

# Integriertes Parkraumkonzept Trier - Fortschreibung 2010 -

Abschlussbericht  
Mai 2010  
Fassung Juli 2010

## Integriertes Parkraumkonzept

**Trier**

- Fortschreibung 2010 -

Abschlussbericht

**Hupfer** · Ingenieure  
GmbH

Hauptstraße 9a  
76889 Niederhorbach

Fon: 06343 / 988 344  
Fax: 06343 / 988 345

[mail@hupferingenieure.de](mailto:mail@hupferingenieure.de)

[www.hupferingenieure.de](http://www.hupferingenieure.de)

Mai 2010  
Fassung vom Juli 2010

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Situation und Aufgabenstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehensweise.....</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Entwicklung der Parkraumkapazitäten seit 1998 .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Parkraumnachfrage .....</b>	<b>8</b>
4.1	Parkierungsanlagen im Parkleitsystem .....	8
4.1.1	April.....	10
4.1.2	September .....	11
4.1.3	Dezember .....	12
4.1.4	Einzelne Anlagen .....	13
4.1.5	Zusammenfassung.....	14
4.2	Straßenraum.....	14
<b>5</b>	<b>Parkraumbewirtschaftung Status Quo .....</b>	<b>16</b>
5.1	Parken im Straßenraum .....	16
5.1.1	Bewohnerparken .....	16
5.1.2	Besucherparken.....	18
5.2	Parkierungsanlagen .....	22
5.3	Überwachung und Ahndung .....	22
5.4	Zusammenfassung .....	23
<b>6</b>	<b>Erreichbarkeitskosten ÖPNV und MIV .....</b>	<b>25</b>
6.1	City-Bereich .....	27
6.2	Region .....	28
6.3	Zusammenfassung .....	29
<b>7</b>	<b>Konzept .....</b>	<b>29</b>
7.1	Andere Städte.....	29
7.2	Allgemeine Zielsetzungen.....	32
7.3	Ziele.....	34
7.4	Konzept Innenstadt .....	35
7.4.1	Parkierungshöchstdauer .....	35
7.4.2	Gebührenhöhe und Taktung.....	37
7.4.3	Bewirtschaftungsintensität .....	40
7.4.4	Bewirtschaftungsdauer.....	41
7.4.5	Ahndung .....	41
7.4.6	Ablesbarkeit .....	42
7.4.7	Veränderungsumfang.....	42
7.4.8	Einnahmensituation .....	44
7.4.9	weitere Maßnahmen .....	45
7.5	weitere Talstadt .....	48
<b>8</b>	<b>Schlussbemerkungen.....</b>	<b>49</b>

## Abbildungen

Abbildung 1:	Ablauf und Verknüpfungen im Parkraumkonzept Trier .....	2
Abbildung 2:	Plangebiet und Erhebungsraum mit Kennzeichnung der unterschiedlichen Erhebungsarten der Untersuchung von 1999 .....	3
Abbildung 3:	Vergleich der öffentlichen Parkraumkapazitäten 1998 und 2009 .....	4
Abbildung 4:	Vergleich der Kapazitäten in Parkierungsbauten .....	5
Abbildung 5:	Stellplatzkapazitäten nach Arten getrennt für die Stadtteile der Trierer Talstadt 1998 und 2009 im Vergleich .....	5
Abbildung 6:	Fußgängerstrom vom Parkhaus an der Ostallee in Richtung Innenstadt .....	6
Abbildung 7:	Der Kornmarkt 1998 (oben) und 2010 (unten) .....	7
Abbildung 8:	Parkierungsanlagen und –kapazitäten in der Trierer Innenstadt, .....	8
Abbildung 9:	Anzahl der Einfahrten pro Monat in die Parkhäuser der Stadtwerke Trier in den Jahren 2006 bis 2008 .....	9
Abbildung 10:	Kapazitäten der an das Parkleitsystem angeschlossenen Anlagen .....	10
Abbildung 11:	Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier im April 2009 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden .....	10
Abbildung 12:	Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier im September 2008 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden .....	11
Abbildung 13:	Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier am Samstag, 13. September 2008 .....	12
Abbildung 14:	Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier im Dezember 2008 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden .....	13
Abbildung 15:	Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier am Samstag, 13. Dezember 2008 .....	13
Abbildung 16:	Auslastung der Parkraumkapazitäten im Straßenraum zwischen 14:30 Uhr und 16:00 Uhr in 2009 .....	15
Abbildung 17:	In den Altstadtnahen Geschäftstraßen sind nur sehr selten freie Parkstände verfügbar .....	16
Abbildung 18:	Bewohnerparkzonen in Trier (Ausschnitt; Quelle: Stadt Trier, Stand 2010); blau gestrichelt: die an der Achse Simeonstraße gespiegelte Begrenzung der nord-westlichen Grenze der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt; rot umrandet: die Fehlbereiche der Bewirtschaftung bei vergleichbarer Entfernung zur Innenstadt. ....	17
Abbildung 19:	Harte Bewohnerparkbevorrechtigung in der Salvianstraße (links), „weiche“ Bewohnerparkbevorrechtigung in der Bruchhausenstraße (mitte) und Parken ohne Bewohnerbevorrechtigung in der Zuckerbergstraße .....	18
Abbildung 20:	Die Altstadt Triers ist auf dem Papier eine homogene Bewirtschaftungszone. In der Realität variieren Gebührenhöhe und Parkierungshöchstdauer. ....	19
Abbildung 21:	vorhandene Gebührenregelungen bei Parkuhren in der Trierer Innenstadt .....	19
Abbildung 22:	unterschiedliche Gebührenregelungen an Parkuhren in Trier: o.l. Mindesteinwurf <b>50 Cent bei 1 € pro Stunde</b> , o.r. Mindesteinwurf <b>20 Cent bei 50 Cent pro Stunde</b> ; u. Einwurf ausschließlich <b>20 Cent je 12 Minuten</b> bei 1 € pro Stunde und einer Höchstparkdauer von 24 Minuten. An allen dargestellten Parkuhren standen Fahrzeuge. Die meisten waren abgelaufen oder nicht bedient worden. ....	20
Abbildung 23:	vorhandene Gebührenregelungen bei Parkuhren in der Trierer Innenstadt .....	20
Abbildung 24:	unterschiedliche Angaben zur Gebührenregelung bei einheitlichem Tarif. Samstag endet die Gebührenpflicht am Parkscheinautomat wie an der Parkuhr um 15 Uhr .....	21
Abbildung 25:	Parkgebühren in der Trierer Innenstadt: Preis je Stunde .....	22
Abbildung 26:	Parkierungshöchstdauer in der Trierer Altstadt (Bestand) .....	23
Abbildung 27:	Parkraumgebühren in der Trier Altstadt (Bestand) .....	24
Abbildung 28:	Auszug aus der ADAC-Autokostenliste 2009 .....	25
Abbildung 29:	Tarifzone Trier City und Fahrscheinpreise des VRT (Auszug) [ <a href="http://www.vrt-info.de">www.vrt-info.de</a> ] .....	26
Abbildung 30:	Kostenvergleich MIV / ÖPNV für die City Zone .....	27

Abbildung 31:	Kostenvergleich MIV / ÖPNV für den Besuch aus der nahen Region.....	28
Abbildung 32:	Oberzentren der Bundesrepublik Deutschland mit 80.000 bis 120.000 Einwohnern.....	30
Abbildung 33:	Parkdauer und –gebühren im Straßenraum ausgewählter Städte (grau: oberhalb der Höchstparkdauer).....	30
Abbildung 34:	Parkgebühren von Innenstädten (Kernbereich) in der ersten Stunde im Vergleich: Straßenraum : Parkierungsbau. Wert > 100%: Straßenraum teurer als Parkierungsbau.....	31
Abbildung 35:	Parkgebühren in Parkierungsanlagen ausgewählter Städte.....	31
Abbildung 36:	Kfz-Parkraumnachfrager und Parkraummerkmale [EAR 2005].....	32
Abbildung 37:	Konzept zur Regelung der Parkierungshöchstdauer .....	37
Abbildung 38:	Konzept zur Gebührenstaffelung .....	40
Abbildung 39:	Konzept Bewirtschaftungsintensitäten für Pkw (fett: Veränderungen zur vorherigen Stufe (v.o.n.u.) .....	41
Abbildung 40:	Vorschläge zur Kennzeichnung der Parkierungshöchstdauer am Parkscheinautomaten (links) und mit der konventionellen Kennzeichnung nach StVO.....	42
Abbildung 41:	Veränderungen an Parkuhren.....	43
Abbildung 42:	Veränderungen der Parkierungshöchstdauer an Parkscheinautomaten .....	43
Abbildung 43:	Vergleich der Parkgebühren der SWT im Bestand und im Konzept.....	44
Abbildung 44:	Vorgänge beim Parken mit dem Mobiltelefon ohne Parkscheinautomat .....	46
Abbildung 45:	einfaches, kundenorientiertes Handy-Parken in Saarbrücken.....	47
Abbildung 46:	Motorradparkplätze in Trier [Stadt Trier].....	48

# 1 Situation und Aufgabenstellung

Im Februar 1999, also vor elf Jahren, wurde für die Stadt Trier ein integriertes Parkraumkonzept vorgelegt<sup>1</sup>. Dieses Parkraumkonzept basierte auf einer intensiven Bestandsaufnahme zu den Parkraumkapazitäten und deren Nutzung und umfasste Maßnahmen, die sowohl die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkraumkapazitäten als auch die Einbindung des ÖPNV, der Öffentlichkeitsarbeit, des Einzelhandels etc. mit dem Thema „Trier ist gut erreichbar“ beinhaltete.

Seinerzeit wurde die Erstellung des Konzeptes von dem neu gegründeten Arbeitskreis Parken begleitet und die Ergebnisse, Zielsetzungen und Maßnahmen dort ausführlich erörtert. Vom Rat der Stadt Trier wurde das Konzept zur Kenntnis genommen, ein formaler Beschluss zur Umsetzung wurde jedoch nicht gefasst.

In der Zwischenzeit hat sich die Situation in Trier verändert. Ziele, Nutzungen und Stellplatzkapazitäten sind hinzu gekommen oder haben sich räumlich verlagert, Bewohnerparkbereiche sind umgesetzt, die Parkraumbewirtschaftung<sup>2</sup> hat sich verändert. Dementsprechend hat sich die Parkierungssituation in einer Vielzahl von kleinteiligen Maßnahmen und Veränderungen „fortentwickelt“ und stellt derzeit eine für Kunden und Besucher der Innenstadt schwer zu durchschauende Ansammlung von unterschiedlichen Parkmöglichkeiten dar.

In der Frage der Parkraumbewirtschaftung wurde die Stadt Trier von der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) aufgefordert, die möglichen Einnahmepotenziale aus der Parkraumbewirtschaftung auszuschöpfen. Andere Potenziale schließen sich an, wie z.B. die Verbesserung der Kapazitäten im Straßenraum, die „Rückgewinnung“ von innerstädtischen Plätzen und Straßenräumen zur Erhöhung von Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Dabei gilt es gleichzeitig die Betroffenen der Maßnahmen, Folgen und Nebenwirkungen zu kennen, damit die Maßnahmen einen höchstmöglichen Nutzen erzielen.

*„In der freien Wildbahn des Trierer Großstadt-Dschungels ist nichts schwerer zu finden als ein freier Parkplatz. Es sei denn, Sie stellen Ihr Fahrzeug in einem unserer Parkhäuser ab.“<sup>3</sup>* Mit dieser Einschätzung der aktuellen Parkraumsituation empfängt die städtische SWT Parken GmbH (Parken in Trier) den Besucher auf ihrer Internetseite und zeigt die Übersicht der von ihr betriebenen Parkierungsanlagen. Über verschiedene Formulierungen dieses Satzes ließe sich trefflich diskutieren, allein die Kernaussage scheint zu stimmen: Freie Kapazitäten in den Parkierungsanlagen, überparkte Straßenräume.

So wie sich die Rahmenbedingungen seit dem „integrierten Parkraumkonzept“ verändert haben, so sind dessen Zielsetzung und Maßnahmen an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Das integrierte Parkraumkonzept der Stadt Trier ist fortzuschreiben, um für aktuelle und zukünftige Aufgabenstellungen im Bereich des Parkens gewappnet zu sein.

## 2 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise setzt auf der umfangreichen Bestandsanalyse des Parkraumkonzeptes 1998/1999 auf und verzichtet – im Sinne einer Fortschreibung – auf eine ähnlich umfangreiche Bestandsaufnahme. Auf diese Weise wird der erforderliche Arbeits- und Kostenaufwand auf das notwendige Maß reduziert, ohne auf erforderliche Aussagen oder eine hinreichende Belastbarkeit der Aussagen verzichten zu müssen. Schwerpunkt der Betrachtungen ist der Bereich der Trierer Altstadt.

<sup>1</sup> Integriertes Parkraumkonzept Trier, Schlussbericht (conversum GmbH (Hupfer/Nagel/Busch), Kaiserslautern 1999)

<sup>2</sup> Parkraumbewirtschaftung umfasst Maßnahmen der Parkdauerbegrenzung und/oder der Nutzerbegrenzung und/oder der Erhebung von Gebühren.

<sup>3</sup> <http://www.parken-in-trier.de>

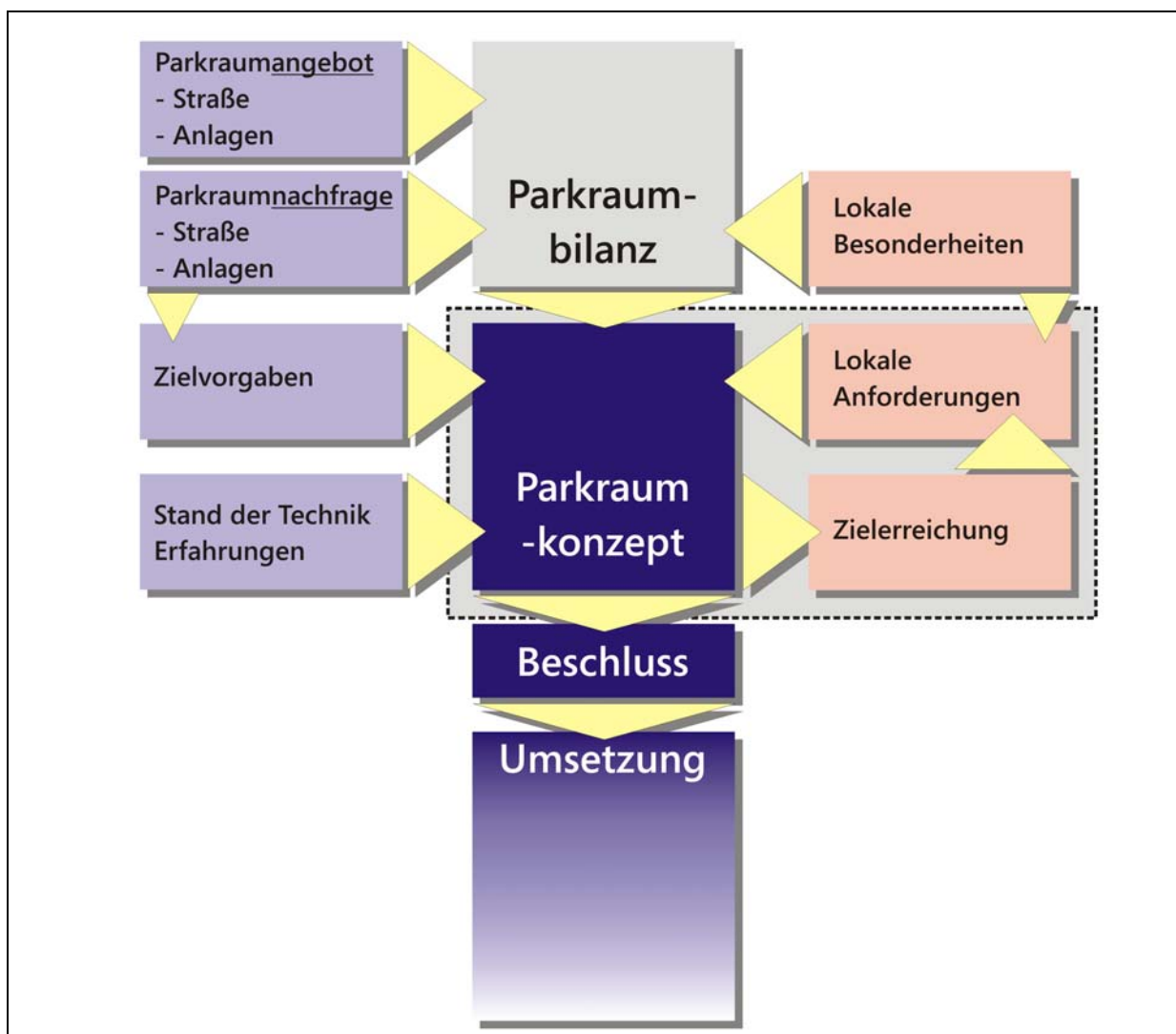


Abbildung 1: Ablauf und Verknüpfungen im Parkraumkonzept Trier

Neben der Aktualisierung der Datengrundlage wird auch der aktuelle Stand der Technik in Bezug auf die Entwicklung von Parkraumkonzepten reflektiert. Hieraus werden Empfehlungen zum Parkraumkonzept insgesamt sowie zu einzelnen Maßnahmen abgeleitet und dargestellt.

In der **Bestandsaufnahme** werden die Veränderungen in dem **Parkraumangebot** seit 1999 eruiert. Dabei werden veränderte Kapazitäten im Straßenraum und in Parkieranlagen erhoben (z.B. City Parkhaus, Parkplatz MediaMarkt, Paulinus Center) und aufgenommen. Des Weiteren wird die Bewirtschaftung der Parkstände erhoben und dokumentiert. Der Untersuchungsraum entspricht dem aus der Untersuchung von 1999 (vgl. Abbildung 2).

Die **Parkraumnachfrage** wird für die **Parkieranlagen**<sup>4</sup> auf der Grundlage der Messwerte des Parkleitsystems nachvollzogen. Hinzu kommen stichprobenhafte Erhebungen zur Verifizierung der Daten.

<sup>4</sup> Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze



Abbildung 2: Plangebiet und Erhebungsraum mit Kennzeichnung der unterschiedlichen Erhebungsarten der Untersuchung von 1999

Die **Parkraumnachfrage** im **öffentlichen Straßenraum** wird in Stichproben erfasst. Die Werte der Stichprobenerfassung werden mit den Werten aus den Erhebungen zum integrierten Parkraumkonzept verglichen und mit aktuellen Kennziffern der Regelwerke ergänzt.

Ergebnis der Bestandsaufnahme sind die Dokumentation von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage.

Insgesamt steht eine breite Basis von **Erfahrungen** im Umgang mit verschiedenen Maßnahmen des Parkraummanagements zur Verfügung. Aus den wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie den Erfahrungen anderer Städte wird der aktuelle Stand des innerstädtischen Parkraummanagements dargestellt. Die Erfahrungen der Stadt Trier werden jeweils mit den Ergebnissen bzw. Vorgehensweisen der ausgewählten Städte verglichen.



Aus dem integrierten Parkraumkonzept von 1999, der aktualisierten Bestandsaufnahme, den Erfahrungen aus anderen Städten und dem Stand der Technik wird die Zielsetzung im Parken für die Stadt Trier abgeleitet bzw. fortgeschrieben.

### 3 Entwicklung der Parkraumkapazitäten seit 1998

Seit der Bestandsaufnahme zum integrierten Parkraumkonzept in 1998 hat sich die Parkraumkapazität in Trier deutlich erhöht. Bezogen auf die Gesamtstadt stieg die Zahl der öffentlichen Stellplätze auf mehr als 10.000<sup>5</sup> an. Den größten Zuwachs gab es bei den Parkieranlagen, deren Kapazität um fast 50% stieg. Im Straßenraum sind in Summe kleine Zuwächse entstanden, bei den Parkplätzen wurden hingegen in Summe Kapazitäten leicht abgebaut.

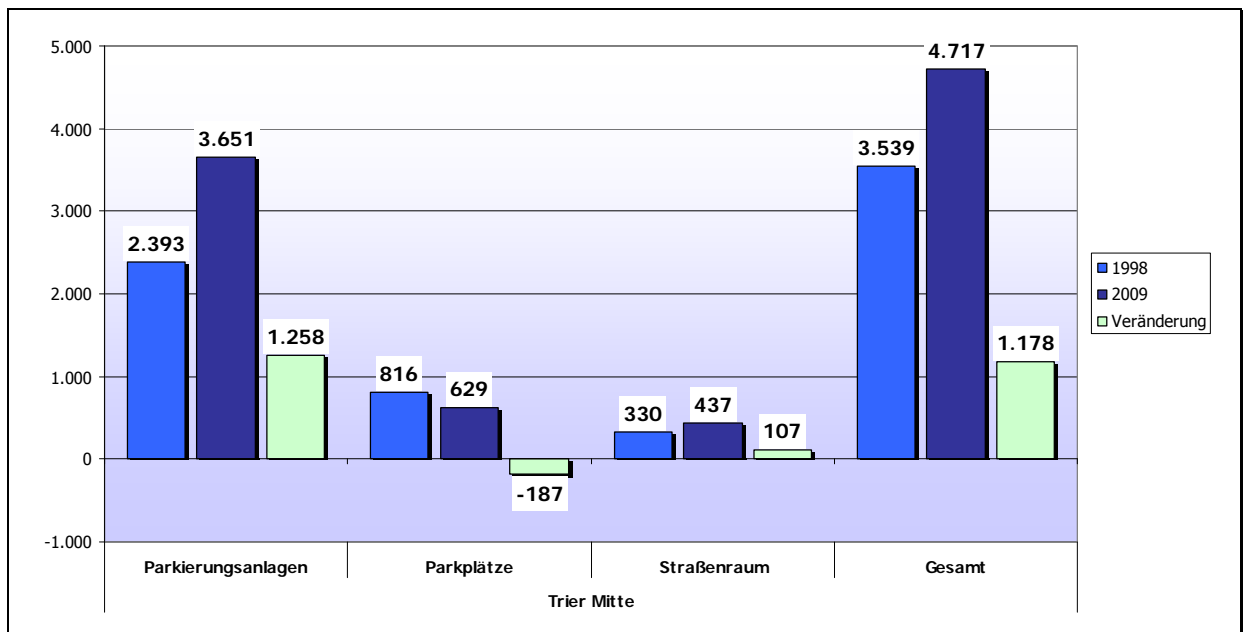


Abbildung 3: Vergleich der öffentlichen Parkraumkapazitäten 1998 und 2009<sup>6 7</sup>

Insbesondere im Bereich Trier Mitte sind durch die Inbetriebnahme des neuen City-Parkhauses und des Parkhauses des Plaza Carrée die größten Kapazitäten hinzugekommen. Rechnet man das Parkhaus an der Ostallee zum Bereich Mitte hinzu, so wurden in den drei Anlagen in der Innenstadt ca. 1.700 neue Stellplätze geschaffen, wohingegen nur etwa 450 Stellplätze im alten City Parkhaus und etwa 140 Stellplätze im Bereich der Innenstadt, z.B. am Kornmarkt (64 Parkstände) entfallen sind.

<sup>5</sup> Koch (2007) nennt in seiner Analyse insgesamt 30.971 Stellplätze für die Trierer Talstadt. Hierbei werden alle legalen Stellplätze (soweit einsehbar) aufgelistet. Die hier genannten Plätze beziehen sich auf öffentlich nutzbare, d.h. nicht reservierte Plätze.

