



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.



Behindertenparkplätze in Erlangen

- Wer darf sie nutzen?
- DIN-Norm
- Hindernisse bei der Nutzung
- Lage der Parkplätze

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.



Behindertenparkplätze in der Innenstadt: 95

(Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und personengebundene
Parkplätze)

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik
Peer-Counselorin (ISL)



Wer darf Behindertenparkplätze nutzen?

- Inhaber eines blauen Parkausweises (EU)
- Der Parkausweis ist personengebunden (mit Foto).
- Ein Schwerbehindertenausweis alleine berechtigt nicht zur Nutzung des Behindertenparkplatzes.
- Die Fahrt muss der Beförderung des Menschen mit Behinderung dienen. Besorgungsfahrten für Menschen mit Behinderung berechtigen nicht zur Nutzung.
- Die Benutzung ohne Parkausweis kostet 55 € + evtl. Abschleppgebühr.
- Der Parkausweis kann bei der Kommune beantragt werden, in Erlangen im Bürgeramt.
- Es gelten bestimmte Voraussetzungen, die im Schwerbehindertenausweis verankert sind.
- Der blaue Parkausweis berechtigt noch zu anderen Sonderrechten beim Parken.



Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



Wer bekommt den blauen Parkausweis?

Es müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein, die durch die Art der Behinderung bestimmt sind. Diese sind als Merkzeichen im Schwerbehindertenausweis festgehalten:

- aG (außergewöhnlich gehbehindert): Rollstuhlfahrer, Menschen mit Amputation beider Arme oder beider Beine, angeborenes Fehlen beider Arme oder beider Beine oder vergleichbare Funktionseinschränkungen)
 - BI (blind)
- **Berechtigt zur Nutzung von Behindertenparkplätzen und zu Sonderparkerleichterungen**



Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.



Oranger Parkausweis:

- Für Menschen mit weniger schweren Behinderungen
- Nur in Deutschland gültig
- Berechtigt nicht zum Parken auf Behindertenparkplätzen, aber zu Sonderparkerleichterungen



Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



Anforderungen an einen Behindertenparkplatz: Länge, Breite, Neigung

Ist festgelegt in der DIN Norm 18040-1 und DIN 18040-3:

Breite: mindestens 3,50 m

Länge: mind. 6 m (bei Parkplatz im rechten Winkel zur Fahrbahn)

Länge: mind. 7,50 m (Parken die Fahrzeuge parallel zur Fahrbahn)

Außerdem:

- Parkplatz muss barrierefrei erreicht werden können, z.B. abgesenkte Bordsteinkante daneben haben
- nicht zu stark geneigt sein
- keine hohe Bordsteinkante daneben haben
- Der Bodenbelag muss erschütterungsarm und rutschhemmend sein.

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



2 Funktionen von Behindertenparkplätzen:

- Erleichtert bzw. macht das Ein- und Aussteigen für Menschen mit Behinderung erst möglich
- Soll kurze Wege für Menschen mit schweren Behinderungen ermöglichen.

RollstuhlfahrerInnen benötigen häufig zum Ein- und Aussteigen Hebebühnen oder Rampen, die seitlich oder hinten am Fahrzeug angebracht sind. Diese benötigen entsprechenden Platz.

Oder die Fahrer- oder Beifahrertür muss ganz weit geöffnet werden, so dass ein Rollstuhl oder Rollator daneben passt.

Das Ein- und Aussteigen dauert wesentlich länger als bei Menschen ohne Behinderung.

Ein Behindertenparkplatz bedeutet kein Privileg oder Luxus, sondern ist der Ausgleich für eine schwer zu bewältigende Lebenssituation.

Dabei ist besonders auch die Einhaltung der DIN-Norm wichtig, um das sichere Aus- und Einsteigen überhaupt möglich zu machen.

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

TRIPLE B
beratung . bildung . begegnung .

Beispiele für Behindertenparkplätze in Erlangen:



Goethestraße
östlich und westlich des Bahnhofsvorplatzes

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

TRIPLE B

beratung . bildung . begegnung .

Bahnhofsvorplatz: Behindertenparkplatz nicht benutzbar



E-Roller-Parkplatz



Parkplatz am „Beck“ vor dem Bahnhof:

← Gefährliches Aussteigen zur Fahrbahn und nach hinten

→ Parkplätze am Rollerstandort wären besser



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.



Schilder werden oft zum Anschließern von Fahrrädern genutzt und erschweren bzw. behindern damit das Ein- und Aussteigen



←
Aussteigen nach
hinten braucht
viel Platz!

Hohe Bordsteinkante am Hugo verhindert
das Ausfahren der Rampe



Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.

TRIPLE B
beratung . bildung . begegnung .

Behindertenparkplätze bei AOK Schuhstr.: schön breit, geringe Bordsteinkante, ABER: Neigung des Fußwegs stoppt die Rampe



← Parkplatz Helmstr.:
mit Fußweg 3,50m breit

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



ZSL Erlangen

Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.



Behindertenparkplätze hinter dem Rathaus: künstlich verkleinert durch große Poller



Parkplätze Wasserturmstr., Nähe Theater:



zu kurz, zu schmal

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



Behindertenparkplätze hinter Schranken mit Ticketzug, z.B. in Parkhäusern usw.:

- Sind für behinderte Menschen als Fahrer/-innen nicht nutzbar, da sie das Ticket nicht ziehen können oder das Ticket zum Öffnen der Schranke nicht hineinstecken können.
- Auch einen Knopf am Ticketautomaten können sie nicht drücken.
- Es ist auch nicht immer eine Begleitperson dabei, die dies erledigen könnte.
- **Deshalb ist es wichtig, ausreichend Behindertenparkplätze außerhalb der Schranken einzurichten, z.B. an Kliniken.**

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



Fazit:

- Anzahl der Behindertenparkplätze in der Innenstadt ist angemessen.
- Die DIN-Norm ist selten eingehalten. Deshalb sind manche gar nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar.
- Durch Veränderungen der Lage und teilweise Umbauten wären sie nutzbar, z.B. Schilder versetzen, Bordsteinkanten absenken, Poller oder Pfosten versetzen oder entfernen, Fußweg-Markierungen
- An Kliniken: mehr Behindertenparkplätze außerhalb der Schranken schaffen
- Veränderungen bitte in Absprache mit VertreterInnen der Betroffenen!
- Überwacht werden sollten die Behindertenparkplätze auch durch die Polizei und nicht nur durch das Ordnungsamt

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

Referentin

Sylke Stricker

M.A. Pädagogik

Peer-Counselorin (ISL)



