Parkhaus am Mühlgraben (P 7) abgedeckt. Um das Quartier Bahnhofsvorstadt sowie Langwiesener Straße zu entlasten, ist ein Parkhaus am Bahnhof (Terminal M) erforderlich. Am westlichen Stadtrand, am Standort Festhalle (P 8), ist entsprechend Nutzungskonzept mit Ausrichtung auf kulturelle Events sowie Tagungen und Kongresse eine stärkere Nachfrage an Stellplätzen zu erwarten, die nur durch eine effizientere Flächenausnutzung der Parkieranlage gedeckt werden kann. Mit dem Bau eines zweistöckigen Parkhauses kann die gegenwärtige Anzahl von 100 Stellplätzen verdoppelt werden. Mit der Nutzung weiterer Ebenen bestünde zusätzliches Stellplatzpotenzial. Die nahegelegene Fläche „am Felsenkeller“, auf der bereits heute ungeordnet geparkt wird, sollte bei der Umgestaltung in die Planung einbezogen werden. Durch eine gezielte Parkraumbewirtschaftung besteht zudem die Möglichkeit einen Teil der Langzeitparkenden auf alternative Standorte in Randlage der Innenstadt, wie z. B. Oberpörlitzer Straße (P 2), zu verlagern.

Flankierende Maßnahmen, wie etwa Informations- und Leitsysteme, können die Strategie der Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ergänzen.

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

5.1 Parkraumbewirtschaftung

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

Als „Tabuzonen“ für das Parken gelten die Fußgängerzone, ausgewählte Teile verkehrsberuhigter Bereiche (Wetzlarer Platz, Lindenstraße nördlich An der Sparkasse) sowie schützenswerte Grünanlagen (Bahndamm).

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

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

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

Anmerkungen: In unbewirtschafteten Gebieten fahnden Parkplatzsuchende zunächst nach kostenlosen Parkplätzen und erst danach nach kostenpflichtigen Stellplätzen oder sie parken falsch. Falschparker schränken den Raum der Fußgänger ein, behindern z.B. Personen mit Kindern sowie alte Menschen.



Wo parkende Autos die Sicht blockieren, gefährdet dies Radfahrer und Fußgänger. Verstopfte Straßen behindern Notdienste und erschweren das Laden und Liefern.

Die bereits bestehende Parkraumbewirtschaftung sollte auf die seit StVO 2013 eingeführte Zonenregelung mit Zeichen 314.1 und 314.2 zurückgreifen.



Dadurch soll auch die häufig kritisierte zu hohe Anzahl eingesetzter Verkehrszeichen reduziert werden.

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

5.1.1 Bewohnerparken, Behindertenparkplätze, Ausnahmegenehmigungen

Das etablierte, regelkonforme Bewohnerparken, räumlich differenziert in die drei Zonen A, B und C, hat sich bewährt und wird kontinuierlich an die sich veränderten Anforderungen und Möglichkeiten angepasst. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Bewohnerparkens im Bahnhofsviertel gilt es die Einführung einer neuen Bewohnerparkzone D zu prüfen.

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

Die Bewohnerparkzonen werden im erforderlichen Umfang ausgedehnt bzw. um weitere Zonen ergänzt (z. B. auch nördlich der Erfurter Straße).

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

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

Die Bewohnerparkregelung wird weiterhin teilräumlich im Trennsystem (z.B. Mühlenstraße) sowie im Mischsystem (z.B. Poststraße, südlich Schwangasse), unter Wahrung der Parkchancen für Kurzzeitparker durchgesetzt.

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

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



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

Die standortkonkrete Betrachtung von Behindertenparkplätzen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Hierfür bedarf es einer gesonderten Betrachtung und Abstimmung.

5.1.2 Parkdauerbegrenzung

Die Parkdauerbegrenzung ermöglicht eine parkzweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage und zielt auf

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

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

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

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

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

5.1.2.1 gebührenpflichtiges Parken

Die Parkgebührenstaffelung nach Lagegunst steuert die räumliche Verteilung der Parkraumnachfrage und bedingt, indirekt auch die zu erwartende Parkdauer.

Je näher man am Ziel Innenstadt/Zentrum parkt, umso teurer ist das Ticket – die Gebührenhöhe ist die Steuerungsmöglichkeit.

Zum Einsatz kommen Parkscheinautomaten. Dem Parkscheinautomat zugeordnet werden Stellplätze in zumutbarer Fußwegentfernung, um eine hohe Befolungsrate der Parkordnung zu erreichen.

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



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

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

In Ilmenau wird die Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens empfohlen. Hierfür ist der Einsatz zusätzlicher Parkscheinautomaten erforderlich.

Die Gebührenhöhe sollte abhängig von der Lage, Erreichbarkeit und Attraktivität gestaffelt in mehreren Zonen erfolgen.

Die Parkgebührenordnung aus dem Jahr 2003 bedarf einer Neufassung. Erforderliche Korrekturen zielen in erster Linie auf eine verbesserte Akzeptanz (verständlich, nutzerfreundlich). Gleichzeitig kann und sollte eine moderate Gebührenanpassung an das gestiegene Preisniveau erfolgen.

Wie auch in anderen Städten üblich und bewährt empfiehlt sich die Gliederung in drei Zonen als zweckmäßig. Nicht alle Parkerfordernisse können und müssen unmittelbar am Ziel der Fahrt erfüllt werden.

