



**Radolfzell
Parkraumkonzept**

Dipl.-Ing. Dominik Könighaus

Februar 2009

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Inhalt

1	Aufgabe	1
2	Vorgehensweise	2
3	Parkraumangebot	3
	Zwischenfazit Parkraumbewirtschaftung	6
4	Parkraumnachfrage	7
	4.1 Parkraumerhebung freitags	8
	4.2 Parkraumerhebung samstags	12
	4.3 Ergebnisse Parkraumerhebung	15
5	Parkraumbilanz	16
6	Anpassung des Parkraumkonzeptes	18
	6.1 Kurzfristige Maßnahmen	18
	6.2 Langfristige Konzeption	21
	Verzeichnisse	26

1 Aufgabe

Die städtebauliche Entwicklung in Radolfzell führt zu einer Änderung des Parkraumangebotes. Einerseits wurde eine erhebliche Anzahl von Parkständen im Zusammenhang mit dem Herstellerverkaufszentrum Seemaxx hergestellt. Andererseits werden durch die beabsichtigten Entwicklungsmaßnahmen entlang des Seeufers Flächen beansprucht, die heute als innerstädtisches Parkraumangebot dienen.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes werden die städtischen Parkmöglichkeiten ebenso berücksichtigt wie die privaten Anbieter von Parkraum und sog. „wildes“ Parken. Da heute auch auf Brachflächen geparkt werden kann, die zukünftig entfallen und gleichzeitig eine höhere Nachfrage an Parkraum entsteht, ist ein zukunftsfähiges Konzept zu entwickeln. Dabei soll auch der steigenden Attraktivität von Radolfzell Rechnung getragen werden.

Aufgabe dieser Untersuchung ist eine Bilanzierung des Parkraumangebots und der Nachfrage. Es sollen Aussagen darüber getroffen werden, ob das Parkraumangebot zur Zeit ausreicht und welche Maßnahmen getroffen werden können, es zukünftigen Gegebenheiten anzupassen. Das bestehende Parkraumkonzept für Radolfzell soll entsprechend der gewonnenen Erkenntnisse fortgeschrieben werden.

Grundsätzlich wird dabei das Ziel verfolgt, für jede Nutzergruppe in angemessener Entfernung vom Ziel eine angemessene Anzahl von Parkständen zur Verfügung zu stellen. Radolfzell sollte als Einkaufsstadt mit touristischem Potential besonders auf die Nutzergruppe Kunden und Besucher achten. Der erste Schritt zur Verbesserung der Situation wurde bereits mit dem Altstadtring gemacht. Er dient zur besseren Orientierung und zur besseren Auffindbarkeit von Parkmöglichkeiten.

2 Vorgehensweise

Das vorliegenden Parkraumkonzept wurde von einer Projektgruppe begleitet. Die Mitglieder entstammten im Wesentlichen der Stadtentwicklungskonzeptions-Gruppe. Sie setzte sich zusammen aus Politik, Bürgern, Aktionsgemeinschaft, Wirtekreis, ADFC und Stadtverwaltung.

Als Grundlage der Untersuchung wird das Parkangebot in Radolfzell dargestellt. Die Lage und Verteilung sowie die aktuellen Regelungen der Parkraumbewirtschaftung mit ihren Gebührenstrukturen werden ausgewertet.

Es wurde eine umfangreichen Erhebung der Parknachfrage an drei verschiedenen Tagen durchgeführt. Die Ergebnisse werden nach den verschiedenen Nutzergruppen und den verschiedenen Parkmöglichkeiten differenziert dargestellt.

Das Parkraumangebot und die Nachfrage wird bilanziert. Die Auslastung in der Spitzenstunde sowie die durchschnittliche Auslastung werden ermittelt. Der Zusammenhang zwischen Parkmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung und Parkvorgängen wird aufgezeigt.

Aus der Analyse des Parkraumangebotes und den Erkenntnissen der Parkraumbilanzierung werden Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung abgeleitet.

Für die zukünftige Entwicklung wird die Parkraumnachfrage abgeschätzt und Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung gemacht.

3 Parkraumangebot

In **Bild 1** ist die Größe, die Art und die Lage der Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet zum Zeitpunkt der Parkraumerhebung dargestellt. In **Bild 2** ist die Parkhöchstdauer und (soweit es zulässig ist) die Gebühr für ganztägiges Parken wiedergegeben.

Abbildung 1 zeigt die Lage der Altstadt sowie die Entfernung zu den Parkmöglichkeiten. Das Parkraumangebot ist rings um die Altstadt verteilt. Durch den kürzlich eingeführten Altstadttring ist die Auffindbarkeit vor allem für Ortsfremde verbessert worden.

Die meisten Parkierungsanlagen befinden sich in der Altstadt oder in unmittelbarer Nachbarschaft. Sämtliche untersuchte Parkmöglichkeiten liegen innerhalb des 600m-Radius vom Zentrum der Altstadt. Die Parkmöglichkeiten Josef-Bosch-Straße, Hinter Aral, Messeplatz und Seemaxx werden auf Grund ihrer Entfernung nicht der Altstadt, sondern der Innenstadt zugerechnet.

Es gibt keine innerstädtische Parkmöglichkeit mit direktem Seezugang.

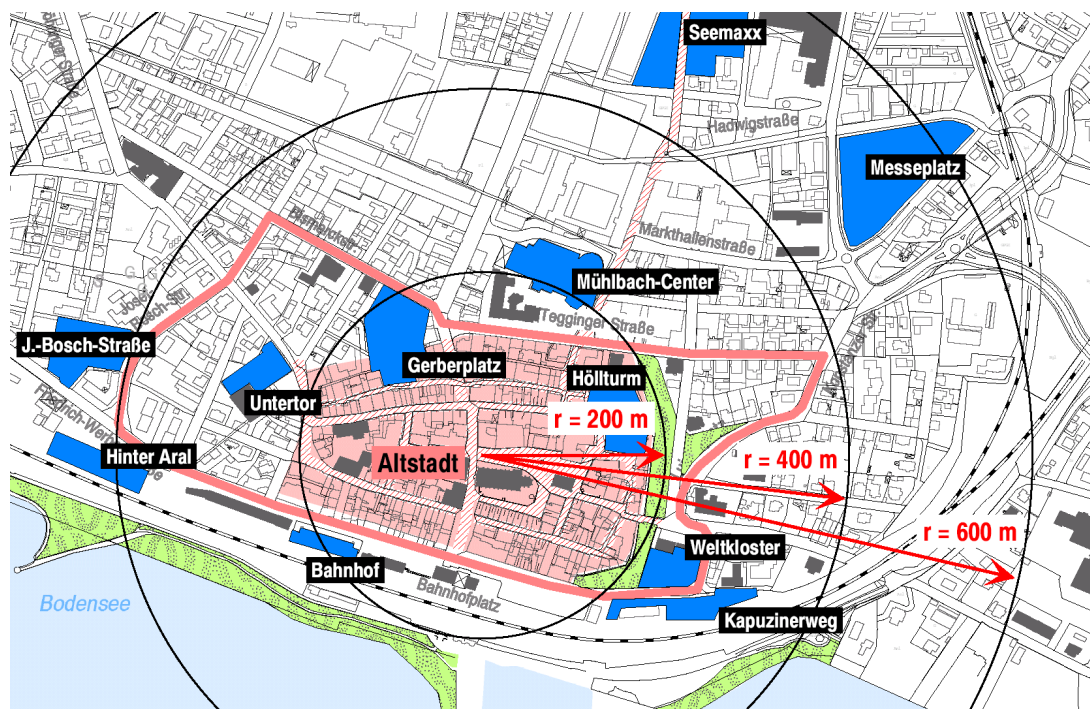


Abbildung 1: Lage der Altstadt, des Altstadttrings und der größeren innerstädtischen Parkmöglichkeiten

Die folgende **Tabelle 1** stellt die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten mit ihrer jeweiligen Art (straßenbegleitend oder Parkierungsanlage), der Höchstparkdauer und der Größe zusammen.

Parkbereich Name	Art	Höchstparkdauer in Min.	Kapazität Anzahl	vermietet an Bewohner	vermietet an Beschäftigte
Seetor	Straße	30	8		
Schützenstraße	Straße	240	8		
Brühlstraße	Straße	120 / 240	9		
Veterinäramt	Anlage	60	10		
Luisenplatz	Straße	240	10		
Bahnhofplatz	Straße	30	11		
Lohmühlenstraße	Straße	120 / 240	13		
Markthallenstraße	Straße	30	21		
Fürstenbergstraße	Straße	240	24		
Forsteistr./Seestr./Spitalstr.	Straße	240	25		
Gartenstraße	Straße	30 / 120 / 240	26		
Teggingerstraße	Straße	30 / 240	30		
Bismarck- / Bosch- / Untertorstr.	Straße	120/240	33		
Friedrich-Werber-Straße	Straße	120 / 240	45		
Mayer-Areal / Weltkloster	Anlage	240	62	3	4
Untertor (Stadtwerke)	Anlage	240	77	32	55
Gerberplatz	Anlage	240	124	8	6
(ehem.) Postpaketh. / Kapuzinerw	Anlage	1440	126	5	31
Bahnhofsdeck	Anlage	240	127	29	46
Höllturm	Anlage	unbegrenzt	129	20	25
Mühlbachcenter	Anlage	unbegrenzt	376	20	68
Zwischensumme (Altstadt)			1294	117	235
Hinter Aral	ungeordnet	unbegrenzt	100		
Josef-Bosch-Str. (Aldi)	Anlage	60	126		
Seemaxx P1 und P2	Anlage	unbegrenzt	299		60
Messeplatz	Anlage	unbegrenzt	350		
Summe (Innenstadt)			2169	117	295

Tabelle 1: Übersicht über die untersuchten Parkstände (Stand Sommer 2007)

Im Untersuchungsgebiet gibt es 2.170 Parkstände, in der Altstadt liegen knapp 1.300 davon.

Über 1.000 der Parkstände liegen nicht in städtischer Hand, sind aber in das städtische Parkleitsystem inkl. Altstadttring integriert. Bei den privaten Parkmöglichkeiten handelt es sich um folgende:

- Höllturm
- Mühlbachcenter
- Seemaxx
- Aldi (Josef-Bosch-Straße)
- Tiefgarage unterm Gerberplatz (seit November 2008)

Zum Zeitpunkt der Erhebung existieren acht verschiedene Gebührentypen, die sich hinsichtlich zulässiger Parkhöchstdauer, der Kosten pro Stunde und der Progression der Kosten sehr unterscheiden. Die Kostenstruktur der verschiedenen Tarife ist in **Anlage 1** anschaulich dargestellt. Dazu kommen noch die gebührenfreien Parkmöglichkeiten auf Messeplatz, das „wilde“ Parken hinter Aral sowie die Parkscheibenregelung auf dem Parkplatz Josef-Bosch-Straße.

Es werden in **Tabelle 1** auch Angaben zu den ausgegebenen Parkberechtigungs-Abos gemacht. Mit einem solchen Abo kann man auf einigen städtischen Flächen für 23 Euro im Monat parken. Es besteht kein Anrecht auf einen festen Stellplatz, es besteht also das Mischprinzip.¹ Auf den oben genannten privaten Flächen gelten andere Regelungen und Tarife.

Der Bewirtschaftungszeitraum der Parkstände in städtischer Hand erstreckt sich montags bis freitags von 8:00 bis 19:00 Uhr, samstags von 8:00 bis 14:00 Uhr. Sonntags werden keine Parkgebühren erhoben.

Sämtliche städtische Flächen auf denen Gebühren erhoben werden, werden mit Parkschein bewirtschaftet. Dort besteht also für jeden die Möglichkeit, die Parkgebühr nicht zu bezahlen, im Gegensatz zu Parkhäusern mit Ein- und Ausfahrtschranke. Ein regelmäßige Kontrolle der Parkscheine und Parkuhren ist daher unerlässlich, wenn die differenzierte Parkraumbewirtschaftung steuernde Funktion haben soll.

¹ Derzeit (Stand 21.1.2009) sind in der Untertor- Tiefgarage Parkberechtigungen an 31 Anwohner ausgegeben. 56 Parkberechtigungen haben Geschäftsleute, Beschäftigte, städtische Bedienstete u.ä. bekommen. Zudem gibt es noch 2 Stellplätze für car-sharing. Im Parkdeck am Bahnhof gingen die Parkberechtigungen an 19 Anwohner und 54 Beschäftigte u.ä. Im Bereich Kapuzinerweg sind es 11 Berechtigungen für Anwohner und 35 für andere Nutzer. Am Weltkloster und am Gerberplatz gibt es keine städtischen Parkberechtigungen mehr.

