

STADT SCHROBENHAUSEN

PARKRAUMKONZEPT MIT PARKLEITSYSTEM

Erläuterungen, 15.2.2016



PLANUNGSGESELLSCHAFT
STADT-LAND-VERKEHR GmbH
Josephspitalstraße 7 – 80331 München

INHALT

1. Aufgabenstellung 1
2. Bestandsanalyse 2
 - 2.1 Ortsbegehung mit fotografischer Dokumentation 2
 - 2.2 Parkplatzbestand nach aktueller Parkplatzregelung 3
3. Parkraumkonzept 6
4. Parkleitsystem 8
 - 4.1 Allgemeine Beschreibung zu Parkleitsystemen 8
 - 4.2 Festlegung der bevorzugten Zufahrtsrouten von außen sowie innerhalb der Stadt 12
 - 4.3 Festlegung der Standorte für Leitsysteme und Inhalte der Beschilderung 14
 - 4.4 Investitionsaufwand 16

ABBILDUNGEN

- 1 Parkregelungen aktuell
- 2 Entfernungen zur Stadtmitte von ausgewiesenen Parkplätzen
- 3 Verkehrsmagneten Innenstadt
- 4 Parkregelungen empfohlen
- 5 Parkleitsystem Vorwegweiser
- 6a Parkleitsystem Beschilderung Süd
- 6b Parkleitsystem Beschilderung Nord
- 7 Parkleitsystem Wegeführung

PLANUNGSGESELLSCHAFT

STADT-LAND-VERKEHR GmbH

Josephspitalstraße 7 – 80331 München

Tel. 089 / 542155-0 – post@pslv.de

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Schrobenhausen hat im Frühjahr 2014 den Altstadtdialog gestartet und rund eineinhalb Jahre später abgeschlossen. Mit diesem Instrument sollte die Einbindung der Bevölkerung und des innerstädtischen Gewerbes und Handels in die Planungen zur Umgestaltung der Altstadt erfolgen. Im Rahmen einer Planungsworkstatt, an der die genannten Gruppen zahlreich beteiligt waren, stellte sich die Thematik des ruhenden Verkehrs in der Altstadt und im unmittelbaren Umfeld als ein Schwerpunkt heraus. Dessen Lösung ist eine Hauptvoraussetzung für eine hohe Akzeptanz der Altstadtdumgestaltung.

Daraus entwickelten sich Überlegungen und Forderungen nach einem Parkraumkonzept mit Parkleitsystem für die Altstadt von Schrobenhausen. Die bereits bestehende Untersuchung zum Ruhenden Verkehr aus dem Jahr 2008/09 kann dabei als Grundlage dienen und aktualisiert werden. Des Weiteren soll zur Reduzierung des Parksuchverkehrs ein Parkleitsystem ausgearbeitet werden.

Dies bedeutet, dass die Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Altstadt Schrobenhausen zu überprüfen und ggf. anzupassen ist.

Zum Parkleitsystem sollen prinzipielle Vorschläge gemacht werden und skizzenhaft mit Inhalten versehen werden. Dazu sind auch Überlegungen zur innerstädtischen Verkehrsführung anzustellen. Hierunter fallen nicht nur die Zu- und Abfahrtsrouten zu den wesentlichen Parkplatzstandorten, sondern auch die Verkehrslenkung von einem Standort zum nächsten im Falle einer Vollbelegung.

2. Bestandsanalyse

Auch wenn bereits 2008 eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt wurde, so ist es dennoch sinnvoll, diese 2016 nochmals zu wiederholen. Etwaige Änderungen der Parkregelungen, der Entfall oder das Hinzukommen von Stellplätzen können in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden.

Zusätzlich sollen diesmal auch die vorhandenen Wegweiser und ihre Standorte im Stadtgebiet aufgenommen werden, die für die Verkehrslenkung genutzt werden können.

2.1 Ortsbegehung mit fotografischer Dokumentation



Parkplatz am Busbahnhof (P1)



Mittiges Parken in der Lenbachstraße



Stellplätze am Heimatmuseum

In Schrobenhausen sind alle Parkplatzformen vorhanden: Vorbildlich ausgebaute Parkplätze ohne jegliche Regelung (am Busbahnhof), provisorische Parkplätze mit zeitlicher Begrenzung (St.-Georgs-Platz), Parken am Straßenrand (westlicher Bgm.-Stocker-Ring) sowie Gebührenpflicht in der Altstadt (Lenbachstraße).

Der Parkplatz am Klostergarten weist wie der Parkplatz am Busbahnhof keinerlei Beschränkungen auf, bietet aber im Gegensatz zu diesem meistens noch relativ viele freie Stellplätze.

Die Stellplätze innerhalb der Stadtmauer in den kleinen Seitengassen der Lenbachstraße sind gebührenpflichtig und bis maximal zwei Stunden nutzbar.



St.-Georgs-Platz (P4)



Bgm.-Stocker-Ring



Parkplatz am Klostergarten (P2)

Eine ausführliche Fotodokumentation findet sich im Anhang.

2.2 Parkplatzbestand nach aktueller Parkplatzregelung

Mit einer Ortsbegehung wurden die Zahl der Stellplätze sowie deren Bewirtschaftungsform erfasst. Nicht erhoben werden kann die Zahl der privaten Stellplätze, vor allem in Garagen. Erfahrungsgemäß werden Privatgaragen in den Zentren von Klein- und Mittelstädten häufig zum Abstellen von Fahrrädern, ausran- gierten Möbeln und dgl. zweckentfremdet. Bisweilen entsprechen ihre oft aus den 50er Jahren stammenden Abmessungen auch nicht mehr den Anforderungen heutiger PKW.

Die Ermittlung der Stellplatzkapazität in Abschnitten ohne Markie- rung, z. B. am Straßenrand, ist nur annähernd möglich. Theore- tisch können auf 20 Meter Länge, z. B. zwischen zwei Grund- stückszufahrten, fünf Kleinwagen abgestellt werden. Genauso gut kann es aber auch sein, dass hier nur drei Limousinen der Ober- klasse Platz finden.

Vergleich mit früheren Re- gelungen

Seit dem Jahr 2008 sind ca. 40 Stellplätze im näheren Umfeld der Altstadt entfallen, so z. B. am östlichen Bürgermeister- Stocker-Ring und neben der Stadthalle. Am Busbahnhof konnten durch den Ausbau der Fläche ca. 20 zusätzliche Stellplätze ge- wonnen werden.

Ausgehend von der Anzahl von ca. 500 Stellplätzen im Jahr 2008 in der Altstadt und im direkten Umfeld beläuft sich der ak- tuelle Stand im selben Gebiet 2015 auf ca. 550 Stellplätze. Für die Entwicklung eines Parkleitsystems muss der Umgriff etwas größer gefasst werden. Es werden hierbei zusätzlich alle Stellplät- ze im weiteren Umfeld der Altstadt bis hin zum Bahnhof mit ein- bezogen. So ergibt sich eine deutlich höhere Anzahl von ca. 1.225 Stellplätzen (siehe Tabelle 1 und vgl. Plan 1).

	zeitlich unbegrenzt	zeitlich begrenzt	mit Ge- bühr	Sonsti- ge	gesamt (2015)
Anzahl	580	220	355	70	1.225

Tabelle 1: Bewirtschaftungsform der Stellplätze

Parkregelungen 2015 (vgl. Plan 1)

Beinahe 50% aller Stellplätze sind frei belegbar, ohne zeitliche Begrenzung oder Gebühr. Diese befinden sich ausschließlich au- ßerhalb der Altstadtmauern. Für sämtliche Stellplätze innerhalb der Stadtmauern sind Gebühren in Höhe von 0,30 €/30 Minuten zu entrichten. Die Höchstparkdauer ist begrenzt auf 2 Stunden. Ein Gratisticket kann für 20 Minuten gelöst werden. Außerhalb

der Stadtmauern befinden sich im weiteren Umfeld der Altstadt weitere Stellplätze, deren Bewirtschaftungsform von gebührenfreien und zeitlich unbegrenzt nutzbaren Stellplätzen über eine zeitliche Begrenzung (teilweise 1 h, teilweise 2h) bis hin zu gebührenpflichtigen Stellplätzen reicht. Ein nicht unerheblicher Teil davon sind zudem Kunden- oder Privatstellplätze (insbesondere der Firma Bauer in der Bauerstraße, diverser Einzelhandelsgeschäfte in der Regensburger Straße und des Altenheimes am St.-Georgs-Platz).

Insgesamt kommt Schrobenhausen somit auf eine Anzahl von ca. 1.225 Stellplätzen direkt in der Altstadt oder in deren Umfeld (siehe Übersicht der Parkregelungen in Plan 1, sowie in der Fotodokumentation in Anhang A).



Innerhalb der Stadtmauern konnten ca. 260 Stellplätze erhoben werden, die einer einheitlichen Gebührenregelung unterliegen. In der Altstadt ist eine Halteverbotszone eingerichtet, das Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.



Im direkten Anschluss an die Altstadt stehen ca. 130 Stellplätze entlang des Bürgermeister-Stocker-Rings zur Verfügung. Die Parkregelungen variieren von zeitlich unbegrenzt bzw. begrenzt und gebührenfrei bis hin zu zeitlich begrenzt und gebührenpflichtig.



Weitere ca. 205 Stellplätze werden im weiteren Umfeld westlich und östlich der Altstadt angeboten. Diese Stellplätze sind gebührenfrei und zeitlich begrenzt oder unbegrenzt.