<sup>6</sup> Basis: conversum (1999): Integriertes Parkraumkonzept Trier und Koch, M. (2007): Bremsfaktor Auto, sowie eigene Erhebungen

<sup>7</sup> zum Bereich Mitte wird der Bereich des Bahnhofs hinzugezählt

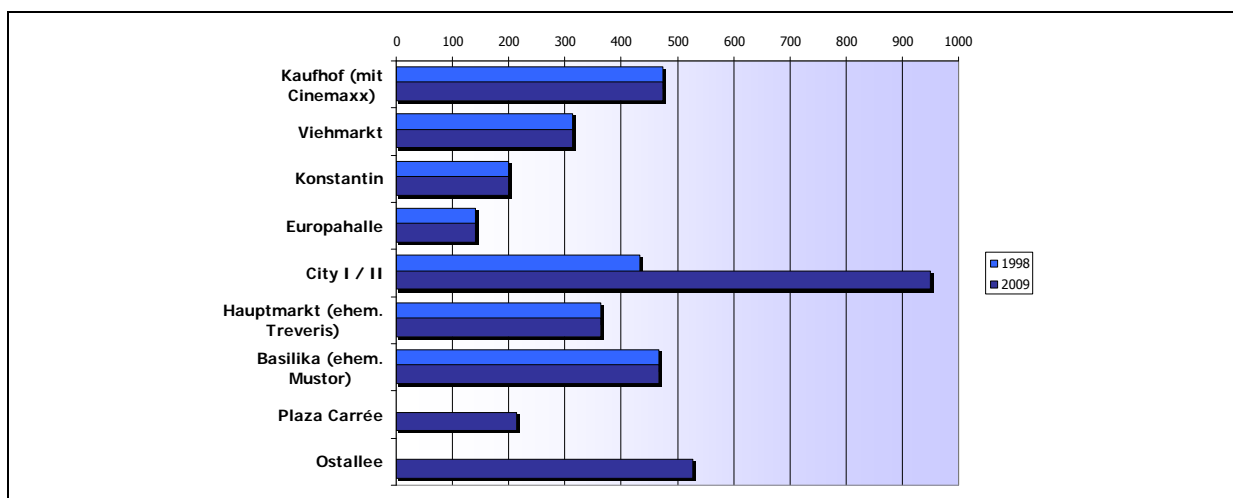


Abbildung 4: Vergleich der Kapazitäten in Parkierungsbauten

Während die Stadtteile Nord, Ost und Süd nur geringe Veränderungen in der öffentlich verfügbaren Kapazität zeigen, weist die Trierer Mitte einen Zuwachs von 33% im Vergleich zu 1999 auf. Insgesamt kann für die Trierer Innenstadt<sup>8</sup> ein Stellplatzzuwachs von ca. 20% festgestellt werden.

		1998	2009	Veränderung	
<b>Trier Mitte</b>	Parkierungsanlagen	2.393	3.651	1.258	53%
	Parkplätze	816	629	-187	-23%
	Straßenraum	330	437	107	32%
<b>Trier Nord</b>	Parkierungsanlagen	360	360	0	0%
	Parkplätze	145	237	92	63%
	Straßenraum	1.907	1.842	-65	-3%
<b>Trier Ost</b>	Parkierungsanlagen				
	Parkplätze	158	209	51	32%
	Straßenraum	786	846	60	8%
<b>Trier Süd</b>	Parkierungsanlagen				
	Parkplätze	293	347	54	18%
	Straßenraum	1.618	1.771	153	9%
<b>Gesamt</b>	Parkierungsanlagen	2.753	4.011	1.258	46%
	Parkplätze	1.412	1.422	10	1%
	Straßenraum	4.641	4.896	255	5%
<b>Gesamt</b>		<b>8.806</b>	<b>10.329</b>	<b>1.523</b>	<b>17%</b>

Abbildung 5: Stellplatzkapazitäten nach Arten getrennt für die Stadtteile der Trierer Talstadt 1998 und 2009 im Vergleich

Das Parkhaus an der Ostallee ist auch der Innenstadt zuzurechnen – auch wenn es der Lage nach dem Stadtteil Ost zuzuordnen ist. Die nahe Lage zur Innenstadt und die günstigen Parkkonditionen führen zu einem deutlichen Fußgängerstrom zwischen dem Parkhaus und der Innenstadt.

<sup>8</sup> einschließlich der Bereiche Mitte, Nord, Ost und Süd



Abbildung 6: Fußgängerstrom vom Parkhaus an der Ostallee in Richtung Innenstadt

Parallel der Erweiterung der Stellplatzkapazitäten wurden in Teilbereichen städtische Plätze als Aufenthaltsräume zurückgewonnen. Prominentestes Beispiel ist dabei der Kornmarkt, der 1998 eine der beliebtesten, stadtkernnahen Parkmöglichkeiten war, allerdings ohne jegliche Aufenthaltsqualität. Dieser ehemalige Parkplatz wurde zu einem attraktiven Aufenthalts- und Kommunikationsort in Trier.



Abbildung 7: Der Kornmarkt 1998 (oben) und 2010 (unten)

Ebenfalls zurückgebaut wurden teilweise die Stellplatzkapazitäten in einzelnen, an die Altstadt angrenzenden Straßen. Demgegenüber ist durch Neuordnung des Parkens und/oder neu zum Parken genutzter Flächen an anderen Stellen Parkraum entstanden, der in der Gesamtbilanz für das Straßenraumparken ein in etwa ausgeglichenes Bild zeigt.

Insgesamt wurden in der Trierer Altstadt die Parkraumkapazitäten in Parkieranlagen deutlich erhöht und gleichzeitig geringe Kapazitäten im öffentlichen Raum abgebaut. In der Bilanz verbleiben mehr als 1.000 zusätzliche Stellplätze im Bereich der Trierer Altstadt.

Die Veränderungen in den übrigen Bezirken der Talstadt sind gering und tragen im Wesentlichen den geringen baulichen und strukturellen Veränderungen in der Nutzung Rechnung.

## 4 Parkraumnachfrage

### 4.1 Parkierungsanlagen im Parkleitsystem

Insgesamt werden in den Parkierungsbauten (ohne Parkplätze) an den Wochentagen Montag bis Freitag rund 3.500 Stellplätze für Besucher angeboten, weitere 850 sind für Dauerparker reserviert.

Parkierungsbauten	Parkleitsystem	Kurzparker	Dauerparker	Gesamt
Basilika	✓	146	320	466
City	✓	768	150	918
Europahalle	✓	55	85	140
Hauptmarkt	✓	303	40	343
Kaufhof	✓	476	2	478
Konstantin	✓	200	30	230
Ostallee	✓	710	150	860
Plaza Carree	✓	160	40	200
Porta Nigra	✓	398	2	400
Viehmarkt	✓	310	30	340
<b>Gesamt Parkierungsbauten</b>		<b>3.526</b>	<b>849</b>	<b>4.375</b>
		81%	19%	100%

Parkplätze ab 50 Plätze				
Berufsbildende Schulen (BBS) (Parkschein)		50		50
Kaiserthermen/Palastgarten (BUS-Parkplatz)				
Konstantinplatz (Parkschein)		50		50
Parkplatz am FORUM (beschränkt)		78		78
Parkplatz Feldstraße (beschränkt)		184		184
Rathaus (Parkschein)	✓	303	3	306
Rindertanzstraße / Sieh um Dich (Parkschein)		92		92
<b>Gesamt Parkplätze</b>		<b>757</b>		<b>757</b>

<b>Gesamt Parkierungsanlagen</b>		<b>4.283</b>	<b>849</b>	<b>5.132</b>
		83%	17%	100%

Abbildung 8: Parkierungsanlagen und -kapazitäten in der Trierer Innenstadt<sup>9, 10</sup>

Aus den Daten der Parkhäuser lassen sich unterschiedliche Zeiträume der Parkraumnachfrage ableiten. In den Monaten Januar sowie März bis Juni weisen die Parkhäuser der Stadtwerke Trier<sup>11 12</sup> durchschnittlich 110.000 Einfahrten pro Monat auf. Dieser Zeitraum stellt einen Abschnitt mit „normaler“ Nachfrage dar. Neben den Osterferien sind keine bedeutenden Ferien in ihm enthalten. Auch die Witterung ist eher kühl. In den Sommer- und Herbstmonaten ist die Nachfrage etwas größer. Etwa

<sup>9</sup> Quellen: Stadt Trier, Stadtwerke Trier, Koch (2007)

<sup>10</sup> Nach den Definitionen im Parkleitsystem zählen alle Parkierungsvorgänge auf nicht gemieteten Stellplätzen als Kurzparker. Ein Zusammenhang mit einer definierten Parkdauer ist hieraus nicht unmittelbar abzuleiten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Daten des Parkleitsystems werden diese Begriffe im Folgenden verwendet, sofern keine anderen Angaben gemacht werden.

<sup>11</sup> Die Stadtwerke Trier (SWT) betreiben nicht alle Parkhäuser in Trier. Deren Daten können jedoch als repräsentativ für die Identifizierung der Parkraumnachfrage gelten.

<sup>12</sup> Die Daten zum Parkleitsystem wurden dankenswerterweise von der den SWT zur Verfügung gestellt. Die Veröffentlichung und Weitergabe der Daten an Dritte außerhalb der Stadtverwaltung Trier ist nicht gestattet.

125.000 Einfahrten verzeichneten die Parkhäuser der SWT monatlich, 14% mehr als in den Monaten davor. Die Erklärung liegt hier in der Ferienzeit und in der durch die Weinlese und Weinfeste begünstigte touristische Nachfrage. Hinzu kommt eine hohe einheimische Nachfrage durch städtische Freizeitverkehre. Der Dezember ist der am stärksten nachgefragte Monat. Die besondere Einkaufsnachfrage sorgt für rund 150.000 Einfahrten in die Parkhäuser der SWT. Der Februar weist die geringste Nachfrage aller Monate auf. Hier sind keine besonderen touristischen oder sonstigen besonderen Nachfragen zu verzeichnen. Die Witterung ist eher unfreundlich.

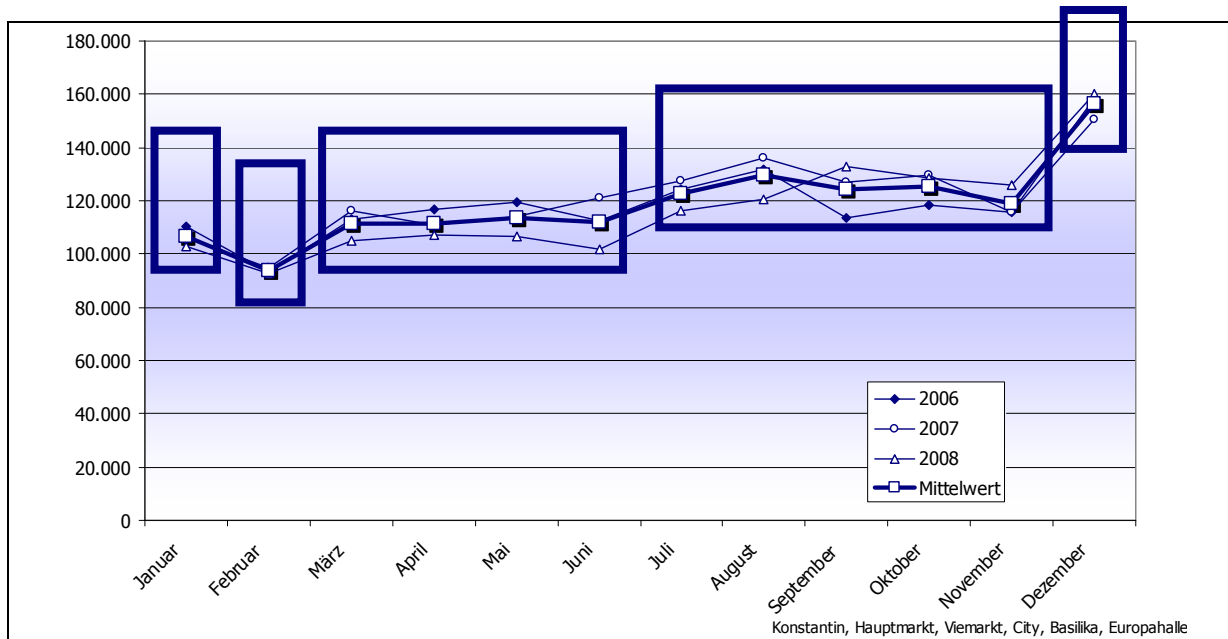


Abbildung 9: Anzahl der Einfahrten pro Monat in die Parkhäuser der Stadtwerke Trier in den Jahren 2006 bis 2008

Für die Bestandsaufnahme der Parkraumnachfrage wurden die Daten des städtischen Parkleitsystems ausgewertet. Ausgewählt wurden die Monate September und Dezember 2008 sowie April 2009 aus denen jeweils eine „repräsentative Woche“ analysiert wurden. Die Daten umfassen die 12 Parkierungsanlagen des Parkleitsystems. Insgesamt wurden mehr als 1,5 Mio. Datensätze ausgewertet. Für die Beurteilung der Parkraumnachfrage wurden eine repräsentative Woche im April 2009 und eine Woche im September 2008 sowie eine Woche im Dezember 2008 („Maximalnachfrage“) analysiert.

Unstimmigkeiten in den Daten wie Ungenauigkeiten in den Abendstunden oder Fehler der Detektoren (z.B. Rathausparkplatz) wurden anhand der Ganglinien der Kapazitäten korrigiert.

Insgesamt stellen die Parkierungsanlagen im Parkleitsystem eine Kapazität von ca. 4.700 Stellplätzen, von denen werktags etwa 3.800 Stellplätze den Kurzparkern (Nicht-Dauer-Mieter)<sup>13</sup> zur Verfügung stehen. An Samstagen wird die Stellplatzkapazität für Mieter reduziert, so dass an Samstagen ca. 4.300 Stellplätze im Parkleitsystem angezeigt werden. Rund 400 Plätze verbleiben für Dauermieter von Stellplätzen.

<sup>13</sup> Nach den Definitionen im Parkleitsystem zählen alle Parkierungsvorgänge auf nicht gemieteten Stellplätzen als Kurzparker. Ein Zusammenhang mit einer definierten Parkdauer ist hieraus nicht unmittelbar abzuleiten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Daten des Parkleitsystems werden diese Begriffe im Folgenden verwendet, sofern keine anderen Angaben gemacht werden.

Parkierungsanlage	Kurzparker	Mieter	Gesamt
Rathaus 1	146	0	146
Rathaus 2	157	3	160
Porta Nigra	398	2	400
Kaufhof	476	2	478
Hauptmarkt	303	40	343
City	768	150	918
Viehmarkt	310	30	340
Europahalle	55	85	140
Konstantin	200	30	230
Basilika	146	320	466
Ostallee	710	150	860
Plaza	160	40	200
<b>Gesamt</b>	<b>3.829</b> 82%	<b>852</b> 18%	<b>4.681</b> 100%

Abbildung 10: Kapazitäten der an das Parkleitsystem angeschlossenen Anlagen

#### 4.1.1 April

Die Auswertung einer repräsentativen Woche im April 2008 zeigt, dass an allen Wochentagen eine ausreichende Kapazitätsreserve besteht. Montags bis freitags waren jeweils mindestens 1.590 Stellplätze frei, dementsprechend maximal etwa 2.200 Plätze belegt. Dabei unterschieden sich die Wochentage hinsichtlich der Stellplatznachfrage nur unwesentlich. Einzig am Samstag ist eine deutlich höhere Stellplatznachfrage zu verzeichnen. Die Nachfrage steigt auf bis zu 3.100 Plätze und die Reserve sinkt trotz erhöhter Kapazität auf etwa 1.200 Plätze. Insgesamt sind die Stellplatzreserven für die „Normalmonate“ sehr hoch. Sie betragen montags bis freitags ca. 40%, samstags ca. 30% der jeweiligen Gesamtkapazität.

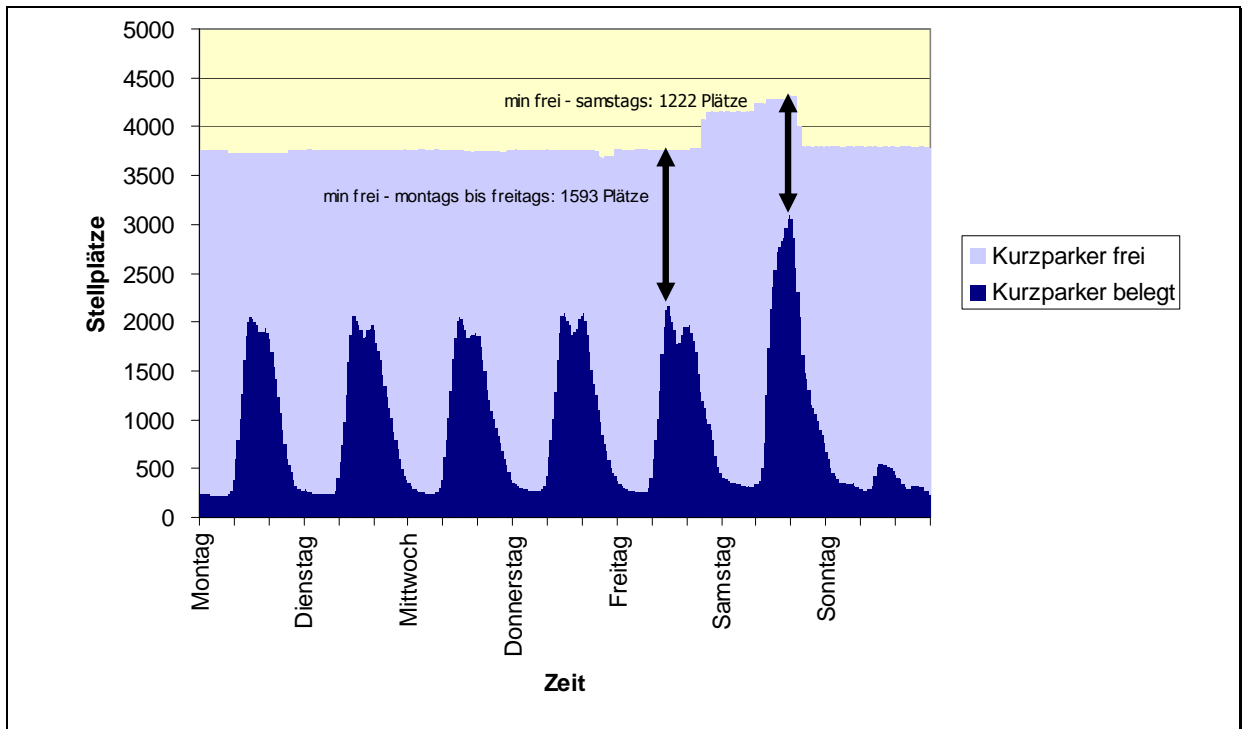


Abbildung 11: Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier im April 2009 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden

## 4.1.2 September

Im September ist die Stellplatznachfrage entsprechend den genannten Rahmenbedingungen größer als im April. Auch variiert die Stellplatznachfrage zwischen den Tagen Montag bis Freitag etwas stärker. Die Kapazitätsreserve beträgt mindestens etwa 950 Stellplätze. Samstags ist im September eine Reserve von ca. 325 Plätzen verfügbar.

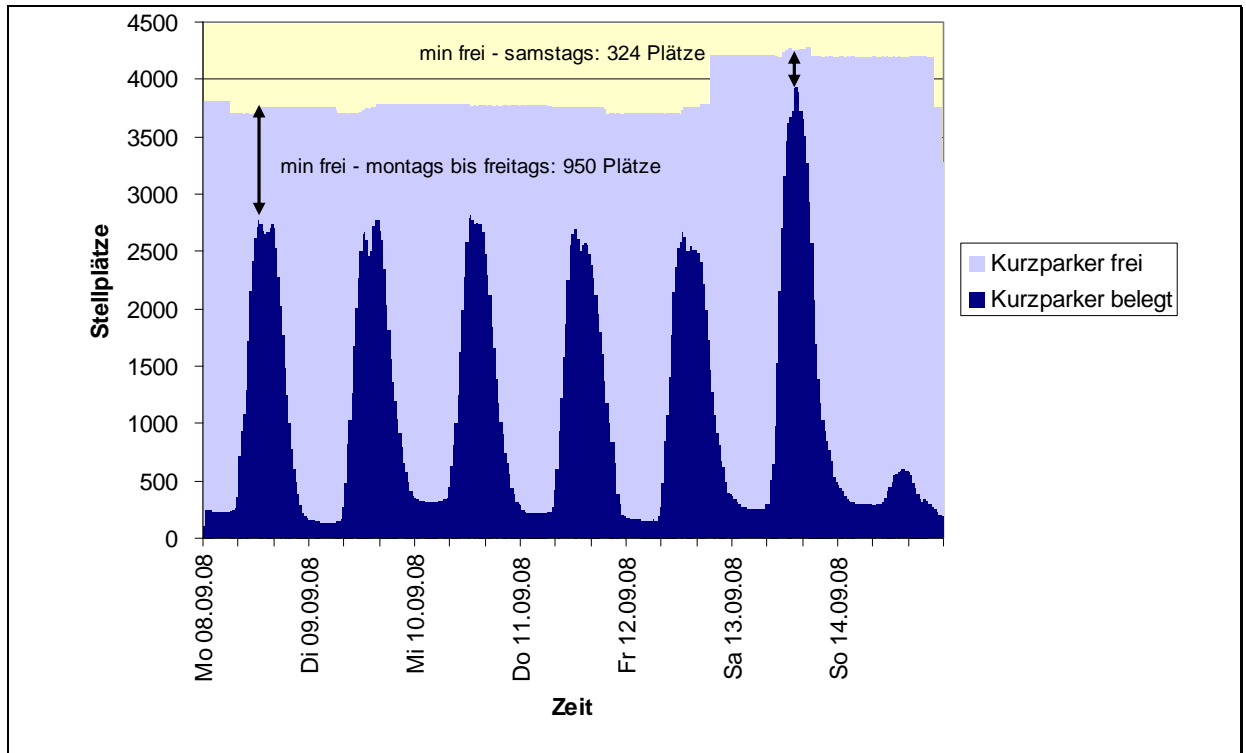


Abbildung 12: Stellplatznachfrage der Parkieranlagen im Parkleitsystem Trier im September 2008 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden

In der Spitzennachfrage des Samstags (ca. 14<sup>30</sup> Uhr) wurden am Rathaus sowie an der Basilika und der Ostallee jeweils mehr als 70 freie Stellplätze angezeigt. Die Kapazitäten am Kaufhof, dem Viehmarkt und der Europahalle fielen auf minimal 5 freie Stellplätze.



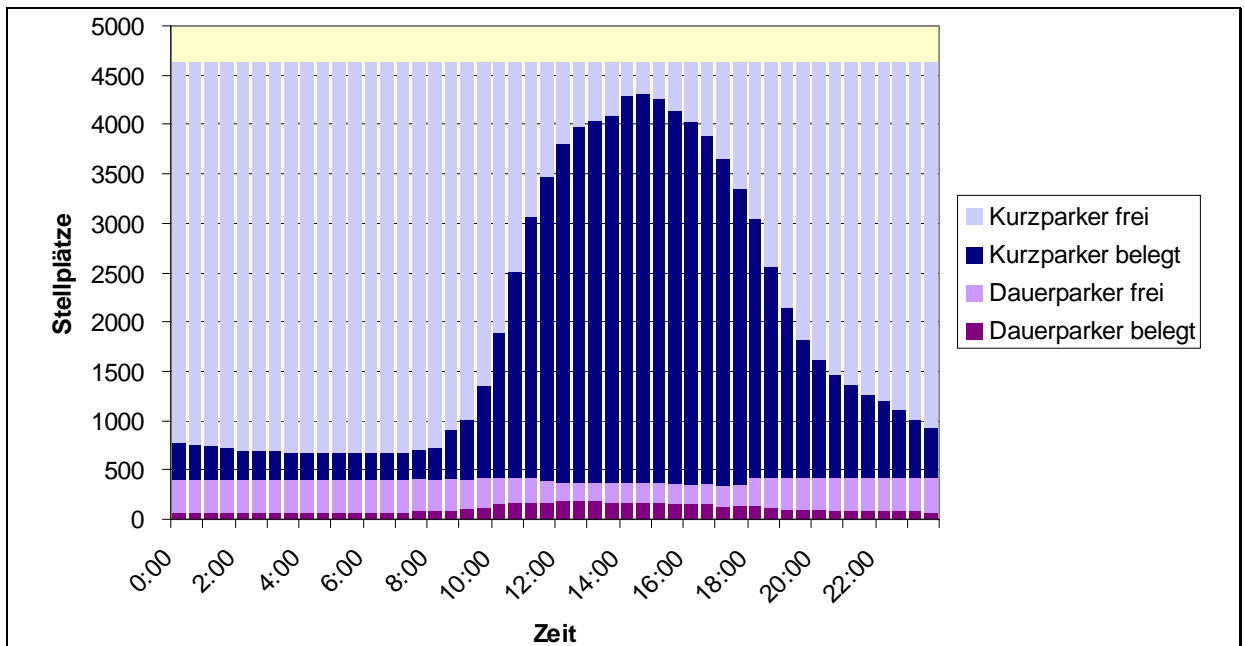


Abbildung 13: Stellplatznachfrage der Parkierungsanlagen im Parkleitsystem Trier am Samstag, 13. September 2008

### 4.1.3 Dezember

Der Dezember ist der nachfragestärkste Monat des Jahres. In den Parkierungsanlagen des Parkleitsystems steht jedoch trotzdem montags bis freitags eine Kapazitätsreserve von mehr als 400 Stellplätzen zur Verfügung.

