

Balingen, 25.04.2018

---

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Technischer Ausschuss	<b>öffentlich</b>	am 09.05.2018	Information
Gemeinderat	<b>öffentlich</b>	am 05.06.2018	Information

### **Tagesordnungspunkt**

## **Parkraumkonzeption Innenstadt**

### **Anlagen**

Textteil mit Tabelle der Anlage 1 - Mögliches Gebührenaufkommen

Pläne 1 - 21

Pläne 22 - 26

### **Beschlussantrag:**

Es wird aktuell zunächst kein Beschlussantrag dem Gremium unterbreitet. Die Ergebnisse und mögliche Schlussfolgerungen sollen in den Gremien beraten und daraus gegebenenfalls weitergehende Aufgabenstellungen oder Zielformulierungen entwickelt werden, für welche dann konkrete Beschlussanträge ausgearbeitet werden können.

### **Besondere Hinweise:**

Das Büro Planungsgruppe Prof. Kölz wird in der Sitzung zu den Untersuchungen und deren Ergebnisse sowie Schlussfolgerungen vortragen.

## **Sachverhalt:**

### **0. Vorbemerkung**

Durch einen Antrag aus dem Gemeinderat wurde um Erhebungen zur Parkierungssituation und der Betrachtung von Parkraumbewirtschaftungen in anderen Städten gebeten.

Das Parkierungskonzept in der Innenstadt von Balingen fußt noch auf dem Stadtkernrahmenplan von 1983. Es wurde Zug um Zug umgesetzt und mit dem Bau des letzten Parkhauses an der Stingstraße vor über 20 Jahren abgeschlossen.

Um nach dieser langen Zeitschiene, inzwischen 35 Jahre, fundierte Kenntnisse über mögliche Mängel, Fehlbedarfe, die Auslastungen und das Parkierungsverhalten der Nutzer zu bekommen, haben wir als ersten Schritt umfangreiche Erhebungen der Parkierungssituation im Innenstadtbereich in Auftrag gegeben. Diese sollen dabei zugleich eine der Grundlagen für die Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für Balingen sein, welches wiederum eine der Voraussetzung für die Gewährung von Fördergeldern im Rahmen der Fördermaßnahmen von Bund und Land im Rahmen der Stadtsanierungsmaßnahmen darstellt.

Fußend auf diesen Daten hat das Büro Planungsgruppe Prof. Kölz zugleich für weiterführende Diskussionen verschiedene Bewirtschaftungsszenarien und dazu mögliche Auswirkungen dargestellt.

Die vorliegende Untersuchung liefert Grundlagendaten zum Parkierungsverhalten und zu möglichen Steuerungsinstrumenten, wie z.B. Umfang von Kurzparkzonen u.a., aber auch bis zur denkbaren Einführung von Parkgebühren auf einzelnen Parkierungsbereichen.

Damit ließen sich mehr oder weniger hohe Einnahmen realisieren, die wiederum für die hohen Sanierungsaufwendungen unserer in die Jahre gekommenen Parkhäuser mit verwendet werden könnten.

Sofern der Gemeinderat nach Information und Beratung über das Thema zur Auffassung gelangt, dass eine bestimmte Variante – möglicherweise in abgewandelter Form – tiefergehend untersucht werden sollte, bittet die Verwaltung um konkrete Aufgabenstellung. Eine detaillierte Untersuchung der denkbaren Varianten wurde aufgrund der damit zusammenhängenden Kosten, auch angesichts von eindeutigen Signalen aus den Gremien, bisher nicht beauftragt.

### **1. Methodik der vorliegenden Erhebung**

- a) Ermittlung des gesamten öffentlichen und halböffentlichen Parkplatzangebotes und lagemäßige Darstellung, siehe Pläne 1 - 3, 12, 14
- b) Ermittlung des Belegungsgrades (Fluktuation) an zwei Tagen mit Nacherhebung am Parkhaus Stingstraße im Juli 2017.

Mit der Fluktuationsanalyse kann ermittelt werden, wie oft ein Parkplatz im Zeitbereich von 8.00 bis 19.00 Uhr neu belegt wird, oder ob längere Parkdauern vorliegen. Die Fluktuation wurde auch für Parkierungsschwerpunkte ermittelt, siehe Pläne 4 - 8, 13, 15.