Zwischenfazit Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung in Radolfzell ist sehr ausdifferenziert und zielt darauf ab, in der Nähe der Altstadt Parkstände für kurze Erledigungen anzubieten und in etwas weiterer Entfernung günstige oder kostenlose Tages-Parkplätze. Dazwischen ist die Parkhöchstdauer gestaffelt.

Die bisherige Parkraumbewirtschaftung und das Parkraumangebot haben aber Schwächen vor allem für Kunden und Besucher, die sich bereits ohne eine Erhebung der Parkraumnachfrage erkennen lassen:

- Die räumliche Verteilung der Parkstände für Kurzparker (höchstens eine Stunde oder eine halbe Stunde) ist etwas zufällig und nicht überall auf die Entfernung zur Altstadt bezogen.
- Die zulässige Höchstparkdauer der Parkstände ist im Straßenraum nicht ersichtlich. Erst nach dem das Fahrzeug abgestellt ist, erfährt man im Text auf dem nächsten Parkscheinautomaten, wie lange man maximal stehen darf. So kann die Parkraumnachfrage nicht bedarfsgerecht gesteuert werden.
- Die Gebühren der Parkmöglichkeiten in Radolfzell sind sehr unterschiedlich. Es ist nicht leicht, die Parkmöglichkeit mit dem optimalen Tarif für die geplante Parkdauer zu wählen. Eine Angleichung der Tarife wäre wünschenswert.
- Der Tarif der Höllturm-Parkgarage ist stark progressiv und lädt nicht zum längeren Parken und damit zum Verweilen in Radolfzell ein. Nach drei Stunden kostet eine Stunde Parken im Höllturm 2,00 Euro, zum Vergleich: auf den städtischen Parkständen kostet eine Stunde 0,40 bis max. 1,20 Euro.
- Der Tarif für die Benutzung des Seemaxx-Parkplatzes steigt die ersten 15 Stunden stetig an, wenn auch deutlich moderater als im Höllturm. So wird nicht gefördert, dass Besucher des Seemaxx, die auch die Altstadt von Radolfzell besuchen wollen, ihr Auto am Seemaxx stehen lassen und die neu gestaltete Fußgänger-Achse in Richtung See begehen. Solange der Seemaxx-Parkplatz ausreichende Kapazitäten aufweist, liegt hier ein Ansatzpunkt, um zwei Ziele zu erreichen. Zum einen sollen die Kunden des Seemaxx nach ihrem Einkauf auch die Innenstadt von Radolfzell beleben und nicht sofort wieder in ihr Auto steigen, dabei besteht nämlich leicht die Möglichkeit, dass sie auch Radolfzell verlassen. Zum Anderen kann Kfz-Verkehr rund um die Altstadt vermeiden werden, wenn die Autos der Innenstadtbesucher möglichst wenig bewegt werden.
- Die Parkberechtigungen sind überwiegend an Beschäftigte und weniger an Bewohner ausgegeben. Es existiert eine Warteliste für Parkberechtigungen auf der vor allem zahlreiche Bewohner der Innen-

stadt stehen. Die Ausgabe von Parkberechtigungen in gleicher Zahl an Bewohner und Beschäftigte könnte tagsüber die Verfügbarkeit von Stellplätzen für Kunden und Besucher erhöhen, weil Bewohner und Beschäftigte den gleichen Stellplatz nutzen können. Gleichzeitig wird die Situation für Bewohner der Altstadt verbessert und die Warteliste kürzer.

- Die Parkberechtigungen sind mit 23 Euro pro Monat sehr günstig. Im Vergleich zu den Gebühren im Höllturm (15 Euro pro Tag) oder zur üblichen Miete für eine privat gemietete Garage besteht Potential zur Anhebung des Tarifs.
- Die Parkfläche am Weltkloster ist in keinem befriedigenden baulichen Zustand. Sie vermittelt nicht den Eindruck einer Parkmöglichkeit, die von städtischer Hand gepflegt und bewirtschaftet wird.
- Auch andere Parkmöglichkeiten sind in keinem guten Zustand. Am Parkdeck Bahnhof sind die Zu- und Abfahrten sowie die Zu- und Abgänge sehr schmal. An der Parkgarage Untertor wirkt vor allem der stadtseitige Zugang ungestaltlich und dunkel.
- Große Bereiche des Messeplatzes sind bei Nässe (große Pfützen) kaum begehbar, allerdings werden hier auch keine Gebühren erhoben.

4 Parkraumnachfrage

Um die aktuelle Parkraumnachfrage zu ermitteln, wurden die Kfz auf den in **Tabelle 1** angegebenen Parkmöglichkeiten im Halbstunden-Abstand erhoben. Die Erhebung wurde so konzipiert, dass nach den verschiedenen Benutzergruppen differenziert wird und die maximale Parkraum-Nachfrage ermittelt werden kann.

Der erste Rundgang erfolgte um 4:30 Uhr morgens um die Bewohner und Langzeitparker zu ermitteln. Danach folgten die weiteren Rundgänge von 7:00 bis 20:00 Uhr im Halb-Stunden-Rhythmus. Die Zu- und Abfahrten von Höllturm, Mühlbach-Center und Seemaxx wurden als elektronischen Daten bereitgestellt.

Um die maximale Parkraum-Nachfrage abzubilden wurden die Erhebungen im Juli 2007 durchgeführt, als in Baden-Württemberg noch keine Sommerferien waren, aber einige deutsche Bundesländer bereits Ferien hatten. Die Erhebung erfolgte freitags und an zwei Samstagen. An einem der Samstage stand der Messeplatz auf Grund einer Veranstaltung nicht als Parkfläche zur Verfügung.

4.1 Parkraumerhebung freitags

Abbildung 2 zeigt die aufsummierten Belegungsganglinien für den Freitag im gesamten Untersuchungsgebiet. Der Tagesverlauf der Nachfrage der einzelnen Parkmöglichkeiten ist differenziert in **Anlage 2** dargestellt.²

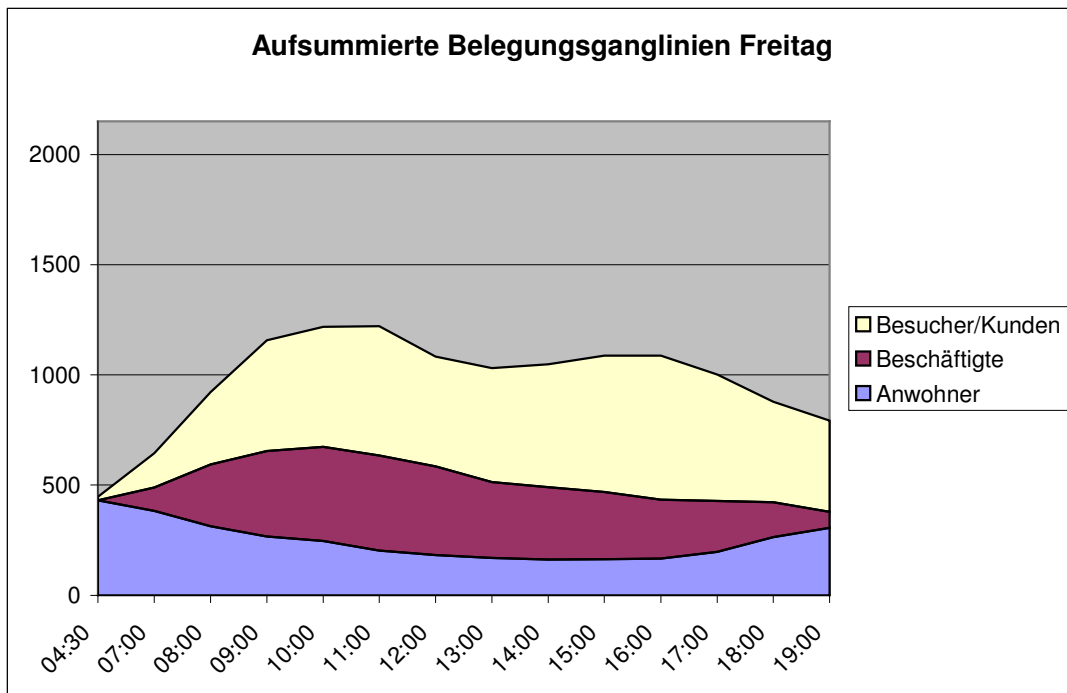


Abbildung 2: Tagesverlauf der Belegung sämtlicher innerstädtischen Parkmöglichkeiten - freitags

Abbildung 2 zeigt: von den 2.170 Stellplätzen waren freitags maximal 1.270 gleichzeitig belegt (59%). Diese maximale Auslastung wurde zwischen 10:00 und 11:00 Uhr erreicht. 670 Plätze waren von Bewohnern und Beschäftigten belegt. Auf ca. 600 Parkständen standen Fahrzeuge von Kunden und Besuchern.

Die Unterscheidung der einzelnen Nutzergruppen wurden im wesentlichen nach der Parkdauer getroffen. Fahrzeuge, die im Laufe des Tages abgestellt wurden und nach spätestens vier Stunden wieder wegfuhrten, wurden Kunden und Besuchern zugeordnet. Länger parkende Fahrzeuge wurden als Beschäftigte eingestuft. Lang stehende Fahrzeuge, die bereits um 4:30 Uhr an dem gleichen Stellplatz standen, wurden als Bewohner eingestuft.

² In Anlage 2 bis 4 wird der Gerberplatz in zwei Bereich unterteilt. Im vorderen Teil sind überwiegend vermietete Stellplätze, im Hauptteil überwiegend öffentliche Parkstände.

Ebenso Fahrzeuge, die nach 15:00 Uhr dazukamen und abends immer noch an der gleichen Stelle standen.

Bei der Betrachtung der Tagesganglinien der einzelnen Parkmöglichkeiten in **Anlage 2** wird deutlich, wie die unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen Auswirkung auf die Nutzung haben. Beispiele: die kostenlose Fläche hinter Aral ist bereits früh morgens mit Kfz von Bewohner und Beschäftigten belegt. Von Kunden und Besuchern kann er kaum genutzt werden. Der Hauptteil des Gerberplatzes (Höchstparkdauer 4h) hingegen wird fast ausschließlich von Kunden und Besuchern genutzt.

Tabelle 2 zeigt für die einzelnen Parkmöglichkeiten im Erhebungszeitraum von 4:30 bis 20:00 Uhr

- die Anzahl der legalen Parkstände (Kapazität).
- die maximale Auslastung der Anlage in Prozent.
- die erhobene maximale Anzahl an abgestellter Kfz.
- die mittlere Anzahl abgestellter Kfz
- die geringste Anzahl abgestellter Kfz
- die Anzahl der erhobenen Parkvorgänge (die Anzahl der wechselnden Kfz)
- den Umschlagsgrad. Dieser wird ermittelt aus dem Quotienten der Anzahl der Parkvorgänge und der Kapazität.