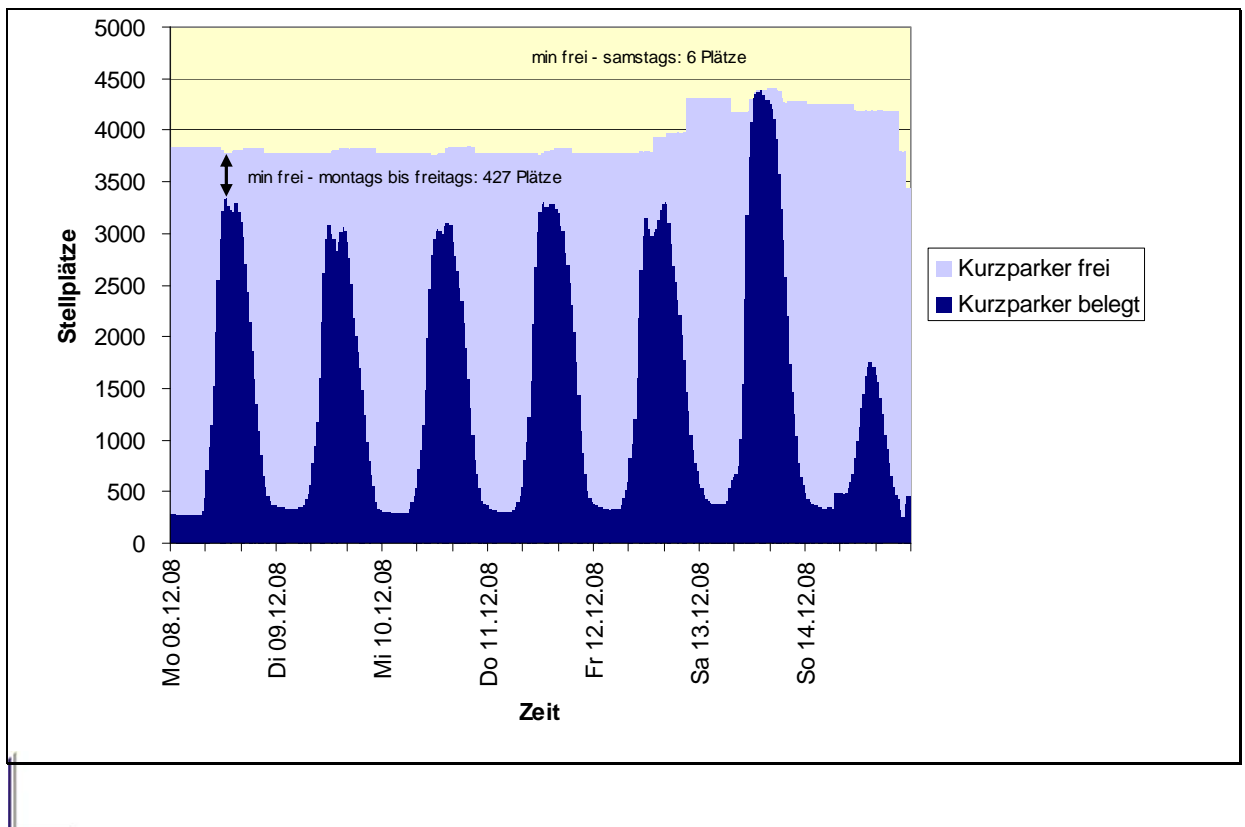


Abbildung 14: Stellplatznachfrage der Parkieranlagen im Parkleitsystem Trier im Dezember 2008 (repräsentative Wochentage); Teilstrichintervall: 8 Stunden

Samstags sind die Kapazitäten zeitweise erschöpft. Das Parkleitsystem weist in der Zeit zwischen 13<sup>00</sup> Uhr und 16<sup>00</sup> Uhr keine nennenswerten Kapazitäten mehr in den angeschlossenen Parkieranlagen des Parkleitsystems aus.

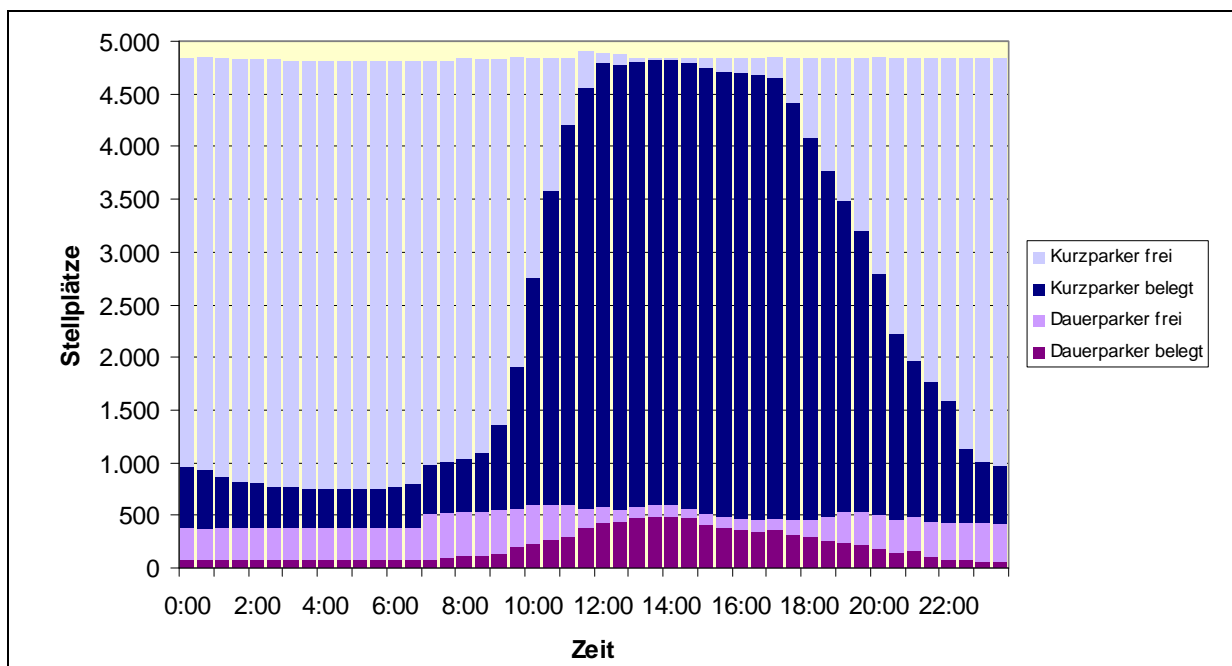


Abbildung 15: Stellplatznachfrage der Parkieranlagen im Parkleitsystem Trier am Samstag, 13. Dezember 2008

Diese Situation in der Stellplatznachfrage kann auch für solche Tage unterstellt werden, an denen in Luxemburg ein Feiertag ist, in Trier jedoch nicht. Dies sind Mariä Himmelfahrt sowie der Luxemburgische Nationalfeiertag (23. Juni).

#### 4.1.4 Einzelne Anlagen

Die hohe Verkehrsnachfrage am Samstag zeigt sich in der Auslastung einzelner Anlagen. So sind in den höher nachgefragten Monaten der zweiten Jahreshälfte mit Ausnahme der Anlagen „Basilika“ und „Ostallee“ alle übrigen Anlagen im Parkleitsystem samstags zeitweise ausgelastet. Da nicht alle Anlagen gleichzeitig voll belegt sind, ergeben sich zusammen mit den freien Kapazitäten in der Anlage „Basilika“ und im Parkhaus an der Ostallee die o.g. Reserven für den Bereich der Trierer Altstadt.

Die Analyse einzelner Anlagen im Vergleich mit den Zahlen aus dem Parkraumkonzept 1999 zeigt, dass die Anlagen Hauptmarkt, Viehmarkt, Konstantin und Europahalle eine über das Jahr relativ gleichmäßige Auslastung aufweisen. Da i.d.R. alle Parkieranlagen freie Kapazitäten aufweisen, erfolgt die Wahl des Parkplatzes zielnah (einheimische Besucher und ortsunkundige Besucher) oder in den Anlagen mit einem hohen Zielwert (ortsunkundige Besucher). Der Zielwert wird aus der Bezeichnung der Anlage abgeleitet. So erklärt sich die saisonale unterschiedliche Nachfrage in den Anlagen City und Basilika. Dies sind offensichtlich diejenigen Ziele, die am stärksten von den Ortsunkundigen als zielnah identifiziert werden. Dort zeigt sich der stärkste saisonale Einfluss auf die Stellplatznachfrage an den Werktagen Montag bis Freitag.

### 4.1.5 Zusammenfassung

Die Auswertung der Stellplatzkapazitäten der an das Parkleitsystem angeschlossenen Anlagen hat gezeigt, dass mit Ausnahme der Samstage vor Weihnachten sowie ggf. zweier weiterer Tage in den angeschlossenen Parkierungsanlagen deutliche Kapazitäten vorhanden sind.

Montags bis freitags liegen die Kapazitätsreserven im Parkleitsystem bei 1.600/900/400 Plätzen (April/September/Dezember). An Samstagen sind 1.200 bzw. 325 Plätze im April bzw. im September verfügbar.

An den bis zu sechs besonders nachfragestarken Tagen im Jahr ist die verfügbare Kapazität in den Anlagen im Bereich der Trierer Altstadt während jeweils ca. 3 Stunden nicht ausreichend.

## 4.2 Straßenraum

Für die Ermittlung der Parkraumnachfrage im Straßenraum wurden mehrere Erhebungsfahrten durchgeführt<sup>14</sup>, in denen die Stellplatzauslastung aufgezeichnet und ausgewertet wurde. Die Parkraumnachfrage war an allen drei Tagen nahezu identisch.

In den Straßenräumen um die Fußgängerzone sind die verfügbaren Kapazitäten an der Auslastungsgrenze. In der Folge werden dort Fahrzeuge illegal im Straßenraum geparkt. Kapazitäten in nennenswertem Umfang waren in der Christophstraße anzutreffen. Dort befinden sich Längsparkstände im Bereich der Mittelinsel, die einseitig mit Parkuhren, einseitig mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden.

Auffällig sind auch die hohen Auslastungen und teilweise Überlastungen in den an die Altstadt angrenzenden Gebieten im Osten der Stadt. Diese hohen Auslastungen tagsüber sind eindeutig auf gebietsfremde Parker zurückzuführen. In Wohngebieten ist die Stellplatznachfrage durch die Anwohner tagsüber am geringsten.

<sup>14</sup> 21. April 2009, 19. Mai 2009 und 22. September 2009 jeweils in der Zeit von 15 Uhr bis 16 Uhr

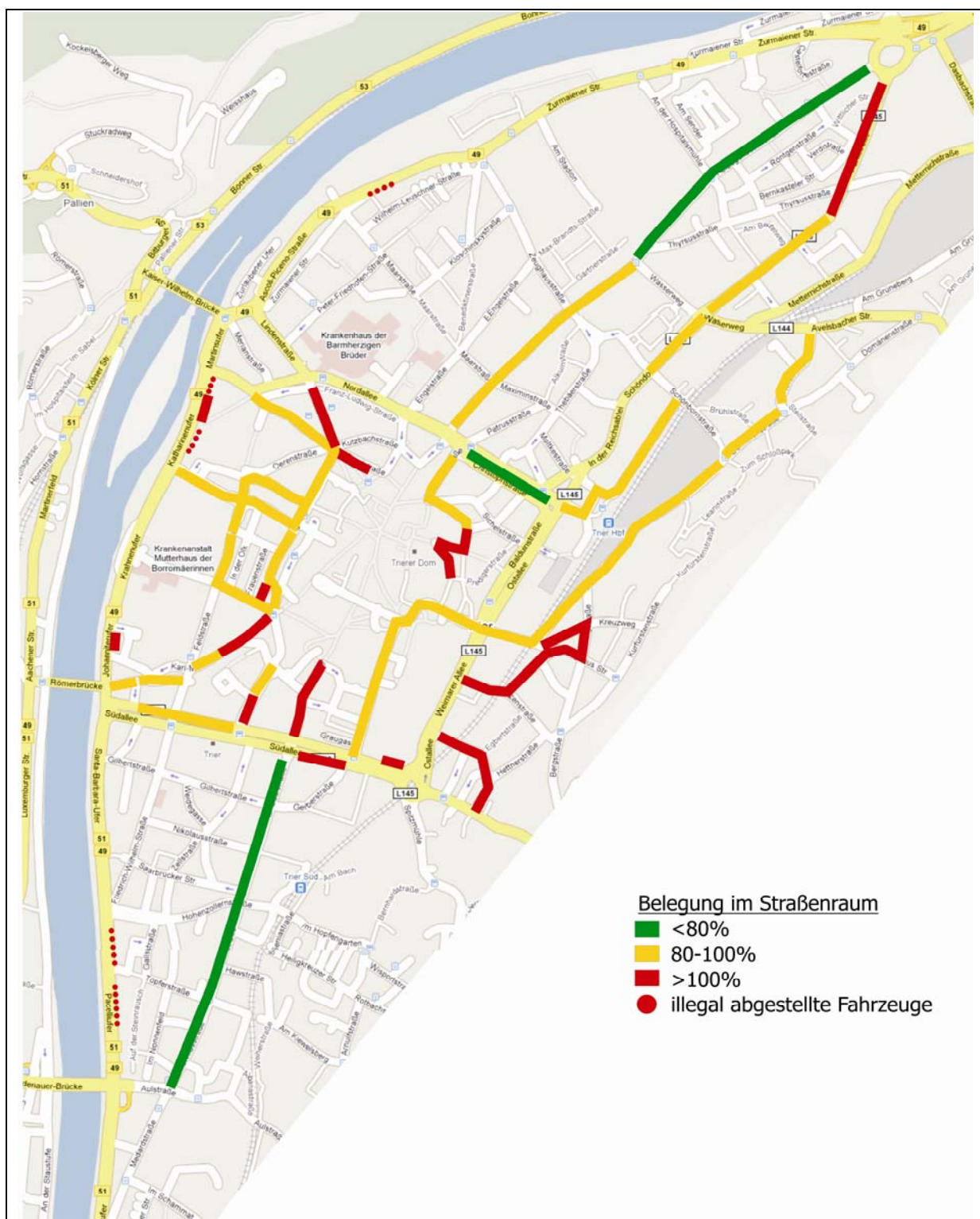


Abbildung 16: Auslastung der Parkraumkapazitäten im Straßenraum zwischen 14:30 Uhr und 16:00 Uhr in 2009

Insbesondere in den Straßen mit Geschäftsbesatz sind die Parkraumkapazitäten im Straßenraum nahezu erschöpft. Hierzu zählen z.B. die Karl-Marx-Straße und Brückenstraße, die Neustraße, die Bruchhausenstraße. Der Beobachtung nach sind die dortigen Parkierungsdauern deutlich länger, als der Besuch des einzelnen, dort ansässigen Geschäftes in Anspruch nimmt.



Abbildung 17: In den Altstadt-nahen Geschäftstraßen sind nur sehr selten freie Parkstände verfügbar

In Summe hat sich die Parkraumsituation in den Straßenräumen trotz gesteigerter Parkraumkapazitäten in Parkieranlagen nicht verändert. Die altstadtnahen Straßenparkstände sind weitgehend belegt, in einigen Bereichen überbelegt. Dies gilt sowohl für die bewirtschafteten Parkstände als auch für die unbewirtschafteten Bereiche im Osten der Stadt.

## 5 Parkraumbewirtschaftung Status Quo

### 5.1 Parken im Straßenraum

#### 5.1.1 Bewohnerparken

Die Parkraumbewirtschaftung der Stadt Trier umfasst eine flächendeckende Bewohnerparkregelung in der Altstadt sowie der meisten angrenzenden Bereiche. Im Osten der Talstadt ist derzeit keine Bewohnerparkregelung umgesetzt. Nimmt man die Simeonstraße als Mittelachse der Altstadt, so ist die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nach Nord-Westen deutlich weiter als nach Süd-Osten.

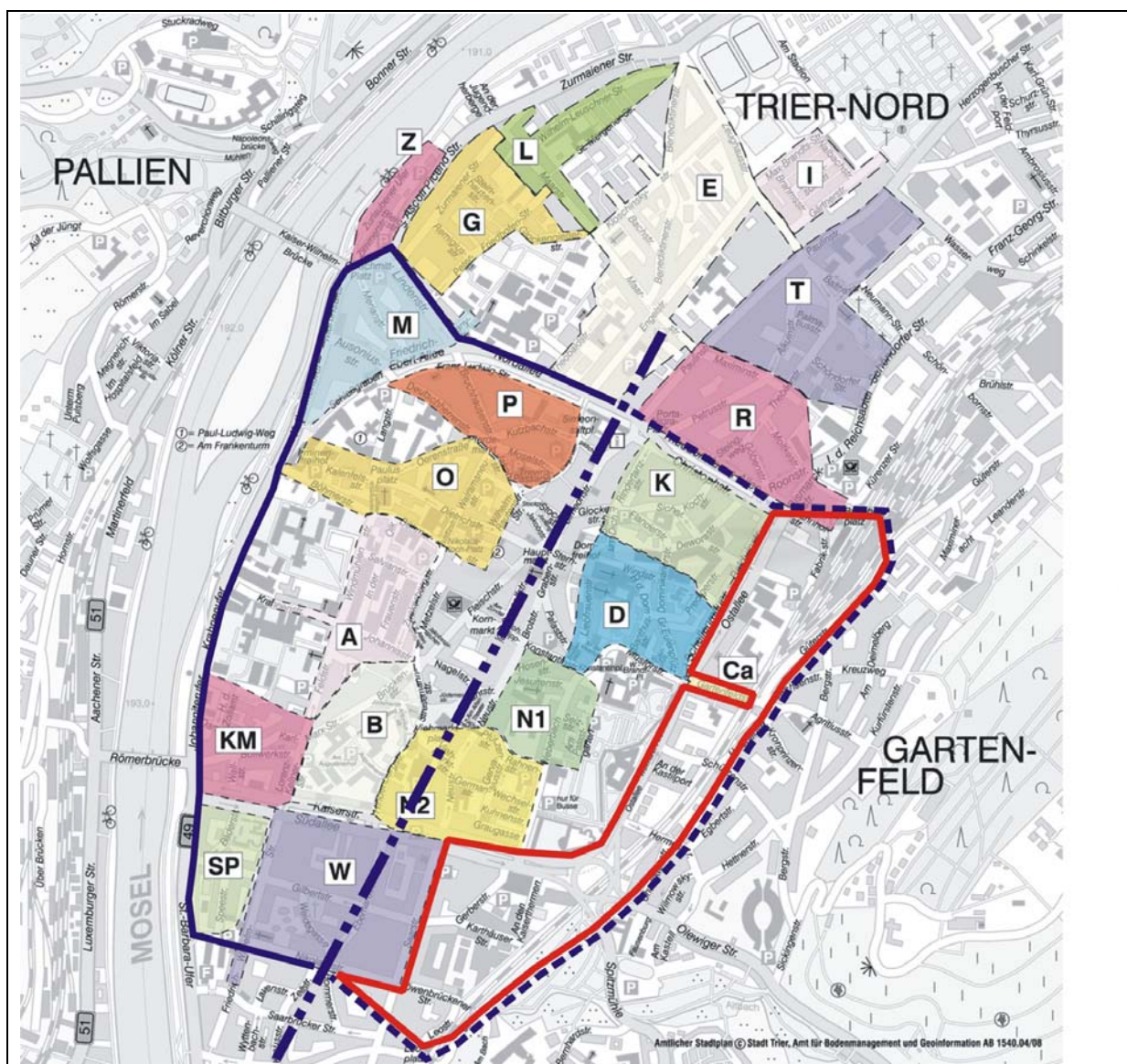


Abbildung 18: Bewohnerparkzonen in Trier (Ausschnitt; Quelle: Stadt Trier, Stand 2010); blau gestrichelt: die an der Achse Simeonstraße gespiegelte Begrenzung der nord-westlichen Grenze der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt; rot umrandet: die Fehlbereiche der Bewirtschaftung bei vergleichbarer Entfernung zur Innenstadt.

Die Bewohnerparkbevorrechtigung wird abschnittsweise sowohl als „harte“ als auch als „weiche“ Regelung angewandt. In der harten Bewohnerparkberechtigung ist das Parken ausschließlich den Bewohnern erlaubt. Dies ist in den angrenzenden Wohnquartieren der Altstadt teilweise der Fall. Bei der „weichen“ Regelung dürfen die Bewohner unbegrenzt und ohne Parkgebühren<sup>15</sup>, Nicht-Bewohner zeitlich befristet gegen Gebühr parken. Darüber hinaus gibt es Bereiche, in denen Bewohner keine besondere Bevorrechtigung erhalten und auch diese nur gegen Zahlung einer Gebühr im Straßenraum parken dürfen.

<sup>15</sup> Für die Ausstellung des Parkausweises ist eine Gebühr in Höhe von derzeit € 30,70 p.a. zu entrichten.



Abbildung 19: Harte Bewohnerparkbevorrechtigung in der Salviastraße (links), „weiche“ Bewohnerparkbevorrechtigung in der Bruchhausenstraße (mitte) und Parken ohne Bewohnerbevorrechtigung in der Zuckerbergstraße

Die (noch) nicht bewirtschafteten Bereiche östlich des Alleenringes liegen in einer geringen Entfernung zur Altstadt. Die fehlende Bewirtschaftung bietet sowohl Pendlern als auch Besuchern der Stadt mit einer längeren Aufenthaltsdauer einen kostenlosen Abstellplatz für ihr Fahrzeug. Den Kornmarkt erreicht man von der Schützenstraße und dem Gebiet östlich der Bahn in weniger als 10 Minuten.

### 5.1.2 Besucherparken

Neben der Bewohnerparkbevorrechtigung ist das Parken im Straßenraum in der Stadtmitte Triers, flächendeckend bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung umfasst eine Begrenzung der Parkdauer und/oder die Erhebung einer Gebühr. In Trier werden zur Bewirtschaftung sowohl Parkuhren als auch Parkscheinautomaten eingesetzt, dabei ist eine räumliche oder inhaltliche Zuordnung bei den unterschiedlichen Einrichtungen nicht erkennbar.

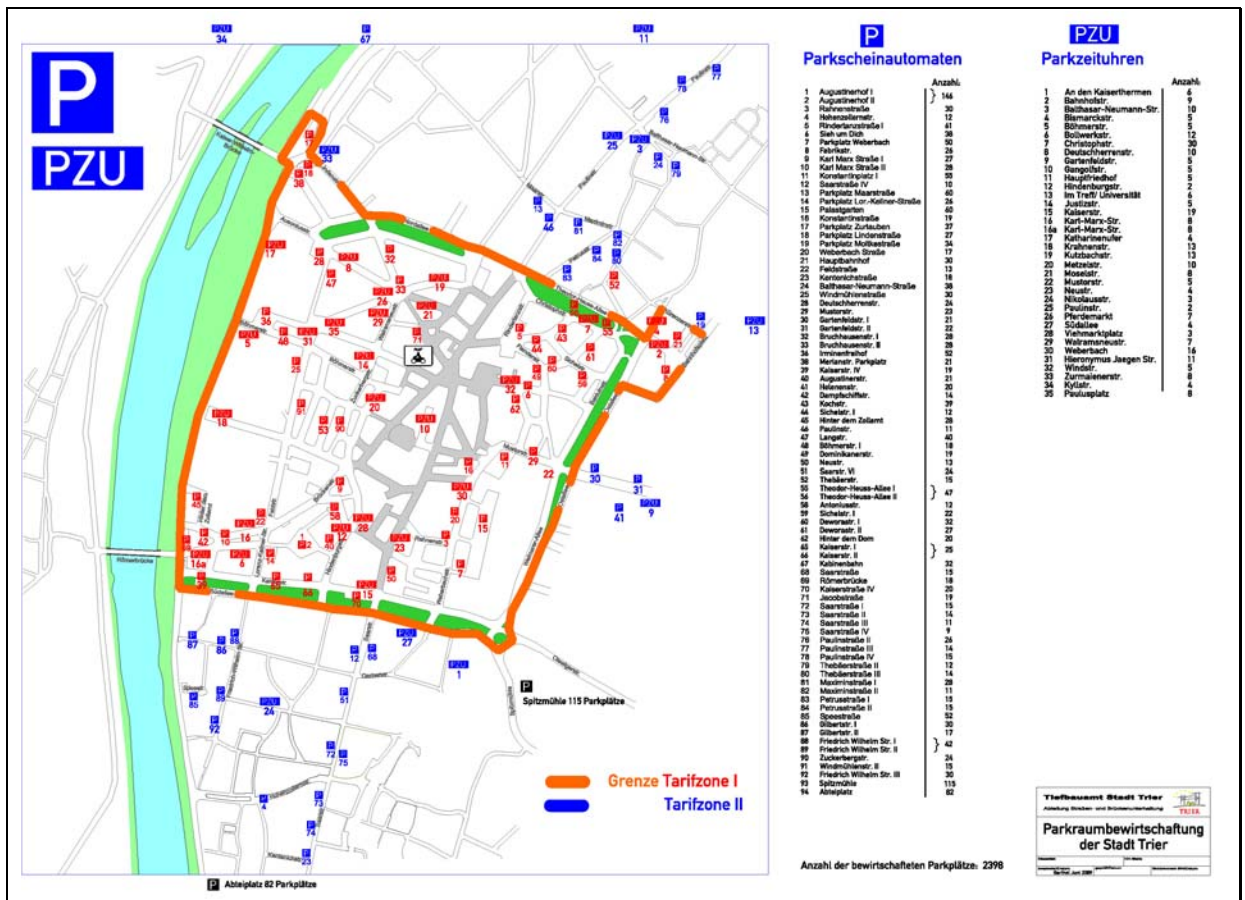


Abbildung 20: Die Altstadt Triers ist auf dem Papier eine homogene Bewirtschaftungszone. In der Realität variieren Gebüh-  
renhöhe und Parkierungshöchstdauer.