Außerhalb der Altstadt befinden sich ca. 555 Stellplätze auf ausgewiesenen, beschilderten Parkplätzen mit unterschiedlichen Parkregelungen von zeitlich unbegrenzt und gebührenfrei bis hin zu zeitlich begrenzt und gebührenpflichtig.



Im Bereich des Bahnhofs und der Firma Bauer sind ca. 75 Stellplätze vorhanden, die alle mit Ausnahme der Kundenstellplätze der Firma Bauer, einer zeitlichen Begrenzung und größtenteils auch einer Gebührenpflicht unterliegen.

Eine Übersicht des Parkplatzangebots mit Parkregelungen ist auf der Homepage des Stadtmarketing der Stadt Schrobenhausen (www.stadtmarketing-schrobenhausen.de) zu finden. Die Abbildung ist jedoch nicht aktuell und auch nicht ganz vollständig. So wird z. B. auf der Homepage des Stadtmarketing Schrobenhausen noch auf kostenfreies Parken am Bahnhof verwiesen.



Fußläufige Anbindung der größeren Parkplätze



Verkehrsmagneten

Eine übersichtliche und großräumige Wegweisung zu den vorhandenen Parkplatzstandorten ist nicht vorhanden - weder für Parkplatzsuchende auf den Einfallstraßen, noch für Fußgänger in der Altstadt zurück zu den jeweiligen Parkplätzen. Beschildert sind lediglich die Parkplätze P1 (Busbahnhof) und P2 (Klostergarten), allerdings ohne die Bezeichnung P1 bzw. P2, die auf der Homepage des Stadtmarketings der Stadt Schrobenhausen verwendet werden. Die Schilderstandorte befinden sich im unmittelbaren Bereich ihrer Zufahrten von der Staatsstraße St 2045/St 2050 aus. Die Parkplätze werden nicht bereits im Vorfeld angekündigt und es ist auch keine Weiterleitung vorhanden, sollte der Parkplatz bereits belegt sein.

Praktisch alle Parkplätze rund um die Altstadt sind mit kurzen Fußwegverbindungen an diese angebunden. Fußgänger können neben den Zufahrten am Oberen und Unteren Tor, über den Fußweg außerhalb der Stadtmauer (Wallweg) über insgesamt sechs direkte Zugänge die Altstadt erreichen (auf der Ostseite Am Oberen Tor, zur Alten Schulgasse, zur Tuchmachergasse und zur Neugschwendnergasse, sowie auf der Westseite zur Bräuhasengasse und zur Liebfrauengasse). Dies eröffnet den Fußgängern möglichst kurze Wege von Stellplätzen außerhalb der Altstadt zu Zielen innerhalb der Stadtmauer. Die ungefähren Entfernungen von den ausgewiesenen Parkplätzen zum Referenzpunkt Rathaus/Lenbachplatz betragen hierbei zwischen vier und maximal neun Minuten (siehe Entfernungen zur Stadtmitte in Plan 2, sowie Fotodokumentation in Anhang A).

In Plan 3 sind die wichtigsten Verkehrsmagneten dargestellt, die aufgrund ihrer Besucher- bzw. Kundenfrequenz ein entsprechendes Verkehrsaufkommen, auch im ruhenden Verkehr, erzeugen.

Die Struktur des relativ hochwertigen Einzelhandels in der Altstadt zieht viele Kunden an, die nach Stellplätzen suchen. Allerdings deutet der Branchenmix (Textil und Bekleidung) eher darauf hin, dass viele der Kunden eine eher längere Aufenthaltsdauer haben.

3. Parkraumkonzept

Im Rahmen des Konzepts sollen Hinweise und Vorschläge auf die Bewirtschaftungsform, die Menge der Stellplätze an den einzelnen Standorten, ggf. zusätzliche Standorte, die fußläufige Anbindung an die Altstadt sowie auf die Situation der Altstadtbewohner berücksichtigt werden.

Anwohnerparken in der Altstadt

Um die historische Altstadt von Schrobenhausen auch künftig als attraktiven Standort zu sichern, sollten den heutigen und auch künftigen Bewohnern Stellplätze zur Verfügung stehen. In vergleichbaren Städten wurde bereits die Erfahrung gemacht, dass wenigstens ein Stellplatz in Wohnungsnähe (maximal bis zu 150 Meter) sein sollte, wenn eine Wohnung zur Vermietung ansteht. Für einen evtl. Zweitwagen sind Mietinteressenten hingegen eher bereit, diesen auf einem etwas weiter entfernten Parkplatz abzustellen. Eine Quartiersgarage für Anwohner bietet sich daher an. Allerdings müssten die Altstadtbewohner auch gewillt sein, hierfür eine entsprechende Miete zu bezahlen, damit eine solche Quartiersgarage sich wirtschaftlich rechnet. Daran scheitern jedoch die meisten Versuche in Kleinstädten.

Anwohnerparken im Straßenraum ist zwar auch möglich, indem diese mit einem Ausweis von der Gebühren- oder Parkscheibepflicht ausgenommen werden. Allerdings sind hier relativ enge Grenzen gesetzt. Nach den einschlägigen Ausführungsbestimmungen sollten mindestens doppelt so viele Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden sein wie Anträge auf Anwohnerparken vorliegen. Sollten z. B. in der südöstlichen Altstadt 30 Anträge auf Anwohnerparken im Straßenraum gestellt werden, so würden diese die vorhandenen 25 Stellplätze bereits übersteigen. Nach den Richtlinien sollten es eigentlich nur maximal 12 Anträge sein. Damit soll verhindert werden, dass Nicht-Anwohner wie z. B. Besucher, Lieferanten, Handwerker usw. überhaupt keine Chance mehr auf einen Parkplatz haben.

Erweiterung des Stellplatzangebots

Die Vermehrung von Stellplätzen muss nicht unbedingt baulich erfolgen. Durch eine andere Organisation bzw. Bewirtschaftung können bestimmte Nutzergruppen auf andere Standorte verlagert werden, so dass im Zentrum wieder Kapazitäten für Kurzparker frei werden, was einer Erhöhung des Stellplatzangebots gleichkommt. Manchmal muss allerdings an anderen Standorten das Angebot vergrößert oder neu geschaffen werden, so dass man an baulichen Maßnahmen nicht immer vorbeikommt.

Bewirtschaftung

So könnten beispielsweise die Fernpendler, die bislang am ZOB parken und als Fahrgemeinschaft nach Augsburg, Ingolstadt oder München weiterfahren, auf einen neu zu schaffenden Parkplatz in der Nähe der B 300 verwiesen werden. Grundsätzlich sollte hier über einen Pendlerparkplatz z. B. innerhalb der Auffahrtsrampe zur B 300 an der Gerolsbacher Straße oder neben der Zufahrt zur Straßenmeisterei nachgedacht werden.

Der Parkplatz am St.-Georgs-Platz bietet sich für die Errichtung eines Parkdecks an, so dass hier mit einer zweiten Ebene die Kapazität ebenfalls deutlich erhöht werden könnte.

Generell ist die Stadt Schrobenhausen auf dem richtigen Weg mit ihrer Strategie, die Parkplätze von innen nach außen in abgestufter Form zu bewirtschaften.

Die Parkraumerhebung 2008 ergab, dass 75% der Parkvorgänge max. 1 Stunde lang waren.

Eine Reduzierung der Gratisparkzeit („Semmeltaste“) auf 10 Minuten wird empfohlen.

Die Begrenzung der höchstzulässigen Parkdauer innerhalb der Altstadt auf zwei Stunden könnte theoretisch nochmals weiter differenziert werden, in dem die Lenbachstraße z. B. auf eine Stunde Parkdauer abgesenkt wird und die kleinen Seitengassen mit zwei Stunden Parkdauer unverändert bleiben. Angesichts der Branchenstruktur des Einzelhandels in der Schrobenhausener Altstadt sind jedoch Zweifel angebracht, ob eine solche Strategie zielführend ist. Auch Arztbesuche und dgl. wären bei einer Beschränkung auf eine Stunde ggf. nicht mehr durchführbar. Dieses Thema könnte Anlass für längere Diskussionen und schwierige Verhandlungen sein.

Einige Ungereimtheiten sollten jedoch noch aufgelöst werden. So ist es kaum vermittelbar, warum das Parken am westlichen Bgm.-Stocker-Ring nordöstlich der Schäfflerstraße bis zum Perger Platz unbegrenzt möglich ist, südlich davon jedoch auf zwei Stunden beschränkt ist.

Auch ist die Parkgebühr an der Hörzhausener Straße (gegenüber dem Finanzamt) schwer erklärbar, wenn gleichzeitig das Parken am Martin-Luther-Platz frei von allen Regelungen ist. Hier wäre eine Anpassung ratsam. In welcher Richtung bleibt der Stadt überlassen, allerdings ist aus gutachterlicher Sicht die zweistündi-

ge Begrenzung vorzuziehen.

Eine Übersicht über die Empfehlungen zu den Bewirtschaftungsformen findet sich auf Plan 4.

4. Parkleitsystem

Neben der grundsätzlichen Erklärung, wie sich die einzelnen Parkleitsysteme unterscheiden und für welche Einsatzzwecke sie geeignet sind, geht es auch darum, auf welchen Routen der Zielverkehr am besten geführt werden soll. Zusätzlich werden auch Hinweise und Vorschläge zur Beschilderung, ihre Standorte und Inhalte gegeben.