Im Sinne der Durchsetzung einer Parkordnung werden Stellplätze nach Attraktivität (Lage und Erreichbarkeit) zoniert und abgestuft bewirtschaftet.



Abb. 17: Abgrenzung Parkgebührenzonen



Nicht alle Stellplätze innerhalb einer abgegrenzten Zone müssen bewirtschaftet und gebührenpflichtig sein. Insoweit bietet die Zonierung durchaus auch einen flexiblen Handlungsspielraum.

Die vorgeschlagene Abgrenzung der Zone I orientiert sich am zentralen Versorgungsbereich Innenstadt⁷, spart allerdings Am Markt, Lindenstraße sowie Paul-Löbe-Straße aus. Die Zone II umfasst das Gebiet von der Erfurter Straße bis zur Ilm (ausschließlich Zone I). Die Zone III umfasst die außerhalb der Zone I und Zone II gelegenen Straßen, Wege und Plätze.

Die Parkgebührenstaffelung zwischen den Zonen soll einfach begreifbar sein.

Eine mit der Parkdauer linear ansteigende Parkgebühr bei gleichzeitig flexibler Vorauswahl der Parkdauer durch den Einwurf von auch Cent-Münzen (z. B. 5 Cent und mehr) gewährleistet im Zusammenspiel mit Kartenzahlung sowie mittels SMS und App (Handyparken) eine hohe Akzeptanz.

Vorgeschlagen wird folgende Gebührenstaffelung⁸:

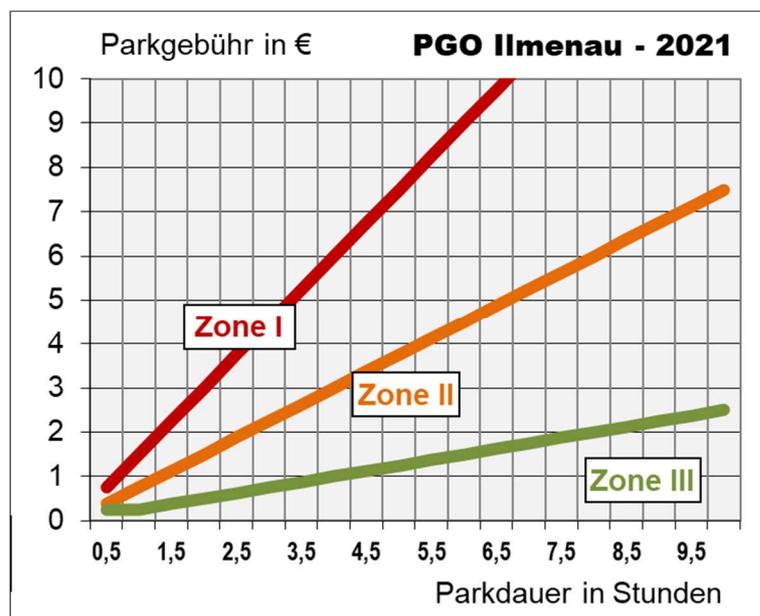


Abb. 18: Gebührenstaffelung

Parkdauer Stunden	Parkgebühr (€)		
	Zone I	Zone II	Zone III
0,5	0,75	0,38	0,25
1,0	1,50	0,75	0,25
1,5	2,25	1,13	0,38
2,0	3,00	1,50	0,50
2,5	3,75	1,88	0,63
3,0	4,50	2,25	0,75
3,5	5,25	2,63	0,88
4,0	6,00	3,00	1,00
4,5	6,75	3,38	1,13
5,0	7,50	3,75	1,25
5,5	8,25	4,13	1,38
6,0	9,00	4,50	1,50
6,5	9,75	4,88	1,63
7,0	10,50	5,25	1,75
7,5	11,25	5,63	1,88
8,0	12,00	6,00	2,00
8,5	12,75	6,38	2,13
9,0	13,50	6,75	2,25
9,5	14,25	7,13	2,38
10,0	15,00	7,50	2,50

Tab. 2: Gebührenstaffelung

Das Angebot eines Tagestickets wird beibehalten und sollte, wie anderenorts um Wochen- bzw. Monatstickets ergänzt werden.

⁷ Gemäß Einzelhandelskonzept, Fortschreibung April 2019, Karte 13, S. 86

⁸ Im Vergleich zur PGO 2003 sind in Zone II geringere Gebühren fällig (bis zu 5 h).



Eine Kappungsgrenze für das Tagesticket kann in Erwägung gezogen werden (z.B. Zone I: 12,00 €, Zone II: 5 €).

Das Parken unterliegt keiner „harten“ Dauerbegrenzung.

Der Bewirtschaftungszeitraum an den Werktagen Montag bis Freitag sollte bei Fortschreibung der Parkgebührenordnung mit der Zeitspanne zwischen 08:00 und 18:00 Uhr beibehalten werden.

Eine Ausnahme stellt der P10 Besucherparkplatz Eis- & Schwimmhalle dar, der von 8:00 bis 22:00 Uhr geöffnet ist. Andere Gäste, also z. B. auch Besucher der Innenstadt parken die ersten drei Stunden kostenlos, jede weitere (angefangene) Stunde kosten 1 €. Es wird eine maximale Parkgebühr von 11 € fällig, wenn man vom Beginn bis zum Ende der Öffnungszeiten parken würde.

