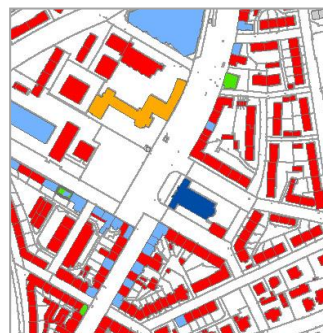
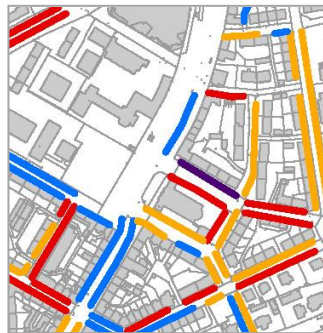


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Konstanz

Parkraumuntersuchung Petershausen





Parkraumuntersuchung Petershausen

im Auftrag der

Stadt Konstanz

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard

Mariella Lung
Sophia Soetermanns

Durchführung Haushaltsbefragung:

Hochschule Karlsruhe – Institut für Verkehr und Infrastruktur

Aachen, November 2022



INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	1
2.	PARKRAUMANGEBOT	3
	2.1 Bestand an Parkständen und ihre Bewirtschaftung	3
	2.2 Parkieranlagen	7
	2.3 Stellplätze auf privaten Grundstücken.....	9
3.	PARKRAUMNACHFRAGE	11
	3.1 Durchführung Parkraumerhebung	11
	3.2 Belegung und Auslastung.....	12
	3.3 Parkdauer und Nutzergruppen	22
	3.4 Umschlaggrad	29
	3.5 Einzelauswertung Parkbauten	31
4.	STELLPLATZBILANZ	33
5.	HAUSHALTS- UND GEWERBEBEFragung	36
	5.1 Durchführung der Befragung	36
	5.2 Auswertung Haushaltsbefragung	37
	5.3 Auswertung Befragung Gewerbetreibende	42
	5.4 Bewertung der Befragungsergebnisse	49
6.	PARKRAUMKONZEPT UND MOBILITÄTSSTRATEGIE	50
	6.1 Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote	50
	6.1.1 Gesamtstädtische Konzeptgrundlagen	50
	6.1.2 Neues Recht zum Bewohnerparken	55
	6.2 Empfehlungen für ein Parkraumkonzept Petershausen	56
	6.2.1 Zusammenfassung Analyseergebnisse	56
	6.2.2 Grundlagen Parkraumkonzept Petershausen	58
	6.2.3 Nutzungsstruktur und Ableitung einer Straßenhierarchie	62
7.	BEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT	66
	7.1 Variante 1 – (mittel- bis langfristig) empfohlenes Bewirtschaftungskonzept	66
	7.2 Variante 2 – Abgestimmtes Bewirtschaftungskonzept	72
	7.3 Hinweise zum Parkraumkonzept	75
Anhang	Fragebogen Gewerbetreibende	



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Abgrenzung Untersuchungsgebiet	2
Abb. 2.1:	Parkraumkapazität im Straßenraum	3
Abb. 2.2:	Parkraumbewirtschaftung – Bestand	8
Abb. 2.3:	Stellplatzangebot auf privaten Grundstücken	10
Abb. 3.1:	Parkraumauslastung öffentlicher Straßenraum (eigene Darstellung)	15
Abb. 3.2:	Mittlere Belegung und Bewirtschaftung (öffentlicher Straßenraum)	19
Abb. 3.3:	Mittlere Belegung aller Parkstände	20
Abb. 3.4:	Maximale Belegung aller Parkstände	21
Abb. 3.5:	Mittlere Parkdauer und Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet	23
Abb. 3.6:	Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker und Bewirtschaftung	23
Abb. 3.7:	Anteil Kurzparker an Gesamtnachfrage	24
Abb. 3.8:	Anteil Mittelparker an Gesamtnachfrage	25
Abb. 3.9:	Anteil Langparker an Gesamtnachfrage	26
Abb. 3.10:	Anteil Dauerparker an Gesamtnachfrage	27
Abb. 3.11:	Mittlere Parkdauer	28
Abb. 3.12:	Umschlaggrad und Bewirtschaftungstyp	29
Abb. 3.13:	Umschlaggrad je legalem Parkstand	30
Abb. 3.14:	Parkraumauslastung Tiefgarage Benediktinerplatz	31
Abb. 4.1:	Parkraumauslastung	33
Abb. 5.1:	Räumliche Aufteilung des Untersuchungsgebiets	36
Abb. 5.2:	Abstellmöglichkeiten private Pkw – Haushaltsbefragung (eigene Darstellung)	38
Abb. 5.3:	Nutzung öffentlicher Straßenraum zum Parken – Haushaltsbefragung	39
Abb. 5.4:	Einschätzung der Parksituation im öffentlichen Straßenraum	40
Abb. 5.5:	Fahrradabstellmöglichkeiten – Haushaltsbefragung	41
Abb. 5.6:	Nutzung Car Sharing – Haushaltsbefragung	41
Abb. 5.7:	Branchenzugehörigkeit	42
Abb. 5.8:	Abstellmöglichkeiten der Geschäftsfahrzeuge	43
Abb. 5.9:	Nutzung öffentlicher Straßenraum durch Geschäftsfahrzeuge	44
Abb. 5.10:	Abstellmöglichkeiten Mitarbeiter-Pkw	44
Abb. 5.11:	Nutzung öffentlicher Straßenraum – Mitarbeiter-Pkw und Geschäftsfahrzeuge	45
Abb. 5.12:	Abstellmöglichkeiten Kunden-Pkw	46
Abb. 5.13:	Nutzung öffentlicher Straßenraum – Kunden	47
Abb. 5.14:	Fahrradabstellmöglichkeiten – Gewerbetreibende	48
Abb. 6.1:	Teilräume Bewohnerparken	61



Abb. 6.2:	Erdgeschossnutzung	64
Abb. 6.3:	Straßenhierarchie Petershausen – Konzept.....	65
Abb. 7.1:	Bewirtschaftungskonzept und Bewohnerparkzonen Petershausen-West – Variante 1.....	70
Abb. 7.2:	Bewirtschaftungskonzept und Bewohnerparkzonen Petershausen-West – Variante 2.....	73

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1-1:	Parkraumbellegung und -auslastung je Intervall (Straßenraum) – Teil 1	13
Tab. 3.1-2:	Parkraumbellegung und -auslastung je Intervall (Straßenraum) – Teil 2	14
Tab. 3.2:	Parkraumbellegung und -auslastung über alle Intervalle (Straßenraum)	17
Tab. 3.3:	Kapazität, Nachfrage und Umschlaggrad je Bewirtschaftung	29
Tab. 4.1:	Parkraumangebot und Nachfrage	33
Tab. 7.1:	Parkraumbilanz der einzelnen Bewohnerparkzonen	71
Tab. 7.2:	Parkraumbilanz des abgestimmten Bewohnerparkzonen	72



1. EINLEITUNG

Im Stadtteil Petershausen lag in den letzten Jahren der Schwerpunkt auf der städtebaulichen Nachverdichtung im Umfeld des Bahnhaltelpunkts Petershausen. Durch die Ausweitung der Stellplatzbewirtschaftung im Stadtteil Paradies konnten zudem Verdrängungseffekte beobachtet werden. Dieser Effekt wird dadurch begünstigt, dass in Petershausen die Parkstände im öffentlichen Straßenraum überwiegend unbewirtschaftet sind.

Mit der Parkraumuntersuchung soll deshalb in einem ersten Schritt geprüft werden, ob eine Parkraumbewirtschaftung für Peterhausen West sinnvoll ist und im positiven Fall, welche Bewirtschaftungsformen angestrebt und welche flankierenden Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität im Stadtteil ergriffen werden sollten.

Das Untersuchungsgebiet wird durch folgende Straßen begrenzt:

- Wollmatinger Straße im Norden,
- Schneckenburgstraße im Westen,
- Seerhein im Süden,
- Luisenstraße – Mainaustraße – Glärnischstraße im Osten.

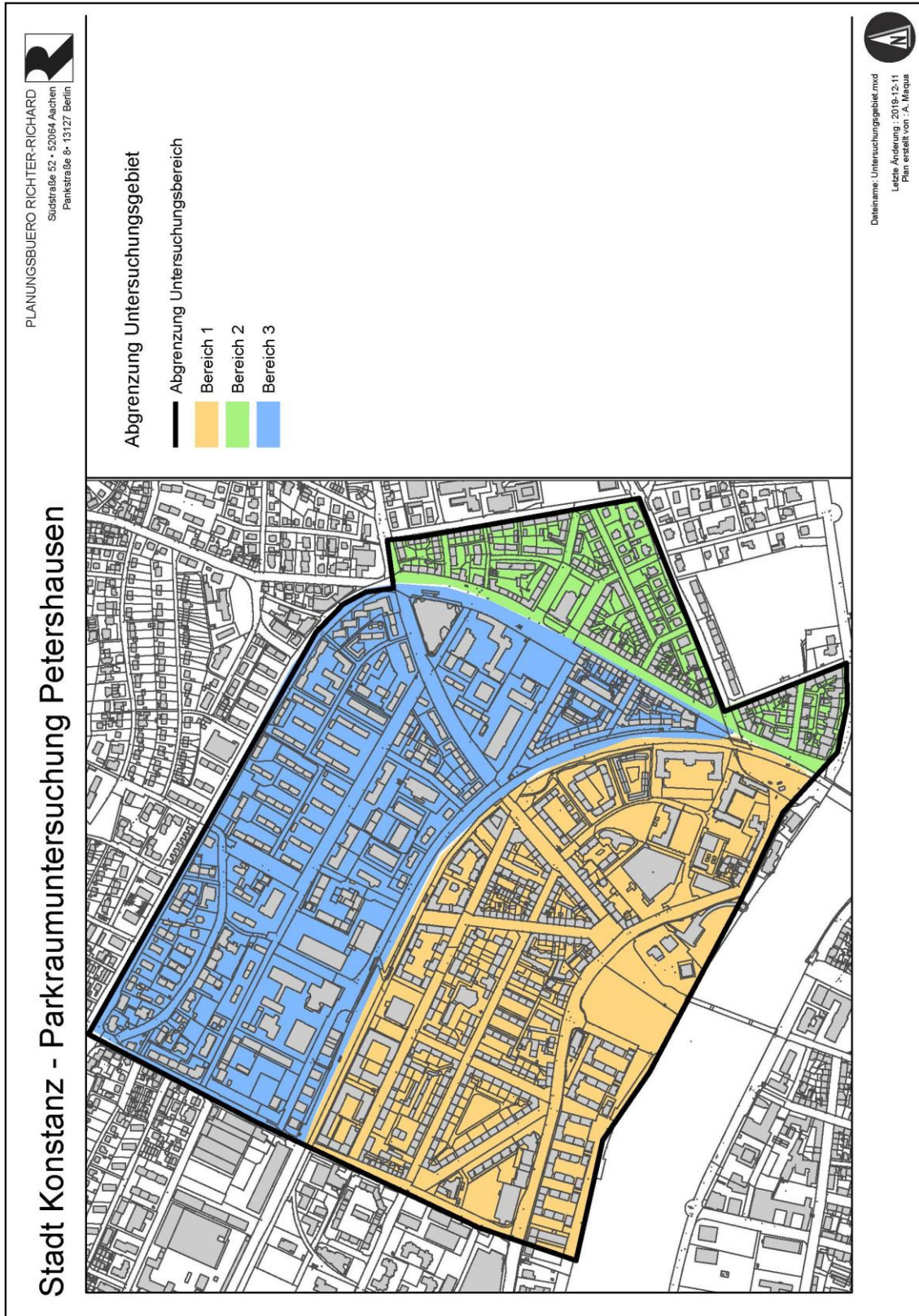


Abb. 1.1: Abgrenzung Untersuchungsgebiet



2. PARKRAUMANGEBOT

Im nachfolgenden Text werden die Begriffe Parkstände, Stellplätze und Parkbauten wie folgt verwendet:

- Parkstände – abgegrenzte Fläche zum Parken im öffentlichen Verkehrsraum,
- Stellplätze – befinden sich im Gegensatz zu den Parkständen auf privatem Grund,
- Parkplätze – zum Parken ausgewiesene öffentliche Fläche,
- Parkbauten – umfassen sowohl Hoch- als auch Tiefgaragen.

2.1 Bestand an Parkständen und ihre Bewirtschaftung

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet im öffentlichen Straßenraum 1.942 Parkstände zur Verfügung und werden wie folgt bewirtschaftet (Stand Oktober 2019):

- 1.615 Parkstände ohne Bewirtschaftung,
- 233 Parkstände mit Parkschein,
- 38 Parkstände mit Parkscheibe,
- 40 Parkstände für Bewohner,
- 16 Behindertenparkstände.

Damit sind 83 % (!) der Parkstände im öffentlichen Straßenraum unbewirtschaftet und verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet. Dennoch gibt es bei den wenigen bewirtschafteten Bereichen im öffentlichen Verkehrsraum eine unübersichtliche Mischung aus elf unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen. Bei den Parkscheibenausweisungen sind sechs unterschiedliche Bewirtschaftungsformen aus der Kombination von maximaler Parkdauer und Zeitraum vor Ort zu finden.

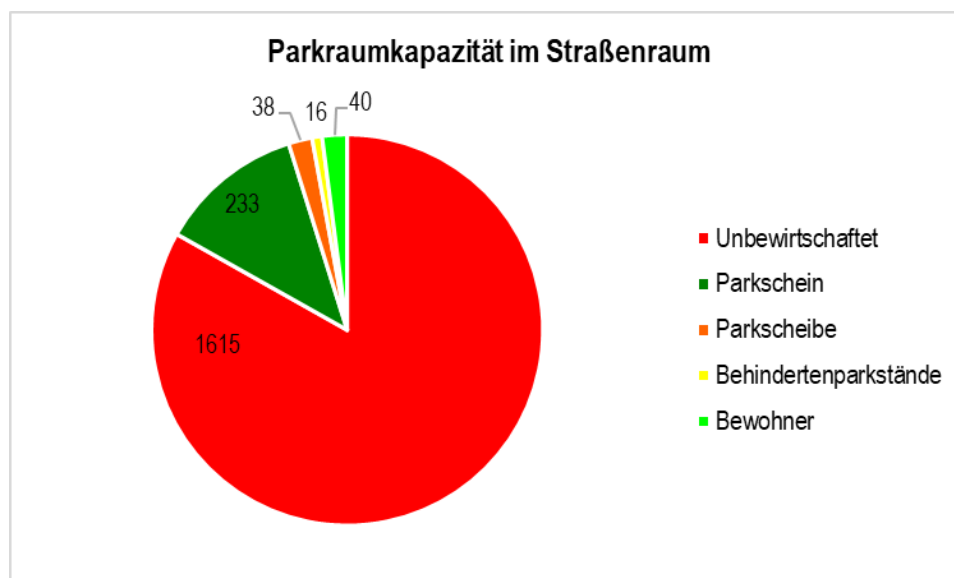


Abb. 2.1: Parkraumkapazität im Straßenraum



Für das Parken mit Parkschein gelten für den öffentlichen Straßenraum folgende Regelungen:

- Parkzeit:
 - Mo-Fr 9:00 bis 18:00 Uhr,
 - Sa 9:00 bis 18:00 Uhr.
- Höchstparkdauer:
 - Maximal 2 Stunden,
 - maximal 9 Stunden.
- Tarif:
 - 0,50 EUR pro 30 Minuten,
 - ab 5 Std. maximal 6,00 EUR.

In den beiden Parkieranlagen sind unterschiedliche Tarife und Höchstparkdauern angesetzt:

- Tiefgarage Benediktinerplatz
 - Tagstarif (7:00-19:00 Uhr):
 - Erste Stunde 1,00 EUR,
 - bis zwei ganze Stunden 1,50 EUR,
 - bis drei ganze Stunden 2,00 EUR,
 - danach 1,00 EUR pro Stunde,
 - bis 24 Stunden 10,00 EUR (Höchstbetrag).
 - Nachttarif (19:00-8:00 Uhr):
 - Bis zwei ganze Stunden 0,80 EUR,
 - Jede weitere angefangene Stunde 0,30 EUR,
 - Höchstbetrag 1,50 EUR.
- Parkhaus Seerhein-Center
 - Außerhalb der Ladenöffnungszeiten geschlossen,
 - Tagstarif (6:00-23:00 Uhr)
 - Erste Stunde 1,00 EUR,
 - jede weitere angefangene Stunde 1,00 EUR,
 - Höchstbetrag 13,00 EUR,
 - Dauerparker (1 Monat) 51,05 EUR.

Für das Parken mit Parkscheibe gelten im öffentlichen Straßenraum folgende Regelungen:

- 2 Std., Mo-Sa 9:00 bis 18:00 Uhr,
- 2 Std., ohne zeitliche Einschränkungen,
- ½ Std., Mo-Fr 8:00 bis 17:00 Uhr,
- ½ Std., ohne zeitliche Einschränkungen,
- 3 Std., ohne zeitliche Einschränkungen,
- 20 Minuten, ohne zeitliche Einschränkungen.

Diese Bewirtschaftungsformen sind auf folgenden Straßen des Untersuchungsgebiets zu finden:



- Parkschein
 - Alter Wall (zwischen Theodor-Heuss-Straße und Stichweg zwischen Buchnerstraße und Mainaustraße),
 - Conrad-Gröber-Straße (zwischen Glärnischstraße und Seestraße und zwischen Zumsteinstraße und Seestraße),
 - Glärnischstraße (zwischen Seestraße und Mainaustraße),
 - Jahnstraße (zwischen Zähringerplatz und Steinstraße),
 - Moltkestraße,
 - Petershause Straße (zwischen Markgrafenstraße und Ebertplatz),
 - Seestraße,
 - Theodor-Heuss-Straße,
 - Wollmatinger Straße (zwischen Gottfried-Keller-Straße und Jahnstraße),
 - Zähringerplatz.

- Parkscheibe
 - Benediktinerplatz,
 - Bruder-Klaus-Straße,
 - Gustav-Schwab-Straße (zwischen Schneckenburgstraße und Radleihstation),
 - Konrad-Witz-Straße,
 - Petershauser Straße (zwischen Markgrafenstraße und Von-Emmich-Straße),
 - Sankt-Gebhard-Straße (zwischen Petershauser Straße und Markgrafenstraße),
 - Von-Emmich-Straße,
 - Wollmatinger Straße (zwischen Am Briel und Gottfried-Keller-Straße).

- Straßenabschnitte ohne Bewirtschaftung
 - Adolf-Schmid-Straße,
 - Alemannenstraße,
 - Alter Wall (zwischen Mainaustraße und Stichweg zwischen Mainaustraße und Buchnerstraße und zwischen Buchnerstraße und Eisenbahnstraße),
 - Am Briel,
 - Am Rheinufer,
 - Bismarcksteig,
 - Bruder-Klaus-Straße,
 - Brugierstraße,
 - Buchnerstraße,
 - Conrad-Gröber-Straße (zwischen Glärnischstraße und Zumsteinstraße),
 - Conradin-Kreutzer-Straße,
 - Friedrich-Hug-Straße,
 - Glärnischstraße (zwischen Seestraße und Mainaustraße und zwischen Zumsteinstraße und Mainaustraße),
 - Gottfried-Keller-Straße,
 - Gustav-Schwab-Straße (zwischen Pestalozzistraße und Petershauser Straße),
 - Hans-Sauerbruch-Straße,
 - Hegastraße,
 - Helene-Merk-Straße,
 - Hindenburgstraße,
 - Im Neugut,
 - Jahnstraße (zwischen Zähringerplatz und Moltkestraße),



- Karl-Einhart-Straße,
 - Klingenbergstraße,
 - Konrad-Witz-Straße,
 - Luisenstraße,
 - Markgrafenstraße,
 - Moltkestraße (zwischen Eisenbahnstraße und Hegaustraße),
 - Otto-Adam-Straße,
 - Pestalozzistraße,
 - Petershauser Straße,
 - Sankt-Gebhard-Platz,
 - Sankt-Gebhard-Straße,
 - Säntisstraße,
 - Schneckenburgstraße,
 - Steinstraße,
 - Von-Emmich-Straße,
 - Wohnweg (Zähringerplatz),
 - Wollmatinger Straße.
-
- Parkstände für Bewohner
 - Zumsteinstraße.



2.2 Parkieranlagen

Zu den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, die nicht zweckgebunden sind, gehören in Petershausen zwei Parkhäuser:

- Die von der Spanierstraße aus erreichbare Tiefgarage Benediktinerplatz verfügt über 118 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden. Betreiber ist die WOBAK, Städtische Wohnbau GmbH. Es sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden.
- Das Parkhaus Seerhein-Center ist vom Zähringerplatz über die Steinstraße erreichbar und verfügt über 300 Parkstände, davon vier Behindertenparkstände. Die Parkstände werden mit Parkschein bewirtschaftet. Betreiber ist die Contipark Parkgaragengesellschaft mbH.

Im Erhebungsgebiet stehen in Parkbauten insgesamt 418 Parkstände zur Verfügung:

- 414 Parkstände werden mit Parkschein bewirtschaftet,
- vier Behindertenparkstände,
- keine unbewirtschafteten Parkstände.

Der Parkplatz an der Spanierstraße war zum Erhebungszeitpunkt wegen der Sanierung der Sternstraße nicht erreichbar. Er wird mit Parkschein bewirtschaftet und verfügt gemäß Luftbild über zehn Parkstände.

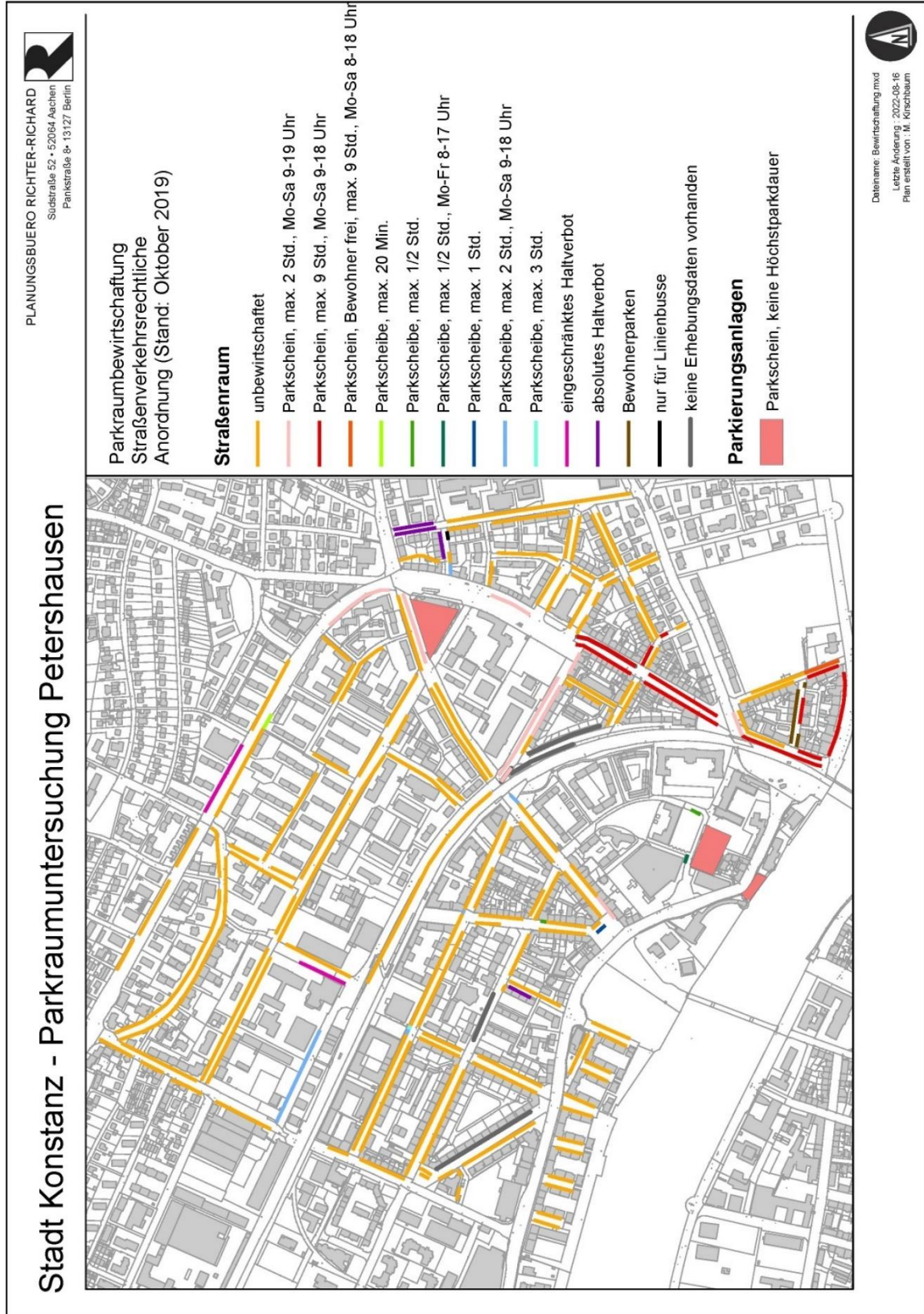


Abb. 2.2: Parkraumbewirtschaftung – Bestand



2.3 Stellplätze auf privaten Grundstücken

Die Stellplätze auf privaten Grundstücken wurden zwischen dem 14. und 18. Oktober 2019 erfasst. Es konnten wegen des fehlenden Betretungsrechts nur die Stellplätze aufgenommen werden, die vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbar sind. Zwangsläufig konnte nicht beurteilt werden, ob Garagen tatsächlich als Stellplatz oder für sonstige Zwecke genutzt werden.

Die Kapazitäten von Tiefgaragen konnten zwangsläufig nicht erfasst werden und wurden der entsprechenden Kategorie zugeordnet.

Vor diesem Hintergrund kann eine genaue Anzahl privater Stellplätze nicht angegeben werden und wird in der Realität voraussichtlich deutlich höher liegen als ermittelt.

Insgesamt wurden 1.155 Stellplätze erfasst, davon:

- zwei Carports mit insgesamt acht Stellplätzen,
- 219 Garagen,
- 286 Stellplätze auf Privatparkplätzen,
- 642 nicht überdachte Stellplätze.

Diese Anzahl stellt die Untergrenze der vorhandenen Stellplätze auf privaten Grundstücken dar. Die erfassten privaten Stellplätze sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Darüber hinaus gibt es 28 Tiefgaragen mit einer unbekanntenen Anzahl an Stellplätzen. Geht man, um eine Größenordnung zu fassen, konservativ von nur 10 Stellplätzen je Tiefgarage aus, so kämen Stellplätze in einer Größenordnung von mindestens 280 Stellplätzen hinzu. Es kann somit von mindestens 1.500 privaten Stellplätzen im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

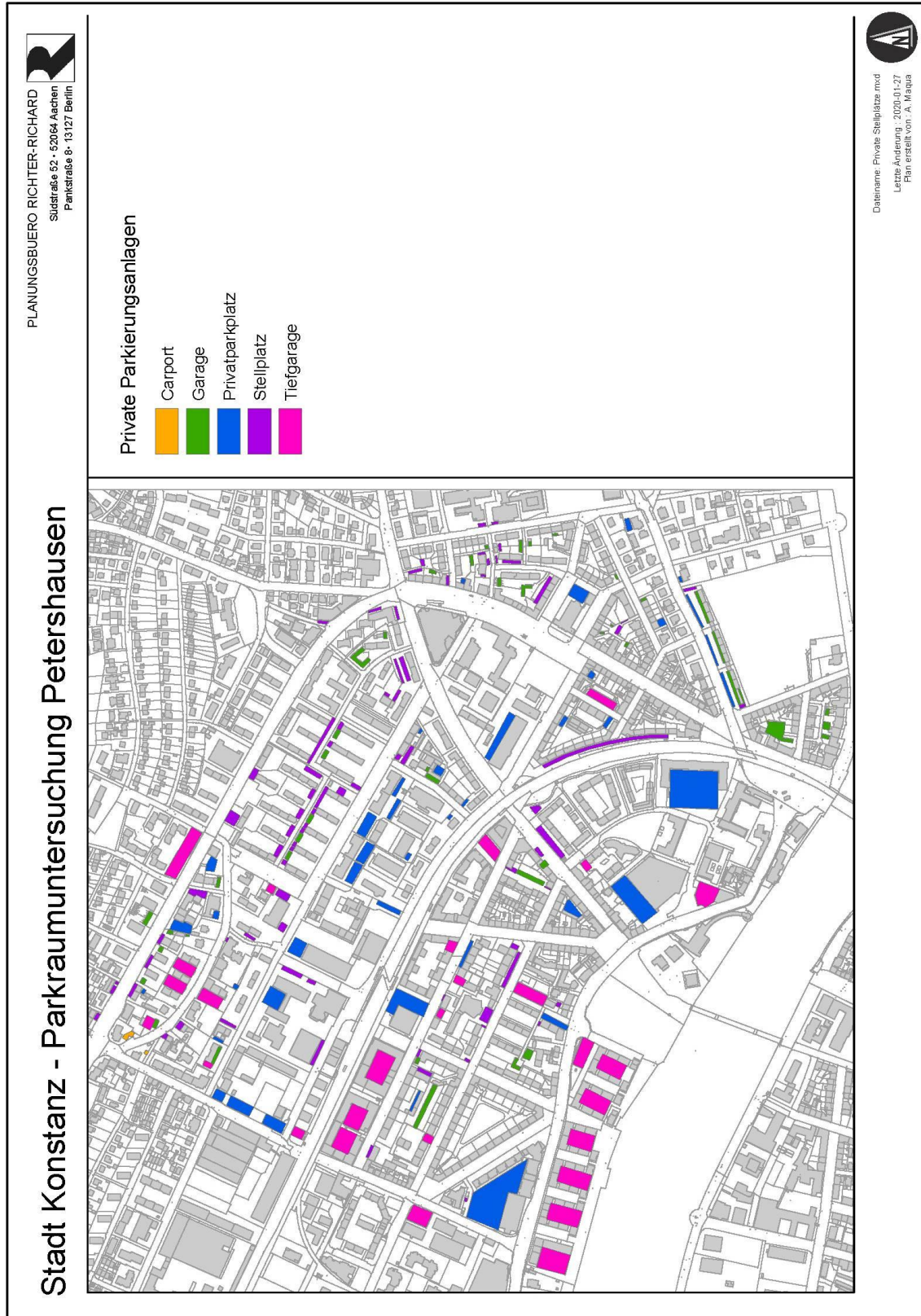


Abb. 2.3: Stellplatzangebot auf privaten Grundstücken



3. PARKRAUMNACHFRAGE

3.1 Durchführung Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung wurde wegen der Gebietsgröße an drei Tagen vom 15. bis 17. Oktober 2019 (Dienstag bis Donnerstag) durchgeführt. Die Erhebung erfolgte im Zeitraum von 6:00 bis 18:00 Uhr im Stunden-Takt. Zusätzlich wurde eine Befahrung zwischen 22:00 und 23:00 Uhr durchgeführt, um Dauerparker bzw. die Nachtnachfrage zu ermitteln.