Parkraumkonzept Erlanger Innenstadt

17.02.2022

Agenda

1 Zusammenfassung

2 Abstimmung mit Nutzergruppen

3 Parkraumregelung

4 Parkraumzonierung

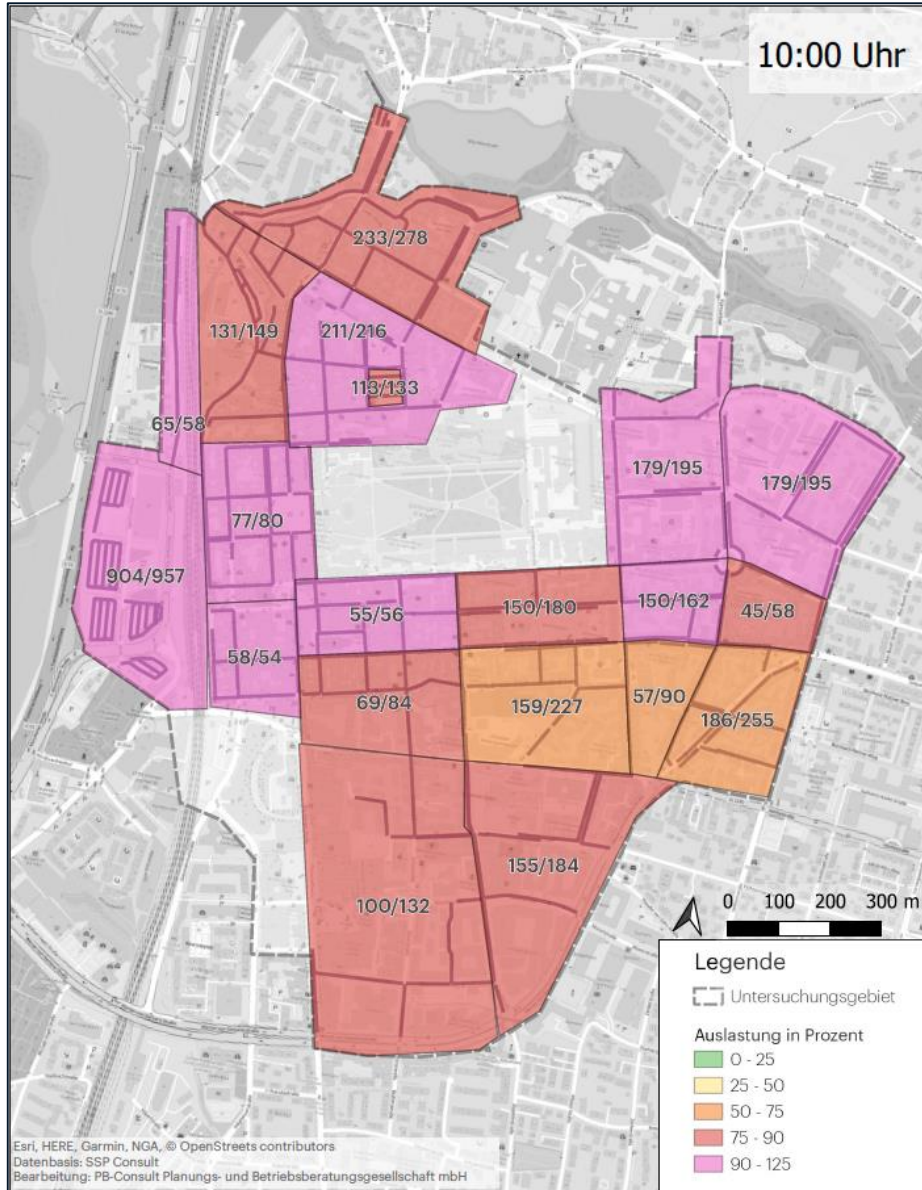
5 Tarifierpassung

6 Ladezonen

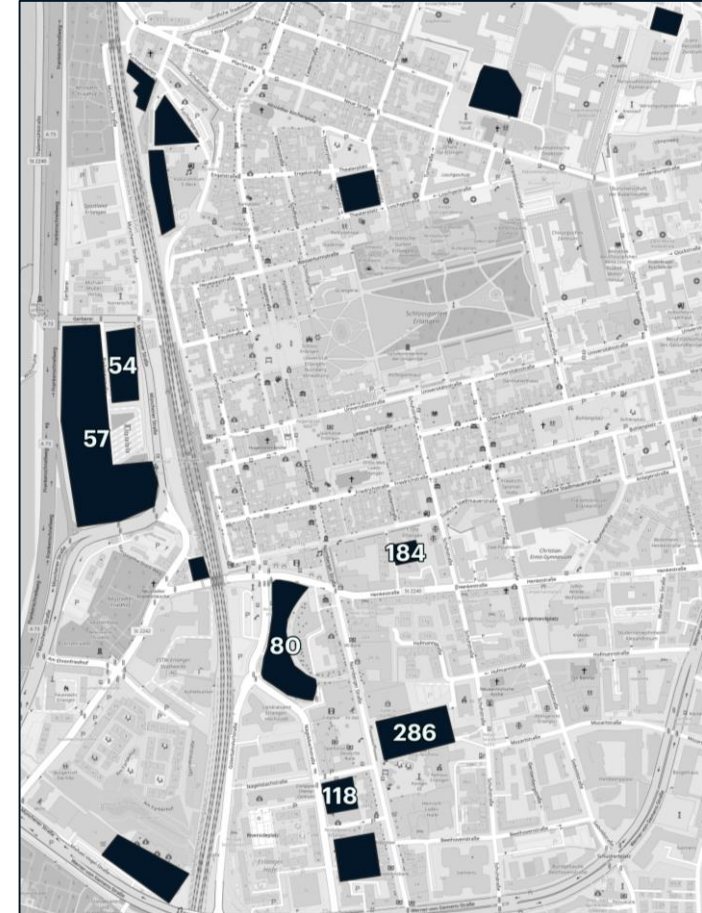
7 Weitere Schritte

_Zwangspunkte

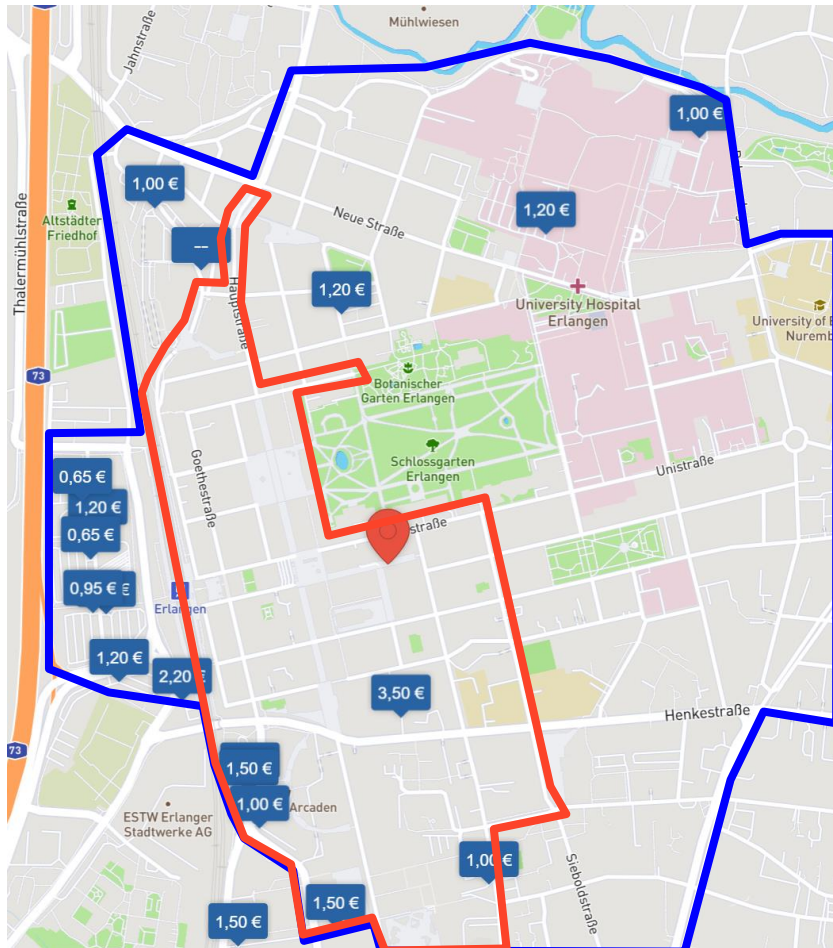
Auslastung öffentliche Parkstände



Mindestens freie Stellplätze



_Zwangspunkte



https://www.parkopedia.de/parking/locations/erlangen_h896u0zf4ky84rs9h8/?country=de&arriving=202201171100&leaving=202201171200

Zone 1

1,50€ pro Stunde

Zone 2

1,20€ pro Stunde

Warum ist die Auslastung von den Parkhäusern geringer als die Auslastung von den Parkplätzen im öffentlichen Raum? 018

Parkplätze auf den Straßen sind zu billig
für Altstadt nicht erreichbar
unkomfortabler wg Bauweise Faulheit
Zu weit zu laufen zu teuer geiz Optional nicht bekannt
unattraktiv gelegen billiger
Enge weiter weg Preis kostenpflichtig
Unattraktiv Entfernung Angsträum
zu weit entfernt Unsicherheit
unattraktiv gestaltet schlecht angeschlossen
Unangenehmer anzufahren Unbekanntheit

Die Parkgebühren im öffentlichen Raum sind viel zu niedrig!

slido

Zusammenfassung aktueller Probleme

- Bewirtschaftung unübersichtlich
- Hoher Anteil an Bewohner- und Dauerparkenden
- Geringe Anzahl an Parkwechselfvorgängen -> Ineffizient
- Heterogene Verteilung der Parkplätze
- Hoher Parkdruck und starker Parksuchverkehr
- Unterschiedliche Kosten für Nutzung des öffentlichen Raumes
- Gleichbleibende, geringe Parkgebühren seit ca. 20 Jahren
- Zweite Reihe Parker (z.B. Lieferverkehr)
- Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer*innen durch ruhenden Verkehr

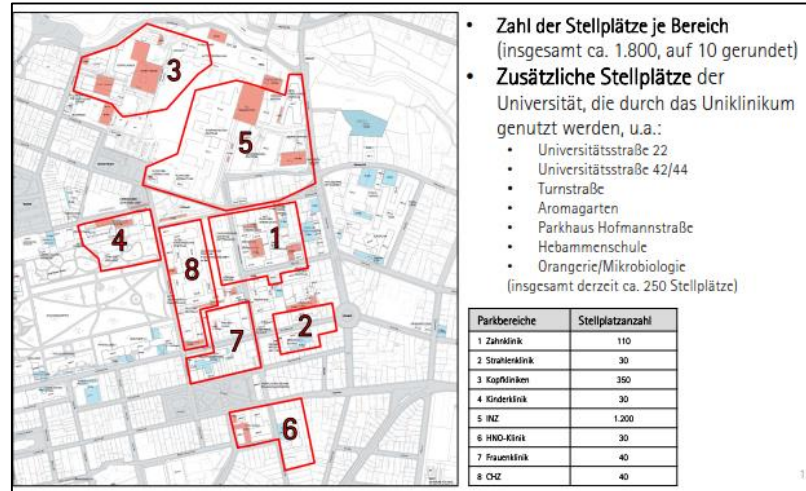
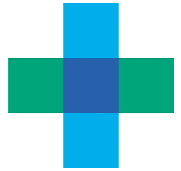


Agenda

- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen**
- 3 Parkraumregelung
- 4 Parkraumzonierung
- 5 Tarifierpassung
- 6 Ladezonen
- 7 Weitere Schritte

Zwei Gesprächsrunden mit Vertretern der IHK und der Stadt Erlangen

- Öffentliche Parkstände vorzugsweise zum Kurzparken
- Gleichmäßige Verteilung der öffentlichen Parkstände an alle Nutzer
- Ladezonen zum Be- und Entladen für alle Nutzer
- Definition eines Pilotprojektes



- Hohe Auslastung der Stellplätze, v.a. durch Mitarbeiter
- Auslastung Besucherparkhaus 90%
- Höchste Auslastung vormittags -> Schichtüberlappung
- MIV-Anteil von MA aus Erlangen gering
- MIV-Anteil außerhalb Erlangen sehr hoch
- 75% der Besucher Parkdauer <4h
- Parksuchverkehr : 70% unter 15 Minuten
- Meistgenutzte Endhaltestelle ist der Bahnhof

-> **Der Fokus bei den Kliniken liegt bei der Überbrückung der letzten Meile**



Eine Gesprächsrunde mit Vertretern der Kliniken und der Stadt Erlangen

- Gute Annahme der seit 01.01.2022 kostenlosen Klinik-Linie
 - Weitere Anmietung von Parkständen auf dem Großparkplatz wird geprüft
 - Prüfung Erweiterung Großparkplatz durch Provisorium
- Prüfung Anbindung von Parkhäusern (z.B. Siemens) mit dem ÖV
- Berücksichtigung von Klinikbedürfnissen im direkten Umfeld auf Basis Mobilitätskonzept (z.B. Kurzparkstellplätze für Geburtshilfe/Kreißsaal)
- Wunsch nach längeren Parkdauern im Klinikumfeld (min. 4 Stunden)

Gratis-ÖPNV in der Erlanger Innenstadt



Die Stadt Erlangen führt zum 1. Januar 2022 in der Innenstadt ein kostenloses ÖPNV-Angebot ein. Ab dann wird man auch gratis die

Zwei Gesprächsrunden mit Vertretern von Contipark und der Stadt Erlangen:

- Contipark betreibt in Erlangen das Parkhaus Neuer Markt sowie die Tiefgaragen Eisert und Sedanstraße
- Bereitschaft zur Kooperation vorhanden
- Kombi-Ticket mit Angeboten des Einzelhandels und des ÖV
- Teilnahme an gemeinsamen Pilotprojekt
- Angebot für Anwohner zum Test in der Schuhstraße (Neuer Markt) bereits eingeführt

Dauerparker PKW



Parken Sie zum monatlichen Festpreis - 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche.

135,66 € / Monat

Dauerparken für Anwohner



Parken Sie als Anwohner: Mo - Fr 17Uhr-09Uhr Sa, So, Feiertag 24 Stunden

75,00 € / Monat

Dauerparker PKW



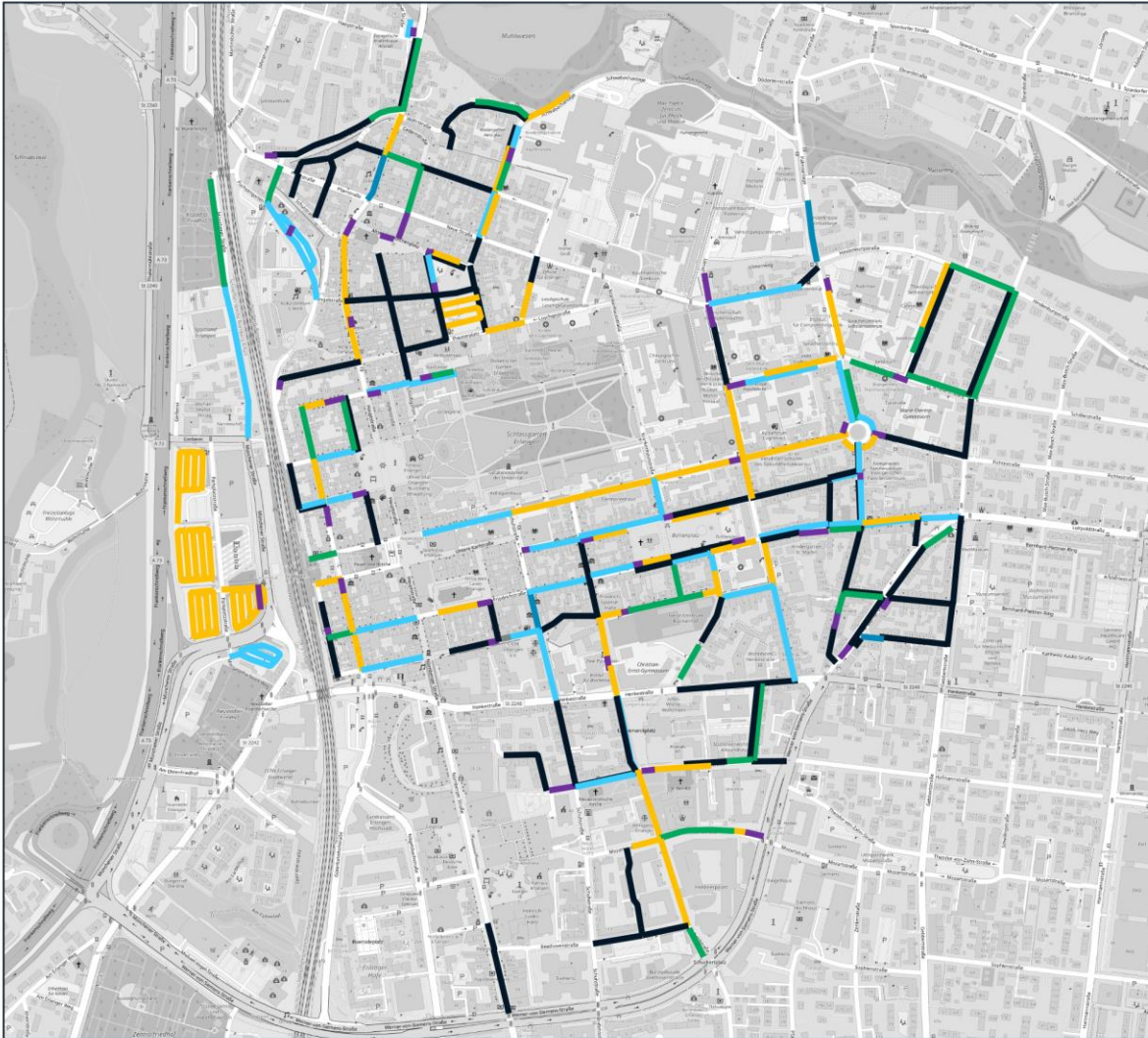
Parken Sie zum monatlichen Festpreis - Mo.-Fr. - 24 Stunden