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

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

Die „Brötchentaste“ widerspricht einer konsequenten Bewirtschaftungsstrategie.

Ungeachtet dessen werden in der Praxis neben Stellplätzen mit Gebührenpflicht (Parkscheinautomat) auch solche mit Parkscheibe verbleiben.

Eine Befreiung von der Gebührenpflicht ist im Rahmen der StVO möglich (§ 45 Bewohnerparkausweis, § 46 Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe, Gewerbetreibende, Pflegedienste).

Die Möglichkeit des Handyparkens sollte weiter ausgebaut, für weitere Anbieter geöffnet sowie die Nutzung noch stärker vermarktet werden.

Auf der neu gestalteten Homepage der Stadt Ilmenau wird der eingeführte Anbieter sunhill technologies GmbH (ohne Verlinkung) benannt. Was früher vor Ort (auch in Ilmenau) unter TraviPay vorzufinden war heißt heute  paybyphone[®].



Daneben sind allerdings zahlreiche Anbieter im Wettbewerb, darunter **PARKNOW** ✓ und **moBiLET**, die in verschiedenen Städten wahlweise mit der jeweiligen App genutzt werden können.

Für Nutzer, die in verschiedenen Städten unterwegs sind, ist es in der derzeitigen Entwicklungsphase des Handyparkens hilfreich, wenn anderenorts der gleiche Anbieter zur Verfügung steht und die bereits installierte App genutzt werden kann.

Für attraktive Zielorte des Fremdenverkehrs, wie auch Ilmenau, ist es von Vorteil, ein flexibles nutzerfreundliches Angebot für Besucher der Stadt installiert zu haben.

Eine Vielzahl von Internetportalen bieten Übersichten und zum Teil detaillierte Informationen zu den Parkmöglichkeiten (u.a. Stellplatzkapazität, Öffnungszeiten, Parkgebühren), zum Teil mit Angabe der Anzahl freier Stellplätze. Problematisch sind mitunter die Aktualität und Vollständigkeit der Informationen, insbesondere in kleineren Städten.

Für Ilmenau, mit dem hohen Anteil an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum besonders interessant ist eine Echtzeit-Parkplatz-Suche am Straßenrand.

PARKNOW ✓ bietet mit Find & Park in Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln, Reutlingen eine berechnete Chance auf einen freien Stellplatz.

Parkhausbetreiber nutzen im Parkraummanagement auch für Einkaufszentren vermehrt die Videotechnik, u. a. um Schrankenanlagen zu vermeiden. Die Parkgebühr wird am Ende der Parkzeit fällig.

Parkplätze von Nahversorgern werden zur Abwehr von Fremdparkern mit Sensoren ausgerüstet.

Es gibt eine Vielzahl von Ansätzen für ein perfektes Parkraummanagement (für gebührenpflichtiges Parken) allerdings keine praxistauglichen für Ilmenau.

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

Die Standorte Friedhof/Erfurter Straße (P 1) sowie Parkplatz Mühlgraben (P 6) bleiben als gebührenpflichtige Parkplätze erhalten.

Der derzeit gebührenpflichtige Parkplatz Schloßmauer erfährt mit Realisierung des B-Planvorhabens (B-Plan 57) eine Überplanung.

Die Parkmöglichkeiten am Standort P10 Eissport-/Schwimmhalle sind nach Fertigstellung des Vorhabens für Gäste und Besucher der Stadt Ilmenau ab der dritten Stunde ebenfalls gebührenpflichtig.

Mit dem Parkhaus-Neubau am Bahnhof (Terminal M) wird das Parkraumangebot dort ebenfalls gebührenpflichtig.



Stellplätze im unmittelbaren Umfeld des zentralen Versorgungsbereiches der Innenstadt sollen künftig möglichst vollumfänglich gebührenpflichtig angeboten werden.

Für die Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand bedarf es der Ausstattung mit mehreren Parkscheinautomaten.

Die Abb. 19 zeigt den Vorschlag für die Bewirtschaftung in Zone I von rund 120 Stellplätzen mit 6 neuen Parkscheinautomaten.

Bewohner mit Bewohnerparkausweis sollen von der Gebührenpflicht entbunden werden.