Die drei Erhebungsrouten grenzen sich wie folgt voneinander ab (vgl. auch Abb. 1.1)¹:

- Route 1: Schneckenburgstraße – Bahntrasse – Spanierstraße – Reichenaustraße.
- Route 2: Sternenplatz – Theodor-Heuss-Straße – Zähringerplatz – Allmannsdorfer Straße – Luisenstraße – Mainaustraße – Glärnischstraße – Seestraße.
- Route 3: Schneckenburgstraße – Wollmatinger Straße – Zähringerplatz – Theodor-Heuss-Straße – Bahntrasse.

Die Theodor-Heuss-Straße war aufgrund der Baustelle Sternenplatz zum Zeitpunkt der Erhebung eine unechte Einbahnstraße. Die Auslastung der Parkstände entsprach damit vermutlich nicht der üblichen Nachfrage.

Der Untersuchungsraum umfasst 44 Straßen mit 171 Auswertungsabschnitten und wird durch folgende Straßen begrenzt:

- Wollmatinger Straße – Zähringerplatz – Allmannsdorfer Straße – Luisenstraße – Mainaustraße – Glärnischstraße – Seestraße – Spanierstraße – Reichenaustraße – Straße Am Rheinufer – Hans-Sauerbruch-Straße – Otto-Adam-Straße – Karl-Einhart-Straße – Adolf-Schmid-Straße – Helene-Merk-Straße – Schneckenburgstraße.

Für die Datenerhebung wurde der Straßenraum mit einer Video-Kamera befahren und aufgezeichnet. Aus den Erhebungsvideos wurden die Fahrzeuge je Straßenabschnitt, Straßenseite und Stundenintervall ermittelt. Die Erhebungsmethodik war im Vorfeld mit dem Datenschutzbeauftragten der Stadt Konstanz abgestimmt. Es wurde gewährleistet, dass keine personenbezogenen Daten erhoben bzw. ausgewertet werden und somit die Anforderungen an den Datenschutz eingehalten sind.

Mit büroeigenen Auswertungsprogrammen wurden hieraus folgende Parameter ermittelt:

- Parkraumbelastung und -auslastung
 - Verteilung der Auslastung je Erhebungsintervall,
 - mittlere Auslastung je betrachtetem Zeitraum,
 - maximale Auslastung je betrachtetem Zeitraum.

¹ Am zweiten Tag der Befahrung (16. Oktober 2019) musste nach dem ersten Erhebungsintervall (6:00 bis 7:00 Uhr) aufgrund des Wochenmarkts am St. Gebhard-Platz die Befahrungsrouten gewechselt werden. Es wurde daher am zweiten Tag die dritte Route erhoben. Das erste Intervall der dritten Route wurde dementsprechend am Folgetag (17. Oktober 2019) nachträglich erhoben, so dass die Daten nicht zwischen 6:00 und 8:00 Uhr nicht unmittelbar verglichen werden können. Die Ergebnisse sind dennoch aussagekräftig und stellen die Parkraumsituation ausreichend dar.



Die Belegung gibt die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge auf dem betreffenden Abschnitt an. Unter Auslastung ist das Verhältnis aller abgestellten Fahrzeuge (auch illegal) zur Anzahl der legalen Stellplätze zu verstehen. Auslastungen von über 100 % begründen sich aus einer entsprechenden Anzahl Falschparker.

- **Parkdauer**
 - Häufigkeitsverteilung der Parkdauer aller am Erhebungstag im jeweiligen Straßenabschnitt abgestellten Fahrzeuge in den Erhebungsintervallen,
 - mittlere Parkdauer, als Verhältnis der Summe der Parkstunden zur Tagesnachfrage.

Da Parkdauern unter einer Stunde durch die Erhebungsintervalle nicht erfasst wurden, liegt die ermittelte mittlere Parkdauer höher als der tatsächliche Wert. Fahrzeuge, die über dem Erhebungszeitraum hinaus abgestellt waren, werden zwangsläufig nur mit ihrer Parkdauer während des Erhebungszeitraums berücksichtigt.

- **Anteil Kurz-, Mittel und Langparker und Nutzergruppen**
Darstellung der Nutzungsstruktur je Abschnitt mit Darstellung der Nachfrage von Kurz-, Mittel- und Langparkern an der Gesamtnachfrage.
- **Umschlag je legalem Stellplatz**
Anzahl aller Abstellvorgänge je legalem Stellplatz während des Erhebungszeitraums (Verhältnis Tagesnachfrage zur Kapazität). Fahrzeuge, deren Parkdauer kürzer als die Erhebungsintervalle ist, konnten methodenbedingt dann nicht erfasst werden, wenn der Parkvorgang zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten begonnen und auch wieder beendet wurde. Die tatsächliche Tagesnachfrage und der Umschlag je legalem Stellplatz liegen deshalb etwas über den ermittelten Werten, die mittlere Parkdauer etwas darunter.
- **Falschparkeranteil**
Verhältnis der Anzahl der Falschparker zu allen im Erhebungszeitraum erfassten Kfz (Tagesnachfrage). Als Falschparker wurden solche Fahrzeuge erfasst, die im absoluten oder eingeschränkten Haltverbot bzw. auf dafür nicht vorgesehenen Flächen abgestellt waren oder die zulässige Höchstparkdauer überschritten haben.

3.2 Belegung und Auslastung

In der Belegungs- und Auslastungsanalyse wird die tatsächliche Stellplatznachfrage, also das Verhältnis aller, auch der illegal abgestellten Fahrzeuge (Falschparker), der verfügbaren Parkraumkapazität gegenübergestellt. Behindertenparkstände gehen nicht in die Darstellung ein. Mit der tageszeitabhängigen Darstellung von Parkraumangebot und -belegung wird der Tagesgang für die einzelnen Untersuchungsabschnitte ermittelt.



Tab. 3.1-1: Parkraumbelastung und -auslastung je Intervall (Straßenraum) – Teil 1

Kap.	06:00 Uhr		07:00 Uhr		08:00 Uhr		09:00 Uhr		10:00 Uhr		11:00 Uhr		12:00 Uhr		13:00 Uhr		14:00 Uhr		15:00 Uhr		16:00 Uhr		17:00 Uhr		22:00 Uhr				
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%			
Adolf-Schmid-Straße	10	110	11	110	11	110	10	100	13	130	10	100	10	100	10	100	10	100	11	110	12	120	12	120	12	120	12	120	
Alemannenstraße	85	84	99	85	100	98	87	102	88	104	86	101	89	105	91	107	89	105	91	107	88	104	87	102	88	102	88	104	
Alter Wall	52	43	83	41	79	87	44	85	43	83	47	90	50	96	48	92	45	87	49	94	45	87	49	94	54	104	54	104	
Am Briel	78	64	82	61	78	83	70	90	66	85	70	90	63	81	60	77	61	78	52	67	52	67	52	67	52	67	66	85	
Am Rheinufer	17	26	153	26	153	25	147	25	147	22	129	23	135	23	135	23	135	23	135	23	135	23	135	22	129	24	141	24	141
Benediktinerplatz	5	2	40	3	60	3	60	2	40	1	20	3	60	3	60	2	40	5	100	2	40	2	40	3	60	1	20	1	20
Bismarcksteig	38	26	68	30	79	89	35	92	34	89	33	87	33	87	33	87	31	82	30	79	31	82	30	79	28	74	33	87	
Bruder-Klaus-Straße	108	100	93	101	94	103	95	108	100	111	103	112	104	107	99	110	102	112	104	112	104	113	105	109	101	111	103	103	
Bruglerstraße	20	25	125	24	120	25	125	25	125	25	125	25	125	24	120	24	120	24	120	25	125	24	120	23	115	23	115	23	115
Buchnerstraße	77	67	87	68	88	70	91	70	91	70	91	70	91	71	92	69	90	69	90	69	90	70	91	69	90	72	94	72	94
Conrad-Gröber-Straße	46	36	78	32	70	33	72	38	83	35	76	35	76	36	78	35	76	35	76	41	89	38	83	41	89	45	98	45	98
Conradin-Kreutzer-Straße	35	37	106	38	109	35	100	35	100	35	100	37	106	37	106	33	94	35	100	35	100	34	97	35	100	37	106	37	106
Friedrich-Hug-Straße	26	23	88	25	96	25	96	25	96	25	96	26	100	25	96	28	108	26	100	24	92	24	92	23	88	20	77	20	77
Glärnischstraße	63	50	79	50	79	48	76	51	81	50	79	55	87	50	79	55	87	52	83	53	84	56	89	55	87	55	87	55	87
Gottfried-Keller-Straße	75	61	81	56	75	54	72	55	73	53	71	60	80	61	81	59	79	61	81	62	83	64	85	66	88	66	88	66	88
Gustav-Schwab-Straße	68	44	65	56	82	63	93	60	88	58	85	59	87	57	84	55	81	51	75	49	72	47	69	47	69	48	71	48	71
Hans-Sauerbuch-Straße	22	21	95	21	95	20	91	18	82	18	82	19	86	20	91	20	91	18	82	20	91	18	82	17	77	20	91	20	91
Hegastraße	28	25	89	26	93	27	96	27	96	26	93	27	96	28	100	26	93	27	96	28	100	30	107	28	100	28	100	28	100
Helene-Merk-Straße	6	6	100	6	100	6	100	6	100	7	117	6	100	7	117	7	117	7	117	6	100	6	100	5	83	6	100	6	100
Hindenburgstraße	42	46	110	46	110	46	110	44	105	44	105	46	110	47	112	44	105	42	100	40	95	41	98	44	105	46	110	46	110
Im Neugut	6	6	100	6	100	5	83	6	100	6	100	6	100	6	100	6	100	6	100	5	83	5	83	6	100	5	83	5	83
Jahnstraße	79	64	81	74	94	74	94	76	96	78	99	72	91	72	91	72	91	69	87	68	86	65	82	70	89	64	81	64	81
Karl-Eimhart-Straße	8	7	88	9	113	10	125	10	125	8	100	8	100	9	113	10	125	9	113	11	138	9	113	10	125	9	113	9	113

grün = Minimum, rot = Maximalwert



Tab. 3.1-2: Parkraumbelugung und -auslastung je Intervall (Straßenraum) – Teil 2

	Kap.	06:00 Uhr		07:00 Uhr		08:00 Uhr		09:00 Uhr		10:00 Uhr		11:00 Uhr		12:00 Uhr		13:00 Uhr		14:00 Uhr		15:00 Uhr		16:00 Uhr		17:00 Uhr		22:00 Uhr			
		abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%		
Klingenbergsstraße	22	19	86	19	86	19	86	19	86	18	82	18	82	18	82	18	82	18	82	20	91	20	91	19	86	19	86		
Konrad-Witz-Straße	12	6	50	5	42	5	42	8	67	9	75	8	67	6	50	8	67	11	92	10	83	8	67	6	50	7	58		
Luisenstraße	55	47	85	49	89	48	87	50	91	48	87	49	89	48	87	45	82	47	85	44	80	41	75	40	73	43	78		
Markgrafenstraße	75	71	95	75	100	76	101	75	100	75	100	73	97	75	100	73	97	73	97	74	99	73	97	75	100	72	96		
Molkestraße	65	29	45	34	52	39	60	35	54	39	60	41	63	36	55	32	49	26	40	31	48	41	63	37	57	44	68		
Otto-Adam-Straße	11	10	91	10	91	10	91	11	100	10	91	11	100	10	91	11	100	10	91	11	100	10	91	10	91	10	91		
Pestalozzistraße	18	7	39	18	100	20	111	21	117	21	117	21	117	16	89	12	67	12	67	11	61	7	39	9	50	6	33		
Petershauser Str.	48	37	77	36	75	37	77	40	83	43	90	41	85	43	90	41	85	43	90	44	92	43	90	45	94	47	98		
Sankt-Gebhard-Platz	79	62	78	69	87	72	91	75	95	79	100	77	97	75	95	75	95	76	96	71	90	73	92	75	95	60	76		
Sankt-Gebhard-Straße	87	82	94	78	90	77	89	78	90	84	97	81	93	82	94	78	90	79	91	83	95	74	85	85	98	91	105		
Säntisstraße	26	23	88	23	88	22	85	24	92	23	88	25	96	25	96	23	88	24	92	24	92	25	96	25	96	27	104		
Schneckenburgstraße	57	48	84	48	84	51	89	52	91	53	93	51	89	51	89	47	82	52	91	52	91	50	88	58	102	57	100		
Seestraße	35	18	51	19	54	19	54	22	63	24	69	25	71	24	69	19	54	23	66	23	66	24	69	22	63	21	60		
Steinstraße	71	55	77	62	87	66	93	68	96	70	99	68	96	68	96	66	93	60	85	61	86	59	83	65	92	65	92		
Theodor-Heuss-Straße	46	22	48	12	26	15	33	18	39	18	39	27	59	23	50	14	30	18	39	13	28	12	26	11	24	21	46		
Von-Ermlich-Straße	46	47	102	46	100	44	96	45	98	49	107	47	102	48	104	44	96	46	100	47	102	48	104	48	104	49	107		
Strabe	74	66	89	62	84	61	82	62	84	71	96	72	97	67	91	70	95	69	93	68	92	68	92	71	96	74	100		
Wohnweg (Zähringerplatz)	8	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	8	100	7	88	8	100		
Wollmaitinger Str.	68	50	74	49	72	55	81	58	86	55	81	47	69	52	76	47	69	49	72	46	68	47	69	57	84	51	75		
Zähringerplatz	16	4	25	5	31	7	44	9	56	5	31	7	44	12	75	6	38	8	50	11	69	8	50	8	50	13	81		
Zumsteinstraße	40	26	65	21	53	20	50	28	70	29	73	26	65	25	63	27	68	26	65	26	66	23	58	26	65	30	75		
Gesamt	1.953	1.611	82	1.643	84	1.681	86	1.733	89	1.747	89	1.758	90	1.740	89	1.684	86	1.684	86	1.684	86	1.683	86	1.658	85	1.700	87	1.748	90

grün = Minimum, rot = Maximalwert

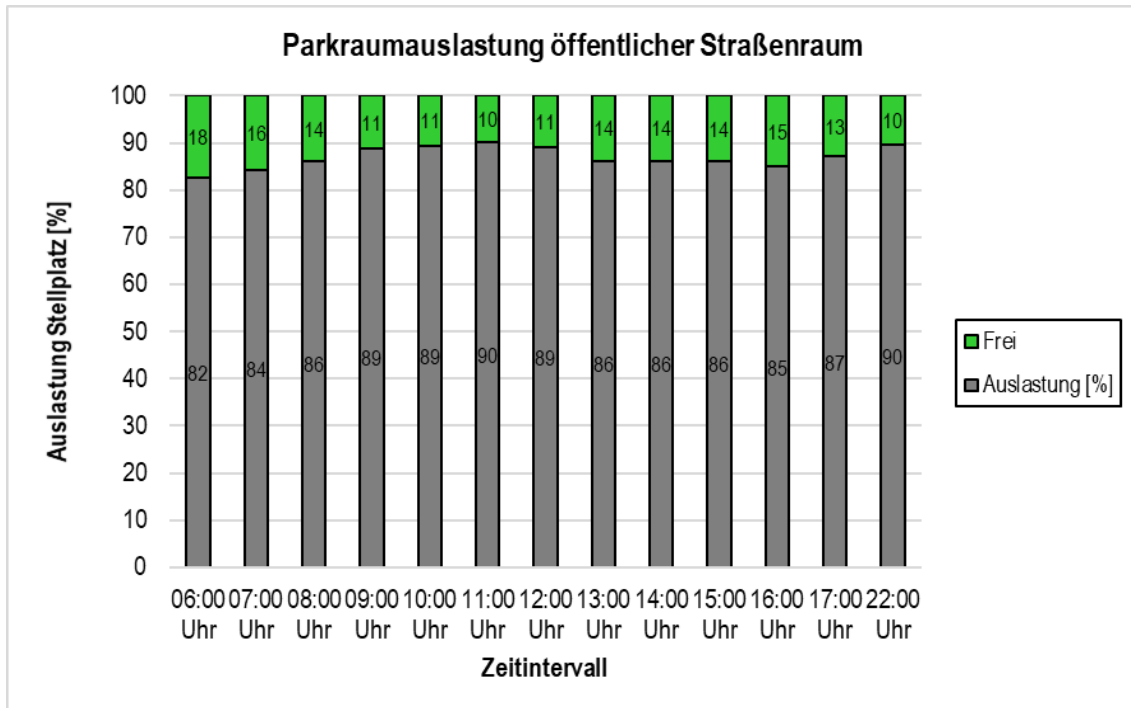


Abb. 3.1: Parkraumauslastung öffentlicher Straßenraum (eigene Darstellung)

Insgesamt liegt die Auslastung bei mindestens 82 % (6:00 Uhr), im Mittel bei 87 %. Die höchste Belegung der Parkstände im Straßenraum wurde vormittags um 11:00 Uhr mit 1.758 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 1.942 Parkständen einer Auslastung von 90 % entspricht (vgl. Tab. 3.1). Eine Auslastung von 90 % wird auch am Abend um 22:00 Uhr erfasst. Hier muss beachtet werden, dass nicht immer alle Stellplätze nutzbar sind ("unwirtschaftlich" geparkte Fahrzeuge, Lagerung von Material, Kleinbaustellen usw.). Der Straßenraum muss deshalb als weitgehend ausgelastet angesehen werden.

Ein hoher Parkdruck (maximale Auslastung >80 %) bestand mindestens in einem Intervall des Erhebungszeitraums für die Parkstände auf folgenden Straßen:

- Adolf-Schmid-Straße,
- Alemannenstraße,
- Alter Wall,
- Am Briel,
- Am Rheinufer,
- Benediktinerplatz,
- Bismarcksteig,
- Bruder-Klaus-Straße,
- Brugierstraße,
- Buchnerstraße,
- Conrad-Gröber-Straße,
- Conradin-Kreutzer-Straße,
- Friedrich-Hug-Straße,
- Glärnischstraße,
- Gottfried-Keller-Straße,



- Gustav-Schwab-Straße,
- Hans-Sauerbruch-Straße,
- Hegastraße,
- Helene-Merk-Straße,
- Hindenburgstraße,
- Im Neugut,
- Jahnstraße,
- Karl-Einhart-Straße,
- Klingenbergstraße,
- Konrad-Witz-Straße,
- Luisenstraße,
- Markgrafenstraße,
- Otto-Adam-Straße,
- Pestalozzistraße,
- Petershauser Straße,
- Sankt-Gebhard-Platz,
- Sankt-Gebhard-Straße,
- Säntisstraße,
- Schneckenburgstraße,
- Steinstraße,
- Von-Emmich-Straße,
- Wohnweg (Zähringerplatz),
- Wollmatinger Straße,
- Zähringerplatz.

Eine Auslastung von 60 bis 80 % war als Mittelwert der erfassten Belegungen über alle Intervalle auf der

- Straße Am Briel,
- Conrad-Gröber-Straße,
- Gottfried-Keller-Straße,
- Gustav-Schwab-Straße,
- Konrad-Witz-Straße,
- Seestraße,
- Wollmatinger Straße,
- Zumsteinstraße

zu verzeichnen.

Eine besonders geringe Nachfrage (mittlere Nachfrage <40 %) war auf keinem Straßenabschnitt zu verzeichnen.

Falschparkeranteile von > 10 % wurden auf folgenden Straßen festgestellt:

- Benediktinerplatz,
- Karl-Einhart-Straße.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ist ein Falschparkeranteil von 3 % für den öffentlichen Straßenraum als gering zu bewerten.



Tab. 3.2: Parkraumbelugung und -auslastung über alle Intervalle (Straßenraum)

	Kapazität abs.	Belegung		Auslastung		Falschparker %
		Mittelwert		Maximalwert		
		abs.	%	abs.	%	
Adolf-Schmid-Straße	10	11	110	13	130	6
Alemannenstraße	85	87	103	91	107	2
Alter Wall	52	46	89	54	104	2
Am Briel	78	62	79	70	90	1
Am Rheinufer	17	24	139	26	153	5
Benediktinerplatz	5	2	49	5	100	19
Bismarcksteig	38	31	83	35	92	0
Bruder-Klaus-Straße	108	108	100	113	105	1
Brugierstraße	20	24	122	25	125	3
Buchnerstraße	77	70	90	72	94	1
Conrad-Gröber-Straße	46	37	80	45	98	5
Conradin-Kreutzer-Straße	35	36	102	38	109	3
Friedrich-Hug-Straße	26	25	94	28	108	2
Glärnischstraße	63	52	83	56	89	2
Gottfried-Keller-Straße	75	60	80	66	88	2
Gustav-Schwab-Straße	68	53	79	63	93	2
Hans-Sauerbruch-Straße	22	19	87	21	95	4
Hegastraße	28	27	97	30	107	1
Helene-Merk-Straße	6	6	104	7	117	4
Hindenburgstraße	42	44	105	47	112	3
Im Neugut	6	6	95	6	100	0
Jahnstraße	79	71	89	78	99	1
Karl-Einhart-Straße	8	9	114	11	138	11
Klingenbergstraße	22	19	85	20	91	0
Konrad-Witz-Straße	12	7	62	11	92	6
Luisenstraße	55	46	84	50	91	1
Markgrafenstraße	75	74	99	76	101	3
Moltkestraße	65	36	55	44	68	8
Otto-Adam-Straße	11	10	94	11	100	3
Pestalozzistraße	18	14	77	21	117	4
Petershauser Str.	48	42	87	47	98	2
Sankt-Gebhard-Platz	79	72	91	79	100	1
Sankt-Gebhard-Straße	87	81	93	91	105	3
Säntisstraße	26	24	93	27	104	2



	Kapazität	Belegung	Auslastung	Belegung	Auslastung	Falschparker
		Mittelwert		Maximalwert		
		abs.	%	abs.	%	
Schneckenburgstraße	57	52	90	58	102	1
Seestraße	35	22	62	25	71	5
Steinstraße	71	64	90	70	99	2
Theodor-Heuss-Straße	46	17	37	27	59	2
Von-Emmich-Straße	46	47	102	49	107	2
Von-Emmich-Straße/Bruder-Klaus-Straße	74	68	92	74	100	2
Wohnweg (Zähringerplatz)	8	8	99	8	100	0
Wollmatinger Str.	68	51	75	58	85	3
Zähringerplatz	16	8	50	13	81	6
Zumsteinstraße	40	26	64	30	75	1
Gesamt	1.953	1.698	87	1.758	90	3

Ohne Behindertenparkstände, Mittelwert der Zeitintervalle 6:00, 7:00, 8:00, 9:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 Uhr, 22:00 Uhr, **violett** = sehr hoch ausgelastete Parkstände (>80 %), **rot** = hohe Auslastung (60-80 %), **schwarz** = mittlere Auslastung (40-60 %), **grün** = geringe Auslastung (<40 %)

Betrachtet man die Auslastung in Abhängigkeit von der Bewirtschaftung, erhält man folgende Ergebnisse:

- Die höchste Auslastung ist mit 95 % erwartungsgemäß auf Straßenabschnitten zu finden, die unbewirtschaftet sind.
- Es folgt eine Auslastung von 73 % auf den Abschnitten mit Bewohnerparken.
- Am geringsten ist die Auslastung auf den Abschnitten, die mit Parkschein bewirtschaftet werden (59 %).
- Die einzelnen Bewirtschaftungsformen unterliegen großen Schwankungen.

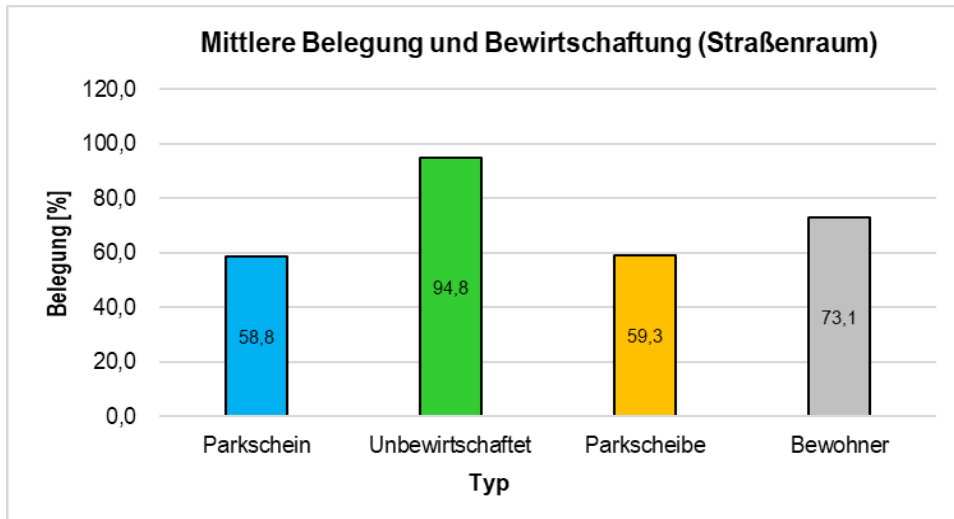


Abb. 3.2: Mittlere Belegung und Bewirtschaftung (öffentlicher Straßenraum)

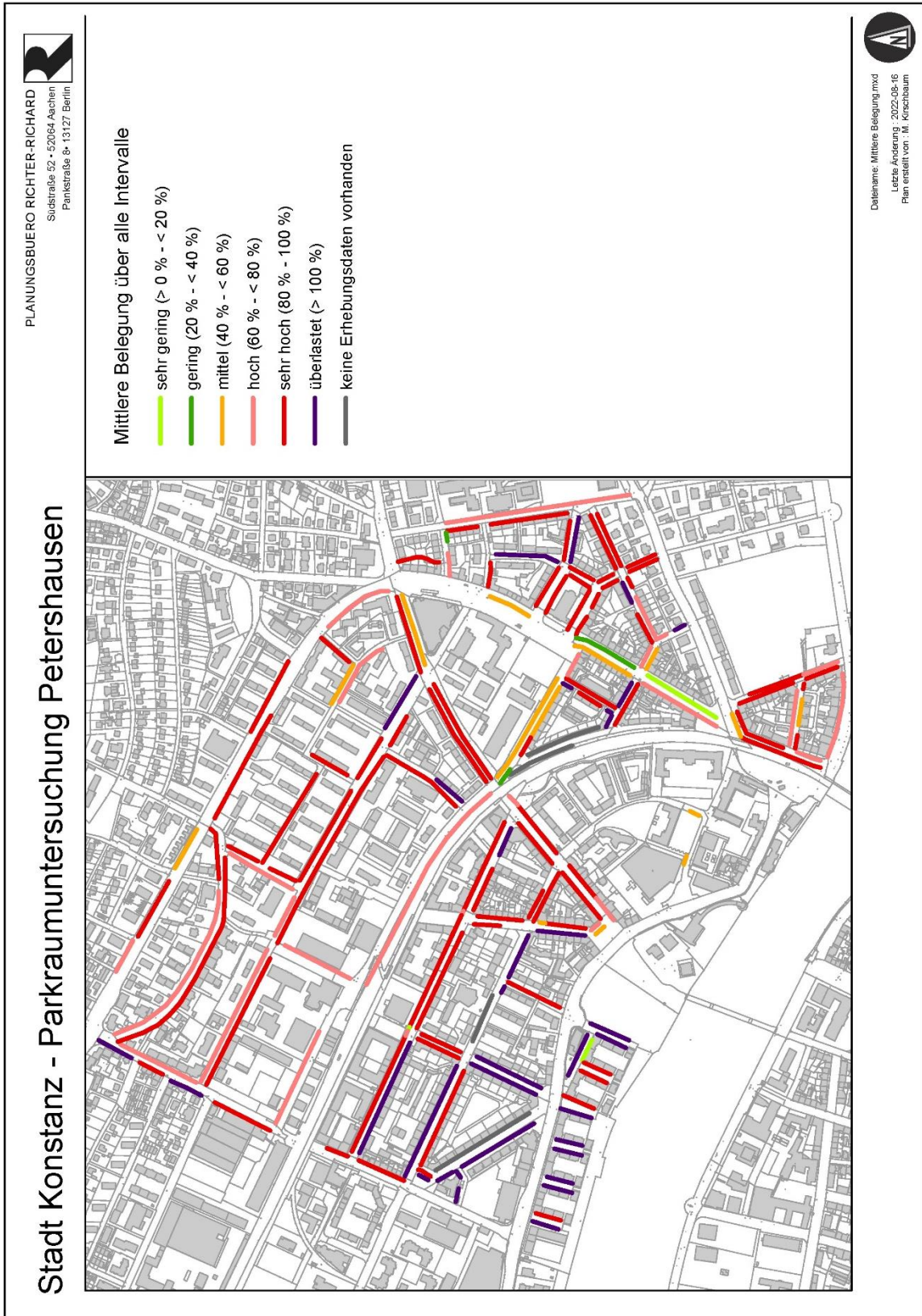


Abb. 3.3: Mittlere Belegung aller Parkstände

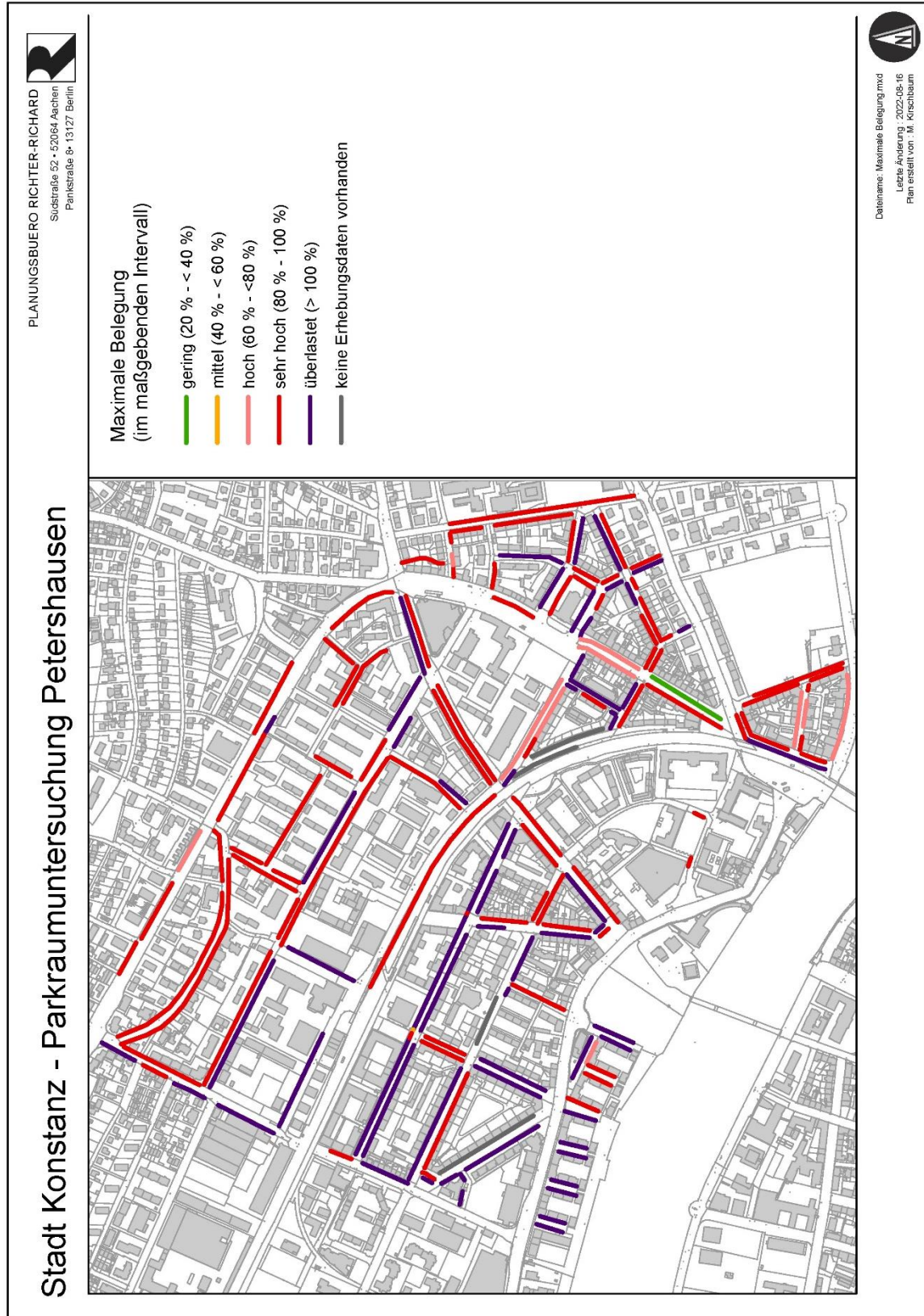


Abb. 3.4: Maximale Belegung aller Parkstände



3.3 Parkdauer und Nutzergruppen

Nachfolgend ist der Anteil von Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparkern an der Gesamtnachfrage dargestellt:

- Kurzparker 0-1 h (anwesend in einem Intervall),
- Mittelparker 1-3 h (anwesend in zwei oder drei Intervallen),
- Langparker >3 h (anwesend in mehr als drei Intervallen) und
- Dauerparker ≥ 9 h (anwesend in allen Intervallen).

