

## Handlungsfeld H: Ruhender Kfz-Verkehr

Eine ausreichende Anzahl öffentlicher Stellplätze ist einerseits insbesondere in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilzentren ein positiver Standortfaktor für die Besucher-, Touristen-, Kundenverkehr. Zudem bestehen Ansprüche der Bewohner für ein möglichst nahes Parken im Umfeld ihrer Wohnungen. Andererseits ist der ruhende Verkehr ein wichtiger Push & Pull-Faktor und vor allem für den Berufseinpendlerverkehr eine wichtige Steuerungsgröße. Ziel ist es die Bedeutung des ÖPNV zukünftig beim Einpendlerverkehr zu steigern. Zudem gilt es, die Flächenbedarfe des ruhenden Kfz-Verkehrs mit den anderen Qualitätsansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie mit den gewünschten Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in Einklang zu bringen. Sichtbehinderungen durch parkende Autos, insb. Falschparker, gefährden zum einen die Verkehrssicherheit. Zum anderen nehmen sie wertvolle städtische Flächen in Beschlag und beeinträchtigen erheblich das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Der zukünftig notwendige Stellplatzbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr muss daher stadtvträglich integriert werden.

### 1.1.1 Handlungsbedarfe und Strategie zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Die Stellplatzsituation in der Saarbrücker Innenstadt weist im öffentlichen Straßenraum große Konflikte zwischen der Parkraumnachfrage der Anwohner, der Kunden und (Freizeit-) Besucher der Innenstadt sowie der Arbeitspendler auf (siehe VEP-Analyse Kap. 10). Dies drückt sich vor allem in überlasteten Parkzonen (v. a. im Umfeld des St. Johanner Marktes, im Nauwieser Viertel und entlang der Mainzer Straße), hohen Falschparkeranteilen und Parksuchverkehren aus. Vor allem abends haben Bewohner Probleme, einen Stellplatz zu finden, obwohl die Bewohnerparkplätze (Trennprinzip grob) eigentlich für sie reserviert sind.

Die Saarbrücker Innenstadt weist mit 15.500 öffentlichen Stellplätzen eine ausreichende Anzahl auf. Darüber hinaus sind viele private Stellplätze vorhanden, die weit der Anzahl der öffentlichen Stellplätze liegen wird. Während die öffentliche Stellplätze in den Straßenräumen sehr stark ausgelastet sind, sind die Parkplätze in den Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die überwiegend in privater Hand (insb. Betreiber Q-Park) und langfristig verpachtet sind, bis auf wenige Ausnahmen in zentralen Lagen, häufig gering ausgelastet. Selbst in Spitzenzeiten sind in vielen Parkbauten noch Parkplatzkapazitäten frei. Das Kernproblem besteht in den im Vergleich zum Straßenraumparken höheren Parkgebühren in den Parkbauten. Diese sind zwar im Städtevergleich für ein Oberzentrum eher im durchschnittlichen Bereich, während allerdings die Gebühren im Straßenraum eher niedrig sind. Auf die Parkgebühren der privaten Betreiber hat die Stadt Saarbrücken allerdings keinen Einfluss. Insofern weist die Stadt Saarbrücken ein Verteilungs- und mit Q-Park ein Betreiberproblem auf. Dies führt letztendlich zu Parksuchverkehr und zum Gefühl einer zugesperrten Stadt.

Die Handlungsbedarfe für das Maßnahmenfeld des ruhenden Kfz-Verkehrs stellen sich wie folgt dar:

- Entlastung der Bewohnerstellplätze, sodass Anwohner auch in Zeiten starker Nachfrageüberlagerungen einen Stellplatz in Wohnungsnähe finden
- Gewährleistung ausreichender Stellplatzkapazitäten für Kunden und Besucher der Innenstadtbesucher sowie Pendler mit Nähe zu den Geschäften, Freizeit- und Kulturangeboten sowie Arbeitsplätzen
- Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum (Potenzial zur Umwidmung von Parkflächen) durch eine Attraktivitätssteigerung der zumeist privat betriebenen Parkhäuser/ Parkplätze und Lenkung der Parkraumnachfrage auf diese Anlagen

### 1.1.2 Grundsätze der Planung des Ruhenden Kfz-Verkehrs

Die Planung des ruhenden Verkehrs ist an den wesentlichen Nachfragegruppen für Stellplätze sowie den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Die wesentlichen Nachfragegruppen stellen in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen

- Anwohner,
- Arbeitspendler,
- Einkaufsbesucher bzw. Kunden sowie
- Freizeitbesucher/ Touristen dar.

Für die notwendigen Kfz-Verkehre bzw. den Parkraumbedarf dieser Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen sind in der Saarbrücker Innenstadt sowie in den Stadtteilen ausreichende Parkmöglichkeiten anzubieten. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei die Zielsetzung dar, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu mindern, um die Aufenthaltsqualitäten sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf den Straßen und Plätzen zu erhöhen. Ein Grundsatz der Parkraumplanung ist daher, den Parkdruck auf die Parkieranlagen zu lenken.

Im Wesentlichen sind die folgenden Nachfragegruppen mit spezifischen Ansprüchen und Grundsätzen der Parkraumplanung zu unterscheiden. Zudem ist dargestellt, welche Wirkungen mit einer entsprechend nutzergruppenspezifischen Parkraumplanung angestrebt werden.

| Nachfragegruppe   | Ansprüche  | Grundsätze der Parkraumplanung   | angestrebte Wirkungen  |
|---|--|--|--|
| <b>Bewohner</b><br>Parkdauer: ●●●                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraum in Wohnungsnähe</li> <li>▪ höchste Parkraumnachfrage abends/nachts</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraum in Wohnungsnähe</li> <li>▪ bei Konflikten mit den Zielsetzungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes für Fußgänger/ Radfahrer Nutzung von nahegelegenen Parkhäusern/ Parkplätzen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ allen Bewohnern steht in zumutbarer Entfernung ein Stellplatz zur Verfügung</li> </ul>  |
| <b>Arbeitspendler</b><br>Parkdauer: ●●●                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. morgens – spätnachmittags</li> <li>▪ Parkraum unmittelbar beim Arbeitgeber gewünscht, gewisse Fußwegelängen werden aber auch akzeptiert</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundsatz: Verminderung von MIV-Pendelverkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ weiterhin einströmende MIV-Verkehre: Parken Flächen des Arbeitgebers bzw. auch in Parkhäusern, falls sich diese in fußläufiger Entfernung befinden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Innenstadt vom MIV-Pendlerverkehr</li> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul> |
| <b>Einkaufsbesucher bzw. -kunden</b><br>Parkdauer: ●/●● | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und abends/ 20 Uhr</li> <li>▪ Parkzeiten für schnelle Erledigungen (1 h) - kurze Fußwege gewünscht</li> <li>▪ Mittelzeitparker (Einkaufsbummel, ca. 2-5 h) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ausreichende Kurzzeitstellplätze mit unmittelbarer Nähe zu relevanten Geschäften im Straßenraum</li> <li>▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern in/ auf Parkierungsanlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu den Einkaufsbereichen liegen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul>   |
| <b>Freizeitbesucher/Touristen</b><br>Parkdauer: ●●/●●●● | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage i.d.R. zwischen morgens und spätabends/ 22 Uhr</li> <li>▪ Parkdauer i.d.R. mittel bis lang, je nach Aktivität (Restaurant-/ Veranstaltungsbesuch, Tagesausflug, längerer Verwandtenbesuch) - gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> <li>▪ ggf. auch Kurzbesuche (1 h) bei Verwandten/ Bekannten - kurze Fußwege gewünscht</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mindestmaß an Kurzzeitstellplätzen in Wohngebieten für kurze Verwandtenbesuche</li> <li>▪ Verlagerung von Mittelzeitparkern in/ auf Parkierungsanlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu Freizeit-/Kultur-/ Gastronomieeinrichtungen liegen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deutliche Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Raum -&gt; Gestaltungspotenzial für den öffentlichen Raum, Konflikte mit Bewohnerparken werden vermieden</li> </ul>   |

| Nachfragegruppe  | Ansprüche  | Grundsätze der Parkraumplanung   | angestrebte Wirkungen   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Freizeitbesucher – Sondergruppen Fußballfans und Messebesucher/ Besucher von großen Veranstaltungen</b></p> <p>Parkdauer: ●●</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraumnachfrage während der Veranstaltungen (i.d.R. zwischen Mittag und spätabends)</li> <li>▪ Parkdauer i.d.R. ca. 2-5 Stunden (Mittelzeitparker)- gewisse Fußwegelängen akzeptabel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verminderung von MIV-Verkehren durch Förderung des Umweltverbundes sowie durch Kombitickets</li> <li>▪ Verlagerung in/ auf Parkieranlagen, sofern diese in fußläufiger Entfernung zu Veranstaltungsorten liegen</li> <li>▪ Verlagerung auf städtische und regionale P+R-Parkplätze</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entlastung der Innenstadt und der Stadtteile von MIV-Verkehren</li> <li>▪ Konflikte mit Bewohnerparken werden in den Quartieren um die Veranstaltungsorte vermieden</li> </ul> |