Parkbereich Name	Kapazität Plätze	Max. Auslastung	Gezählte Kfz			Anzahl der Parkvorgänge	Umschlag pro Parkstand
			max.	mittel	min.		
Seetor	8	100%	8	4	1	48	6,0
Schützenstraße	8	113%	9	5	1	72	9,0
Brühlstraße	9	100%	9	5	2	38	4,2
Veterinäramt	10	70%	7	3	0	24	2,4
Luisenplatz	10	80%	8	4	1	56	5,6
Bahnhofsplatz	11	155%	17	11	2	173	15,7
Lohmühlenstraße	13	69%	9	5	1	38	2,9
Markthallenstraße	21	100%	21	11	1	163	7,8
Fürstenbergstraße	24	79%	19	11	5	140	5,8
Forsteistr./ Seestr./ Spitalstr.	25	88%	22	15	7	110	4,4
Gartenstraße	26	69%	18	11	5	143	5,5
Teggingerstraße	30	110%	33	24	9	282	9,4
Bismarck- / Bosch- / Unter...	33	76%	25	17	2	160	4,8
Friedrich-Werber-Straße	45	62%	28	20	4	119	2,6
Mayer-Areal / Weltkloster	62	74%	46	26	7	262	4,2
Untertor (Stadtwerke)	77	77%	59	42	30	161	2,1
Gerberplatz	124	93%	115	82	30	731	5,9
(ehem.) Postpaketh. / Kap...	126	47%	59	43	20	193	1,5
Bahnhofsdeck	127	73%	93	75	42	274	2,2
Höllturm	129	56%	72	51	19	359	2,8
Mühlbachcenter	376	59%	222	140	53	1830	4,9
Zw.-Summe (Altstadt)	1294			600	350	5376	4,2
Max. Anzahl gleichzeitig abgestellter Pkw:			800				
Hinter Aral	100	99%	99	72	28	188	1,9
Josef-Bosch-Str. (Aldi)	126	74%	93	44	0	523	4,2
Seemaxx P1 und P2	299	35%	104	82	32	410	1,4
Messeplatz	350	75%	264	192	53	746	2,1
Summe (Innenstadt)	2169			1000	450	7243	3,3
Max. Anzahl gleichzeitig abgestellter Pkw:			1270				
Max. Auslastung (Innenstadt):		59%					

Tabelle 2: Übersicht über die Auslastung der untersuchten Parkstände - freitags

Besonders in der Nähe der Innenstadt sind einzelne Parkgelegenheiten zu Spitzenzeiten zu 100% ausgelastet.³ Obwohl also zur Spitzenzeit in einigen Bereichen kein freier Parkstand mehr verfügbar ist, waren nie (zu keinem

³ Höhere Auslastungen als 100% können auftreten, wenn mehr Fahrzeuge abgestellt wurden als Parkstände vorhanden waren, z.B. in zweiter Reihe, vor Ausfahrten u.ä.

Zeitpunkt!) mehr als 1270 der vorhandenen Stellplätze gleichzeitig belegt. Dies entspricht einer maximalen Auslastung von 59%.

Da maximal 1270 Parkstände gleichzeitig belegt waren, waren zu jeder Zeit mindestens 900 Stellplätze frei. Die freien Parkstände waren etwas weiter von der Altstadt entfernt (Messeplatz, Kapuzinerweg, Seemaxx) oder hinter Schranken (Mühlbachcenter, Höllturm).

Auch die mittlere Belegung macht nochmals deutlich, dass es in Radolfzell zur Zeit ausreichend Parkmöglichkeiten gibt. Auf den 1.300 Parkständen der Altstadt standen im Mittel 600 Fahrzeuge. Von allen 2.170 Parkständen der Innenstadt war im Mittel nicht einmal die Hälfte belegt (1.000 Fahrzeuge).

In **Abbildung 3** ist die Auslastung der größeren Parkmöglichkeiten sowie für die gesamte Radolfzeller Innenstadt grafisch dargestellt. Die Werte entsprechen den Angaben in Tabelle 2. Die einzelnen Parkbereiche sind nach der prozentualen mittleren Auslastung sortiert.

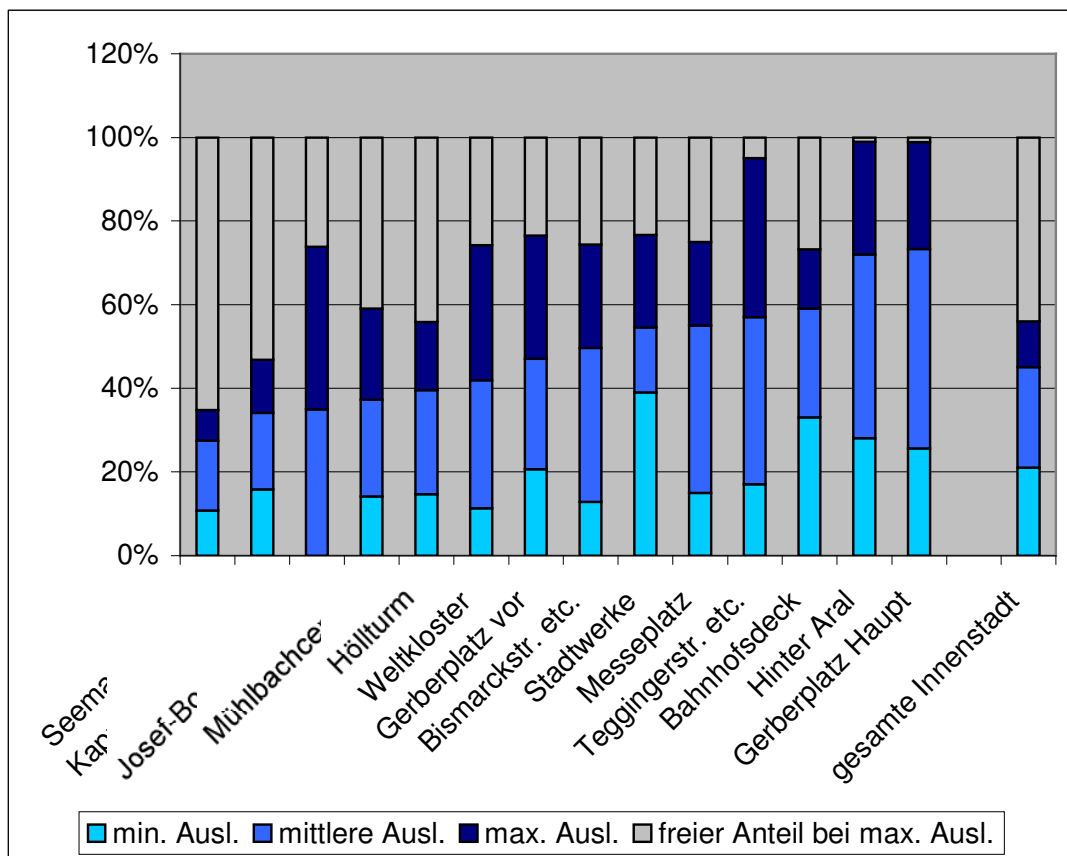


Abbildung 3: Belegung einzelner Parkbereiche - freitags

Bei der Betrachtung des Parkgeschehens ist weiterhin der Zusammenhang zwischen Parkvorgängen und Parkständen wichtig. Die häufig umgeschlagenen Parkstände für Kunden und Besucher stehen für viel mehr verschiedene Personen zur Verfügung als ein Parkstand auf dem von morgens bis abends der gleiche Beschäftigte parkt.

So ist der Umschlagsgrad auf dem Weltkloster-Gelände mit 4,2 Parkvorgängen pro Parkstand mehr als doppelt so hoch wie auf dem Messeplatz mit 2,1. Hier spielt sowohl die Entfernung von der Innenstadt eine Rolle als auch die Parkraumbewirtschaftung. Auf dem Weltkloster darf man höchstens vier Stunden lang parken, diese Fläche ist daher für Beschäftigte nur bedingt geeignet. Auf dem Messeplatz ist Parken den ganzen Tag gebührenfrei erlaubt.

Im Bereich der Altstadt wurden mit ca. 1300 Parkständen knapp 5.400 Parkvorgänge abgewickelt. Dort ist die Parkhöchstdauer überall begrenzt und mit Kosten verbunden.

Im Außenbereich der Innenstadt wurden mit fast 900 Parkständen kaum 1.900 Parkvorgänge generiert. Hier fanden also vergleichsweise wenig Fahrzeugbewegungen statt.

4.2 Parkraumerhebung samstags

Abbildung 4 zeigt die aufsummierten Belegungsganglinien für einen typischen Samstag im gesamten Untersuchungsgebiet. Der Tagesverlauf der Nachfrage der einzelnen Parkmöglichkeiten ist differenziert in **Anlage 3** und **4** dargestellt. **Anlage 3** zeigt die Parkraumerhebung an dem Samstag, an dem der Messeplatz wegen Flohmarkt nicht zur Verfügung stand. In **Anlage 4** ist die Belegung am Messeplatz sowie auf den wichtigsten Parkmöglichkeiten an einem Samstag zwei Wochen später dargestellt.

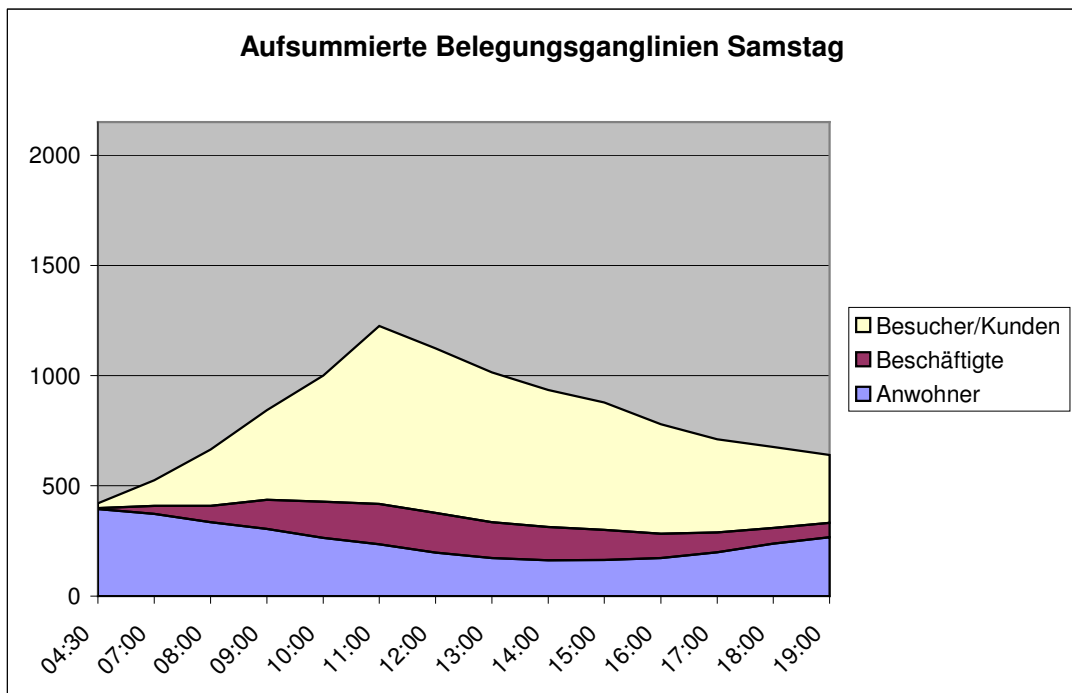


Abbildung 4: Tagesverlauf der Belegung sämtlicher innerstädtischen Parkmöglichkeiten - samstags

In **Abbildung 4** ist deutlich zu erkennen, dass samstags die Spitzenauslastung der Radolfzeller Parkstände mit der typischen Einkaufszeit an einem Samstag zusammenfällt: zwischen 10:00 und 12:00 Uhr. Davor und danach ist die Auslastung deutlich geringer. Die maximale Auslastung ist mit ca. 1.300 Kfz praktisch genauso hoch wie am Freitag. Die Zusammensetzung ist eine andere: es sind ca. 850 Kunden und Besucher-Kfz (statt 600) und nur 450 Kfz gehören Beschäftigten und Bewohnern (statt 670 an Werktagen).