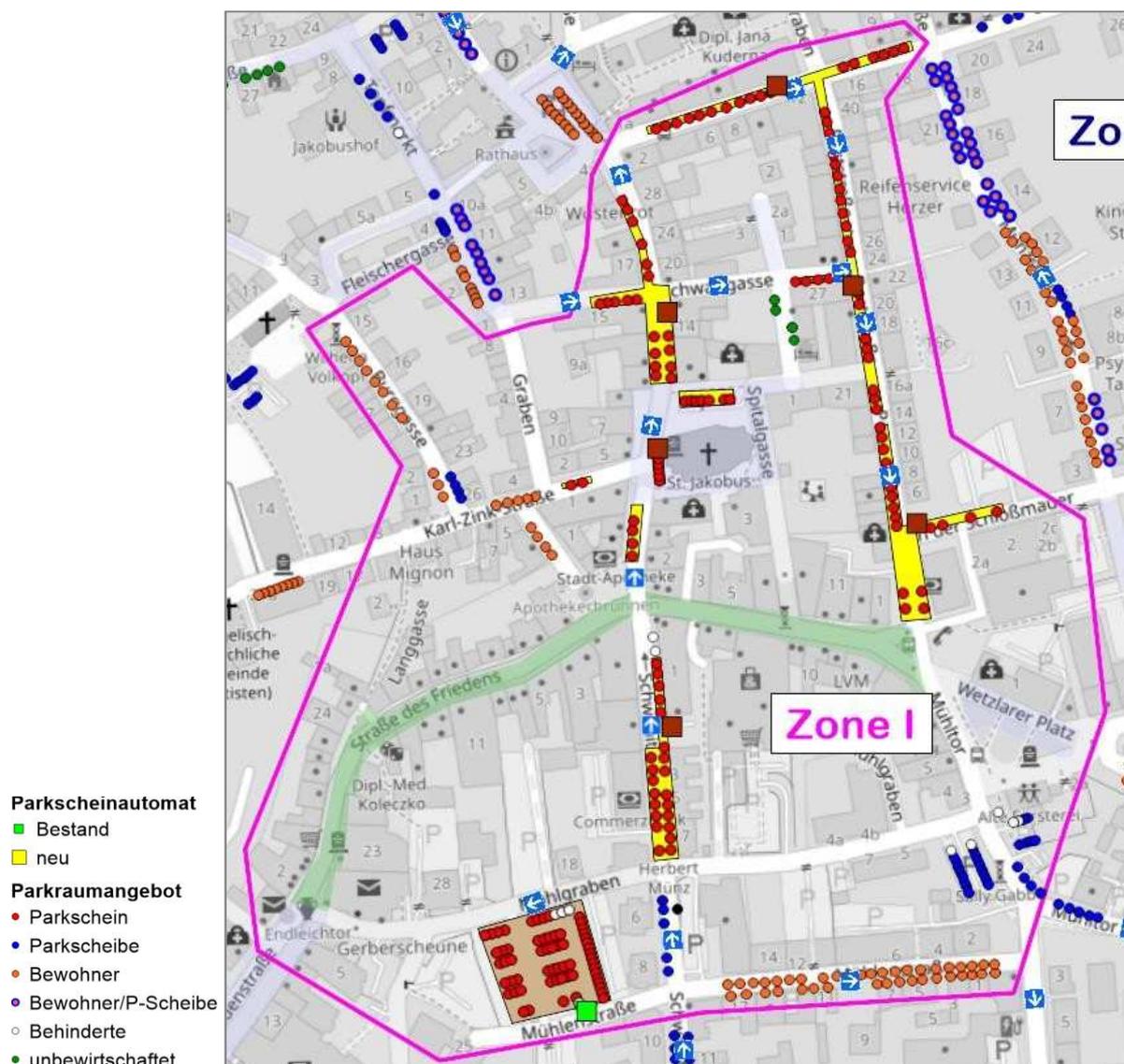


Abb. 19: Anpassung der Bewirtschaftung Zone I (Vorschlag)



Die konkreten Standorte und die Zuordnung der jeweiligen Stellplätze müssen nach erforderlicher Grundsatzentscheidung im Ergebnis einer Detailplanung festgelegt werden.

Straßenabschnitte der Zone II, die sich in Grenzlage zur Zone I befinden, sollten ebenfalls im Hinblick auf die Parkgebührenerhebung mittels Parkscheinautomat in Erwägung gezogen werden. Das betrifft die Münzstraße, Paul-Löbe-Straße sowie Lindenstraße/An der Sparkasse/Homburger Platz.

Für das betrachtete Gebiet der Innenstadt zeigt Anlage 5, Seite 63 den Vorschlag für einen ersten Schritt der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung. Darin sind die Standorte der in Tab. 3, Seite 36 aufgelisteten Parkscheinautomaten mit zugeordneten gebührenpflichtigen Stellplätzen dargestellt.

Nr.	Status		Name	unbewirtschaftet	Parkschein	Parkscheibe	Bewohner/P-Scheibe	Bewohner	Summe
1	Bestand	Zone II	Ppl- Erfurter Straße (P1)		36				36
2	Bestand	Zone I	Ppl-Mühlgraben (P6)		61				61
4	Bestand	Zone II	Ppl-Schloßmauer (P4)		59				59
5	Planung	Zone I	Weimarer Straße			17		3	20
6	Planung	Zone I	Marktstraße			4	15		19
7	Planung	Zone I	Schwanzstraße			22			22
8	Planung	Zone I	Kirchplatz			18			18
9	Planung	Zone I	Poststraße			4	10	9	23
10	Planung	Zone I	An der Schloßmauer			8	9		17
11	Planung	Zone II	Lindenstraße			15		15	30
12	Planung	Zone II	Homburger Platz			25			25
13	Planung	Zone II	Paul-Löbe-Straße			16			16
14	Planung	Zone III	Festhalle (Naumannstraße) (P8)	115					115
15	Planung	Zone III	Oehrenstöcker Straße (P9)	90					90
16	Planung	Zone II	Eis-/Schwimmhalle (P10)			142			142

Tab. 3: Parkscheinautomaten – Planungsvorschlag

Auf das (Kurz-) Parken „auf dem Markt“ (Am Markt) und auf dem Kirchplatz sollte zugunsten einer akzentuiert höheren Aufenthaltsqualität sowie einer dem städtebaulichen Anspruch adäquaten Freiraumgestaltung verzichtet werden. Die dadurch verdrängten Parkvorgänge können mit der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung aufgefangen werden (u. a. Verlagerung von Bewohnerstellplätzen sowie einschl. Einbeziehung derzeit unbewirtschafteter Stellplätze). Die konkrete Anordnung eines Parkscheinautomaten mit Zuordnung der vorhandenen Stellplätze dürfte sich ohnehin als schwierig gestalten.