### 1.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Analyseergebnissen sowie den Zielen des VEP sind die Handlungsbedarfe und grundsätzlichen Strategien zum Umgang mit den unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Parkplätzen entwickelt worden, die die abgeleiteten Maßnahmenfelder H1 bis H2 bestimmen. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf der Innenstadt sowie auf Alt-Saarbrücken mit ihren starken Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum. Darüber hinaus treten ähnliche Probleme aber auch in den Stadtteilen auf – wenn auch in kleinerem Ausmaß. Um nachhaltige Erfolge zu erzielen, sind Maßnahmen in der Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen zur Bewusstseinsbildung genauso wichtig wie eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung, sodass der Parkraumbedarf mittel- bis langfristig reduziert werden kann. Als Pilotprojekt bieten sich neue Quartiere an, in denen auf eine Nutzung des Autos weitestgehend verzichtet werden soll bzw. diese entbehrlich wird.

Tabelle 1: Handlungsfeld Ruhender Verkehr (H) - Maßnahmenfelder

| Maßnahmenfelder   | Priorität         | Umsetzung    |               |             | Akteure   |
|---|-------------------|--------------|---------------|-------------|---|
|   |                   | kurzfristig  | mittelfristig | langfristig |   |
| <b>H1: Parkraumstrategie Innenstadt</b><br>untergeordnete Maßnahmenfelder H 1.1 - H 1.6 | hoch -<br>niedrig | x            |               |             | LHS, Betreiber<br>der Parkbauten                |
| <b>H2: Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</b>                                  | hoch              | x            | x             |             | LHS, Betreiber<br>der Parkbauten                |
| <b>H3: Parkkonzepte in den Stadtteilen</b>  | mittel            | Daueraufgabe |               |             | LHS, Betreiber<br>der Parkbauten                |
| <b>H4: Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</b>   | hoch              | Daueraufgabe |               |             | LHS   |
| <b>H5: Optimierung der Stellplatzrichtlinie</b>   | mittel            | x            |               |             | LHS   |
| <b>H6: autoreduzierte/ -freie Quartiere (Pilotprojekt)</b>                              | niedrig           |              | x             |             | LHS, Private,<br>Wohnungsbau-<br>gesellschaften |

| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</span> </div> <div> <b>H 1      Parkraumstrategie Innenstadt</b> </div> </div>  |  | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: flex-end; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">VE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">FU</div> <div style="background-color: purple; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">SL</div> <div style="background-color: brown; color: white; padding: 2px 5px; border: 1px solid black;">MU</div> </div> |
|---|--|--|
| <p>Eine Parkraumstrategie zum Umgang mit dem Parkraum in der Innenstadt ist die Basis für eine zielgerichtete, effiziente Planung des Parkraums und von Einzelmaßnahmen. Der Beschluss einer Strategie dient allen beteiligten Akteuren als zukünftige Leitlinie. Wichtigster Bestandteil der Strategie sollte die Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Straßenraum durch eine Verlagerung des Parkdrucks in die bisher untergenutzten Parkhäuser/ auf Parkplätze sein, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes zu erhöhen. Hierbei sind die Ansprüche der unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Kfz-Stellplätzen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Bewohner</u> sollen in Wohnungsnähe einen Stellplatz im Straßenraum, ggf. in Parkieranlagen finden</li> <li>▪ Für kurze <u>Erläufigungen/Besuche</u> muss eine ausreichende Zahl von Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum zur Verfügung stehen</li> <li>▪ Mittel- und Langzeitparker (<u>Pendler, Touristen, Besucher und Kunden</u>) sollen in erster Linie die Stellplätze in Parkhäusern/auf Parkplätzen nutzen</li> </ul>   |  |  |
| <p><b>Bausteine</b></p> <p>Als essenzielle Maßnahmen einer Parkraumstrategie Innenstadt, konkretisiert für die einzelnen Nutzergruppen in den Maßnahmenfeldern H 1.1 bis H 1.4, werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung einer Gesamtstrategie zu ausgeglichenen Parkgebühren zwischen Q-Park und dem öffentlichen Straßenraum und verbindliche Abstimmung mit Q-Park</li> <li>▪ Ausweitung der Bewohnerparkbeschränkung gebietspezifisch bis 22 Uhr (siehe Maßnahmenfeld H 1.1)</li> <li>▪ Klare Vermarktung von kostengünstigen Angeboten der LHS/GIU (PH Europaallee, Brauerstraße, Post etc.)</li> <li>▪ Klare Kommunikation Parken im Straßenraum ist vorwiegend für Kurzzeitparken; Parken im Straßenraum sollte nicht günstiger sein als in Parkbauten; schrittweise auf das Niveau der Parkbauten bringen (wobei die Gebühren in den Parkbauten im gleichen Maße möglichst reduziert bzw. eingefroren werden sollten)</li> <li>▪ Einführung verstärkt progressiver Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum: Erste Stunde entspricht der Gebührenregelung der Kurzzeitstellplätze (1 h), danach überproportionaler Anstieg der Parkgebühren (Verringerung des längeren Parkens im Straßenraum und Lenkung auf die Parkbauten)</li> <li>▪ kürzere Taktung der Abrechnung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum: bspw. 10- oder 15- Minuten-Taktung ab 1 h Parken, um die Effekte einer progressiven Parkgebührenstaffelung besser nutzen zu können und die Gebühren „gerechter“, entsprechend der tatsächlichen Parkdauer, abzurechnen, Ausweitung der Parkbewirtschaftung samstags auch bis 20 Uhr</li> <li>▪ Attraktivierung der Parkieranlagen und Reduzierung der Parkgebühren für Parkhäuser/ Parkplätze (Verhandlungen mit privaten Betreibern) für Kunden, Besucher, Touristen und Pendler</li> <li>▪ Erweiterung der Kontrollintensitäten in bewirtschafteten Bereichen zur deutlichen Verminderung des Falschparkens (H5)</li> <li>▪ kontinuierliche Erfassung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten als Grundlage für eine zielgerichtete Planung</li> <li>▪ auf Grundlage der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten Identifizierung von Potenzialen, schrittweise die Zahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um die Flächen für anderen Verkehrsarten oder als Aufenthaltsflächen umzuwidmen (Erhöhung der Straßenraum- und Lebensqualität in Saarbrücken)</li> </ul> |  |  |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A5.2</b> Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr (Fußverkehr)</li> <li>▪ <b>B5</b> Verkehrssicherheit für Radfahrer</li> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>H5</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> </ul>  |  |  |
| <p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>   | <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p> | <p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>   |

|  |  |                                     |  |
|--|--|-------------------------------------|--|
|   | <b>H 1</b>   | <b>Parkraumstrategie Innenstadt</b> |   <br>   |
| <b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein                                     | <b>Akteure:</b> LHS, Betreiber der Parkieranlagen (insb. Q-Park) |                                     |  |
| <b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b><br>* Abstimmung und Beschluss einer Strategie, danach laufende Umsetzung und Monitoring |  |                                     |  |