95,00 € / Monat

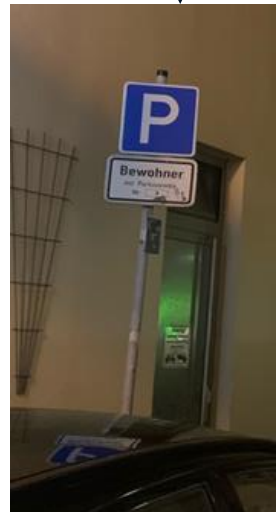
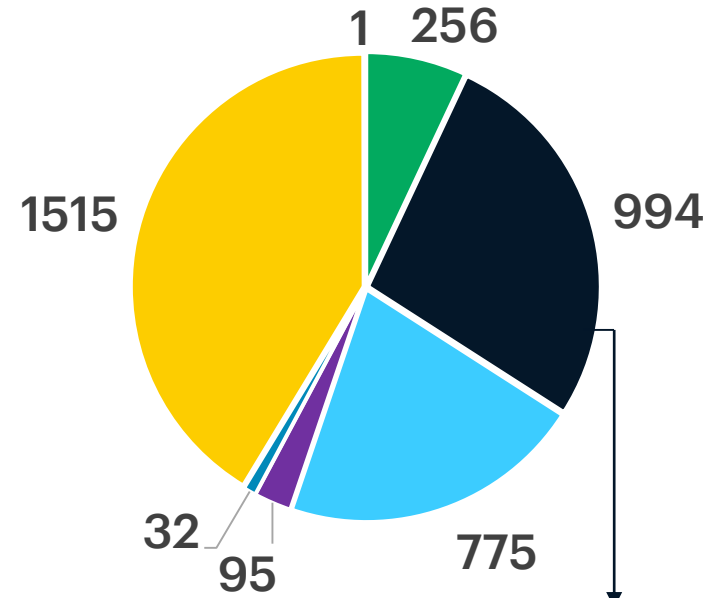
Agenda

- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen
- 3 Parkraumregelung**
- 4 Parkraumzonierung
- 5 Tarifierung
- 6 Ladezonen
- 7 Weitere Schritte

_Aktuelle Parkraumbewirtschaftung



- temp. Gebührenpflichtig
 Bewohnerparken, freies Parken
 Freies Parken
 Motorradstellplatz
- Bewohnerparken
 Bewohnerparken, temp. Gebührenpflichtig
 Behindertenparken



Aktuelle Parkraumbewirtschaftung



Reines Bewohnerparken

Die Stellplätze stehen ausschließlich den Bewohnern zur Verfügung, d.h. leere Stellplätze dürfen von Personen ohne Ausweis nicht verwendet werden.

	Anzahl SP	Dienstag							Samstag		
		05:30	08:00	10:00	12:30	15:30	18:00	21:30	10:00	12:00	14:00
Bewohnerparken	1.024	93%	81%	81%	81%	82%	88%	93%	80%	79%	80%
Bewohnerparken, freies Parken	32	84%	84%	81%	81%	78%	81%	94%	59%	66%	69%
Bewohnerparken, temp. gebührenpflichtig	797	65%	67%	82%	81%	80%	81%	86%	78%	81%	83%
Auslastung der Bewohnerstellplätze durch Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis	1.853	66%	57%	51%	52%	52%	57%	63%	53%	51%	49%
Freies Parken	256	84%	91%	99%	88%	94%	92%	95%	80%	84%	86%
temp. gebührenpflichtig	2.149	18%	46%	80%	79%	68%	55%	40%	48%	63%	63%
Behindertenparken	97	32%	37%	70%	53%	47%	39%	39%	34%	40%	40%
Gesamt	4.355	49%	61%	82%	80%	75%	70%	65%	63%	71%	72%

_Bewohnerstellplätze

Bewirtschaftung	Fahrzeuge/Stellplatz pro Tag
Bewohnerparken	1,8
Bewohnerparken, temp. gebührenpflichtig	2,6
kostenlos	3,0
temp. gebührenpflichtig	3,3

- Auf reinen Bewohnerstellplätzen parken am wenigsten Fahrzeuge. -> Potenzial

Anpassung der Parkregelung

Ziel: Förderung Kurzparken, Steigerung Parkplatzverfügbarkeit:

- Anpassung reines Bewohnerparken
- Nutzung der Stellplätze durch alle Nutzer ermöglichen
- Bewohnerparken: Wechsel- oder Mischprinzip je nach lokalen Gegebenheiten (Abstimmung mit Nutzern)

_Änderungsvorschlag

Behindertenstellplätze



Behindertenstellplätze

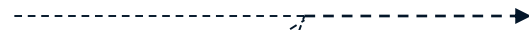
Kurzparken



Kurzparken

- Mit Höchstparkdauer

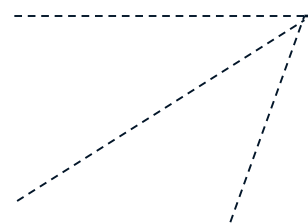
Freies Parken



Bewohnerparken im Wechsel- bzw. Mischprinzip

- Mit/Ohne Höchstparkdauer je nach Tarifgebiet

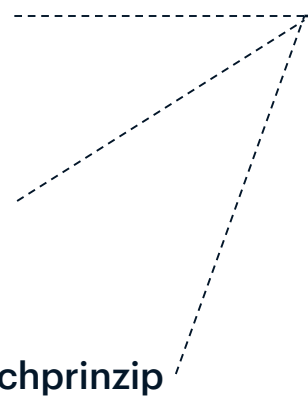
Reines Bewohnerparken



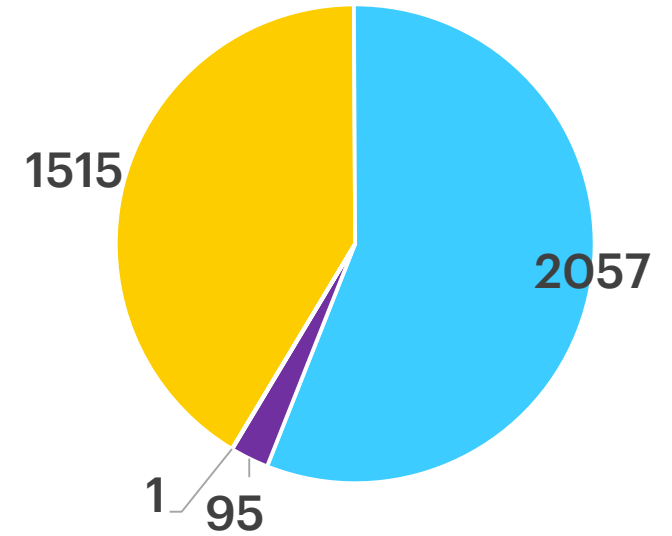
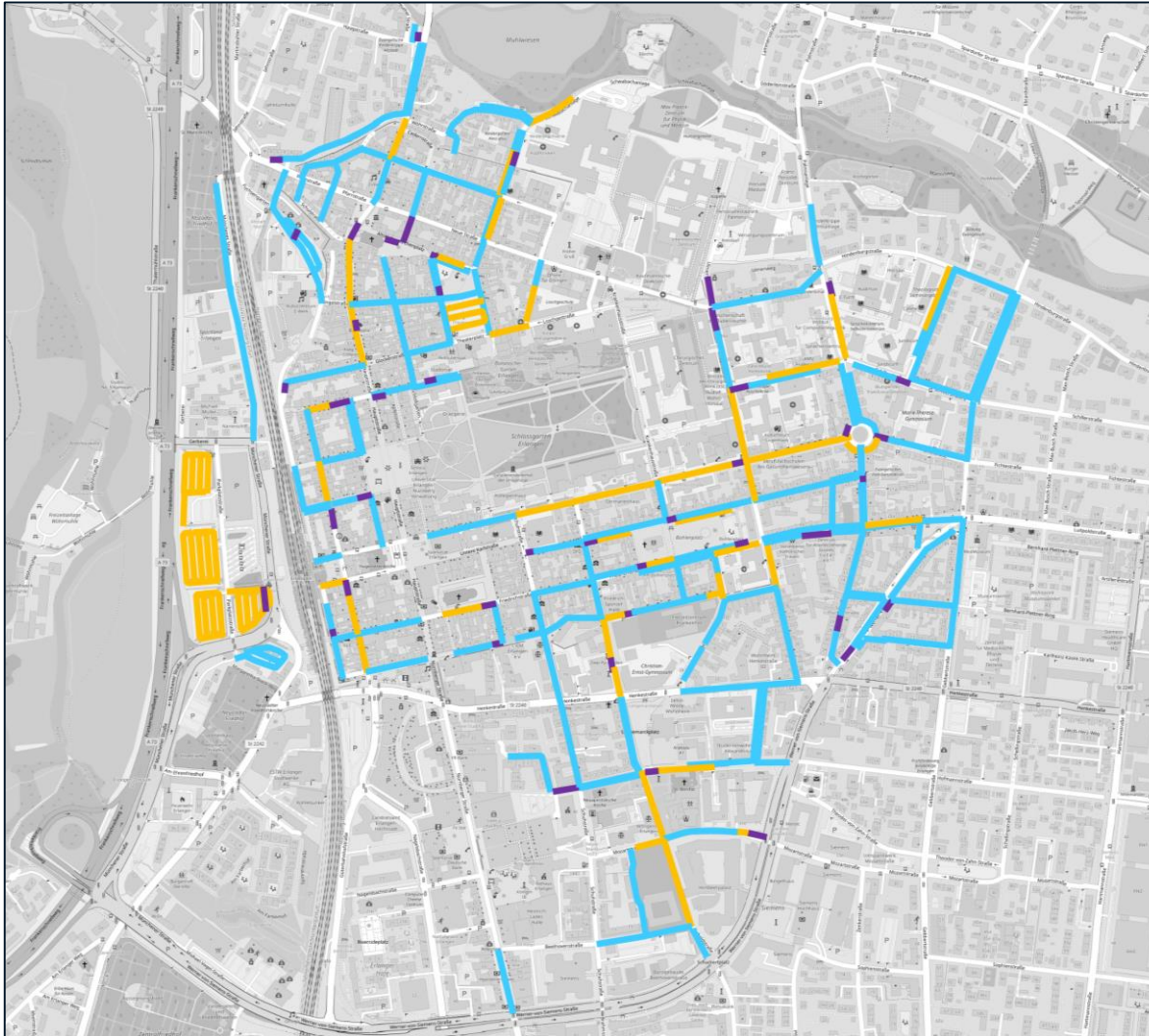
Ladezonen