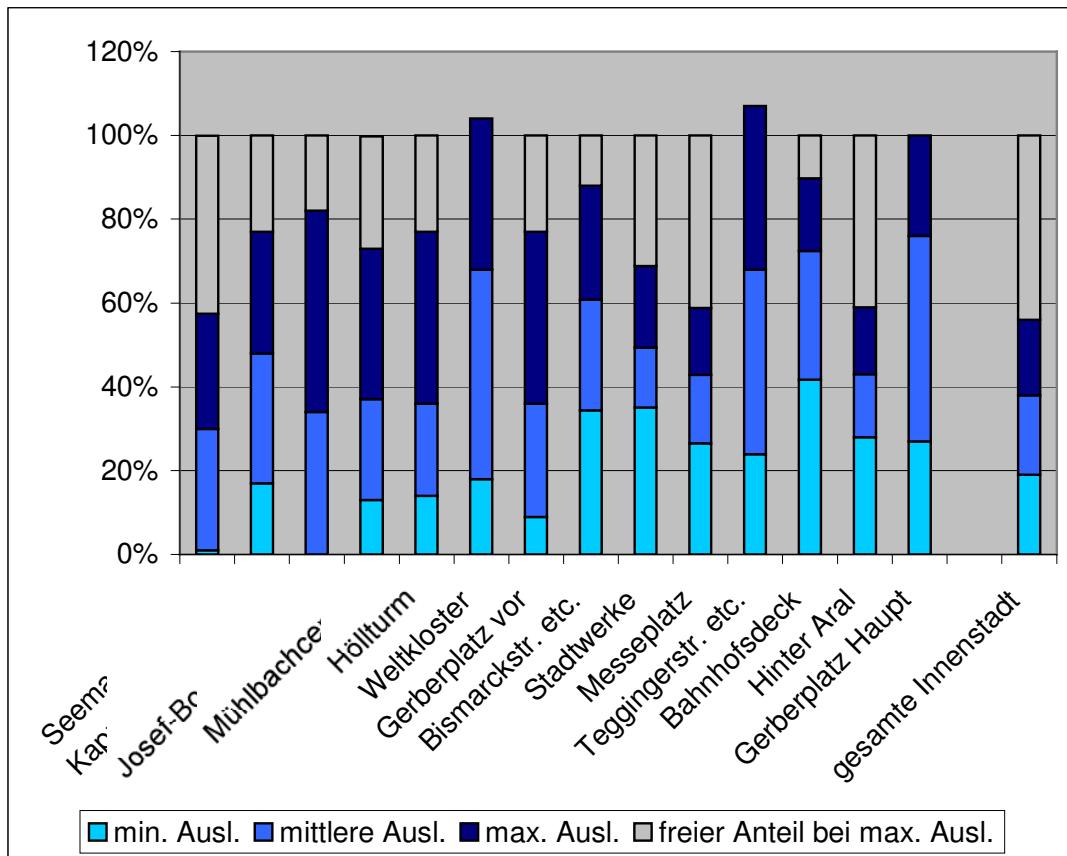


Abbildung 5: Belegung einzelner Parkbereiche - samstags

Abbildung 5 ist unmittelbar mit Abbildung 3 (Seite 10) zu vergleichen. Dabei ist zu erkennen, dass z.B. die Auslastung des Messeplatzes samstags deutlich geringer ist als werktags, weil die Angestellten von Büros, Praxen und Behörden dort nicht den ganzen Tag parken, sondern höchstens als Kunden und Besucher auftreten.

Wie freitags gibt es einige Bereiche, in denen zur Spitzenzeit kein freier Parkstand zu finden ist (100%-Belegung z.B. Gerberplatz, Tegginger Straße, Weltkloster). Dennoch sind an anderer Stelle ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden.

Die freien Parkstände waren etwas weiter von der Altstadt entfernt (Messeplatz, Hinter Aral, Seemaxx).

4.3 Ergebnisse Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung zeigt: in Radolfzell steht zum Zeitpunkt der Zählung (Sommer 2007) ausreichend Parkraum zur Verfügung. Die Anzahl der Parkstände für den Innenstadtbereich ist insgesamt ausreichend. Die Verfügbarkeit von altstadtnahen und seenahen Parkständen für Kunden und Besucher kann verbessert werden. Eine Optimierung der Auslastung der entfernteren Parkieranlagen ist möglich.

Freie Parkstände gab es in einer Entfernung von 400 bis 500m von der Altstadt, d.h. vor allem auf dem hinteren Teil des Messeplatzes und dem Seemaxx sowie den straßenbegleitenden Parkständen in ähnlicher Entfernung.

Das obere Parkdeck des Mühlbachcenters weist trotz niedriger Gebühren und geringer Entfernung zur Altstadt jederzeit über 70 freie Stellplätze auf. Also mehr als z.B. am Weltkloster insgesamt angeboten werden.

Ein Neubau von städtischen Parkieranlagen ist nicht erforderlich.

Die Bereitstellung von zusätzlichem kostenpflichtigen Parkraum würde nur dann angenommen, wenn dieser äußerst nahe an der Altstadt zur Verfügung gestellt werden könnte, wie dies kürzlich am Gerberplatz geschehen ist.

5 Parkraumbilanz

Zusätzlicher Parkraum ist in Radolfzell zur Zeit nicht erforderlich, obwohl zu Spitzenzeiten in der Nähe der Altstadt nicht für jeden jederzeit freie Parkstände zur Verfügung stehen. Die geplante Anpassung (vgl. Abschnitt 6) der bereits sehr differenzierten aktuellen Parkraumbewirtschaftung soll dazu führen, dass mehr freie Parkstände nahe der Altstadt vor allem für Kunden und Besucher zu finden sind.

Um dies zu erreichen, soll der Umschlagsgrad der attraktivsten Parkstände erhöht werden, so dass diese nicht den ganzen Tag von ein und demselben Kfz genutzt werden.

Die Anzahl der Parkvorgänge ist also ein wesentlicher Faktor. In der folgenden **Tabelle 3** ist für drei verschiedene Zustände eine Parkraumbilanz durchgeführt worden:

- Sommer 2007
- November 2007 (Wegfall des Gerberplatzes)
- Juli 2009 (Neue Tiefgarage unter dem Gerberplatz)

	Park- stände	Pkw in der Spitzen- stunde	Auslast. in der Spitzen- stunde	Nachfrage Parkvorgänge	Angebot Parkvorgänge bei bestehendem Umschlagsgrad	Parkvorgänge bei neuer Organisation	Verlagerung P-Vorgänge an anderer Stelle erforderlich
Zählung Sommer 2007	2.170	1.270	59%	7.200	7.200		
Wegfall Gerberplatz	-120				-730		
Wegfall Luisenplatz	-10				-50		
Untertorplatz	20				140		
November 07	2.060	1.270	62%	7.200	6.560		640
Neue Verkaufsflächen und Wohnen Gerberplatz	150	70		300		850	
Untertorplatz	-20					-140	
Juli 09	2.190	1.340	61%	7.500		7.270	230

Tabelle 3: Parkraumbilanz von Sommer 2007 bis Januar 2009

Bei der Zählung im Sommer 2007 wurden zwischen 6:00 und 19:00 Uhr auf den untersuchten Parkständen 7.200 Parkvorgänge registriert. Ausgehend von der ausgeglichenen Parkraumbilanz im Sommer 2007 ist durch den Entfall der Parkstände am Gerberplatz und Luisenplatz die Bilanz verschlechtert worden: die Nachfrage an Parkraum ist auch während der Baumaßnahmen gleich geblieben.

Das bedeutet, dass im November 2007 die Auslastung der innerstädtischen Parkstände in der Spitzenstunde von 59% auf 62% gestiegen ist. Hinsichtlich der Parkvorgänge mussten 640 Parkvorgänge an anderer Stelle

stattfinden, da der „Wunsch-Parkstand“ auf dem Gerberplatz und Luisenplatz nicht zur Verfügung stand und die neuen Parkstände auf dem Untertorplatz dies nicht ausgleichen konnten. Diese Verdrängung auf andere Parkmöglichkeiten hat während der Bauzeit auf dem Gerberplatz nicht zu einer deutlichen Verschlechterung der Parkraumsituation geführt. Es standen überall in Radolfzell Ausweichflächen zur Verfügung. Auf weitere Parkraumerhebungen, um festzustellen, wohin ausgewichen wurde, wurde daher verzichtet.

Im Juli 2009 wird der Gerberplatz bebaut und bezogen sein. Die neuen Nutzungen werden eine erhöhte Parkraumnachfrage mit sich bringen, so dass anstatt 7.200 Parkvorgängen ca. 7.500 Parkvorgänge täglich abzuwickeln sind. Die zusätzlichen Parkstände unter dem Gerberplatz (150 Parkstände statt vorher 120) dienen im wesentlichen dazu, diese erhöhte Parkraumnachfrage zu decken. Es müssen noch ca. 230 Parkvorgänge an andere Stelle als im Sommer 2007 abgewickelt werden. Die Auslastung der Parkstände in der Spitzenstunde sinkt auf 61%.

6 Anpassung des Parkraumkonzeptes

Radolfzell verfügt bereits über eine differenzierte Parkraumbewirtschaftung. Das Parkraumangebot insgesamt ist ausreichend. Durch die im vorliegenden Bericht enthaltenen kurzfristigen Maßnahmen kann die Verfügbarkeit von Parkständen für Kunden und Besucher und von Bewohnerstellplätzen verbessert werden.

In der langfristigen Konzeption werden Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung formuliert. Die vorgesehenen Entwicklungsflächen sind zur Zeit zum Teil Brachflächen und werden weitgehend als innerstädtischer Parkraum genutzt.

Durch die bereits erfolgte Einführung des Altstadtringes werden die bestehenden Parkieranlagen miteinander verknüpft. Die Parkplätze Seemaxx und Messeplatz werden separat ausgewiesen. Durch die Überarbeitung der Beschilderung insgesamt wird mit dem Begriff „Altstadtring“ das Parken transportiert. Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Verbesserung der Orientierung die Wahrnehmung auch hinsichtlich des Parkraumangebotes verändern wird und sich die Parkraumnachfrage gleichmäßiger verteilt.

6.1 Kurzfristige Maßnahmen

Zur Optimierung der Ausnutzung des bestehenden Parkraumangebotes werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen. Sie können kurzfristig umgesetzt werden:

- Anpassung der Parkhöchstdauer auf den straßenbegleitenden Parkständen (mehr Kurzparken). Auf den direkt an der Altstadt gelegenen straßenbegleitenden Parkständen soll die Parkhöchstdauer auf eine Stunde begrenzt werden. Am Bahnhof wird die Begrenzung auf eine halbe Stunde beibehalten.
- Die zulässige Parkhöchstdauer kann die Parkraumnachfrage gezielt steuern. Da die Parkgebühren auf städtischen Flächen in Radolfzell relativ niedrig sind, ist eine Steuerung der Parkraumnachfrage über den Tarif nur in geringem Umfang zu erreichen. Die Tarife sollten daher für die ersten zwei Stunden (unabhängig von der jeweiligen zulässigen Parkhöchstdauer) einheitlich sein.
- An allen straßenbegleitenden Parkständen soll im Straßenraum die Parkhöchstdauer ausgeschildert werden. Entsprechendes gilt für die anderen städtischen Parkmöglichkeiten.

- Regelmäßige Kontrolle. Nur so kann die Parkraumbewirtschaftung mit differenzierter Parkhöchstdauer ihre steuernde Wirkung entfalten.
- Am Messplatz sollen die der Altstadt zugewandten Parkstände mit Parkscheibe geregelt werden, damit nicht auf den „besten“ Plätzen die Dauerparker stehen. Für den Bereich entlang der Güttinger Straße wird vorgeschlagen, die Höchstparkdauer für die ersten zwei Reihen auf 2 Stunden mit Parkscheibe zu begrenzen. Damit werden die attraktiven, da altstadtnahen Stellplätze für Kunden und Besucher vorgehalten. Diese Maßnahme steht im direkten Zusammenhang mit der Maßnahme, das Beschäftigten-Parken mit Park-Abos einzuschränken. Die Beschäftigten würden ohne eine Parkscheiben-Regelung überwiegend auf die attraktivsten Parkstände des Messeplatzes ausweichen, da diese morgens noch frei sind.
- Reduzierung des Beschäftigten-Parkens mit Park-Abos (23 Euro im Monat) in der Altstadt. Die Beschäftigten sollen für Kunden und Besucher weniger attraktive Flächen nutzen (z.B.: oberste Etage des Mühlbachcenters, hinterer Teil des Messeplatz, hinterer Teil am Kapuzinerweg) oder Alternativen nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen (Stadtbus, Radverkehr, Fahrgemeinschaften). Dadurch soll der Umschlagsgrad der vorhandenen altstadtnahen Stellplätze erhöht werden und tagsüber mehr attraktive Plätze für Kunden und Besucher zur Verfügung stehen. Konkret wird vorgeschlagen, dass in den städtischen Anlagen Untertor und Bahnhof die Anzahl der ausgegebenen Parkberechtigungs-Abos insgesamt etwa gleich bleiben, aber davon jeweils maximal 30 Parkberechtigungskarten für Beschäftigte ausgegeben werden. Damit kann sowohl die Parkraum-Nachfrage der Altstadtbewohner als auch der Kunden und Besucher besser befriedigt werden.
- Für die Tiefgarage Untertor (Stadtwerke) entwickelt die Verwaltung derzeit einen Gestaltungsvorschlag zur Aufwertung des Zugangs vom Untertor-Platz. Insbesondere muss hier die Beleuchtung verbessert werden.
- Der Messeplatz hat eine Gesamtfläche von knapp 13.000 qm. Einer flächendeckenden Entwässerung und der Anlage von Fahrgassen über die bestehenden Fahrgassen hinaus steht die derzeitige temporäre Nutzung als Zirkus- und Messestandort entgegen. Vorschlag ist in einem ersten Schritt eine Verbesserung der Zugänglichkeit von der Güttinger Straße durch die Schaffung eines definierten Fußgängerzugangs vorzunehmen.
- Auf dem Seemaxx-Gelände sollten günstige Tages-Park-Karten angeboten werden mit dem Ziel, dass die HVZ-Kunden nicht mit dem Pkw in die Altstadt fahren, sondern die neue Achse Seemaxx - Seeufer zu Fuß beleben und das Auto nicht bewegen. Dabei ist eine Kooperation

vorstellbar. Seemaxx stellt den günstigen Parkraum zur Verfügung und die Stadt Radolfzell koordiniert entsprechende Werbung und Öffentlichkeitsarbeit.