| <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">P</div> <div> <h2 style="margin: 0;">H 1.1 Bewohnerparken</h2> </div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #e0e0e0;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #e0e0e0;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #e0e0e0;">FU</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #9c27b0; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #e0e0e0;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #e0e0e0;">MU</div> </div> </div>   |  |  |
|---|--|--|
| <p>In Saarbrücken sind weite Teile der innerstädtischen Wohngebiete mit einer Bewohnerparkregelung nach dem Trennprinzip (grob) zwischen 8 Uhr und 20 Uhr geregelt. Hiermit sind die Stellplätze in dieser Zeit ausschließlich für Bewohner nutzbar und erst danach für Externe freigegeben. In den Bewirtschaftungszonen sind darüber hinaus weitere Stellplätze (Kurzzeitparken, frei nutzbare Stellplätze) verfügbar.</p> <p>Das Trennprinzip (grob) schafft klar verständliche Regeln und ist dazu geeignet, den Bewohnern wohnungsnah einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, das Parken gebietsfremder Verkehre in den Wohngebieten zu vermeiden und deren Parkraumnachfrage auf die Parkbauten zu lenken. Einen Optimierungsbedarf gibt es in Saarbrücken in Bezug auf Nachfrageüberlagerungen auch nach 20 Uhr (v.a. in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2, N2) sowie hinsichtlich hoher Falschparkeranteile auf Bewohnerstellplätzen.</p>  |  |  |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung der Bewohnerparkzonen, um Bewohnern wohnungsnah (Empfehlung: max. 200-300m-Entfernung) einen Stellplatz anbieten zu können</li> <li>▪ Verlängerung der Regelungsdauer des Bewohnerparkens bis 22 Uhr zur Vermeidung von Konflikten mit Innenstadt-/ Freizeitbesuchern spät abends: zunächst in den Bewirtschaftungszonen C1, E2, G, H2, I1, I2, L2 (Nauwieser Viertel, St. Johanner Markt, Mainzer Straße). Im Bewirtschaftungsbereich N1 (zwischen Heuduckstr. und Gersweilerstr.) wurde in der Analyse ebenfalls ein hohes Konfliktpotenzial für Bewohnerstellplätze festgestellt (siehe Analysekapitel 10.4). Hier und ggf. in weiteren Zonen nach Bedarf (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr), sind weiterhin Maßnahmen zu prüfen.</li> <li>▪ weitere Intensivierung der Kontrollen durch das Ordnungspersonal, um ein Falschparken auf Bewohnerstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahme H5)</li> <li>▪ optional zur Prüfung: Markierung der Bewohnerstellplätze sowie der weiteren Stellplätze durch unterschiedlich farbige Schmalstriche anstatt vieler Verkehrszeichen, um intensiver auf die Parkregelung aufmerksam zu machen. Diese Markierungen sind zwar nicht Bestandteil der StVO, können aber die Parkregelung für Autofahrer verdeutlichen (Falschparken verhindern) und werden auch in anderen Städten abgewendet (bspw. blaue Zonen München sowie Düsseldorf).</li> <li>▪ Verhandlungen mit privaten Parkhausbetreibern bzw. Abstimmung mit städtischen Tochtergesellschaften zur verstärkten Ausweisung von Bewohner-Dauerparkplätzen in Parkhäusern/ auf Parkplätzen, die im 300m-Radius Wohngebiete erschließen, mit vergünstigten Tarifen für Bewohner. Offensive Bewerbung dieser Parkplätze und Schaffung eines leicht zugänglichen Internetportals zur Anmietung der Stellplätze</li> <li>▪ Monitoring der Bewohnerschutzzone Rodenhof sowie weiterer Verkehrslenkungsconzepte (siehe Maßnahmenfeld F4) im Zusammenhang mit Fußballspielen im Ludwigsparkstadion/ Veranstaltungen in der Saarlandhalle und ggf. Nachjustieren/ Anpassen der Regelungen an die Bedürfnisse; ggf. Ausweisung einer Bewohnerparkzone Rodenhof sowie Überprüfung auf dann ggf. verdrängte Parker in benachbarte Wohngebiete</li> <li>▪ Der Bereich zwischen Halbergstraße, Preußenstraße sowie Egon-Reinert-Straße und Hessenstraße einschließlich der vorgenannten Straßen ist derzeit nicht bewirtschaftet, d.h. hier ist ein kostenfreies Parken möglich. Hier ist zu beobachten, wie sich die Maßnahmen einer Parkraumstrategie (siehe H 1) insb. hinsichtlich Verdrängungseffekten auswirken und ob darüber hinausgehend Optimierungsnotwendigkeiten bestehen. Gegebenenfalls ist dieser Bereich als Bewirtschaftungszone K in die weiteren Gebührenzonen aufzunehmen mit entsprechenden Kontingenten für Bewohnerparken (tags max. 50 % der Stellplätze für Bewohnerparken, nachts 75 %).</li> </ul> |  |  |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>H4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> </ul>  |  |  |
| <p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>   | <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p> | <p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> |



| <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">P</div> <div> <b>H 1.1    Bewohnerparken</b> </div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">FU</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #4b0082; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #d3d3d3;">MU</div> </div> </div> |  |
|---|--|
| <b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein  | <b>Akteure:</b> LHS, private Parkhausbetreiber |
| <b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b><br>Blaue Zonen München und Düsseldorf: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Einfahrt in die jeweiligen Zonen wird mittels eines Schildes auf die Regelungen des Parkens hingewiesen</li> <li>Innerhalb der Zonen sind die Parkstände jeweils mit farbigen Schmalstrichen, teils auch Symbolen, auf dem Asphalt markiert: Bewohnerparken (blau), Liefern (orange)</li> <li>Für Kurzzeitparken teilweise zusätzliche Regelungen (Parken mit Parkschein)</li> </ul>   |  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #0056b3; color: white;">Blaue Zone</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">  <p style="text-align: center; margin: 0;">ZONE</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">P</div> <div style="font-size: 0.8em;">             nur in den<br/> <b>BLAU</b> markier-<br/>             ten FLächen           </div> </div> <div style="font-size: 0.7em; margin-top: 5px;">             Mo-Fr 9-18h, Sa 9-16h<br/>             nur mit Parkschein.           </div> </div>  |  |

| <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px; font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</div> <div> <p><b>H 1.2</b></p> <p><b>Kurzzeitparken (1 h) für schnelle Erledigungen/<br/>Besuche</b></p> </div> </div> <div style="text-align: right;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">VE</td> <td style="padding: 2px 5px;">GT</td> <td style="padding: 2px 5px;">FU</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px 5px; background-color: #663399; color: white;">SE</td> <td style="padding: 2px 5px;">SL</td> <td style="padding: 2px 5px;">MU</td> </tr> </table> </div> </div>  | VE                                       | GT   | FU                     | SE  | SL                                       | MU   |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
|--|--|--|------------------------|---|--|--|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|
| VE   | GT                                       | FU   |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| SE   | SL                                       | MU   |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p>Um die Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern in/ auf die Parkierungsanlagen zu unterstützen, ist im Umkreis der Parkhäuser/ Parkplätze eine Verkürzung der zulässigen Höchstparkdauern auf 1 h zu empfehlen. Ein langes Parken, insbesondere durch Auswärtige, wird in den Zonen so vermieden und zum anderen stehen weiterhin Parkmöglichkeiten für schnelle Einkäufe in Supermärkten, bei Bäckern, für den Friseurbesuch oder für weitere schnelle Erledigungen/ Kurzbesuche zur Verfügung.</p>   |  |  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkürzung der zulässigen Park-Höchstdauern im 500m-Luftlinienradius der Parkhäuser/ Parkplätze auf 1 h (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr) zur Lenkung der Mittel- und Langzeitparker in die Parkbauten sowie sukzessive Angleichung der Parkgebühren (Straßenraumparken sollte mittelfristig nicht günstiger sein als das Parken in Parkhäusern, siehe auch H 2)</li> <li>▪ Überprüfung des Bedarfs nach Kurzzeitstellplätzen im Straßenraum anhand von Parkraumerhebungen mit Kennzeichenerfassung im Umfeld der Parkbauten</li> <li>▪ bedarfsgerechte Anpassung der Anzahl der Kurzzeitstellplätze im 500 m-Luftlinienumkreis der Parkbauten</li> <li>▪ Intensivierung der Kontrollen, um ein unzulässig langes Parken auf Kurzzeitstellplätzen zu verhindern (siehe Maßnahmenfeld H5)</li> <li>▪ Prüfung einer Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Änderung des Bewirtschaftungsendes Mo.-Fr. auf 20 Uhr, samstags auf 20 Uhr</li> </ul>   |  |  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</li> <li>▪ <b>H4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> <li>▪ <b>F8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing für die City</li> </ul>  |  |  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Konflikte mit dem Parkraumbedarf von weiteren Nutzergruppen können durch weitere nutzerspezifische Maßnahmen und Parkraumangebote vermieden werden (siehe H 1.3 bis H2)</p>   |  |  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> hoch</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> mittel</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table> | <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>            | <b>Priorität</b>                             | <b>Umsetzungsfrist</b> | <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch | <input checked="" type="checkbox"/> hoch | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> bis 2025 | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> bis 2030 | <input type="checkbox"/> niedrig |  | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>  | <b>Priorität</b>                         | <b>Umsetzungsfrist</b>                       |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch  | <input checked="" type="checkbox"/> hoch | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> hoch  | <input type="checkbox"/> mittel          | <input type="checkbox"/> bis 2025            |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> mittel  | <input type="checkbox"/> niedrig         | <input type="checkbox"/> bis 2030            |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> niedrig   |  | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe        |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>  | <p><b>Akteure:</b> LHS</p>               |  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |


| <b>P</b>  | <b>H 1.3 Parken für Einkaufs- und Freizeitbesucher, Touristen<br/>(Mittel- und Langzeitparker)</b> | <div style="display: flex; justify-content: space-between; gap: 5px;"> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">VE</span> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">GT</span> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; gap: 5px; margin-top: 5px;"> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #5b9bd5; color: white;">SE</span> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; background-color: #ffc107; color: white;">SL</span> <span style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px;">MU</span> </div> |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
|---|--|--|-------------------------------|------------------|------------------------|---|--|--|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|
| <p>Einkaufskunden der Innenstadt, Besucher von Kultur- oder Freizeiteinrichtungen und Touristen parken in der Regel länger als 2-3 Stunden und teilweise fast ganztags. Je länger die Parkzeit, desto weitere fußläufige Entfernungen zwischen Parkplatz und dem eigentlichen Ziel sind akzeptabel. Aus diesem Grund werden mit der Maßnahme H 1.2 lediglich Kurzparkzonen (1 h) im 500 m-Radius um die Parkbauten empfohlen. Die Nachfrage von Mittel- und Langzeitparkern wird auf diese Weise auf die Parkbauten gelenkt.</p> <p>In den Bewirtschaftungszonen, in denen keine nahegelegenen Parkbauten vorhanden sind (St. Johann östlich der Egon-Reinert-Str./ Paul-Marien-Str.) und südlich der Saar, wo die Kapazität der Parkhäuser begrenzt ist, sollten auch im Straßenraum Parkmöglichkeiten für Mittelzeitparker (max. Parkdauer 3 h) angeboten werden. Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen, die länger/ ganztags parken, sind grundsätzlich in die Parkbauten zu verlagern, zumal ihre Ziele auch im Zentrum liegen, wo es viele Parkhäuser/ Parkplätze gibt.</p> <p>Wichtig ist, dies durch eine Angleichung der Parkgebühren für die Straßenraumstellplätze mindestens auf das Niveau der Parkbauten zu flankieren. Auf diese Weise werden Verdrängungseffekte (Mittelzeitparker weichen anstatt in das nahegelegene Parkhaus in Bewirtschaftungsbereiche mit 3h-Stellplätzen aus) vermieden.</p> |  |  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lenkung der Parkraumnachfrage der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen (Mittel- und Langzeitparker) auf die Parkbauten (im 500 m-Umkreis mit Hilfe von Kurzparkzonen, durch eine Angleichung der Parkgebühren und durch eine Aufwertung der Parkbauten, siehe Maßnahmen H 1.2 und H2)</li> <li>▪ bedarfsgerechte Erhaltung der Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von 3 h in weiteren Bewirtschaftungszonen ohne Parkbauten/ mit geringen Stellplatzkapazitäten der Parkbauten (siehe Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr)</li> <li>▪ Prüfung einer Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an veränderte Ladenöffnungszeiten, bspw. Änderung des Bewirtschaftungsendes Mo.-Fr. auf 20 Uhr, samstags auf 20 Uhr</li> </ul>   |  |  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>F8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing City</li> <li>▪ <b>H1.2</b> Kurzzeitparken (1 h)</li> <li>▪ <b>H2</b> Aufwertung der Parkbauten</li> </ul>  |  |  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Durch eine Aufwertung der Parkbauten (siehe H2) können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Einkaufs- und Freizeitbesucher sowie Touristen vermieden werden</p>  |  |  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>   |  |  | <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> | <b>Priorität</b> | <b>Umsetzungsfrist</b> | <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch | <input checked="" type="checkbox"/> hoch | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> bis 2025 | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> bis 2030 | <input type="checkbox"/> niedrig |  | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>   | <b>Priorität</b>   | <b>Umsetzungsfrist</b>   |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch   | <input checked="" type="checkbox"/> hoch   | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020   |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> hoch   | <input type="checkbox"/> mittel  | <input type="checkbox"/> bis 2025  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> mittel   | <input type="checkbox"/> niedrig   | <input type="checkbox"/> bis 2030  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> niedrig  |  | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |
| <b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein  |  | <b>Akteure:</b> LHS  |                               |                  |                        |   |  |  |                               |                                 |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |                                       |

| <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 2em; font-weight: bold; margin-right: 5px;">P</div> <b>H 1.4      Parken für Arbeitspendler (Langzeitparker)</b>  |  | <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; font-weight: bold;"> <span>VE</span> <span>GT</span> <span>FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; font-weight: bold; margin-top: 2px;"> <span style="background-color: #4a4a8a; color: white; padding: 2px;">SE</span> <span style="background-color: #8a8a4a; color: white; padding: 2px;">SL</span> <span style="background-color: #8a8a8a; color: white; padding: 2px;">MU</span> </div> |
|--|--|---|
| <p>Der Einpendlerüberschuss der Berufstätigen erzeugt in der Innenstadt mit ihren vielen Dienstleistungs- und Verwaltungsstandorten ein hohes Verkehrsaufkommen und einen hohen Parkraumbedarf. Dies trifft auch auf das Regierungsviertel mit den Ministerien zu, wo die privaten Stellflächen mit ihren vielen Dauerparkern zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes und der Nutzungen des öffentlichen Raumes führen. Für Arbeitspendler, die sich in der Regel von früh morgens bis spätnachmittags/ bis zum frühen Abend in der Stadt aufhalten, bietet sich ein zweistufiges Verfahren an: In erster Priorität sollen möglichst viele Wege auf den Umweltverbund verlagert und das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen durch weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement (z. B. Mitfahrerangebote) verringert werden. In zweiter Priorität ist der verbleibende Parkraumbedarf der Arbeitspendler stadtverträglich zu gestalten: In erster Linie durch die Lenkung auf nahegelegene Parkbauten (siehe H 2) und wenn dies nicht möglich ist, die stadtverträgliche Konzentration des verbleibenden, aber nun deutlich reduzierten Parkraumbedarfs auf die privaten Stellplätze der Arbeitgeber.</p>  |  |   |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr, C: ÖPNV/ SPNV sowie J (Förderung insb. von P+R und B+R)</li> <li>▪ Initiierung, Koordinierung und Beratung von Arbeitgebern zur flächendeckenden Umsetzung von Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Überarbeitung der Stellplatzsatzung u. a. mit Blick auf Arbeitsplatzstandorte, um dadurch bei der Genehmigung von Neu-/ Umbauten zum einen den Umweltverbund zu fördern, zum anderen die darüber hinaus notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück der Arbeitgeber einzufordern (insb. in Tiefgaragen)</li> <li>▪ Lenkung der Parkraumnachfrage der Arbeitspendler, für die keine Stellplätze der Arbeitgeber vorhanden sind, auf die Parkbauten (durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit Kurzparkzonen (1 h) bzw. Parkbereiche mit max. 3 h Parkzeit und eine Aufwertung der Parkbauten; siehe Maßnahmen H 1.1 – H 1.3, H 2)</li> <li>▪ Überprüfung und Koordinierung von Möglichkeiten, die notwendigen Stellplätze von Arbeitgebern in Parkbauten nachzuweisen (Anmietung der Stellplätze in Parkbauten durch Arbeitgeber)</li> </ul> |  |   |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B:</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C:</b> Handlungsfeld ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ <b>H2:</b> Aufwertung der Parkbauten</li> <li>▪ <b>J</b> Multi- und Intermodalität</li> <li>▪ <b>K1</b> Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> </ul>   |  |   |
| <p><b>Zielkonflikte</b></p> <p>Durch eine Aufwertung der Parkbauten auch für Arbeitspendler (siehe H 2) sowie Mobilitätsmanagementmaßnahmen, um bei Arbeitspendlern alternative Anreiseformen zu fördern können Zielkonflikte mit dem Parkbedarf der Arbeitspendler vermieden werden</p>   |  |   |
| <p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>  | <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p> | <p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>  |
| <p><b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja    <input type="checkbox"/> nein</p>   |  | <p><b>Akteure:</b> LHS, Arbeitgeber, Verkehrsunternehmen/-verbund (Tarife/ Jobtickets), Parkhausbetreiber</p>   |