4.1 Allgemeine Beschreibung zu Parkleitsystemen

Ein Parkleitsystem soll in erster Linie den Parksuchverkehr reduzieren, der den eigentlich verkehrsberuhigten Altstadtbereich durch Lärm und Abgase belastet. Ein Parkleitsystem (PLS) dient dem Zweck, den Autofahrer über Parkmöglichkeiten an seinem Fahrziel zu informieren, ihn dorthin zu lenken und die Suche nach einem Parkplatz zu erleichtern. Durch ein Parkleitsystem werden die vorhandenen Stellplätze optimal ausgelastet, da es den Autofahrer direkt zu den freien Parkplätzen leitet. Die Verkehrsströme können sich dadurch gleichmäßiger verteilen und Nachfragespitzen werden reduziert. Damit bei Bedarf die Möglichkeit besteht, weitere Parkhäuser bzw. Parkplätze an das Parkleitsystem anzubinden, muss es sich um ein modular aufgebautes System handeln, das sich frei erweitern und verändern lässt.

Parkleitsysteme können statische Informationen liefern, indem sie auf die Lage der Parkmöglichkeit hinweisen. Sie können dynamisch ausgestaltet sein und den aktuellen Stand der verfügbaren Plätze anzeigen. Eine Kombination von mehreren Hinweisschildern kann aus statischen und dynamischen Elementen bestehen.

Eine Kombination aus statischer und dynamischer Komponente in einem Parkleitsystem erscheint für die Größe der Stadt Schrobenuhausen zwar angebracht, allerdings nicht zwingend erforderlich.

Parkleit- und Informationssysteme für öffentlich zugängliche Parkplätze zählen zu den anerkannten Bausteinen des Verkehrsmanagements. Bereits ab 50 Stellplätzen empfiehlt die EAR 05 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) auf die Parkplätze durch Verkehrszeichen hinzuweisen.

Ungeeignet sind jedoch Stellplätze entlang des Straßenrands. Am westlichen Bgm.-Stocker-Ring darf z. B. ausschließlich auf der Ostseite in Süd-Nord-Richtung geparkt werden, daher wäre es wenig hilfreich, an der Regensburger Straße darauf hinzuweisen und entsprechend viele Wenderangievorgänge im Straßenraum in Kauf zu nehmen.

Statische bzw. dynamische Systeme

Statische Parkleitsysteme geben ausschließlich Hinweise auf die Lage von Parkplätzen und Parkbauten. Dynamische Parkleitsysteme sind vor allem dann gerechtfertigt, wenn die Parkplatzanlagen stark unterschiedlich ausgelastet sind. Die Ziele eines dynamischen Parkleitsystems sind die frühzeitige Information über die Belegung der Parkmöglichkeiten, die Reduzierung unerwünschter Parksuchverkehre und die gleichmäßige Auslastung und effektive Nutzung des vorhandenen Parkplatzangebots. Grundsätzlich unterscheidet man also zwischen der informierenden und der lenkenden Strategie. Fahrzeuginterne Navigationssysteme und Internetplattformen ergänzen diese Systeme und werden weiter an Bedeutung gewinnen.

Verkehrsführung und Beschilderung

Die Wirksamkeit eines Parkleitsystems hängt davon ab, ob es in der Lage ist, Einfluss auf die Verkehrsführung zu nehmen. Um dies zu leisten, kommt es entscheidend auf die Qualität der Hinweisbeschilderung im öffentlichen Straßenraum an. Diese muss erkennbar, verständlich, übersichtlich und kontinuierlich sein. Ortsfremde sowie ortskundige Personen werden über die Parkierungsmöglichkeiten und die verfügbaren Kapazitäten informiert. Vor allem ortsfremde Autofahrer sind auf klare und verständliche Angaben, die sie durch das Parkleitsystem erhalten, angewiesen. Ungeeignet sind daher alleinige abstrakte Bezeichnungen wie „P1“ oder „P2“, allgemeine Bereichsangaben wie „Parkzone“ in Verbindung mit Himmelsrichtungen oder Farben. Gleiches gilt für Schilder, die an den Einfahrtstraßen zum Stadtzentrum ihre Städte „Parkzonen“ ausschließlich durch Buchstaben, Farben oder andere abstrakte Begriffe definieren. Als Ergänzung können diese Symbole jedoch Sinn ergeben. Beschilderungen, die Ortsbezeichnungen, Straßennamen, Plätze oder andere verständliche Begriffe verwenden, sind weitaus sinnvoller. Bezeichnungen wie z. B. „Altstadt“, „Klostergarten“, „Busbahnhof“ usw. bieten vor allem ortsfremden Personen eine klare Orientierung. Altstadtnahe Dauerparkmöglichkeiten sollten mit in das Parkleitsystem aufgenommen werden.

Grundsätze der Konzeption Wirkung und Akzeptanz eines Parkleitsystems setzen voraus, dass über die Parksituation in einer Stadt umfassend informiert wird. Das bedeutet, dass alle öffentlich zugänglichen Parkplatzstandorte miteinbezogen werden sollen. Straßenstellplätze können in einem Parkleitsystem nur am Rande berücksichtigt werden.

Routenführung und Standorte der Anzeigetafeln



Beispiel: Haltebucht mit Ankündigungstafel und Stadtplan

Sobald mehrere Parkplatzanlagen mit eingebunden sind, sollten bereits an den Ortseingängen auf großen Ankündigungstafeln auf das Parkraumangebot und das Parkleitsystem leicht verständlich aufmerksam gemacht werden. Günstig ist es, wenn eine Haltemöglichkeit in einer Haltebucht besteht, an der auch ein Stadtplan aufgestellt ist. Auszuschildern sind die Hauptzufahrtsstraßen zu den Parkierungsobjekten. Diese Wegweiser können in jedem Fall statisch sein. Sollten auch dynamische Anzeigen eingesetzt werden, so sollten diese zur Kostenersparnis auf zwei Schilder vor dem Parkobjekt begrenzt werden. Rund 50 m vor einer Kreuzung kündigen dynamische Parkleitwegweiser die noch freien Kapazitäten an. Bei der exakten Standortwahl ist auf evtl. vorhandene Abbiegespuren zu achten. Pro Standort sollten maximal drei Schilder angebracht werden. Andernfalls ist eine sinnvolle und sichere Wahrnehmung der Inhalte nicht mehr gewährleistet. Statische und dynamische Schilder müssen einheitlich gestaltet sein. Das Parkleitsystem kann neben der Namensbezeichnung der zugehörigen Parkierungsanlage Angaben zur Entfernung, zur Kapazität, zu den Öffnungszeiten, zur maximalen Parkdauer und zu den Kosten enthalten. Unmittelbar vor der Einfahrt stehen zwei Alternativen zur Verfügung: eine Restplatzanzeige oder bei weniger frequentierten Standorte reicht eine „frei“ oder „besetzt“ Anzeige. Die Aufstellung muss entsprechend den einschlägigen Regelwerken (RWB 2000 und EAR 2005) erfolgen.

Es sollten alle Möglichkeiten der modernen Information zugunsten des ortsfremden Autofahrers genutzt werden, vom konventionellen Parkplan und Parkraumbroschüren bis hin zu Parkinfoseiten im Internet. Die Einführung eines Parkleitsystems muss durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit und ggf. durch ein passendes Event optimal bekannt gemacht werden, um Akzeptanz bei den Nutzern zu schaffen.

Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems



Folgende Komponenten sind erforderlich:

- Erfassungsinstrumente in den Parkplatzanlagen (Parkdatenerfassungsgeräte, z.B. Induktionsschleife, Lichtschranke oder Einzelplatzerkennung mit Sensoren). Eine Schrankenanlage ist nicht zwingend erforderlich. Die Informationen über die Belegung und freien Kapazitäten der Parkstandorte werden an die Zentrale des Leitsystems und an die dynamischen Beschilderungen übertragen.
- Mit einer Steuerzentrale (z.B. Parkleitreehner im Rathaus, der die Daten über die Belegung der einzelnen Parkplatz-Anlagen übernimmt und mittels eines Programms in Form von Schaltbefehlen an die dynamischen Parkleitwegweiser weitergibt) ist es möglich aktuelle Informationen zur Parksituation auch an Internetdienste weiterzuleiten. Die Informationen können bei den meisten Systemen auch an das Internetportal der Stadt weitergeleitet werden. Somit wird für eine beinahe sofortige Informationsweitergabe an die Autofahrer gesorgt.
- Die Autofahrer werden an den Hauptzufahrtsstraßen anhand von statischer Beschilderung über die Standorte der zum System gehörenden Parkplätze und Tiefgaragen informiert. Auf dem weiteren Weg schaffen dynamische Anzeigetafeln eine Übersicht über die freien Kapazitäten, wonach die Autofahrer dann einen entsprechenden Standort anstreben.
- Einrichtungen zur Datenübertragung zwischen den einzelnen Systemkomponenten (Datenübertragung erfolgt in der Regel über Kabel, ist aber auch über Funk möglich)
- Als Anzeigetypen kommen in Frage: Frei-/Besetzt-Anzeige, Restplatzanzeige oder Richtungsanzeige mit Entfernungsangabe. Aufgrund des höheren Informationsgehalts wird empfohlen, die Restplatzanzeige zu verwenden. Dynamische Anzeigen arbeiten entweder mit Prismentechnik (Drei- oder Vierkantwalzen ermöglichen drei oder vier Informationen, wie z.B. Frei, Besetzt, Geschlossen) oder mit einer transreflektiven LED Technik.
- Es sollte ein modularer Aufbau angestrebt werden, so dass einzelne Anzeigen oder Parkflächen jederzeit ab- bzw. zugeschaltet werden können. Entsprechende modular aufgebaute Parkleitsysteme werden beispielsweise von Siemens (Sittraffic), Bremicker, MSR Traffic oder SWARCO Traffic Systems vertrieben.