Die Auswertung der Parkdauer führt zu folgendem Ergebnis:

- Die mittlere Parkdauer über den gesamten Erhebungszeitraum von 6:00 bis 18:00 Uhr und das gesamte Untersuchungsgebiet beträgt 2 Stunden 11 Minuten.
- Die kürzeste mittlere Parkdauer tritt auf den Abschnitten, die mit einer Parkscheibe bewirtschaftet sind, auf und beträgt 1 Stunde 33 Minuten (Parkdauer <1 Stunde nicht erfasst, Parkdauer deshalb länger als die tatsächliche Parkzeit).
- Am höchsten ist die Parkdauer mit 2 Stunden 49 Minuten erwartungsgemäß auf den unbewirtschafteten Parkständen.
- Kurzparker bilden innerhalb des Untersuchungsgebiets mit ca. 45 % die größte Nachfragegruppe.
- Auffallend ist der relativ geringe Anteil an Langparkern (>3 Std.) an der Gesamtnachfrage. Dieser liegt im Untersuchungsgebiet bei nur ca. 16 %.
- Dauerparker haben mit ca. 33 % den größten Anteil auf den Parkständen, die für Bewohner ausgewiesen sind, den zweitgrößten Anteil mit 31 % auf unbewirtschafteten Abschnitten.
- Wie zu erwarten, bilden auf den Abschnitten mit Parkschein und Parkscheibe Kurzparker die stärkste Nachfragegruppe.

Im Nachtintervall zwischen 22:00 und 23:00 Uhr wurden insgesamt 1.759 Fahrzeuge erfasst. Davon waren 1.194 Fahrzeuge bereits mindestens einmal zwischen 9:00 und 17:00 Uhr anwesend. Dies entspricht einem Anteil von 68 %. Hierbei handelt es sich wahrscheinlich um Bewohner, die einerseits nachts im öffentlichen Straßenraum parken, aber andererseits auch tagsüber bereits die Parkstände im öffentlichen Raum beanspruchen. Der Anteil ist mit 68 % als durchschnittlich zu bewerten.

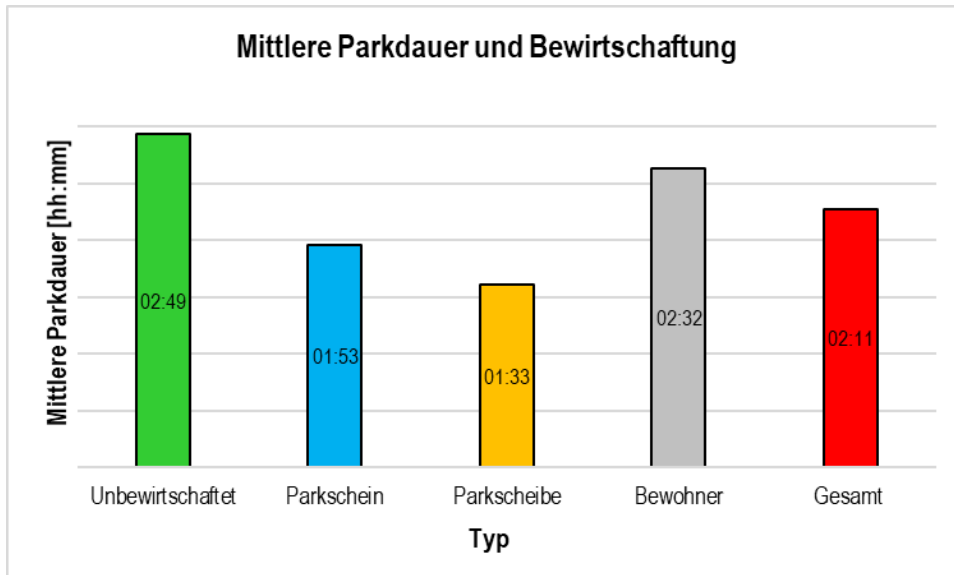


Abb. 3.5: Mittlere Parkdauer und Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet

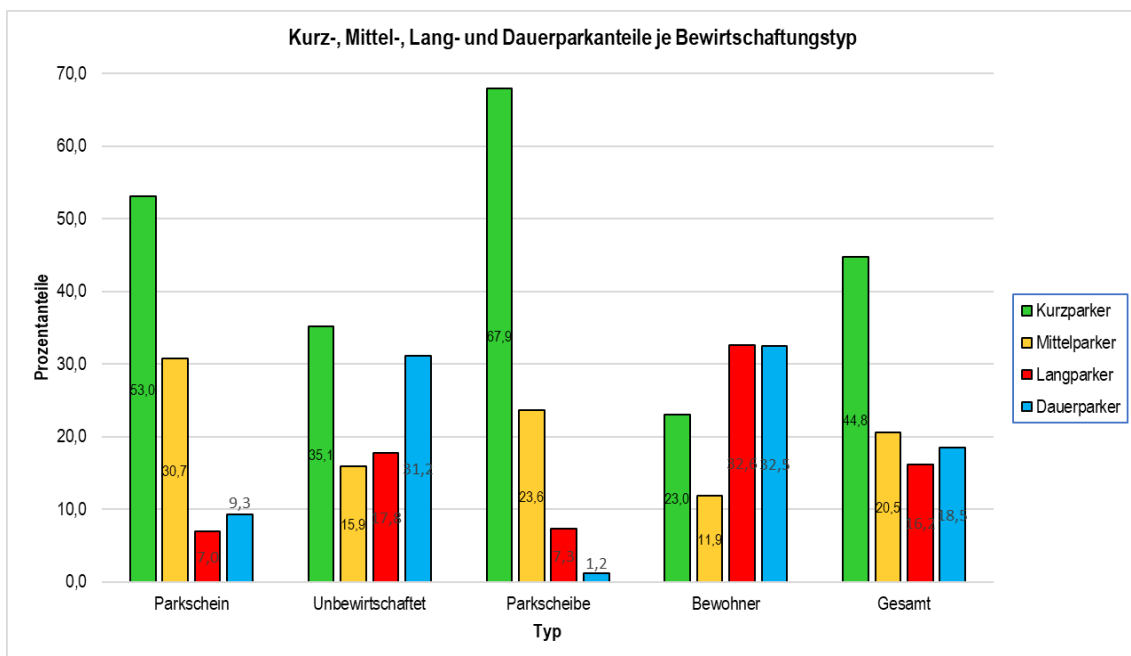


Abb. 3.6: Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparkter und Bewirtschaftung

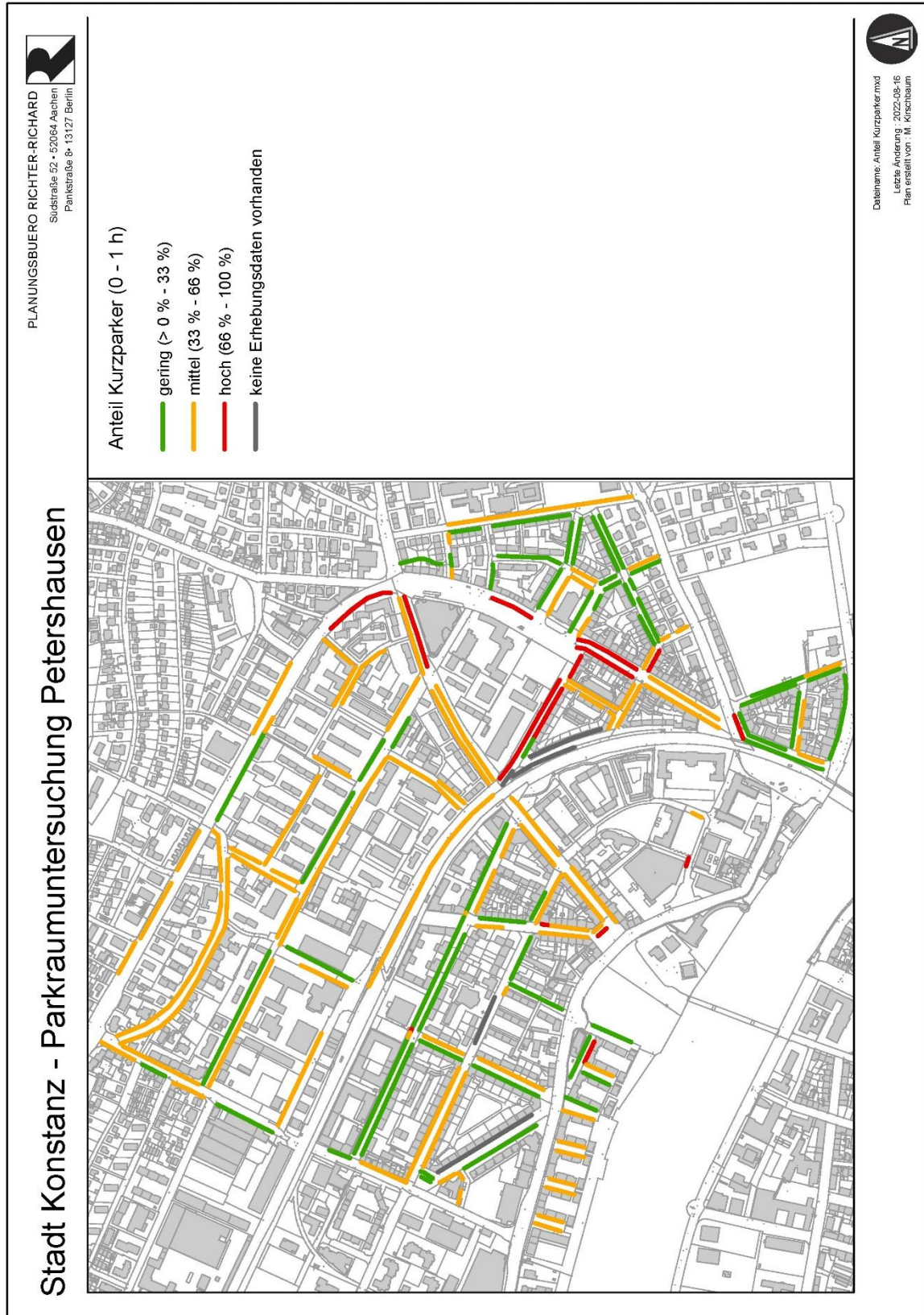


Abb. 3.7: Anteil Kurzparker an Gesamtnachfrage



Abb. 3.8: Anteil Mittelparker an Gesamtnachfrage



Abb. 3.9: Anteil Langparker an Gesamtnachfrage

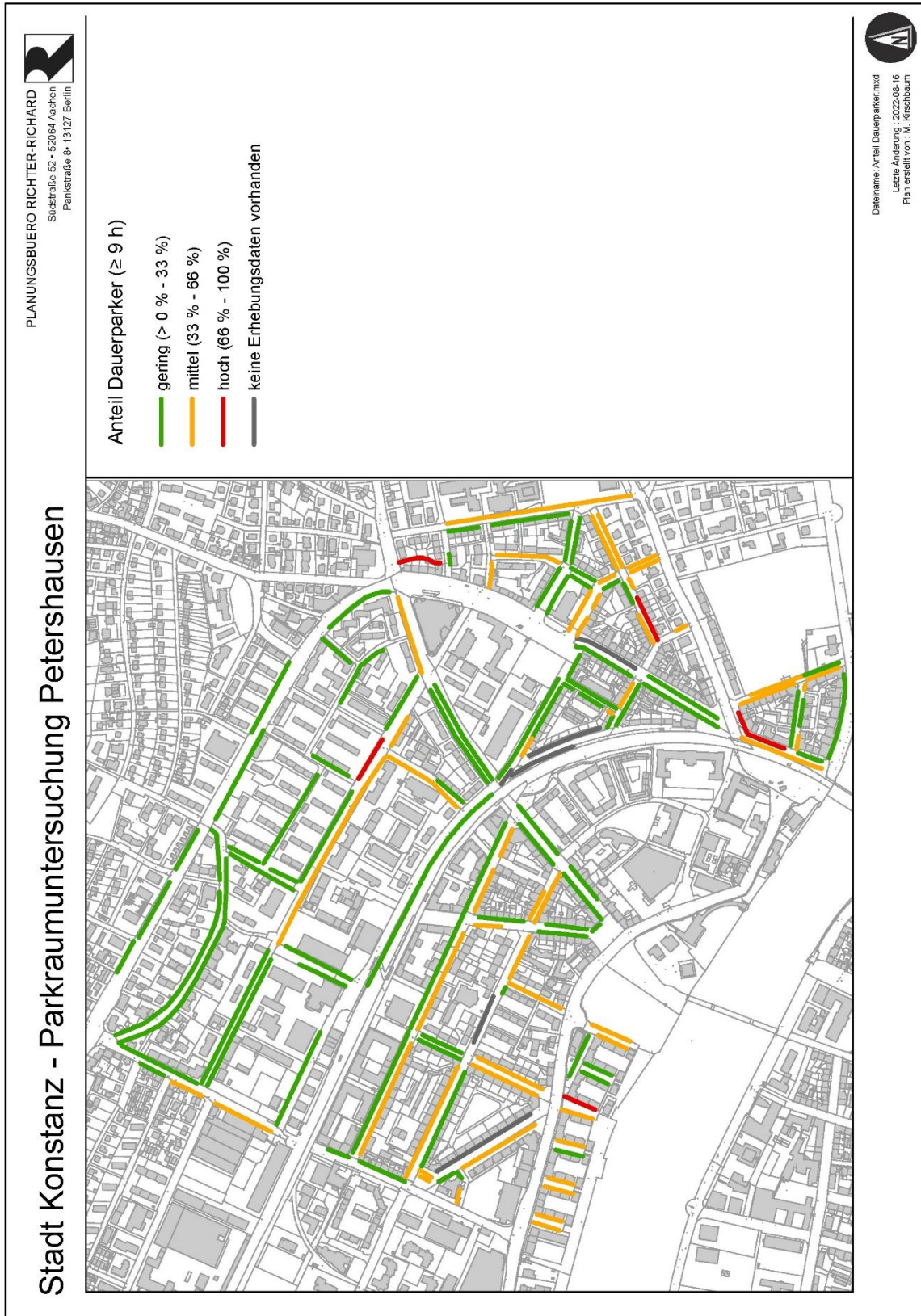


Abb. 3.10: Anteil Dauerparker an Gesamtnachfrage

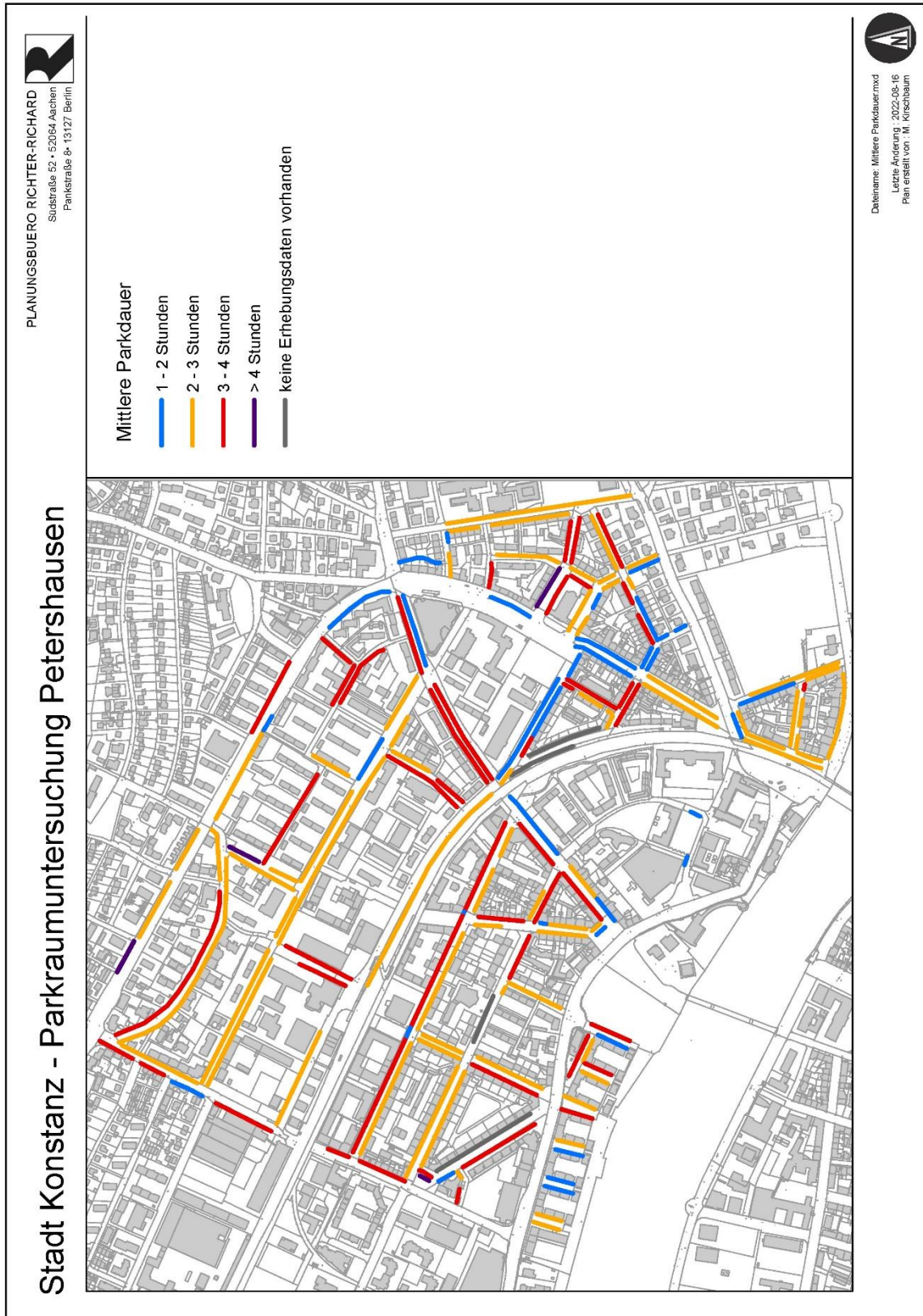


Abb. 3.11: Mittlere Parkdauer



3.4 Umschlaggrad

Der Umschlaggrad beschreibt das Verhältnis der Tagesnachfrage zur Kapazität. Für das gesamte Erhebungsgebiet ist dieser mit 2,4 gering. Auf den Parkständen für Bewohner ist der Umschlaggrad mit 1,5 erwartungsgemäß am geringsten. Der höchste Umschlaggrad wird mit 4,3 auf den Abschnitten mit Parkscheibe erreicht. Der Umschlag auf Abschnitten mit Parkschein liegt bei 3,0.

Tab. 3.3: Kapazität, Nachfrage und Umschlaggrad je Bewirtschaftung

Typ	Kapazität	Nachfrage (Kfz/h)	Umschlaggrad
Unbewirtschaftet	1.615	3591	2,2
Parkschein	257	783	3,0
Parkscheibe	38	165	4,3
Bewohner	40	59	1,5
Gesamt	1.950	4.598	2,4

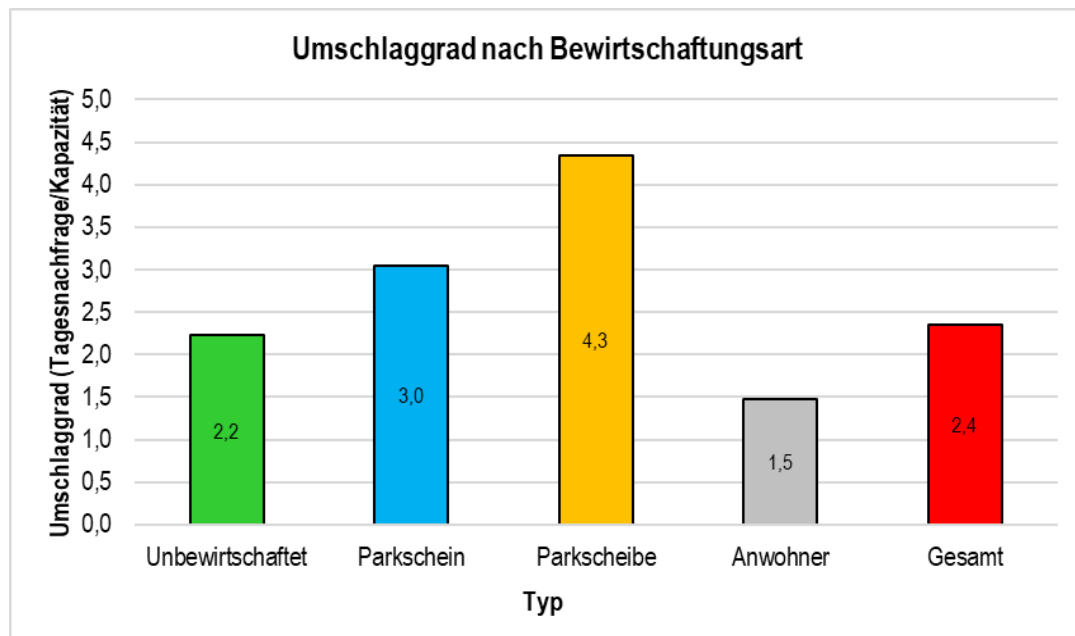


Abb. 3.12: Umschlaggrad und Bewirtschaftungstyp

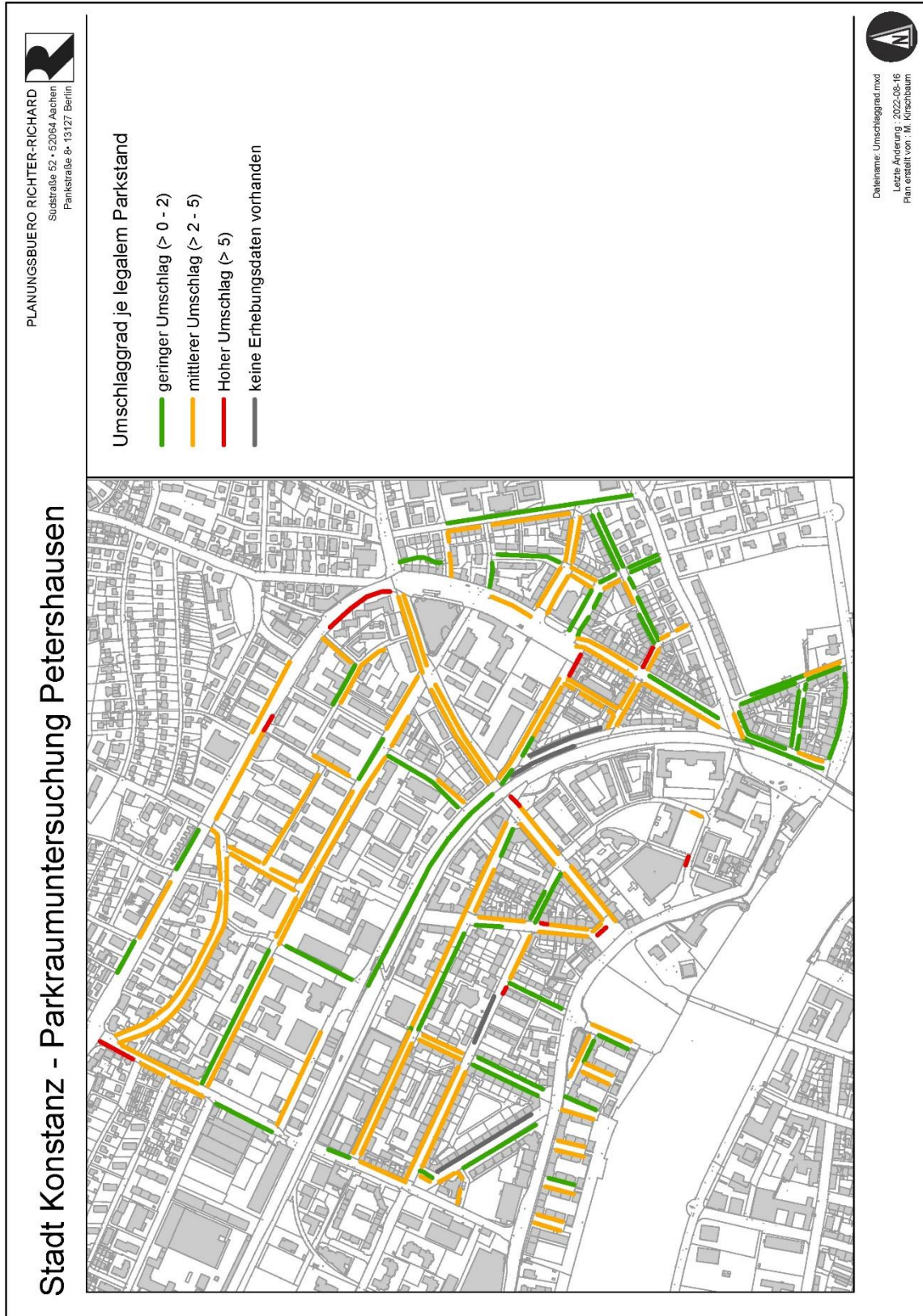


Abb. 3.13: Umschlaggrad je legalem Parkstand



3.5 Einzelauswertung Parkbauten

Parkbauten sollten aufgrund der damit verbundenen Investitionen die Grundlast der Stellplatznachfrage abdecken. Ihnen kommt deshalb eine strategische Bedeutung in der Parkraumuntersuchung zu. Daher werden im Folgenden die Daten der öffentlichen Parkbauten entsprechend ausgewertet.

Tiefgarage Benediktinerplatz

Die Tiefgarage Benediktinerplatz bietet 118 allgemein zugängliche Stellplätze. Nutzungsdaten liegen ganztägig für den Zeitraum vom 14. bis 18. Oktober 2019 vor, so dass eine Vergleichbarkeit mit der Parkraumerhebung im identischen Zeitraum möglich ist. Als maßgebender Tag wurde Dienstag, 15. Oktober 2019, gewählt und die gleichen Intervalle (6:00 bis 18:00 Uhr und einmalig um 22:00 Uhr) untersucht.

Die höchste Belegung wurde um 8:00 Uhr mit 75 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 118 Parkständen einer Auslastung von 64 % entspricht (vgl. Abb. 5.15). Die Auslastung ist zwischen 10:00 und 17:00 Uhr in etwa konstant und liegt im Bereich von 45-55 %. Um 22:00 Uhr steigt die Auslastung wieder auf 56 %. Hierbei kann es sich jedoch nicht um Nachtparker handeln, da die Tiefgarage für Besucher bzw. Kunden um 1:30 Uhr schließt und erst um 7:00 Uhr wieder öffnet. Nachtparker bzw. Dauerparker werden vom System gesondert erfasst und sind in dieser Grafik nicht enthalten.

Es sind in jedem Intervall Kapazitätsreserven vorhanden.

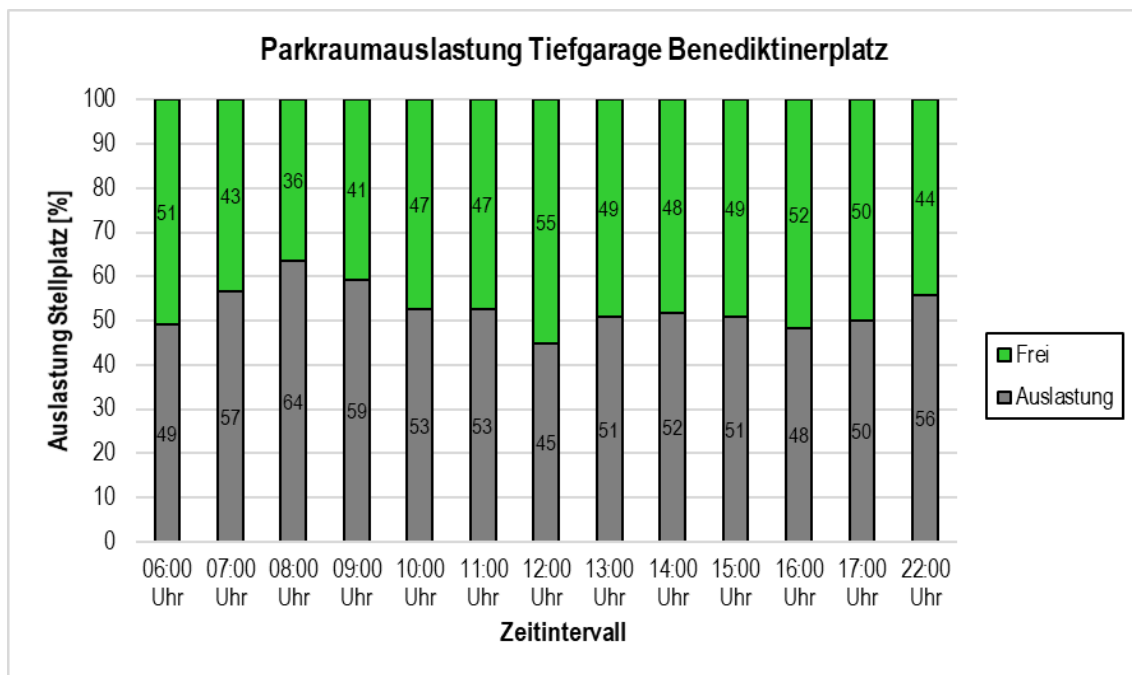


Abb. 3.14: Parkraumauslastung Tiefgarage Benediktinerplatz



Zusätzlich zu den 118 allgemein zugänglichen Parkständen sind 40 Parkstände an Dauerparker vermietet. Diese Parkstände weisen zwischen 8:00 und 17:00 Uhr durchgehend eine Auslastung von mehr als 55 % auf, die maximale Auslastung wird um 12:00 Uhr mit 85 % bzw. 34 abgestellten Fahrzeugen erreicht. Nachts werden die Parkstände für Dauerparker jedoch mit 13 abgestellten Fahrzeugen nur von ca. 33 % in Anspruch genommen.