Der Parkplatz Festhalle (P8) sollte im Hinblick auf die Nutzeranforderungen im Umfeld, insbesondere der sanierten und aufgewerteten Festhalle als Kongresszentrum gebührenpflichtig bewirtschaftet werden.

Eine detaillierte Abschätzung des Verkehrsaufkommens für den Standort (einschl. angrenzende Anlieger der Naumannstraße, Sportzentrum Hammergrund, allgemeiner Freizeitverkehr) muss Aufschluss für die zusätzlich zu schaffende Parkraumkapazität geben.

Der Parkplatz Oehrenstöcker Straße (P9) sollte unter Berücksichtigung der Parkraumsituation im Umfeld der Ilm-Kreis-Kliniken ebenfalls gebührenpflichtig bewirtschaftet werden. Im Parkleitsystem derzeit als „Krankenhaus gebührenfrei“ integrierter Parkplatz können die 90 Stellplätze für Innenstadtpendler vermarktet werden.

Für Besucher und Gäste der Eissport-/Schwimmhalle ist auf dem P10 derzeit keine Gebührenpflicht vorgesehen. Lediglich für Gäste und Besucher der Stadt Ilmenau sollen hier erst ab einer Parkdauer von 3 Stunden Gebühren erhoben werden.

Der Parkplatz an der Oberpörlitzer Straße (P2) für Busse und Pkw gegenüber dem Kaltebadsteich (Haltestelle Stadtbuslinie C) wird von Innenstadtpendlern nicht angenommen. Insofern ist eine Bewirtschaftung (mit Gebührenpflicht) nicht naheliegend.

Als Parkmöglichkeit für (Reise-) Busse steht er weiterhin zur Verfügung, sofern andere Nutzungen der Fläche dem nicht, ggf. nur temporär, entgegenstehen. Unbenommen steht an diesem Standort auch die Fläche des Zirkusplatzes zur Verfügung.

Der „Lkw-Parkplatz“ an der Unterpörlitzer Straße (Zufahrt Ziolkowskistraße) am Haltepunkt Pörlitzer Höhe liegt zu weit entfernt von der Innenstadt, kann allerdings gezielt für Tagespendler angeboten werden.

5.1.2.2 Parkscheibe

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

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

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



angemessenen Aufenthaltsdauer orientierte maximale Parkdauer drei Stunden aufweist.

Eine maximale Parkdauer von 30 min. sichert zwar dem sachkundigen Autofahrer eine regelkonforme Parkzeit (bis max. 1 h), fördert aber kurze Aufenthaltszeiten, erhöht die Fahrtenhäufigkeit im Zu- und Abfluss (incl. Parksuchverkehr) sowie den Aufwand für die unverzichtbare Überwachung. Besondere Situationen können eine Begrenzung auf 30 min. begründen, wie erst in 2020 in der Münzstraße für den Kindergarten eingerichtet. Mit dem besonderen Focus auf Pflegedienste besteht die Empfehlung, gezielt Kurzzeitparken in ausgewählten Straßenabschnitten zu ergänzen (Einzelfallentscheidungen der Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit dem Pflegedienst; s. a. Anlage 3, S. 58).

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

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

Bislang unbewirtschaftete Stellplätze in Bereichen mit konkurrierender Parkraumnachfrage werden hinsichtlich Einbindung in die Parkraumbewirtschaftung geprüft. Dabei sind zu erwartende Verlagerungseffekte infolge der Anpassungen in der Bewirtschaftung (Bewirtschaftungsform, Gebührenpflicht und Gebührenhöhe) mit einzuplanen.

Zusätzliches Kurzzeitparken mittels Parkscheibe (abgestimmt auf das Bewohnerparken) wird vorgeschlagen für

- Bahnhofstraße
- An der Schloßmauer
- Mühltor
- Mühlenstraße
- Obertorstraße
- Münzstraße (nördlicher Abschnitt)

Die Anpassungen in der Parkraumbewirtschaftung sollten stufenweise vorgenommen werden, gut vorbereitet sein und in deren Wirkungen beobachtet sowie ausgewertet werden. Die Wirkungen können, auch bei notwendiger Weise vorbereitender Information der Öffentlichkeit, belastbar erst nach einer Eingewöhnungszeit (ca. vier Wochen) nachgewiesen werden.

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



Hierzu zählen angrenzende Mischgebiete mit tagsüber geringerer Nachfrage sowie die Parkplätze mit geringer Auslastung (P 2 und P11).

5.1.3 Parkraumüberwachung

Mit der Parkordnung wird das Ziel verfolgt, das begrenzte Parkraumangebot, auf die Interessen der verschiedenen Nutzergruppen abgestimmt, effektiv zu nutzen. Dieses Ziel wird nur erreicht, wenn auch ausreichend überwacht wird.