4.2 Festlegung der bevorzugten Zufahrtsrouten von außen sowie innerhalb der Stadt

In einem ersten Schritt wird die auf der Homepage des Stadtmarketings aufgeführte Nummerierung der ausgewiesenen Parkplätze in eine übersichtlichere Form überführt. Beginnend mit dem Parkplatz am Kloostergarten werden diese entgegen des Uhrzeigersinnes aufsteigend beziffert - die Bezeichnungen werden größtenteils unverändert übernommen (Ausnahme hierzu ist aufgrund der Länge der bisherigen Bezeichnung der Parkplatz an der Rot-Kreuz-Straße):

- P1: Kloostergarten
- P2: Rot-Kreuz-Straße
- P3: Busbahnhof
- P4: St.-Georgs-Platz
- P5: Parkplatz Nord (alternativ: Parkplatz am Kino)
- P6: Wittelsbacherplatz
- P7: Bauer

Der Begriff „Parkplatz Nord“ mag für die Schrobenhausener Bevölkerung inzwischen völlig unmissverständlich sein. Auswärtige Besucher können mit der Bezeichnung Nord jedoch möglicherweise wenig anfangen können. Die Bezeichnung Kino mag hier eher nach Zentrum klingen, so dass eine alternative Bezeichnung diskussionsfähig ist. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zu überdenken, ob die Einbeziehung der Parkplätze P6 und P7 in das Parkleitsystem erwünscht ist. Die Relevanz dieser Parkplätze für Besucher der Altstadt ist aufgrund der gegenüber den anderen Parkplätzen größeren Entfernung zu dieser eher fraglich.

Die Einbeziehung des Park-and-Ride-Parkplatzes am Bahnhof wird aufgrund der geringen Anzahl der Stellplätze und der Bewirtschaftungsform momentan nicht in Erwägung gezogen - bei entsprechendem Bedarf eines P+R-Angebotes seitens der Pendler ist für dessen effektive Nutzung inklusive expliziter Ausweisung im Parkleitsystem über eine deutliche Erhöhung der Stellplätze im Umfeld des Bahnhofes mit einer für Pendler attraktiven Bewirtschaftung nachzudenken.

Die Zufahrtsrouten zu den oben ausgewiesenen Parkplätzen teilen sich wie folgt in Abhängigkeit der genutzten Einfallstraße nach Schrobenhausen auf (vgl. Plan 7):

Einfallstraßen aus Südosten

Die Zufahrtsrouten aus Südosten über die Gerolsbacher Straße (St 2050), Pfaffenhofener Straße (St 2045) oder Rettenbacher Straße (ND 5) werden an der Aichacher Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, Besucher auf der B 300 mit dem Ziel Schrobenhausen aus beiden Richtungen kommend bereits mit entsprechenden Hinweisen durch die Beschilderung ("Altstadt", "Innenstadt" oder ähnliches) zur Ausfahrt an der Gerolsbacher Straße zu leiten, um vermehrten Durchgangsverkehr über alternative Routen wie Mitterweg/ Ingolstädter Straße/ Regensburger Straße (auf B 300 von Nordosten kommend) oder Augsburgener Straße (auf B 300 von Südwesten kommend) zu vermeiden.

Die Bündelung der Zufahrtsrouten gilt entlang der Aichacher Straße bis zum Place de Thiers, wo sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf wie folgt aufteilen:

- P3 bis P5: Entlang des östlichen Bgm.-Stocker-Ringes,
- P1 und P2, P6 und P7: Entlang des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und (für P1 und P2) weiter über die Rot-Kreuz-Straße oder (für P6 und P7) weiter über die Hörzhausener Straße, südliche Pettenkoflerstraße, Pöttmeser Straße und Bauerstraße.

Einfallstraßen aus Südwesten

Die Zufahrtsrouten aus Südwesten über die Bgm.-Götz-Straße (ND 3) oder Pöttmeser Straße (St 2045) werden am Bahnübergang der Pöttmeser Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Nach dem Bahnübergang teilen sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf folgendermaßen auf:

- P1 bis P3: Entlang der südlichen Pettenkoflerstraße, Hörzhausener Straße, des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und (für P1 und P2) weiter über die Rot-Kreuz-Straße oder (für P3) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
- P4 und P5: Entlang der nördlichen Pettenkoflerstraße, Bahnhofstraße und (für P4) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
- P6 und P7: Entlang der Bauerstraße.

Einfallstraßen aus Nordwesten

Die Zufahrtsrouten aus Nordwesten über die Neuburger Straße

(St 2050) und Edelshausener Straße (St 2044) werden am Bahnübergang der Neuburger Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Nach dem Bahnübergang teilen sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf folgendermaßen auf:

- P1 bis P2: Entlang der Neuburger Straße, Regensburger Straße, des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und der Rot-Kreuz-Straße,
- P3 bis P5: Entlang der Neuburger Straße, Regensburger Straße und (für P3 und P4) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
- P6 und P7: Entlang der Georg-Alber-Straße und Bahnhofstr.

Einfallsstraßen aus Nordosten

Die Zufahrtsroute aus Nordosten wird über den Königslachener Weg und die Regensburger Straße stadteinwärts bis zum Perger Platz geführt, wo sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf wie folgt aufteilen:

- P1 bis P2: Entlang des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und der Rot-Kreuz-Straße,
- P3 und P4: Entlang des östlichen Bgm.-Stocker-Ringes,
- P5: Direkte Zufahrt vom Perger Platz,
- P6 und P7: Entlang der Bahnhofstraße.

4.3 Festlegung der Standorte für Leitsysteme und Inhalte der Beschilderung

Entlang der Zufahrtsrouten erfolgt die Beschilderung analog der beabsichtigten Leitung der Verkehrsteilnehmer.

Zunächst empfiehlt sich jeweils an den Ortseinfahrten die Anbringung eines Vorwegweisers (vgl. Plan 5).

Dieser beinhaltet jeweils auf einem Kartenteil eine schematische Übersichtsdarstellung von Schrobenhausen und seiner Einfallsrouten, sowie der Lage der Altstadt und der ausgewiesenen Parkplätze inklusive Nummerierung und Bezeichnung. Zur Lesbarkeit und Verständlichkeit wird die Darstellung um den Flusslauf der Paar und die Bahnlinie erweitert. Die Altstadt wird dabei durch eine farblich hervorgehobene Fläche mit stilisiertem Stadtbild dargestellt - die farbliche Hervorhebung orientiert sich ebenso wie die Umrandung Parkplatzbezeichnungen an der jeweils gültigen Gebührenregelung (rot entspricht gebührenpflichtigen Stell-

plätzen, grün gebührenfreien). Der Kartenteil wird je nach Einfallstraße gedreht, so dass sich diese Einfallstraße grundsätzlich am unteren Kartenrand/ in Fahrt- und Leserichtung befindet (sie ist zudem durch einen roten Pfeil gekennzeichnet).

Ein kurzer Schriftblock oberhalb des Kartenteiles ergänzt diesen zur Erklärung. Er beinhaltet neben dem Titel ("Parkleitsystem Innenstadt") die Erläuterung der Farbgebung (gebührenpflichtig/ gebührenfrei) inklusive der Zuordnung der entsprechenden Parkplätze.

Vorschläge zu geeigneten Standorten sowie der Gestaltung der Vorwegweiser zeigt Plan 5.

Im weiteren Verlauf wird die Leitung zu den einzelnen Parkplätzen durch Hinweisschilder übernommen (vgl. Plan 6a und 6b). Um die Anzahl der benötigten Hinweisschilder an den einzelnen Standorten zur Lesbarkeit und Verständlichkeit möglichst gering zu halten, werden in diesem Zusammenhang zunächst mehrere Parkplätze zu jeweils einem Bereich zusammengefasst:

- Bereich "Innenstadt Süd": P1 bis P3,
- Bereich "Innenstadt Nord": P4 und P5,
- Bereich "Bahnhof": P6 und P7.