|   |              |   |  |
|---|--------------|---|--|
| <b>P</b>  | <b>H 1.5</b> | <b>Parken für Sondergruppen: Messebesucher, Fußballfans, Theater-/ Konzertbesucher</b>                    | <input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input checked="" type="checkbox"/> FU<br><input checked="" type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU |
| <p>Große Veranstaltungen (Fußballspiele im Ludwigspark, Messen, Theater und Konzerte) ziehen viele Besucher an. Insbesondere die regelmäßigen Fußballspiele des 1.FC Saarbrücken im Ludwigsparkstadion führen in dem nahegelegenen Wohngebiet „Rodenhof“ zu Konflikten zwischen dem Parken der Bewohner und der Fußballfans. Bei Veranstaltungen in der benachbarten Saarlandhalle ergeben sich ähnliche Probleme. Aufgrund dessen wurde während der Veranstaltungstage eine Bewohnerschutzzone eingerichtet (siehe Maßnahmenfeld H 1.1).</p> <p>Aufgrund der regelmäßigen und festgelegten Veranstaltungstermine und der im Wesentlichen bekannten Veranstaltungsgröße (verkaufte Tickets) sind schon im Voraus Verkehrskonzepte planbar und das Aufkommen des ruhenden Kfz-Verkehrs steuerbar. Für die regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen sind dauerhaft greifende Strategien zu entwickeln. Für unregelmäßig stattfindende große Fußballspiele oder Konzerte, die ein entsprechend höheres Besucheraufkommen erzeugen, sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Ein Verkehrskonzept, das im Rahmen des in Kürze startenden Umbaus des Ludwigsparkstadions aufgestellt wurde, existiert bereits und enthält viele kurzfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge (vgl. R+T 2015), die in die folgenden Empfehlungen mit eingeflossen sind.</p>  |              |   |  |
| <b>Bausteine</b>  |              |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ größtmögliche Reduzierung des MIV-Verkehrs:<br/>Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV-Pendlerverkehr (siehe Handlungsfelder B: Radverkehr und C: ÖPNV/SPNV), um mehr Wege der Besucher vom MIV auf den ÖPNV/SPNV, teilweise auch auf den Radverkehr zu verlagern</li> <li style="padding-left: 20px;">obligatorisches Angebot von Kombitickets bei Veranstaltungen (Eintrittskarte = Fahrausweis im ÖPNV, siehe Maßnahmenfeld F 1.1, bzw. Kombination Parkschein in Parkierungsanlagen mit Fahrausweis ÖPNV)</li> <li>▪ Lenkung eines Großteils des verbleibenden MIV-Veranstaltungsverkehrs auf P+R-Parkplätze möglichst in der Region (mit Zuanbindung zum Hbf. Saarbrücken) sowie in Saarbrücken (mit Shuttle-Service zum Veranstaltungsort). Empfehlungen zur Einrichtung eines P+R-Service bei Fußballspielen, die in ähnlicher Form auch auf andere Veranstaltungen übertragbar sind, enthält das Verkehrskonzept von R+T (vgl. R+T 2015)</li> <li>▪ der darüber hinaus direkt zum Veranstaltungsort fahrende MIV soll in fußläufig erreichbaren Parkbauten untergebracht werden, hierzu ist eine Öffnung an den jeweiligen Veranstaltungstagen und eine tarifliche Vereinheitlichung in Abstimmung mit den Betreibern sinnvoll (z.B. im regulären Spielbetrieb des 1.FC Saarbrücken: Parkplatz Westspange, Parkhaus Europaallee; ggf. darüber hinaus ehemalige Post sowie Europagalérie; vgl. R+T 2015)</li> <li>▪ Flankierung durch mind. eine Angleichung der Parkgebühren des öffentlichen Raumes an die der Parkbauten</li> <li>▪ Maßnahmen zur Lenkung des Parksuchverkehrs (Klappschilder, Hinweise zu Parkmöglichkeiten auf Eintrittskarten, ...)</li> </ul> |              |   |  |
| <b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b>   |              |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>B:</b> Handlungsfeld Radverkehr</li> <li>▪ <b>C:</b> Handlungsfeld ÖPNV/ SPNV</li> <li>▪ <b>F 1.1</b> ÖV-Angebote und Kombiticketangebote für Besucher der Stadt</li> </ul>   |              |   |  |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>   |              | <b>Priorität</b>  | <b>Umsetzungsfrist</b>   |
| <input type="checkbox"/> sehr hoch  |              | <input type="checkbox"/> hoch   | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020   |
| <input checked="" type="checkbox"/> hoch  |              | <input checked="" type="checkbox"/> mittel  | <input type="checkbox"/> bis 2025  |
| <input type="checkbox"/> mittel   |              | <input type="checkbox"/> niedrig  | <input type="checkbox"/> bis 2030  |
| <input type="checkbox"/> niedrig  |              |   | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe  |
| <b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein  |              | <b>Akteure:</b> LHS, Veranstalter, Verkehrsunternehmen/-verbund (Kombitickets), private Parkhausbetreiber |  |

| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold; letter-spacing: -1px;">P</span> </div> <div> <b>H 1.6      Behindertenstellplätze, Parken für Krad</b> </div> </div>  |  | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px; background-color: #0056b3; color: white;">GT</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px; background-color: #ccc;">FU</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px; background-color: #4b0082; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px; background-color: #ccc;">SL</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px; margin: 2px; background-color: #ccc;">MU</div> </div> |
|--|--|--|
| <p>Der Behindertenstellplatzanteil an den Saarbrücker Innenstadt-Stellplätzen ist mit 3% ausreichend. Krad-Stellplätze gibt es derzeit an der Faktoreistraße (11), an der Rotenhofstraße (10) sowie an der Fürstenstraße (16). Weitere 10 sind jeweils am Staatstheater sowie Am Obertor in Planung.</p> <p>Um zu vermeiden, dass Krad Pkw-Stellplätze blockieren und somit unnötig Flächen verbraucht werden, sollte die Stellplatzkapazität für Krad bedarfsgerecht entwickelt werden. Als Datengrundlage für eine zielgerichtete Ausweisung von Krad-Stellplätzen dienen die letzten Parkraumerhebungen (2010 und 2014) und entsprechend sind Krad auch in alle zukünftigen Erhebungen einzubeziehen.</p> |  |  |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bedarfsgerechte Entwicklung der Behindertenstellplätze in Bezug zur Gesamtstellplatzanzahl der Innenstadt sowie der Stadtteilzentren (Quote mind. 1%, optimalerweise 3% einhalten)</li> <li>▪ Weiterentwicklung des Krad-Parkens: auf Grundlage der Parkraumerhebung 2010 gibt es insb. überdurchschnittlich viele Motorräder/Roller in den Bewirtschaftungszonen E1, F2, D1, I2, N2 (siehe Karte Maßnahmenkarte Ruhender Kfz-Verkehr): hier sind noch keine Krad-Stellplätze vorhanden</li> </ul>  |  |  |
| <p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>  | <p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</p> | <p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>   |
| <p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja    <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>  |  | <p><b>Akteure:</b> LHS</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; margin-right: 5px;">P</div> <div style="margin-right: 10px;">H 2</div> <div style="font-weight: bold;">Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</div> </div>   | <div style="display: flex; flex-direction: row-reverse; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">VE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">GT</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em;">FU</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #4a4a8a; color: white;">SE</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #ffc107;">SL</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px 5px; font-size: 0.8em; background-color: #6c757d; color: white;">MU</div> </div> |
| <p>Mehr als die Hälfte der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt befindet sich in Parkhäusern bzw. auf Parkplätzen (rund 8.800 von 15.500). Im Gegensatz zu den Stellplätzen im Straßenraum sind die Parkbauten aber wenig ausgelastet (siehe Analysekapitel 10.5): Die durchschnittliche Höchstbelegungsquote liegt am Mittag bei lediglich 52 % (Donnerstag), was in den erfassten Parkhäusern ca. 2.900 Stellplatz-Kapazitäten entspricht. Abends, wenn die Straßenraumstellplätze besonders hoch ausgelastet sind, stehen sogar über 5.000 Stellplätze in den Parkbauten zur Verfügung.</p> <p>Die Parkhäuser bieten das Potenzial, den Straßenraum deutlich vom ruhenden Verkehr zu entlasten und dort Gestaltungsspielräume zu schaffen. Das Kernproblem der geringen Auslastung liegt in den hohen Parkgebühren der privaten Betreiber (siehe Analysekapitel 10.3) und den noch zu wenigen Kontrollen auf Falschparker im öffentlichen Straßenraum begründet. Auch die teils niedrige optische Qualität der Parkhäuser trägt negativ dazu bei.</p>   |   |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ flächendeckende Bewirtschaftung der Parkzonen Innenstadt, insb. Erhöhung des Anteils der Kurzzeitstellplätze (1 h) im Umkreis der Parkhäuser und 3 h-Höchstdauer in weiteren Bereichen, um Mittel- und Langzeitparker in die Parkhäuser/auf Parkplätze zu lenken (siehe Maßnahmenfelder H 1.1 bis H 1.3)</li> <li>▪ Intensivierung der Kontrollen im öffentlichen Raum, um einem Falschparken entgegenzuwirken (siehe Maßnahmenfeld H5)</li> <li>▪ Angleich der Parkgebühren zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den Parkbauten: einerseits schrittweise Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, andererseits Abstimmung mit den privaten Parkhausbetreibern zur Gebührenanpassung nach unten – die steigende Auslastung der Parkhäuser durch eine Verlagerung von Mittel- und Langzeitparkern dient als städtische Verhandlungsgrundlage</li> <li>▪ Aufwertung der baulichen/ optischen Qualität der Parkhäuser sowie der Öffnungszeiten und Tarifstrukturen (s.u.): Für städtische Parkbauten durch die Landeshauptstadt, für die privat betriebenen Anlagen in Abstimmung mit den Betreibern</li> <li>▪ Bewerbung der Parkbauten als komfortable, zentrale und preisgünstige Parkmöglichkeit für Besucher Saarbrückens (siehe Maßnahmenfeld F 8.1)</li> <li>▪ In Kooperation mit Parkhausbetreibern verstärktes Angebot und Intensivierung der Bewerbung von Bewohner-Dauerstellplätzen in Parkhäusern (siehe Maßnahmenfeld H 1.1): Angebot günstiger Tarife; zentrale Internetseite zur Information der Bürger und zur einfachen Anmietung eines freien Stellplatzes</li> <li>▪ in Abstimmung mit den Parkhausbetreibern und Arbeitgebern Prüfung von Möglichkeiten, den Stellplatzbedarf von Arbeitgebern teilweise durch Anmietung von Stellplätzen in Parkbauten zu decken (siehe Maßnahmenfeld H 1.4)</li> <li>▪ Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in den Parkhäusern (Parkhausbetreiber als Betreiber der Ladeinfrastruktur) und Prüfung von Möglichkeiten, CarSharing zu integrieren (siehe Maßnahmenfeld H 3)</li> <li>▪ Prüfung weiterer Möglichkeiten für Parkhäuser oder Parkieranlagen im Umfeld der Innenstadt oder entlang der Einfallstraßen zur stadtverträglichen Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs: Kombination mit einem hochwertigen ÖPNV-Anschluss (P+R mit Nutzung des Parkscheins als Fahrschein als Anreiz, nicht mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren)</li> </ul> |   |
|  | <p>Abbildung 1: Parkleitsystem im Parkhaus</p>    |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>F 8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing City</li> <li>▪ <b>H 1</b> Parkraumstrategie Innenstadt</li> <li>▪ <b>H 4</b> Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> </ul>  |   |