**Parkuhren**<sup>16</sup> befinden sich von der unmittelbaren Nähe der Altstadt bis hin zum Moselufer. Die Park-  
ierungshöchstdauer ist unterschiedlich und reicht von 24 Minuten bis hin zu vier Stunden. Die Park-  
gebühren, die zu entrichten sind, schwanken zwischen 50 Cent und einem Euro pro Stunde.

Parkuhr	von	bis
Maximale Parkdauer	24 Minuten	240 Minuten
Minimale Parkdauer	12 Minuten	30 Minuten
Gebühr pro Stunde	0,50 €/Std.	1,00 €/Std.
Mindestgebühr	0,10 €	0,50 €

Abbildung 21: vorhandene Gebührenregelungen bei Parkuhren in der Trierer Innenstadt

In der Deutschherrenstraße, also unmittelbar an der Altstadt, kann für 50 Cent pro Stunde bis zu zwei  
Stunden lang an der Parkuhr geparkt werden. Zu den gleichen Konditionen kann in der Bollwerkstra-  
ße in der Nähe zum Rathaus geparkt werden. Während der Ortsbesichtigung an einem Samstag in  
der gebührenpflichtigen Zeit wurde festgestellt, dass bei zwei Drittel der Parkuhren in der Altstadt die  
Parkzeit abgelaufen war.

<sup>16</sup> auch Parkzeituren (PZU)





Abbildung 22: unterschiedliche Gebührenregelungen an Parkuhren in Trier: o.l. Mindesteinwurf **50 Cent bei 1 € pro Stunde**, o.r. Mindesteinwurf **20 Cent bei 50 Cent pro Stunde**; u. Einwurf ausschließlich **20 Cent je 12 Minuten** bei 1 € pro Stunde und einer Höchstparkdauer von 24 Minuten. An allen dargestellten Parkuhren standen Fahrzeuge. Die meisten waren abgelaufen oder nicht bedient worden.

Die Parkuhren umfassen mit einer Anzahl von 285 Stück nur etwa 11% der monetär bewirtschafteten Parkstände<sup>17</sup> im öffentlichen Straßenraum. Die übrigen etwa 2.299<sup>18</sup> Parkstände werden mit 84 **Parkscheinautomaten** bewirtschaftet.

Auch die Parkscheinautomaten sind im Bereich der Altstadt mit unterschiedlichen Bewirtschaftungen geregelt. Bei einheitlicher Gebührenhöhe variieren Mindestgebühr und Höchstparkdauer.

Parkscheinautomat	von	bis
Maximale Parkdauer	120 Minuten	480 Minuten
Kleinste Parkdauer	12 Minuten	24 Minuten
Gebühr pro Stunde	einheitlich 1,00 €/Std. für Pkw Busse 3,00 €/Std.	
Mindestgebühr	0,20 €	0,50 €

Abbildung 23: vorhandene Gebührenregelungen bei Parkuhren in der Trierer Innenstadt

Erwähnenswert erscheint auch die Angabe der Gebührenordnung auf den Parkscheinautomaten. Die Angabe von 20 Cent je 12 Minuten bei einer Mindestgebühr von 50 Cent und einer Höchstparkdauer von 4 Stunden erfordert eine kleine Kopfrechnung, um die Gebühren für den Tarif von eineinhalb Stunden zu ermitteln. Zwischenschritt ist dabei immer das Ausrechnen der Gebühren für eine Stunde. Auch das Erheben einer Mindestgebühr von 40 Cent in zwei 20 Cent Stücken bei einer Tarifangabe

<sup>17</sup> Alle bewirtschafteten Parkstände ohne harte Anwohnerbevorzugung.

<sup>18</sup> Nach der Summe der Stellplätze in der Auflistung in Abbildung 20 ergeben sich insgesamt 2.584 Parkstände, davon 285 mit Parkuhren und 2.299 mit Parkscheinautomaten.

von 20 Cent je 12 Minuten ist schwer nachvollziehbar. Sofern eine Münzgröße eingespart wird, erschließt sich eine Mindestgebühr von 50 Cent auch bei einer 12-Minutentaktung. Allerdings ist auch in diesen Fällen in Trier der Einwurf von 20 Cent-Münzen möglich.



Abbildung 24: unterschiedliche Angaben zur Gebührenregelung bei einheitlichem Tarif. Samstag endet die Gebührenpflicht am Parkscheinautomat wie an der Parkuhr um 15 Uhr.

Insgesamt ist die Parkierungsregelung im Straßenraum wenig einheitlich und weist einige Unstimmigkeiten auf. Die unterschiedlichen Regelungen sind für Ortunkundige von außen nicht zu erkennen. Sie sehen ausschließlich die Art der Gebührenerfassung mit Parkuhr oder Parkscheinautomat. In der Regel wird an den Parkuhren eine kürzere Parkierungsdauer erwartet, eine Verifizierung erfolgt jedoch nicht. Das Fahrzeug wird abgestellt und dann erfolgt die Bezahlung der geforderten Gebühren.

Dass, bezogen auf die Lage zur Innenstadt, näher gelegene Parkstände mit Parkuhr günstiger sind, aber gleichlange genutzt werden können, als entfernter gelegenen Parkstände, die mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, ist ungewöhnlich.

Eine Mindestgebühr in Höhe der doppelten Gebührentaktung ist wenig nachvollziehbar.

## 5.2 Parkieranlagen

In den Parkieranlagen der Stadt ist das Parken ohne zeitliche Begrenzung möglich. Die Anlagen liegen alle im Bereich der Altstadt mit einer guten fußläufigen Anbindung. Die Gebühren für die Parkieranbauten sind unterschiedlich und betreiberabhängig. Sie korrespondiert nicht mit der Lage zur Innenstadt oder anderen, für den Nutzer bedeutsamen Qualitätsmerkmalen.

In den öffentlichen Parkieranlagen, welche von den Stadtwerken Trier betrieben werden<sup>19</sup>, kostet die erste bis dritte Stunde Parken 1,30 €/h, für die vierte Stunde werden 1,60 € verlangt und für die 5. und 6. Stunde jeweils 1,50 €. In diesen Anlagen ist die erste Stunde nochmals unterteilt. Die ersten 30 Minuten kosten 0,60 €.

Die Parkieranlagen Kaufhof und Ostallee erheben höherer Parkgebühren, wenn man die Tarife für Nicht-Kunden zu Grunde legt. Die Tarife für Kunden sind in den ersten drei Stunden günstiger, danach teurer oder gleich hoch (Kaufhof oder Ostallee). Im Parkhaus Plaza Carree ist das Parken in den ersten drei Stunden teurer. Als Nicht-Kunde ist das Parken im Straßenraum die günstigste Möglichkeit bis zu zwei Stunden zu parken.

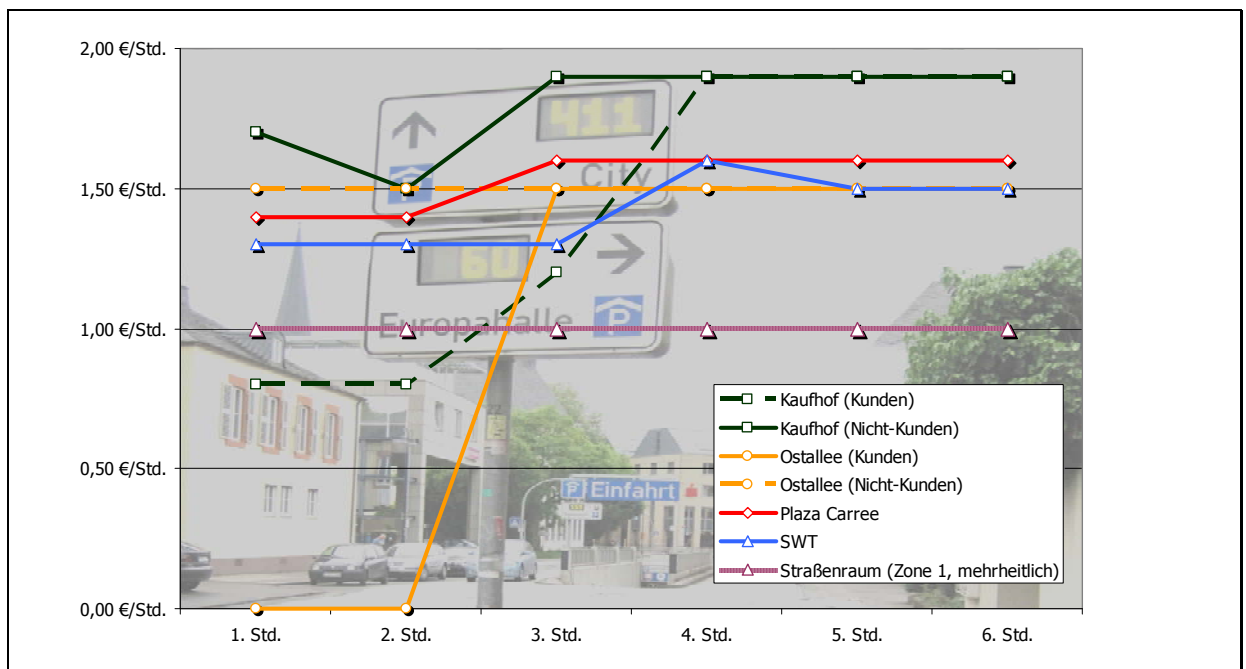


Abbildung 25: Parkgebühren in der Trierer Innenstadt: Preis je Stunde

Die meisten Parkplätze werden mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Dort gilt der Tarif des öffentlichen Straßenraumes. Auf dem Parkplatz Feldstraße beträgt die Gebühr 0,60 €/Std., auf dem Parkplatz am FORUM sind es 1,00 €/Std.

## 5.3 Überwachung und Ahndung

Bei den stichprobenhaften Erhebungen fiel auf, dass etwa zwei Drittel der Parkuren nicht bedient oder abgelaufen waren. Bei den Parkscheinautomaten waren in Stichproben etwa 20% der Parkscheine abgelaufen oder wurden nicht gelöst. Darüber hinaus wurden in den kernstadtnahen Straßen zahlreiche Falschparker dokumentiert.

<sup>19</sup> Von den SWT werden offiziell betrieben: Basilika, City, Europahalle, Hauptmarkt, Konstantin, Viehmarkt

Die Stichproben legen nahe, dass ein Potenzial für die Ausweitung der Überwachung und Ahndung besteht, auch wenn die Stichproben keine verbindliche Bewertung ermöglichen.

Eine geringe Ahndung führt zu einer Attraktivierung des Parkens im Straßenraum und verringert zusätzlich die dortigen Kapazitäten.

## 5.4 Zusammenfassung

Die Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt Triers innerhalb des Alleinrings zeigt hinsichtlich der Gebührenstruktur ein annähernd einheitliches Bild im Straßenraum. Die Gebühren betragen im Wesentlichen 1,00 € pro Stunde.

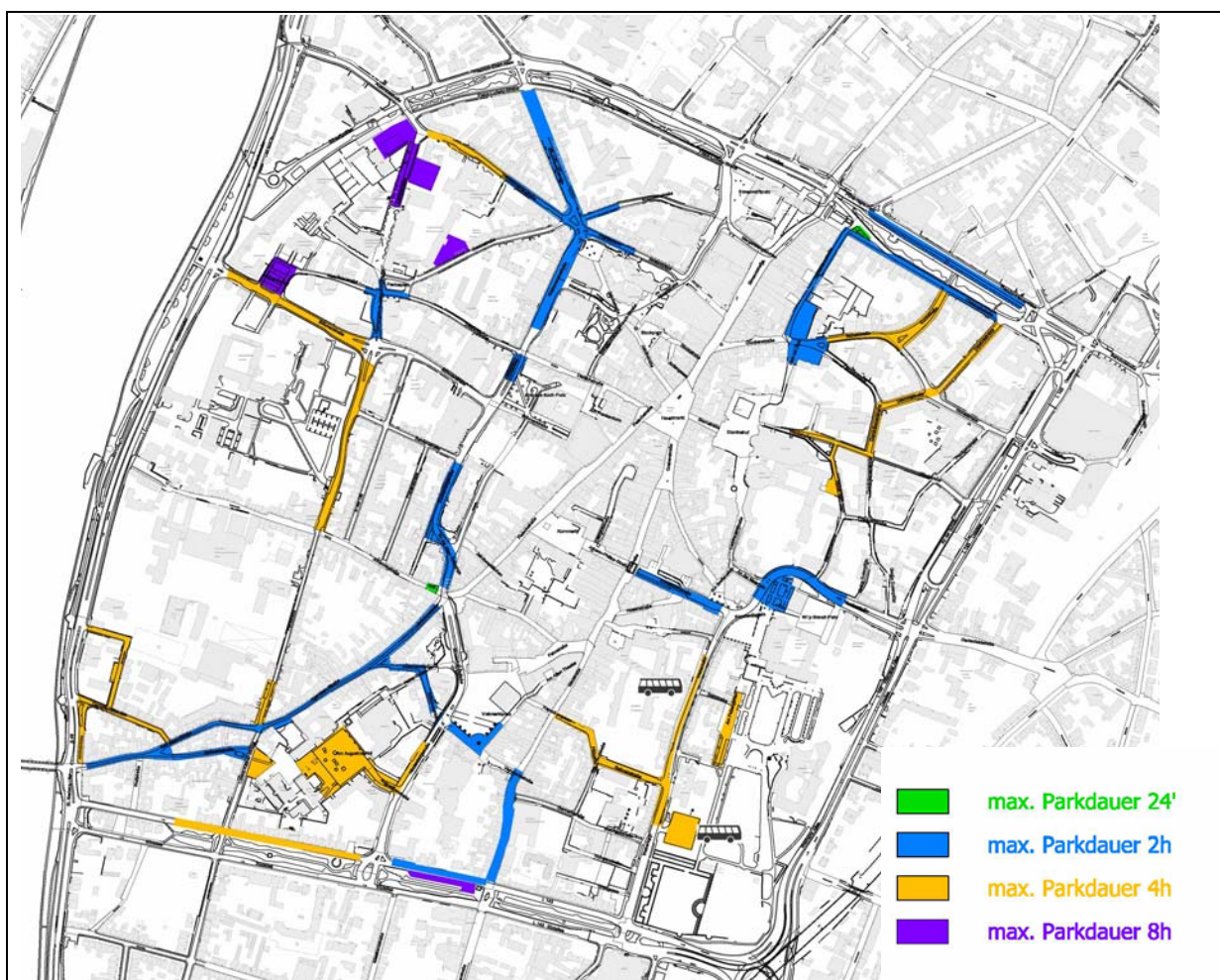


Abbildung 26: Parkierungshöchstdauer in der Trierer Altstadt (Bestand)

Die **Parkierungshöchstdauer** beträgt im Westen, in den unmittelbar an die Altstadt angrenzenden Bereichen, 2 Stunden. Auf der östlichen Seite der Altstadt ist dem nicht so. Das Gebiet hinter dem Dom und am Palastgarten ist überwiegend mit einer Parkierungshöchstdauer von bis zu vier Stunden ausgewiesen. An zwei Stellen ist das Parken auf 24 Minuten begrenzt.

Die Parkuhren sind in allen Bereichen der Höchstparkdauer aufgestellt. Die minimale Parkierungshöchstdauer beträgt 24 Minuten, die Maximale 4 Stunden.

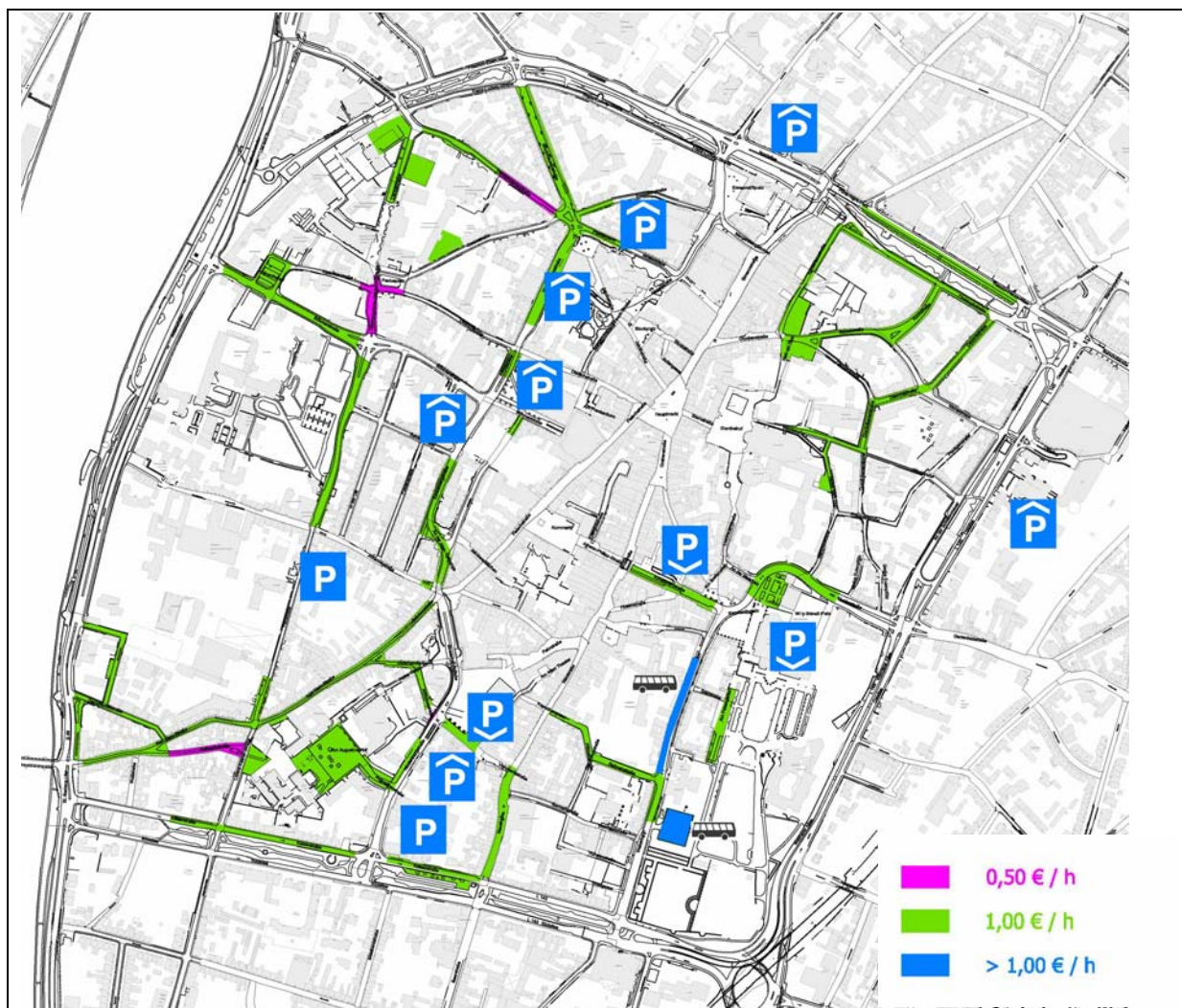


Abbildung 27: Parkraumgebühren in der Trier Altstadt (Bestand)

Das **Parkgebühren**-Niveau in der Trierer Innenstadt ist im Straßenraum nahezu einheitlich. Ausnahmen bilden zwei Bereiche, die mit Parkuhren zu 0,50 €/Std. bewirtschaftet werden.

Hinsichtlich der Gebührenstaffelung und der Parkdauer der unterschiedlichen Parkmöglichkeiten sind einige **Auffälligkeiten** zu konstatieren:

1. Die Gebühren im Straßenraum sind i.d.R. niedriger als in Parkieranlagen.
2. Die Parkuhren weisen stark unterschiedliche Parkierungshöchstdauern aus.
3. Die Anzahl an Illegalparkern und unzureichender Gebührentrichtung ist hoch.
4. An mehreren Parkscheinautomaten wird eine Mindestgebühr erhoben, die der doppelten Taktung entspricht, obwohl der Münzeinwurf für den kleinsten Takt möglich ist.
5. Die Gebühren der Parkieranlagen sind bei gleichgünstiger Lage zur Altstadt unterschiedlich hoch.
6. Die Gebührenstaffelung in den Parkieranlagen ist teilweise wenig nachvollziehbar.
7. Am Parkhaus Ostallee ist das Parken in Innenstadtnähe ohne Gebühren für 2 Stunden und 20 Minuten möglich.

8. Die Gebührenpflicht im Straßenraum endet vor der Gebührenpflicht in den Parkierungsanlagen (insbes. Samstags bereits um 15:00 Uhr).

In der Gesamtschau ist zu konstatieren, dass es in der Parkierungsregelung zahlreiche Unstimmigkeiten gibt. Insbesondere die im Vergleich zu Parkierungsanlagen günstigen Gebühren im Straßenraum bei gleichzeitig für viele Nutzungen ausreichenden Parkierungshöchstdauern begünstigen die derzeit kritische Situation im Straßenraum. Stichproben legen ferner ein Entwicklungspotenzial für die Überwachung und Ahndung von Parkverstößen nahe.

## 6 Erreichbarkeitskosten ÖPNV<sup>20</sup> und MIV<sup>21</sup>

Für die Gesamtbewertung der Erreichbarkeitskosten sind die Verkehrsmittel Pkw und der ÖPNV zu betrachten. Für den Vergleich werden Besucher- und Kundenfahrten betrachtet. Diese Fahrten führen in die Innenstadt. Beim ÖPNV-Kunden wird davon ausgegangen, dass er für die Fahrt in die Innenstadt keine Zeitfahrkarte benutzen kann. Dies dürfte für die meisten Besucher der Innenstadt gelten.

Für den Pkw bestehen die Erreichbarkeitskosten aus den Fahrtkosten und den Parkierungsgebühren.

Den Fahrtkosten selbst sind zuzurechnen:

- Werkstatt- und Reifenkosten
- Fixkosten (Versicherung, Steuer, Gebühren, Kleinteile, ...)
- Betriebskosten (Benzin, Öl, Wagenpflege)

ADAC Autokosten 2009 - alle Hersteller		Kosten pro Monat in Euro und Cent/km						
Marke / Modell:	Leistung kW	Listenpreis	Fixkosten	Werkst.-kosten	Betriebskosten	Wertverlust	Gesamtkosten Monat / Cent	
<b>VW</b>	76 EUR/h							
New Beetle Cabrio 1.4	55	21675	59	35	129	271	494	39,5
New Beetle Cabrio 1.6	75	22850	61	36	138	285	520	41,6
New Beetle Cabrio 2.0	85	24175	66	38	154	305	563	45,0
New Beetle Cabrio 1.8 5V Turbo	110	25900	67	44	145	334	590	47,2
New Beetle Cabrio 1.9 TDI (DPF offen)	77	24925	75	38	95	313	521	41,7
Golf Variant 1.4 Trendline	59	17925	62	38	126	232	458	36,6
Golf Variant 1.6 Trendline	75	19225	67	41	133	239	480	38,4
Golf Variant 1.4 TSI Comfortline	90	22275	62	40	117	273	492	39,4
Golf Variant 1.9 TDI Trendline (DPF)	77	21925	82	38	91	259	470	37,6
Golf Variant 2.0 TDI Comfortline (DPF)	103	25700	86	41	95	300	522	41,8
Golf 1.4 Trendline	59	16500	65	32	118	198	413	33,0
Golf 1.6 Trendline	75	17900	69	33	129	209	440	35,2
Golf 1.4 TSI Comfortline	90	20675	65	41	115	238	459	36,7
Golf GTI	155	26650	79	52	132	304	567	45,4
Golf 2.0 TDI Trendline (DPF)	81	20625	85	35	87	227	434	34,7
Golf GTD (DPF)	125	27475	96	51 *	92	301	540	43,2
Golf 1.6 BiFuel Trendline (Autogasbetrieb)	72	20400	66	33	95	222	416	33,3

Abbildung 28: Auszug aus der ADAC-Autokostenliste 2009

<sup>20</sup> ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

<sup>21</sup> MIV: Motorisierter Individualverkehr

Für den folgenden Vergleich wird ein Kleinwagen mit einer durchschnittlichen Motorisierung und einer durchschnittlichen Fahrleistung ausgegangen. Laut ADAC<sup>22</sup> sind für einen VW Golf 1.4 Trendline mit einer Leistung von 59 kW (80 PS) je km 33 Cent als Autokosten anzusetzen.