Tiefgarage Seerhein-Center

Die Tiefgarage Seerhein-Center bietet abzüglich der ca. 113 vermieteten Stellplätze rund 190 allgemein zugängliche Stellplätze, davon vier Behindertenparkstände.

Es gibt keine Daten zur Auslastung der Anlage. Vom Betreiber, der Contipark Parkgaragengesellschaft mbH, wurden auf Anfrage im Juli 2021 folgende Angaben gemacht: "Die Garage verfügt derzeit vor allem in den Abend- und Nachtstunden noch über freie Kapazitäten, die sich für Anwohner zur Nutzung anbieten würden." Detailliertere Angaben liegen vor. 190 allgemein zugängliche Stellplätze können jedoch für eine realitätsnahe Stellplatzbilanz nicht unbeachtet bleiben.

Aus den allgemeinen Aussagen zur Auslastung der Betreibergesellschaft wird folgende Abschätzung der Auslastung zur sicheren Seite vorgenommen:

- Mittlere Nachfrage 122 Stellplätze
(64 % = max. Nachfrage in der TG Benediktinerplatz),
- maximale Nachfrage 152 Stellplätze
(80 % = "freie Kapazitäten vor allem in den Abend- und Nachtstunden).

Die mit diesem Vorgehen verbundene Ungenauigkeit ist besser als die Tiefgarage unberücksichtigt zu lassen. Die Ungenauigkeit wird sich in einer Dimension bewegen, die die weiteren Empfehlungen zum Parkraumkonzept nicht in Frage stellt.



4. STELLPLATZBILANZ

Gesamtbilanz

- Im öffentlichen Straßenraum stehen 1.953 Parkstände zur Verfügung, in den beiden Parkbauten 308 allgemein nutzbare Stellplätze, so dass es insgesamt ca. 2.260 allgemein zugängliche Parkstände im Untersuchungsgebiet gibt.
- Dem steht eine Nachfrage von im Mittel 1.884 und in der Spitze 1.985 Fahrzeugen gegenüber, woraus sich eine Auslastung von 83 % bzw. 88 %, im Straßenraum von 90 %, ergibt. Die mittlere und maximale Auslastung liegt sehr dicht beisammen, was auf eine über den Tag in etwa gleichbleibend hohe Nachfrage nahe an der Auslastung hinweist. Zudem kann eine Auslastung von 90 % als Vollaustung gewertet werden, da nicht immer alle Parkstände nutzbar sind.

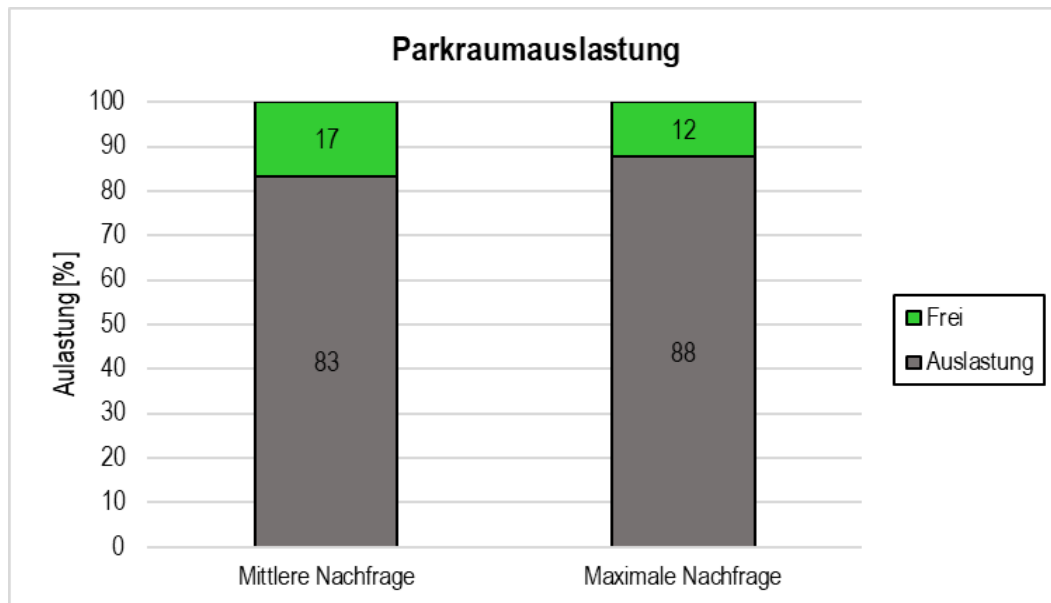


Abb. 4.1: Parkraumauslastung

Tab. 4.1: Parkraumangebot und Nachfrage

	Angebot	Mittl. Nachfrage		Überschuss		Max. Nachfrage		Überschuss	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Öffentl. Straßenraum	1.953	1.698	87	255	13	1.758	90	195	10
TG Benediktinerplatz	118	64	54	54	46	75	64	43	36
TG Seerhein-Center	190	122	64	68	36	152	80	38	20
Gesamt	2.261	1.884	83	377	17	1.985	88	276	12



Überschuss

- Aus dem Abgleich von Angebot und Nachfrage ergibt sich ein rechnerischer Überschuss von 377 Parkständen (17 %) bei Berücksichtigung der mittleren Auslastung.
- Geht man von der maximalen Auslastung aus, existiert ein rechnerischer Überschuss von 276 Parkständen (12 %).
- Im öffentlichen Straßenraum macht der Überschuss 255 bzw. 195 Stellplätze (13 % bzw. 10 %) aus.

Räumliche Differenzierung

Die räumliche Differenzierung muss auf zwei Ebenen betrachtet werden, da sie völlig unterschiedliche Strukturen aufweisen:

- Mittlere und maximale Belegung der Parkstände,
- Parkdauer der Fahrzeuge.

Bei der Betrachtung der mittleren Belegung über alle Intervalle sind vor allem Straßen zwischen Seerhein und Bahnstrecke überlastet:

- Alemannenstraße (von Reichenaustraße bis Markgrafenstraße),
- Adolf-Schmid-Straße,
- Am Rheinufer,
- Bruder-Klaus-Straße (von Schneckenburgstraße bis Alemannenstraße),
- Bruder-Klaus-Straße (von Tenbrinkstraße bis Petershauser Straße),
- Hans-Sauerbruch-Straße,
- Helene-Merk-Straße,
- Hindenburgstraße,
- Karl-Einhart-Straße,
- Markgrafenstraße (von Sankt-Gebhard-Straße bis Klingenbergstraße),
- Markgrafenstraße (von Alemannenstraße bis Schneckenburgstraße),
- Otto-Adam-Straße,
- Sankt-Gebhard-Straße (Petershauser Straße bis Markgrafenstraße),

Darüber hinaus sind nördlich der Bahnlinie und östlich der Theodor-Heuss-Straße nur einzelne Straßenabschnitte von Überlastungen betroffen.

Eine sehr hohe mittlere Belegung (80 %-100 %) – und damit nahe an der Überlastung – sind südlich der Bahnstrecke bis auf wenige, sehr kurze Streckenabschnitte alle übrigen untersuchten Straßenabschnitte. Nördlich der Bahnstrecke ist vor allem der Bereich zwischen Steinstraße und Wollmatinger Straße betroffen.

Zieht man die maximale Belegung im maßgebenden Intervall heran, ist der überwiegende Teil der Straßen zwischen Seerhein und Bahnstrecke überlastet. Abgesehen davon, dass nun auch häufiger beide Straßenseiten als überlastet einzustufen sind, kommen folgende Straßenabschnitte hinzu:



- Bruder-Klaus-Straße (von Alemannenstraße bis Tenbrinkstraße),
- Petershauser Straße (von Ebertplatz bis Markgrafenstraße).

Auch nördlich der Bahnlinie und östlich der Theodor-Heuss-Straße nehmen die überlasteten Abschnitte deutlich zu, ohne jedoch die überwiegende Mehrheit der Straßenabschnitte zu bilden.

Nahezu alle übrigen Straßen sind der Kategorie sehr hohe Belegung (80-100 %) zuzuordnen und erreichen damit flächendeckend die Grenze zur Überlastung. Damit gibt es – auf hohem Niveau – offensichtlich eine abnehmende Parkstandsnachfrage vom Seerhein über die Markgrafenstraße und Bruder-Klaus-Straße bis in den Bereich nördlich der Bahnlinie.

Neben dieser von Südwest nach Nordost abnehmende Überlastung von Parkständen, zeigt sich bei Betrachtung der Parkdauer (Kurzparker, Mittelparker, Langparker, Dauerparker) ein für das gesamte Untersuchungsgebiet weitgehend einheitliches Bild. Bis auf den nordöstlichen Bereich zwischen Jahnstraße, Zähringer Platz und Moltkestraße mit den dortigen Sondernutzungen (Seerhein-Center, Feuerwache, Schule) zeigen sich bei der Parkdauer nur sehr geringe Unterschiede im Untersuchungsgebiet. Alle Nachfragegruppen sind in etwa gleich verteilt.

Die Erklärung dieser Homogenität liegt darin, dass der weitaus überwiegende Teil der Parkstände keiner Bewirtschaftung unterliegt. Jeder kann jederzeit (fast) überall parken, was zur Folge hat, dass sich ein weitgehend einheitliches Bild ergibt, das sich allerdings aus unterschiedlichsten Nutzerbedürfnissen zusammensetzt. Man parkt vom Seerhein in Richtung Wollmatinger Straße dort, wo man einen freien Parkplatz findet.

5. HAUSHALTS- UND GEWERBEBEFragung

5.1 Durchführung der Befragung

Zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens, des Kfz-Besitzes sowie der Nutzung von Kfz-Stellplätzen wurde vom 9. November bis zum 6. Dezember 2020 eine Haushaltsbefragung sowie eine Befragung der Gewerbetreibenden durchgeführt.

Die Fragebögen für die Haushalte sowie für die Gewerbetreibenden wurden von der Stadt Konstanz zur Verfügung gestellt, um eine Vergleichbarkeit mit den Befragungsergebnissen aus dem Stadtteil Paradies sicherzustellen. Diese Fragebögen wurden nur inhaltlich und redaktionell angepasst und das Untersuchungsgebiet in sechs Bereiche eingeteilt.

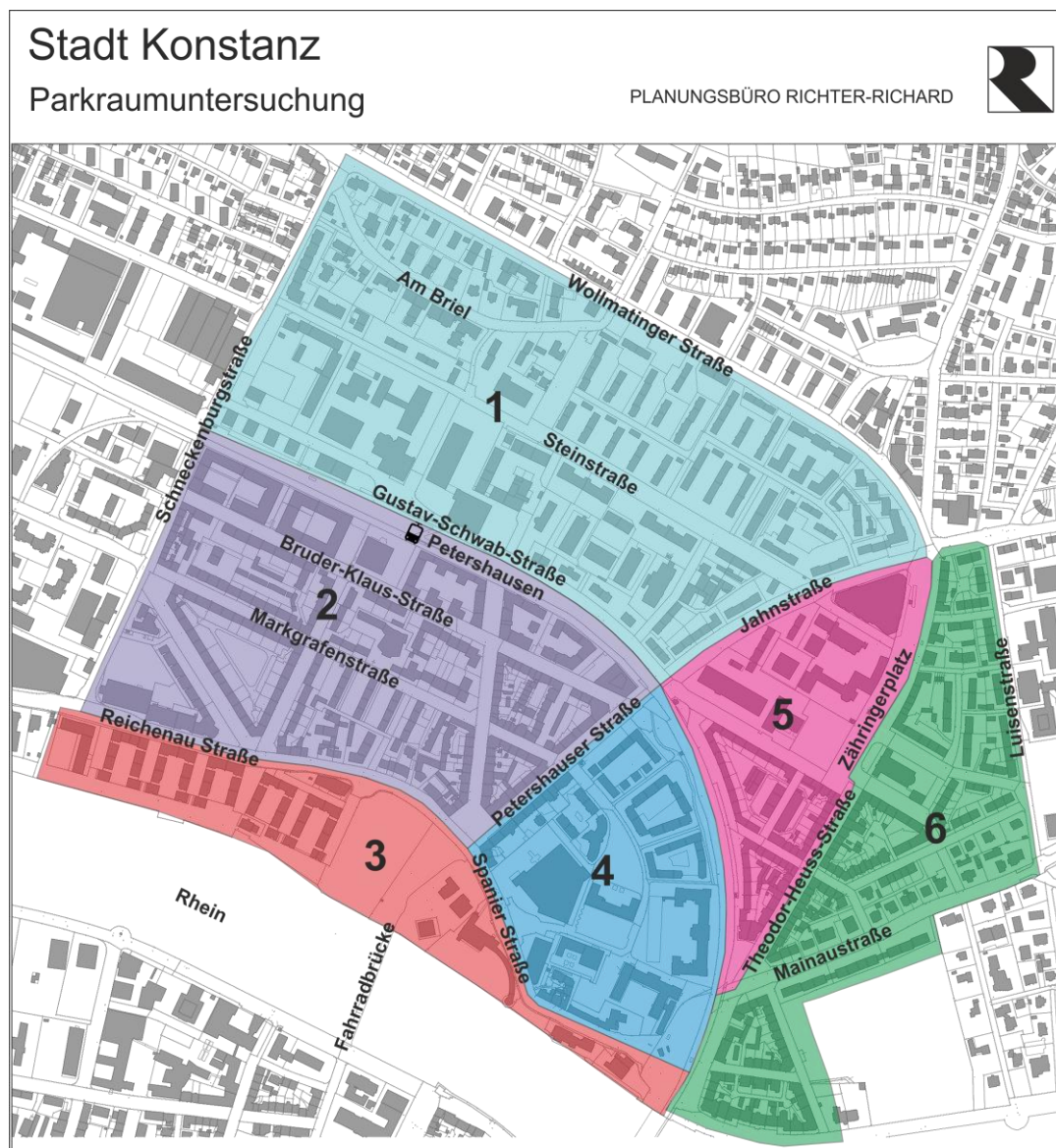


Abb. 5.1: Räumliche Aufteilung des Untersuchungsgebiets



5.2 Auswertung Haushaltsbefragung

Von den angeschriebenen 3.092 Bewohnern konnten 358 Anschreiben nicht zugestellt werden. Das ist u. a. darauf zurückzuführen, dass die Befragung mehrfach verschoben werden musste (zunächst auch wegen der ersten Corona-Welle) und in der Zwischenzeit Adressen durch Umzüge ungültig geworden sind.

802 Personen haben an der Online-Befragung teilgenommen. Dies entspricht mit einem Anteil von ca. 30 % einem guten Rücklaufergebnis, das damit als aussagekräftig zu werten ist.

Demografische Daten

45 % der teilnehmenden Personen sind weiblich, ca. 54 % männlich und 1 % divers. Die Altersklassen sind zahlenmäßig relativ gleichmäßig verteilt und spiegeln damit eine breite Meinungsvielfalt wider: 31 % gehören zur Altersklasse 18-30 Jahre, 28 % zur Altersklasse 31-45 Jahre, 21 % zur Altersklasse 46-60 Jahre und 20 % zur Altersklasse über 60 Jahre.

Etwa 45 % der Befragten stammt aus einem Haushalt mit zwei Personen, ca. 20 % kommen aus einem Einpersonenhaushalt. Die Anteile an Befragten aus einem Dreipersonenhaushalt bzw. aus einem Haushalt mit vier oder mehr Personen ist in etwa gleich groß (17 % bzw. 18 %).

Von den Befragten geben 95 % an, im Besitz eines Führerscheins zu sein, 4 % besitzen keinen Führerschein (1 % der Teilnehmenden machte keine Angabe).

14 % der Befragten verfügen nicht über einen Pkw, 58 % der Haushalte verfügen über einen Pkw, 24 % besitzen zwei Pkw und 4 % der Haushalte mehr als zwei Pkw.

Abstellmöglichkeiten privater Pkw

Die Frage, wo private Pkw abgestellt werden, liefert ein relativ eindeutiges Ergebnis (Mehrfachnennungen möglich):

- Zu etwa gleichen Anteilen wird das Fahrzeug auf einem privaten, angemieteten Stellplatz abgestellt oder ein unbewirtschafteter Parkstand im öffentlichen Straßenraum genutzt (31 % bzw. 35 %).
- Deutlich geringer ist der Anteil der Personen, die ihren Pkw auf einem privaten Stellplatz im eigenen Besitz, auf einem bewirtschafteten öffentlichen Parkstand oder auf einem öffentlichen Bewohnerstellplatz abstellen (9-12 %).
- 3 % der Befragten geben an, auf einem gemieteten Stellplatz in einem öffentlichen Parkhaus zu parken.

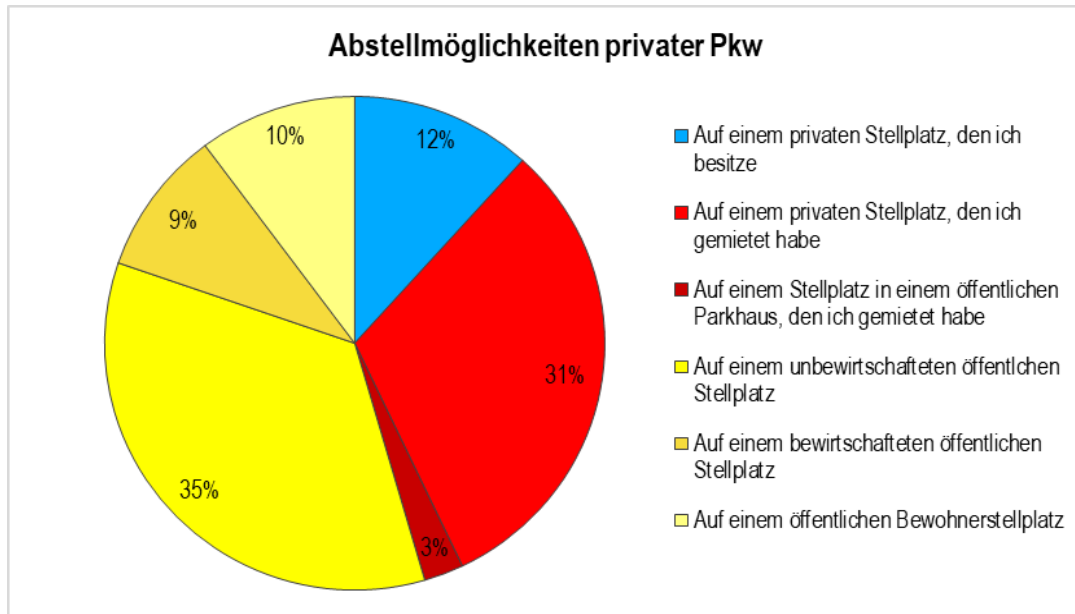


Abb. 5.2: Abstellmöglichkeiten private Pkw – Haushaltsbefragung (eigene Darstellung)

Über die Hälfte der Befragten nutzt den öffentlichen Straßenraum, um ihren Pkw abzustellen. Betrachtet man diese Auswertung getrennt für die verschiedenen Zonen, spiegelt sich für jede Zone dasselbe Ergebnis wider, so dass hier keine räumlichen Schwerpunkte identifiziert werden können.

Nutzung öffentlicher Straßenraum

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Ergebnis, zu welchen Zeiten der öffentliche Straßenraum von den Befragten zum Parken genutzt wird.

Der öffentliche Straßenraum wird werktags nachts, am Wochenende tagsüber und am Wochenende nachts von der Mehrheit der Befragten häufig genutzt (48-51 %). Werktags tagsüber geben lediglich 37 % der Befragten an, den öffentlichen Straßenraum häufig zu nutzen, 35 % nutzen ihn sogar selten.

Der Anteil derer, die den öffentlichen Straßenraum regelmäßig zu nutzen, ist für alle vier Nutzungszeiträume in etwa konstant zwischen 20 % und 30 %.

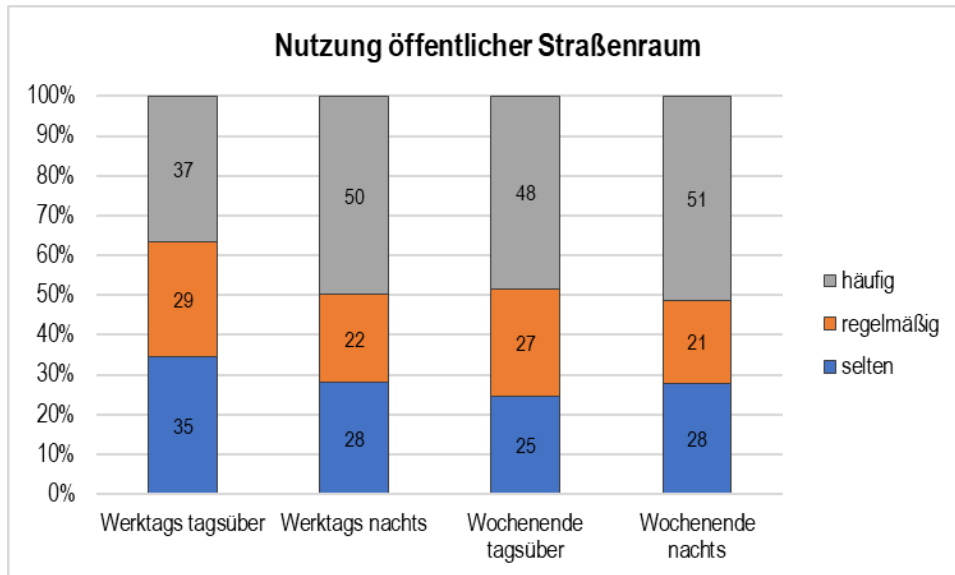


Abb. 5.3: Nutzung öffentlicher Straßenraum zum Parken – Haushaltsbefragung

Einschätzung Parksituation im öffentlichen Straßenraum

Die Einschätzung, dass die Parkplatzsuche mehr als fünf Minuten in Anspruch nimmt, trifft für 67 % der Teilnehmenden "voll und ganz" zu und für 22 % "eher" zu. Lediglich 11 % geben an, dass es "eher nicht" bzw. "gar nicht" zutrifft, dass die Parkplatzsuche länger als fünf Minuten dauert.

Bei der Frage, ob auf andere Zonen ausgewichen wird, weil in der eigenen Zone kein Parkstand gefunden wird, trifft für 35 % "voll und ganz" zu und für 36 % "eher" zu. Diese beiden Kategorien zusammen machen somit 71 % aus. 29 % der Teilnehmenden bewerten damit die Situation genau umgekehrt: 20 % gaben an, dass die Situation "eher nicht" und 9 %, dass die Situation "gar nicht" zutrifft.

Die Frage, ob zu bestimmten Tageszeiten auf die Nutzung des Pkw aufgrund der damit verbundenen Stellplatzsuche verzichtet wird, wird von 55 % als "voll zutreffend" bezeichnet. 22 % geben an, dass die Situation "eher" zutrifft. Der Anteil, die angeben, dass die Situation "gar nicht" bzw. "eher" zutrifft ist mit 12 % bzw. 11 % in der Minderheit und fast identisch.

Auch hier sind bei einer Betrachtung der einzelnen Zonen keine räumlichen Schwerpunkte identifizierbar. Die Prozentangaben weisen für alle drei Fragen jeweils ähnliche Größenordnungen auf (+/- 5 %).

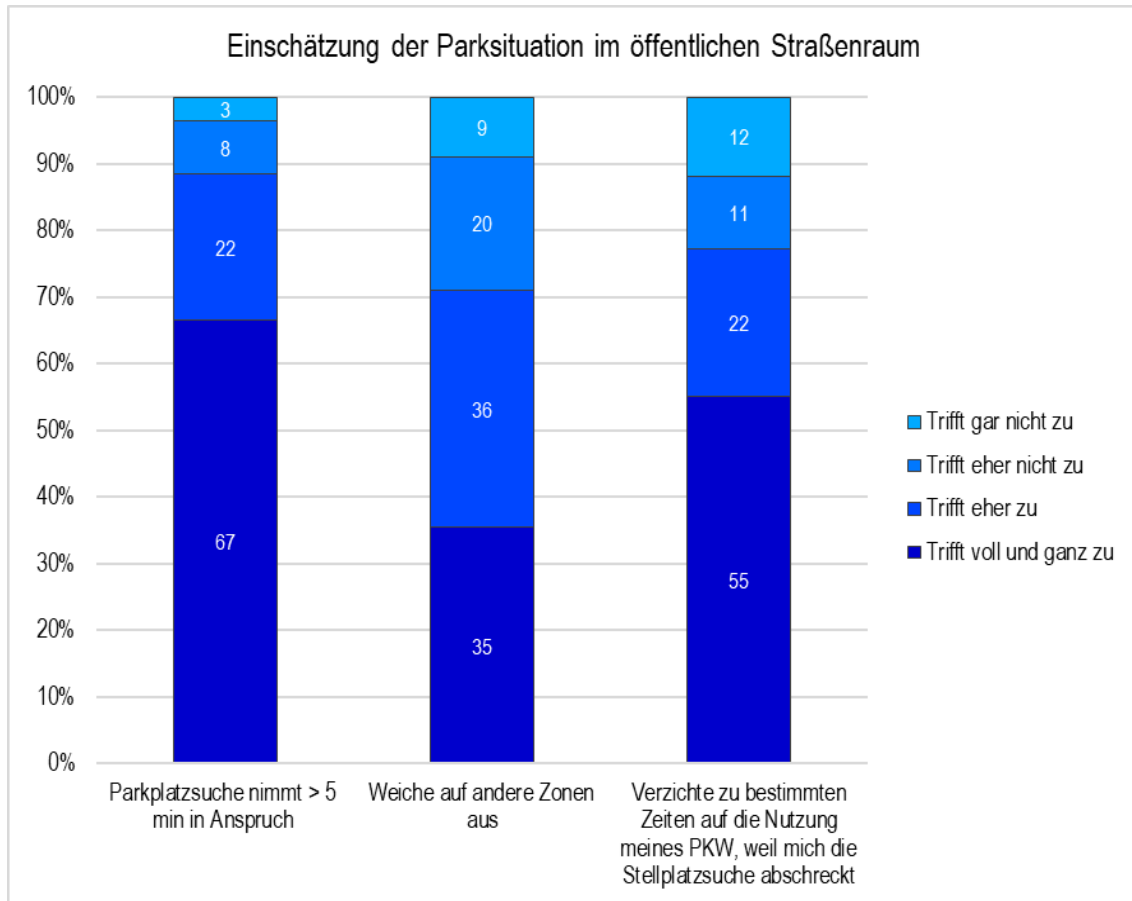


Abb. 5.4: Einschätzung der Parksituation im öffentlichen Straßenraum

Fahrradnutzung und Radabstellmöglichkeiten

Über die Hälfte der Teilnehmenden nutzt täglich (35 %) bzw. mehrmals in der Woche (29 %) das Fahrrad. 12 % nutzen das Fahrrad mehrmals im Monat, wohingegen 23 % angeben, ihr Fahrrad selten (12 %) bzw. nie (11 %) zu nutzen.

Im Hinblick auf die Radabstellmöglichkeiten gibt die Mehrheit der Teilnehmenden (52 %) an, ihr Fahrrad auf einem privaten Platz im Gebäude abzustellen, 25 % stellen ihr Fahrrad auf einem privaten Platz im Freien ab. Lediglich 12 % geben an, wild im öffentlichen Straßenraum zu parken und 11 % nutzen Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum.

Mit der Qualität der Radabstellanlagen am Wohnort sind 39 % "voll und ganz" und 29 % "eher" zufrieden. Insgesamt bewerten jedoch 32 % der Teilnehmenden die Qualität als negativ – 21 % sind "eher nicht" und 11 % "gar nicht" zufrieden.

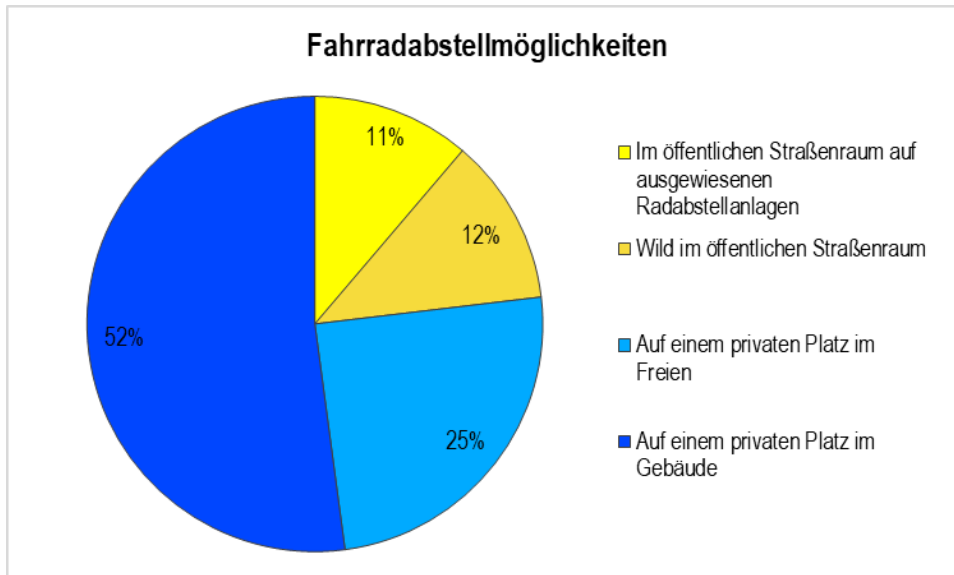


Abb. 5.5: Fahrradabstellmöglichkeiten – Haushaltsbefragung

Car Sharing

Die Stadt Konstanz möchte den Ausbau von Car Sharing-Angeboten grundsätzlich fördern. Bei der Frage, ob bereits Car Sharing genutzt wird, gibt fast die Hälfte der Teilnehmenden (48 %) an, dass sie kein Interesse an Car Sharing haben. 23 % hätten zwar Interesse an Car Sharing, das Angebot stimmt aber nicht mit ihren Bedürfnissen überein. Der Anteil der Car Sharing-Nutzer beträgt 5 %, davon nutzen 2 % Car Sharing anstelle eines privaten Pkw und 3 % als Ergänzung zum privaten Pkw. 24 % kennen das Car Sharing-Angebot nicht.