- Mit den Betreibern der Kaufland-Garage kann über Maßnahmen zur Verbesserung der Auslastung gesprochen werden. (z.B. Park-Abos für Beschäftigte auf dem oberen Parkdeck).
- Die probeweise angeordneten Parkstände auf dem Seetorplatz bringen durch starken Parksuchverkehr eine erhebliche Belästigung und Gefährdung mit sich. Hier wirkt sich der an andere Stelle gewünschte hohe Umschlagsgrad negativ aus. Die Gestaltung und Nutzbarkeit des aufwändig umgestalteten Altstadteingangs wird dadurch spürbar eingeschränkt. In zumutbarer Entfernung sind ausreichend Parkstände verfügbar (Postpakethalle, Weltkloster, Bahnhofsdeck). Es wird empfohlen, die Parkstände auf dem Seetorplatz nicht mehr anzubieten, sondern diesen Bereich in die Fußgängerzone zu integrieren.

	Park- stände	Pkw in der Spitzen- stunde	Auslast. in der Spitzen- stunde	Nachfrage Parkvorgänge	Angebot Parkvorgänge bei bestehendem Umschlagsgrad	Parkvorgänge bei neuer Organisation	Verlagerung P-Vorgänge an anderer Stelle erforderlich
Zählung Sommer 2007	2.170	1.270	59%	7.200	7.200		
Wegfall Gerberplatz	-120				-730		
Wegfall Luisenplatz	-10				-50		
Untertorplatz	20				140		
November 07	2.060	1.270	62%	7.200	6.560		640
Neue Verkaufsflächen und Wohnen Gerberplatz	150	70		300		850	
Untertorplatz	-20					-140	
Juli 09	2.190	1.340	61%	7.500		7.270	230
Dauerparken auf seemaxx für 2,50 Euro möglich	0			-100		100	
Mehr Kurzparken rund um die Altstadt	0					100	
weniger Beschäftigtenparken	0					100	
Ertüchtigung Untertor-TG (80 Stk)	0					250	
Messeplatz Parkscheibe (für 100 von 350 Stk)	0					250	
Alle kurzfristigen Bewirtschaftungsmaßnahmen	2.190	1.340	61%	7.400		7.720	-320

Tabelle 4: Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der kurzfristigen Maßnahmen

In **Tabelle 4** ist die erstellte Parkraumbilanz (vgl. Abschnitt 5) um die prognostizierten Wirkungen der kurzfristigen Maßnahmen erweitert worden. Durch diese Maßnahmen ändert sich die Auslastung in der Spitzenstunde nicht, da keine zusätzlichen Parkstände angeboten werden und die Nachfrage in etwa gleich bleibt.⁴

⁴ Die Nachfrage könnte durch eine Reduzierung der Park-Abos für Beschäftigte etwas reduziert werden, wenn wirklich weniger Beschäftigte mit dem Pkw zur Altstadt fahren. Dieser (geringe) Effekt wird hier rechnerisch nicht berücksichtigt.

Rechnerisch wird die Anzahl der verdrängten Parkvorgänge günstiger. Durch die Möglichkeit nach dem Einkauf auf dem Seemaxx-Parkplatz zu einem günstigen Tarif das Kfz abzustellen und in die Stadt zu spazieren, wird sich die Nachfrage nach Parkvorgängen rund um die Altstadt etwas reduzieren. Es stehen genau so viele Pkw in Radolfzell, sie werden nur zwischendurch nicht umgeparkt. So kann auch Verkehr reduziert werden.

Rund um die Altstadt sorgen die erweiterten Kurzparkzonen für einen höheren Umschlagsgrad und damit für verfügbare Parkstände für Kunden und Besucher, wenn diese auf dem Altstadtring unterwegs sind.

Die Reduzierung des Beschäftigtenparkens in Untertor und Bahnhofsdeck, zusammen mit einer Neugestaltung der Untertor-Tiefgarage mündet ebenfalls in eine bessere Verfügbarkeit von Parkständen. Die Parkscheiben-Regelung im vorderen Teil des Messeplatz macht den Messeplatz für alle Kunden und Besucher zu einer attraktiven Alternative gegenüber dem Parken im Inneren des Altstadtrings. Es muss nicht auf dem hinteren Teil des Messeplatzes oder anderen entfernten Parkmöglichkeiten geparkt werden (mit entsprechend längeren Fußwegen), um eine kurze Erledigung zu machen.

Es müssen also keine Parkvorgänge mehr von den Wunsch-Parkständen auf entferntere Parkmöglichkeiten verlagert werden. Das Ziel, die Verfügbarkeit von altstadtnahen Parkständen für Kunden und Besucher zu verbessern, wird damit erreicht. In der Bilanz ist dies mit der Verfügbarkeit von 320 Parkvorgängen dargestellt.

6.2 Langfristige Konzeption

Durch die beabsichtigten Entwicklungsmaßnahmen entlang des Seeufers werden Flächen beansprucht, die heute als innerstädtisches Parkraumangebot dienen. Es handelt sich dabei um:

- Weltkloster,
- Kapuzinerweg,
- Bahnhofsdeck,
- Güterhalle,
- hinter Aral (hinterm Ley) und
- J.-Bosch-Str. (Aldi).

Die dort vorgesehenen neuen Nutzungen werden eine Erhöhung der Parkraumnachfrage mit sich bringen. Für jede neue Nutzung ist daher der Bedarf an Stellplätzen nach Landesbauordnung (LBO) zu ermitteln und diese An-

zahl an Stellplätzen herzustellen. Da durch die Neubebauung bisher öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten wegfallen, werden im folgenden die darüber hinaus im jeweiligen Bereich herzustellenden Stellplätze hergeleitet. Diese sind zusätzlich zum Bedarf der jeweiligen Nutzung gemäß LBO erforderlich. Die zwei geplanten Stege über die Bahn zum Seeufer werden eine zusätzliche Nachfrage nach Parkraum im Bereich der Innenstadt erzeugen.

Mit den unten genannten Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung kann das aktuell sehr gute Niveau des Parkraumangebotes für die Innenstadt auch zukünftig erhalten werden.

In **Tabelle 5** ist die Parkraumbilanz über die kurzfristigen Maßnahmen hinaus erweitert worden. Wenn nur Teilbereiche der Entwicklungsflächen überplant werden, kann der (geringere) Handlungsbedarf entsprechend abgeleitet werden.

	Park- stände	Pkw in der Spitzen- stunde	Auslast. in der Spitzen- stunde	Nachfrage Parkvorgänge	Angebot Parkvorgänge bei bestehendem Umschlagsgrad	Parkvorgänge bei neuer Organisation	Verlagerung P-Vorgänge an anderer Stelle erforderlich
Zählung Sommer 2007	2.170	1.270	59%	7.200	7.200		
Wegfall Gerberplatz	-120				-730		
Wegfall Luisenplatz	-10				-50		
Untertorplatz	20				140		
November 07	2.060	1.270	62%	7.200	6.560		640
Neue Verkaufsfächen und Wohnen Gerberplatz	150	70		300		850	
Untertorplatz	-20					-140	
Juli 09	2.190	1.340	61%	7.500		7.270	230
Dauerparken auf seemaxx für 2,50 Euro möglich	0			-100			
Mehr Kurzparken rund um die Altstadt	0					100	
weniger Beschäftigtenparken	0						
Ertüchtigung Untertor-TG (80 Stk)	0					100	
Messeplatz Parkscheibe (für 100 von 350 Stk)	0					250	
Alle kurzfristigen Bewirtschaftungsmaßnahmen	2.190	1.340	61%	7.400		7.720	-320
Weltkloster/Kapuzinerweg - Wegfall	-190				-450		
Bahnhofsdeck	-130				-270		
Güterhalle - Wegfall	-30				-80		
hinter Aral - Wegfall	-100				-190		
Aldi - Wegfall (insgesamt 520 Parkvorgänge)	-130	-80		-400	-120		
Wegfall ohne Kompensation (theoretisch)	1.610	1.260	78%	7.000	6.610		390
Weltkloster/Kapuzinerweg - neue öffentliche Parkstätt	190					450	
Bahnhof	90					190	
Güterhalle - Wegfall	0						
hinter Aral - mit neuem Seehaltpunkt	0	-90		-150			
Aldi-Bereich - 150 öffentliche See-Parkstände	150	100		300		450	
Neuer zweiter Steg im Westen	100	50		150		200	
Alle Anforderungen an Neuplanungen	2.140	1.320	62%	7.300		7.900	-600
außerhalb der Innenstadt							
neuer Seehaltpunkt	200	180		150			
Neuer Aldi-Standort	130	80		400			
Summe	2.470	1.580		7.850			

Tabelle 5: Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der kurzfristigen Maßnahmen und der langfristigen Konzeption

Würden durch Überbauung der seenahen Flächen die Parkstände ersatzlos wegfallen, hätte dies gravierende Auswirkungen auf die Auslastung in der Spitzenstunde. Die Auslastung würde von 61% auf 78% steigen. Praktisch alle altstadtnahen Parkstände wären damit in der Spitzenstunde zu 100% ausgelastet. Auch die mittlere Auslastung der Parkmöglichkeiten wäre so hoch, dass auch außerhalb der Spitzenzeit der Eindruck entstünde, in der Altstadt von Radolfzell wäre es problematisch, einen freien Parkstand zu finden.

Da bei den entfallenden Parkmöglichkeiten relativ viele einen geringen Umschlagsgrad bzw. eine geringe Anzahl von Parkvorgängen aufweisen, wie z.B. Kapuzinerweg oder hinter Aral, ist der Verlust hinsichtlich der Parkvorgänge nicht so einschneidend wie bei der Auslastung in der Spitzenstunde. Auf den insgesamt (theoretisch) entfallenden 580 Parkständen finden zur Zeit nur ca. 1.110 Parkvorgänge statt. Zum Vergleich: Der Gerberplatz hatte im Sommer 2007 auf nur 120 Parkständen ca. 730 Parkvorgänge zu verzeichnen. Trotzdem wäre der ersatzlose Entfall aller seenahen Parkmöglichkeiten nicht zu verkraften. Allein mit Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wäre ein Ausgleich nicht möglich.

Die Anforderungen an die Neuplanungen enthalten den notwendigen Ersatz für den entfallenden Parkraum. Zum Teil wird Parkraum auch aus dem Bereich der Innenstadt nach außen verlagert: Aldi wird auf ein neues Areal ziehen und am neuen Seehas-Haltepunkt entstehen neue Parkstände für die Parknachfrage, die zur Zeit teilweise hinter Aral befriedigt wird. Daher bleibt die maximale Auslastung zur Spitzenstunde auf dem komfortablen Niveau vom November 2007 (62%ige Auslastung, dies entspricht 820 freien Parkständen in der Innenstadt). Dies gilt auch nach Herstellung der neuen Stege. Der dadurch erhöhten Attraktivität Radolfzells wird durch die insgesamt 250 Stellplätze am Fuß der Stege Rechnung getragen. Die maximale Auslastung der eher touristisch und freizeitorientiert genutzten Parkstände an den neuen Stegen wird überdies zeitlich nicht mit der maximalen Auslastung der Parkstände der Altstadt zusammenfallen, die zum Einkaufen genutzt werden.