- Nutzung für Lieferverkehr und zum Be- und Entladen

Bewohnerparken im Mischprinzip



_Parkregelung Alternative



Agenda

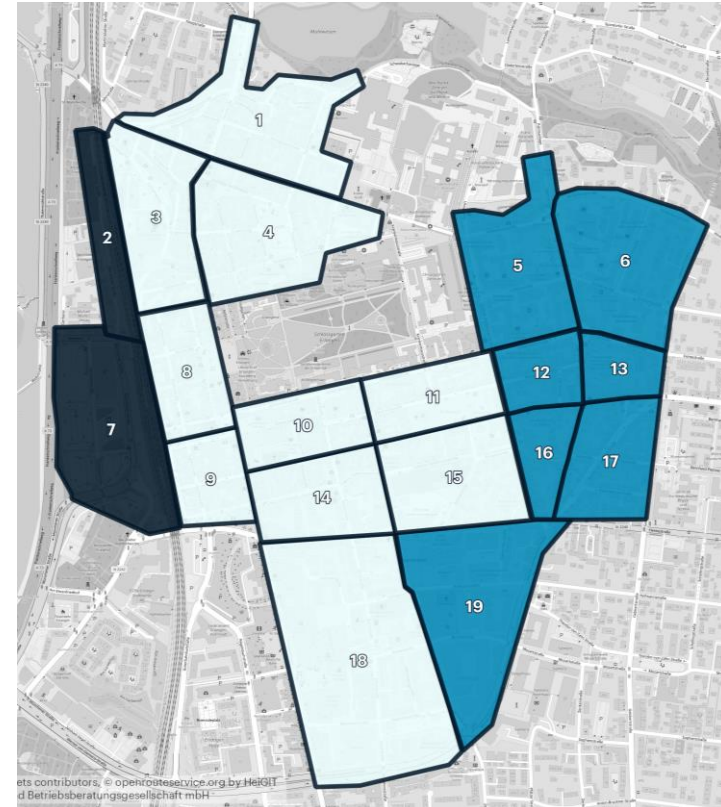
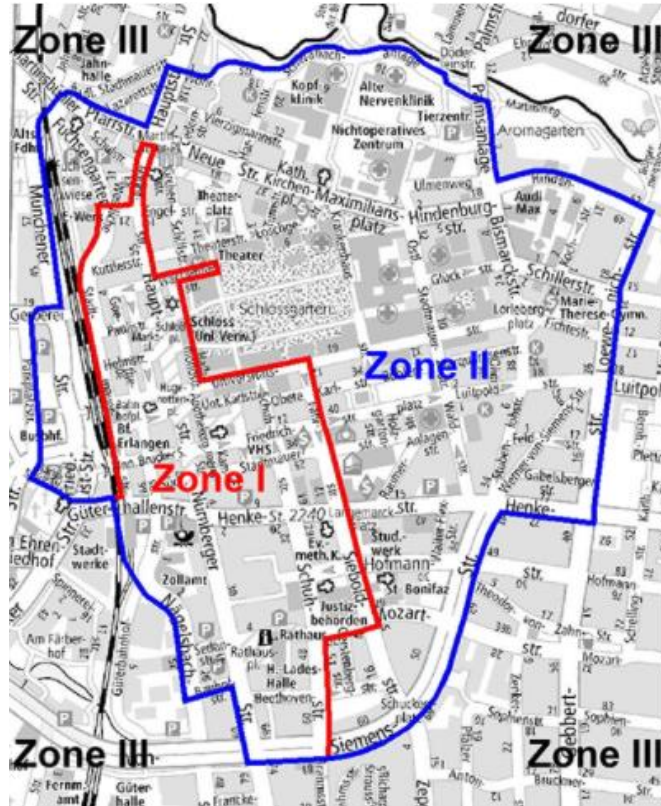
- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen
- 3 Parkraumregelung
- 4 Parkraumzonierung**
- 5 Tarifierung
- 6 Ladezonen
- 7 Weitere Schritte

_Gewollte Nutzergruppen



Esri, HERE, Garmin, NGA, © OpenStreets contributors, © openrouteservice.org by HeiGIT
Bearbeitung: PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH

_Vergleich Tarifzonen zu Nutzergruppen

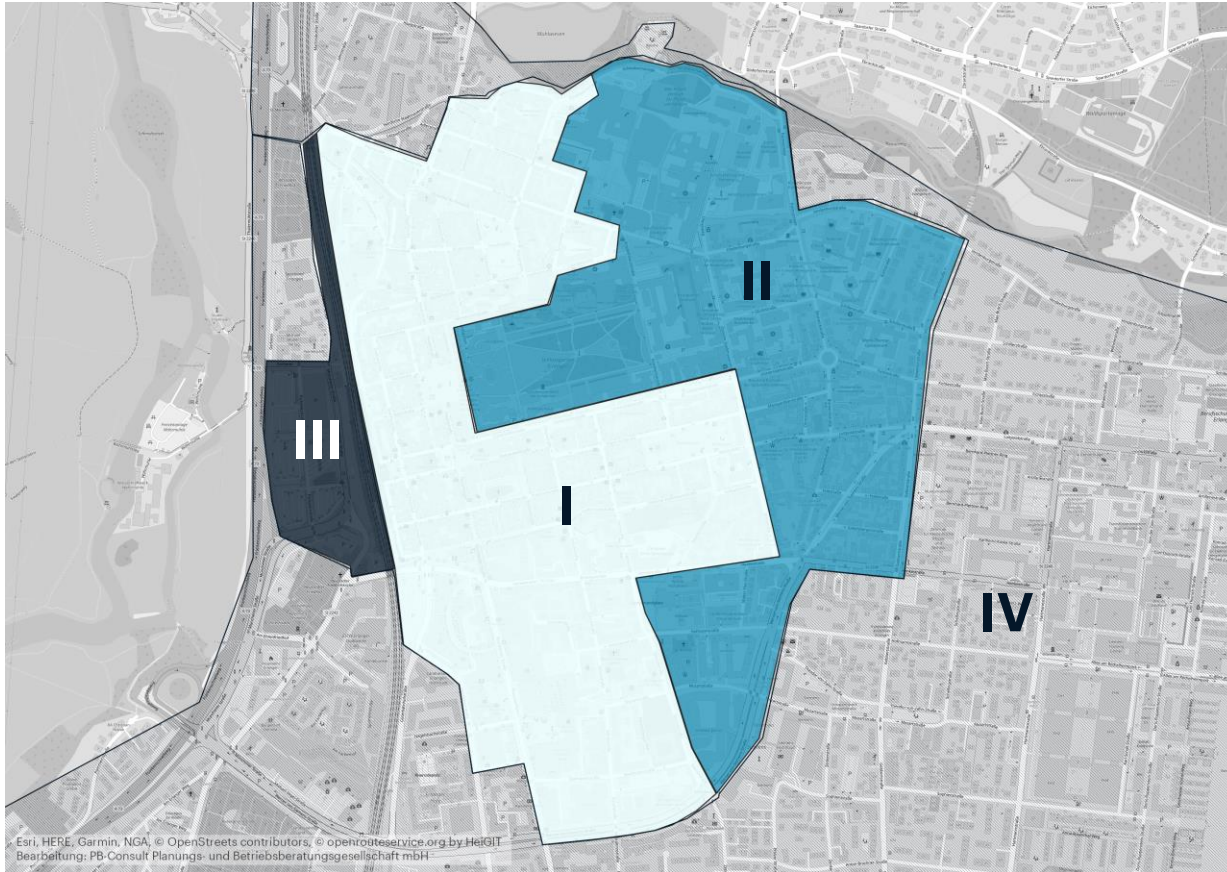


Ausgeprägte Einzelhandelsnutzung

Verdichtete Wohnnutzung und Konkurrenz zwischen Nutzergruppen

Dauerparken

_Zonierung



Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

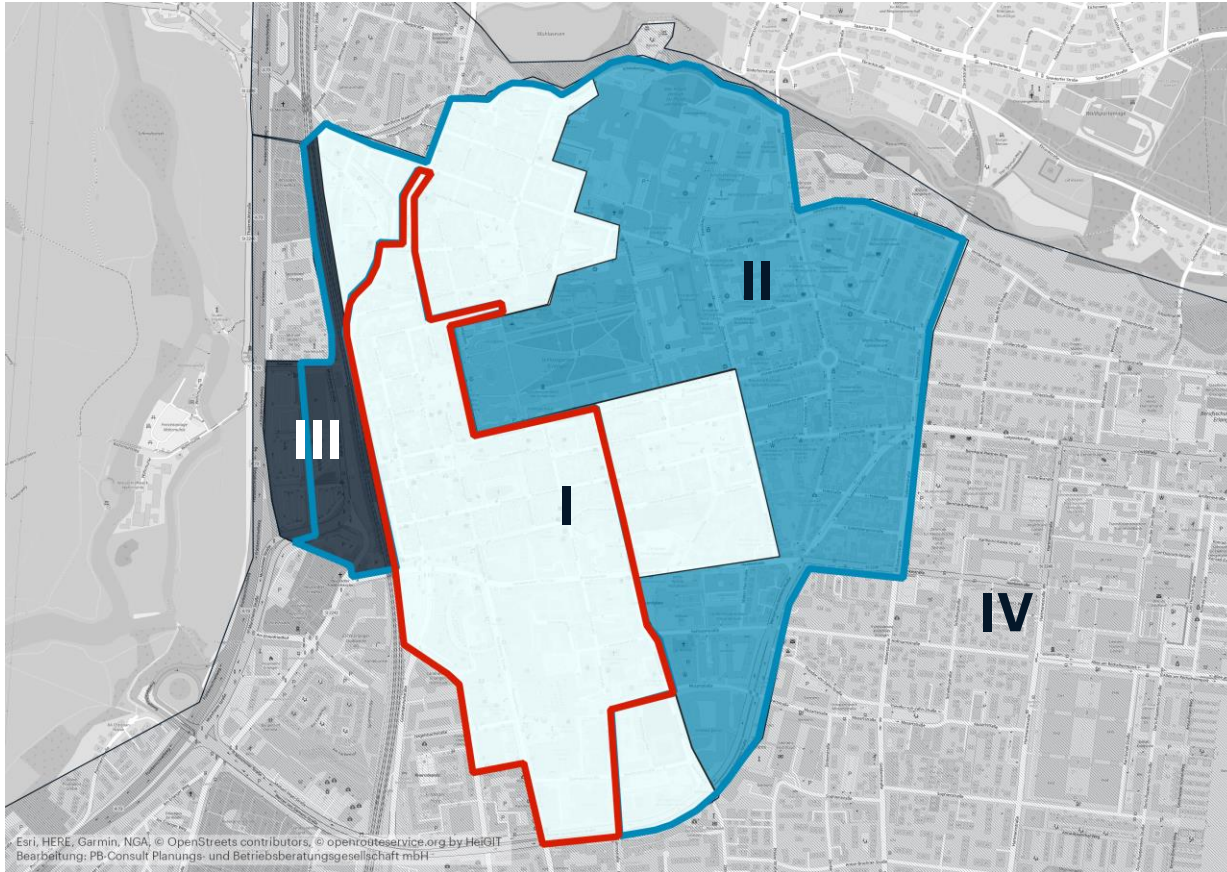
Zone III

Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

Restliches Stadtgebiet

_Zonierung



— Tarifzone 1
— Tarifzone 2

Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone III

Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

Restliches Stadtgebiet

_Zonierung



Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone III

Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

Restliches Stadtgebiet

_Zonierung



Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone III

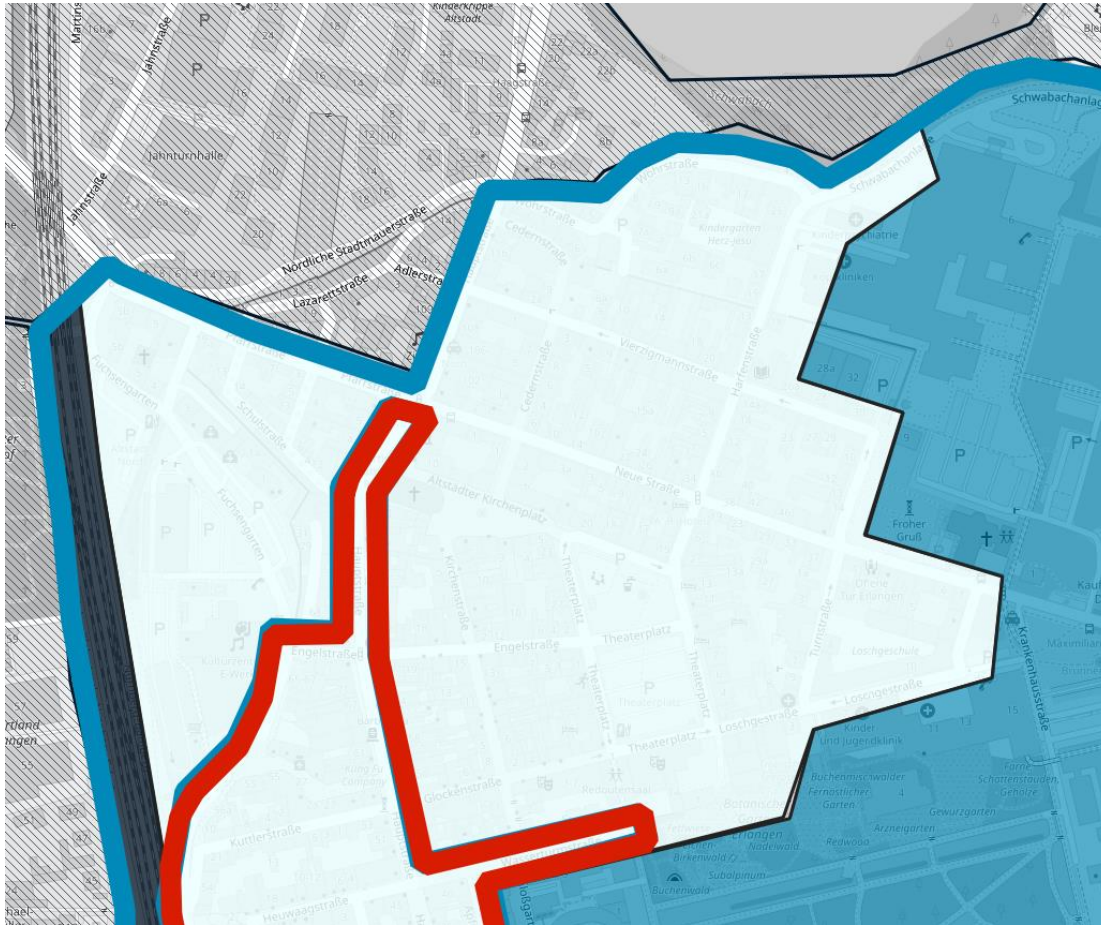
Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

Restliches Stadtgebiet

— Tarifzone 1
— Tarifzone 2

_Zonierung



Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone III

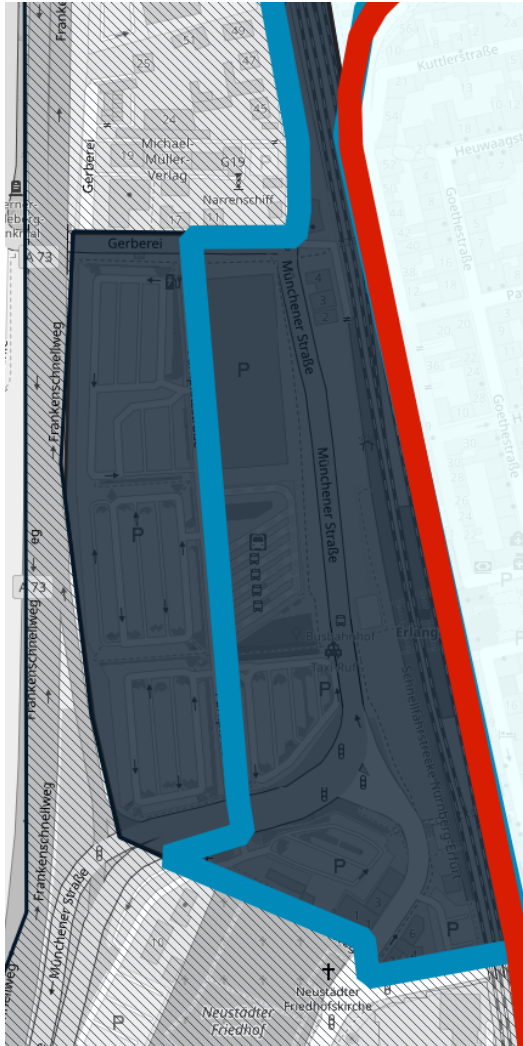
Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

Restliches Stadtgebiet

— Tarifzone 1
— Tarifzone 2

_Zonierung



- Tarifzone 1
- Tarifzone 2

Zone I

Kurze Parkdauer
Mit Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone II

Gemischte Parkdauern
Ohne Höchstparkdauer
Ohne Tagesticket

Zone III

Dauerparker
Ohne Höchstparkdauer
Mit Tagesticket

Zone IV

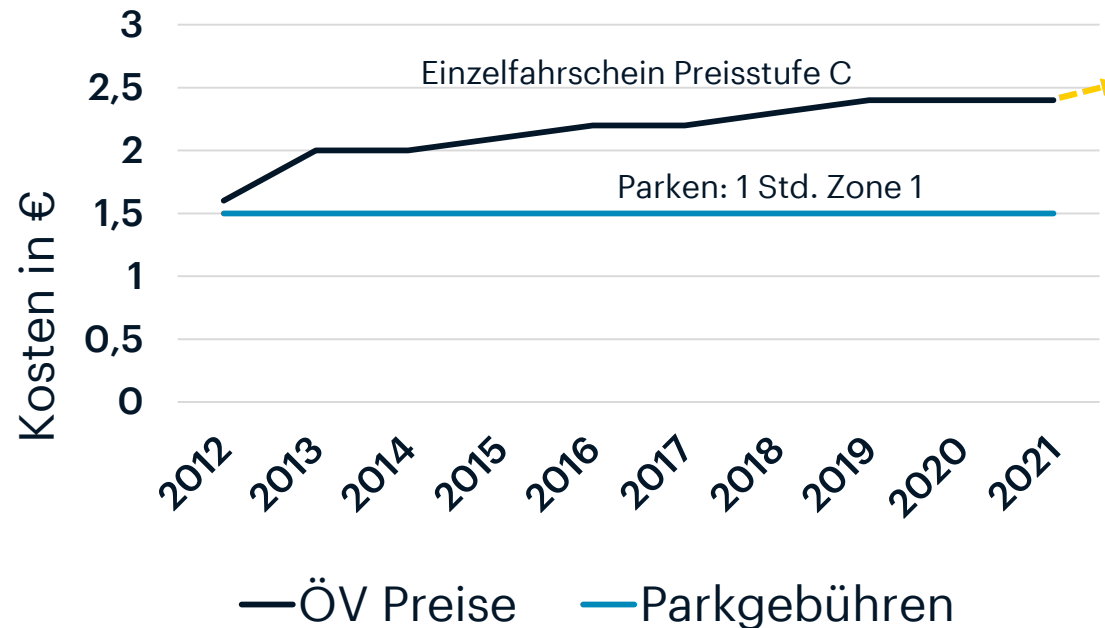
Restliches Stadtgebiet

Agenda

- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen
- 3 Parkraumregelung
- 4 Parkraumzonierung
- 5 Tarifierpassung**
- 6 Ladezonen
- 7 Weitere Schritte

_Tarifanpassung

- Keine Anpassung der Parkgebühren seit 2002
- Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur
- Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Klinik-Linie)



ÖV - Quelle: VGN

Parkgebühren - Quelle: VEP S. 88

_Vergleich Kosten und Wert - Kurzparken

- Keine Anpassung der Parkgebühren seit 2002
- Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur
- Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Klinik-Linie)
- Verkehrslenkende Effekte:

Verlagerung parkende Fahrzeuge

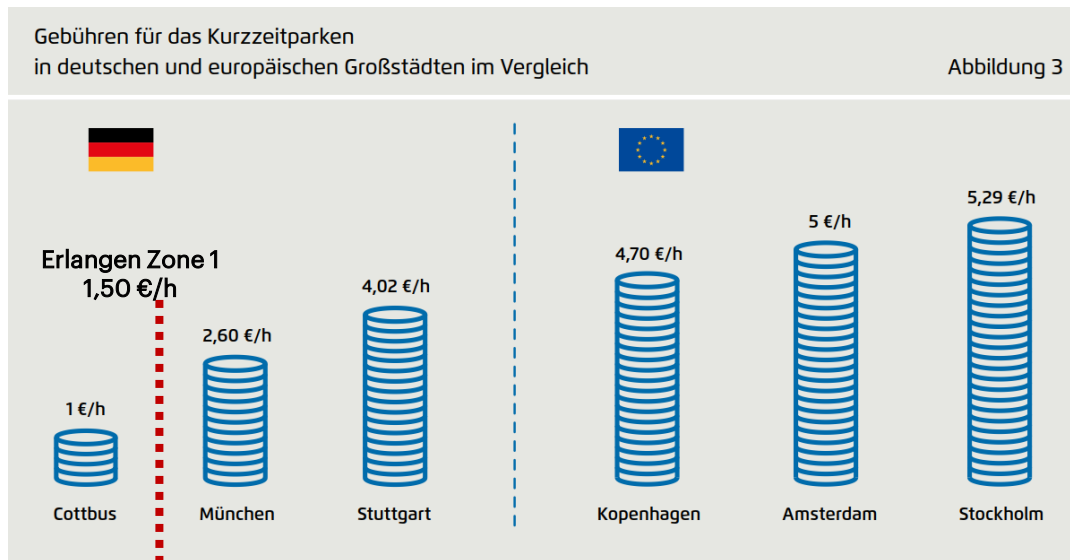
Öffentliche Parkgebühren müssen spürbar höher sein als Parkgebühren in Parkhäusern. (mindestens Faktor 2)

Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV

Öffentliche Parkgebühren müssen höher sein als das ÖV-Ticket

Hin- und Rückfahrt im Stadtgebiet	5,00 €
Hin- und Rückfahrt aus Nürnberg	10,60€

_Vergleich



Gesetzliche Vorgaben (Bayern):

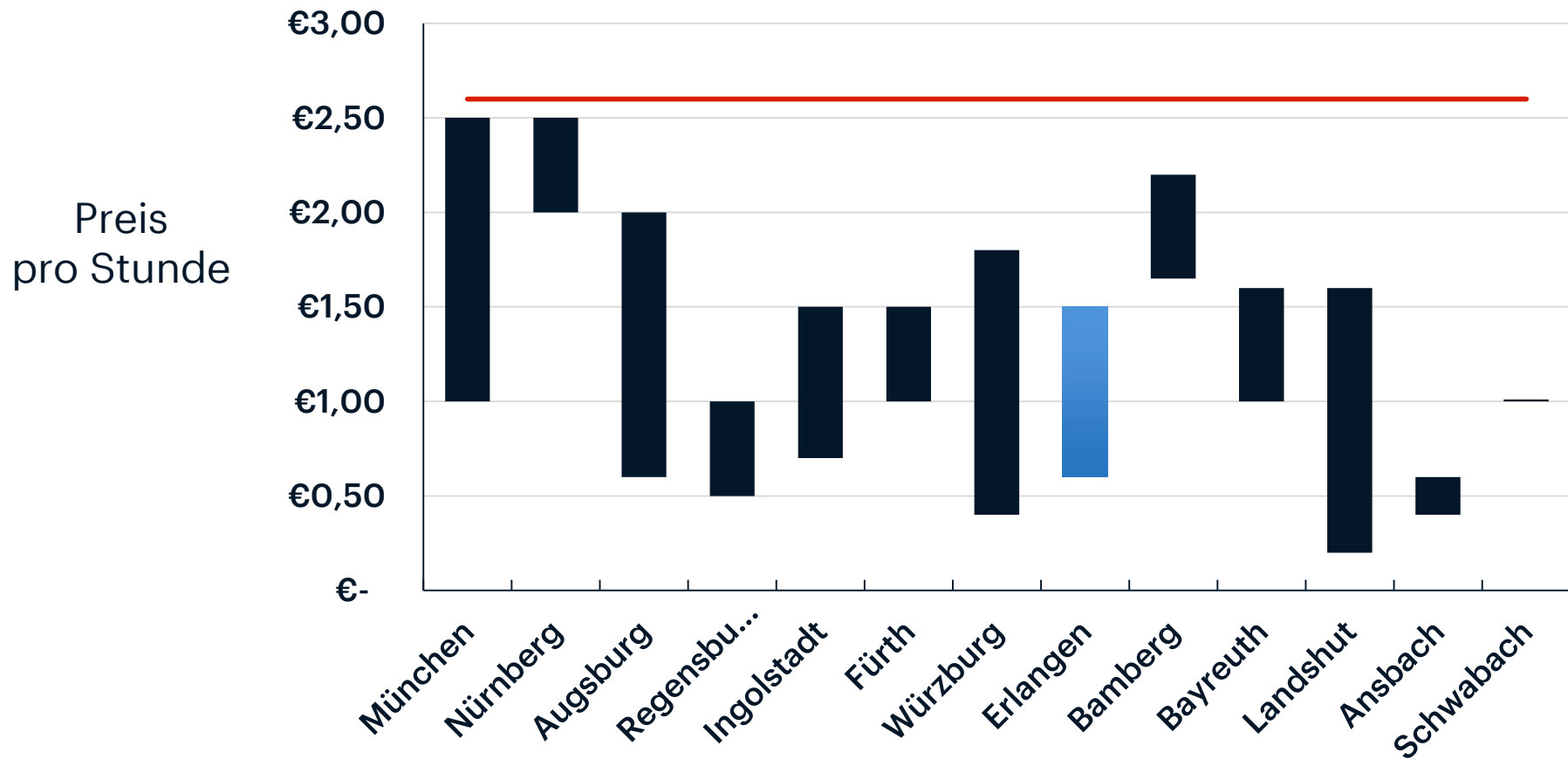
- max. 2,60 Euro pro h

_Preisvergleich

Bayern hat als einziges Bundesland einen länderübergreifenden Gebührenhöchstsatz fürs Parken.

Zuständigkeitsverordnung (ZustV) §10

²Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem **Parkdruck höchstens 1,30 €** je angefangener halber Stunde betragen.

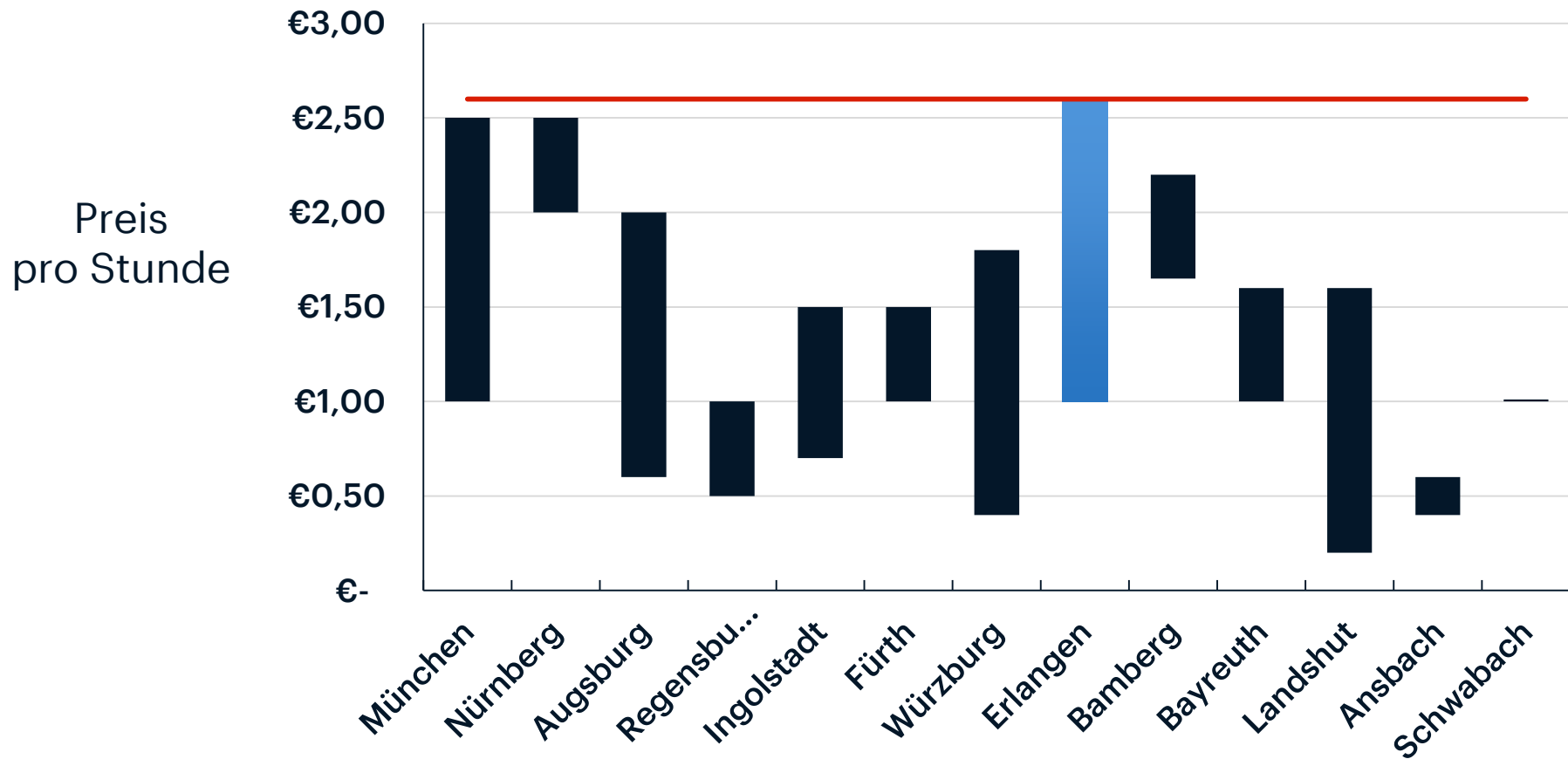


Empfehlung

Bayern hat als einziges Bundesland einen länderübergreifenden Gebührenhöchstsatz fürs Parken.

Zuständigkeitsverordnung (ZustV) §10

²Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem **Parkdruck höchstens 1,30 €** je angefangener halber Stunde betragen.



Vergleich Kosten und Wert - Bewohnerparken

Straßenverkehrsgesetz §6a Absatz 5a Satz 3:

„In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden.“

Verschiedene Bemessungskriterien denkbar:

1) Bodenrichtwert Erlangen Innenstadt

ca. 1.000€ / m² -> 12.000€/Parkstand -> **Jahresmiete 400-480 € p.a.¹**

2) Herstellkosten + Bewirtschaftungskosten

ca. 220 € p.a. (Beispiel Berlin)

3) Miete in Parkhäusern

ca. 550 € p.a. (Großparkplatz Innenstadt)

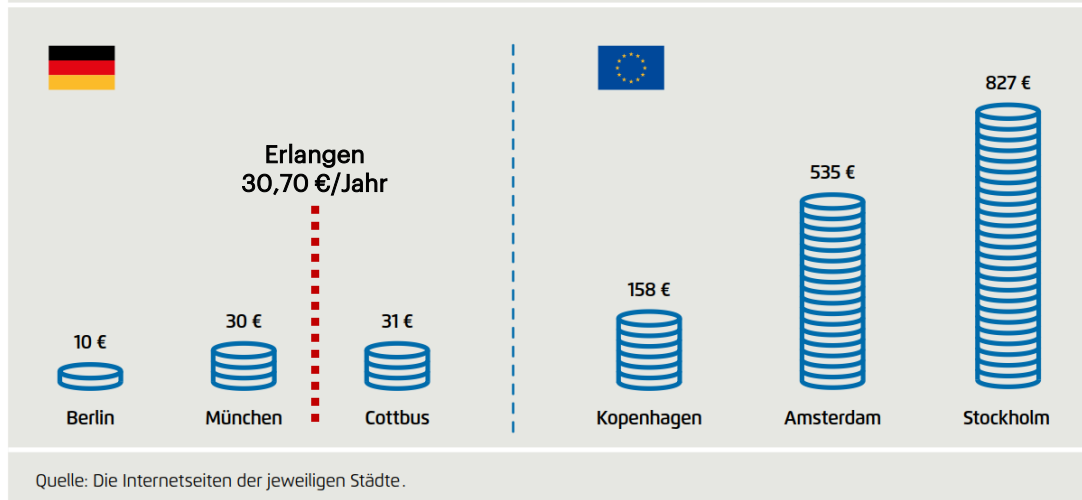
4) Sondernutzungsgebühr für einen Markstand

12 – 30 € pro Tag

_Kosten Bewohnerparken

Gebühren für das Bewohnerparken
in deutschen und europäischen Städten pro Jahr im Vergleich

Abbildung 4



Gesetzliche Vorgaben (Bayern):