|  <b>H 2      Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt</b>   |   | <input type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU<br><input checked="" type="checkbox"/> SE <input checked="" type="checkbox"/> SL <input checked="" type="checkbox"/> MU |
|---|---|---|
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b><br><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch<br><input type="checkbox"/> hoch<br><input type="checkbox"/> mittel<br><input type="checkbox"/> niedrig  | <b>Priorität</b><br><input checked="" type="checkbox"/> hoch<br><input type="checkbox"/> mittel<br><input type="checkbox"/> niedrig | <b>Umsetzungsfrist</b><br><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020*<br><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025**<br><input type="checkbox"/> bis 2030<br><input type="checkbox"/> Daueraufgabe     |
| <b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein  |   | <b>Akteure:</b> LHS, Betreiber der Parkbauten (insb. Q-Park)  |
| <b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b><br>Qualitative Maßnahmen zur Aufwertung der Parkhäuser:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung der Qualität der baulichen/optischen Qualität der Parkbauten:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkleitsystem im Parkhaus</li> <li>▪ Anpassung der Stellplatzbreiten auf 2,5 m zum einfachen Ein- und Aussteigen</li> <li>▪ breite Fahrwege zum problemlosen Ein- und Ausparken</li> <li>▪ angenehme Beleuchtung</li> <li>▪ Wach- und Servicedienst</li> <li>▪ Frauenparkplätze</li> <li>▪ möglichst offene Gestaltung, außenliegende Treppenanlagen</li> <li>▪ städtebauliche Einbindung durch angepasste Fassadengestaltung der Parkhäuser bzw. Begrünung von Parkplätzen</li> </ul> </li> <li>▪ Aufwertung der Öffnungszeiten sowie der Tarifstrukturen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung der Parkhaus-Öffnungszeiten bis 24 Uhr für die zentralen Parkhäuser im Umfeld des St. Johanner Marktes/ der Bahnhofstraße</li> <li>▪ grundsätzliche 24 h-Ausfahrtmöglichkeit aus allen Parkhäusern mit deutlichem Hinweis für Nutzer</li> <li>▪ minutengenaue Abrechnung der Parkzeit</li> <li>▪ mehrsprachiges Kassiersystem mit Akzeptanz von bargeldloser Bezahlung</li> <li>▪ Shopping-Karten in Kooperation mit dem Handel, über die auch das Parken in/ auf Parkierungsanlagen abgerechnet wird</li> <li>▪ Kombination des Parktickets mit einem ÖPNV-Fahrschein als Anreiz zur Nutzung der Parkbauten</li> </ul> </li> </ul> |   |   |



| <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">P</div>   | <p><b>H 3</b></p>                          | <p><b>Parkkonzepte in den Stadtteilen</b></p>                      | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="margin: 2px;">VE</div> <div style="margin: 2px;">GT</div> <div style="margin: 2px;">FU</div> <div style="margin: 2px;">SE</div> <div style="margin: 2px;">SL</div> <div style="margin: 2px;">MU</div> </div> |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
|--|--|--|---|-------------------------------|------------------|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|--|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|--|
| <p>Auch in den Stadtteilen kommt es teilweise zu Überlagerungen der Parkraumnachfrage und zu Konflikten zwischen dem ruhenden Verkehr und anderen Straßenraumsprüchen.</p> <p>Hierbei sind die verdichteten, im Zusammenhang bebauten Bereiche von Alt-Saarbrücken, Malstatt, Dudweiler, St. Johann, St. Annual und Burbach von den weniger verdichteten Bereichen dieser Stadtteile sowie von allen weiteren Stadtteilen zu unterscheiden. Die verdichteten Bereiche weisen aufgrund der Nutzungsüberlagerungen ein hohes Konfliktpotenzial auf. Dies gilt insbesondere für die jeweiligen Stadtteilzentren oder das Umfeld von größeren Verkehrserzeugern wie vom St.-Josef-Krankenhaus in Dudweiler.</p>  |  |  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <p><b>Bausteine</b></p> <p><u>Stadtteilzentren/ verdichtete Stadtteilbereiche mit Nutzungsüberlagerungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ detaillierte Analyse der Parkraumsituation prioritär in den Stadtteilzentren der Stadtteile und Identifizierung von Konfliktpotenzialen</li> <li>▪ kleinräumige Konzepte für den ruhenden Verkehr: möglichst Vereinheitlichung der Parkregelungen in den Stadtteilen - bspw. Kurzzeitparken in den Geschäftslagen, bedarfsgerechte Ausweisung/ Ergänzung von Anwohnerparkplätzen, Ladezonen und Sonderstellplätzen sowie Motorradparken (ggf. Übertragung/ Anpassung der Regelungen aus der Innenstadt für kleinräumige Konzepte)</li> <li>▪ Anpassung der Stellplatzgebühren, um das Parken auf Parkplätzen/ in Parkbauten zu fördern: Angleichung der Parkgebühren Dudoplatz Dudweiler (derzeit 0,60 €/h) &lt;-&gt; Tiefgarage Dudweiler (aktuell 1 €/h)</li> <li>▪ regelmäßige und flächendeckende Kontrollen des Ordnungsamtes zur Ahndung des Falschparkens sowie zur Identifizierung von Problemen (siehe Maßnahmenfeld H 5)</li> </ul> <p><u>weitere Stadtteilbereiche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kleinräumige Analyse der Parkraumsituation in weiteren Bereichen der Stadtteile, wenn von den Anliegern Probleme gemeldet werden, sich Unfallgefahren zeigen oder dem Ordnungsamt Probleme offenkundig werden</li> <li>▪ weitere Analyse der Lösungsmöglichkeiten für die Parkraum-Nutzungskonflikte um das Krankenhaus St. Josef in Dudweiler in Absprache mit Anwohnern und dem Krankenhaus – z. B. auch Reduzierung des Kfz-Quell- und Zielverkehrs zum Krankenhaus durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen (u. a. Jobtickets, siehe Maßnahmenfeld K 1)</li> </ul> |  |  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ H 1 Parkraumstrategie Innenstadt</li> <li>▪ H 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</li> <li>▪ K 1 Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> </ul>  |  |  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Priorität</b></th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>  |  |  |   | <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> | <b>Priorität</b> | <b>Umsetzungsfrist</b> | <input type="checkbox"/> sehr hoch | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> bis 2020 | <input checked="" type="checkbox"/> hoch | <input checked="" type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> bis 2025 | <input type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> bis 2030 | <input type="checkbox"/> niedrig |  | <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>  | <b>Priorität</b>                           | <b>Umsetzungsfrist</b>   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <input type="checkbox"/> sehr hoch   | <input type="checkbox"/> hoch              | <input type="checkbox"/> bis 2020                                  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> hoch   | <input checked="" type="checkbox"/> mittel | <input type="checkbox"/> bis 2025                                  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <input type="checkbox"/> mittel  | <input type="checkbox"/> niedrig           | <input type="checkbox"/> bis 2030                                  |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <input type="checkbox"/> niedrig   |  | <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe                   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |
| <p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>  |  | <p><b>Akteure:</b> Stadt Saarbrücken, Betreiber von Parkbauten</p> |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |  |                                   |                                 |                                  |                                   |                                  |  |  |