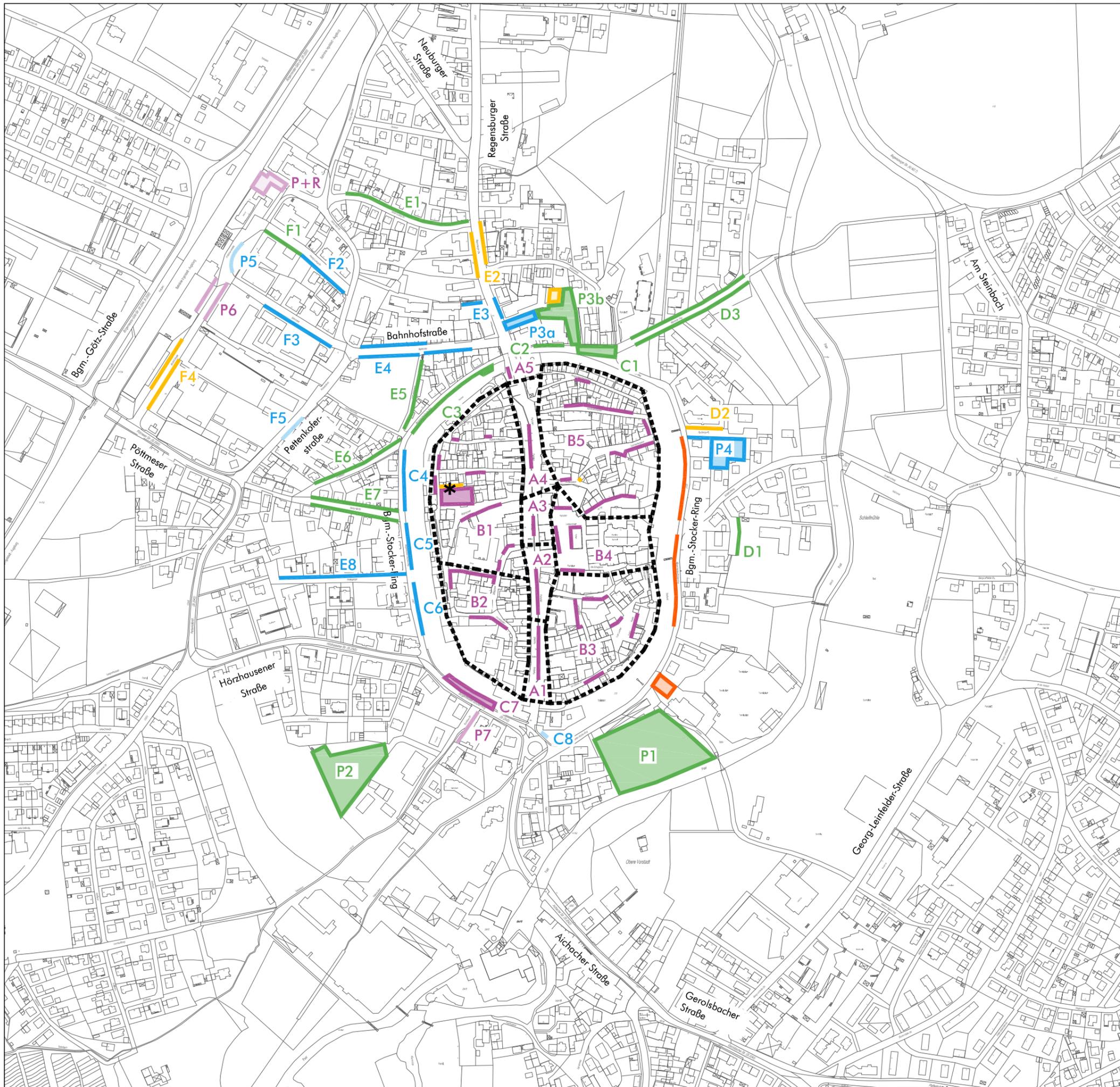
Die Beschilderung der einzelnen Parkplätze erfolgt erst in deren näheren Umfeld oder bei Aufteilung der Routen zu Parkplätzen eines Bereiches.

Die Hinweisschilder beinhalten stets die Nummerierung und Bezeichnungen der entsprechenden Parkplätze (oder der zusammengefassten Bereiche), sowie über eine farbliche Gestaltung analog jener des Vorwegweisers eine Information über die jeweils geltende Gebührenregelung sowie über die Zahl der freien Stellplätze.

Vorschläge zu geeigneten Standorten sowie der Gestaltung der Hinweisschilder zeigen die Pläne 6a und 6b. Hier sind auch die Standorte und Schilder enthalten, die bei der evtl. Entscheidung der Stadt für ein dynamisches Parkleitsystem über Angaben zur Zahl freier Stellplätze verfügen müssten. Auf die letztgenannte Option kann ggf. auch verzichtet werden.

4.4 Investitionsaufwand

Die Kosten für ein solches Parkleitsystem bewegen sich je nach Zahl der Parkplätze und benötigten Schilder zwischen 200.000 und 500.000 €, wovon meistens die Hälfte gefördert wird. Ähnlich große Städte wie Wolfratshausen haben in jüngerer Zeit ein derartiges Parkleitsystem installiert oder werden dies 2016 tun.



Gebührenfreie Stellplätze	ca. 800 St.
 Zeitlich unbegrenzt	ca. 580 St.
 Zeitlich begrenzt (max. 2h)	ca. 210 St.
 Zeitlich begrenzt (max. 1h)	ca. 10 St.
Gebührenpflichtige Stellplätze	ca. 355 St.
 Zeitlich begrenzt (max. 2h)	ca. 285 St.
 Zeitlich unbegrenzt	ca. 70 St.
Sonstige Stellplätze	ca. 70 St.
 Kunden-/ Privatstellplätze	ca. 70 St.
*	Reservierung Stellplätze für Hotel (18 bis 8 Uhr)
 Entfallene Stellplätze (seit 2008)	

Stellplatzanzahl	ca. 1225 St.
Ausgewiesene Parkplätze	ca. 555 St.
P1: 202 P2: 112 P3a: 24 P3b: 78 P+R: 23	
P4: 65 P5: 6 P6: 32 P7: 14	
Bereich A (Lenbachstraße)	ca. 70 St.
A1: 26 A2: 11 A3: 5 A4: 21 A5: 5	
Bereich B (Altstadt)	ca. 190 St.
B1: 62 B2: 34 B3: 30 B4: 33 B5: 32	
Bereich C (Bgm.-Stocker-Ring)	ca. 130 St.
C1: 18 C2: 6 C3: 34 C4: 16 C5: 14	
C6: 14 C7: 24 C8: 1	
Bereich D (Umfeld Ost)	ca. 55 St.
D1: 14 D2: 12 D3: 31	
Bereich E (Umfeld West)	ca. 150 St.
E1: 16 E2: 18 E3: 14 E4: 24 E5: 18	
E6: 14 E7: 30 E8: 14	
Bereich F (Bahnhof/ Bauer)	ca. 75 St.
F1: 7 F2: 10 F3: 9 F4: 45 F5: 6	

Stadt Schrobenhausen

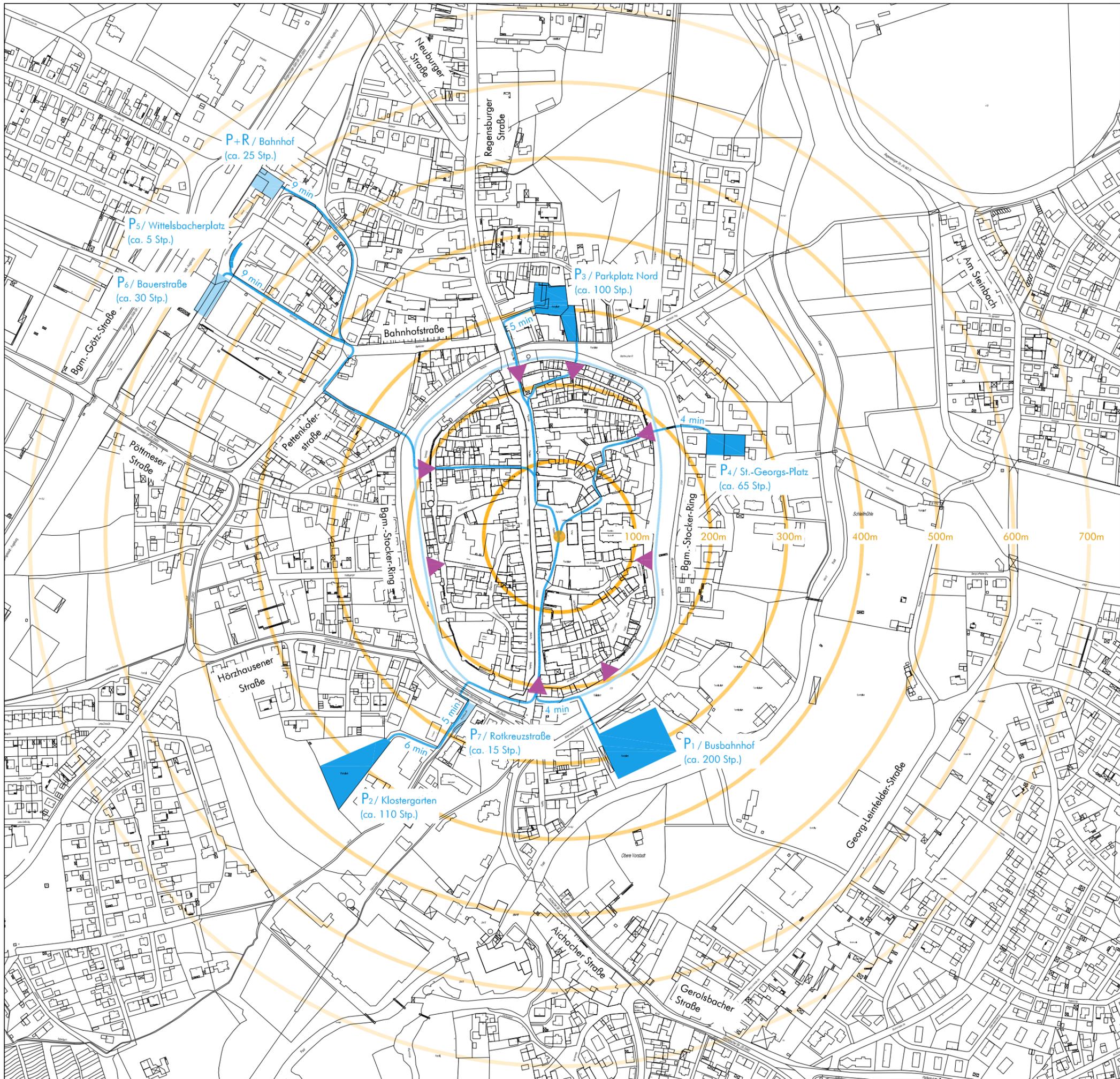
Parkraumkonzept

Plan 1
Parkregelungen aktuell

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016





- Gebührenfreier Parkplatz
- Gebührenpflichtiger Parkplatz
- Fußweg zur Altstadt (Lenbachplatz/ Rathaus)
- 4 min Ungefähre Dauer des Fußweges
- Fußrundweg um die Altstadt (Stadtwall)
- Zugangsmöglichkeit zur Altstadt für Fußgänger