Die Zahl der Falschparker kann und muss möglichst geringgehalten werden.

Zu überwachen sind allein im öffentlichen Verkehrsraum der Innenstadt rund 800 bewirtschaftete Stellplätze. Zu kontrollieren sind darüber hinaus auch Ausnahmegenehmigungen sowie Parkverstöße Park-/Haltverbote, Kreuzungsbereich, Parken in verkehrsberuhigtem Bereich (außerhalb gekennzeichneten Flächen) sowie in der Fußgängerzone (Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr).

5.2 Erweiterung des Parkraumangebotes

Die Erweiterung des vorhandenen Parkraumangebotes ist mit den Vorhaben Parkhaus am Bahnhof (Terminal M) sowie an der Festhalle (P 8) planerisch zu verfolgen.

Bei der Planung Parkhausneubau am Bahnhof (Terminal M) sollten folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- Aufnahme einer wachsenden Nachfrage von Auspendlern,
- Auffangen einer Spitzenlast für die Eis- und Schwimmhalle,
- attraktives Stellplatzangebot für Einpendler mit Ziel Innenstadt,
- Stellplatzangebot für die weitere Entwicklung des Technologie-Terminals-Ilmenau

Für den Parkraumbedarf westliche Innenstadt sowie zur Deckung des Parkraumbedarfs der Festhalle ist eine Erweiterung der Stellplatzkapazität an der Festhalle notwendig. Eine Vergrößerung der Stellplatzkapazität ist nur durch Neubaumaßnahmen zu realisieren.

Ergänzend wird die Entwicklung eines zentrenrelevanten Parkplatzes für Wohnmobile empfohlen.

5.3 Information und Wegführung (Anfahrt + Fußweg)

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



Das trifft sowohl für die An- und Abfahrt mit dem Kfz als auch auf den Fußweg zwischen Stellplatz und Ziel zu.

Die Information erfolgt über Wegweisung (Schilder, Navigation) oder Vorabinformation (Internet, Veröffentlichungen). Beides ist zu pflegen.

Das vorhandene vor Jahren installierte statische Parkleitsystem für die Innenstadt orientiert vornehmlich Ortsunkundige auf ausgewählte Standorte. Der Focus liegt auf Standorten mit größeren Kapazitäten, gebührenpflichtige Parkplätze sowie derzeit noch gebührenfreien Parkplätzen in Innenstadtrandlage. Öffentlich zugängliche privat bewirtschaftete Kapazitäten sind offensichtlich aufgenommen aufgrund des mittelbaren kommunalen Einflusses. Nicht eingebunden sind dagegen Citykaufhaus und Kaufland.

Mit Verzicht auf die Gebührenpflicht für den Standort Mühltor nach erfolgter Sanierung erscheint die Einbindung im Parkleitsystem im Unterschied zu anderen Stellplätzen nicht mehr zwingend.

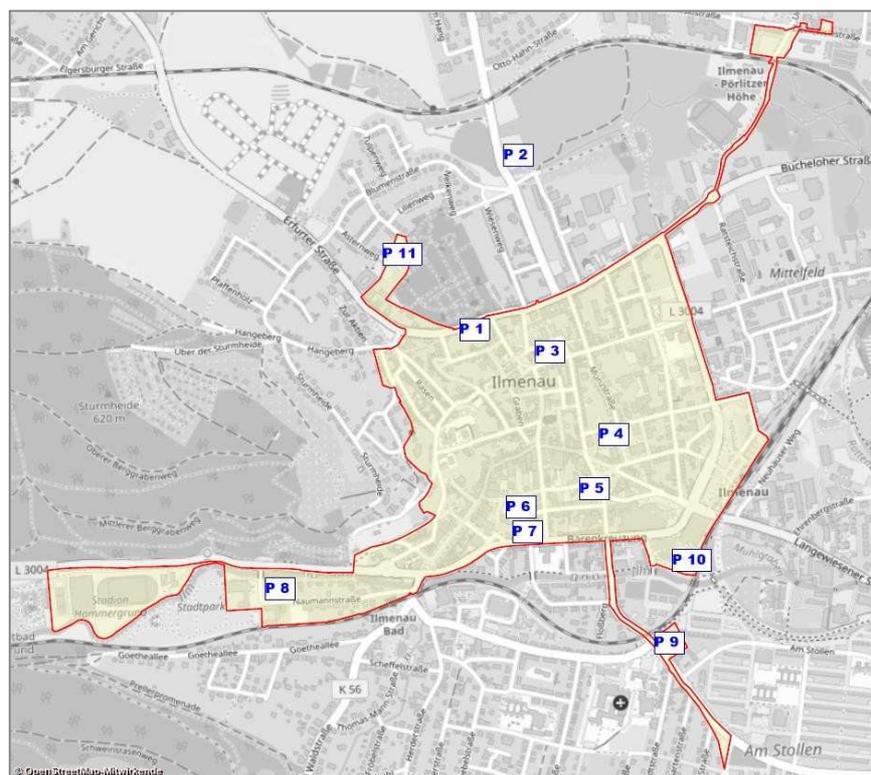


Abb. 20: Parkstandorte des Parkleitsystems

Mit zunehmendem Anteil der mit Navigation ausgestatteten Kfz schwindet die Bedeutung der stationären, analogen Wegführung vor Ort.