Dabei entfallen bei einer durchschnittlichen Laufleistung von 15.000 km pro Jahr für die ersten vier Jahre durchschnittlich

- 16% auf die Fixkosten,
- 8% auf die Werkstatt und Reifenkosten,
- 48% auf den Wertverlust und
- 29% auf die Betriebskosten.

Für den ÖPNV gelten die Beförderungstarife des Verkehrsverbundes Region Trier GmbH<sup>23</sup>.

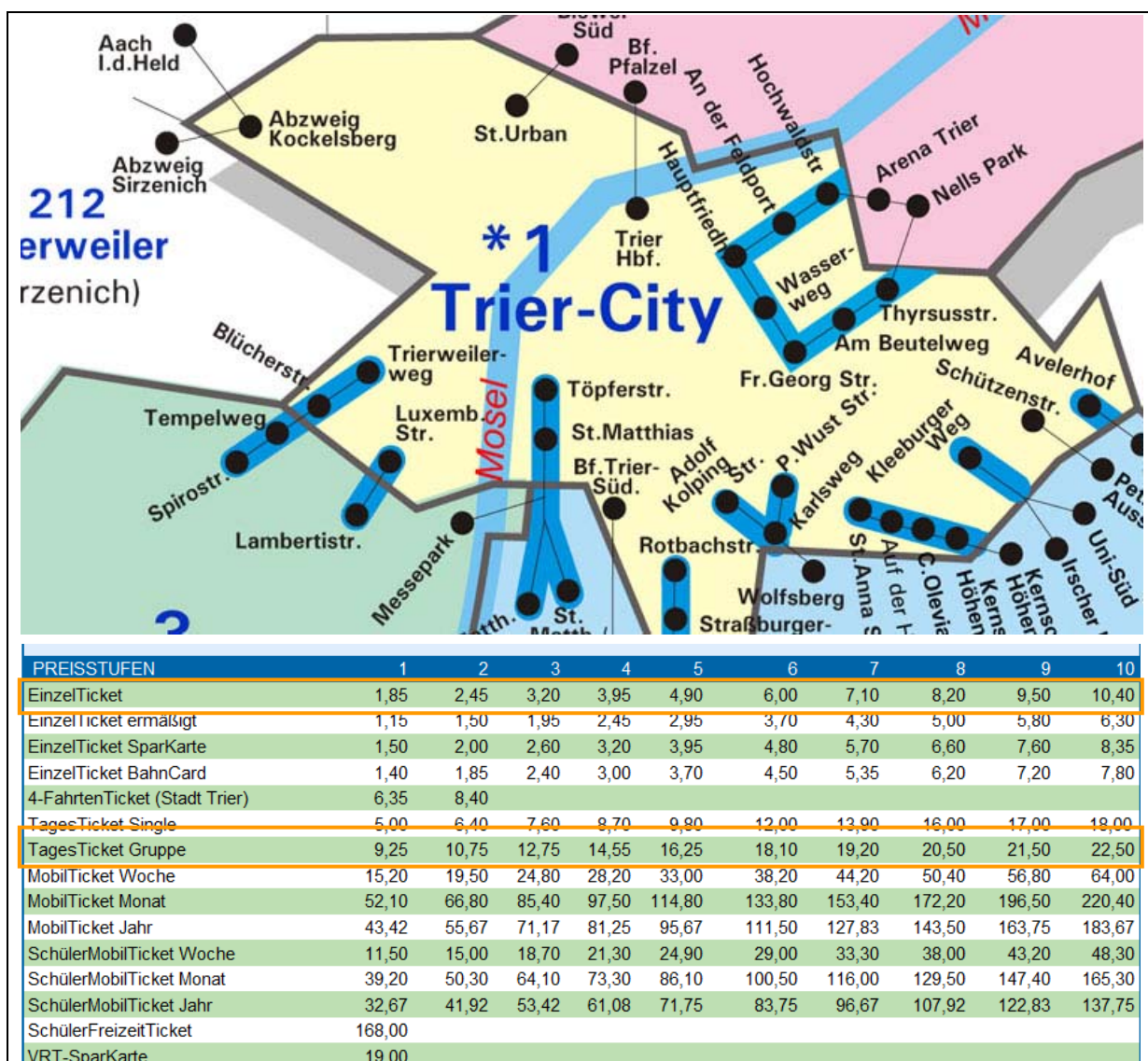


Abbildung 29: Tarifzone Trier City und Fahrscheinpreise des VRT (Auszug) [www.vrt-info.de]

<sup>22</sup> Stand: ADAC Autokostenliste, Stand 05/2009.

<sup>23</sup> Aktueller Preisstand 01/2010

Mit dem Fahrzeug können bis zu fünf Personen befördert werden, meistens wird jedoch nur eine Person befördert, für den „Familienausflug“ häufiger 3 Personen. Für den Vergleich mit dem ÖPNV werden daher Fahrten mit einer Person und Fahrten für eine Familie (2 Erwachsene und ein Kind) herangezogen.

Für die Einzelpersonen sind – außerhalb der Zeitkarten – die EinzelTickets die günstigste Option<sup>24</sup>, für die Familie das „Tages-Ticket Gruppe“.

Als Beispielfahrten werden zum einen eine Fahrt aus dem Bereich der Tarifzone City (ca. 3,5 km bis zur Innenstadt<sup>25</sup>) gewählt, sowie eine Fahrt aus dem näheren Umland (>20 km) was mindestens einem Tarif der Preisstufe 3 entspricht (z.B. Daufenbach ⇒ Sieh Um dich; 22 km bei 3 Tarif-Zonen)

Die Aufenthaltsdauer in der Stadt wird mit 2 Stunden gewählt. Die Hälfte aller Parkierungsvorgänge im Parkhaus City beträgt bis zu 120 Minuten<sup>26</sup>.

## 6.1 City-Bereich

Für die Fahrt einer Person in ein Parkhaus in der Innenstadt betragen die Kosten bei Nutzung der „teuersten“ Parkierungsanlage<sup>27</sup> unter den genannten Bedingungen 5,11 €. Davon entfallen 2,80 € auf die Parkgebühren, 0,66 € auf die Betriebskosten und 1,65 € auf die übrigen Kosten. Die Parkgebühren können derzeit teilweise gespart werden (Parkhaus Ostallee). Im Straßenraum betragen sie derzeit für das Intervall zwischen 1,00 € und 2,00 €. Die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV kostet 3,70 € für eine Einzelperson.

Derzeit ist es für eine Einzelpersonen bei geschickter Auswahl des Parkplatzes günstiger mit dem Pkw in die Stadt zu fahren, als mit dem ÖPNV. Im Straßenraum betragen die Fahrtkosten maximal 0,61 € mehr als mit dem Bus, und dies bei deutlich geringerem Fahrtaufwand mit dem Auto.

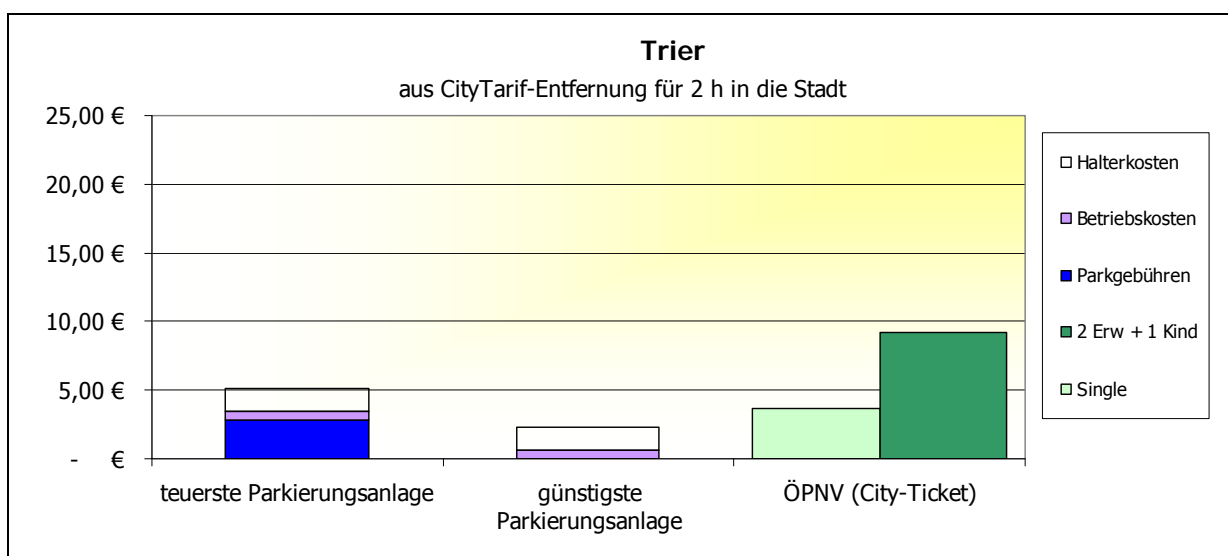


Abbildung 30: Kostenvergleich MIV / ÖPNV für die City Zone

<sup>24</sup> In der Nutzung am günstigsten wäre die Mehrfahrtenkarte. Das Einzelticket kann jedoch für eine spontane Fahrt im Vergleich herangezogen werden. Dies entspricht der Auswahl mittlerer Pkw-Kosten, die fahrzeugabhängig sowohl höher als auch niedriger angesetzt werden können.

<sup>25</sup> Z.B. vom „Trierweilerweg“ zum Dom

<sup>26</sup> Normalwerktag, 2008

<sup>27</sup> ausgenommen von der Betrachtung: Nicht-Kunden-Parken im Kaufhof-Parkhaus



Werden, wie bei den Pkw-Nutzern verbreitet, die Halterkosten als nicht entscheidungsrelevant eingestuft (der Pkw-Besitz ist vorhanden, auch bei Nicht-Nutzung des Fahrzeugs), so kommen zu den Parkierungskosten lediglich 0,66 € Betriebskosten für die Fahrt hinzu. Beim Kundenparken in der Ostallee sind die Betriebskosten die einzigen Kosten. Damit ist aus dieser Betrachtung die Fahrt mit dem Fahrzeug in jedem Fall günstiger als mit dem ÖPNV.

Deutlich schlechter sieht die Situation noch bei der Fahrt als Familie in die Innenstadt aus. Den genannten Pkw-Fahrtkosten von maximal 5,11 € stehen Fahrschein-Kosten in Höhe von 9,25 €<sup>28</sup> gegenüber. Damit ist die Fahrt mit dem ÖPNV für die Familie um knapp 90% teurer als mit dem Pkw. Bei der Wahl der günstigsten Variante (Betriebskosten und keine Parkgebühren), beträgt der Fahrpreis mit dem ÖPNV das 14-fache im Vergleich zur Pkw-Nutzung!

Im Vergleich der Fahrtkosten im Nahbereich der Innenstadt wird damit das Autofahren auf kurzen Distanzen und bei kurzen Aufenthaltsdauern in der Stadt deutlich begünstigt. Insbesondere die Möglichkeit, die Parkgebühren in den Aufenthaltszeiten von bis zu 2 Stunden fast beliebig niedrig halten zu können, macht die Nutzung des ÖPNV zu diesem Zweck wenig interessant. Gleichzeitig wird ein hohes Verkehrsaufkommen in die Stadt gezogen!

## 6.2 Region

Für die Fahrt aus der Region – in dem Berechnungsbeispiel aus 22 km Entfernung<sup>29</sup> – wird deutlich, dass die Parkgebühren nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten betragen. Insgesamt kostet beim Parken in der teuersten, nicht kundengebundenen Parkierungsanlage der Besuch der Stadt mit dem Pkw 17,32 €. Davon entfallen 10,37 € auf die Halterkosten<sup>30</sup>, 4,15 € auf die Betriebskosten und 2,80 € auf die Parkierungsanlage.

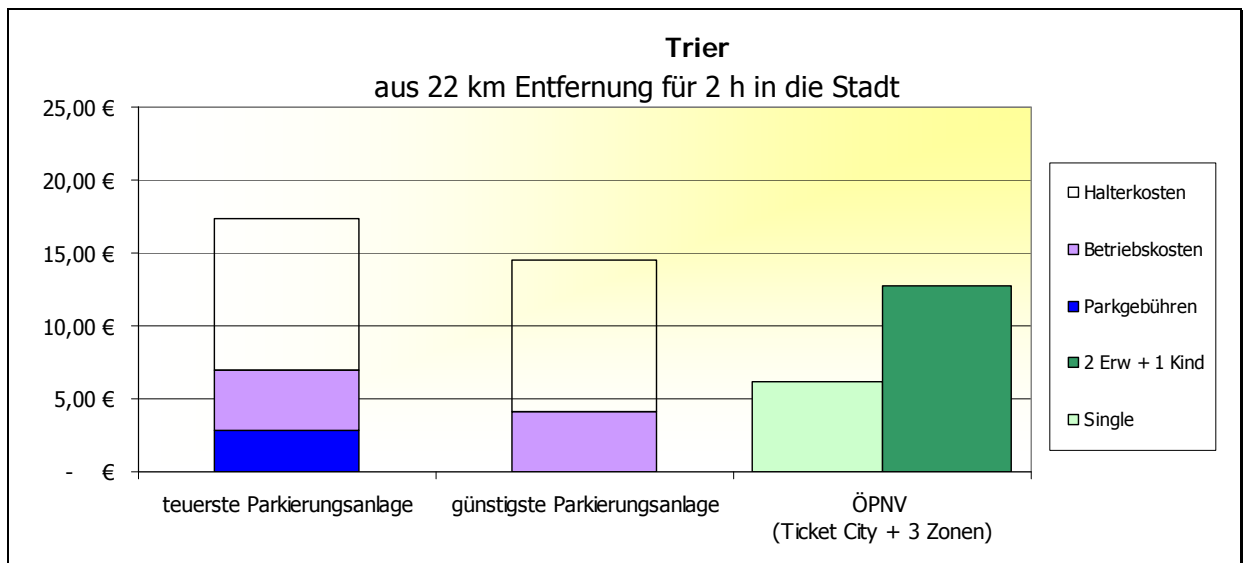


Abbildung 31: Kostenvergleich MIV / ÖPNV für den Besuch aus der nahen Region.

Durch eine „geschickte Wahl“ der Parkmöglichkeit im Straßenraum oder einem kundenbezogenen Parkhaus, kann der Anteil der Parkgebühren bis auf Null gesenkt werden. Wird der Pkw-Besitz mit

<sup>28</sup> Tagesticket „Gruppe“, Zone 1

<sup>29</sup> Z.B. Daufenbach bis Sieh Um Dich

<sup>30</sup> Fixkosten, Werkstattkosten und Wertverlust

den Halterkosten als „gegeben“ angenommen, verbleiben auch in dieser Betrachtung die Betriebskosten – in diesem Beispiel 4,15 €.

Demgegenüber kostet die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV eine erwachsene Einzelperson 6,20 €, die Familie mit einem Kind 12,75 €. Damit sind die Fahrtkosten aus der Region mit ÖPNV günstiger als die Autokosten von 17,32 €. Dabei lassen sich auf Grund der Fahrpreiszonen bei gleicher Entfernung teurere Fahrten bei annähernd gleicher Entfernung finden.

Bezogen auf die Betriebs- und Parkierungskosten ist der ÖPNV immer teurer als die Nutzung des Pkw: Für die Einzelperson um +50%, für die Familie um +200%. Hinzu kommt ferner die höhere Reisezeit.

### 6.3 Zusammenfassung

Im Vergleich der Verkehrsmittel Pkw und ÖPNV ist insbesondere in den kurzen Strecken und kurzen Aufenthaltsdauern die Pkw-Nutzung eindeutig günstiger als die ÖPNV-Nutzung. Dies gilt insbesondere für die Ortskundigen, welche die Gebührenstruktur und die Stadt gut kennen.

Auf diese Weise entsteht ein hoher Druck auf die preisgünstigen Parkierungsmöglichkeiten im Parkhaus Ostallee sowie im gesamten Straßenraum der Trierer Altstadt. Einzelne „Schnäppchen-Parkstände“ sowie das insgesamt günstige Gebührenniveau in den Straßenräumen begünstigen ein hohes Parksuchverkehrsaufkommen.

Bei den Besuchen aus der Region mit einer geringeren Ortskenntnis und einer geringeren Kenntnis der Gebührenstruktur kann die Wahl der Parkmöglichkeit ausschließlich auf Grund der Lage zum Ziel und der aktuellen Verfügbarkeit von Parkständen sowie anhand der Informationen des Parkleitsystems erfolgen. Die Möglichkeit einer Kostenreduzierung durch eine „geschickte“ Stellplatzwahl besteht nicht.

## 7 Konzept

### 7.1 Andere Städte

Für die Einordnung der Parkraumkonzeption und Bewirtschaftungsintensität in der Stadt Trier werden die Eckdaten der Parkraumkonzepte in anderen, vergleichbaren Städten dargestellt. Da Trier in der Kombination von kirchlichen, historischen, touristischen Zielen sowie darüber hinaus als Oberzentrum der Region und in der Grenzlage zu Luxemburg mit keiner anderen Stadt vergleichbar ist, soll zumindest das Parken in Städten vergleichbarer Größe und ähnlicher Funktionalität dargestellt werden.

In Trier wohnen etwa 104.000 Einwohner<sup>31</sup>. Bundesweit existieren 40 weitere Städte mit einer Einwohnerzahl zwischen 80.000 und 120.000 Einwohnern, von denen 17 ebenfalls als Oberzentrum fungieren. Die Städte Hildesheim und Offenbach wurden auf Grund ihrer Nähe zu größeren Oberzentren nicht weiter betrachtet.

<sup>31</sup> Stand 2008

Gemeindename	Fläche km <sup>2</sup>	Einwohner 1.000 EW	Bundesland	Stadtteile	Oberzentrum	Kreisstadt	kreisfrei	nächstes Oberzentrum
Bremerhaven, Stadt	79	115	Bremen	9	ja		ja	81 km Wilhelmshaven
Cottbus, Stadt	164	102	Brandenburg	19	ja		ja	135 km Dresden
Dessau-Roßlau, Stadt	245	90	Sachsen-Anhalt	25	ja		ja	52 km Halle (Saale)
Flensburg, Stadt	56	88	Schleswig-Holstein	13	ja		ja	89 km Kiel
Gera, Stadt	152	102	Thüringen	40	ja		ja	49 km Zwickau, 44 km Gera
Hildesheim, Stadt	92	104	Niedersachsen	10	ja	ja		35 km Hannover
Jena, Stadt	114	103	Thüringen	26	ja		ja	44 km Gera
Kaiserslautern, Stadt	140	98	Rheinland-Pfalz	22	ja		ja	63 Ludwigshafen
Koblenz, Stadt	105	107	Rheinland-Pfalz	28	ja		ja	84 km Bonn
Konstanz, Universitätsstadt	54	82	Baden-Württemberg	15	ja	ja		44 km Winterthur, 64 km Bregenz
Offenbach am Main, Stadt	45	118	Hessen	10	ja		ja	7 km Frankfurt
Pforzheim, Stadt	98	119	Baden-Württemberg	16	ja		ja	34 km Karlsruhe, 50 km Stuttgart
Schwerin, Landeshauptstadt	131	96	Mecklenburg-Vorpommern	18	ja		ja	70 km Lübeck
Siegen, Stadt	115	105	Nordrhein-Westfalen	23	ja	ja		115 km Bonn
Trier, Stadt	117	104	Rheinland-Pfalz	19	ja		ja	98 km Saarbrücken, 48 km Luxemburg
Villingen-Schwenningen, Stadt	166	81	Baden-Württemberg	9	ja	ja		61 km Freiburg i.Br.
Wilhelmshaven, Stadt	107	82	Niedersachsen	23	ja		ja	81 km Bremerhaven
Zwickau, Stadt	103	96	Sachsen	35	ja	ja		42 km Chemnitz

Abbildung 32: Oberzentren der Bundesrepublik Deutschland mit 80.000 bis 120.000 Einwohnern

Für die genannten Städte wurden die Informationen zur Parkraumsituation hinsichtlich Kapazität und Bewirtschaftung erhoben<sup>32</sup>. Für die Darstellung im Bericht erfolgte eine weitere Eingrenzung auf Städte, die eine ähnliche räumliche Konstellation aufweisen.

Einige Städte haben im Bereich der unmittelbaren Innenstadt eine Begrenzung der Parkhöchstdauer im Straßenraum von 2 Stunden. Kürzer ist die Höchstdauer in Flensburg, Pforzheim und Siegen, länger in Wilhelmshaven, Kaiserslautern und in Bremerhaven.

Stunden	Bremerhaven Innenstadt	Cottbus Zone 1	Dessau Kern	Flensburg Kernbereich	Gera Kern	Jena Kern	Kaiserslautern Kernbereich	Koblenz Kern	Konstanz Zone 1	Pforzheim Kern	Schwerin Zone 1	Siegen Mitte	Trier Kernzone	Villingen Zone 1	Wilhelmshaven City-Kernbereich	Zwickau Zone 1
0,5	0,50 €	0,30 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,25 €	1,00 €	0,75 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	1,20 €	0,50 €	0,50 €
1,0	1,00 €	0,60 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	0,50 €	0,50 €	2,00 €	1,50 €	1,00 €		1,00 €	1,20 €	1,00 €	1,00 €
1,5	1,50 €	1,50 €	1,50 €		1,50 €	1,50 €	1,50 €	0,75 €	3,00 €		1,50 €		1,50 €	2,40 €	1,50 €	1,50 €
2,0	2,00 €	2,00 €	2,00 €		2,00 €	2,00 €	1,50 €	1,00 €	4,00 €		2,00 €		2,00 €	2,40 €	2,00 €	2,00 €
2,5	2,50 €	2,50 €	2,50 €				2,50 €	1,25 €			2,50 €				2,50 €	
3,0	3,00 €	3,00 €	3,00 €				2,50 €	1,50 €							3,00 €	
3,5			3,50 €					1,75 €							3,50 €	
4,0			4,00 €					2,00 €							4,00 €	
4,5			4,50 €													
5,0			5,00 €													

Abbildung 33: Parkdauer und –gebühren im Straßenraum ausgewählter Städte (grau: oberhalb der Höchstparkdauer)

Die Gebührenhöhen im Straßenraum sind in einer Vielzahl der Städte nicht günstiger als in den Parkierungsbauten. In fünf der betrachteten 16 Städte ist das Parken im Straßenraum günstiger als in Parkierungsbauten, in sechs Städten ist die Gebührenhöhe gleich und in 4 Städten sind die Parkgebühren im Parkhaus unter denen im Straßenraum. In Trier ist das Parken im Straßenraum derzeit billiger als in einem Parkhaus bzw. einer Tiefgarage.

<sup>32</sup> Die Darstellung aller Informationen erfolgt im Anhang.