Das Parkraumangebot insgesamt wird sich deutlich erhöhen: Außerhalb der Innenstadt stehen am neuen Aldi-Standort und am neuen Seehas-Haltepunkt ca. 330 neue Parkstände zur Verfügung. Die neuen Nutzungen stellen ebenfalls zusätzliche Parkstände bereit.⁵

Es müssen keinerlei Parkvorgänge mehr von Wunsch-Parkständen auf andere Bereiche verlagert werden. Das Ziel, die Verfügbarkeit von

⁵ Die Zahl der Parkstände, die zusammen mit den neuen Nutzungen hergestellt werden, kann erst ermittelt werden, wenn konkrete Nutzungen geplant sind.

altstadtnahen Parkständen für Kunden und Besucher zu verbessern, wird damit erreicht.

Die Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung enthalten im wesentlichen die **Anzahl** der erforderlichen Stellplätze, um das aktuell sehr gute Niveau des Parkraumangebotes für die Innenstadt auch zukünftig zu erhalten.

Die **Bewirtschaftungsmaßnahmen** (Parkgebühren, Höchstparkdauer usw.) können jederzeit nach Bedarf angepasst werden.

Durch die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in den kurzfristigen Maßnahmen wird die Verfügbarkeit für Kunden und Besucher verbessert.

Auf Grund der guten Parkraumangebots rund um die Altstadt von Radolfzell müssen unter Umständen nicht alle Parkstände aus den untenstehenden Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung durchgesetzt werden. Wichtig ist es, die kurzfristigen Maßnahmen umzusetzen und bei Herstellung der neuen Stege dazugehörige Parkmöglichkeiten zu schaffen. Diese hätten die Chance, die einzigen Parkmöglichkeiten mit direktem Seezugang in Radolfzell zu sein.

Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung

- Die nach LBO herzustellenden Parkstände für die neuen Nutzungen haben sich in das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Radolfzell einzupassen. Es kann nicht sein, dass die neuen Nutzer lieber woanders parken, weil es dort günstiger ist. Entsprechendes gilt für die Gestaltung und Befahrbarkeit der neuen Parkstände. Sie müssen den Richtlinien entsprechen.
- Auch nachdem die neuen Nutzungen am Weltkloster und Kapuzinerweg hergestellt sind, sollen in diesem Bereich (zusätzlich zum Bedarf der jeweiligen Nutzung nach LBO) ca. 190 öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen. Diese Plätze sind zur Zeit wichtig für die Innenstadt (Hotelgäste, Beschäftigte, Bewohner, Kunden der Altstadt) und für den See (Zugang durch den Bahnhof).
- Die Stellplatzanzahl am Parkdeck Bahnhof beträgt zur Zeit ca. 130. Davon sind 40 Plätze an Bahnkunden fest vermietet. Auch bei einer Umgestaltung dieses Bereich sollten weiterhin 90 Parkstände für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Diese Plätze sind zur Zeit wichtig für die Innenstadt (Beschäftigte, Bewohner, Kunden der Altstadt) und für den See (Zugang durch den Bahnhof).
- Die ca. 30 Parkstände vor der Güterhalle könnten bei einer Neuplanung ersatzlos entfallen. Seit dort Gebühren erhoben werden und

die Parkhöchstdauer vier Stunden beträgt, werden diese Plätze kaum genutzt. Selbstverständlich könnten auch in diesem Bereich Parkstände angeordnet werden, wenn Bahnhofsdeck oder der Bereich hinter Aral überbaut werden.

- Hinter Aral (hinterm Ley) werden bisher keine Parkgebühren erhoben. Die ca. 100 Kfz dort stehen von morgens bis abends fast unbewegt. Die Kfz gehören Bahn-Pendlern, Bewohnern von Radolfzell oder Beschäftigten der Innenstadt. Für den Einkaufsverkehr oder den Tourismus spielt dieser Bereich zur Zeit keine Rolle. Das wird sich ändern, wenn in diesem Bereich neue Nutzungen und vor allem einer der neuen Stege über die Bahn zum See realisiert werden.
- Von den 130 Parkständen auf dem Aldi-Parkplatz (Josef-Bosch-Straße) werden die meisten von Aldi-Einkäufern genutzt. Zur Zeit wird der Parkplatz Josef-Bosch-Straße nur deshalb von Innenstadtbesuchern genutzt, weil sie kostenlos (Parkscheibe 1h) zur Verfügung stehen. Wenn Aldi umzieht, ist an der Josef-Bosch-Straße nur noch ein geringer Bedarf an Parkständen vorhanden. Das wird sich ändern, wenn in diesem Bereich neue Nutzungen und vor allem einer der neuen Stege über die Bahn zum See realisiert werden.⁶
- Bei Herstellung der Stege sollten für den bahnhofsnäheren Steg ca. 100 bis 150 Parkstände zur Verfügung stehen, auf denen auch ganztags geparkt werden kann. (Z.B. für 2,50 € Tageskarte)
- Für den anderen Steg sollten weitere 50 bis 100 Plätze geschaffen werden. Auch diese sollten bewirtschaftet werden (Parkscheibe oder günstige Tageskarten).

⁶ Von den ca. 520 Parkvorgängen die heute auf dem Aldi-Parkplatz (Josef-Bosch-Straße) stattfinden, würde ein Großteil (400) auf dem neuen Parkplatz des neuen Aldi-Standortes stattfinden.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text

- Abbildung 1: Lage der Altstadt, des Altstadtrings und der größeren innerstädtischen Parkmöglichkeiten
- Abbildung 2: Tagesverlauf der Belegung sämtlicher innerstädtischen Parkmöglichkeiten - freitags
- Abbildung 3: Belegung einzelner Parkbereiche - freitags
- Abbildung 4: Tagesverlauf der Belegung sämtlicher innerstädtischen Parkmöglichkeiten - samstags
- Abbildung 5: Belegung einzelner Parkbereiche - samstags

Tabellen im Text

- Tabelle 1: Übersicht über die untersuchten Parkstände (Stand Sommer 2007)
- Tabelle 2: Übersicht über die Auslastung der untersuchten Parkstände - freitags
- Tabelle 3: Parkraumbilanz von Sommer 2007 bis Januar 2009
- Tabelle 4: Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der kurzfristigen Maßnahmen
- Tabelle 5: Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der kurzfristigen Maßnahmen und der langfristigen Konzeption

Bilder

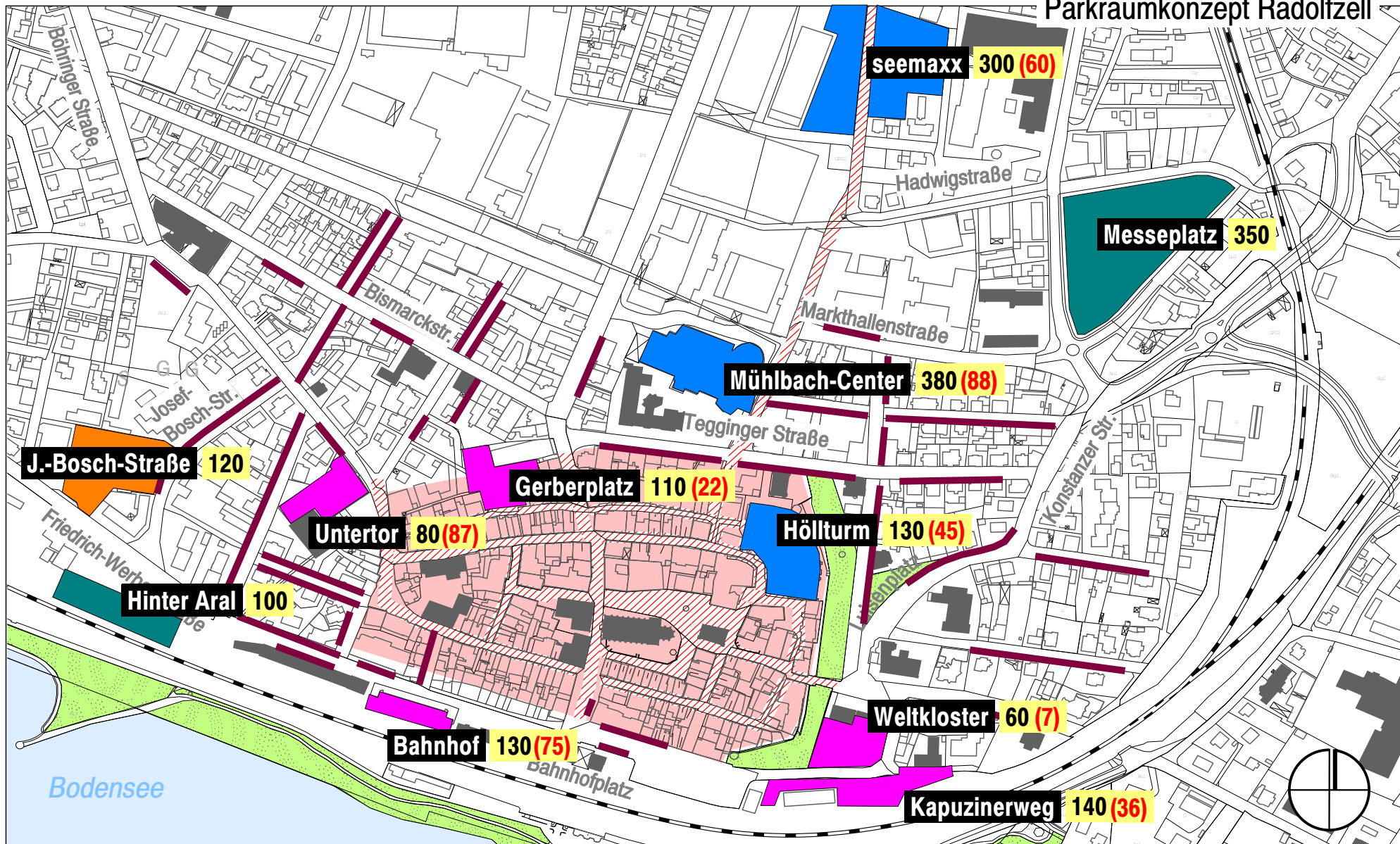
- Bild 1: Übersicht der Parkstände - Bestand
- Bild 3: Zulässige Parkhöchstdauer und Tagesgebühren - Bestand
- Bild 1: Übersicht der Parkstände - zukünftiges Konzept
- Bild 3: Zulässige Parkhöchstdauer und Tagesgebühren - zukünftiges Konzept

Anlagen

- Anlage 1: Bisherige Gebührentypen
- Anlage 2: Auslastungen Freitag
- Anlage 3: Auslastungen Samstag 07.07.07
- Anlage 4: Auslastungen Samstag 21.07.07