H 4

## Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen



Die Parkraumerhebungen der Innenstadt zeigen, dass trotz eines erhöhten Kontrollaufwandes (Einstellung von neuem Ordnungspersonal) noch ein hoher Anteil der Kfz-Führer falsch parkt (siehe VEP-Analyse Kap. 10.4). Dies könnte auch auf einen jahrelangen „Gewohnheitseffekt“ der Autofahrer zurückzuführen sein, denen ein Unrechtsbewusstsein und eine Sensibilität für die Behinderungen und Verkehrsgefahren für Fußgänger und Radfahrer teilweise fehlen. Die vorgenannten Maßnahmen zur Verlagerung des Parkdrucks in die Parkbauten werden erst effizient funktionieren, wenn die Parkregelungen auch überwacht werden. Daher ist einerseits eine konsequente Ahndung des Falschparkens als Sanktionsmaßnahme, andererseits aber auch zur Bewusstseinsbildung für ein richtiges Parkverhalten wichtig. Darüber hinaus gilt es, die Parkraumstrategie für die Innenstadt (siehe H1) in der Öffentlichkeit zu kommunizieren, um Missverständnisse zu vermeiden und die Akzeptanz zu fördern.

### Bausteine

- Bedarfsgerechte Ausweitung der regelmäßigen Kontrollen in den Bewirtschaftungszonen, ggf. Einstellung von weiterem Kontrollpersonal
- konsequentes Abschleppen von Falschparkern, die andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gefährden
- Erweiterung der Saarbrücken-App zum Melden von Behinderungen, Gefährdungen oder sonstigen Problemen im Straßenverkehr und Wegenetz (u.a. auch anonymisierte Meldemöglichkeit und Verortung von Falschparkern) und Angebot einer Internetplattform
- Erweiterung der Saarbrücken-App um Informationen zum Parken, insbesondere Auslastung der Parkbauten zur gezielten Lenkung des Parkdrucks und zum einfachen Auffinden der Parkbauten
- Aktionen gegen Falschparker:
  - Schwerpunkt-Aktionen des Ordnungspersonals
  - Initiierung/ Unterstützung von Öffentlichkeitskampagnen zur Bewusstseinsbildung der Autofahrer, bspw. AGFS-Aktion „Nina“: Anbringen von „Denkzetteln“ an Windschutzscheiben von Falschparkern durch Schulkinder (vgl. Website AGFS Nina)
- Bauliche Maßnahmen gegen Falschparker:
  - Poller gegen Falschparker, die ggf. von Rettungsdiensten entfernt werden können
  - Multifunktionale Elemente, die z. B. gleichzeitig den Fußverkehr fördern (Sitzwürfel, Bänke, Spielgeräte, ...)
  - Fahrradstellplätze, bspw. in Eckbereichen von Kreuzungen als Sperre gegen Falschparker (Fahrräder erzeugen deutlich geringere Sichteinschränkungen als parkende Autos)
- Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft mit Q-Park sowie den anderen privaten Parkhausbetreibern, um die Parkraumstrategie zu vermitteln und in Kooperation umzusetzen und um die Akzeptanz zu fördern
- Einrichtung eines Parkraumbeirates, um die politische Akzeptanz von Maßnahmen mit Bezug zum Parken zu fördern und die Parkraumstrategie/weitere Maßnahmen öffentlich zu kommunizieren. Hierbei sollten die Vorteile und Chancen der Parkraumstrategie (Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Verbesserung des Stadtbildes, erhöhte Verkehrssicherheit) vermittelt werden und die Parkhäuser als attraktive Alternativen zum Parken kommuniziert werden.
- Erreichbarkeitsmarketing: Die Parkhäuser sollten genauso wie die Angebote im Umweltverbund kommuniziert und vermarktet werden, um Einpendler auf den Umweltverbund zu verlagern oder die Nutzung der Parkhäuser zu fördern (siehe F 8.1)

Abbildung 2: AGFS-Aktion Nina



Quelle: Website AGFS Nina

Abbildung 3: Sitzwürfel und Fahrradparken an Kreuzungen



| <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-right: 5px; font-size: 2em; font-weight: bold; background-color: #d3d3d3;">P</div> <div style="margin-left: 10px;"> <b>H 4</b> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <b>Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen</b> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-end; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> </div> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; color: black; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: brown; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div> </div> </div> |  |  |
|---|--|--|
| <b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>A2:</b> Barrierefreie Fußwege</li> <li>▪ <b>A5.2</b> Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr</li> <li>▪ <b>A7</b> Attraktive Aufenthalts-, Sitz- und Spielmöglichkeiten</li> <li>▪ <b>A8.2:</b> Kampagnen/Aktionen</li> <li>▪ <b>B5:</b> Verkehrssicherheit für Radfahrer</li> <li>▪ <b>B6.1:</b> Abstellanlagen in Wohnquartieren</li> <li>▪ <b>F8.1</b> Erreichbarkeitsmarketing City</li> <li>▪ <b>H 1:</b> Parkraumstrategie für die Innenstadt</li> </ul>  |  |  |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</li> <li><input type="checkbox"/> hoch</li> <li><input type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul>   | <b>Priorität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> hoch</li> <li><input type="checkbox"/> mittel</li> <li><input type="checkbox"/> niedrig</li> </ul> | <b>Umsetzungsfrist</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> bis 2020</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2025</li> <li><input type="checkbox"/> bis 2030</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul> |
| <b>regionsrelevant:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein  |  | <b>Akteure:</b> LHS  |
| <b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Internetplattform bzw. App zum Melden von Problemen auf Straßen und Wegen: bspw. „Trier mitgestalten“, „Maerker Brandenburg“, „Karlsruhe Feedback“</li> </ul>   |  |  |