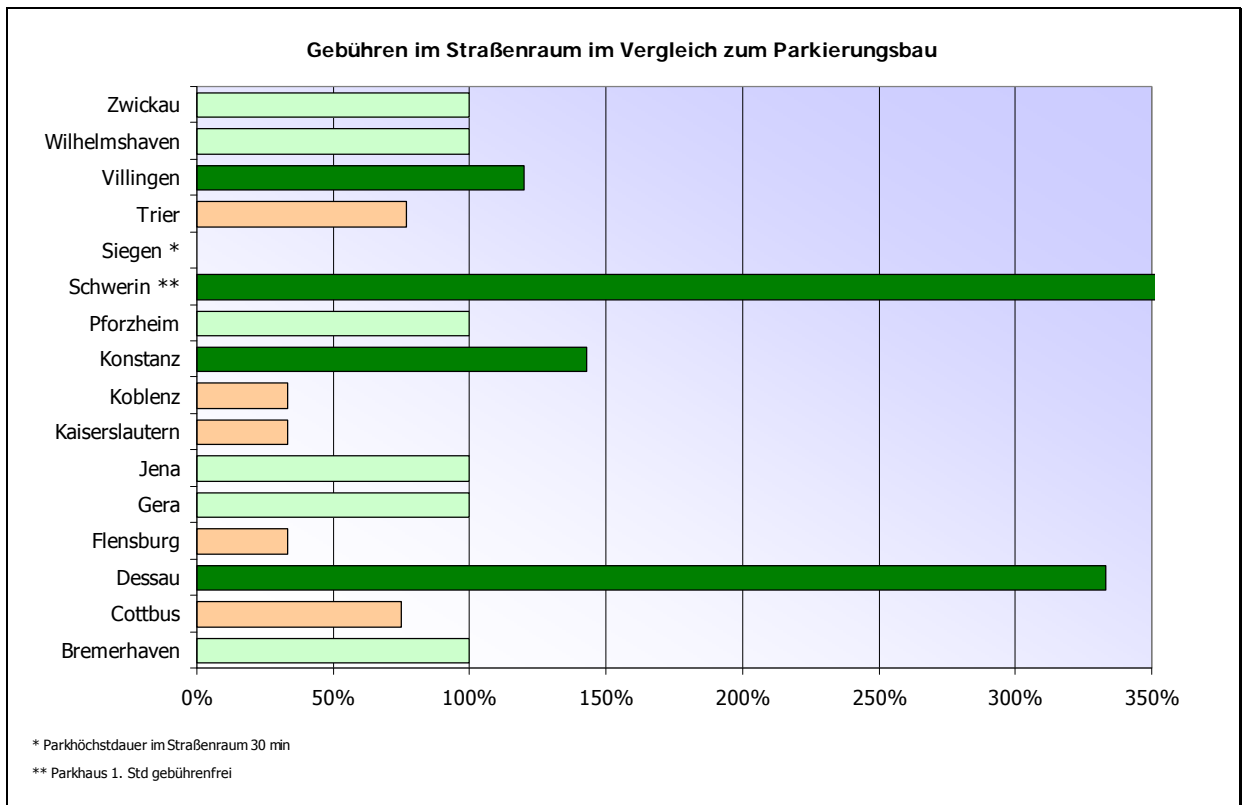


Abbildung 34: Parkgebühren von Innenstädten (Kernbereich) in der ersten Stunde im Vergleich.: Straßenraum : Parkiergebäude. Wert > 100%: Straßenraum teurer als Parkiergebäude

Im Gebührenvergleich von Parkieranlagen der Städte liegt Trier<sup>33</sup> im Mittelfeld. Für Langzeitparker sind die Trierer Parkhäuser im Vergleich günstig, da bereits ab 7 Stunden Parkdauer das Tageslimit erreicht wird.

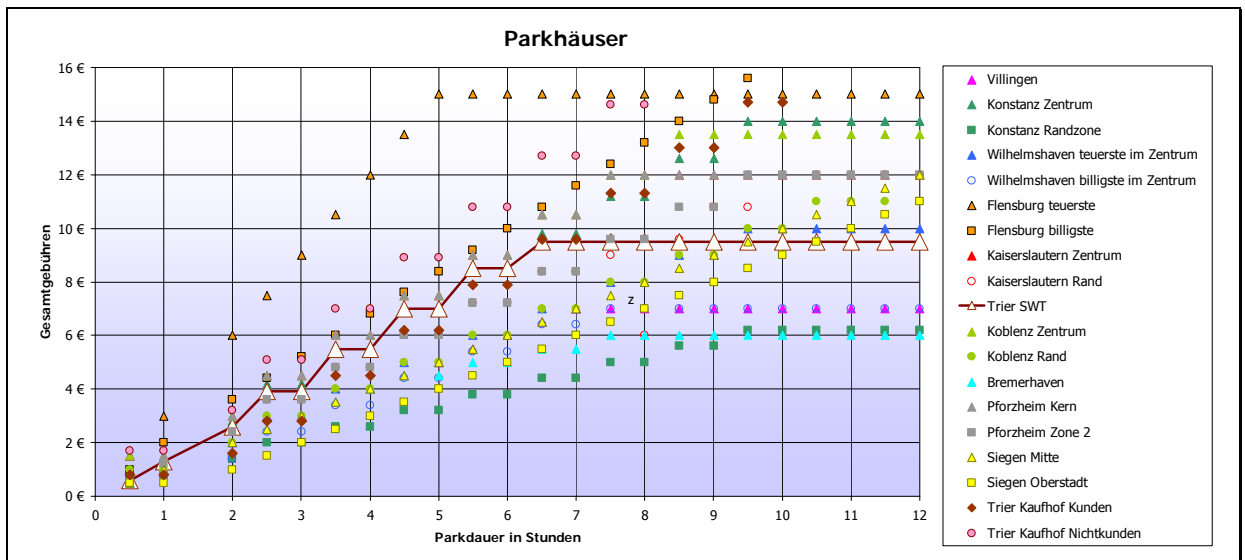


Abbildung 35: Parkgebühren in Parkieranlagen ausgewählter Städte

<sup>33</sup> Zum Vergleich werden die Parkhäuser der SWT betrachtet, sofern nicht anders erwähnt.

## 7.2 Allgemeine Zielsetzungen

In den aktuell gültigen Regelwerken sind zum grundsätzlichen Aufbau von Parkraumkonzepten keine Hinweise oder Empfehlungen enthalten. Die Konzeption hat sich an den Anforderungen der direkten und indirekten Nutzer der Parkraumkapazitäten sowie den städtebaulichen Zielen zu orientieren.

		Einwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler	Kunden	Besucher und Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	kurz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	lang	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fußweg zumutbar		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch Parkleitsysteme ansprechbar		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
		<input checked="" type="radio"/> Trifft zu	<input checked="" type="radio"/> Trifft teilweise zu	<input type="radio"/> Trifft nicht zu			

Abbildung 36: Kfz-Parkraumnachfrager und Parkraummerkmale [EAR 2005<sup>34</sup>]

Für das Parkraumkonzept sind die gewünschten Veränderungen zu definieren und zielgerichtet auf die Entscheidungsmechanismen der Parkraumnutzer einzuwirken. Dabei ist „der Wert“ eines Stellplatzes sowohl für den direkten Nutzer (Besucher oder Kunden) als auch für mittelbare Nutzer (Ziele des Besuchers bzw. des Kunden) zu berücksichtigen. Hinzu kommt schließlich das gesamtstädtische Interesse, welches die konkurrierenden Nutzungsansprüche im Straßenraum abzuwägen hat.

Als wesentliche, wünschenswerte Veränderungen in der Parkierung in Trier sind zu nennen:

- Schaffung geschäftsnaher Kurzzeitstellplätze (Kunden, Besucher, Gewerbetreibende)

Derzeit werden die Stellplätze vor den Geschäften in den umgrenzenden Straßen der Fußgängerzone mit relativ langen Parkierungsvorgängen belegt. In der Konsequenz fehlen Parkstände für sehr kurze Erledigungen und Einzeleinkäufe, verbunden mit illegalem Parken.

- Verlagerung des Parkens in Parkieranlagen

Die Parkieranlagen weisen derzeit hohe Kapazitätsreserven auf bei gleichzeitiger Überbelegung des Straßenraumes.

<sup>34</sup> FGSV (Hrsg., 2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – Ausgabe 2005

- Vereinfachung der Parkraumregelung

Derzeit ist die Bewirtschaftungsintensität für den Nutzer im Straßenraum nicht erkennbar. Die korrekte Information über Parkierungshöchstdauer und Gebühr erhält er erst bei der Bedienung von Parkscheinautomat oder Parkuhr.

Im Vergleich zu der Benutzung einer Parkierungsanlage ist die Nutzung eines Parkstandes im Straßenraum weniger zeitaufwendig. Die Parkuhr befindet sich unmittelbar am Parkstand, der Parkscheinautomat in der Nähe. Zu Beginn ist die Parkgebühr zu entrichten, die Abfahrt erfolgt ohne Verzögerung. In der Abfertigungszeit haben die Parkstände im Straßenraum einen Vorteil gegenüber den Parkierungsanlagen.

Das Parken in Parkierungsanlagen wird von einigen Besuchern und Kunden als weniger komfortabel angesehen als das Parken im Straßenraum. Gründe hierfür sind das Benutzen der Rampen (An- und Abfahrt) und Treppenhäuser (Zu- und Abgang) sowie ein subjektives Unsicherheitsgefühl. Dies führt zu einer grundsätzlich höheren Attraktivität des Parkens im Straßenraum oder auf Parkplätzen gegenüber dem Parken in Parkierungsbauten.

Demgegenüber ist der Stellplatz in Parkierungsanlagen witterungsgeschützt (Winter, schlechtes Wetter) und er liegt günstig zur Trierer Altstadt. Darüber hinaus wird er über das Parkleitsystem angezeigt, was die Stellplatzsuche erleichtert und Parksuchzeiten vermeidet. Weiterer Vorteil der Parkierungsanlage ist, dass über die Parkdauer nicht zu Beginn des Parkvorganges entschieden werden muss.

Für den Besucher der Altstadt und/oder mehrerer Geschäfte bzw. Dienstleister ist der Zeitaufwand für das Abstellen und Abholen des Fahrzeuges i.d.R. nicht relevant. Zum einen übersteigt die Aufenthaltsdauer die Abfertigungszeit um ein Vielfaches, zum anderen befinden sich beim Besuch mehrerer, unterschiedlicher Ziele mehrere Parkierungsanlagen in der gleichen günstigen, räumlichen Lage zu mindestens einem Ziel.

Parkstand im Straßenraum bietet für den Besucher des allgemeinen Zieles „Altstadt“ keine besondere Lagegunst gegenüber den Parkierungsanlagen. In der Trierer Innenstadt ist die Altstadt i.d.R. in weniger als 10 Gehminuten<sup>35</sup> von nahezu jedem Parkstand innerhalb des Alleenrings zu erreichen. Abfertigungszeit in der Parkierungsanlage und längerer Fußweg vom Straßenstellplatz aus, kompensieren sich teilweise.

Anders verhält sich dies, wenn das Ziel des Besuchers nicht mehrere Geschäfte oder die Altstadt insgesamt ist, sondern ein einzelnes Geschäft oder eine einzelne Dienstleistung. Hier sind die Aufenthaltszeiten selbst sehr kurz. Daher ist eine geringe Abfertigungszeit so wie eine unmittelbare Nähe zum Ziel wichtig. Hierbei handelt es sich i.d.R. um Kunden und nicht um Besucher. Sowohl für den Kunden als für den Einzelhändler oder Dienstleister ist ein freier (!) Parkstand im Straßenraum von Bedeutung.

In Trier stehen den Gewerbetreibenden an den Grenzen der Trierer Altstadt keine Parkstände im Straßenraum für deren Kunden zur Verfügung, da die Parkstände im Straßenraum auch von den Besuchern genutzt werden, deren Ziel mehrere Aktivitäten oder der Besuch der Altstadt allgemein ist. Für diese Personen wäre hinsichtlich der Lagegunst und des Zeitaufwandes ein Stellplatz in einer Parkierungsanlage sehr gut nutzbar. Allerdings ist das Parken im Straßenraum billiger, die Parkdauer ist auch für mehrere Aktivitäten in der Innenstadt mehr als ausreichend und ein eventuelles Überschreiten der Parkierungshöchstdauer oder das Nicht-Entrichten der Parkierungsgebühr birgt ein geringes „Ahdungsrisiko“. Darüber hinaus kann man in einigen Bereichen ebenso dicht an der Altstadt

---

<sup>35</sup> 10 Gehminuten entsprechen einer Wegestrecke von 600 m bis 720 m. Bei einem Umwegefaktor von 1,3 entspricht dies einer Luftlinienentfernung von 460 m bis 550 m. Dies entspricht der Entfernung Irminenfreihof oder Parkhaus Ostallee jeweils bis zum Hauptmarkt.

parken wie in einem Parkhaus. Es gibt daher nur wenig Grund, in einem Parkhaus zu parken, auch wenn eine Parkierungsanlage genauso geeignet wäre.

Dieses Parkverhalten ist insbesondere aus drei Gründen kritisch zu beurteilen:

1. Den **Einzelhändlern** stehen keine nutzbaren (freien) Parkstände in unmittelbarer Nähe zum Geschäft zur Verfügung, die es dem **Einzelkunden** ermöglichen, mit einem geringen Zeit- und Wegeaufwand in dem Geschäft einzukaufen.
2. Da die Parkstände im Straßenraum nicht mit dem Parkleitsystem erfasst werden, ihre Anzahl jedoch hoch ist (ca. 2.500 bewirtschaftete Parkstände bei ca. 3.600 Besucherstellplätzen in den Parkierungsbauten des Parkleitsystems), ist ein **hoher Parksuchverkehr** zu unterstellen.
3. Die Nachfrage der geschäftsnahen Kurzparkler führt zu **illegalem Parken**. Dabei werden Geh- und Radwege, Bushaltestellen und Lade- und Lieferflächen von Kurzparkern belegt. Hieraus entstehen Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit (Sichtbehinderung, Ausweichen der Fußgänger und Radfahrer auf die Fahrbahn) und dem Verkehrsablauf (Halten auf der Fahrbahn) oder auch der Sicherheit insgesamt (Behinderung von Rettungsfahrzeugen).

Gleichzeitig stehen in den unterhaltsintensiven Parkierungsanlagen Kapazitäten leer.

Weniger kritisch sind dabei die ortsunkundigen Besucher oder Kunden einzuordnen. Die Erfahrungen mit Parkraumkonzepten und Parkleitsystemen zeigen, dass der ortsunkundige Besucher zu einem überwiegenden Anteil Parkierungsanlagen aufsucht, die in der Nähe seines Zieles sind, bzw. er sie zielnah vermutet.

Die Gebührenhöhe ist für den ortsunkundigen Besucher kein Grund der Parkplatzauswahl, da sie ihm i.d.R. unbekannt ist. Der eventuellen Ersparnis stehen eine ggf. größere Zielferne, die fehlende Kenntnis über die Auslastung und der daraus resultieren Parksuchverkehr gegenüber. Darüber ist die zu erwarten Gebührenhöhe im Verhältnis zum Gesamtaufwand minimal und nicht ausschlaggebend.

Ursachen für das kritische Parkierungsverhalten sind insbesondere:

- Eine niedrigere Parkgebühr im Straßenraum gegenüber den Parkierungsanlagen sowie
- eine lange Parkierungshöchstdauer im Straßenraum bei gleichzeitig naher Lage zur Altstadt.

Hinzu kommt ein subjektiv kalkulierbares Risiko von Verwarnungsgeldern bei Parkverstößen

**Zielsetzung muss es demnach sein, eine stärkere Nutzung der begrenzten Parkraumkapazitäten entsprechend den Interessen der Nutzer, der Einzelhändler und Dienstleister unter Ausnutzung der spezifischen Systemvorteile der unterschiedlichen Parkierungsmöglichkeiten zu erreichen.**

### 7.3 Ziele

Als wesentliche Einzelziele sind zu nennen:

1. Kurzzeit-Parkstände im Straßenraum sollen insbesondere den Kunden einzelner Geschäfte zur Verfügung stehen. Solche Parkstände fehlen derzeit, da sie zwar physisch vorhanden sind, aber von Nutzern mit langer Parkdauer belegt werden. Hierzu sind die längeren, weniger einzelzielbezogenen Parkierungsvorgänge in die vorhandenen freien Stellplatzkapazitäten zu verlagern.
2. Die Kunden und Besucher, die mehrere Ziele in der Innenstadt besuchen oder sich länger dort aufhalten, sollen in erster Linie die Parkierungsanlagen nutzen.

3. Die Stellplätze sollen entsprechend ihrer Verfügbarkeit (Angebot und Nachfrage) bewirtschaftet werden. Dabei gilt es Attraktivitätsdefizite der Parkieranlagen gegenüber den Parkständen im Straßenraum auszugleichen.
4. Die Bewirtschaftungsintensität sollte einfach und klar strukturiert und von außen ablesbar sein.
5. Die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist weiterhin zu fördern, um eine geringere Parkraumnachfrage bei unbeeinträchtiger Besucher- und Kundenzahl zu erreichen.

Wichtig ist es, die Instrumentarien der Parkraumbewirtschaftung (Parkierungshöchstdauer, Gebührenhöhe und Bewohnerparkbevorrechtigung) als Steuerungsinstrumente zu verwenden, um eine Veränderung des Parkierungsverhaltens aktiv herbeizuführen. Veränderungen erfordern immer die Abkehr vom Gewohnten und werden daher zunächst – wie in allen Lebensbereichen – kritisch bzw. skeptisch betrachtet.

## 7.4 Konzept Innenstadt

### 7.4.1 Parkierungshöchstdauer

Die vorgeschlagene Regelung zur Parkierungshöchstdauer umfasst die Stufen von 1 bis 4. Je höher die Nummer, desto länger die Parkierungshöchstdauer. Da in der Entwicklung und Abstimmung des Parkraumkonzeptes EINE Gebührenhöhe für die Innenstadt vorgeschlagen wird, stellt die Parkierungshöchstdauer die Abstufung der Bewirtschaftungsintensität dar.

#### **Stufe 1: Straßenraum mit Einzelhandel: „Ultrakurzzeit-Parken“<sup>36</sup>**

Die Zuordnung der Parkstände im Straßenraum zu den dortigen Geschäften und Dienstleistern geht von einer Einzelaktivität aus. Zusammen mit den kurzen Wegen und der kurzen Abfertigungszeit im Straßenraum ist daher nur eine sehr kurze Höchstparkdauer erforderlich. Notwendig ist die strikte Begrenzung der Höchstparkdauer auch, um länger parkende Fahrzeuge zu vermeiden.

Als Höchstparkdauer werden 30 Minuten vorgesehen.

Die Bewohnerparkregelung bleibt grundsätzlich erhalten. Sie kann außerhalb der Geschäftszeiten auf die Parkstände erweitert werden. Auf diese Weise entstehen zusätzliche Parkraumkapazitäten für Bewohner auf Parkständen, die tagsüber ausschließlich Kurzparkern vorbehalten sind.

#### **Stufe 2: Straßenraum ohne Einzelhandel: „Kurzzeit-Parken“**

In Straßen ohne Einzelhandel besteht die Nutzungskonkurrenz zwischen den Anwohnern und den Kunden bzw. Besuchern der Stadt oder, im westlichen Bereich der Altstadt, zum Krankenhaus. Die Entfernung zum Ziel beträgt i.d.R. wenige Minuten, ist jedoch größer als bei den Parkständen unmittelbar vor den Geschäften. Der Abfertigungsaufwand ist jedoch geringer im Vergleich zu den Parkierungsbauten. Die Parkstände im übrigen Straßenraum sind daher vorgesehen für etwas längere Erledigungen oder für den zielgerichteten Besuch mehrerer Geschäfte oder Dienstleistungen. Dementsprechend kann die Höchstparkdauer über den Parkständen der Stufe 1 liegen, ist aber dennoch zu begrenzen. Da auch hier eine räumliche Nähe entscheidungsrelevant ist, ist die Parkierungshöchstdauer auf die Anforderungen der gewünschten Nutzergruppe zu beschränken. Auf diese Weise wird eine ausreichende Verfügbarkeit der Parkstände in der Stufe 2 gewährleistet.

---

<sup>36</sup> Im Unterschied zu den bisherigen Bezeichnungen werden zur Verdeutlichung der geplanten, unterschiedlichen Parkstandsnutzungen und damit verbundenen Parkierungshöchstdauern andere, griffige und verständliche Bezeichnungen verwendet.



In den Wohnbereichen sollen aufgrund der hohen Wohnernachfrage Parkstände im Straßenraum teilweise ausschließlich den Bewohnern vorbehalten werden. Die aktuelle Bewohnerparkregelung genügt diesen Anforderungen.

Als Höchstparkdauer wird 1 Stunde vorgesehen.

### **Stufe 3: Öffentliche Parkplätze mit Parkscheinautomat: „Mittelzeit-Parken“**

Öffentliche Parkplätze sind in der geplanten Nutzergruppe den Parkierungsbauten vergleichbar. An diesen Stellen stehen in Relation zur umgebenden Bebauung mehr Parkstände zur Verfügung als im Straßenraum. Eine direkte Zuordnung zu Bewohnern ist i.d.R. nicht gegeben. Diese Kapazitäten sollen für längere Aufenthalte in der Altstadt genutzt werden können.

Die Bewohnerparkbevorrechtigung erscheint auf den Parkplätzen i.d.R. als nicht sinnvoll. Den Bewohnern sind die Straßenräume zugeordnet. Durch die stärkere Parkdauerbegrenzung wird die Verfügbarkeit von Parkständen dort erhöht. Damit können die Parkplätze ausschließlich für Besucher vorgesehen werden.

Die Parkierungsdauer soll auf 2 Stunden begrenzt werden<sup>37</sup>. Sie ist in Verbindung mit den Parkierungsgebühren festzulegen.<sup>38</sup>

### **Stufe 4: Parkierungsbauten: „Langzeit-Parken“**

Parkierungsbauten und Parkplätze mit Schranke sollen weitgehend alle Aktivitäten und Aufenthaltsdauern ermöglichen. Ihre Einbindung in das Parkleitsystem hat den Vorteil, dass die zielnahe Lage und die verfügbaren Kapazitäten angezeigt und die Besucher im Straßennetz geführt werden<sup>39</sup>.

Die Höchstparkdauer in Parkierungsanlagen sollte nicht begrenzt sein, mindestens jedoch einen Tagesbesuch (8 Stunden) ermöglichen.

---

<sup>37</sup> Eine Parkierungshöchstdauer von vier und mehr Stunden steht im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Parkraumkonzeptes und ist daher in nahezu allen Fällen nicht sinnvoll.

<sup>38</sup> Die Koppelung an die Parkierungsgebühren ist deshalb wichtig, weil die Parkplätze in Konkurrenz mit den Parkierungsanlagen stehen. Diese sollen aber für längere Besuche der Innenstadt verstärkt genutzt werden. Eine Aufenthaltsdauer von 4 Stunden kann eine Vielzahl von Einkäufen, Erledigungen oder sonstigen Aktivitäten beinhalten. Darüber hinaus ist der Fußweg zwischen Fahrzeug und Ziel in Relation zur Aufenthaltsdauer gering. Daher darf bei langer Höchstparkdauer das Parken auf den Parkplätzen mit Parkscheinautomat nicht günstiger sein als im Parkhaus. Auch in allen anderen Fällen sollte das Parken im Straßenraum nicht günstiger sein als in der Parkierungsanlage.

<sup>39</sup> Der Parkplatz am Rathaus ist im Parkleitsystem, die Bewirtschaftung erfolgt jedoch mit Parkscheinautomaten. Andere Parkplätze (Feldstraße, FORUM) sind mit Schrankensystem bewirtschaftet, werden jedoch nicht im Parkleitsystem angezeigt.

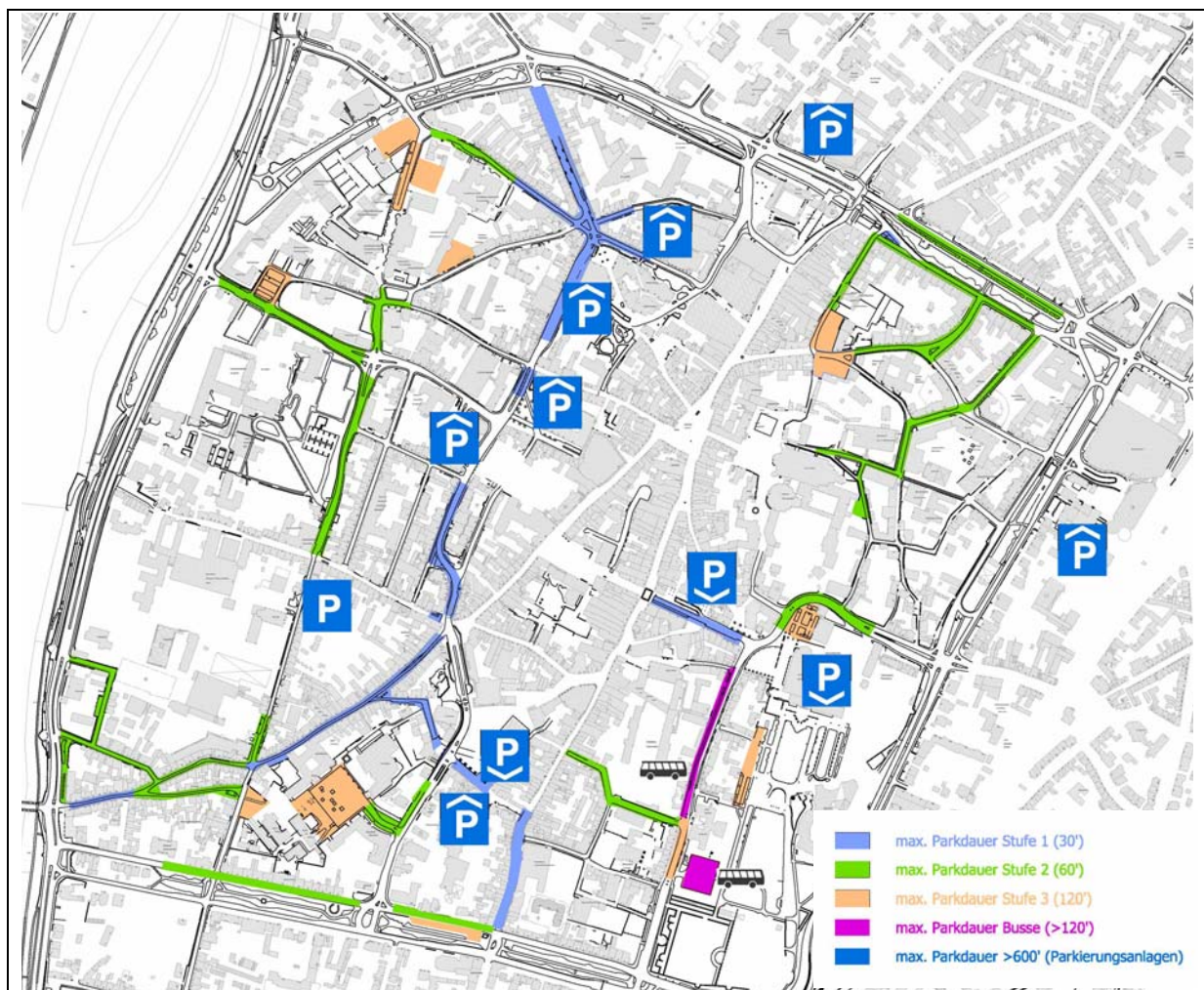


Abbildung 37: Konzept zur Regelung der Parkierungshöchstdauer

## 7.4.2 Gebührenhöhe und Taktung

Die vorgeschlagene Regelung zur Parkierungshöchstdauer umfasst die Stufen von A bis C. Dabei stellt „A“ die höchste, „C“ die niedrigste Gebührenstufe dar. Eine weitere Stufe kann für Busse vorgesehen werden.