Größere Bedeutung ist in jedem Fall der Information im Internet www.ilmenau.de beizumessen.

Hier sollte die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten und für die Anreise mit Kfz auch hinsichtlich der Parkmöglichkeiten mit detaillierten Angaben zur



Verfügung gestellt werden. Parallel zum digitalen Zugriff sollte auch ein Flyer in das Stadtmarketing einbezogen werden.

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

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

Die fußläufige Erreichbarkeit der Geschäftszone bzw. ausgewählter Ziele vom Parkplatz aus gehören ebenso dazu.

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

5.4 Flankierende Maßnahmen

Die Parkraumbewirtschaftung muss im Rahmen der geltenden Vorschriften angeordnet und vor Ort gekennzeichnet werden. Auch wenn die Beschilderung vor dem Hintergrund der rechtlichen Bedeutung selbsterklärend sein soll, erschließt sich die Sinnhaftigkeit im Gesamtzusammenhang nicht für Jedermann sofort.

Auf unnötige Beschilderung sollte verzichtet werden.

Mit dem Ansatz erforderlicher Anpassungen in der Parkraumbewirtschaftung bietet sich die Chance, aktiv und gezielt aus kommunalpolitischer sowie verwaltungsrechtlicher Sicht zu kommunizieren durch nichtamtliche Informationen im Amtsblatt, durch die Presse oder auch Internetauftritt sowie Flyer.

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

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

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

Bauliche bzw. organisatorische Anpassungen sind im Detail planmäßig vorzunehmen

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



Die erkennbare eindeutige Kennzeichnung bzw. Gestaltung im Zweifelsfall unter Verzicht auf den einzelnen Stellplatz erhöht insgesamt die Akzeptanz und stellt somit einen Beitrag zur Verbesserung der Parkmoral dar (weniger ist oftmals mehr).

Die Erfordernisse der zunehmenden Elektromobilität erfordern entsprechende Berücksichtigung (Ladestationen).

Angebote für Carsharing sowie ggf. Unterstützung von Mitfahrgemeinschaften stärken das Bewegungssystem der Stadt in seiner Gesamtheit.

Zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung braucht Unterstützung und Zeit im Vorlauf und für die Umsetzung.

Insofern wird angeregt, gemeinsam mit der TU Ilmenau ein Pilotprojekt „smart parking Ilmenau“ zu starten, mit dem die Potenziale einer dynamischen internetbasierten Parkraumbewirtschaftung in Innenstadtquartieren im Praxistest ausgelotet werden.

Auch wenn die vorliegende Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung die Entwicklung der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht zum Gegenstand hat, bestehen Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln bzw. Verkehrs-Teil-Systemen.

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

Gelebte Mobilität, die nicht mit dem Kfz realisiert wird, entlastet den Emissionshaushalt und spart Fläche bzw. Raum für Parkvorgänge – ein Beitrag für eine lebenswerte, attraktive Stadt.

Aus fachlichem Verständnis sollte Gegenstand einer modifizierten Parkraumbewirtschaftung die Umsetzung eines ganzen Maßnahmenbündels sein.



6 Maßnahmen

Ifd. Nr.	Grundsatz/Maßnahme	Bemerkungen
Erweiterung des kommunalen Parkraumangebotes		
1.1	Neubau Parkhaus am Bahnhof (Terminal M)	Pendler, Entwicklung TTI, Eis- und Schwimmhalle; integrierte Fahrradabstellplätze Akzeptanz für gebührenpflichtiges Parken im Parkhaus abhängig von Attraktivität der Alternativen
1.2	Neubau Parkhaus an der Festhalle (P 8)	Erweiterung des Stellplatzangebots am Standort Festhalle (P 8) zur Sicherung der Attraktivität der Festhalle und zur Umsetzung einer gezielten Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt; Nutzung zusätzlicher Ebenen ermöglicht mindestens eine Verdoppelung des gegenwärtigen Stellplatzangebots
1.3	Parkplatz für Wohnmobile	Ausweisung eines Standortes mit qualifiziertem Angebot für die Zielgruppe
Bewirtschaftung des Parkraumangebotes		
2.1	differenzierte Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen	Bewohner, Wirtschaftsverkehr, Kunden/Besucher, Beschäftigte
2.2	Behindertenparkplätze	gesonderte Betrachtung und Abstimmung mit Betroffenen sowie Inklusionsbeauftragtem
2.3	flächendeckende Bewirtschaftung, stufenweise Erweiterung	als Grundsatz
2.4	Bewohnerparken (§ 45 StVO)	