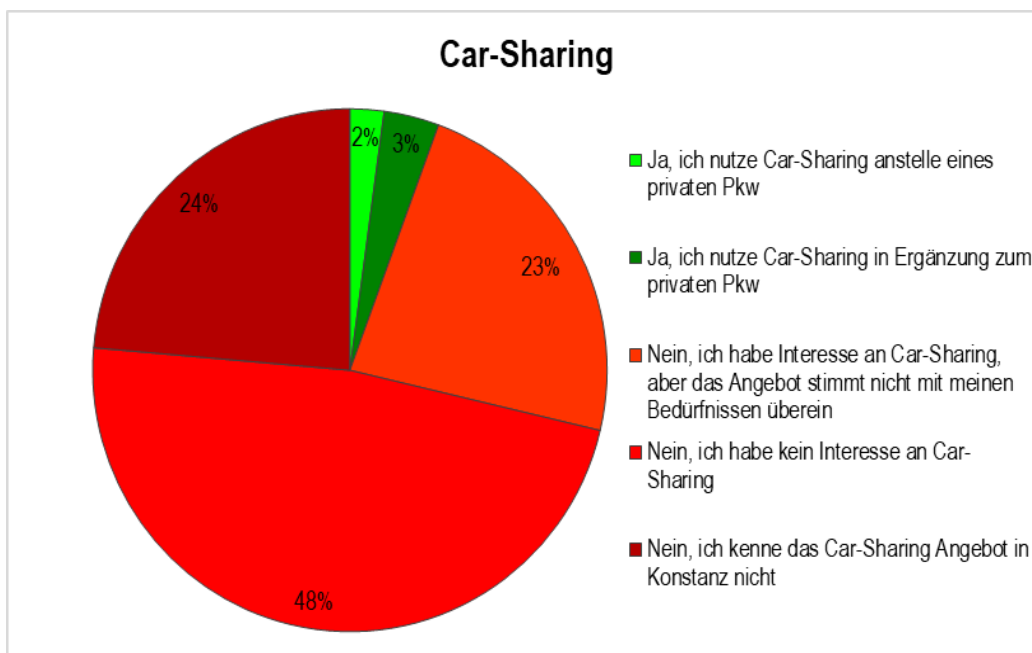


Abb. 5.6: Nutzung Car Sharing – Haushaltsbefragung

Auf die Frage wie weit ein Car Sharing-Standort maximal vom Wohnort entfernt sein darf, gab die Hälfte der Teilnehmenden eine Entfernung bis 500 m als attraktiv an, 24 % würden sogar bei einer Entfernung >500 m Car Sharing nutzen. Für 26 % ist nur Entfernungen bis 200 m zur nächsten Car Sharing-Station attraktiv ist.

5.3 Auswertung Befragung Gewerbetreibende

Von 529 zugestellten Fragebögen wurden leider nur 47 vollständig ausgefüllte zurückgesandt. Dies entspricht einem Anteil von ca. 9 % und liegt damit knapp unter dem erwarteten Erfahrungswert einer Rücklaufquote von 10 %. Zwei der eingegangenen Fragebögen konnten nicht ausgewertet werden, da sie unvollständig bzw. nach der Zonenzuordnung nicht weiter ausgefüllt wurden. Die Auswertung basiert daher auf 45 Fragebögen und ist somit nur bedingt repräsentativ.

Bei den teilnehmenden Gewerbetreibenden weisen den größten Anteil mit jeweils 20 % die Branchen Handwerk und Dienstleistungen auf. Das Gastgewerbe besitzt mit ca. 18 % ebenfalls einen hohen Anteil.

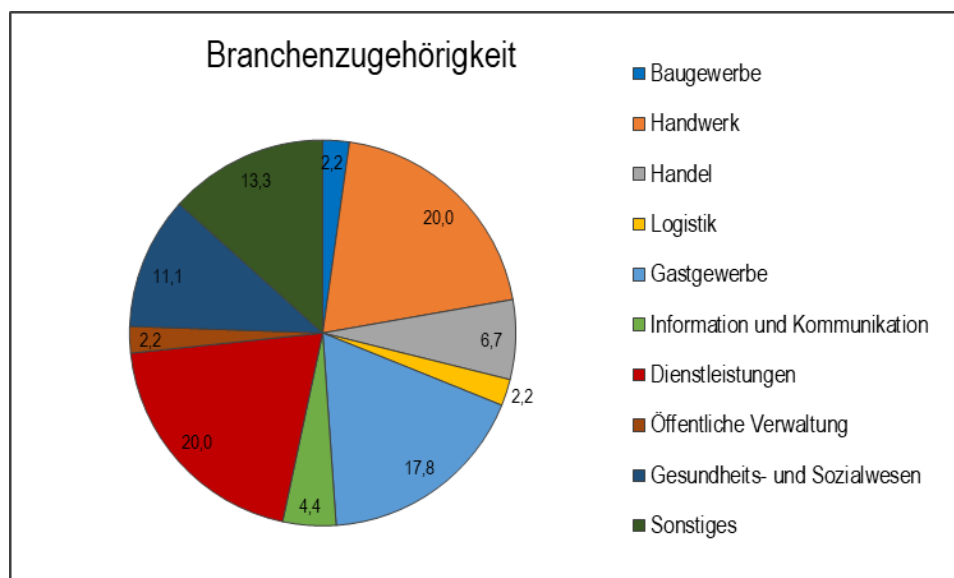


Abb. 5.7: Branchenzugehörigkeit

Die Betriebe wurden nach einer Einschätzung des Modal-Splits des eigenen Unternehmens sowie ihrer Kunden gefragt. Im Ergebnis ergab sich für alle Branchen eine ähnliche Verteilung. Sowohl bei den Unternehmen selbst als auch bei den Kunden werden dem Privat-Pkw die größten Anteile zugesprochen – ca. 43 % bei den Unternehmen, 54 % bei den Kunden. Über die Hälfte der Unternehmen nutzen somit Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Der Anteil am Radverkehr weist hinter dem Privat-Pkw den zweitgrößten Anteil auf. Die Kunden haben im Radverkehr einen Anteil von 22 %, die Unternehmen sogar einen Anteil von ca. 32 %. Der Anteil des ÖPNV und des Fußverkehrs liegt für beide Gruppen zwischen 10 und 14 %.

Geschäftsfahrzeuge und Mitarbeiterfahrzeuge

Von den teilnehmenden Gewerbetreibenden werden insgesamt 125 Geschäftsfahrzeuge betrieben. Diese verteilen sich auf ca. 49 % Pkw, 26 % Betriebsfahräder, 11 % Motorroller, 10 % Lieferwagen und 4 % Anhänger.

Etwa ein Drittel (34 %) der Geschäftsfahrzeuge wird auf kostenfreien, öffentlichen Parkständen abgestellt. 21 % der Geschäftsfahrzeuge werden auf dem Betriebsgelände bzw. auf angemieteten, privaten Stellplätzen abgestellt. Mit 16 % liegt der Anteil der Gewerbetreibenden, die die Geschäftsfahrzeuge auf kostenpflichtigen, öffentlichen Parkständen abstellen, in einer ähnlichen Größenordnung.

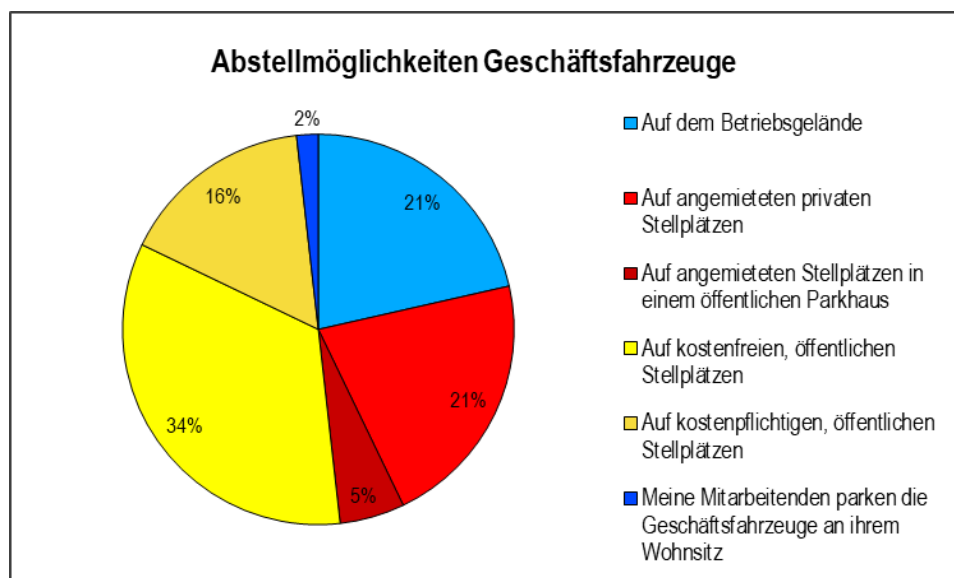


Abb. 5.8: Abstellmöglichkeiten der Geschäftsfahrzeuge

Der öffentliche Straßenraum wird zum Abstellen von den Geschäftsfahrzeugen werktags tagsüber von 48 % häufig genutzt und von 44 % regelmäßig, nur 7 % nutzen den öffentlichen Straßenraum selten. Auch werktags nachts wird der öffentliche Straßenraum von 39 % häufig bzw. von 28 % regelmäßig zum Parken genutzt. Im Gegensatz zum Ergebnis tagsüber geben nachts jedoch 33 % an, den öffentlichen Straßenraum selten zu nutzen.

Am Wochenende tagsüber geben 61 % der Teilnehmenden an, den öffentlichen Straßenraum zum Parken ihres Geschäftsfahrzeugs regelmäßig bzw. häufig (30 %) zu nutzen. Ähnlich wie werktags tagsüber geben lediglich 9 % an, den Straßenraum tagsüber selten zu nutzen. Die Ergebnisse für den Zeitraum Wochenende nachts entsprechen den Ergebnissen des Zeitraums werktags nachts. Im Ergebnis zeigt dies, dass der öffentliche Straßenraum von mindestens 70 % der Teilnehmenden durchgehend genutzt wird und lediglich nachts vermehrt Geschäftsfahrzeuge entweder mit nach Hause genommen werden oder z. B. auf dem Betriebsgelände bzw. auf Kundenstellplätzen abgestellt werden.

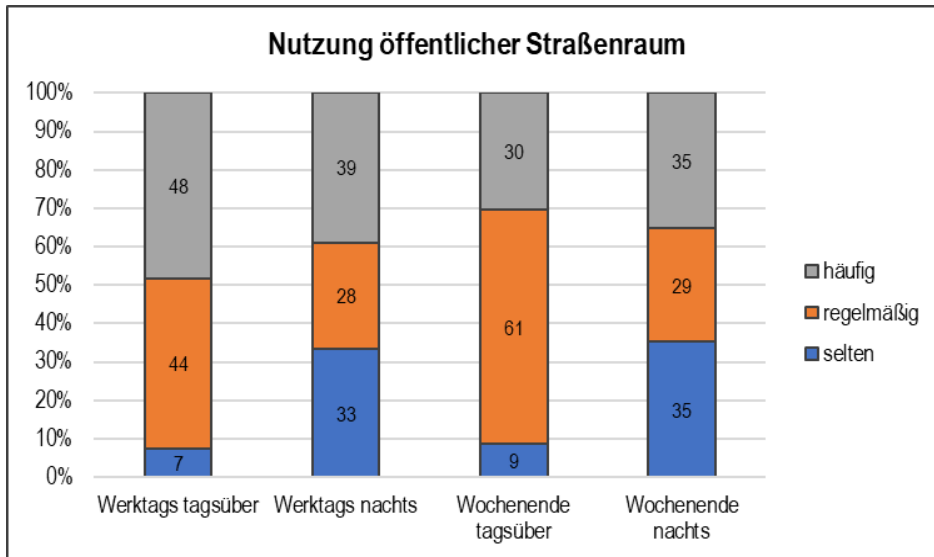


Abb. 5.9: Nutzung öffentlicher Straßenraum durch Geschäftsfahrzeuge

Der größte Anteil (37 %) der Mitarbeiter-Pkw wird auf kostenfreien, öffentlichen Parkständen abgestellt. 20 % – und damit der zweitgrößte Anteil – wird im öffentlichen Straßenraum auf kostenpflichtigen Parkständen abgestellt. 14 % geben an, Mitarbeiterstellplätze auf dem Betriebsgelände zu besitzen. Zusätzlich werden 8 % der Mitarbeiter-Pkw auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen abgestellt und 4 % auf gemieteten Parkständen in einem öffentlichen Parkhaus. Allerdings kann 18 % der teilnehmenden Betriebe die Situation nicht einschätzen.

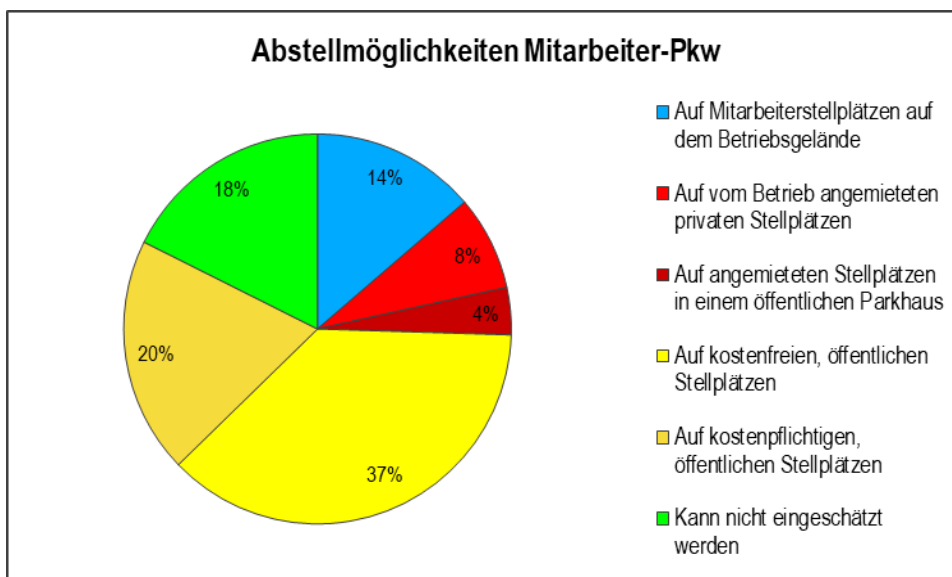


Abb. 5.10: Abstellmöglichkeiten Mitarbeiter-Pkw

Für die Mitarbeiter, die ihr Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen, sowie für die Geschäftsfahrzeuge, die im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden, wurde zusätzlich die Parksituation von den teilnehmenden Betrieben eingeschätzt (Abb. 5.11). Eine Parkplatzsuche von



mehr als fünf Minuten schätzen 47 % als "trifft eher zu" ein, für ca. 21 % trifft die Aussage "voll und ganz" zu. Lediglich 32 % geben an, dass die Aussage "eher nicht" (29 %) bzw. "gar nicht" (3 %) zutrifft.

Die Frage, ob man in der Nähe des Betriebs einen Parkstand findet oder auf weiter entfernte Straßen ausweichen muss, wird von ca. der Hälfte der Teilnehmenden als "zutreffend" ("eher zutreffend" von 33 % bzw. "voll und ganz zutreffend" von 20 %) und von der anderen Hälfte als "nicht zutreffend" ("eher nicht zutreffend" von 27 % bzw. "gar nicht zutreffend" von 20 %) bezeichnet.

Die Frage, ob zu bestimmten Zeiten auf die Nutzung des Pkw verzichtet wird, weil die Stellplatzsuche abschreckt, wird von über 70 % als "zutreffend" bewertet – 30 % bewerten die Situation als "voll und ganz", 42 % als "eher zutreffend". Für lediglich 27 % ist die Aussage "nicht zutreffend".

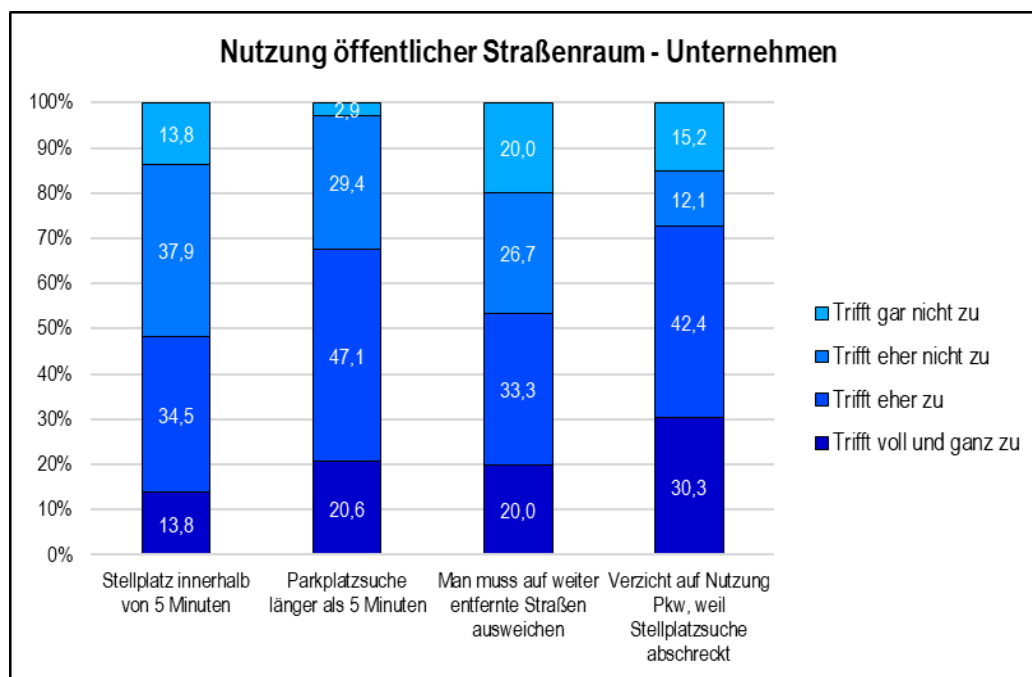


Abb. 5.11: Nutzung öffentlicher Straßenraum – Mitarbeiter-Pkw und Geschäftsfahrzeuge

Kunden-Pkw

Die Kunden stellen ihr Fahrzeug zu 33 % auf kostenpflichtigen und zu 28 % auf kostenfreien öffentlichen Parkständen ab. Insgesamt nutzen somit 61 % der Kunden den öffentlichen Straßenraum. 10 % nutzen zusätzlich Parkstände in einem öffentlichen Parkhaus.

Lediglich 13 % der Betriebe verfügen über Kundenstellplätze auf dem Betriebsgelände, 7 % der Kunden stellen ihren Pkw zudem auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen ab. 8 % der Teilnehmenden konnte die Situation nicht einschätzen.

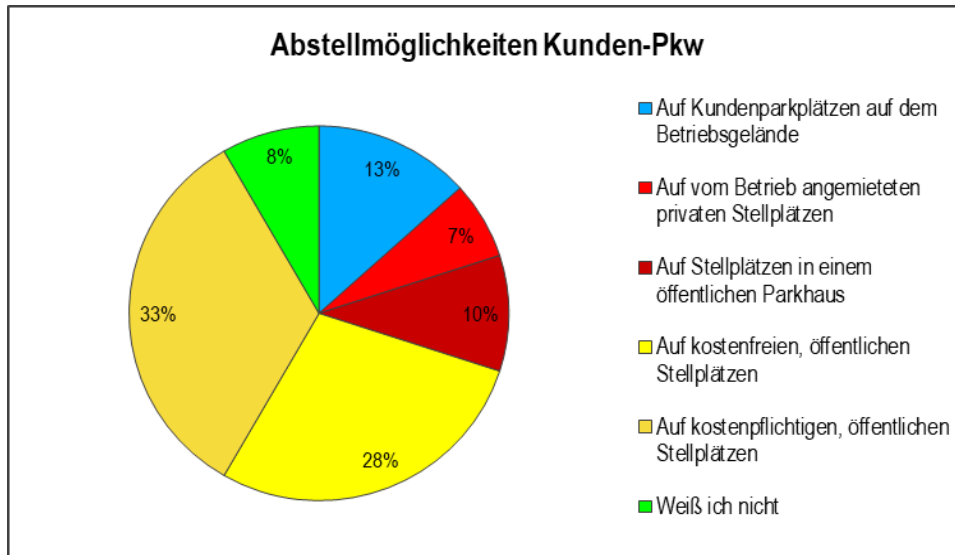


Abb. 5.12: Abstellmöglichkeiten Kunden-Pkw

Auch für Kunden, die ihr Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen, wurde die Parksituation von den Teilnehmenden eingeschätzt (vgl. Abb. 5.13).

Die Frage, ob innerhalb von fünf Minuten ein Parkstand gefunden wird, schätzen ca. 41 % als "eher nicht", 18 % sogar als "gar nicht" zutreffend ein. Weitere 18 % bewerten die Aussage jedoch auch als "voll und ganz" zutreffend. Eine vertiefte Auswertung liefert räumlich keine differenzierteren Erkenntnisse.

Ob die Parkplatzsuche länger als fünf Minuten dauert, schätzen ca. 77 % als "zutreffend" ein – davon 30 % als "voll und ganz zutreffend" und 47 % als "eher zutreffend". Lediglich 23 % empfinden es als "nicht zutreffend".

Die Tatsache, dass der Betrieb zu bestimmten Zeiten wegen der schwierigen Stellplatzsuche weniger Kunden hat, wird für alle vier Antwortmöglichkeiten in etwa gleich eingeschätzt (jeweils zwischen 20 und 30 %).

Ob zu bestimmten Zeiten aufgrund der schwierigen Stellplatzsuche auf den Pkw verzichtet wird und auf andere Verkehrsmittel ausgewichen wird, trifft für 44 % "eher" und für ca. 15 % "voll und ganz" zu. Dies entspricht über die Hälfte der teilnehmenden Gewerbetreibenden. Jeweils ca. 20 % geben an, dass dies "eher nicht" bzw. "gar nicht" zutrifft.

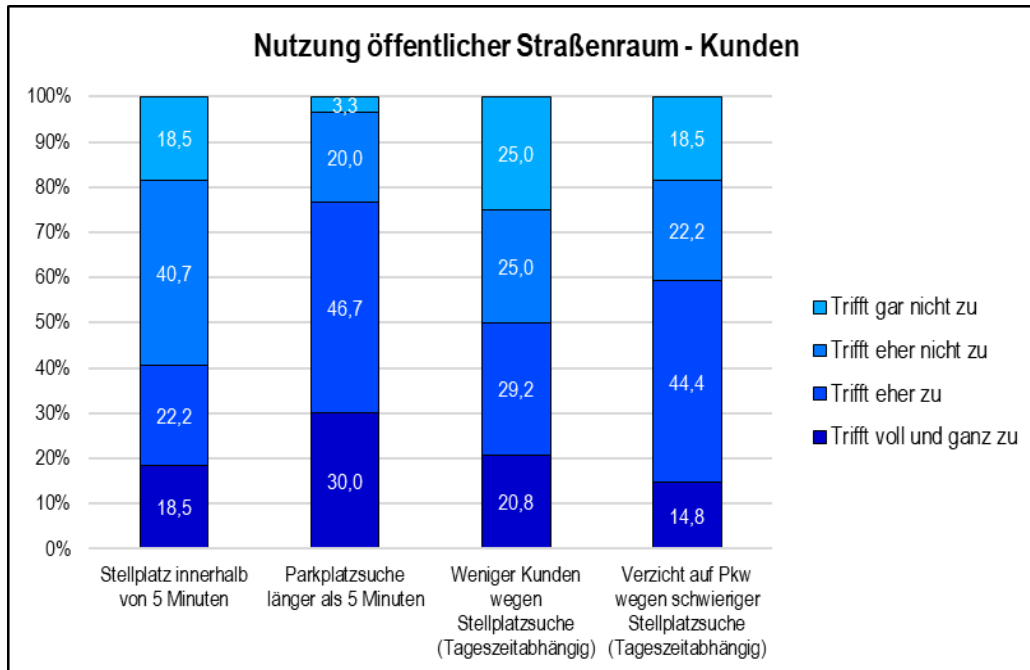


Abb. 5.13: Nutzung öffentlicher Straßenraum – Kunden

Car Sharing

Car Sharing anstelle von Geschäftsfahrzeugen wird von keinem der teilnehmenden Gewerbetreibenden genutzt, als Ergänzung zu vorhandenen Geschäftsfahrzeugen nutzen 4,5 % Car Sharing. Der größte Anteil hat jedoch kein Interesse an Car Sharing (52 %). 27 % geben an, dass zwar Interesse an Car Sharing besteht, das Angebot allerdings nicht stimmt. 16 % der Teilnehmenden kennen das Angebot nicht. Damit bilden 43 % ein Potenzial für Neukunden, die durch passgenaue Angebote bzw. Information über bestehende Angebote an Car Sharing herangeführt werden könnten.

52 % der Teilnehmenden geben an, eine Entfernung bis 500 m zum nächsten Car Sharing-Standort zu akzeptieren, 30 % nur Entfernungen bis zu 200 m. 17 % würden Car Sharing auch bei Entfernungen >500 m nutzen.

Fahrrad

Jeweils knapp 30 % der Teilnehmenden gibt an, dass die Mitarbeiter das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen bzw. die Kunden vereinzelt mit dem Fahrrad kommen. 22 % der Gewerbetreibenden nutzen Betriebsfahrräder für geschäftliche Fahrten – für ca. 12 % der Betriebe haben Fahrräder keine Bedeutung. 7 % der Betriebe geben an, dass die Kunden überwiegend mit dem Fahrrad kommen.

Die genutzten Abstellmöglichkeiten für die verschiedenen Nutzergruppen (Betriebsfahrräder, Mitarbeiter und Kunden) sind in der folgenden Abbildung zusammenfassend dargestellt.

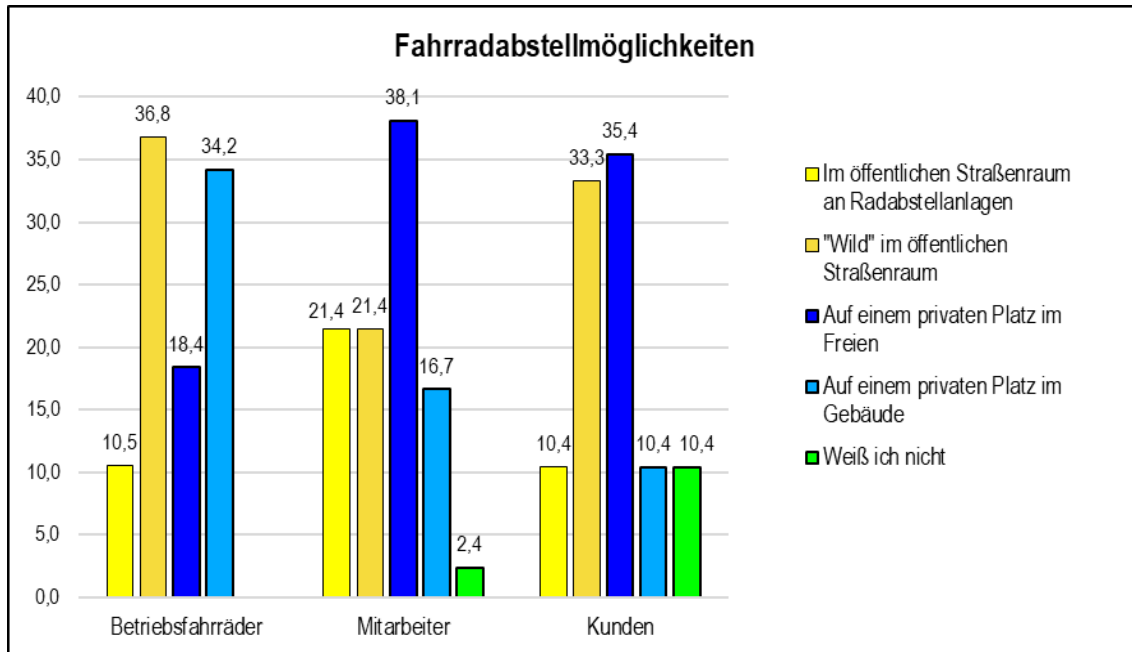


Abb. 5.14: Fahrradabstellmöglichkeiten – Gewerbetreibende

Auffällig ist, dass Betriebsfahräder und Fahrräder der Kunden mit ca. 37 % bzw. 33 % "wild" im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Zusätzlich werden die Betriebsfahräder zu 34 % im Gebäude abgestellt.

Die Mitarbeiter stellen zu gleichen Teilen (jeweils 21 %) ihre Fahrräder im öffentlichen Straßenraum an Radabstellanlagen sowie "wild" im öffentlichen Straßenraum ab. Der größte Anteil (38 %) der Mitarbeiter stellt ihr Fahrräder auf einem privaten Platz im Freien ab.

Die Kunden stellen ihre Fahrräder zu gleichen Teilen (jeweils 10 %) im öffentlichen Straßenraum an Radabstellanlagen sowie auf einem privaten Platz im Gebäude ab. 10 % der teilnehmenden Betriebe machten keine Angaben.



5.4 Bewertung der Befragungsergebnisse

Die Befragungen der Haushalte und der Gewerbebetriebe zeigen überwiegend ein sehr ähnliches Bild.

Vergleicht man beispielsweise die Antworten zu den Abstellmöglichkeiten der Pkw, geben sowohl bei den Haushalten als auch bei den Unternehmen (Geschäftsfahrzeuge sowie Mitarbeiter-Pkw) jeweils ca. 35 % an, den Pkw auf kostenfreien, öffentlichen Parkständen abzustellen. Etwa die Hälfte der Bewohner sowie der Gewerbetreibenden nutzt private Stellplätze (entweder gemietet oder im Eigentum) und ist nicht auf den öffentlichen Straßenraum angewiesen.

Die Einschätzung der Parksituation wird von Haushalten, Unternehmen und Kunden ebenfalls in etwa gleich eingeschätzt. Die Frage, ob die Parkplatzsuche länger als fünf Minuten benötigt, wurde von über 70 % als "zutreffend" bzw. "eher zutreffend" eingeschätzt und auch die Frage, ob zu bestimmten Zeiten auf die Nutzung des Pkw verzichtet wird, weil die Stellplatzsuche abschreckt, wird von mehr als 60 % als "zutreffend" bzw. "eher zutreffend" bewertet. Das verdeutlicht den durchgehend hohen Parkdruck im Stadtteil Petershausen West.

Lediglich bei den Nutzungszeiträumen unterscheiden sich naturgemäß die Angaben der Haushalte und der Gewerbebetriebe. Bei den Haushalten nutzen ca. 40-50 % zum Parken den Straßenraum häufig, 20-30 % regelmäßig und 25-35 % selten. Bei den Geschäftsfahrzeugen liegt der Anteil, der den öffentlichen Straßenraum werktags tagsüber und am Wochenende tagsüber selten nutzt bei unter 10 %, wohingegen werktags nachts und am Wochenende nachts der Anteil bei ca. 35 % liegt. Dies ist, wie oben bereits erwähnt, ggf. darauf zurückzuführen, dass die Geschäftsfahrzeuge nachts mit nach Hause genommen oder auf dem Betriebsgelände abgestellt werden.