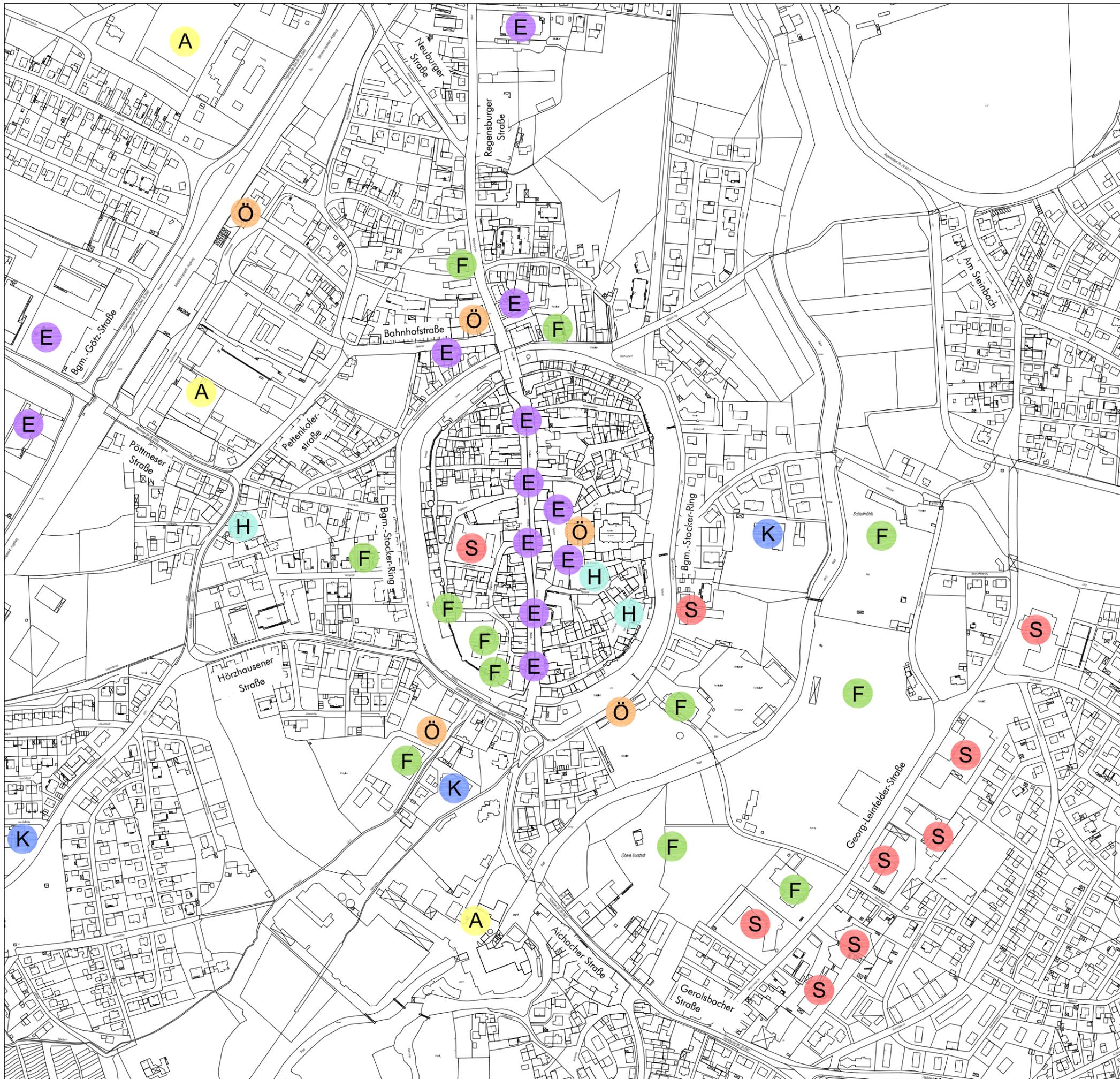
Stadt Schrobenhausen

Parkraumkonzept

Plan 2
Entfernungen zur Stadtmitte von ausgewiesenen Parkplätzen

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016



- S Schule
- K Kindergarten
- F Freizeit/ Kultur
- E Einkaufen
- A Großer Arbeitgeber
- Ö Öffentliche Einrichtung
- H Hotel

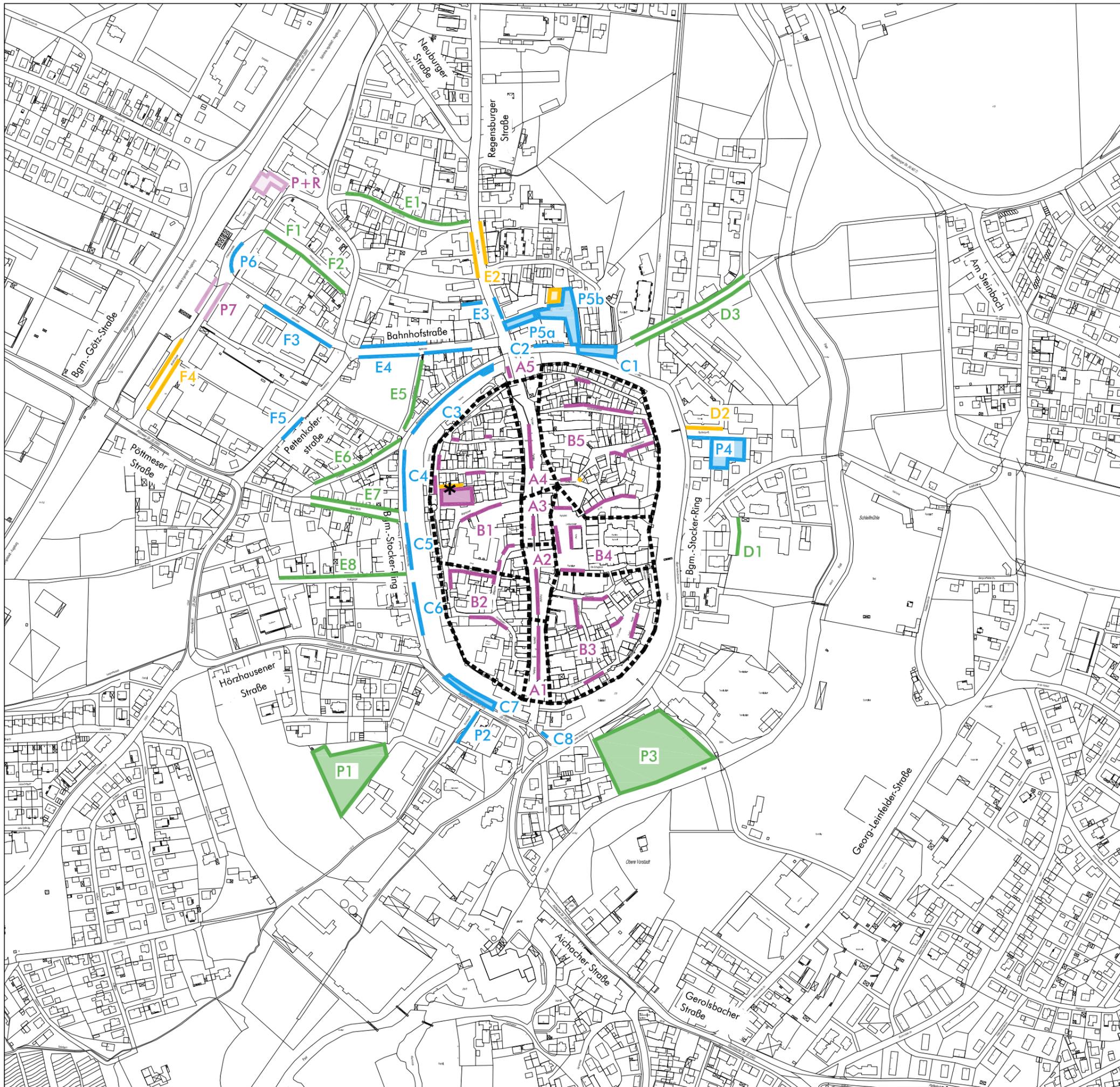
Stadt Schrobenhausen

Parkraumkonzept

Plan 3
Verkehrsmagneten Innenstadt

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016



Gebührenfreie Stellplätze	ca. 840 St.
 Zeitlich unbegrenzt	ca. 545 St.
 Zeitlich begrenzt (max. 2h)	ca. 295 St.
Gebührenpflichtige Stellplätze	ca. 315 St.
 Zeitlich begrenzt (max. 1h)	ca. 260 St.
 Zeitlich unbegrenzt	ca. 55 St.
Sonstige Stellplätze	ca. 70 St.
 Kunden-/ Privatstellplätze	ca. 70 St.
*	Reservierung Stellplätze für Hotel (18 bis 8 Uhr)

Stellplatzanzahl	ca. 1225 St.
Ausgewiesene Parkplätze	ca. 555 St.
P1: 112 P2: 14 P3: 202 P4: 65 P+R: 23	
P5a: 24 P5b: 78 P6: 6 P7: 32	
Bereich A (Lenbachstraße)	ca. 70 St.
A1: 26 A2: 11 A3: 5 A4: 21 A5: 5	
Bereich B (Altstadt)	ca. 190 St.
B1: 62 B2: 34 B3: 30 B4: 33 B5: 32	
Bereich C (Bgm.-Stocker-Ring)	ca. 130 St.
C1: 18 C2: 6 C3: 34 C4: 16 C5: 14	
C6: 14 C7: 24 C8: 1	
Bereich D (Umfeld Ost)	ca. 55 St.
D1: 14 D2: 12 D3: 31	
Bereich E (Umfeld West)	ca. 150 St.
E1: 16 E2: 18 E3: 14 E4: 24 E5: 18	
E6: 14 E7: 30 E8: 14	
Bereich F (Bahnhof/ Bauer)	ca. 75 St.
F1: 7 F2: 10 F3: 9 F4: 45 F5: 6	