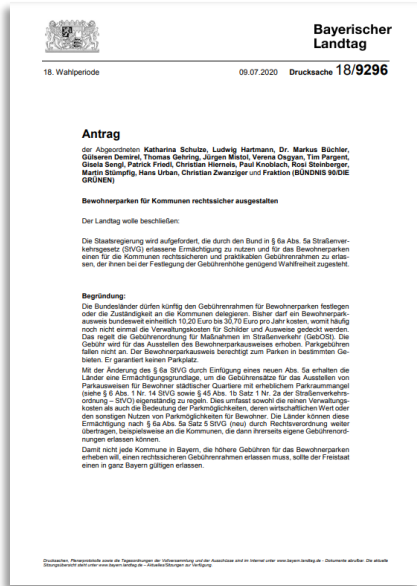
- max. 30,70 Euro/Jahr

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35000
F +49 (0)30 700 14 35129
www.agoraverkehrswende.de
info@agoraverkehrswende.de

_Bewohnerparken

- Seit Oktober 2020 können die Länder die Wahl der Gebührenhöhe auf die Kommunen übertragen
- Bis heute hat dies nur Baden-Württemberg getan:

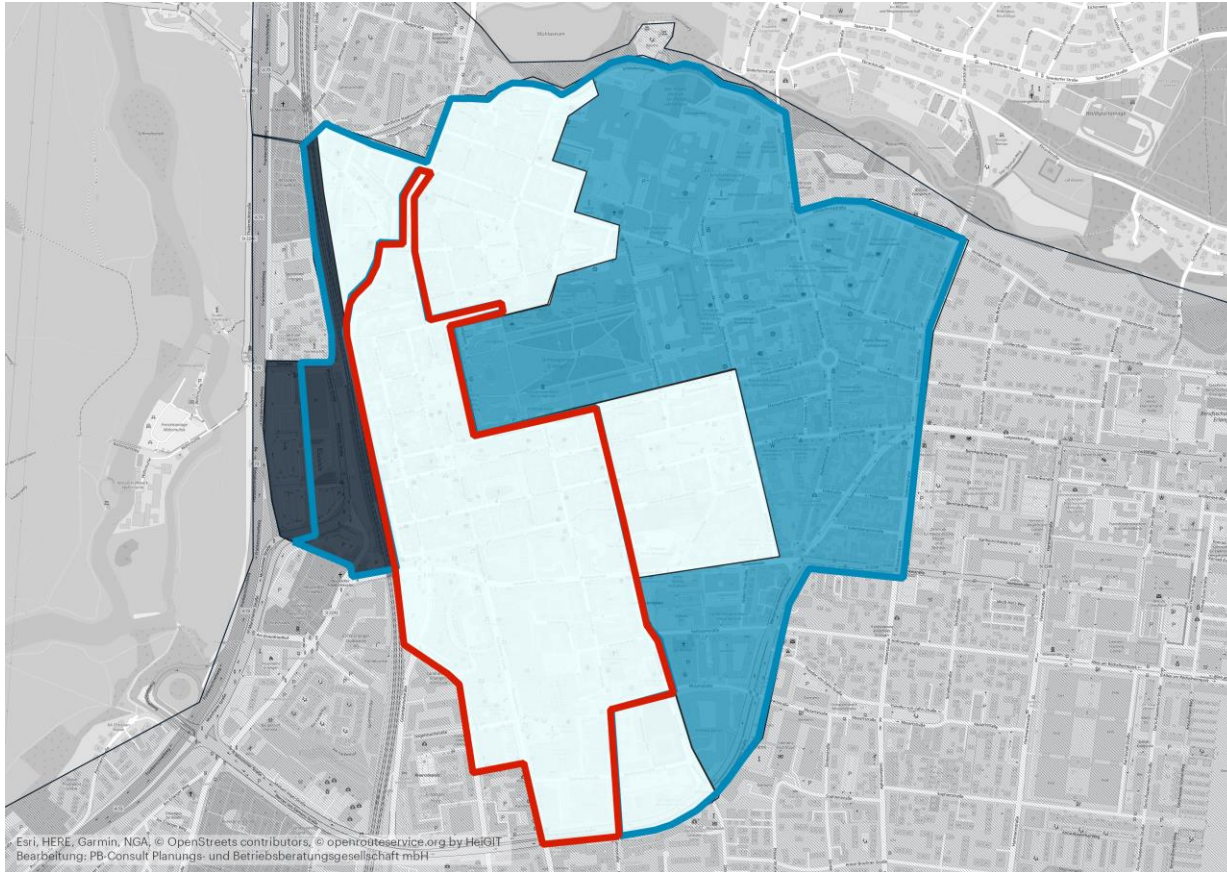
Heidelberg	120€	pro Jahr
Freiburg	360€	pro Jahr
Karlsruhe	180€	pro Jahr



Der Bayerische Höchstsatz ist auch Thema im Bayerischen Landtag
Die Staatsregierung wird aufgefordert, keinen Parkgebührenhöchstsatz mehr in § 10 Zuständigkeitsverordnung (ZustV) festzusetzen und die Zuständigkeitsverordnung entsprechend anzupassen.
-> Bis jetzt (knapp) Ablehnung

-> Anpassung der Bewohnerparkgebühren notwendig, aber rechtlich in Bayern (noch) nicht möglich

_Tarifzonen und Tarifierfassung



Aktuell

- Tarifzone 1 (1,50€ pro Stunde)
- Tarifzone 2 (1,20 € pro Stunde)

Zone I

Kurze Parkdauer

2,60€ pro Stunde

Höchstparkdauer

vorzugsweise 1h max. 2h

Zone II

Gemischte Parkdauern

2,00€ pro Stunde

Ohne Höchstparkdauer

Zone III

Dauerparker

1€ pro Stunde

Tagesticket 5€

Zone IV

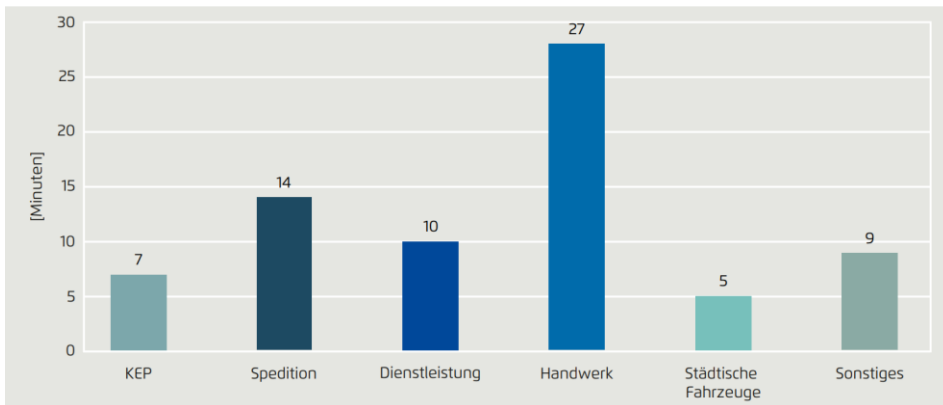
Restliches Stadtgebiet

Agenda

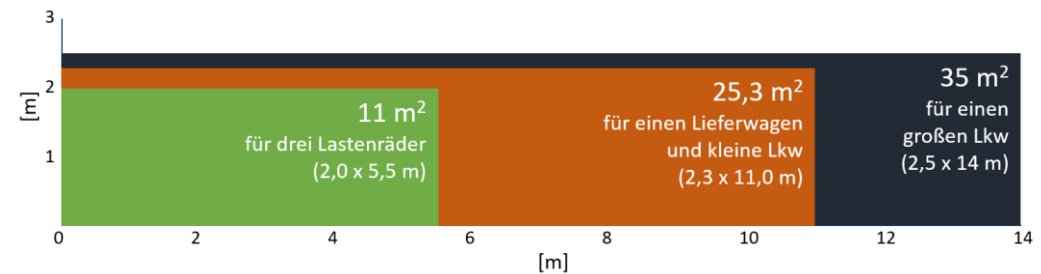
- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen
- 3 Parkraumregelung
- 4 Parkraumzonierung
- 5 Tarifierung
- 6 Ladezonen**
- 7 Weitere Schritte

_Ladezonen Anforderungen

- Ausschließlich zum Be- und Entladen für alle Nutzer
- Längere Parkdauern über Ausnahmegenehmigung auf den restlichen Parkflächen (nicht auf den Ladezonen)
- Idealerweise 2-3 Parkstände



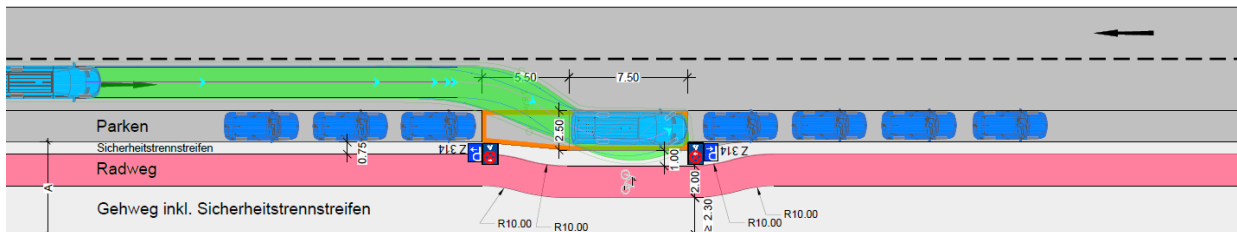
Quelle: Agora Verkehrswende, Lieferrn ohne Lasten



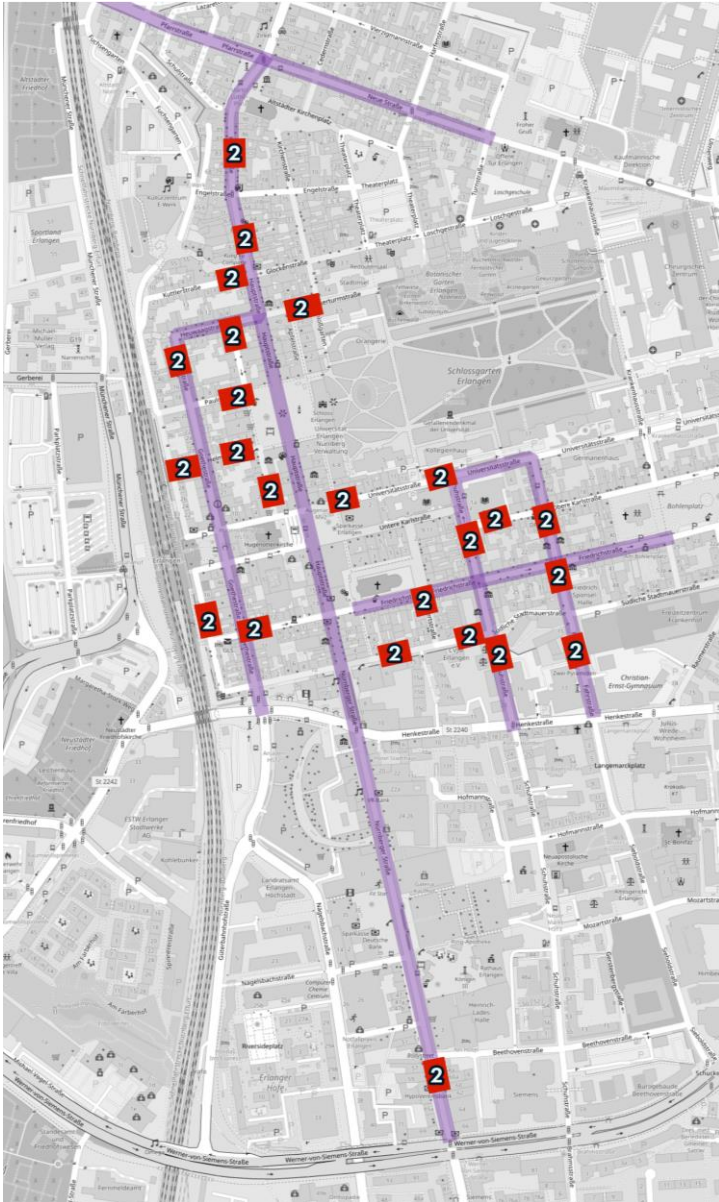
_Ladezonen



- Abhängig von Nachfrage
- Infrastrukturausbau (Einbahnstraße etc.)
- Verkehrsbelastung