Im Fahrradverkehr nutzen 35 % der teilnehmenden Haushalte das Fahrrad täglich. Von den Gewerbetreibenden wird als ähnliche Größenordnung angegeben, dass ca. 30 % der Mitarbeiter das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen. Der Anteil an Personen bzw. Betrieben, die das Fahrrad nie nutzt bzw. für die das Fahrrad keine Bedeutung hat, ist mit ca. 12 % bei beiden Gruppen in etwa identisch. Betriebsfahrräder und die Fahrräder der Kunden werden zudem vermehrt (ca. 37 % bzw. 33 %) "wild" im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Dies könnte darauf hinweisen, dass im öffentlichen Straßenraum zu wenige Abstellanlagen vorhanden sind und somit Ausbaubedarf besteht.

Auch beim Car Sharing sind die Ergebnisse ähnlich. So geben 48 % der Haushalte an, kein Interesse an Car Sharing zu haben, bei den Gewerbetreibenden ist es mit 52 % die gleiche Größenordnung. Der Anteil an Personen bzw. Betrieben, die angeben, dass das Car Sharing-Angebot nicht mit ihren Bedürfnissen übereinstimmt, liegt bei 23 % bzw. 27 %. Demnach können bei beiden Gruppen nennenswerte Potenziale erschlossen werden.



6. PARKRAUMKONZEPT UND MOBILITÄTSSTRATEGIE

6.1 Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote

6.1.1 Gesamtstädtische Konzeptgrundlagen

Die Parkraumbewirtschaftung bildet einen wesentlichen Baustein nicht nur des kommunalen Parkraummanagements, sondern auf diesem Weg auch die Steuerung der Verkehrsmittelwahl für bestimmte Nutzergruppen und letztlich damit verbunden die Frage, wieviel Kfz-Verkehr für die innere Stadt verträglich ist. Konstanz will sich in den Kreis der Städte einreihen, die ihre Zentren autofrei umbauen, um dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum zu geben und die Aufenthaltsqualität zu stärken. Das Parkraummanagement soll mit Push+Pull-Maßnahmen die Beschleunigung der Verkehrswende übernehmen.

Hierzu gibt es zwischenzeitlich verschiedene Verwaltungsvorlagen, die vom Gemeinderat beschlossen wurden. In diesen ambitionierten, gesamtstädtischen Rahmen muss sich ein Parkraumkonzept für Petershausen einfügen. Wie weiter unten noch gezeigt wird, können die politisch beschlossenen Ziele ohne ein flankierendes Parkraumkonzept in Petershausen nur bedingt umgesetzt werden. Nachfolgend werden deshalb die maßgeblichen Dokumente zusammengefasst vorgestellt.

Die Ausgangslage in der Stadt Konstanz stellt sich wie folgt dar:

- Der Kfz-Bestand ist in Konstanz von 2012 bis 2020 um 12 % moderat gestiegen.
- Die Pkw-Dichte liegt in Konstanz mit 428 Pkw/1.000 EW deutlich unter dem Landesdurchschnitt (607 Pkw/1.000 EW) und den meisten größeren Städten im Land.
- Seit 2012 ist die Pkw-Dichte in Konstanz um 2 % angestiegen (im Land Baden-Württemberg um 8 %).

Diese Zahlen bieten gute Voraussetzungen zur Entwicklung eines Parkraummanagements, das den Zielen des Masterplans Mobilität 2020+ entspricht. Dieser enthält folgende übergeordnete Leitziele, an denen sich Parkraumkonzepte für die Stadt Konstanz orientieren müssen:

- LZ 1 Sicherung der Mobilitätschancen für alle Gruppen der Bevölkerung,
- LZ 2 Stärkung von Konstanz als attraktiver Wohnstandort mit stadtverträglichem Verkehrsgeschehen unter Beachtung seiner Funktion als Oberzentrum für Arbeit, Bildung, Einkauf, Kultur und Freizeit,
- LZ 3 Sicherung der Erreichbarkeit der Aktivitätszentren von Konstanz für den Personenverkehr und den Wirtschaftsverkehr,
- LZ 4 Gewährleistung einer umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsabwicklung und Verkehrsentwicklung/ vorrangige Förderung der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit des Verkehrs.

Folgende Maßnahmen sind konkret zum Parkraummanagement im Masterplan Mobilität 2020+ hinterlegt:



- HF1-9 Schaffung neuer P+R-Anlagen in der Region (grenzübergreifend) und Anbindung auf kurzem Weg an die Innenstädte mit ÖPNV (Bus und Zug),
- HF4-1 Einrichtung von Shuttlebuslinien zur Anbindung der P+R-Anlagen,
- HF4-4 Aufbau eines Systems von "Mobil-Punkten" an P+R-Anlagen mit ÖPNV-Haltestellen, Fahrradverleih- und Car Sharing-Stationen und Ausstattung mit allen erforderlichen Infos,
- HF5-1 Überprüfung und Anpassung des Parkierungsangebot und der Parkraumbewirtschaftung; Prüfung von Reserveflächen,
- HF5-2 Verstärkung nachfrageorientierter Tarifstaffelung (nach Lage) der Parkierungsanlage zur Steuerung der Nachfrage/ Kopplung bzw. Orientierung an den ÖPNV-Tarifen,
- HF5-6 Anpassung der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkierungsanlagen an die Auslastungszeiten zur Harmonisierung der Auslastung,
- HF5-7 systematische Ausweitung der Angebote für Bewohner in öffentlichen Parkierungsanlagen,
- HF9-4 Anbindung an die Innenstadt mit ÖPNV-Shuttlebussen im 10-15 Min.-Takt bzw. Schaffung einer direkten Schienenverbindung von P+R-Bahnhöfen zum Bahnhof.



Abb. 6.3: Nachfrageorientierte Tarifstaffelung

Als "To-do-Liste" führt der Masterplan folgende Punkte auf:

- Das derzeitige Parkierungsangebot und die Parkraumbewirtschaftung an die Erfordernisse anpassen und Reserveflächen prüfen,
- nachfrageorientierte Tarifstaffelung der Parkierungsanlagen zur Steuerung der Nachfrage und zur Harmonisierung der Auslastung verstärken, zudem Kopplung bzw. Orientierung an den ÖPNV-Tarifen,
- Bewohnerparken in weiteren Gebieten mit Nutzungskonkurrenzen und Parkdruck einführen,
- Bewohnerparkanteile im öffentlichen Straßenraum auf einen maximal möglichen Umfang ausweisen,
- Parkierungsangebote für Bewohner in öffentlichen Parkierungsanlagen systematisch ausweiten,
- Angebot an P+R-Anlagen/ Parkhäusern grenzübergreifend und regional ausbauen und in Parkleitsysteme integrieren.

Für den Stadtteil Paradies wurde ein umfassendes Parkraumkonzept erstellt und erfolgreich umgesetzt. In diesem Parkraumkonzept sind Elemente enthalten und wurden Perspektiven aufgezeigt, die auch für ein Parkraumkonzept Petershausen gelten:



- Als Grundlage für das Parkraumbewirtschaftungskonzept wurde eine Straßenhierarchie entwickelt. Sie bildet die Basis für die Einteilung der Bewohnerparkzonen, die Abgrenzung von Haltverbotszonen mit privilegiertem Parken für Bewohner auf den nachgeordneten Straßen und die Grundlage für eine zukünftige Einzelstellplatzausweisung (für die immer mehr technische Lösungen auf den Markt drängen).
- Technische Trends in der Parkraumbewirtschaftung zielen vor allem auf eine Flexibilisierung der Bewirtschaftung und eine Vereinfachung der Abrechnung ab. Hierzu gehören das Bezahlen mit Geldkarte bzw. Kreditkarte und das Handy-Parken. Eine hohe Akzeptanz und Nachfragesteigerung kann vor allem dann erzielt werden, wenn sich der Gang zum Parkscheinautomaten erübrigt. Weiterhin ist eine minutengenaue Abrechnung der Parkgebühr attraktiv.
- Einführung von flexiblen Stundenpreisen (entsprechend der Nachfrage) für Mieter oder registrierte Dauerkunden in den Parkbauten, Abrechnung monatlich nach Best-price.
- Für das Parkraummanagement sind zunehmend Systeme auf dem Markt, die eine Einzelstellplatzüberwachungen erlauben. Dabei werden die Fahrzeugwechsel an den einzelnen Parkständen von Sensoren erfasst. Damit kann auf legalen Parkständen die Parkdauer erfasst oder Verbotszonen besser überwacht werden. Diese Technik eröffnet beispielsweise durch die Einführung von dynamischen Abrechnungsmethoden oder die Integration in Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste wie Handy-Apps neue Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung.

In der "Mobilitätsstrategie für eine autofreie Innenstadt" werden diese Ziele konkretisiert: "Insbesondere im öffentlichen Straßenraum konkurrieren verschiedene Nutzergruppen. Deshalb muss auch das Maß der Kfz-Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum verändert werden. Autos sollten nicht im Straßenraum, sondern grundsätzlich in Parkierungseinrichtungen abgestellt werden. Um den ruhenden Kfz-Verkehr zu organisieren, sind ein effektives Parkraummanagement und die Überprüfung der Gebühren wichtig."

In der Parkraummanagementstrategie der Stadt Konstanz werden folgende Punkte aufgeführt, die in einem Parkraummanagement für den Stadtteil Petershausen zu beachten sind:

- In fußläufiger Entfernung zur Innenstadt sollen die Kosten für das Abstellen des eigenen Fahrzeugs im Straßenraum deutlich teurer sein als an dezentralen Standorten. Dort soll das Angebot erweitert werden, damit die Straßenräume in den zentralen Bereichen von abgestellten Fahrzeugen befreit werden können.
- Solange eine Berechtigung für das Bewohnerparken im Jahr nur 30,70 EUR kosten darf, ist selbst in zentralen Lagen ein ausschließlicher Umstieg auf den Umweltverbund mit Verzicht auf ein eigenes Auto nicht attraktiv. Die Bundesländer dürfen inzwischen Gebührenverordnungen erlassen, die höhere als die bisher zulässige Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis ermöglichen. Die Stadt Konstanz hat zum 1. Januar 2023 für das Gebiet Petershausen West eine Gebührenerhöhung auf 120 EUR zuzüglich 30 EUR Verwaltungsgebühr beschlossen. Für Besitzer eines Konstanzer Sozial- & Pflegefamilienpass wird eine 50 % Ermäßigung angeboten.



- Einerseits die Möglichkeiten für P+R zu verbessern und im selben Maße, wie das P+R-Angebot erhöht wird, die Zahl der Besucherstellplätze in der Innenstadt unter Anpassung der Parkgebühren reduzieren. Ebenso soll die Verlagerung von Fahrzeugen von Bewohnern in die großen Stellplatzanlagen vorbereitet werden und damit der öffentliche Raum qualifiziert und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt weiter gestärkt werden.
- Die Stellplätze müssen zentral – jedoch nicht ausschließlich linksrheinisch – verfügbar sein. Mit der vorgeschlagenen Strategie wird eine Reduzierung der Anzahl der Besucherstellplätze linksrheinisch bei gleichzeitiger Erhöhung des Stellplatzangebots rechtsrheinisch vorgeschlagen.

Mit dieser Strategie soll die Parksituation in der Altstadt und im Paradies nach und nach neu sortiert werden.

Die Gesamtzahl der Stellplätze soll erhalten bleiben – es findet aber eine strategisch bedeutsame Verlagerung statt. Zentraler Baustein wird rechtsrheinisch das Brückenquartier an der Schänzlebrücke, Höhe Bodenseeforum, in unmittelbarer Nachbarschaft des Stadtteils Petershausen sein. Der dort bestehende Mobilpunkt wird bis 2023 um ein Parkhaus ergänzt. In diesem soll bevorzugt und günstig parken, wer länger in der Stadt bleiben möchte. Eine neue Ringbuslinie, der Wasserbus und Mieträder bringen die Parkenden zuverlässig in die Innenstadt und wieder zurück. Auch Car Sharing und Fernbusse werden dort gebündelt.

Der Businesspark hat in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofpunkts Fürstenberg ein Parkhaus mit ca. 300 Stellplätzen errichtet, das als P+R-Angebot sehr geeignet ist. Eine niedrige Tages-Parkgebühr wie heute am Parkplatz Bodenseeforum sowie die Möglichkeit, mit dem Parkticket auch den ÖPNV nutzen zu können, soll dazu beitragen, dass dieser Parkplatz an Samstagen als P+R-Alternative angenommen wird.

In der Innenstadt liegt der Fokus auf dem Kurzzeitparken und dem Parkraum für Bewohner. Bislang stehen Bewohnern linksrheinisch 6.200 Stellplätze zur Verfügung, davon über 3.600 auf Privatgrundstücken und 2.600 im öffentlichen Straßenraum. Mittelfristig sollen in den Innstadt-Parkhäusern mehr Stellplätze an Bewohner vermietet werden. Das erspart die Parkplatzsuche und ermöglicht überdachtes Parken. Gleichzeitig soll der Straßenraum attraktiver werden, wenn hier weniger geparkt wird und freie Flächen anderweitig (z. B. für Fahrradabstellanlagen, Begrünung, Bänke, Außengastronomie, Bus- und Fußgängeraps, Spielwege) vielfältig genutzt werden können.

Eine solche Neuordnung des Stellplatzangebots kann nicht ohne Auswirkungen auf den Stadtteil Petershausen bleiben, da aufgrund der hohen Anzahl an unbewirtschafteten Parkständen hier in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt ein kostenfreies Parkangebot zur Verfügung steht.

Der Gemeinderat hat am 23. Juli 2020 die Mobilitätsstrategie autofreie Innenstadt zur Kenntnis genommen und die Umsetzung von digitalem Verkehrsmanagement beschlossen. Konstanz ist damit auf dem Weg zur autofreien Innenstadt. Ziel des Parkraummanagements ist zur Unterstützung dieses Ziels die Erweiterung des P+R-Angebots und die Reduzierung der Anzahl im Straßenraum geparkter Kfz. Die Parkraumbewirtschaftung muss dabei im Gesamtzusammenhang der Mobilitätsangebote gesehen werden, um so nicht nur einseitig die Nachfrageseite zu bedienen, sondern diese im Sinne einer reduzierten Nachfrage zu beeinflussen.

Hier, und nicht in der heutigen Parkraumnachfrage, liegt der wesentliche Grund, weshalb ein Parkraummanagement für den Stadtteil Petershausen präventiv notwendig ist. Auf ein weitge-



hend ausgelastetes Parkraumangebot treffen dann zusätzlichen Nachfragegruppe, die bisher die Innenstadtparkstände genutzt haben.

Am 22. Juli 2021 hat der Gemeinderat der Vorlage "Klimagerechtes Parkraummanagement für eine starke und attraktive Innenstadt" zugestimmt. Sie bezieht sich zwar weitgehend auf die linksrheinische Innenstadt, aufgrund der oben beschriebenen Lage des Stadtteils Petershausen "zwischen Rinde und Borke", also zwischen Innenstadt und Bodenseeforum, kommt dem Parkraumkonzept Petershausen (wie auch für das Paradies) eine strategische Bedeutung für die Umsetzung eines klimagerechten Parkraummanagements zu.

Neben den genannten Strategien sind aus Gutachtersicht weitere Maßnahmen zur Beeinflussung der Motorisierung denkbar:

- In Ergänzung der Mobilpunkte eine breite Streuung von "Mobilpünchtchen" im gesamten (inneren) Stadtgebiet mit einem Angebot von jeweils mehr als zwei Fortbewegungsmitteln und ergänzenden Infrastrukturangeboten.
- Angebot eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, beispielsweise mit Bike-Sharing von den Bahnstationen bzw. den Parkangeboten an der Europa-Brücke (mit Projektunterstützung aus dem interkommunalen Netzwerk bei der NVBW und der neuen Förderkulisse in Baden-Württemberg).
- Durchsetzung der Parkraumbewirtschaftung durch ausreichend dichte Bestreifung. Hier gibt es neue technische Möglichkeiten durch den Einsatz von Scan-Fahrzeugen.
- Neubürger-Mobilitätsmanagement, damit Bürger, die ihre Mobilität neu organisieren müssen, alternative Möbilitätsangebote in ihre Planung einbeziehen.
- Struktur für Lastenräder für autofreie junge Familien mit Abstellmöglichkeiten im Straßenraum/ halböffentlich/ privaten Raum (und nach Stellplatzsatzungs-Vorgaben barrierefrei auf privatem Grund bei Neubau). Inzwischen ist das Netzwerk Freie Lastenräder mit den Reservierungsportalen für lokale Initiativen sehr weit, statt der vielen klobigen Lastenradstehzeuge das Sharing mit lokalen Stellplatzpartnern zu organisieren. Da könnte es auch in Konstanz Ansätze für die Substituierung von Motorisierung geben, Motto "Mehr Lastenradverkehr mit weniger Lastenrädern". Die Ausweitung des Miet-Lastenradsystems TINK um 70 Lastenfahrräder wird derzeit von den Stadtwerken vorbereitet.
- Zur Akzeptanz von Push-Maßnahmen im Paket gehört, die positiven Seiten eines attraktiveren Wohnumfelds darzustellen, was das Wohnumfeld attraktiver macht und dies auch der Entwicklung folgend kontinuierlich umzusetzen: Mix von neuen Nutzungen wie Car Sharing, Fahrradparken, Sitzgelegenheiten, Baumpflanzungen oder temporäre Pflanztröge (wie im Parkraumkonzept Paradies bereits vorgeschlagen), auch wegen der Resilienz in den Hitzeperioden. Mit "Baum und Bank" testweise zu wandern, ist ein Münchner Instrument, Appetit in der Öffentlichkeit zu machen.
- Die Initiativen in verschiedenen Städten zur (temporären) Einrichtung von Parklets sind ein Ansatz, den Straßenraum schrittweise neu zu besetzen.



- Der jährlich weltweit stattfindende Parking-Day wäre ein guter Anlass, die Öffentlichkeit einzubeziehen und die Qualität eines freigeräumten Straßenraum für ein paar Stunden erlebbar zu machen.

6.1.2 Neues Recht zum Bewohnerparken

Im 8. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 15. Mai 2020 erfolgte eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit folgender Maßgabe:

"(5a) Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden."

Mit der Delegationsverordnung vom 6. Juli 2021 wurde die rechtliche Anpassung auf Bundesebene für das Land Baden-Württemberg umgesetzt und ermöglicht den Kommunen eine angemessene Bepreisung des Parkens. Damit erhalten die Kommunen wesentlich größere Spielräume bei der Festlegung der Gebühren für das Bewohnerparken.

Die sich aus der Gesetzesänderung ergebende grundsätzliche Neubewertung des Wertes von Parken im öffentlichen Straßenraum könnte zum Anlass genommen werden, im Stadtteil Petershausen modellhaft für die Stadt Konstanz (und ggf. darüber hinaus) neue Wege in der Parkraumbewirtschaftung (innenstadtnaher) Wohngebiete zu gehen.

Löst man sich von dem Gedanken, Bewohnerparken zur Bevorrechtigung der Bewohner einzuführen, und stellt dafür die Frage, was das Parken im Straßenraum beispielsweise im Vergleich zur Miete in Parkbauten wert ist. Darin könnte ein Ansatz liegen, die Parkraumnachfrage ausschließlich über den Preis von Kurzparktarifen bis zu Monatstarifen zu steuern und auf explizites Bewohnerparken zu verzichten. Neben der besseren verkehrsplanerischen Steuerungsmöglichkeit könnte der mit dem Bewohnerparken verbundene erhebliche Verwaltungsaufwand eingespart werden.

Diese neuen rechtlichen Möglichkeiten können – wie dargestellt – zu völlig neuen Bewirtschaftungslösungen weitergedacht werden. Daraus ergäbe sich für das weitere Vorgehen als Handlungsvariante ein innovatives Vorgehen, das auch als landesweites Pilotprojekt denkbar wäre.



6.2 Empfehlungen für ein Parkraumkonzept Petershausen

6.2.1 Zusammenfassung Analyseergebnisse

Parkraumbewirtschaftung

- 83 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind unbewirtschaftet und verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet.
- Dennoch gibt es bei den wenigen bewirtschafteten Bereichen im öffentlichen Verkehrsraum eine unübersichtliche Mischung aus elf unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen.
- Bei den Parkscheibenausweisungen sind sechs unterschiedliche Bewirtschaftungsformen aus der Kombination von maximaler Parkdauer und Zeitraum angeordnet.

Parkraumerhebung

- Im öffentlichen Straßenraum stehen 1.942 Parkstände zur Verfügung (davon 1.615 unbewirtschaftete Parkstände).
- Insgesamt wurden 1.155 private Stellplätze erfasst, diese stellen aus Gründen des Betretungsrechts die Untergrenze des bestehenden privaten Stellplatzangebots dar. Darüber hinaus gibt es 28 Tiefgaragen. Geht man konservativ von nur 10 Stellplätzen je Tiefgarage aus, so kämen mindestens 280 Stellplätzen hinzu. Es gibt somit mindestens 1.500 privaten Stellplätzen im Untersuchungsgebiet.
- Die höchste Belegung der Parkstände im Straßenraum wurde um 11:00 Uhr mit 1.758 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 1.942 Parkständen einer Auslastung von 90 % entspricht (vgl. Tab. 3.1). Eine Auslastung von 90 % wird auch um 22:00 Uhr erreicht. Es gibt somit über den gesamten Zeitraum nur noch geringe Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum.
- Eine besonders geringe Nachfrage (mittlere Nachfrage <40 %) war auf keinem Straßenabschnitt zu verzeichnen. Am geringsten ist die Auslastung auf den Abschnitten, die mit Parkschein bewirtschaftet werden (59 %).
- Die mittlere Parkdauer über den gesamten Erhebungszeitraum von 6:00 bis 18:00 Uhr und das gesamte Untersuchungsgebiet beträgt 2 Stunden 11 Minuten. Am höchsten ist die Parkdauer mit 2 Stunden 49 Minuten erwartungsgemäß auf den unbewirtschafteten Parkständen. Kurzparker bilden innerhalb des Untersuchungsgebiets mit ca. 45 % die größte Nachfragegruppe.
- Dauerparker haben mit ca. 33 % den größten Anteil auf den Parkständen, die für Bewohner ausgewiesen sind, den zweitgrößten Anteil mit 31 % auf unbewirtschafteten Abschnitten.
- Der Umschlaggrad beschreibt das Verhältnis der Tagesnachfrage zur Kapazität. Für das gesamte Erhebungsgebiet ist dieser mit 2,4 gering.

- In der Tiefgarage Benediktinerplatz sind zusätzlich zu den 118 allgemein zugänglichen Stellplätzen 40 Stellplätze an Dauerparker vermietet. Diese Parkstände weisen zwischen 8:00 und 17:00 Uhr durchgehend eine Auslastung von mehr als 55 % auf, die maximale Auslastung wird um 12:00 Uhr mit 85 % bzw. 34 abgestellten Fahrzeugen erreicht. Nachts werden die Parkstände für Dauerparker jedoch mit 13 abgestellten Fahrzeugen nur von ca. 33 % in Anspruch genommen.

Haushaltsbefragung

- Zu etwa gleichen Anteilen werden Pkw auf einem privaten, angemieteten Stellplatz abgestellt oder auf einem unbewirtschafteten Parkstand im öffentlichen Straßenraum (31 % bzw. 35 %). 3 % der Befragten geben an, auf einem gemieteten Stellplatz in einem öffentlichen Parkhaus zu parken. Über die Hälfte der Befragten nutzt den öffentlichen Straßenraum, um ihren Pkw abzustellen.
- Werktags tagsüber geben lediglich 37 % der Befragten an, den öffentlichen Straßenraum häufig zu nutzen, 35 % nutzen ihn sogar selten.
- Die Einschätzung, dass die Parkplatzsuche mehr als fünf Minuten in Anspruch nimmt, trifft für 67 % der Teilnehmenden "voll und ganz" zu und für 22 % "eher" zu. Bei der Frage, ob auf andere Zonen ausgewichen wird, weil in der eigenen Zone kein freier Parkstand gefunden wird, trifft für 35 % "voll und ganz" zu und für 36 % "eher" zu.
- Die Frage, ob zu bestimmten Tageszeiten auf die Nutzung des Pkw aufgrund der damit verbundenen Stellplatzsuche verzichtet wird, wird von 55 % als "voll zutreffend" bezeichnet.
- Bei den Fahrradnutzern gaben lediglich 12 % an, wild im öffentlichen Straßenraum zu parken, 11 % nutzen die im öffentlichen Straßenraum ausgewiesenen Radabstellanlagen.
- 23 % haben zwar Interesse an Car Sharing, das Angebot stimmt aber nicht mit ihren Bedürfnissen überein. Hier gibt die Hälfte der Teilnehmenden an, dass eine Entfernung bis 500 m attraktiv für die Nutzung sei, 24 % würden sogar bei einer Entfernung von über 500 m Car Sharing nutzen.

Gewerbebefragung

- Von den teilnehmenden Gewerbetreibenden werden insgesamt 125 Geschäftsfahrzeuge betrieben. Der Anteil der Geschäftsfahrzeuge, die auf kostenfreien, öffentlichen Parkständen abgestellt werden, ist mit 34 % am größten.
- Der öffentliche Straßenraum wird von den Geschäftsfahrzeugen werktags tagsüber von 48 % häufig genutzt und von 44 % regelmäßig. Auch werktags nachts wird der öffentliche Straßenraum von 39 % häufig bzw. von 28 % regelmäßig genutzt. Am Wochenende tagsüber geben 61 % der Teilnehmenden an, den öffentlichen Straßenraum für ihr Geschäftsfahrzeug regelmäßig bzw. häufig (30 %) zu nutzen. Im Ergeb-



nis zeigt dies, dass der öffentliche Straßenraum von mindestens 70 % durchgehend genutzt wird und lediglich nachts vermehrt Geschäftsfahrzeuge entweder mit nach Hause genommen werden oder z. B. auf dem Betriebsgelände bzw. auf Kundenstellplätzen abgestellt werden.

- Der größte Anteil (37 %) der Mitarbeiter-Pkw wird auf kostenfreien, öffentlichen Parkständen abgestellt. Zusätzlich werden 8 % der Mitarbeiter-Pkw auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen abgestellt und 4 % auf gemieteten Parkständen in einem öffentlichen Parkhaus.
- Dass die Parkplatzsuche länger als fünf Minuten dauert, wird von 47 % als "trifft eher zu" eingeschätzt, für ca. 21 % trifft die Aussage "voll und ganz" zu.
- Die Frage, ob zu bestimmten Zeiten auf die Nutzung des Pkw verzichtet wird, weil die Stellplatzsuche abschreckt, wird von über 70 % als "zutreffend" bewertet – 30 % bewerten die Situation als "voll und ganz" treffend, 42 % als "eher zutreffend". Ob der Betrieb zu bestimmten Zeiten wegen der schwierigen Stellplatzsuche weniger Kunden hat, wird für alle vier Antwortmöglichkeiten in etwa gleich eingeschätzt (jeweils zwischen 20 und 30 %).
- Lediglich 13 % der Betriebe verfügen über Kundenstellplätze auf dem Betriebsgelände, 7 % der Kunden stellen ihren Pkw zudem auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen ab.
- Über die Hälfte der Unternehmen nutzen Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Auffällig ist, dass Betriebsfahrräder und Fahrräder der Kunden mit ca. 37 % bzw. 33 % "wild" im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.
- 27 % geben an, dass zwar Interesse an Car Sharing besteht, das Angebot allerdings nicht passt. 16 % der Teilnehmenden kennen das Angebot nicht. Damit bilden 43 % der Unternehmen ein Potenzial für Neukunden. 52 % geben an, eine Entfernung bis 500 m zum nächsten Car Sharing-Standort in Kauf zu nehmen.

6.2.2 Grundlagen Parkraumkonzept Petershausen

Auffallend ist in der Analyse, dass sie für den Stadtteil Petershausen in Bezug auf die Stellplatzproblematik eine erstaunliche Homogenität aufgezeigt hat. Das betrifft die ausgewerteten Daten, deren Ergebnisse weitgehend einheitlich für den ganzen Stadtteil gelten. Das betrifft auch die Ergebnisse der Befragungen, wo Haushalte und Gewerbetreibende zu sehr ähnlichen Einschätzungen gelangen.

Die Erklärung für die Homogenität liegt darin, dass der überwiegende Teil der Straßenräume keiner Bewirtschaftung unterliegt. Jeder kann jederzeit (fast) überall parken – wenn er einen freien Parkplatz findet. Das hat zur Folge, dass sich zahlenmäßig ein weitgehend einheitliches Bild ergibt, das sich tatsächlich aber aus unterschiedlichsten Nutzerbedürfnissen zusammensetzt. Man parkt vom Seerhein in Richtung Wollmatinger Straße dort, wo man einen freien Parkplatz findet.

Vor diesem Hintergrund könnte man als eine Handlungsvariante zu dem Ergebnis kommen, dass im Stadtteil Petershausen kein Handlungsbedarf besteht, da die unterschiedlichsten Nutzer zu meist eine ihren Anforderungen entsprechende Parkmöglichkeit in einem vertretbaren Zeitrahmen



finden. Das zeigt auch der, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet, geringe Falschparkeranteil von nur 3 % (falls nicht auf eine dichte Bestreifung zurückzuführen).

Ein solches Vorgehen würde jedoch die offensichtliche Priorisierung des motorisierten Verkehrs im Straßenraum nicht zur akzeptieren, sondern auch verfestigen. Fragen der Verkehrssicherheit, einer vielfältigen Nutzbarkeit des Straßenraums, der Qualität der Stadtgestalt, Verringerung von Umweltbelastungen (Lärm, Luft) und der notwendige Klimaanpassung (Wasser, Hitze) würden ausgeblendet.

Diese Homogenität der Nachfragestruktur darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Belegung der Parkstände in Teilräumen im Überlastungsbereich bewegt und sich die übrigen Straßen (zeitweise) an der Grenze der Überlastung befinden. Es besteht somit Handlungsbedarf.

Im Kommentar zur Straßenverkehrsordnung² wird ausgeführt, dass die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur dort zulässig ist, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Dieser Tatbestand ist für den Teilraum südwestlich der Bahnstrecke mit einer Überlastung des Parkraumangebots bei der mittleren Parkraumbellegung über alle Intervalle gegeben. Dieser Teilraum betrifft arrondiert folgende Straßen:

- Teilraum 1
Helene-Merk-Straße – Schneckenburgstraße – Bruder-Klaus-Straße – Alemannenstraße – Reichenaustraße – Straße Am Rheinufer.

Dieser Bereich ist jedoch verkehrsplanerisch wie städtebaulich mit dem östlich angrenzenden Bereich zu sehen, so dass hier Verdrängungseffekte aus dem Teilraum 1 zu erwarten sind. Diese treffen bei der mittleren Belegung überlastete Einzelabschnitte und weitere überlastete Abschnitte aus der Maximalbelegung. Die übrigen Straßen befinden sich überwiegend an der Belastungsgrenze. Es empfiehlt sich deshalb, den Teilraum 1 bereits bei Einführung um den Teilraum 2 zu erweitern:

- Teilraum 2
Bruder-Klaus-Straße – Petershauser Straße – Reichenaustraße – Alemannenstraße (ausschließlich).