Die Gebühren sind der Attraktivität der Stellplätze, der geplanten Zuordnung sowie der gewünschten Veränderung im Parkierungsverhalten nach unterteilt. **In jedem Fall soll eine nachfolgende Stufe nicht günstiger bewirtschaftet werden als die vorherige.**<sup>40</sup>

Bei der Bewirtschaftung im Straßenraum soll die Mindestgebühr der eines Taktes (15 Minuten) entsprechen, auf Parkplätzen und in Parkierungsanlagen 30 Minuten<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> In dem vorgeschlagenen Konzept ist die Gebührenhöhe bezogen auf die Stunde für Pkw in allen Stufen gleich hoch.

<sup>41</sup> Aufgrund der längeren Parkierungsdauer und zur Vereinheitlichung der Parkierungsanlagen (Parkplätze und Parkierungsbauten) wird dort eine Taktung von 30 Minuten vorgeschlagen.

### Stufe A: Straßenraum mit Einzelhandel

Die Stellplätze weisen auf Grund der unmittelbaren Nähe zu einem Geschäft und der geringen Abfertigungszeit eine hohe Attraktivität auf. Gleichzeitig sind sie in nur geringer Anzahl vorhanden. Die Parkgebühr ist hier am höchsten anzusetzen, bei der niedrigsten Parkierungsdauer.

Als Gebührenhöhe wird 0,80 Euro pro 30 Minuten (Parkierungshöchstdauer), bei einer Taktung von 15 Minuten vorgeschlagen<sup>42</sup>.

### Stufe B: Straßenraum ohne Einzelhandel

Die Parkstände im Straßenraum ohne Einzelhandel (Stufe B) sind in der Anzahl häufiger vorhanden und haben eine etwas weniger gute Lage zum Ziel des Nutzers als die Parkstände in der Stufe A. Damit scheint eine Gebührenhöhe wie in der Stufe A inhaltlich nicht gerechtfertigt.

Gegenüber den Parkierungsanlagen sind die Stellplätze mit einer niedrigeren Abfertigungszeit zu benutzen. Dieser Vorteil würde eine höhere Gebühr im Straßenraum gegenüber den Parkierungsanlagen rechtfertigen. Zum derzeitigen Zeitpunkt erscheint auf Grund der potenziellen Veränderung zum Bestand eine Gebühr oberhalb der Gebühren in den Parkhäusern nicht darstellbar. Dies auch deshalb, weil eine Senkung der Gebühren in den Parkierungsbauten nach wirtschaftlichen Grundsätzen aktuell nicht vertretbar erscheint.

Daher sieht das Konzept für die Stufe B die gleiche Höhe der Parkgebühren vor, wie in den Parkierungsanlagen (Stufe C): 1,60 € pro Stunde, bei einer Taktung von 15 Minuten (jeweils 40 Cent).

### Stufe B: Öffentliche Parkplätze mit Parkscheinautomat

Die Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen sind in der Funktion den Parkierungsanlagen vergleichbar. Im Vergleich zu den Parkierungsanlagen liegen sie oft weniger nah an der Altstadt, weisen aber einen geringeren Abfertigungsaufwand auf. Da sie nicht an das Parkleitsystem angeschlossen sind, verursachen sie ggf. einen erhöhten Parksuchverkehr, sofern eine niedrigere Gebührenhöhe erhoben wird.

In der Intensität der Bewirtschaftung<sup>43</sup> liegen die öffentlichen Parkplätze zwischen den Parkständen ohne Einzelhandel und den Parkierungsanlagen. Daher wird, bei größerer Parkierungshöchstdauer, die gleiche Gebührenhöhe vorgeschlagen wie bei den Parkständen in Straße ohne Einzelhandel.

<sup>42</sup> Bei der Betrachtung der Veränderung zum Status Quo ist zu berücksichtigen, dass derzeit ein „Ultrakurzparken“ im Trierer Straßenraum quasi nicht möglich ist, da die Stellplätze durch Parkvorgänge mit längerer Dauer belegt sind.

Derzeit ist auch für sehr kurze, legale Parkierungsvorgänge das Parken in einer Parkierungsanlage erforderlich. Hier entsteht ein Zeit- und Gebührenmehraufwand, der deutlich über die eigentliche Erledigung hinausgeht. Daher ist auch die zu entrichtende Parkgebühr oftmals die Gebühr einer Stunde, auch wenn die eigentliche Erledigung kürzer als 30 Minuten dauert.

Daraus ergibt sich im Status Quo eine Parkierungsgebühr von derzeit mindestens 1,30 €. Hinzu kommt ein höherer Zeitaufwand. An dieser Betrachtung orientiert sich die Gebührenhöhe von 0,40 € je 15 Minuten. Ein Parkierungsvorgang von 30 Minuten zzgl. einer Karenzzeit von 5 Minuten kostet damit 0,80 € und ist somit in vielen Fällen günstiger, komfortabler und weniger zeitaufwändig, als das erforderliche Parken im Parkhaus.

Alternativ wählt der Besucher das illegale Parken. Abgesehen von der Höhe der Verwarnung entstehen dabei ggf. Verkehrsbehinderungen oder eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Die hierbei möglichen Kosten sind – im Falle der Verwarnung – erheblich höher bzw. – im Falle der Mitschuld an einem Unfall – unkalkulierbar.

Ferner wäre in einer Nutzen-Kosten-Betrachtung die Reduktion des Zeitaufwandes im Parksuchverkehr zu monetarisieren. Bei volkswirtschaftlichen Kostensätzen von 15 € für die Stunde Freizeit kompensieren die Kostenvorteile aus der Zeitersparnis sofort die gestiegenen Gebühren.

<sup>43</sup> Bewirtschaftung aus Parkierungshöchstdauer und Gebührenhöhe

Bei der Taktung ist ein Vergleich zu den Parkierungsanlagen zu ziehen. Das Konzept sieht für diese eine Verkürzung des Taktes auf 30 Minuten vor. Dies wird auch für oberirdische Parkplätze vorgesehen.

Daher sieht das Konzept für die Stufe B die gleiche Höhe der Parkgebühren und Taktung vor, wie in den Parkierungsanlagen (Stufe C): 1,60 € pro Stunde, bei einer Taktung von 30 Minuten (jeweils 80 Cent).

### Stufe C: Parkierungsbauten

Die Stellplätze in Parkierungsbauten sollen die geringste Bewirtschaftungsintensität aufweisen. Zielrichtung ist es schließlich, das Parken aus dem Straßenraum in diese Anlagen zu verlagern. Die Parkierungsgebühr sollte daher niedriger sein als im öffentlichen Straßenraum. Dann sprächen für den Nutzer neben der günstigen Lage zur Altstadt, der Einbindung ins Parkleitsystem und der längsten Parkierungshöchstdauer auch die Gebühren für ein Parken in den Parkierungsanlagen. Zumindest aber darf das Parken in Parkierungsanlagen nicht teurer sein, als im Straßenraum, um nicht dem Ziel der Parker-Verlagerung entgegen zu wirken.

Wie im Straßenraum auch, sollten die Gebühren für das Parken in den Anlagen einheitlich sein, zumindest für die Anlagen, die keinem Einzelhändler zugeordnet sind. Bei vergleichbarer Lagegunst und vergleichbarer baulicher Ausstattung gibt es aus Nutzersicht keinen Grund für unterschiedliche Gebührenhöhen. Da die Gebührenhöhen von außen nicht ablesbar sind, stellen diese auch keinen relevanten Entscheidungsgrund für die Auswahl der Parkierungsanlage dar.

Ähnlich wie beim Parken im Straßenraum ist die Einschätzung der Gebührenhöhe mit der Dauer des Parkierungsvorganges verknüpft. In den Parkierungsanlagen besteht eine Taktung von 60 Minuten<sup>44</sup>. Bei einer angefangenen Stunde wird somit die Gebühr für die gesamte Stunde erhoben.

Um die Parkierungsanlage nicht schlechter zu stellen als den Parkplatz (oberirdische Parkierungsanlage) sollte, sofern die Gebühr in der Parkierungsanlage nicht günstiger ist als im Straßenraum, die gleiche Taktung (30 Minuten) erfolgen.

Das Konzept sieht daher in der Stufe C eine Gebührenhöhe von 1,60 €/Std. bei einer Taktung von 30 Minuten vor<sup>45 46</sup>.

Für das Parkhaus Ostallee sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der kostenlosen Parkdauer möglich ist. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrheit der Parkierungsvorgänge innerhalb einer Stunde abgeschlossen sind<sup>47</sup>.

### Busse

Für Busse gilt derzeit als Tarif die doppelte Höhe der Gebühren für Pkw. Dies kann in dieser Form beibehalten werden, was eine Gebührenhöhe von 3,20 €/ Std. bedeutet. Da sich diese an der Fahrzeuggröße orientiert und losgelöst von anderen Gebühren betrachtet werden kann, sind sowohl

---

<sup>44</sup> Ausnahme: SWT in der ersten Stunde mit 30 Minuten-Taktung

<sup>45</sup> Eine Umsetzung der kürzeren Taktung ohne Erhöhung der Gebühren wäre wahrscheinlich mit Einnahmefällen bei der SWT in Höhe von mehreren 100.000 € verbunden. Daher ist die kürzere Taktung nur im Rahmen des Konzeptes (im Straßenraum mindestens gleich hohe Gebühren und kürzere Parkdauer mit dem Ziel der Verlagerung ins Parkhaus) wirtschaftlich sinnvoll umsetzbar.

<sup>46</sup> Die Gebührenhöhe von 1,60 €/Std. stellt hierbei eine Obergrenze dar. Der Rat der Stadt Trier hat am 29. Juni 2010 für Parkierungsbauten eine Gebührenhöhe von 1,50 €/Std. beschlossen. Er folgt damit der Empfehlung zur grundsätzlichen Bewirtschaftungsintensität und fördert das Gesamtkonzept über die Minimalanforderung hinaus.

<sup>47</sup> In einer repräsentativen Woche im Juni 2006 dauerten 70% aller Parkierungsvorgänge im Parkhaus Ostallee eine Stunde und kürzer.

3,00 € als auch 3,50 €/Std. möglich. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Gebührenhöhe einen Einfluss auf die Anzahl der parkenden Busse hat.

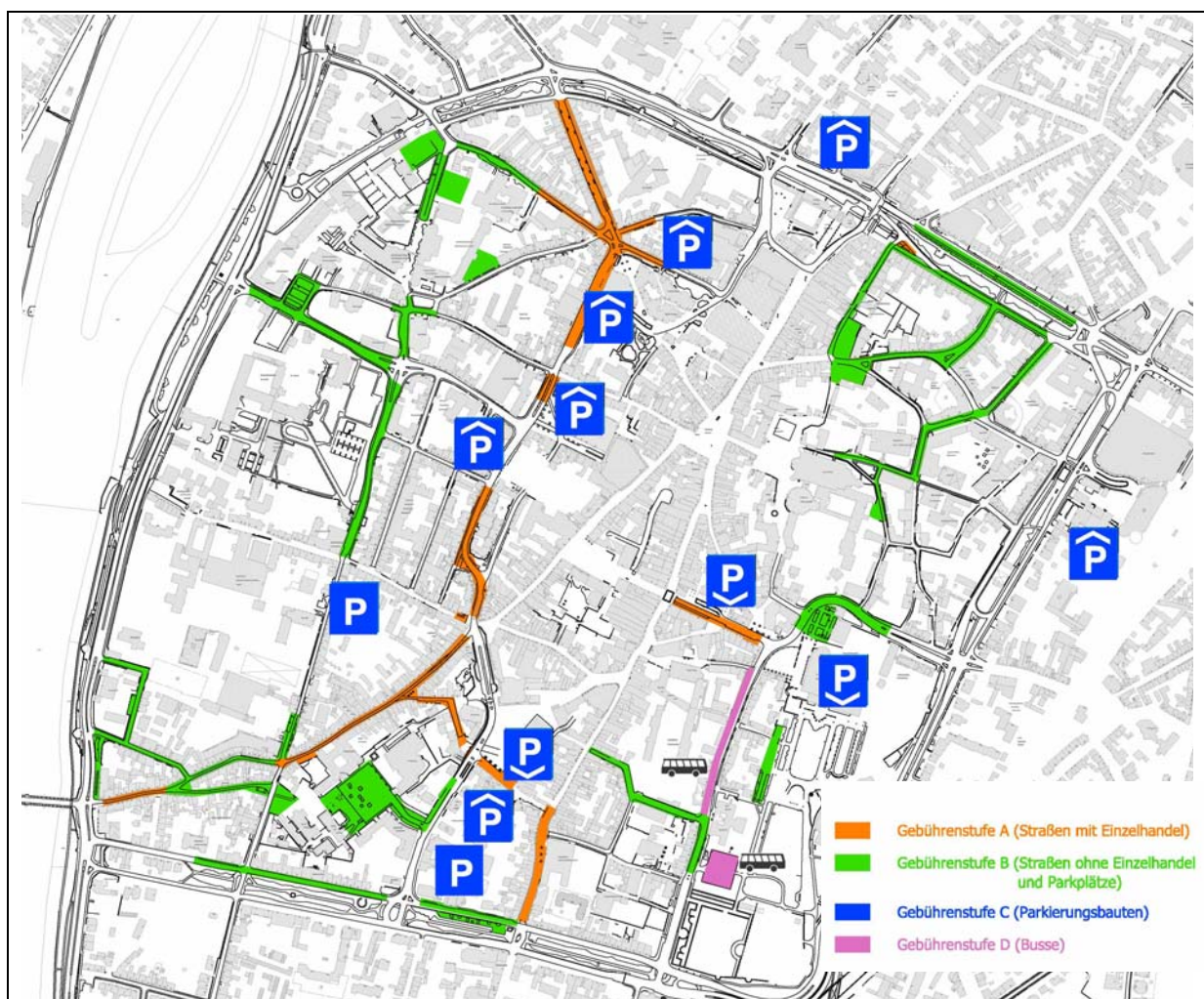


Abbildung 38: Konzept zur Gebührenstaffelung

### 7.4.3 Bewirtschaftungsintensität

Die Kombination von Parkierungshöchstdauer mit Gebührenhöhe ergibt die Bewirtschaftungsintensität. Grundsätzlich gilt, dass nahe am Hauptziel (hier: Innenstadt) die Bewirtschaftungsintensität höher sein soll, als weniger nah. Da die Gebührenhöhe für die Innenstadt EIN einheitliches Niveau aufweist, ist die Parkierungsdauer die zentrale Größe der Bewirtschaftungsintensität in Trier.

Insgesamt ergeben sich hierbei vier Bewirtschaftungsintensitäten für Pkw:

Straßenraum mit Einzelhandel	Parkierungshöchstdauer Gebührenhöhe Taktung:	30 Minuten 1,60 €/h 15 Minuten
Straßenraum ohne Einzelhandel	Parkierungshöchstdauer Gebührenhöhe Taktung:	<b>60</b> Minuten 1,60 €/h 15 Minuten
Parkplätze	Parkierungshöchstdauer Gebührenhöhe Taktung:	<b>120</b> Minuten 1,60 €/h <b>30</b> Minuten
Parkierungsbauten	Parkierungshöchstdauer Gebührenhöhe Taktung:	<b>unbegrenzt</b> ≤ 1,60 €/h <sup>48</sup> 30 Minuten

Abbildung 39: Konzept Bewirtschaftungsintensitäten für Pkw (fett: Veränderungen zur vorherigen Stufe (v.o.n.u.))

#### 7.4.4 Bewirtschaftungsdauer

Die beschriebene, zielgerichtete Parkraumbewirtschaftung sollte sich über die gesamte Zeit hoher Nachfrage erstrecken. Im Vergleich Straßenraum / Parkierungsanlagen endet die Bewirtschaftungszeit im Straßenraum samstags bereits um 15:00 Uhr, wohingegen in den Parkierungsanlagen die Gebührenpflicht während des gesamten Parkierungsvorgangs besteht.

Es wird daher vorgesehen, dass die Bewirtschaftungszeiten an **allen Werktagen** einheitlich an die Öffnungszeiten der Geschäfte angepasst werden, um die gewünschten Verlagerungen zu erreichen. Daraus ergibt sich ein Bewirtschaftungszeitraum von 8<sup>30</sup> Uhr bis 19<sup>00</sup> Uhr auch an Samstagen!

Darüber hinaus ist eine Gebührenerhebung auch an **Sonn- und Feiertagen** zu erwägen, da auch in dieser Zeit die Gebührenpflicht in den Parkierungsanlagen besteht. Ansonsten weisen die dann kostenlosen Parkstände im Straßenraum eine besondere, hohe Attraktivität auf. Hieraus entsteht – insbesondere in den nachfragestarken, wärmeren Monaten – ein hoher Parksuchverkehr. Bei der Ausrichtung auf die Nutzergruppen wären die Gottesdienstbesucher auszunehmen. Die Gebührenpflicht wird somit für den Nachmittagszeitraum von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr empfohlen.

#### 7.4.5 Ahndung

Die Überwachung und Ahndung sollten intensiviert werden. Mit der zielgerichteten Widmung der Parkstände im Straßenraum ist eine hohe Befolungsquote der Höchstparkdauer von großer Bedeutung.

In einer Übergangsphase könnte mit der Einführung der leicht geänderten Regelungen zunächst eine Hinweisphase durchgeführt werden. Dabei ist über die Presse auf die geänderte Bewirtschaftung und die Intensivierung der Überwachung hinzuweisen.

Ergänzend könnten zu Beginn der Umsetzung – etwa für eine Woche – auf die Erhebung von Verwarnungsgeldern bei unterbezahlter Parkgebühr verzichtet werden und anstelle dessen auf die geänderte Regelung und Überwachungsintensität hingewiesen werden. Nach dieser Karenzzeit wäre jedoch die Überwachung und Ahndung mit der gebotenen Verbindlichkeit durchzuführen.

<sup>48</sup> Der Rat der Stadt Trier hat am 29. Juni 2010 für Parkierungsbauten eine Gebührenhöhe von 1,50 €/Std. beschlossen.

## 7.4.6 Ablesbarkeit

Für alle Nutzer des Parkraumangebotes ist eine einfache Struktur und hohe Transparenz von Bedeutung. Ohne Kenntnis von Gebühr und Parkdauer ist eine Auswahl des subjektiv geeigneten Stellplatzes nur sehr eingeschränkt möglich.

Das Konzept sah daher zunächst vor, die Intensität der Bewirtschaftung an die Einrichtungen der Gebührenerhebung zu koppeln (Parkuhren, Parkscheinautomaten, Schrankensysteme). Da jedoch in einigen Bereichen in Trier sehr wenige Parkstände zu einer Gruppe zusammengefasst werden können, ist dies nicht durchgängig umzusetzen. Daher sollte entweder durch separate Beschilderung oder Ergänzung der vorhandenen Beschilderung auf die jeweilige Parkierungshöchstdauer hingewiesen werden.

Die Beschilderung kann an der Parkierungsbeschilderung und/oder den Parkscheinautomaten erfolgen. Sie **kann** ferner farblich entsprechend den Höchstdauergrenzen unterschieden werden.

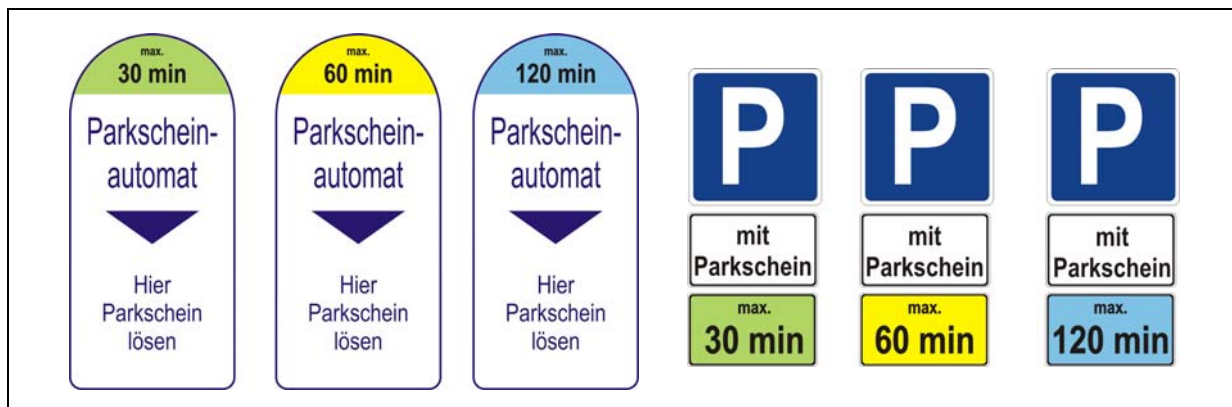


Abbildung 40: Vorschläge zur Kennzeichnung der Parkierungshöchstdauer am Parkscheinautomaten (links) und mit der konventionellen Kennzeichnung nach StVO<sup>49</sup>

## 7.4.7 Veränderungsumfang

Für den Bereich der Innenstadt (auf und innerhalb des Alleenrings) sind bei Umsetzung des Konzeptes verschiedene Änderungen an Automaten und Parkuhren erforderlich.

Insgesamt sind an 209 Parkständen mit Parkuhr Änderungen vorgesehen (vgl. Abbildung 41). An 114 Parkuhren sind die Parkierungshöchstdauer zu verändern. Dies sind Parkstände, die auf Grund einer zu geringen Anzahl nicht mit einem Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden können<sup>50</sup>. 14 Parkstände können bestehenden Parkscheinautomaten zugeordnet werden, weitere 61 Parkstände können mit insgesamt zusätzlichen 7 Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden. Insgesamt 20 Parkstände werden laut Auskunft der Verwaltung im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen zurückgebaut (Sondernutzung Gastronomie, Bewohnerparken, Fahrradparken und Platzgestaltung).

<sup>49</sup> Die Parkdauerbegrenzung und die farbliche Kennzeichnung sind kein Zusatzzeichen StVO. Ihre Verwendung mit der konventionellen Beschilderung ist mit den zuständigen Stellen abzustimmen. An Parkscheinautomaten gilt dies nicht, da es sich nicht um eine Beschilderung im Sinne der StVO handelt.

<sup>50</sup> Um die Parkraumbewirtschaftung wirtschaftlich sinnvoll mit einem Parkscheinautomaten betreiben zu können, sollten wenigstens sieben Parkstände bewirtschaftet werden.