| <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px 5px; font-size: 2em; font-weight: bold; margin-right: 5px;">P</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <b>H 5</b>      <b>Optimierung der Stellplatzrichtlinie</b> </div>   |  | <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; font-weight: bold;"> <span>VE</span> <span>GT</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">FU</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; font-weight: bold; margin-top: 5px;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SE</span> <span>SL</span> <span>MU</span> </div> |
|--|--|--|
| <p>In Saarbrücken gilt, abgesehen von Konkretisierungen der Stellplatz-Ablösebeiträge, derzeit die Landesbauordnung des Saarlandes mit ihren Angaben zu Kfz- und Fahrradstellplätzen (§ 47 LBO Saarland). Die Landesbauordnung nennt auch die örtlichen Verkehrsverhältnisse sowie den ÖPNV als Einflussfaktor auf die zu erwartende Kfz-Nutzung der ständigen Benutzer sowie Besucher einer Anlage.</p> <p>In einigen Städten (bspw. Bremen, Bochum, Marburg, Würzburg) sind mittlerweile Stellplatzsatzungen oder ähnliche Konzepte zur Minderung der Kfz-Nutzung in Kraft, die neben der reinen Regulation der Stellplatzzahl für Gebäude anhand von Mitarbeiter/ Besucherzahlen weitere Kriterien heranziehen (ÖPNV-Erschließung, Job- und Mietertickets, CarSharing, Kompensation durch Fahrradstellplätze). Auf diese Weise kann die benötigte Stellplatzanzahl auf das nach Art, Lage und Verkehrsanbindung des Gebäudes notwendige Maß begrenzt werden. Dies verringert nicht nur den Kfz-Verkehr und fördert den Umweltverbund, sondern spart auch Baukosten.</p>   |  |  |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definition von konkreten Stellplatzbaupflichten je nach Art der Nutzung in einer differenzierten Richtzahlentabelle</li> <li>▪ Aufnahme einer Bagatellgrenze für kleine Bau-/ Umbauvorhaben (u. a., um Nachverdichtungen im Bestand zu erleichtern)</li> <li>▪ Einbezug von Qualitäten von Fahrradabstellanlagen (Anzahl, ebenerdiger Zugang, Notwendigkeit einer Überdachung, ...)</li> <li>▪ Optional: Aufnahme einer Kompensationsmöglichkeit der Herstellung von Kfz-Abstellplätzen durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen</li> <li>▪ Ergänzung der Stellplatzsatzung: Berücksichtigung der Lage und der ÖPNV-Erschließung (bspw. über die Festlegung von Gebietszonen in der Stadt, für die bei guter ÖPNV-Erschließung/ integrierter Lage prozentuale Abschläge der Stellplatz-Richtzahlen gelten)</li> <li>▪ anteilige Aussetzung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen bei besonderen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und vertragliche Festsetzung: CarSharing, Nachbarschaftsautos, Mietertickets, Jobtickets, Verzicht auf Nutzung des Kfz</li> <li>▪ Lenkung des Parkverkehrs in verdichteten Neubaugebieten in Parkbauten/ Quartiersgaragen: wenn in zumutbarer Entfernung Parkhäuser/ -plätze/ oder –garagen zur Verfügung stehen, soll eine Mindestanzahl von Bewohnerstellplätzen dort aufgenommen werden</li> <li>▪ Finanzierung von Quartiersgaragen u. a. über Stellplatzablösebeiträge</li> <li>▪ Berücksichtigung von ggf. notwendigen Stellplätzen für Wirtschaftsverkehre bei Büro- oder Geschäftsbauten (siehe E 4)</li> </ul> |  |  |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ H 1: Parkraumstrategie für die Innenstadt</li> <li>▪ H 1.1: Bewohnerparken</li> <li>▪ H 2: Parkraumstrategie für die Stadtteile</li> <li>▪ E 4: Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre</li> </ul>   |  |  |
| <p><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p>  | <p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> niedrig</p> | <p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2025</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2030</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>   |
| <p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>  |  | <p><b>Akteure:</b> LHS</p>   |

| <b>P</b>  | <b>H 6</b>                                  | <b>Autoreduzierte/ -freie Quartiere und Straßen</b>       | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SE</div> <div style="background-color: yellow; padding: 2px 5px; margin: 2px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; margin: 2px;">MU</div> </div> |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
|---|---|---|---|-------------------------------|------------------|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|---|-----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------------|
| <p>Autoreduzierte und auch –freie Quartiere sind in einigen Städten (bspw. Freiburg Vauban, Münster-Gartensiedlung Weißenberg, Kassel-Unterneustadt) bereits umgesetzt worden. Ziel dieses Ansatzes ist es, sowohl durch Festsetzungen in den Stellplatzsätzen/ Bebauungsplänen als auch durch die gezielte Förderung des Umweltverbundes und von CarSharing/ Fahrradverleihsystemen die Pkw-Nutzung der Anwohner deutlich zu reduzieren. Hierdurch können die Potenziale des öffentlichen Raumes besser ausgeschöpft werden (autofreie Straßen als Spiel- und Begegnungsflächen, insgesamt weniger Flächenverbrauch), das Kfz-Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Effekte reduziert sowie die Wohnungsbaukosten durch die weniger benötigten Stellplätze in vielen Fällen gesenkt werden. Darüber hinaus profitiert die Stadt durch das grüne/ innovatives Image dieser Quartiere.</p>   |   |   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Bausteine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswahl eines Neubaugebietes mit guter ÖPNV-Erschließung und guter Nahversorgung zum Start eines Pilotprojektes autofreies/ -armes Wohnen</li> <li>▪ Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch gute Wegeverbindungen</li> <li>▪ Festsetzung von deutlich geringeren Stellplatzbaupflichten, u. a. im Bebauungsplan</li> <li>▪ vertragliche Verankerung von flankierenden Maßnahmen: bspw. Mietertickets, CarSharing/ Nachbarschaftsauto</li> <li>▪ Monitoring und Evaluation, ggf. Übertragung/ Anpassung auf geeignete Bestandsquartiere</li> </ul>  |   |   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A1 Optimierung des Fußwegenetzes</li> <li>▪ H5 Überarbeitung der Stellplatzsätze</li> </ul>   |   |   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;"><b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Priorität</b></th> <th style="width: 33%;"><b>Umsetzungsfrist</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>   |   |   |   | <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b> | <b>Priorität</b> | <b>Umsetzungsfrist</b> | <input type="checkbox"/> sehr hoch | <input type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> bis 2020 | <input checked="" type="checkbox"/> hoch | <input type="checkbox"/> mittel | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 | <input type="checkbox"/> mittel | <input checked="" type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> bis 2030 | <input type="checkbox"/> niedrig |  | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| <b>Wirkungs-Kosten-Klasse</b>   | <b>Priorität</b>                            | <b>Umsetzungsfrist</b>                                    |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> sehr hoch  | <input type="checkbox"/> hoch               | <input type="checkbox"/> bis 2020                         |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> hoch  | <input type="checkbox"/> mittel             | <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025              |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> mittel   | <input checked="" type="checkbox"/> niedrig | <input type="checkbox"/> bis 2030                         |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <input type="checkbox"/> niedrig  |   | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe                     |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>regionsrelevant:</b> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>   |   | <p><b>Akteure:</b> LHS, Vermieter, Wohnungswirtschaft</p> |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |
| <p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p><u>Beispiele für autoarme/ -freie Quartiere:</u></p> <p><u>Darmstadt (Lincoln-Siedlung)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neubaugebiet als Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen</li> <li>▪ Grundsätzliche Parkraumbewirtschaftung für das Quartier</li> <li>▪ Festsetzung eines Höchstwertes von Stellplätzen je Wohnung: 0,8; Mindestwert 0,4</li> <li>▪ Bei anderen Nutzungen sind max. 70 % (mind. 40%) der erforderlichen Stellplätze zugelassen</li> <li>▪ Auf Privatgrundstücken sollen vorrangig CarSharing-Stellplätze entstehen</li> <li>▪ Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund</li> <li>▪ Umfangreiche flankierende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (u.a. B+R, CarSharing, CarPooling, Fahrradverleihsystem); Anordnung eines Großteils der Stellplätze in Quartieren in Quartiersgaragen (max. 300m-Fußweg zur Wohnung) und weniger in direkter Wohnungsnähe (vgl. Website Darmstadt)</li> </ul> <p><u>Dortmund (Gewerbegebiet Phoenix-West)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung des Stellplatzbedarfes von Unternehmen durch kompensatorische Maßnahmen (Fahrradabstellanlagen, Jobtickets, Nutzung von CarSharing) sowie durch Stellplatzablösen</li> <li>▪ Stellplatzablösen werden zur Finanzierung von Quartiersgaragen genutzt</li> </ul> <p><u>Münster-Gartensiedlung Weißenburg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtebaulicher Vertrag mit Vermietern, der diese dazu auffordert, Verzicht auf Kfz durch geeignete Vereinbarungen abzusichern (besondere Vereinbarung als Bestandteil der Mietverträge)</li> <li>▪ Stellplatzschlüssel: 0,2/Wohnung (ansonsten in Münster 1/Wohnung)</li> <li>▪ Hohe Anzahl von Fahrradabstellplätzen, gute Erschließung ÖPNV, CarSharing-Station</li> </ul> |   |   |   |                               |                  |                        |                                    |                               |                                   |  |                                 |  |                                 |   |                                   |                                  |  |                                       |