Die Bahnstrecke stellt zwangsläufig eine Barriere dar, so dass Verdrängungseffekte in Wohnbereiche nördlich der Bahnstrecke in geringerem Maße zu erwarten sind als im Bereich südlich der Bahnstrecke – am ehesten im engeren Umfeld der Bahnübergänge und sonstigen Querungen. Ähnliches gilt für die Wohngebiete im Umfeld der Theodor-Heuss-Straße. Die Straßenräume sind bei der mittleren Belegung vielfach an der Grenze zur Überlastung, bei der maximalen Belegung in Teilräumen überlastet.

Die Parkraumbewirtschaftung muss dabei auch im Gesamtzusammenhang der Mobilitätsangebote gesehen werden, um so nicht nur einseitig die Nachfrageseite zu bedienen, sondern diese im Sinne einer vertraglichen Reduzierung der Nachfrage zu beeinflussen.

²

Schurig, R.; StVO – Kommentar zur Straßenverkehrsordnung mit VwV.StvO, Bonn 2020



Insofern lässt sich die wesentliche Frage, die das Gutachten untersuchen sollte, beantworten:

- **Der Stadtteil Petershausen bedarf eines Parkraummanagements, mit dem der ruhende Verkehr geordnet und mit dem Ziel gelenkt wird, Planungsspielräume für weitergehende Qualitätsverbesserungen in den Bereichen nachhaltige Mobilitätsplanung und eine geordnete städtebauliche Entwicklung zur Herstellung der Zukunftsfähigkeit des Stadtteils zu erhalten.**

Daraus ergibt sich der Bedarf, weitere Teilräumen ggf. auch schrittweise nach den Teilräumen 1 und 2 einzuführen:

- **Teilraum 3**
Wollmatinger Straße (ausschließlich) – Zähringerplatz (ausschließlich) – Jahnstraße – Gustav-Schwab-Straße – Schneckenburgstraße.
- **Teilraum 4**
Moltkestraße – Zähringerplatz – Allmansdorfer Straße (ausschließlich) – Luisenstraße – Mainaustraße – Theodor-Heuss-Straße.
- **Teilraum 5**
Glämischstraße – Seestraße – Conrad-Gröber-Straße.

Die sich aus der Analyse ergebende hohe Parkraumauslastung im Stadtteil Petershausen wird mit schrittweiser Einführung der autofreien Innenstadt auf der linken Rheinseite durch Verdrängungseffekte weiter verschärft. Mit den in Planung und Umsetzung befindenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot hat sich die Stadt Konstanz bereits auf den Weg gemacht. Der Kfz-Verkehr soll durch Verkehrslenkung gezielt geführt werden und Parkierungsangebote an zentralen Mobilitätspunkten außerhalb des Altstadtrings gebündelt und vernetzt werden.

Vor diesem gesamtstädtischen Planungshintergrund befindet sich der Stadtteil Petershausen "zwischen Rinde und Borke", zwischen zukünftig weitgehend autofreier Innenstadt und umfassenden alternativen Mobilitätsangeboten im Bereich des Brückenquartiers. Die sich aus der Analyse ergebenden lokalen Parkraumprobleme innerhalb des Stadtteils werden von der gesamtstädtischen Strategie zum Parkraummanagement überlagert. Damit kann das Bewirtschaftungskonzept für den Stadtteil Petershausen nicht nur bezogen auf Probleme innerhalb des Stadtteils entwickelt werden. Als Handlungsstrategie für das Parkraumkonzept Petershausen reicht ein konservatives Vorgehen nicht mehr aus, sondern es ist mutiges Vorgehen erforderlich, um die gesamtstädtische Mobilitätsplanung nicht zu gefährden.

Insofern lässt sich die Frage nach dem Bedarf eines Parkraumkonzepts für den Stadtteil Petershausen neben dem lokalen Aspekt auch für die gesamtstädtische Ebene beantworten:

- **Das Parkraumkonzept Petershausen muss sich in die gesamtstädtische Strategie einpassen und – ähnlich wie der Stadtteil Paradies – das Parkraummanagement für die Innenstadt aufnehmen und im Stadtteil flankieren. Ohne ein Parkraummanagement für den Stadtteil Petershausen lässt sich die städtische Mobilitätsstrategie nicht umsetzen.**

Dies erfordert eine völlig neue Parkraumpolitik. Sie ist Beschlusslage in der Stadt Konstanz und befindet sich mit den ersten Bausteinen in der Umsetzung.

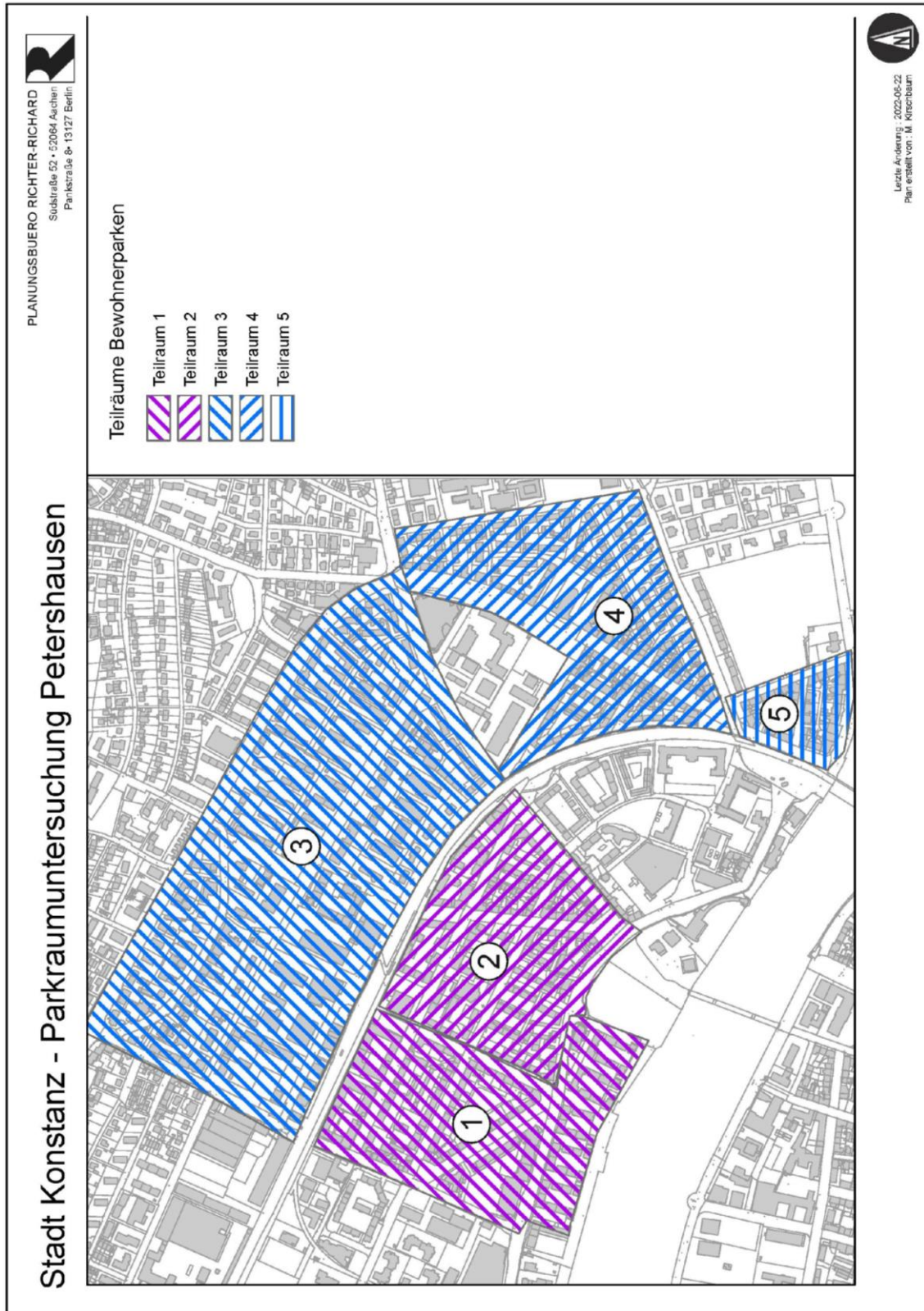


Abb. 6.1: Teilräume Bewohnerparken

Mit dem Brückenquartier wird rechtsrheinisch der zentrale Baustein für dieses Konzept bereits entwickelt. Hier wird ein großer Mobilitätshub realisiert, der P+R mit zunächst 733 Stellplätzen außerhalb der Altstadt, aber doch nah genug zur Innenstadt ermöglicht. Der Mobilitätshub wird mit einem dicht getakteten Busnetz verknüpft und um einen Wasserbus ergänzt, der bereits im Probetrieb verkehrt. Bike Sharing, Car Sharing, Fernbusbahnhof ergänzen den Standort, zu dem auch Dienstleistungsangebote gehören.

Konkret soll als P+R-Entlastungsstandort im Umfeld des Stadtteils Petershausen auf der Zeitschiene das Stellplatzangebot wie folgt weiterentwickelt werden:

- Parkhaus am Bahnhofpunkt Fürstenberg mit ca. 300 Stellplätzen
Das Parkhaus steht an Samstagen der allgemeinen Nutzung in unmittelbarer Nähe des Bahnhofpunkts Fürstenberg zur Verfügung. Ein P+R-Ticket kann unter Einbeziehung des Schienenverkehrsangebot des Seehas eine gute Ergänzung sein. Vom Seehas-Betreiber SBB GmbH wird ein P+R-Ticket nur als kreisweites Angebot befürwortet. Eine Abstimmung dazu steht noch aus.
- Ab 2024: Parkplatz Bodenseeforum/ Parkhaus "Zentrum" im Brückenquartier
Ende 2023 Baubeginn Parkhaus Zentrum im Brückenquartier, damit entfallen am Parkplatz Bodenseeforum 300 Stellplätze.
- Mit dem Bau des Busbahnhofs wird voraussichtlich vor dem Bau des Parkhauses begonnen, so dass weitere 200 Stellplätze entfallen.
- Ein Teil der durch die Baumaßnahmen entfallenden Stellplätze soll auf einem provisorischen Parkplatz am Brückenkopf (auf dem Baufeld Brückenquartier) bis zur Inbetriebnahme des Parkhauses kompensiert werden.

6.2.3 Nutzungsstruktur und Ableitung einer Straßenhierarchie

Als Grundlage für das Verkehrskonzept wurden für die Straßen des Stadtteils die nutzungsbedingten Bindungen und die verkehrsplanerischen Anforderungen aus vorliegenden Gutachten als Grundlage für die Definition einer Straßenhierarchie entwickelt.

Folgende, an den Erfahrungen im Stadtteil Paradies orientierte Anforderungen soll die Straßenhierarchie erfüllen:

- Ableitung der Straßenkategorien aus der vorhandenen Nutzungsstruktur,
- Definition eines möglichst einfachen und übersichtlichen Netzes von Sammelstraßen zur Bündelung des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV. Das Sammelstraßennetz bildet gleichzeitig eine Parksuchroute und eignet sich für die Einführung einer Einzelstellplatzausweisung,
- Parkraumangebot für Fremdarker zukünftig (primär) auf die Sammelstraßen beschränken,
- detaillierte Gliederung des Straßennetzes.



Die bisherige Straßenhierarchie im Stadtteil Petershausen ist sehr flach geprägt. Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ bietet mit der Ausweisung von Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen keine Basis zur Entwicklung einer Straßenhierarchie für den Stadtteil Petershausen, da das Straßennetz hier nur eine kleinräumliche, ggf. auch nahräumliche Verbindungsfunktionen übernimmt. Das Netz lässt sich deshalb nur in Sammelstraßen und Anliegerstraßen differenzieren.

Die Nutzungsstruktur im Stadtteil Petershausen ist sowohl südlich als auch nördlich der Bahnlinie bis zur Theodor-Heuss-Straße im Osten und Steinstraße im Norden stark durchmischt. Hier finden sich in enger räumlicher Nachbarschaft vor allem die Nutzungen

- Wohnen,
- Dienstleistung und Gewerbe sowie
- Bildung.

Der Bereich östlich der Theodor-Heuss-Straße sowie der Bereich zwischen Steinstraße und Wollmatinger Straße im Norden ist durch Wohnnutzung geprägt. Angrenzend an die Luisenstraße befindet sich das Klinikum Konstanz.

Die Straßenhierarchie für den Stadtteil Petershausen wird auf Grundlage der angrenzenden Nutzungen und besonderer Anforderungen an den Straßenraum entwickelt, die sich im Stadtteil Paradies angewandten Netzstrukturierung orientiert. Unter diesen Vorgaben gliedert sich die Straßenhierarchie im Stadtteil Petershausen wie folgt:

- Hauptsammelstraße – zu den Hauptsammelstraßen mit Erschließungsfunktion zählt die Achse Wollmatinger Straße – Theodor-Heuss-Straße sowie die Spanierstraße (B 33).
- Sammelstraßen – Erschließungsstraßen mit quartiersinterner Verbindungsfunktion und Aufenthaltsfunktion. Diese Straßen bilden das Grundgerüst der stadtteilinternen Erschließung. Im Untersuchungsgebiet zählt dazu die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schneckenburgstraße.
- Nutzungsgebundene Straßen – darunter sind Straßen mit verkehrsmittelspezifischen Nutzungsbindungen zu verstehen. Im Stadtteil Petershausen gehören die als Fahrradstraße ausgewiesenen Jahnstraße und Petershauser Straße zu dieser Kategorie.
- Anliegerstraßen – sie dienen vornehmlich der Erschließung der Wohngebiete, können jedoch aufgrund der angrenzenden Nutzung und/ oder ihrer Lage auch einen erhöhten Anteil an Fremdverkehren als unmittelbaren Ziel-/ Quellverkehr aufnehmen. Es lassen sich zwei Typen von Anliegerstraßen unterscheiden.
 - Typ 1: Anliegerstraßen in Bereichen mit starker Nutzungsmischung. Diese nehmen aufgrund der angrenzenden Nutzung (Gewerbe, Dienstleistung, Bildung) und/ oder ihrer Lage (z. B. in einem Wohngebiet) einen erhöhten Fremdverkehrsanteil auf.
 - Typ 2: Anliegerstraßen zur Erschließung der Wohngebiete. Diese Straßen nehmen fast ausschließlich die Bewohnerverkehre der Anlieger auf und sollen vor auf die Straße bzw. das Quartier bezogene Kfz-Durchgangsverkehre geschützt werden.

Die Nutzungsstruktur und die sich daraus ergebende Straßenhierarchie sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

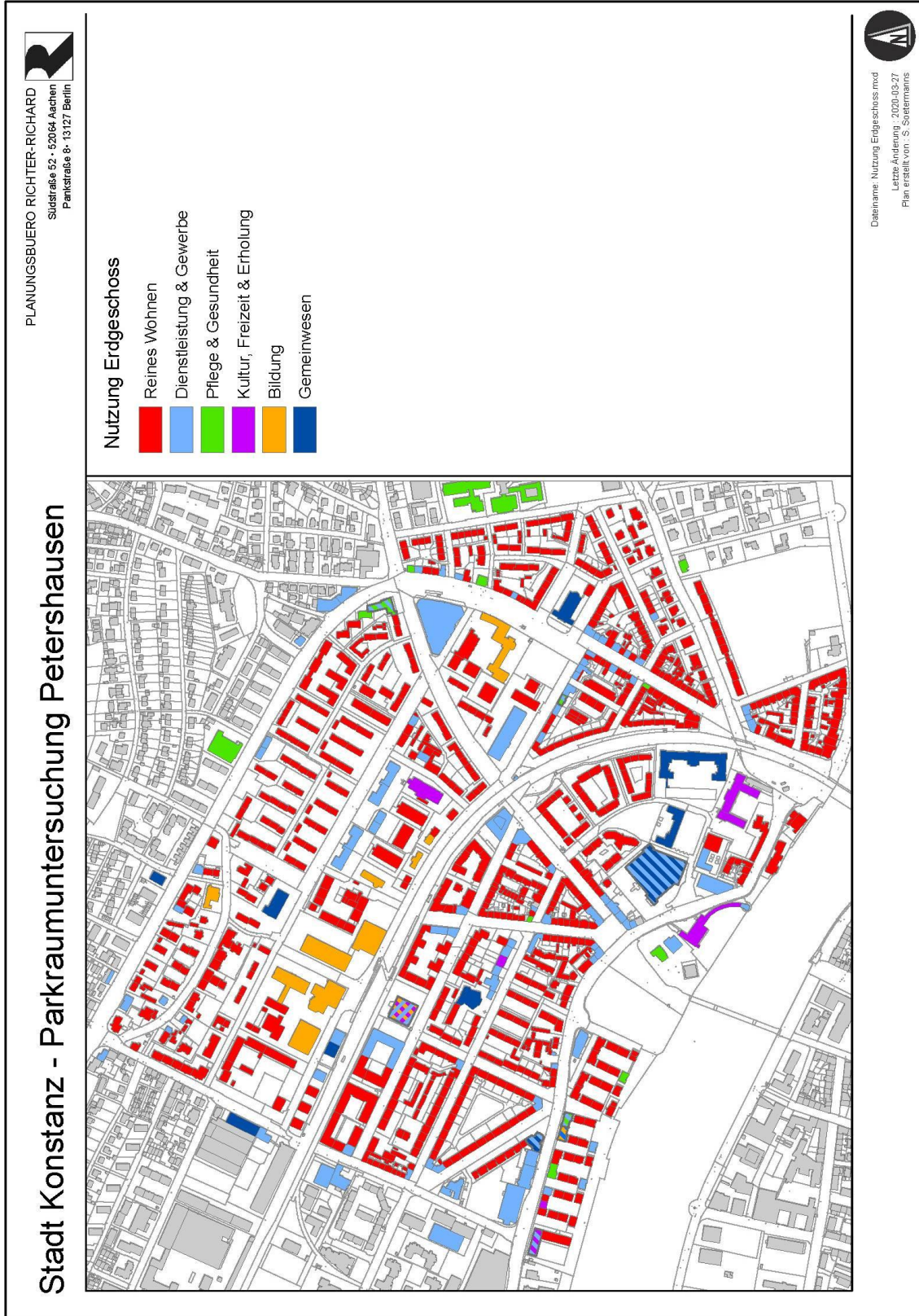


Abb. 6.2: Erdgeschossnutzung

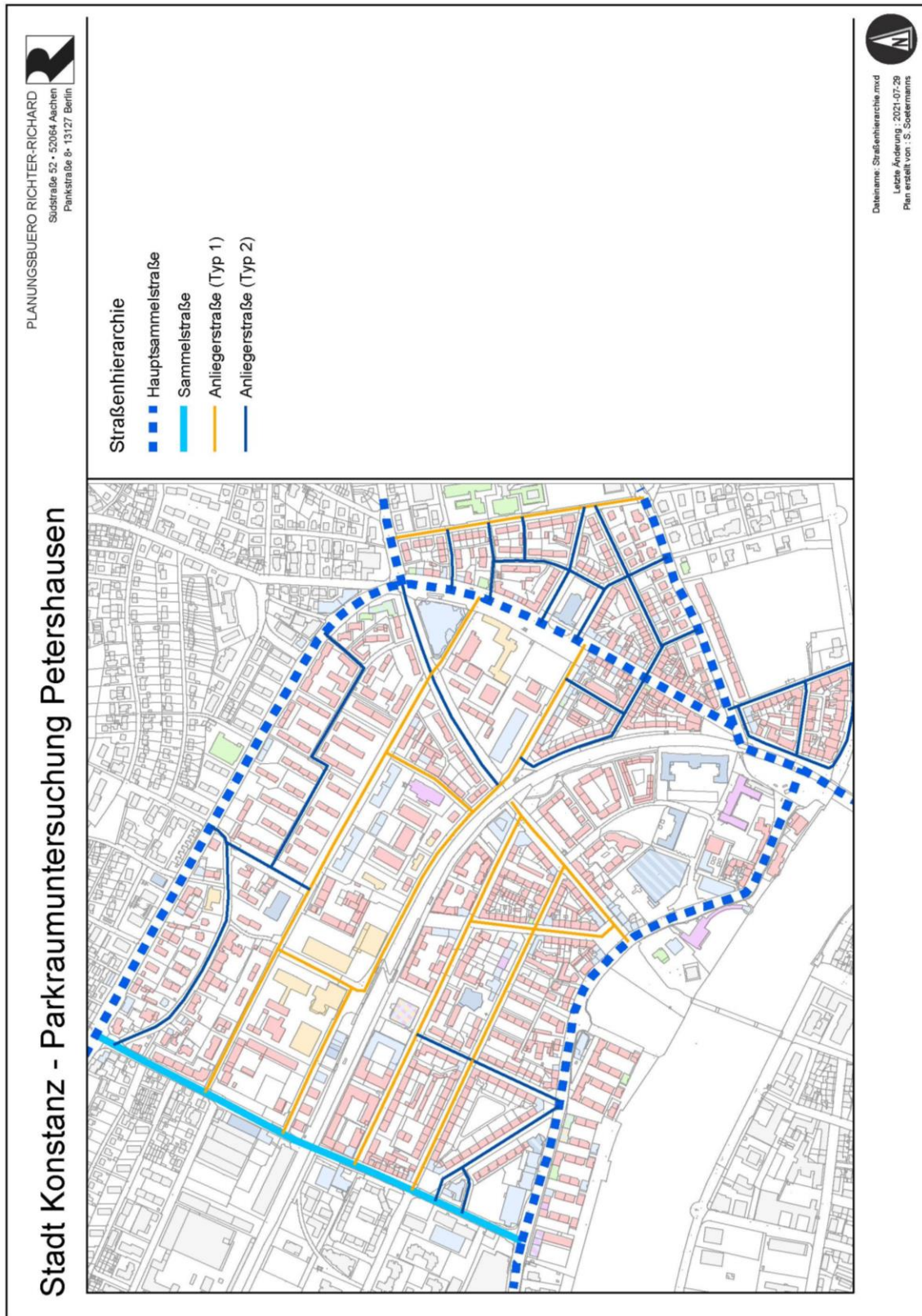


Abb. 6.3: Straßenhierarchie Petershausen – Konzept



7. BEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT

Die Eingliederung der Bewohnerparkzonen orientiert sich an der Nutzungsstruktur und der Straßenhierarchie im Stadtteil Petershausen West.

Bei der Ausweisung der von Bewohnerstellplätzen sind folgende Vorgaben aus § 45 StVO und VwV StVO zu beachten:

- Innerhalb eines Bereichs mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00-18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Höchstaudehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaudehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt.
- Die Höchstaudehnung eines Bereichs darf 1.000 m nicht übersteigen. Der Bewirtschaftungsbereich Petershausen-West liegt mit einer maximalen Ausdehnung von 1.400 m über der zulässigen Höchstaudehnung. Aus diesem Grund werden die Teilräume aus Kapitel 6.2.2. als Grundlage für die Dimensionierung der Bewohnerparkzonen genutzt. Die Bilanz der Bewohnerparkmöglichkeiten mit einer Einhaltung der Prozent-Vorgaben gilt für die einzelnen Bewohnerparkzonen. Dies erleichtert eine nutzungsorientierte teilräumliche Ausweisung.
- Die in der Verwaltungsvorschrift angegebenen Bewirtschaftungszeiten können an die jeweilige Struktur der gewerblichen Nutzungen eines Gebiets angepasst werden. Hierzu sind die Nachfragebedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen gegeneinander abzuwägen.

7.1 Variante 1 – (mittel- bis langfristig) empfohlenes Bewirtschaftungskonzept

Der in Zukunft bewirtschaftete Bereich im Stadtteil Petershausen West hat eine Gesamtkapazität von 2.042 Parkstände einschließlich der 13 neu geschaffenen Parkstände an der Gustav-Schwab-Straße. Weiteren Änderungen im Straßennetz, die von der Stadt zur Verfügung gestellt wurden, gleichen sich innerhalb der Bewohnerparkzonen aus. Der Anteil an Stellplätzen, der ganztags für Bewohner reserviert werden darf, liegt daher bei 1.021 Stellplätzen. In der Nachtzeit von 18.00-9.00 Uhr darf das Bewohnerparken auf 75 %, somit auf insgesamt 1.531 Stellplätze ausgeweitet werden. Als Grundsatz für die Ableitung der Bewirtschaftung gelten die zuvor definierte Straßenhierarchie und, wenn diese nicht ausreicht, die Nutzungen im Erdgeschoss (vgl. Abbildung 6.2):

- Die Anliegerstraßen Typ 2 decken die sensiblen Wohnbereiche ab. Hier soll ganztags reines Bewohnerparken gelten.
- Eine ganztägige Bewirtschaftung nach dem Mischungsprinzip erfolgt, vergleichbar der Systematik im Stadtteil Paradies, auf dem Hauptnetz (bestehend aus Hauptsammelstraßen, Sammelstraßen). Durch die Mischnutzung können hier tagsüber neben Besuchern auch Bewohner mit Parkausweis parken. Nachts sind die Abschnitte unbewirtschaftet und stehen allen Nachfragegruppen zur Verfügung.



- Die Teilräume 1 und 2 werden zu einer Bewirtschaftungszone zusammengefasst, da diese direkt aneinandergrenzen und keine Hauptstraße diese Gebiete voneinander trennt. Die daraus entstehende Bewirtschaftungszone I erfüllt weiterhin die Vorgaben der VwV-StVO.

Das Bewirtschaftungskonzept berücksichtigt neben den einzuhaltenden verwaltungsrechtlichen Vorgaben die Vorgaben, die sich aus dem Masterplan Mobilität zur Förderung des Radverkehrs ergeben. Demnach ist auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs die Bewirtschaftungsform mit dem geringsten Umschlaggrad zu wählen, d. h. reines Bewohnerparken. Auf folgende Achsen bzw. Straßenabschnitten wird deshalb nur Bewohnerparken ausgewiesen:

- Fahrradstraße Jahnstraße – Petershauser Straße,
- Sankt Gebhard-Straße als Hauptradroute im Freizeitnetz des RadNetz Baden-Württemberg.

Die Verkehrsberuhigung auf den Haupttrouten des Radverkehrs zielt auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und bietet bei sinkenden Auslastungsgraden Potenziale für eine Reduzierung von Parkständen.

Aus diesen Randbedingungen und den Zielen des Parkraummanagements ergibt sich das nachfolgend dargestellte Bewirtschaftungskonzept für Petershausen West.

Bewohnerparkzone I

Die Bewohnerparkzone I setzt sich aus den Teilräumen 1 und 2 zusammen, da hier nur in der Auslastung, aber keine räumliche Trennung erkennbar ist und sie mit einer maximalen Ausdehnung von ca. 780 m innerhalb der zulässigen Höchstaudehnung liegt. In der Bewohnerparkzone I gilt für folgende Straßen "Anliegerstraße Typ 2" reines Bewohnerparken. Das sind:

- Alemannenstraße,
- Hindenburgstraße,
- Markgrafenstraße,
- Klingenbergstraße.

Zusätzlich setzen die Petershauser Straße und Sankt-Gebhard-Straße als Fahrradstraße und Hauptroute für den Radverkehr die Rahmenbedingung für reines Bewohnerparken. Diese Straßen besitzen eine Kapazität von 47 % des Gesamtangebots von 714 Parkständen. Die Vorgaben der VwV-StVO von 50 % werden mit diesen Zahlen erfüllt.

Die Straßen zwischen Reichenaustraße (B 33) und Seerhein

- Helene-Merk-Straße,
- Adolf-Schmid-Straße,
- Karl-Einhart-Straße,
- Otto-Adam-Straße,



- Straße Am Rheinufer und
- Hans-Sauerbruch-Straße

werden aufgrund der angrenzenden Nutzung (z. B. Arztpraxen) tagsüber Besuchern und Bewohnern zur Verfügung gestellt. Nachts gilt hier reines Bewohnerparken.

Alle weiteren Straßen(-abschnitte) müssen somit ganztags nach dem Mischungsprinzip bewirtschaftet werden. Dies sind folgende Straßen:

- Schneckenburgstraße,
- Bruder-Klaus-Straße,
- Markgrafenstraße,
- Hindenburgstraße,
- Gottmannplatz,
- Bruder-Klaus-Straße,
- Von-Emmich-Straße.

Damit stehen den Bewohnern tagsüber in Bewirtschaftungszone I 335 Parkstände (47 %), nachts 409 Parkstände (57 %) zur Verfügung. Im Mischungsprinzip sind tagsüber 380 Parkstände (53 %), nachts 306 Parkstände (43 %) bewirtschaftet. Die Vorgaben der VwV-StVO sind damit erfüllt.

Bewohnerparkzone II

Die Hauptsammelstraßen und Sammelstraßen (Schneckenburgstraße und Wollmatinger Straße) in der Bewohnerparkzone II, die gemäß dem Grundsatz im Mischungsprinzip bewirtschaftet werden sollen, besitzen mit 115 Parkständen von 590 Parkständen eine Kapazität von 20 % und liegen damit deutlich unter der Vorgabe der VwV-StVO. Auch die Vorgabe für Bewohnerparken nachts wird mit einem Anteil von 20 % nicht erreicht, weshalb weitere Straßenabschnitte gefunden werden müssen, die dem Mischungsprinzip zugeordnet werden müssen.

Die Straßenabschnitte, die den Anliegerstraßen Typ 2 entsprechen, sind die Straße Am Briel, Bismarcksteig und Gottfried-Keller-Straße. Hier wie auch für die Fahrradstraße Jahnstraße soll reines Bewohnerparken gelten. Daraus ergibt sich eine Kapazität von 270 Parkständen für reines Bewohnerparken (46 %). Die Gustav-Schwab-Straße, Steinstraße, Conradin-Kreutzer-Straße und Pestalozzistraße werden dem Mischungsprinzip zugeordnet, um den Vorgaben der VwV-StVO und den angrenzenden Nutzungen zu entsprechen. Damit ergeben sich inklusive der Parkstände auf den Hauptsammel- und Sammelstraßen 320 Parkstände (54 %) für Bewohner- und Besucherparken ganztags. Die Vorgaben der StVO werden mit 54 % Bewohner- und Besucherparken ganztags und 46 % reines Bewohnerparken erfüllt.

Bewohnerparkzone III

Für die Bewohnerparkzone III werden die Teilräumen 4 und 5 zusammengefasst. Teilraum 5 ist aufgrund der reinen Wohnnutzung und der Definition aller Straßen als Anliegerstraßen Typ 2 ein sensibles Wohngebiet, bei dem reines Bewohnerparken gelten sollte. Das ist für eine eigenständige Bewohnerparkzone jedoch nicht umsetzbar, da die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift nicht erfüllt werden können. Deshalb werden die Teilräume 4 und 5 zur Bewohnerparkzone III zusammengefasst.