PZU Standort-Nr.	PZU Standort	Anzahl Parkstände mit Parkzeituhr	Parkstände mit Parkzeituhren			Parkstände mit Parkscheinautomat			Rückbau*
			Anzahl Parkzeituhren	(Planung) Umrüstung von	Höchstdauer auf	an vorhandenem Parkscheinautomat	(Planung) an zusätzlichem Parkscheinautomat	Anzahl zusätzliche Parkscheinautomaten	
2	Bahnhofstraße	9							9
4	Bismarckstraße	5	5	120 min	60 min				
5	Böhmerstraße	2				2			
6	Bollwerkstraße	12					12	1	
7	Christophstraße	30	30	120 min	60 min				
8	Deutscherherrenstraße	10					10	1	
10	Gangolfstraße	5							5
12	Hindenburgstraße	2				2			
14	Justizstraße	5	5	120 min	30 min				
15	Kaiserstraße	19					19	3	
16	Karl-Marx-Straße	8				8			
16a	Karl-Marx-Straße	8	8	120 min	30 min				
18	Krahenstraße	13					13	1	
19	Kutzbachstraße	13	13	120 min	30 min				
20	Metzelstraße	10	10	120 min	30 min				
21	Moselstraße	1							1
22	Mustorstraße	2				2			
23	Neustraße	4	4	120 min	30 min				
26	Pferdemarkt	5	5	120 min	60 min				
28	Viehmarktplatz	3	3	240 min	30 min				
29	Waltramsneustraße	7	7	120 min	30 min				
30	Weberbach	15	15	120 min	30 min				
31	Hieronimus-Jaegen Straße	9	9	120 min	60 min				
32	Windstraße	5							5
35	Paulusplatz	7					7	1	
<b>Summe</b>	<b>Parkstände / PZU</b>	<b>209</b>	<b>114</b>			<b>14</b>	<b>61</b>	<b>7</b>	<b>20</b>
<b>Summe</b>	<b>Parkscheinautomaten</b>								

\* auf Grund anderer Planungen

Abbildung 41: Veränderungen an Parkuhren

An den allen übrigen Parkscheinautomaten im Bereich der Innenstadt sind Veränderungen der Parkgebühr zu programmieren. Dies sind insgesamt 39 Automaten. Im Rahmen der Gebührenänderung ist meist ebenfalls die Parkierungshöchstdauer zu verändern. Dies ist an insgesamt 36 Parkscheinautomaten der Fall.

PSA Standort Nr.	PSA Standort	Taktung [min]	Bewirtschaftung		verändert	unverändert
			aktuell	Planung		
1	Augustinerhof 1	12	240 min	120 min	1	
2	Augustinerhof 2	12	240 min	120 min	1	
3	Rahnenstraße	30	240 min	60 min	1	
6	Sie um Dich	12	120 min	120 min		1
7	Parkplatz Weberbach	30	240 min	120 min	1	
9	Karl Marx Straße 1	12	160 min	30 min	1	
10	Karl Marx Straße 2	12	160 min	60 min	1	
11	Konstantinplatz 1	30	120 min	120 min		1
14	Parkplatz Lor.-Kellner-Straße	30	240 min	120 min	1	
15	Palastgarten	30	240 min	120 min	1	
16	Konstantinstraße	30	120 min	30 min	1	
20	Weberbach Straße (Bus)	30	240 min	240 min		1
22	Feldstraße	24	240 min	60 min	1	
25	Windmühlenstraße 1	24	240 min	60 min	1	
28	Deutscherherrenstraße	12	240 min	60 min	1	
29	Mustorstraße	30	120 min	60 min	1	
32	Bruchhausenstraße 1	30	120 min	30 min	1	
33	Bruchhausenstraße 2	30	120 min	30 min	1	
36	Irminenfreihof	12	480 min	120 min	1	
40	Augustinerstraße	12	240 min	60 min	1	
43	Kochstraße	30	240 min	60 min	1	
44	Sichelstraße 1	30	240 min	60 min	1	
45	Hinter dem Zollamt	12	240 min	60 min	1	
47	Langstraße	12	480 min	120 min	1	
48	Böhmerstraße 1	24	240 min	60 min	1	
49	Dominikanerstraße	30	240 min	60 min	1	
50	Neustraße	12	120 min	30 min	1	
55	Theodor-Heuss-Allee 1	12	120 min	60 min	1	
56	Theodor-Heuss-Allee 2	12	120 min	60 min	1	
58	Antoniusstraße	12	120 min	30 min	1	
59	Sichelstraße 2	30	240 min	120 min	1	
60	Deworastraße 1	30	240 min	60 min	1	
61	Deworastraße 2	30	240 min	60 min	1	
62	Hinter dem Dom	30	240 min	60 min	1	
65	Kaiserstraße 1	12	240 min	60 min	1	
66	Kaiserstraße 2	12	240 min	60 min	1	
70	Kaiserstraße 4	12	480 min	120 min	1	
90	Zuckerbergstraße	30	120 min	30 min	1	
91	Windmühlenstraße 2	24	240 min	60 min	1	
<b>Summe</b>					<b>36</b>	<b>3</b>

Abbildung 42: Veränderungen der Parkierungshöchstdauer an Parkscheinautomaten



## 7.4.8 Einnahmensituation

Zur Einnahmensituation können derzeit keine detaillierten Berechnungen vorgelegt werden, da das Parkierungsverhalten in der erforderlichen Tiefe nicht bekannt ist. Dies gilt umso mehr, als dass derzeit Geschäftsnaher Straßenparkstände für sehr kurzes Parken derzeit nicht verfügbar sind, in dem Konzept aber eingerichtet werden. Grundsätzlich ist jedoch von einer Steigerung der Gebühreneinnahmen für die Stadt Trier und die Parkierungsanlagen der Stadtwerke auszugehen.

Das Parkraumkonzept sieht eine Anhebung der Gebühren im Straßenraum von derzeit 1,00 €/h auf 1,60 €/h vor. Gleichzeitig erfolgen eine Erhöhung des potenziellen Umschlages und eine Verlagerung vom Straßenraum in die Parkierungsanlagen.

Insgesamt wird daher von einer besseren Einnahmesituation für die Stadt Trier ausgegangen. Für die Parkierungsanlagen der Stadtwerke wird eine Steigerung der Einnahmen erwartet. Die Gebühren für das Parken liegen bei Umsetzung des Konzeptes mit einer Ausnahme<sup>51</sup> immer oberhalb der jetzigen Gebühren.

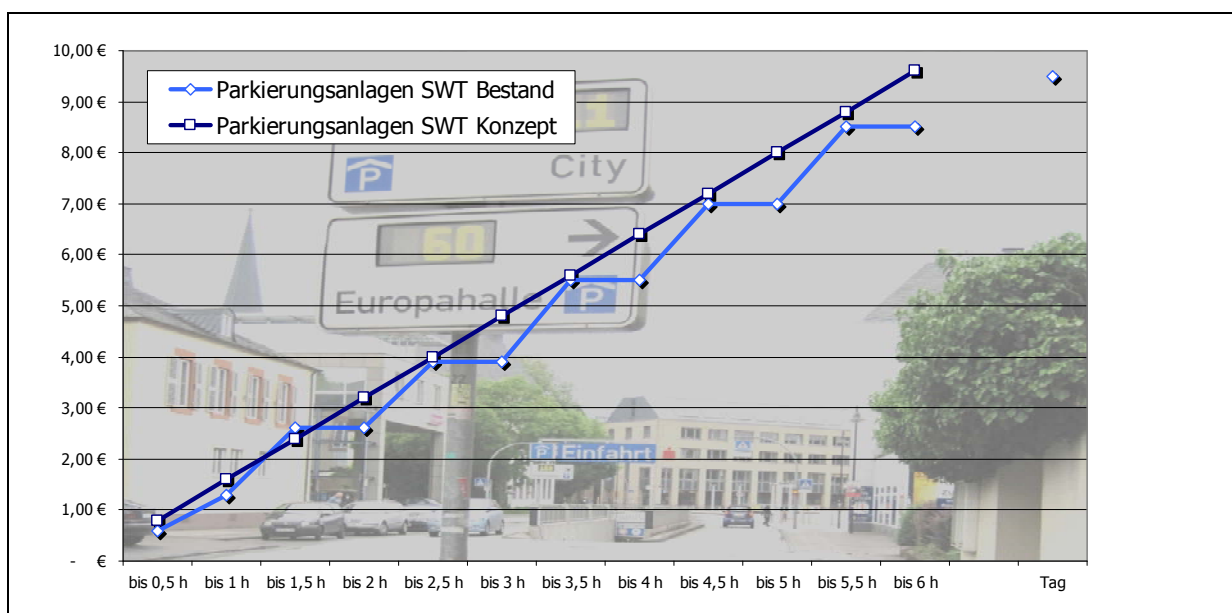


Abbildung 43: Vergleich der Parkgebühren der SWT im Bestand und im Konzept

Hinzu kommt eine beabsichtigte Steigerung der Parkierungsvorgänge in den Parkierungsanlagen, die weitere Mehreinnahmen erwarten lässt.

Für den Bereich der Innenstadt werden die Gebühren erhöht und gleichzeitig erfolgen Verlagerungen in die Parkhäuser. Hier steht eine vermeintlich niedrigere Anzahl von Parkierungsvorgängen höheren Gebühren gegenüber. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Parkstände im Straßenraum während der Bewirtschaftung ähnlich stark ausgelastet sind, bei einem höheren Stellplatzumschlag. Erst bei einem Leerstand der Parkstände im Straßenraum von 37,5% wäre von Mindereinnahmen auszugehen. Dies ist auf Grund der aktuellen Parkraumsituation mehr als unwahrscheinlich. Selbst bei einer Minderauslastung von 20% wäre eine Gebührenmehreinnahme von mehr als 25% zu erwarten<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> Bei einer Parkdauer zwischen 1,0 und 1,5 Stunden ist die aktuelle Gebühr günstiger als die geplante Gebühr. Im City-Parkhaus sind das ca. 15% aller Parkierungsvorgänge.

<sup>52</sup> Einnahme Bestand x Veränderung Gebührenhöhe x Veränderung Auslastung: 100% x 160% x 80% = 128%

Voraussetzung ist, dass die Gebühren in dem entsprechenden Umfang entrichtet werden. Dies sollte durch eine angemessene Überwachung und Ahndung von Parkverstößen unterstützt werden.

## 7.4.9 weitere Maßnahmen

### 7.4.9.1 zusätzliche Kapazitäten

Die Analyse der Parkieranlagen zeigt, dass mit wenigen Ausnahmen genügend Parkraumkapazitäten für Besucher der Altstadt vorhanden sind. Diese Ausnahmen beziehen sich auf Tage besonderer Nachfrage und bieten keinen ausreichenden Grund für die Erweiterung der Kapazitäten.

Untergenutzte Kapazitäten bietet der Parkplatz am FORUM gegenüber des Rathauses. Dieser Parkplatz ist weder in das Parkleitsystem integriert noch gut ersichtlich ausgewiesen. Eine deutlichere Beschilderung, ggf. mit einer einfachen Kapazitätsanzeige (frei/besetzt) an der Einfahrt würde eine zusätzliche Kapazität im Bereich des Rathauses erschließen.

Eine Aufnahme des Parkplatzes Feldstraße in das Parkleitsystem wäre wünschenswert. Die Anzeige im Parkleitsystem ist dabei nicht für die Verbesserung der Auslastung erforderlich. Der Parkplatz ist auf Grund seiner zentralen Lage und der im Vergleich zu den Parkieranlagen günstigen Gebühren sehr gut nachgefragt. Mit der Anzeige der Auslastung des Parkplatzes hingegen könnte Parksuchverkehr im Bereich des Krankenhauses vermieden werden.

### 7.4.9.2 ÖPNV

Der Kosten-Vergleich MIV/ÖPNV hat deutlich gemacht, dass die Nutzung des ÖPNV für den Besuch der Innenstadt i.d.R. mit höheren Kosten verbunden ist, als die Fahrt mit dem Pkw. Dies gilt insbesondere für die kurzen Fahrten innerhalb der Innenstadt.

Im Rahmen der Überlegungen zur Parkraumsituation ist zu berücksichtigen, dass jede verlagerte Fahrt auf den ÖPNV, das Fahrrad oder die Füße die Stellplatznachfrage verringert. Eine gezielte Angebotsverbesserung für die Einkäufer und kurzzeitigen Besucher der Innenstadt wäre eine Möglichkeit, die Spitzen in der Verkehrsnachfrage auch an Samstagen zu verringern.<sup>53</sup>

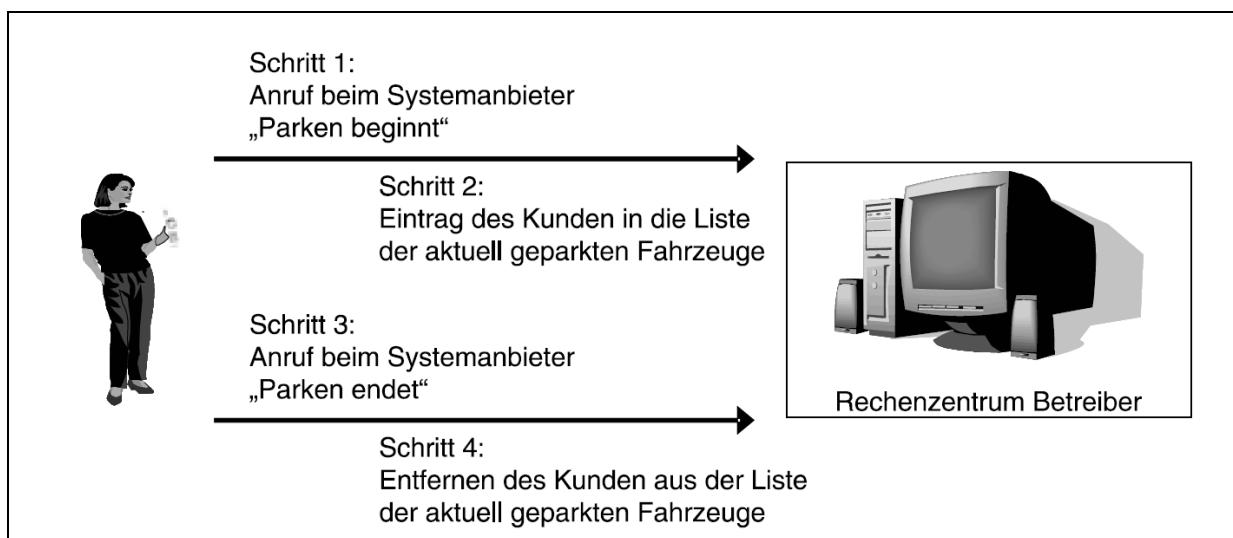
Diese und ähnliche Maßnahmen sind im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Trier zu diskutieren.

### 7.4.9.3 Handyparken

Das Bezahlen von Parkgebühren mit dem Handy („Handyparken“) erfreut sich wachsender Beliebtheit. Studien zeigen, dass die Bereitschaft, die Parkgebühren korrekt zu bezahlen, mit der Nutzung des Handyparkens deutlich steigen kann. Wird üblicherweise die voraussichtliche Parkdauer von den Nutzern gerne unterschätzt und bei Überschreiten dann nicht mehr nachbezahlt oder korrekterweise der Parkvorgang beendet. Mit dem Handyparken wird in den meisten Fällen der Parkierungsvorgang korrekt angegeben. Dies führt – ohne gesteigerte Überwachung und Ahndung – zu teilweise deutlichen Mehreinnahmen gegenüber der Situation ohne Handyparken. Die Einnahmensteigerung kann auch erzielt werden, wenn eine genauere Abrechnung (z.B. 10 oder 5 Minuten-Taktung) mit dem Handyparken verbunden ist.

---

<sup>53</sup> Beispiel: EinkaufsTicket: Hin- und Rückfahrt innerhalb von drei Stunden (jeweils Fahrtantritt) für bis zu fünf Familienmitglieder in der Zeit von 10:00 Uhr bis 15:00 Uhr zum Preis von 2 Stunden Parken.

Abbildung 44: Vorgänge beim Parken mit dem Mobiltelefon ohne Parkscheinautomat<sup>54</sup>

Die Abwicklung sollte einfach und einheitlich gestaltet werden. Hierbei ist es empfehlenswert, sich auf einen Anbieter zu beschränken. Ansonsten entsteht für den eine Angebotsvielfalt, bei der die unterschiedlichen Aspekte von Gebühr, Abwicklung etc. den potenziellen Nutzer mehr verwirren, als ein vermeintlicher Vorteil Gewinn bringen könnte.

Das System sollte Zusatznutzen (Erinnerung an das Ablauf der Parkzeit, Speicherung des Parkstandes im GPS-Handy etc.) ermöglichen, um eine hohe Nutzung zu erzielen.



<sup>54</sup> FGSV (Hrsg.; 2007): Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel beim Parken

Abbildung 45: einfaches, kundenorientiertes Handy-Parken in Saarbrücken

Das Handyparken hat darüber hinaus einen hohen Imagewert und wird von den Nutzern positiv wahrgenommen. Im Zuge von Maßnahmen zur stärkeren Bewirtschaftung und Ordnung des ruhenden Verkehrs kann die Einführung des handybasierten Abrechnungssystems einen positiven Beitrag zur öffentlichen Wahrnehmung der Gesamtmaßnahme erbringen.

Das Handyparken ist kein substanzieller Bestandteil des Parkraumkonzeptes. In der Summe wird die Nutzung bzw. Einführung des Handyparkens im Sinne einer besseren Akzeptanz und dem Imagegewinn jedoch positiv beurteilt.

#### 7.4.9.4 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem hat eine besondere Bedeutung für Ortsunkundige, da mit der Nennung der Parkierungsanlage auch die Wegweisung zu einem Ziel kommuniziert wird. Dementsprechend sind die grundlegenden Anforderungen an die wegweisende Beschilderung<sup>55</sup> erfüllen. Hierzu gehört auch, dass der Alleen Ring in beide Fahrtrichtungen als Verteilerring (Außenringsystem um die Innenstadt) fungieren kann. Derzeit erscheint die Wegweisung auf dem Verteilerring entgegen dem Uhrzeigersinn diesbezüglich unvollständig und sollte überprüft bzw. ergänzt werden.

Zusätzlich hilfreich ist die Benennung der Anlagen nach Zielen, welche dem Ortsunkundigen die Möglichkeit geben, die potenzielle Nähe der Parkierungsanlage zum Ziel abzuleiten. Der Name „Konstantin“ weist hierbei eine geringe Information zu einer potenziellen Zielnähe auf.

#### 7.4.9.5 Motorradparken

Derzeit erfolgt die Parkierungsregelung für Motorräder auf besonderen Motorradparkplätzen. Das Parken ist derzeit mit Ausnahme eines Parkplatzes am Stockplatz gebührenfrei. Die Stadt Trier erhielt unter anderem auf Grund dieser Regelung eine Auszeichnung als Motorradfreundliche Stadt. Dieser Regelung ist zu unterstellen, dass sie zu einer hohen Akzeptanz seitens der Motorradfahrer führt und Motorradfahrer gezielt diese Plätze anfahren.

Für die Motorradfahrer gilt die Zielsetzung des Parkraumkonzeptes nur teilweise. Eine Verlagerung in Parkierungsanlagen ist nicht vorgesehen und wäre praktisch kaum durchzusetzen. Im Straßenraum werden Motorräder wie Kfz gehandhabt, sofern sie die Pkw-Parkstände benutzen.

---

<sup>55</sup> FGSV (Hrsg., 2000): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen. Die RWB gelten nicht verbindlich für Parkleitsysteme. Ihre Angaben zu Aufbau und Nutzbarkeit sind gleichwohl trotzdem anzuwenden.

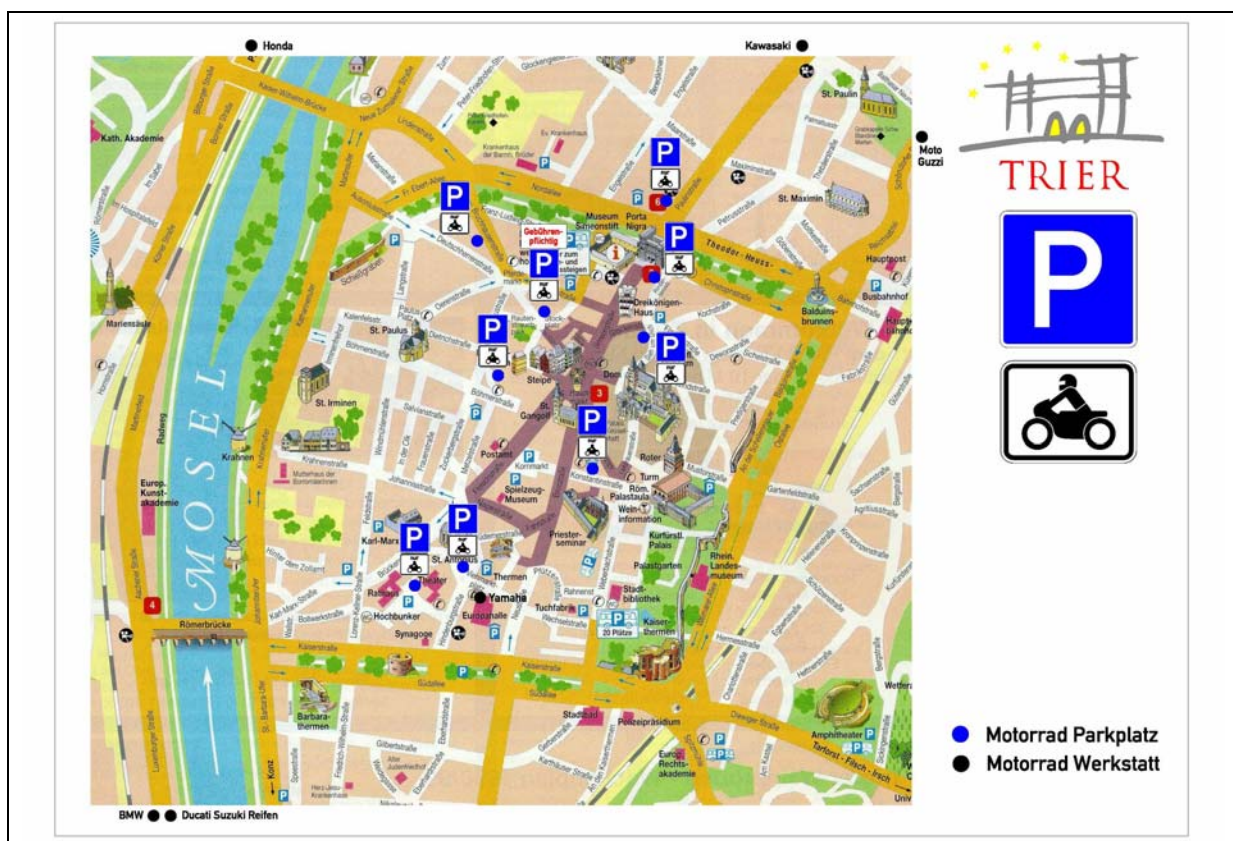


Abbildung 46: Motorradparkplätze in Trier [Stadt Trier]

## 7.5 weitere Talstadt

Die Erhebungen haben gezeigt, dass in den angrenzenden Bereichen der Altstadt eine Überlastung der Straßenräume durch Fremdarker erfolgt. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung über den Alleinring nach Osten und Süden flächendeckend auszuweiten.

Auch auf der Westseite der Mosel an der Römerbrücke entlang der Aachener Straße und der Luxemburger Straße hat sich augenscheinlich ein hoher Parkdruck eingestellt, der nicht aus den dortigen Nutzungen resultieren kann. Auch hier sind illegales Parken bzw. Behinderungen der Ein- und Ausfahrten zu beobachten. Dieser Bereich liegt außerhalb des beauftragten Planungsgebietes. Eine Einrichtung einer Bewohnerparkberechtigung könnte hier ein geeignetes Mittel sein den ruhenden Verkehr zu ordnen.

## 8 Schlussbemerkungen

Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes der Stadt Trier führt im Kern auf eine einfache und nachvollziehbare Struktur für das Parken in Trier. Zusätzlich werden Kapazitäten für ein „Ultrakurzzeit-Parken“ in Straßenabschnitten mit Einzelhandel geschaffen, was die Erreichbarkeit dieser Lagen verbessert und zusätzliche Kapazitäten schafft. Erreicht wird dies durch eine Verlagerung längerer Parkierungsvorgänge in die Parkierungsbauten.

Die Erhöhung der nominellen Parkgebühren wird für die Nutzer durch die Schaffung zielnäherer Parkstände und kürzeren erforderlichen Parkzeiten sowie durch die Schaffung kurzer Takte in den Parkierungsbauten in verschiedenen Fällen größtenteils kompensiert.

Die klare Struktur vermeidet Parksuchverkehr zu den Parkierungsmöglichkeiten außerhalb des Parkleitsystems. Damit verbunden ist eine Absenkung der Verkehrsemissionen. Darüber hinaus wird die Bedeutung und Akzeptanz des Parkleitsystems gefördert.

Die Umsetzung wird zeigen, in welchem Umfang im Straßenraum freie Stellplatzkapazitäten entstehen, die zum einen die subjektiv empfundene Erreichbarkeit sichtbar verbessern und zum anderen ggf. an der einen oder anderen Stelle Raum zur Straßenraumgestaltung und zur weiteren Erhöhung der Aufenthaltsqualität bieten.

Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes wurde durch einen konstruktiven Diskussions- und Abstimmungsprozess verschiedenster Interessenvertreter sowie der Politik begleitet und fußt auf einer breiten Basis. Für diese sachliche und sehr erfolgreiche Konsensbildung sei an dieser Stelle allen Beteiligten herzlich gedankt!