Bilder

Parkraumkonzept Radolfzell



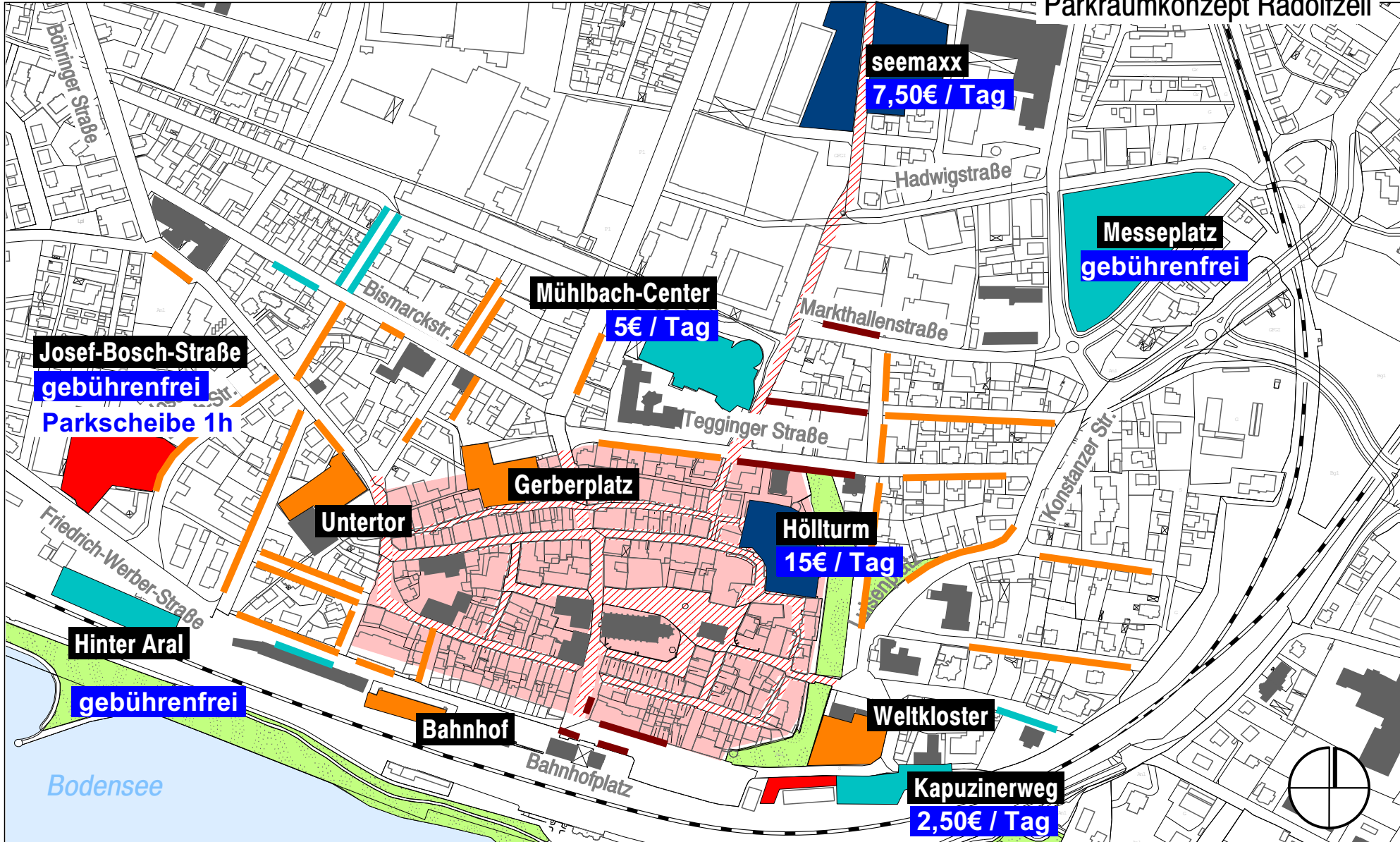
Summe: 2.170 Parkstände (davon 420 vermietet)

- 810 (193) Parkierungsanlage mit Zufahrtsschranke
- 520 (227) Parkierungsanlage mit Parkschein
- 120 Parkierungsanlage mit Parkscheibe
- 450 freies Parken

- 270 straßenbegleitendes Parken mit Parkschein oder Parkuhr
- Grünanlage

Übersicht der Parkstände Bestand

Parkraumkonzept Radolfzell

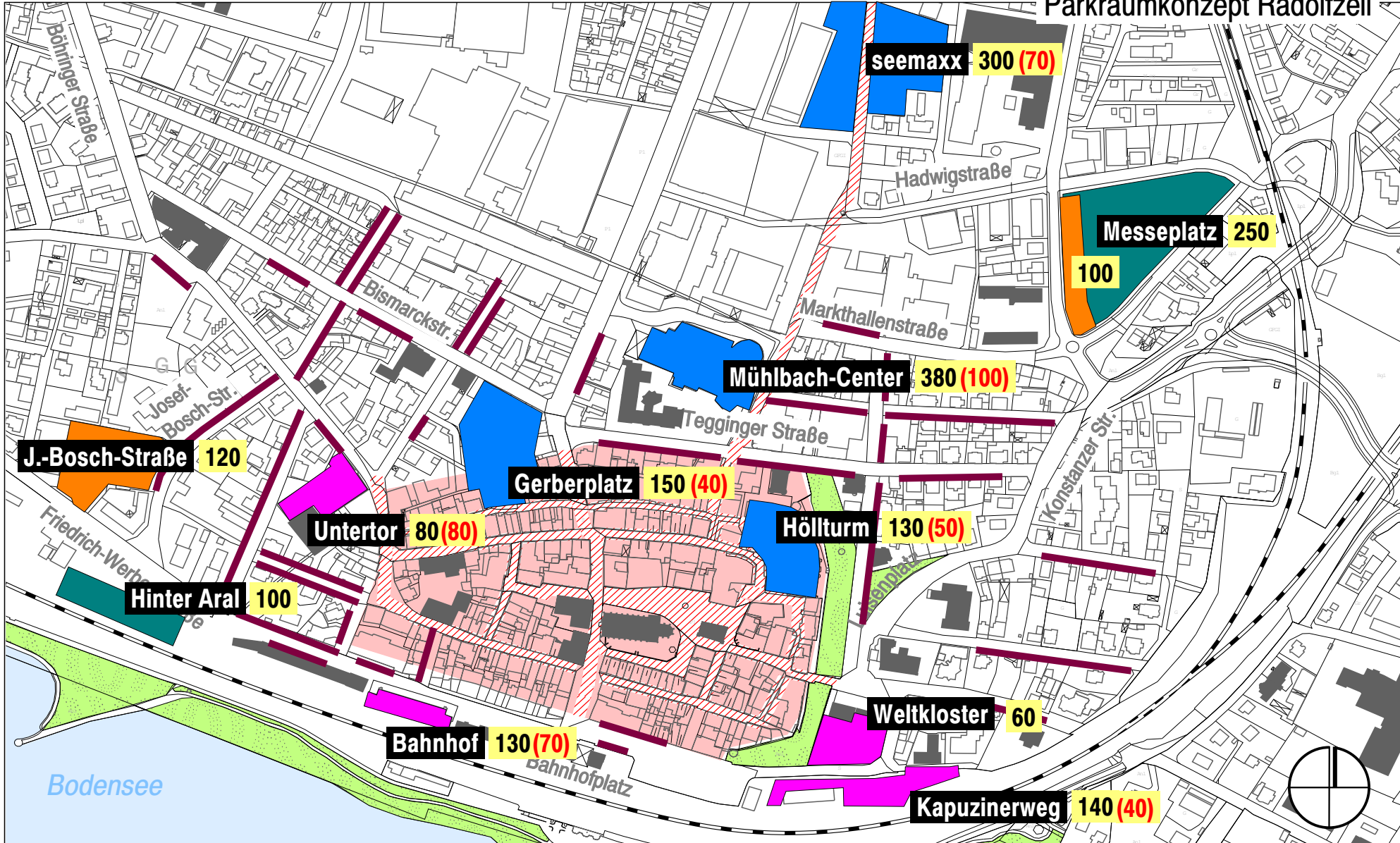


Parkdauer:		bis zu 1/2 Stunde		straßenbegleitendes Parken
		bis zu 1 Stunde		
		bis 2 oder 4 Stunden		
		über 4 Stunden, progressiver Tarif		Grünanlage
		über 4 Stunden, Entgelt ≤ 5 Euro/24h		

Zulässige Parkhöchstdauer u. Tagesgebühren
Bestand Sommer 2007

Stand: 17.10.2008

Parkraumkonzept Radolfzell



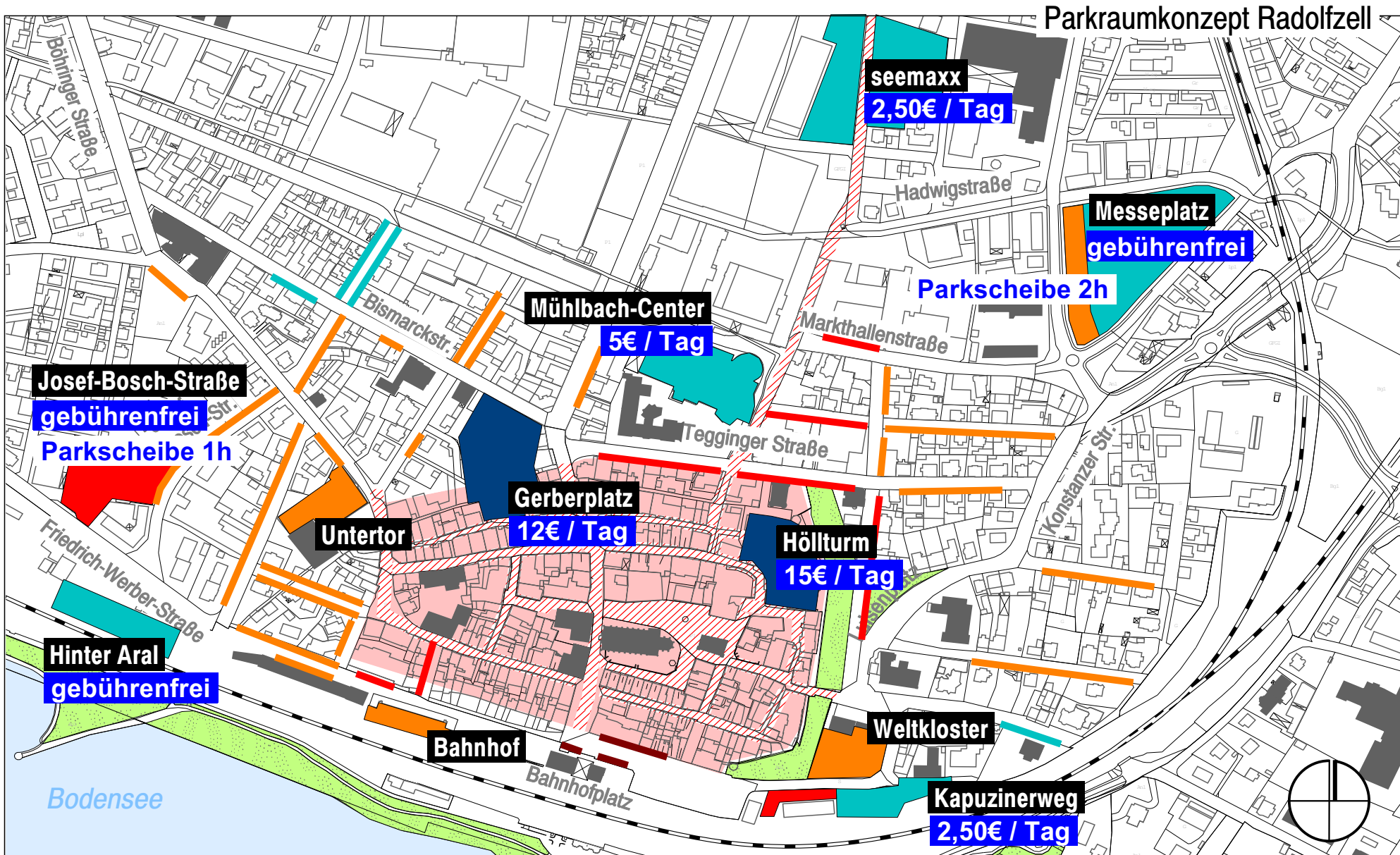
Summe: 2.190 Parkstände (davon 450 vermietet)

960 (300)	Parkierungsanlage mit Zufahrtsschranke
410 (200)	Parkierungsanlage mit Parkschein
220	Parkierungsanlage mit Parkscheibe
350	freies Parken