- c) Stellplatzauslastung

Die Fluktuationsanalyse ermöglicht auch Aussagen darüber, wie lange ein Parkplatz im Zeitbereich von 8.00 bis 19.00 Uhr belegt ist, siehe Pläne 9 – 11.

## 2. Wesentliche Ergebnisse

Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung lassen sich verkürzt wie folgt zusammenfassen:

### a) Stellplatzangebot

Im Innenstadtbereich besteht mit rund 3.400 Stellplätzen ein insgesamt **hohes** Stellplatzangebot.

Parkierungsschwerpunkte sind die Parkhäuser: Citycenter  
Stingstraße  
Wilhelmstraße  
Sparkasse  
Lidl

und die Parkplätze: Stadthalle  
Am Lindle  
Friedhof

Der Anteil der zeitlich unbegrenzten Stellplätze liegt mit 70 % für einen Innenstadtbereich **sehr hoch**.

Im Gegensatz zu Balingen haben vergleichbare Städte ein niedrigeres Stellplatzangebot bei gleichzeitiger Teilbewirtschaftung im Bereich von 10 % bis zu einem Drittel aller Stellplätze.

### b) Fluktuation

Der Anteil der Dauerparker überwiegt mit 35 % gegenüber allen anderen Parkierungsarten deutlich (Kurzparker 28 %, Mittelparker halbtags 24 %, ungenutzt 13 %).

Trotz Fehlens von 162 Stellplätzen im Parkhaus Stingstraße während des Erhebungszeitraums im Mai 2017 besteht bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet **kein** Stellplatzmangel.

Allerdings besitzt das Parkhaus Stingstraße keine Parkraumreserven.

### c) Stellplatzauslastung

#### Ebenerdige Stellplätze:

- 14 % maximal 4 Stunden belegt
- 31 % 4 – 8 Stunden belegt
- 55 % über 8 Stunden belegt

#### Parkhäuser:

- 34 % maximal 4 Stunden belegt
- 20 % 4 – 8 Stunden belegt
- 46 % über 8 Stunden belegt

Im öffentlichen Straßenraum ist die Parkierungsnachfrage relativ hoch. Im Zeitraum 10.30 bis 11.30 Uhr hat es nur wenige Parkraumreserven.

In den Parkhäusern (ausgenommen Stingstraße) sind ausreichend Leistungsreserven vorhanden.

#### **d) Interpretation der Ergebnisse**

- Kein Stellplatzdefizit in der Innenstadt, manche Quartiere sind jedoch ausgelastet.
- 60 % Dauer- und Mittelparker weisen auf Nutzung durch Bewohner und Beschäftigte hin.
- 28 % sind Kurzparker, daraus resultiert ein höheres Verkehrsaufkommen in der zentralen Innenstadt.
- Es gibt Parkraumreserven in den Parkhäusern Wilhelmstraße und Citycenter.
- Die Parkscheibenregelung in der zentralen Innenstadt sorgt in der Regel für freie Stellplätze und vermindert den Parksuchverkehr.

### **3. Zielsetzung der Parkraumbewirtschaftung**

Neben wirtschaftlichen Aspekten können Steuerungsmittel zu positiven Effekten für das Parkplatzangebot, weniger Verkehr, Umstieg auf andere Verkehrsmittel und Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität führen. Details siehe Ausführungen auf Seite 9 der Untersuchung.

### **4. Bewirtschaftungsszenarien**

#### Szenarien 1 – 3:

Parkgebühren in unterschiedlichen Bereichen

#### Szenario 4:

Parkgebühren nur für Dauerparker

#### Szenario 5:

Alle Parkplätze weiterhin gebührenfrei, aber Ausdehnung der Kurzzeitparkzonen.

Von der Verwaltung wird zum jetzigen Zeitpunkt keine Empfehlung für ein Bewirtschaftungsszenario abgegeben, die Möglichkeiten sollen zuerst ausgiebig diskutiert werden.

Eduard Köhler