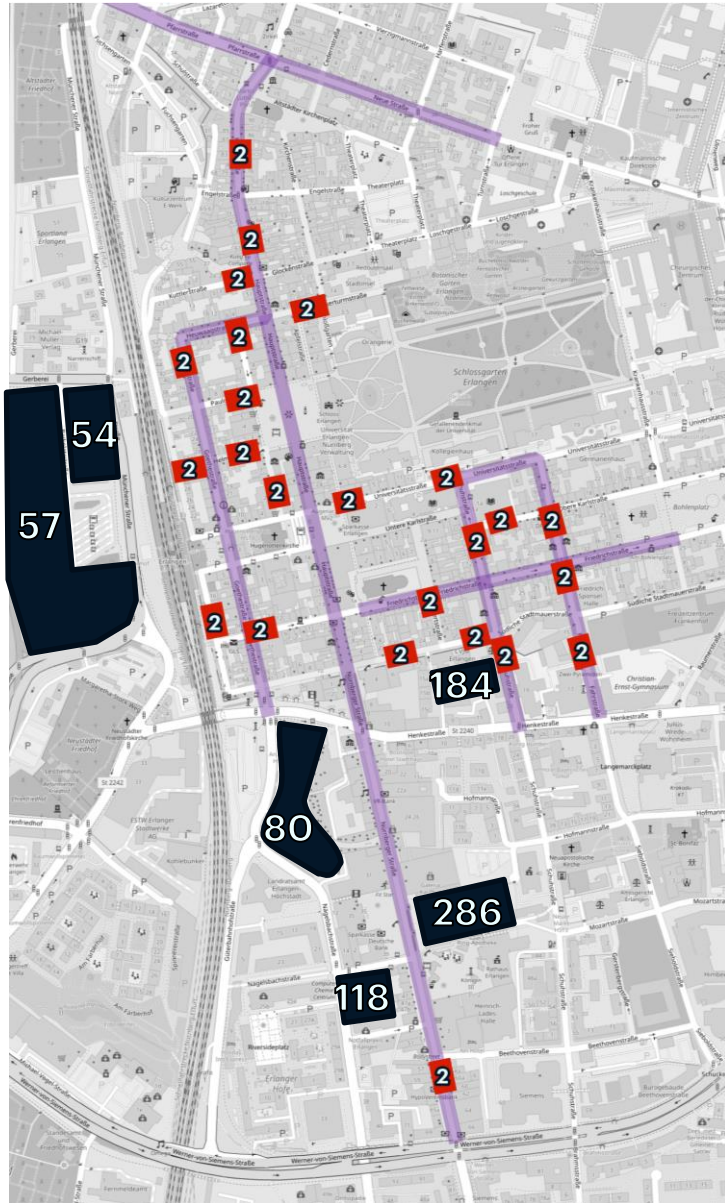
_Lieferzonen Innenstadt Vorschlag Bedarf



Stellplätze
Ladezonen

ca. 50
ca. 25

_Lieferzonen Innenstadt



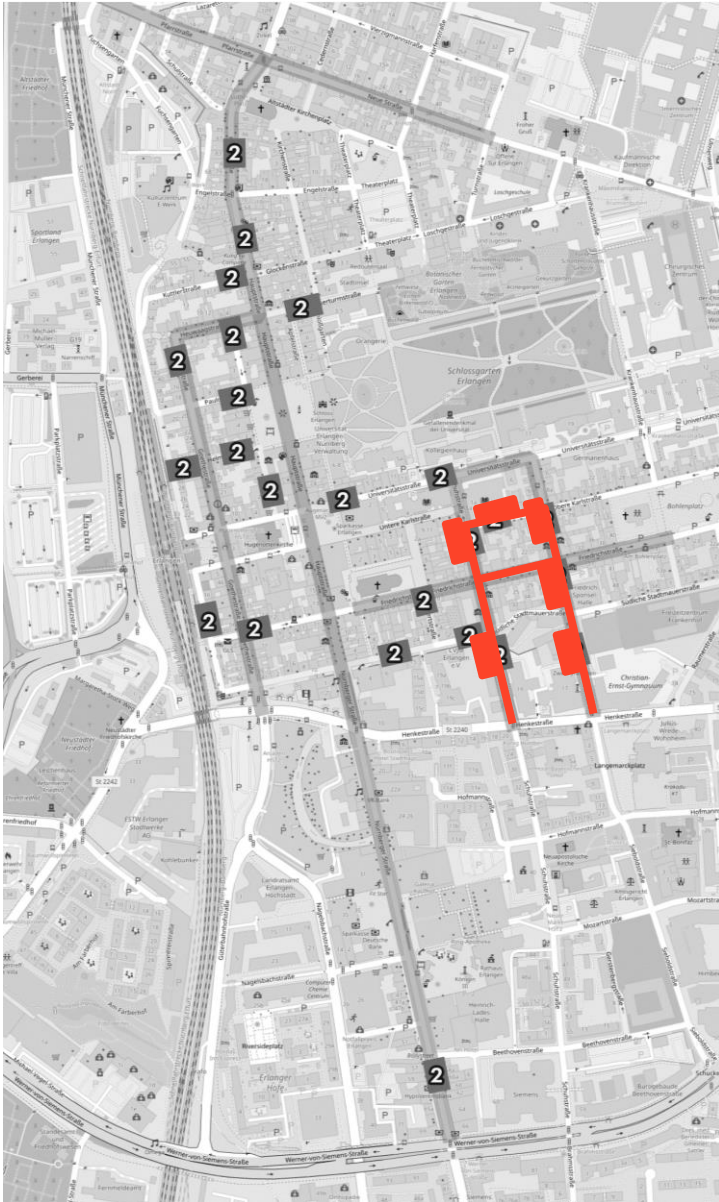
80

Anzahl mindestens freier Stellplätze

Agenda

- 1 Zusammenfassung
- 2 Abstimmung mit Nutzergruppen
- 3 Parkraumregelung
- 4 Parkraumzonierung
- 5 Tarifierung
- 6 Ladezonen
- 7 Weitere Schritte**

Vorschlag für Pilotprojekt



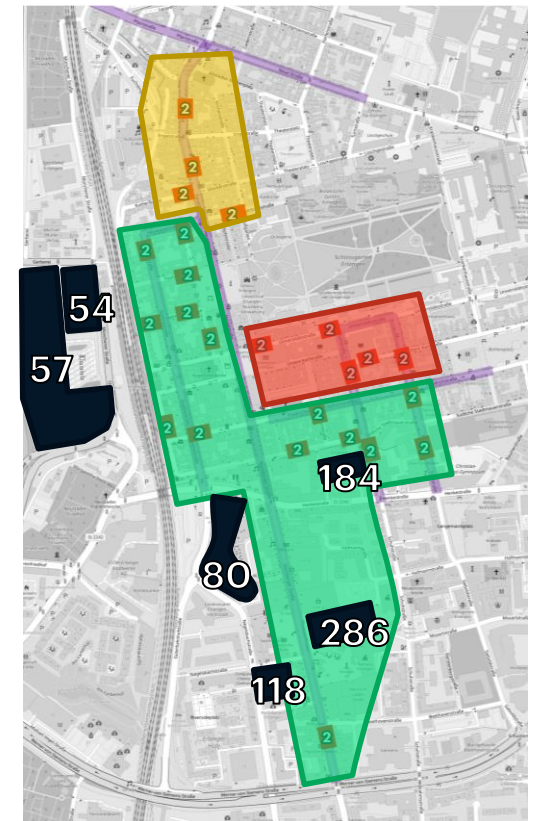
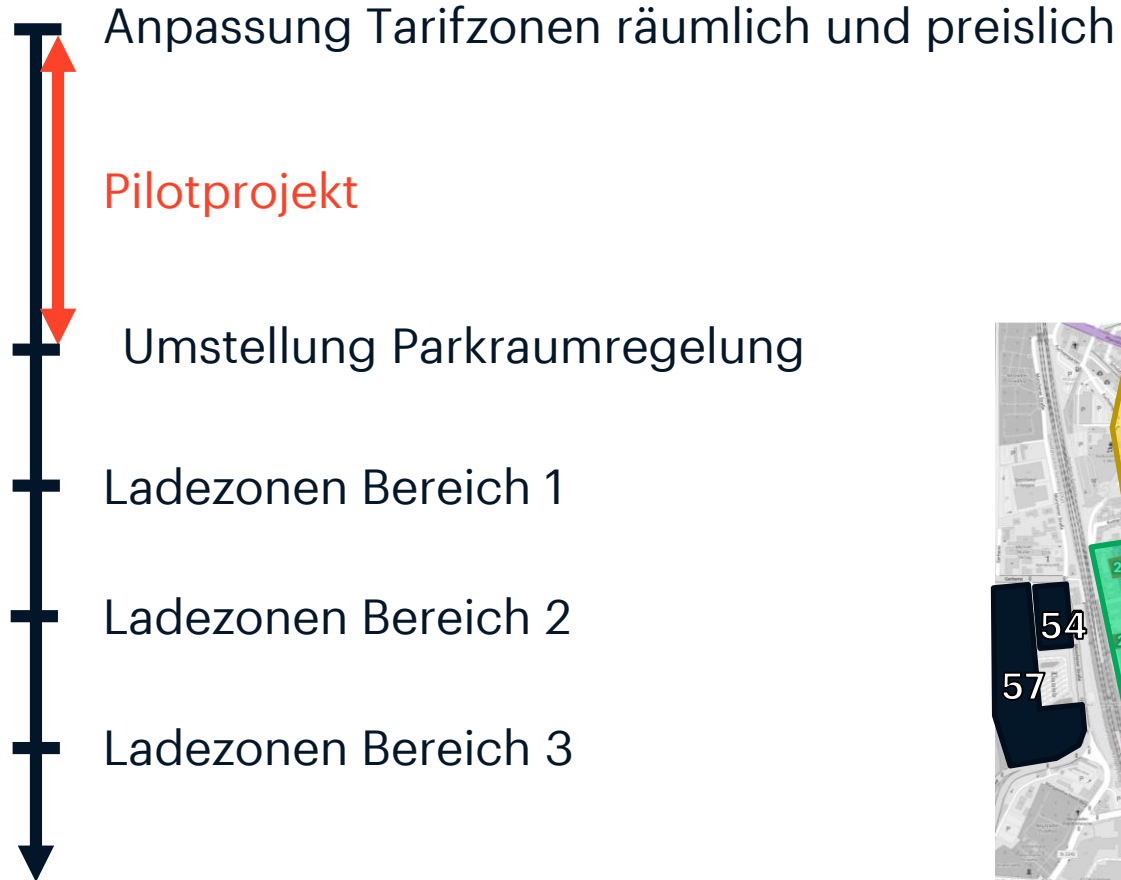
Ort

Obere Karlstraße, Schuhstraße, Friedrichstraße, Fahrstraße

Was

- Anpassung Parkregelung
- Einführung Ladezonen
- Marketing/Positivkommunikation

_Nächste Schritte



Vielen Dank für **Ihre**
Aufmerksamkeit