Ifd. Nr.	Grundsatz/Maßnahme	Bemerkungen
	bestehende Regelung überprüfen und anpassen	ständige Aufgabe des Ordnungsamtes
	Trennsystem (reines Bewohnerparken) in Quartieren mit dominanter Wohnnutzung sowie enger Gassenstruktur	Beispiel Lindenstraße, Gülden Pforte, Poststraße
	Mischnutzung in Abschnitten mit hohem Parkdruck konkurrierender Nutzergruppen	Beispiel Topfmarkt, Schwangasse, Marktstraße
	im erforderlichen Umfang erweitern	Bahnhofsviertel sowie ggf. nördlich Erfurter Straße (Wiesenweg)
2.5	Ausnahmegenehmigungen (§ 46 StVO)	
	Begrenzung der Anzahl	
	erhöhte Nutzerfreundlichkeit	Online, Ersatzfahrzeug; ggf. Service-Parkausweis im kommunalen Verbund (Beispiel EF, WE, LK WL, LK Söm)
2.6	Kurzzeitparken	
	Bewirtschaftungszeiten Mo - Fr: 08:00 - 18:00 Uhr	in bewährter Weise (einzelne Ausnahmen: Münzstraße 6 - 17 Uhr, Eissport-/ Schwimmbad 8 - 22 Uhr)
	Parkdauerbegrenzung	als Mittel zur differenzierten Berücksichtigung der Parkraumnachfrage mehrerer konkurrierender Nutzergruppen bei Parkscheiben (1 h - 3 h) mittelbare Begrenzung durch Gebührenhöhe
	Gebührenpflicht	
	grundsätzlich in Bereichen mit hohem Parkdruck mehrerer Nutzergruppen	hohe Gebühren führen tendenziell zur freiwilligen Begrenzung der Parkdauer
	Aktualisierung der Parkgebührenordnung von 2003	Zonierung für Gesamtstadt; Staffelung Gebührenhöhe



Ifd. Nr.	Grundsatz/Maßnahme	Bemerkungen
	Parkscheinautomaten	Wechselgeldfunktion, Kartenzahlung, minutengenaue Abrechnung
	Ersatz veralteter und Neuanschaffung zusätzlicher Parkscheinautomaten	Zone I: Schwanitzstraße, Kirchplatz, Marktstraße, Weimarer Straße, Poststraße, An der Schloßmauer
		Zone II: Münzstraße, Paul-Löbe-Straße, Lindenstraße/An der Sparkasse/Homburger Platz
		Zone III: P 8 Festhalle, P 9 Oehrenstöcker Straße
	Handyparken	Öffnung für weitere Anbieter
Parkscheibe	zusätzlich (unter Berücksichtigung Bewohner): Bahnhofstraße, An der Schloßmauer, Mühltor, Mühlenstraße, Sophienstraße, Pfortenstraße, Teichweg, Obertorstraße, Münzstraße (nördlicher Abschnitt)	
	Einzelfallprüfung für "systemrelevante" Dienstleister	
2.7	Langzeitparken	unbewirtschaftetes "freies" Parken - in Randlage gebührenpflichtig Tages- und Monatsticket
2.8	Kontrolle Einhaltung der Parkordnung + Ahndung von Verstößen	unverzichtbarer Bestandteil der Bewirtschaftung Präsenz, Intensivierung bei Ausweitung Gebührenpflicht
Flankierende Maßnahmen		
3.1	Attraktivitätssteigerung der Parkplatznutzung	Verbesserung Befahr- und Begehbarkeit sowie ggf. zusätzlicher Ausstattung
		Sicherung kurzer, direkter, barrierefreier Wege
		Wegführung vor Ort



Ifd. Nr.	Grundsatz/Maßnahme	Bemerkungen
		Markierung/Kennzeichnung, Stellplatzmaße
3.2	Attraktivitätssteigerung der Innenstadt auch durch höhere Aufenthaltsqualität (ggf. Verzicht auf Stellplätze)	kein Parken auf dem Kirchplatz, Begrenzung des Parkens auf dem Marktplatz (ggf. Bewohnerparken)
3.3	bauordnungsrechtliche Behandlung privater Vorhaben	Stellplatznachweise ThürBauO, Stellplatzablöse,
3.4	Überprüfen/Begrenzen/Ablösen der über Pacht/Vermietung zum Parken genutzter kommunaler Flächen	Parkhaus Mühlgraben, Bahnhofsvorplatz
3.5	Abstimmung mit Verantwortlichen für private Stellplatzkapazitäten	
	Mühltor-Center	Nutzung der Kapazität für besondere Anlässe
	Behördenzentrum	Nutzung der Kapazität während Schließzeiten
3.6	Förderung alternativer Mobilitätsformen	Fahrradnutzung, stabiles ÖPNV-Angebot
	Fußgängerverkehr	insbesondere sichere Querung stark befahrener Hauptverkehrsstraßen



Ifd. Nr.	Grundsatz/Maßnahme	Bemerkungen
	Fahrradverkehr	Netzzusammenhang, sichere Führung, Abstellanlagen
	öffentliche Verkehrsmittel	Angebotssicherung (Takt, Betriebszeiten, Verbindungsqualität, Tarifgestaltung, Haltestellen)
3.7	Informations- und Leitsystem	Internetauftritt, Faltplan mit nutzerorientierten Informationen (Kapazität, Gebührenhöhe, Wegführung/Entfernung zu Hauptzielen)
		Unterstützung der Informationen zur Erreichbarkeit der Innenstadt durch Amtsblatt, Presse, Mobilitätszentrum, Zusammenarbeit mit Interessenvertretern
		positives Image der Erreichbarkeit der Innenstadt
		ggf. Ausweisung von Park-Routen
3.8	Carsharing	Einrichtung von "Stationen" in Abstimmung mit Anbietern
3.9	Smart Parking	für Stadtgröße noch Zukunftsmusik, ggf. gekoppelt mit Forschungsprojekt TU Ilmenau
3.10	P + R	Angebot Parkhaus am Bahnhof (Terminal M)