Die Hauptsammelstraßen und Anliegerstraßen Typ 1 (Theodor-Heuss-Straße, Zähringerplatz, Moltkestraße, Luisenstraße, Andre-Noel-Straße) werden als Bewohner- und Besucherparken ganztägig ausgewiesen, was 24 % der Parkstände in der Bewohnerparkzone III entspricht. Eine Besonderheit sind dabei die Parkstände am Zähringerplatz. Die Zufahrt zu diesen Parkständen wird durch die Straße Im Neugut und den Sankt-Gebhard-Platz gesichert. Die Fläche um die St. Gebhardskirche (Sankt-Gebhard-Platz) wird für einen Wochenmarkt genutzt, weshalb für diese Parkstände ebenfalls ganztägig Besucher- und Bewohnerparken gilt. Damit sind 35 % der Parkstände im Mischungsprinzip bewirtschaftet, was die Vorgaben der StVO für den Nachtzeitraum erfüllt. Für den Zeitraum tagsüber müssen jedoch weitere Straßen gefunden werden, um die Vorgaben zu erfüllen. Die weiteren Straßen

- Wohnweg (Zähringerplatz),
- Konrad-Witz-Straße,
- Straße Im Neugut,
- Brugierstraße,
- Friedrich-Hug-Straße,
- Säntisstraße,
- Buchnerstraße,
- Straße Alter Wall,
- Hegaustraße,
- Eisenbahnstraße,
- Glämischstraße,
- Zumsteinstraße,
- Seestraße und
- Conrad-Gröber-Straße

sollten gemäß der Straßenhierarchie und den angrenzenden Nutzungen reine Bewohnerparkzonen werden. Auf der Zumsteinstraße gilt bereits Bewohnerparken, was im Konzept beibehalten wird. Da diese Straßen mit 65 % reines Bewohnerparken die Vorgaben der VwV-StVO nicht erfüllen, müssen weitere Straßen tagsüber Parkstände für Besucher bieten. Dabei fällt die Wahl auf die

- Hegaustraße,
- Alter Wall (Abschnitt Eisenbahnstraße bis Theodor-Heuss-Straße),
- Eisenbahnstraße und
- Conrad-Gröber-Straße.

Die Conrad-Gröber-Straße wird wegen den anliegenden Nutzungen (Café, Arztpraxis), der Abschnitt Alter Wall, die Eisenbahnstraße und die Hegaustraße aufgrund der Trennwirkung durch die Theodor-Heuss-Straße gewählt. Damit sind die Vorgaben der StVO erfüllt. Die Übersicht für alle Bewohnerparkzonen und deren Einhaltung der Vorgaben ist in Tabelle 7.1 zu finden.

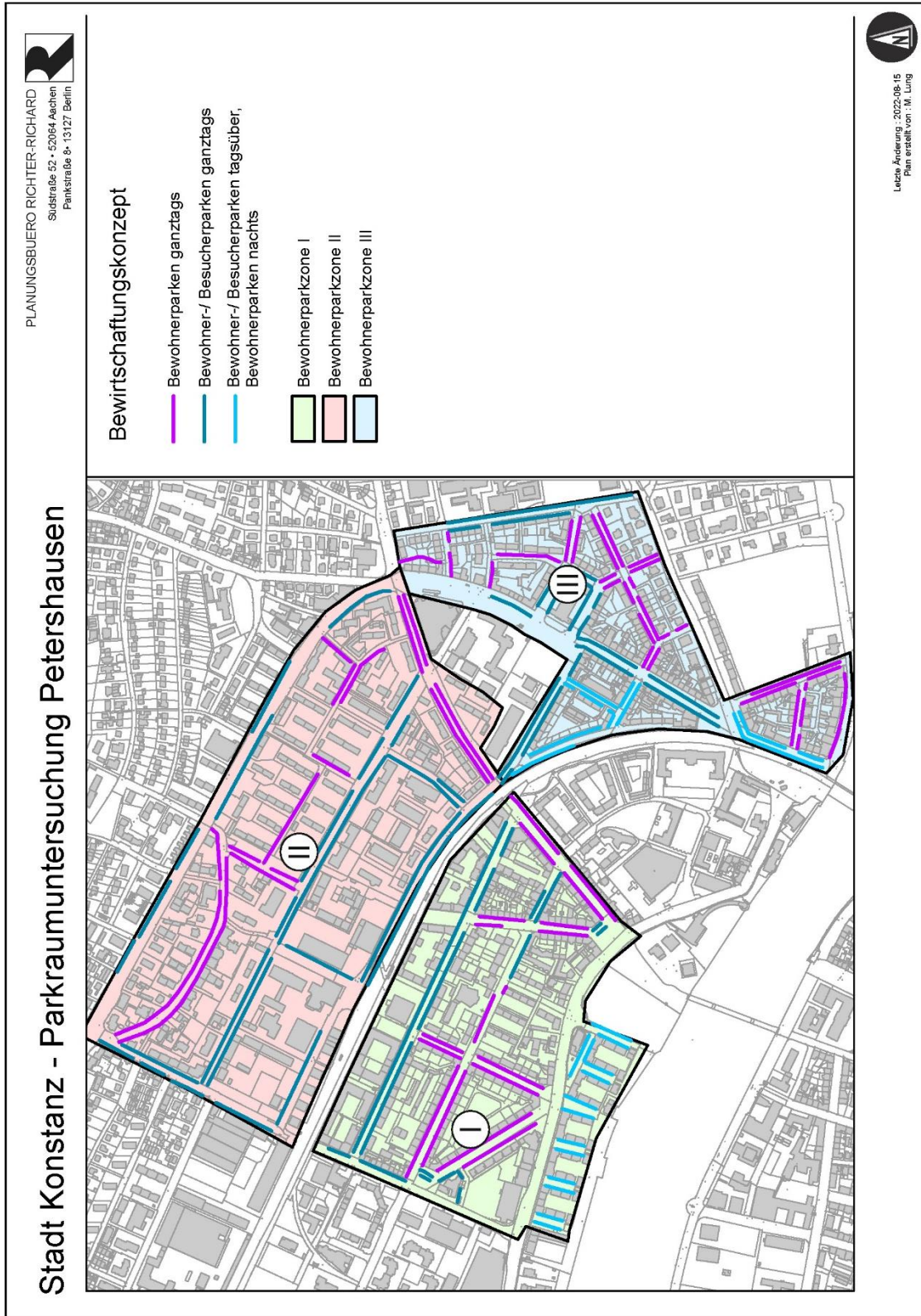


Abb. 7.1: Bewirtschaftungskonzept und Bewohnerparkzonen Petershausen-West – Variante 1



Zusammenfassung

Die Bilanz des Parkraumangebots ist in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Tab. 7.1: Parkraumbilanz der einzelnen Bewohnerparkzonen

	Kap.	Bewirtschaftungsprinzip					
		Bewohnerparken ganztags		Bewohner-/ Besucherparken tagsüber, Bewohnerparken nachts		Bewohner-/ Besucherparken ganztags	
	abs.	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bewohnerparkzone I	714	335	47	74	10	306	43
Bewohnerparkzone II	590	270	46	0	0	320	54
Bewohnerparkzone III	738	331	45	149	20	258	35
Gesamt	2.042	936	46	223	11	884	43

Besonderheiten, die von der Standardregelung abweichen, sind:

- Bewohnerparkzone I:
 - Fahrradstraße Petershauser Straße und Sankt-Gebhard-Straße als Hauptroute erhalten reines Bewohnerparken,
 - Anliegerstraßen Typ I dienen ganztags dem Bewohner- und Besucherparken.
- Bewohnerparkzone II:
 - Fahrradstraße Jahnstraße erhält reines Bewohnerparken,
 - Anliegerstraßen Typ I dienen ganztags Bewohner- und Besucherparken.
- Bewohnerparkzone III:
 - Sankt-Gebhard-Platz dient ganztags Bewohner- und Besucherparken,
 - Alter Wall und Hegastraße westlich der Theodor-Heuss-Straße und Conrad-Gröber-Straße erhalten tagsüber Bewohner- und Besucherparken, nachts Bewohnerparken,
 - Am Zähringerplatz gilt reines Bewohnerparken, obwohl es an der Hauptsammelstraße liegt. Die Parkstände sind jedoch nicht von der Hauptsammelstraße erreichbar.



7.2 Variante 2 – Abgestimmtes Bewirtschaftungskonzept

Die Stadt Konstanz beabsichtigt, im ersten Schritt die Bewohnerparkzone I wie in Variante 1 und zunächst nur einen Teil der Bewohnerparkzone III einzuführen. Das betrifft den Bereich südlich der Moltkestraße und westlich der Theodor-Heuss-Straße und den Teilbereich 5. Dieser Bereich wird nachfolgend als Bewohnerparkzone IIIa bezeichnet. Die Bewohnerparkzone IIIa ist als Teilmenge von Bewohnerparkzone III zu verstehen.

Bewohnerparkzone IIIa

Hierbei wird auf den Straßen

- Zumsteinstraße,
- Seestraße und
- Glämischstraße

mit als Anliegerstraße Typ 2 reines Bewohnerparken eingeführt. Damit stehen den Bewohnern tagsüber 46 % der Parkstände (184 Parkstände) zur Verfügung. Die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift sind damit tagsüber erfüllt. Die Theodor-Heuss-Straße und Moltkestraße sind gemäß Straßenhierarchie Hauptsammelstraßen und Anliegerstraßen Typ 1 und werden dem Mischungsprinzip zugeordnet. Damit sind 28 % der Parkstände im Mischungsprinzip bewirtschaftet. Die Vorgaben für den Nachtzeitraum werden erfüllt.

Um den Vorgaben der StVO zu entsprechen, soll auf den Straßen Alter Wall, westlich der Theodor-Heuss-Straße, Hegastraße und Eisenbahnstraße tagsüber Besucher und Bewohnerparken und nachts reines Bewohnerparken gelten. Da die Bewohnerparkzone IIIa als Teilmenge von Bewohnerparkzone III zu verstehen ist, wird auf der Conrad-Gröber-Straße ebenfalls tagsüber Besucher- und Bewohnerparken und nachts reines Bewohnerparken gelten. Anhand Tabelle 7.2 kann die Einhaltung der Vorgaben der StVO nachvollzogen werden.

Tab. 7.2: Parkraumbilanz des abgestimmten Bewohnerparkzonen

	Kapazität	Bewirtschaftungsprinzip					
		Bewohnerparken ganztags		Bewohner-/ Besucherparken tagsüber, Bewohnerparken nachts		Bewohner-/ Besucherparken ganztags	
	abs.	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bewohnerparkzone I	714	335	47	74	10	306	43
Bewohnerparkzone IIIa	396	138	35	149	38	108	27
Gesamt	1.110	473	43	223	20	414	37

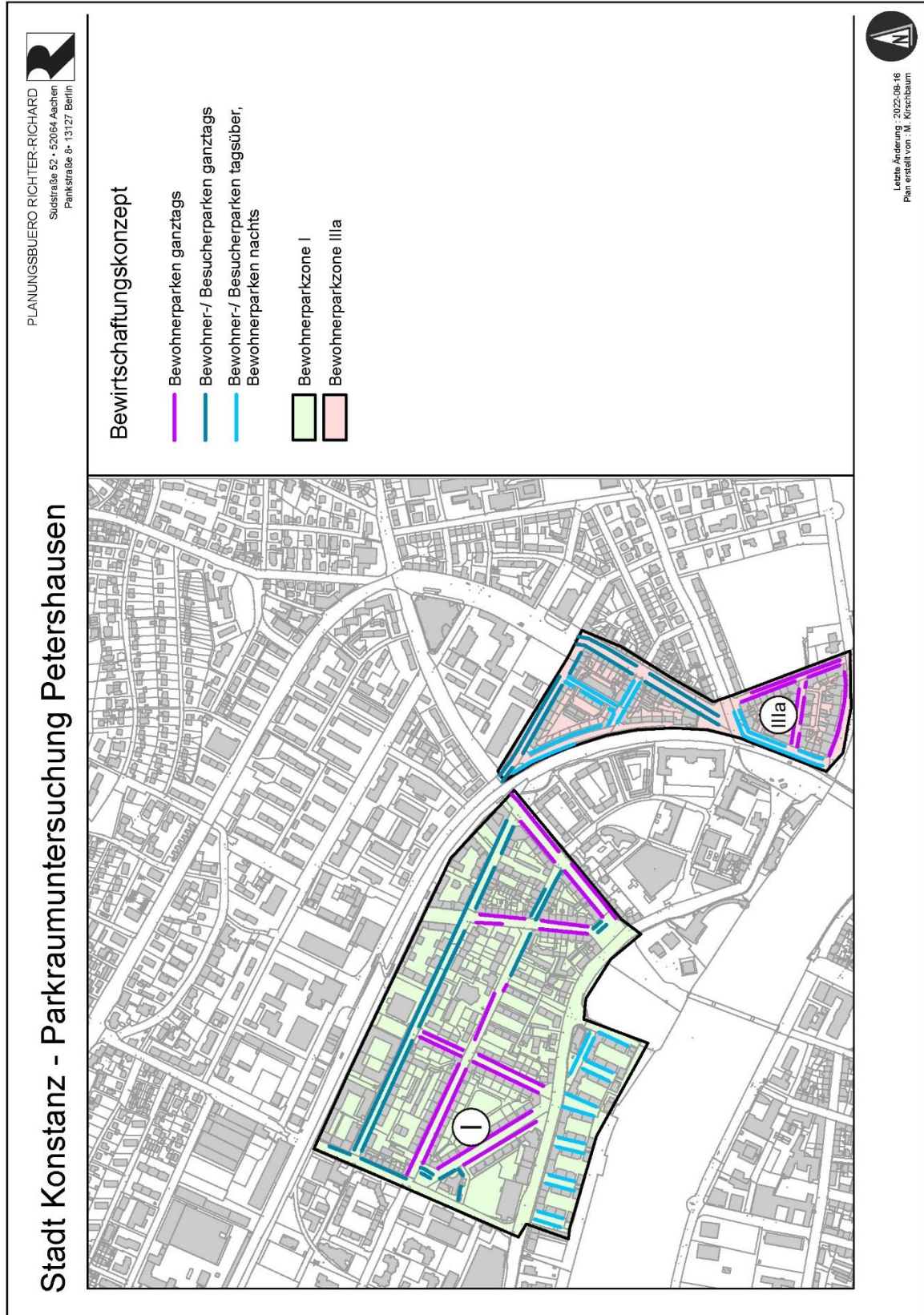


Abb. 7.2: Bewirtschaftungskonzept und Bewohnerparkzonen Petershausen-West – Variante 2



Die Stadt Konstanz wünscht zunächst die Bewirtschaftungszone I und IIIa einzuführen. Im nächsten Schritt wird empfohlen, die Bewirtschaftungszone III wie vorgeschlagen einzuführen. Ein wesentlicher Grund für die Empfehlung die Einführung der Bewohnerparkzone III statt IIIa ist, dass dieses Gebiet ebenfalls sehr hoch ausgelastet ist (vgl. Abb. 3.3 und Abb. 3.4). In der angepassten Bewohnerparkzone IIIa sind die Luisenstraße und Andre-Noel-Straße nicht enthalten. Die Straßen werden jedoch von Besuchern und Beschäftigten des angrenzenden Klinikums genutzt, um dort kostenlos zu parken und nicht den kostenpflichtigen Parkplatz am Klinikum nutzen zu müssen.

Um dem entgegenzuwirken und die Bewohner dort vor Parksuchverkehr zu schützen, kann es sinnvoll sein, die ursprünglich geplante Bewohnerparkzone III vollumfänglich einzuführen. Dann gilt speziell in der Luisenstraße und Andre-Noel-Straße tagsüber Besucher- und Bewohnerparken und nachts Bewohnerparken. Tagsüber wäre die Parkzeit auf zwei Stunden zu beschränken. In den angrenzenden Wohnstraßen (Straße Im Neugut, Buchnerstraße) gilt ganztags reines Bewohnerparken.



7.3 Hinweise zum Parkraumkonzept

Für das Parkraumkonzept gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Das Besucherparken soll sich vor allem auf das Hauptnetz und Bereiche mit gewerblichen Nutzungen beschränken (Ausnahmen sind oben erläutert). Besucher, die nachts im Straßenraum parken möchten, müssen sich auf die Abschnitte beschränken, die nach dem Mischungsprinzip bewirtschaftet werden.
- Freies Parken ist zukünftig tagsüber im gesamten Stadtteil Petershausen West nicht mehr möglich. Nur nachts können die Mischparkstände auf den Hauptachsen, sowie in den Bewohnerparkzonen frei beparkt werden.
- Die Höchstparkdauer für Besucher soll flächendeckend zwei Stunden betragen. Mittel- und Langparker müssen die Parkierungsanlagen nutzen.
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie absolute und eingeschränkte Haltverbote werden ohne weitere Prüfung in das neue Bewirtschaftungskonzept übernommen.
- Es wird empfohlen, alle Bewohnerparkzonen gleichzeitig einzuführen, da Verdrängungseffekte absehbar sind und von vorneherein vermieden werden sollten. Das vermeidet Ärger bei den betroffenen Anwohnern und Fahrzeugbesitzer müssen nur ein Mal ihre "Parkstrategie" neu ausrichten.
- Es zeigt sich bei solchen Umstellungen immer wieder, dass naturgemäß ggf. bestehende kleinräumliche Besonderheiten nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Hier sollte die Stadt Konstanz, wie bisher auch, in den ersten Wochen nach der Einführung der neuen Parkraumbewirtschaftung entsprechende Hinweise prüfen.
- Nach einer Eingewöhnungsphase muss die Wirkungen der neuen Parkraumbewirtschaftung evaluiert werden, um ggf. bestehenden Optimierungsbedarf zu erkennen.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept unterstützt die im Mobilitätskonzept 2020+ aufgeführten Ziele für den ruhenden Verkehr in Konstanz:

- Die neue Bewirtschaftung kommt dem Kernziel des Mobilitätskonzepts 2020+ nach, Bewohnerparken zu erweitern und zu bevorzugen, aber gleichzeitig ein adäquates Angebot für Fremdparker zu sichern.
- Durch die Bewirtschaftung gibt es im Stadtteil Petershausen West tagsüber keine unbewirtschafteten Abschnitte mehr. Damit wird dem Ziel der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung entsprochen.
- Die Parkregelung wird deutlich vereinfacht, flächiger und damit auch übersichtlicher und verständlicher. Der Parksuchverkehr wird damit reduziert.
- Sonderformen, hier insbesondere die Fahrradstraßen, werden durch die Parkraumbewirtschaftung unterstützt.



- Die einfache und flächige Bewirtschaftung trägt zur Vereinfachung der Beschilderung bei. Damit wird dem Ziel eines Abbaus des Schilderwaldes entsprochen.

Die Maßnahme ist kostengünstig umzusetzen und nimmt einen Teil des Parkdrucks für Bewohner aus diesem Bereich und erhöht den Druck insbesondere auf länger parkende Fremdparker, in Parkbauten oder auf alternative Mobilitätsangebote auszuweichen. Sie bildet damit auch einen flankierenden Beitrag für eine erhöhte Akzeptanz und damit Wirtschaftlichkeit der Parkbauten und der P+R-Anlagen.

Aus Sicht der Stadtverwaltung soll die Bewirtschaftungszone II nicht im ersten Schritt eingerichtet werden. Im weiteren Verfahren könnte geprüft werden, für dieses Gebiet den Vorschlag aus Kapitel 6.1.2 zu übernehmen und ein Parkraummanagement rein über die Gebühren zu steuern.

Des Weiteren ist die Stadt Konstanz Mitglied der Initiative ParkPAD (Parking Policy AuDit). In diesem Rahmen kann das bisherige Parkraummanagement analysiert und Erkenntnisse daraus gewonnen werden.



Anhang Fragebogen Gewerbetreibende

Parkraumerhebung Konstanz Gewerbetreibende

Teil A: Angaben zum Betrieb

1. In welcher Branche ist Ihr Betrieb überwiegend tätig?
<input type="checkbox"/> Verarbeitendes Gewerbe
<input type="checkbox"/> Baugewerbe
<input type="checkbox"/> Handwerk
<input type="checkbox"/> Handel
<input type="checkbox"/> Logistik
<input type="checkbox"/> Gastgewerbe
<input type="checkbox"/> Information und Kommunikation
<input type="checkbox"/> Dienstleistungen
<input type="checkbox"/> Öffentliche Verwaltung
<input type="checkbox"/> Bildung
<input type="checkbox"/> Gesundheits- und Sozialwesen
<input type="checkbox"/> Kultur
<input type="checkbox"/> Sonstiges _____

Bitte geben Sie nur Ihr Hauptgeschäftsfeld an.

2. Falls Sie Kundenverkehr haben: Wie hoch ist die Kundenfrequenz? (Anzahl der Kunden in der Spitzenstunde)
<input type="checkbox"/> < 10 Kunden
<input type="checkbox"/> 11 - 50 Kunden
<input type="checkbox"/> 51 - 100 Kunden
<input type="checkbox"/> 101 - 200 Kunden
<input type="checkbox"/> > 200 Kunden
<input type="checkbox"/> Kein Kundenverkehr

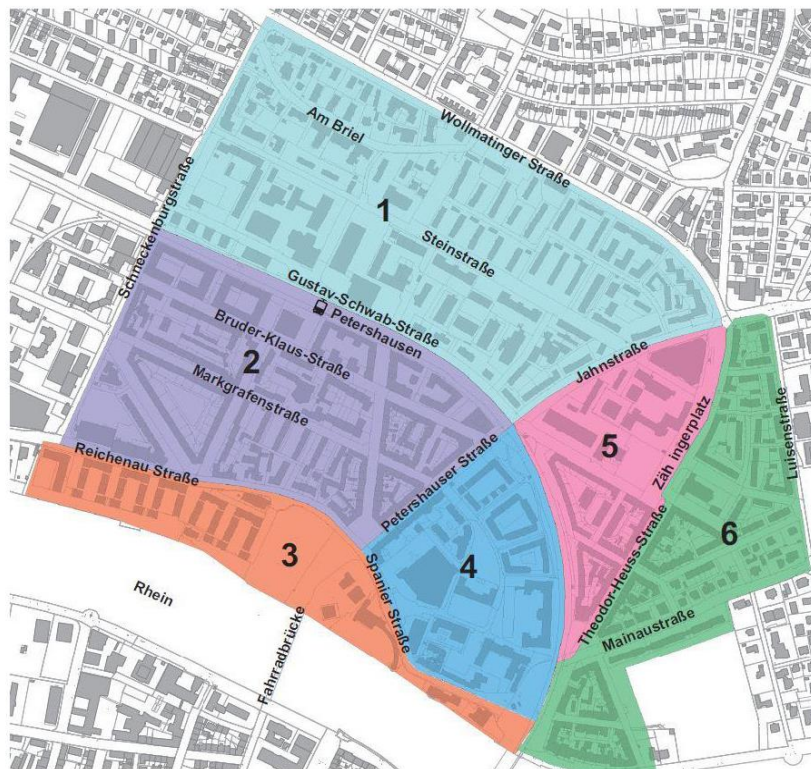
3. Falls Sie Kundenverkehr haben: Wie lange halten sich Kunden bei Ihnen auf?
<input type="checkbox"/> < 30 Minuten
<input type="checkbox"/> < 1 Stunde
<input type="checkbox"/> 1 - 2 Stunden
<input type="checkbox"/> > 2 Stunden



Teil B: Fragen zur Parkraumnutzung

4. Das Plangebiet ist in die in Plan 1 dargestellten 6 Zonen aufgeteilt. In welcher dieser Zonen befindet sich Ihr Betrieb?
<input type="checkbox"/> Zone 1
<input type="checkbox"/> Zone 2
<input type="checkbox"/> Zone 3
<input type="checkbox"/> Zone 4
<input type="checkbox"/> Zone 5
<input type="checkbox"/> Zone 6
<input type="checkbox"/> Außerhalb dieser Zonen

Sollte sich Ihr Betrieb außerhalb der genannten Zonen befinden, ist die Befragung zu Ende.



5. Verfügt Ihr Betrieb über ein oder mehrere Geschäftsfahrzeuge? (Bitte Anzahl angeben)
<input type="checkbox"/> Betriebsfahräder _____
<input type="checkbox"/> Roller _____
<input type="checkbox"/> Pkw _____
<input type="checkbox"/> Lieferwagen _____
<input type="checkbox"/> Lkw _____
<input type="checkbox"/> Anhänger _____
<input type="checkbox"/> Keine _____



6. Falls Sie Geschäftsfahrzeuge besitzen: Wo werden diese abgestellt? (Mehrfachauswahl)	
<input type="checkbox"/>	Auf dem Betriebsgelände
<input type="checkbox"/>	Auf angemieteten privaten Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf angemieteten Stellplätzen in einem öffentlichen Parkhaus
<input type="checkbox"/>	Auf kostenfreien, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf kostenpflichtigen, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Meine Mitarbeitenden parken die Geschäftsfahrzeuge an Ihrem Wohnsitz

7. Falls Sie Ihre Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum parken: Wann nutzen Sie hier einen Stellplatz?			
	selten	regelmäßig	häufig
Werktags tagsüber			
Werktags nachts			
Wochenende tagsüber			
Wochenende nachts			

8. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie und Ihre Mitarbeitenden für den Weg zur Arbeit? Verteilen Sie bitte 100 % auf die verschiedenen Verkehrsmittel.	
<input type="checkbox"/>	Kann nicht eingeschätzt werden
<input type="checkbox"/>	Zu Fuß [%] _____
<input type="checkbox"/>	Fahrrad [%] _____
<input type="checkbox"/>	Bus/ Bahn [%] _____
<input type="checkbox"/>	Privat-Pkw [%] _____

9. Falls Ihre Mitarbeitenden mit dem Pkw zur Arbeit kommen: Wo parken diese derzeit? (Mehrfachauswahl)	
<input type="checkbox"/>	Auf Mitarbeiterstellplätzen auf dem Betriebsgelände
<input type="checkbox"/>	Auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf angemieteten Stellplätzen in einem öffentlichen Parkhaus
<input type="checkbox"/>	Auf kostenfreien, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf kostenpflichtigen, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Kann nicht eingeschätzt werden

10. Falls Sie Kundenverkehr haben: Welche Verkehrsmittel nutzen Ihre Kunden? Verteilen Sie 100% auf die verschiedenen Verkehrsmittel.	
<input type="checkbox"/>	Kann nicht eingeschätzt werden
<input type="checkbox"/>	Zu Fuß [%] _____
<input type="checkbox"/>	Fahrrad [%] _____
<input type="checkbox"/>	Bus/ Bahn [%] _____
<input type="checkbox"/>	Pkw [%] _____

11. Falls Ihre Kunden mit dem Pkw zu Ihrem Betrieb kommen: Wo parken diese überwiegend? (Mehrfachauswahl)	
<input type="checkbox"/>	Auf Kundenparkplätzen auf dem Betriebsgelände
<input type="checkbox"/>	Auf vom Betrieb angemieteten privaten Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf vom Betrieb angemieteten Stellplätzen in einem öffentlichen Parkhaus
<input type="checkbox"/>	Auf Stellplätzen in einem öffentlichen Parkhaus
<input type="checkbox"/>	Auf kostenfreien, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Auf kostenpflichtigen, öffentlichen Stellplätzen
<input type="checkbox"/>	Weiß ich nicht



12. Falls Sie Kundenparkplätze auf Ihrem Betriebsgelände vorhalten, wie viele sind das?

13. Falls Sie Stellplätze (Geschäftsfahrzeuge, Mitarbeiterstellplätze, Kundenstellplätze) gemietet haben: Wie hoch ist die monatliche Miete pro Stellplatz?

Unter 25 €

Zwischen 26 und 50 €

Zwischen 51 und 75 €

Zwischen 76 und 100 €

Zwischen 101 und 125 €

Über 125 €

14. Falls Sie/ Ihre Mitarbeitenden Ihr Fahrzeug/Ihre Geschäftsfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum parken: Wie schätzen Sie die Parksituation persönlich ein?

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu
In der Nähe unseres Betriebes findet man innerhalb von fünf Minuten einen Stellplatz				
Die Parkplatzsuche nimmt mehr als fünf Minuten in Anspruch				
In der Nähe unseres Betriebes findet man keinen Stellplatz und man muss auf weiter entfernte Straßen ausweichen				
Zu bestimmten Zeiten verzichte ich auf die Nutzung meines Pkw, weil mich die Stellplatzsuche abschreckt				

15. Falls Ihre Kunden im öffentlichen Straßenraum parken: Wie schätzen Sie die Parksituation Ihrer Kunden ein?

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu
In der Nähe unseres Betriebes findet man innerhalb von fünf Minuten einen Stellplatz				
Die Parkplatzsuche nimmt mehr als fünf Minuten in Anspruch				
Zu bestimmten Zeiten hat mein Betrieb wegen der schwierigen Stellplatzsuche weniger Kunden				
Zu bestimmten Zeiten wird wegen der schwierigen Stellplatzsuche auf die Nutzung des Pkw verzichtet und auf andere Verkehrsmittel ausgewichen				



Teil C Fahrrad und Car Sharing

16. Welche Bedeutung hat das Fahrrad für Ihren Betrieb?
<input type="checkbox"/> Wir nutzen Betriebsfahräder für geschäftliche Fahrten
<input type="checkbox"/> Unsere Mitarbeitenden nutzen Fahrräder für den Arbeitsweg
<input type="checkbox"/> Unsere Kunden kommen überwiegend mit dem Fahrrad
<input type="checkbox"/> Unsere Kunden kommen vereinzelt mit dem Fahrrad
<input type="checkbox"/> Für unseren Betrieb haben Fahrräder keine Bedeutung

17. Wo werden Ihre Betriebsfahräder geparkt? Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Im öffentlichen Straßenraum an Radabstellanlagen
<input type="checkbox"/> "Wild" im öffentlichen Straßenraum
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Freien
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Gebäude

18. Wo parken Ihre Mitarbeiter ihre Fahrräder? Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Im öffentlichen Straßenraum an Radabstellanlagen
<input type="checkbox"/> "Wild" im öffentlichen Straßenraum
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Freien
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Gebäude
<input type="checkbox"/> Weiß ich nicht

19. Wo parken Ihre Kunden ihre Fahrräder? Mehrfachnennungen möglich.
<input type="checkbox"/> Im öffentlichen Straßenraum an Radabstellanlagen
<input type="checkbox"/> "Wild" im öffentlichen Straßenraum
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Freien
<input type="checkbox"/> Auf einem privaten Platz im Gebäude
<input type="checkbox"/> Weiß ich nicht

20. Die Stadt Konstanz möchte den Ausbau von Car Sharing-Angeboten fördern. Nutzen Sie Car Sharing?
<input type="checkbox"/> Ja, wir nutzen Car Sharing anstelle von Geschäftsfahrzeugen
<input type="checkbox"/> Ja, wir nutzen Car Sharing in Ergänzung zu unsern Geschäftsfahrzeugen
<input type="checkbox"/> Nein, wir haben zwar Interesse an Car Sharing, aber das Angebot stimmt nicht mit unseren Bedürfnissen überein
<input type="checkbox"/> Nein, wir kennen das Car Sharing-Angebot in Konstanz nicht
<input type="checkbox"/> Nein, wir haben kein Interesse am Car Sharing

21. Wie weit darf der Carsharing Standort maximal von Ihrem Betrieb entfernt sein?
<input type="checkbox"/> Bis 200 m
<input type="checkbox"/> Bis 500 m
<input type="checkbox"/> Über 500 m