Stadt Schrobenhausen

Parkraumkonzept

Plan 4
Parkregelungen empfohlen

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016





4 - Pöttmeser Straße



5 - Neuburger Straße



6 - Edelshausener Straße



7 - Königslachener Weg



3 - Bgm.-Götz-Straße



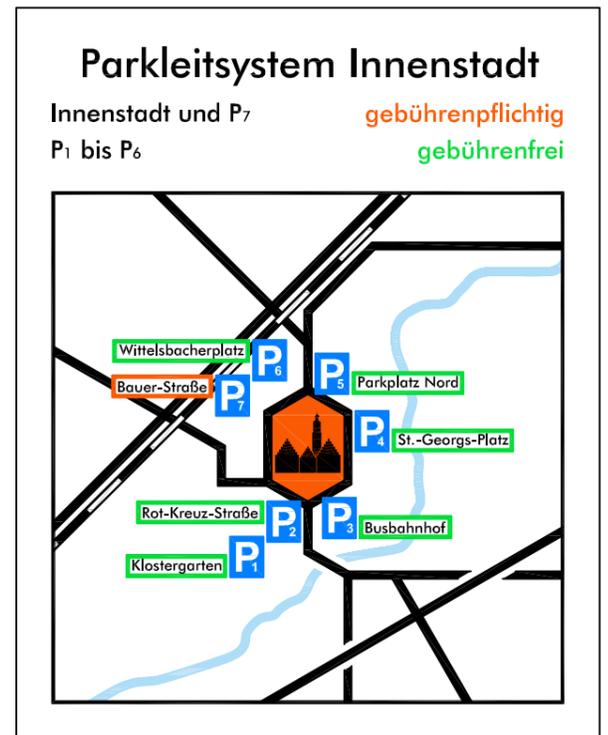
2 - Augsburger Straße



1 - Gerolsbacher Straße



8 - Pfaffenhofener Straße



Vergrößerte Darstellung: Grundaufbau Vorwegweiser



Stadt Schrobenhausen

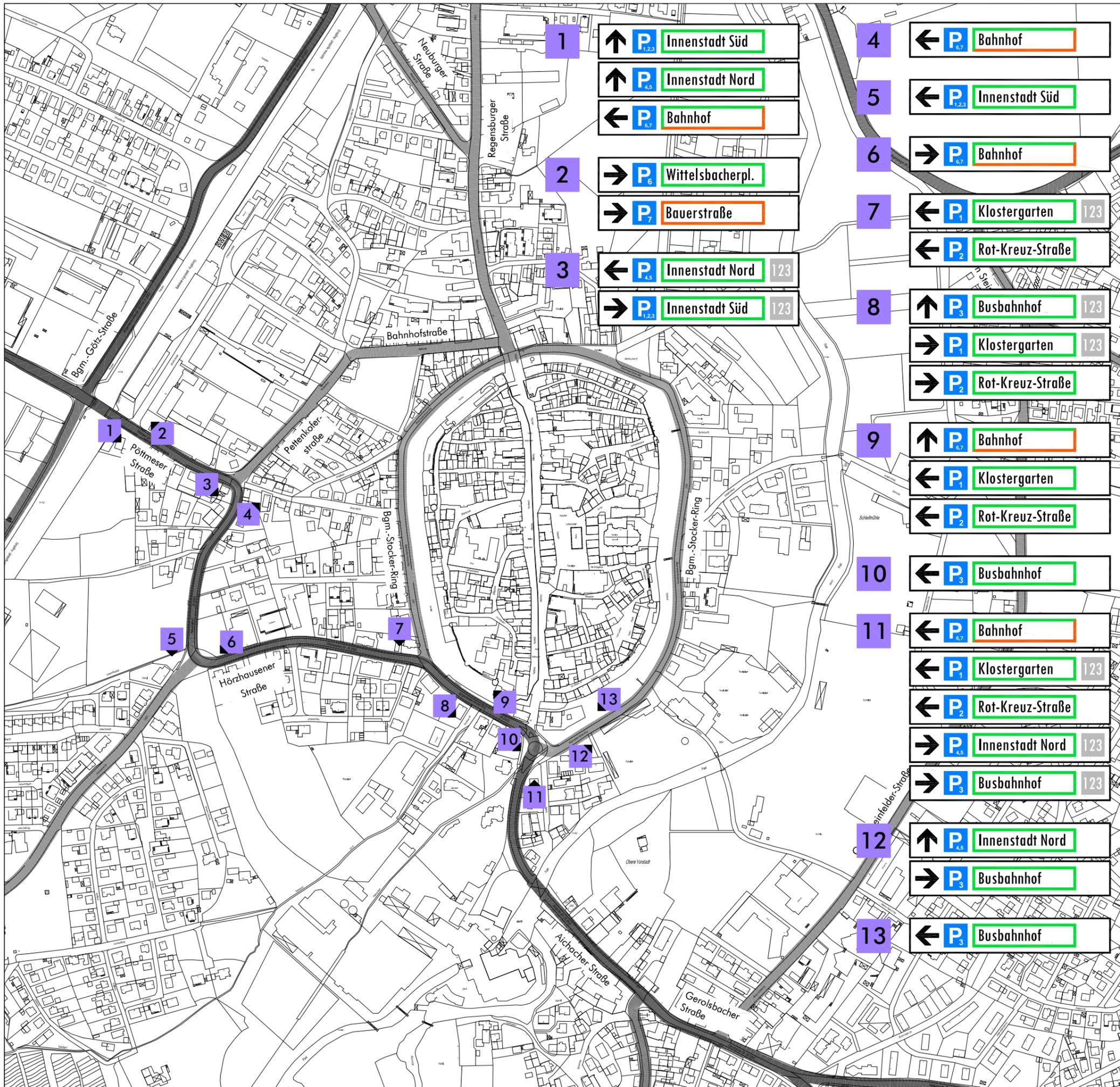
Parkraumkonzept

Plan 5
Parkleitsystem - Vorwegweiser

Maßstab 1:20.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016





- 1 ↑ P_{1,2,3} Innenstadt Süd
- 1 ↑ P_{4,5} Innenstadt Nord
- 1 ← P_{6,7} Bahnhof
- 2 → P₆ Wittelsbacherpl.
- 2 → P₇ Bauerstraße
- 3 ← P_{4,5} Innenstadt Nord 123
- 3 → P_{1,2,3} Innenstadt Süd 123
- 4 ← P_{6,7} Bahnhof
- 5 ← P_{1,2,3} Innenstadt Süd
- 6 → P_{6,7} Bahnhof
- 7 ← P₁ Klostergarten 123
- 7 ← P₂ Rot-Kreuz-Straße
- 8 ↑ P₃ Busbahnhof 123
- 8 → P₁ Klostergarten 123
- 8 → P₂ Rot-Kreuz-Straße
- 9 ↑ P_{6,7} Bahnhof
- 9 ← P₁ Klostergarten
- 9 ← P₂ Rot-Kreuz-Straße
- 10 ← P₃ Busbahnhof
- 11 ← P_{6,7} Bahnhof
- 11 ← P₁ Klostergarten 123
- 11 ← P₂ Rot-Kreuz-Straße
- 11 → P_{4,5} Innenstadt Nord 123
- 11 → P₃ Busbahnhof 123
- 12 ↑ P_{4,5} Innenstadt Nord
- 12 → P₃ Busbahnhof
- 13 ← P₃ Busbahnhof

- 13 Die Aufstellung der Schilder erfolgt jeweils in Fahrtrichtung (Richtung des Pfeiles).
- Gebührensicherer Parkplatz
 - Gebührenpflichtiger Parkplatz
 - P_{1,2,3} Innenstadt Süd
 - P₁ Klostergarten
 - P₂ Rot-Kreuz-Straße
 - P₃ Busbahnhof
 - P_{4,5} Innenstadt Nord
 - P₄ St.-Georgs-Platz
 - P₅ Parkplatz Nord
 - P_{6,7} Bahnhof
 - P₆ Wittelsbacherpl.
 - P₇ Bauerstraße

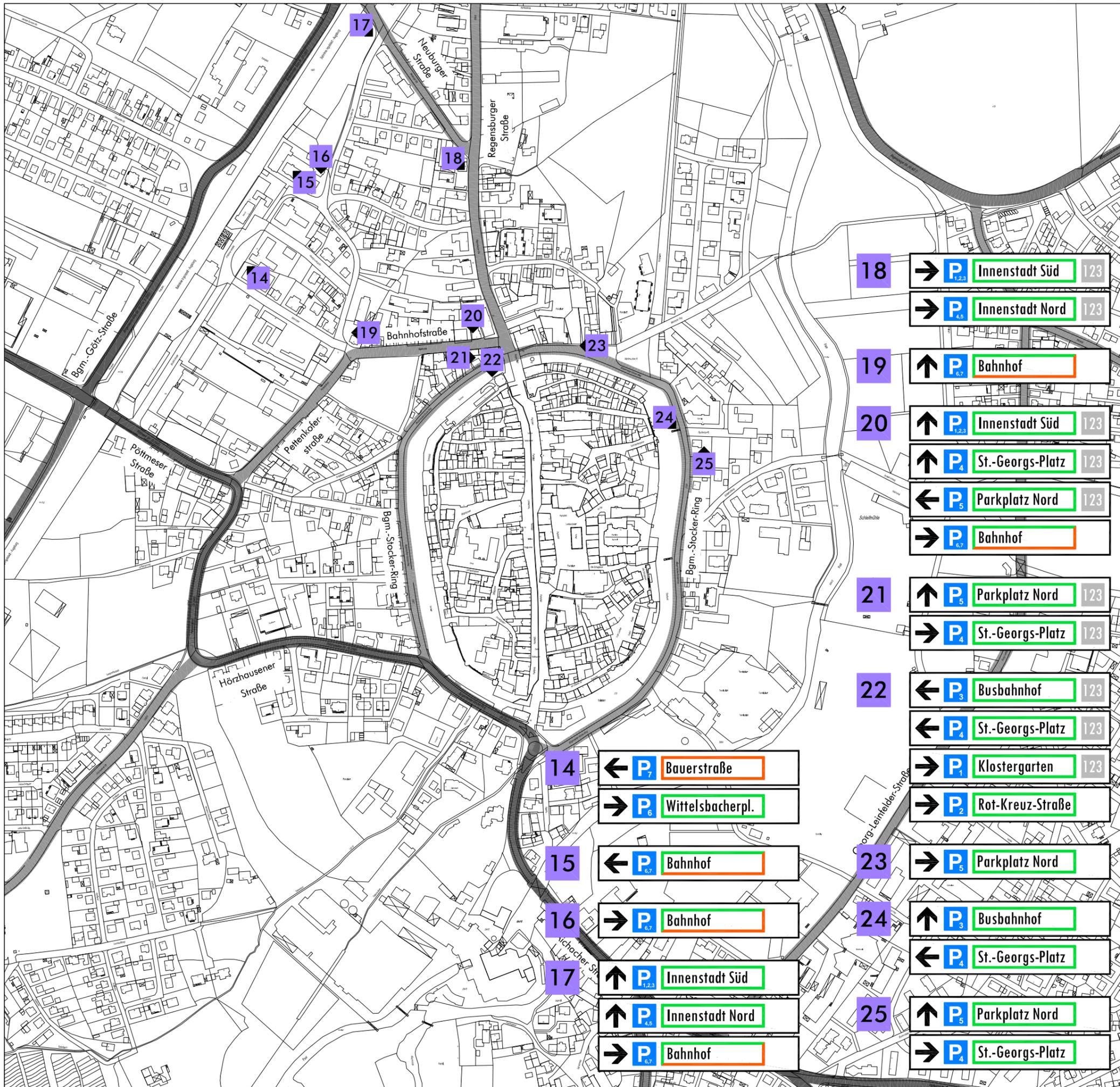
Stadt Schrobenhausen

Parkraumkonzept

Plan 6a
Parkleitsystem - Beschilderung Süd

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016



17 Die Aufstellung der Schilder erfolgt jeweils in Fahrtrichtung (Richtung des Pfeiles).

— Gebührenfreier Parkplatz
 — Gebührenpflichtiger Parkplatz

- P**_{1,2,3} Innenstadt Süd
- P**₁ Klostergarten
- P**₂ Rot-Kreuz-Straße
- P**₃ Busbahnhof

- P**_{4,5} Innenstadt Nord
- P**₄ St.-Georgs-Platz
- P**₅ Parkplatz Nord

- P**_{6,7} Bahnhof
- P**₆ Wittelsbacherpl.
- P**₇ Bauerstraße

- 18** → **P**_{1,2,3} Innenstadt Süd 123
- **P**_{4,5} Innenstadt Nord 123

- 19** ↑ **P**_{6,7} Bahnhof

- 20** ↑ **P**_{1,2,3} Innenstadt Süd 123
- ↑ **P**₄ St.-Georgs-Platz 123
- ← **P**₅ Parkplatz Nord 123
- **P**_{6,7} Bahnhof

- 21** ↑ **P**₅ Parkplatz Nord 123
- **P**₄ St.-Georgs-Platz 123

- 22** ← **P**₃ Busbahnhof 123
- ← **P**₄ St.-Georgs-Platz 123
- **P**₁ Klostergarten 123
- **P**₂ Rot-Kreuz-Straße

- 23** → **P**₅ Parkplatz Nord

- 24** ↑ **P**₃ Busbahnhof
- ← **P**₄ St.-Georgs-Platz

- 25** ↑ **P**₅ Parkplatz Nord
- **P**₄ St.-Georgs-Platz

- 14** ← **P**₇ Bauerstraße
- **P**₆ Wittelsbacherpl.

- 15** ← **P**_{6,7} Bahnhof

- 16** → **P**_{6,7} Bahnhof

- 17** ↑ **P**_{1,2,3} Innenstadt Süd
- ↑ **P**_{4,5} Innenstadt Nord
- **P**_{6,7} Bahnhof

Stadt Schrobenhausen

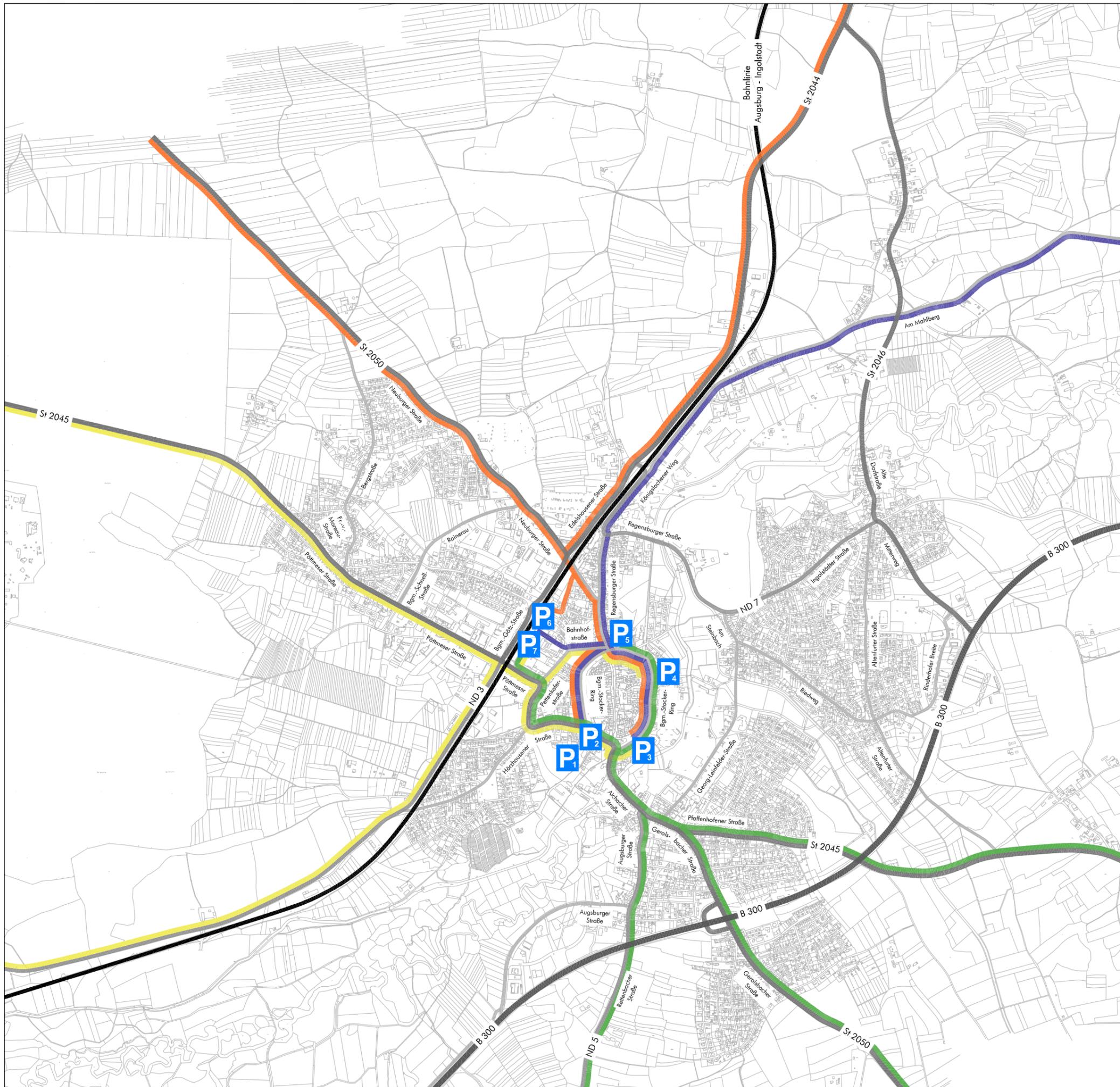
Parkraumkonzept

Plan 6b
 Parkleitsystem - Beschilderung Nord

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016





- Einfallstraßen aus Südosten**
 - Gerolsbacher Straße (St 2050, von B 300)
 - Pfaffenhofener Straße (St 2045)
 - Augsburger Straße (ND 5)
- Einfallstraßen aus Südwesten**
 - Pöttmeser Straße (St 2045)
 - Bgm.-Götz-Straße (ND 3)
- Einfallstraßen aus Nordwesten**
 - Neuburger Straße (St 2050)
 - Edelshausener Straße (St 2044)
- Einfallstraßen aus Nordosten**
 - Königslachener Weg

Stadt Schrobenhausen

Parkraumkonzept

Plan 7
Parkleitsystem - Wegeföhrung

Maßstab 1:20.000 (DIN A3)

Stand 08.02.2016