250	straßenbegleitendes Parken mit Parkschein oder Parkuhr
	Grünanlage

Übersicht der Parkstände
zukünftiges Konzept

Stand: 20.01.2009



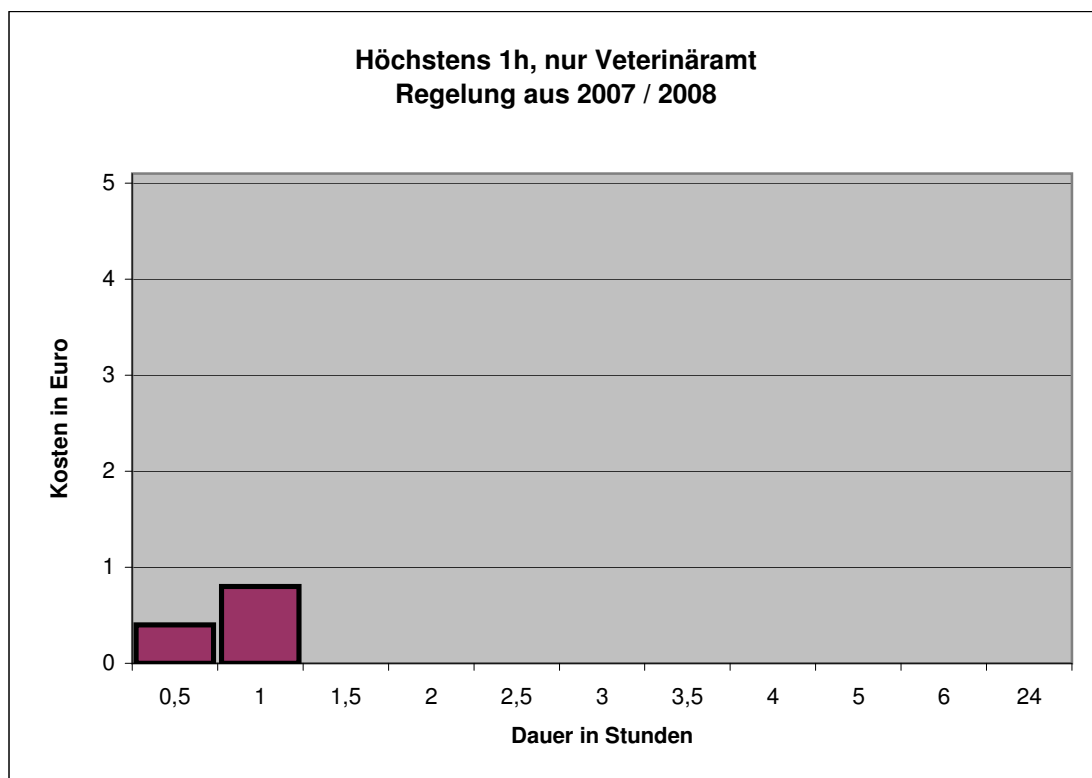
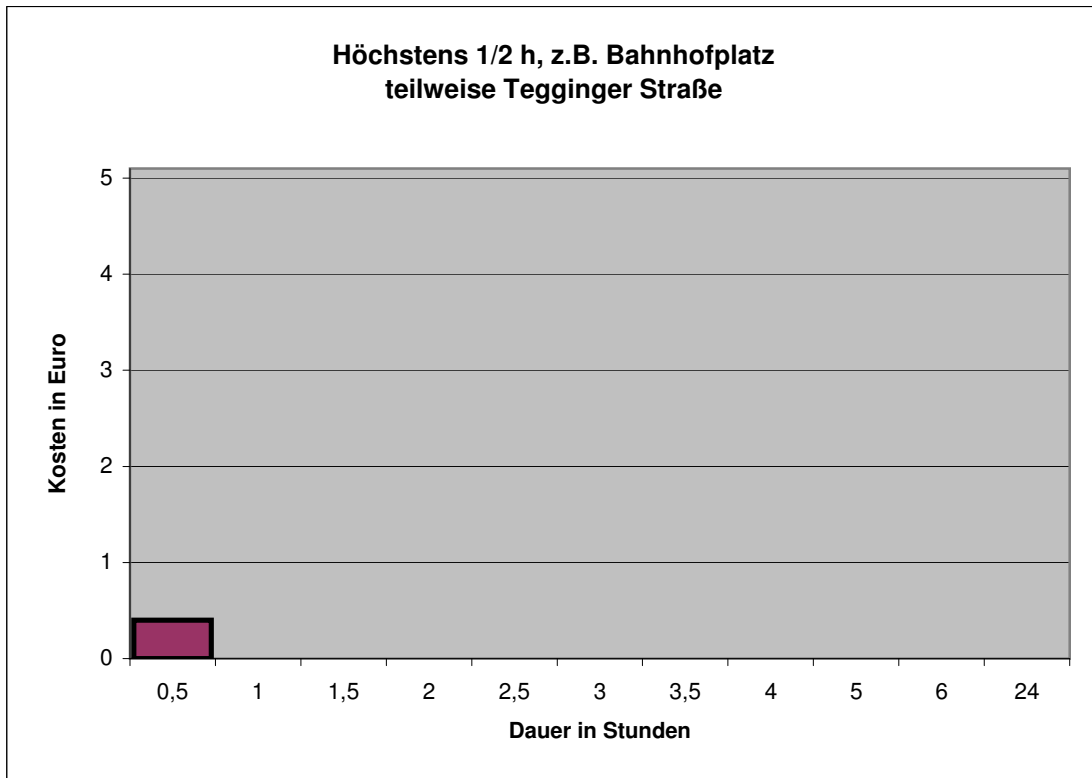
Parkraumkonzept Radolfzell

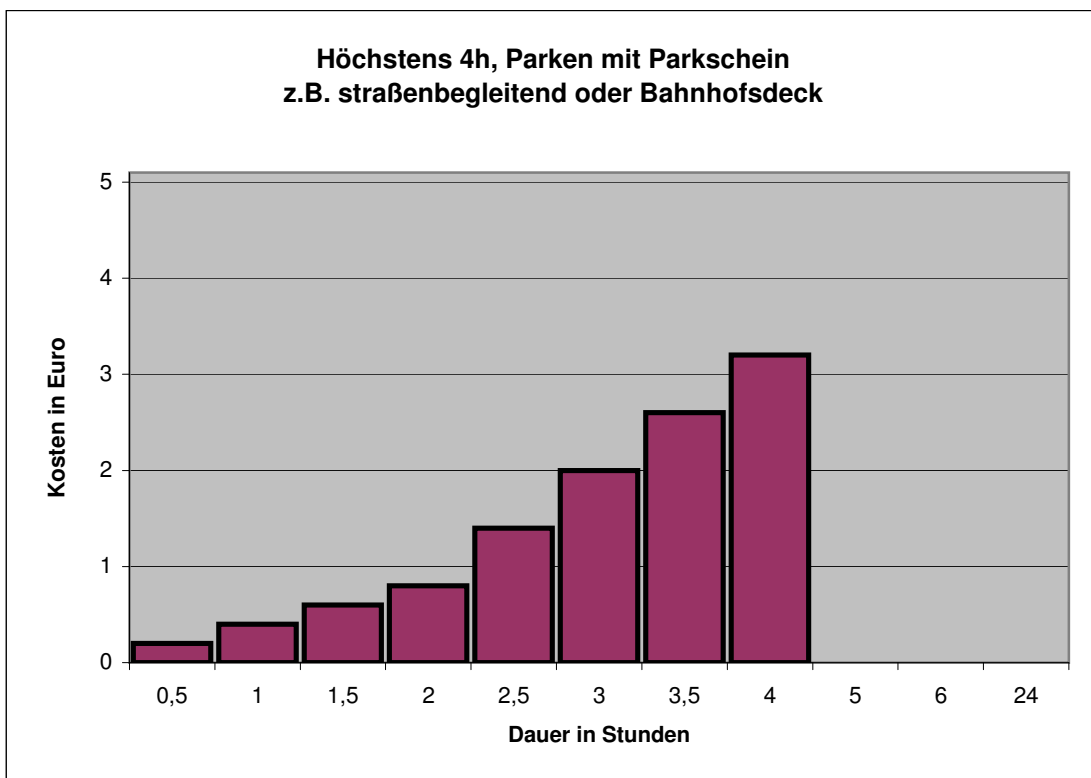
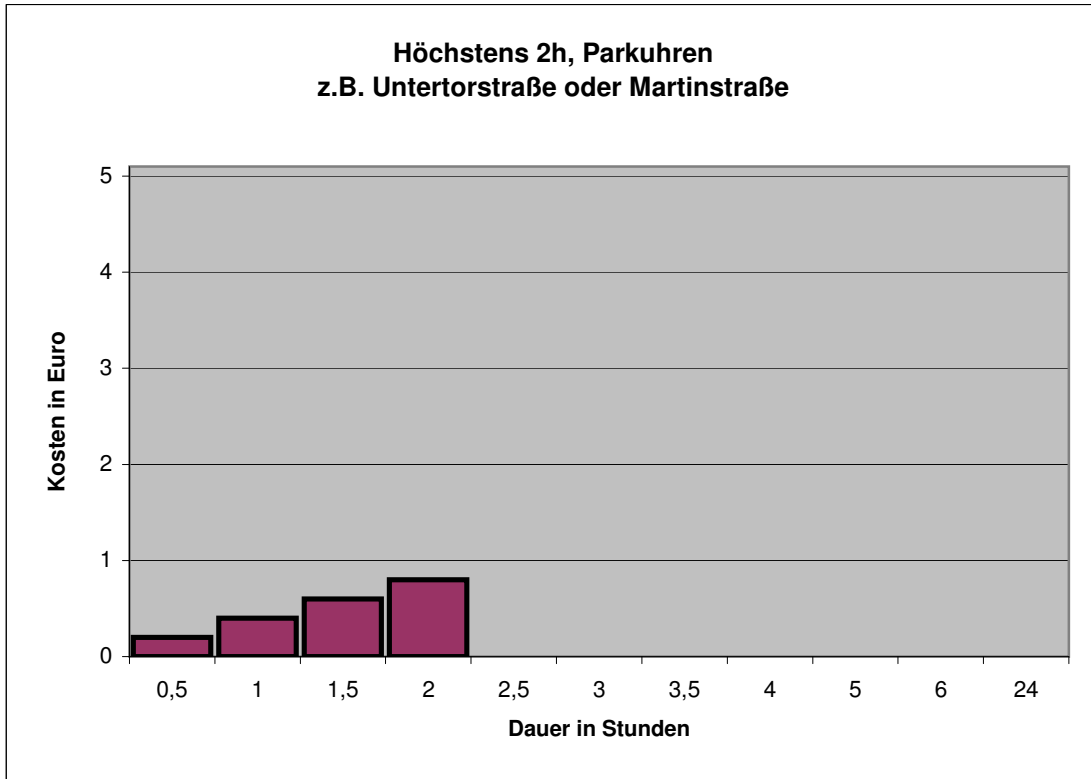
Parkdauer:	bis zu 1/2 Stunde	straßenbegleitendes Parken
	bis zu 1 Stunde	
	bis 2 oder 4 Stunden	
	über 4 Stunden, progressiver Tarif	
	über 4 Stunden, Entgelt < 5 Euro/24h	Grünanlage

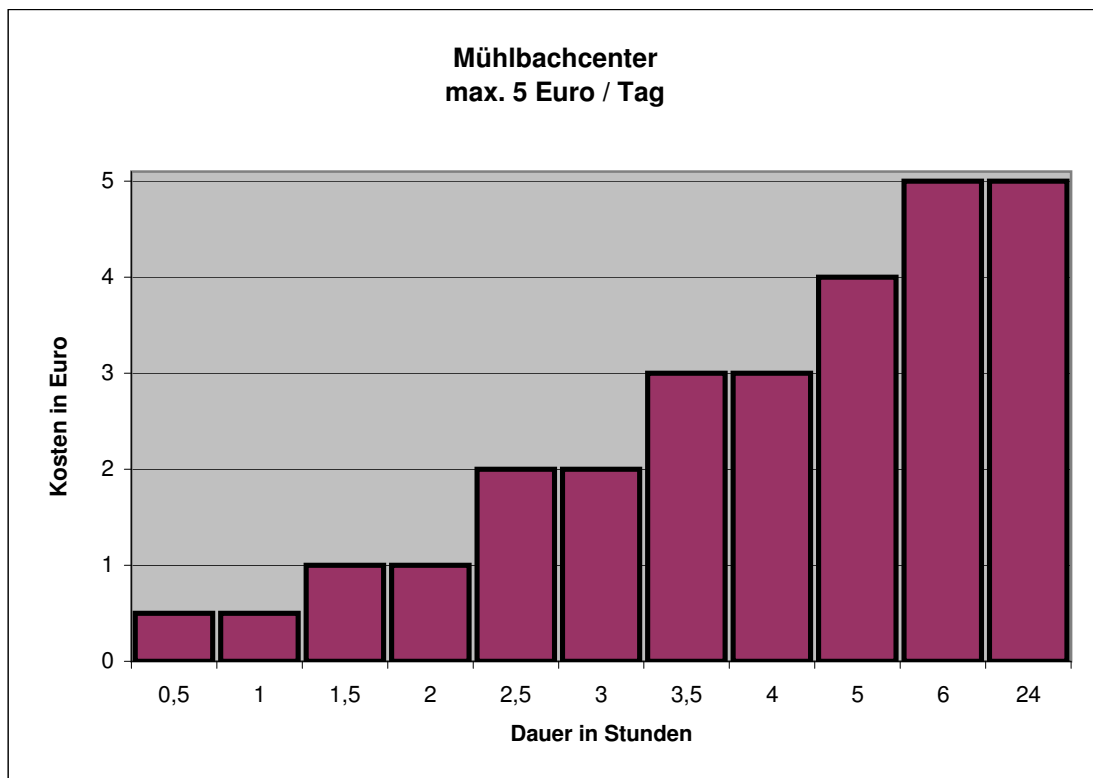
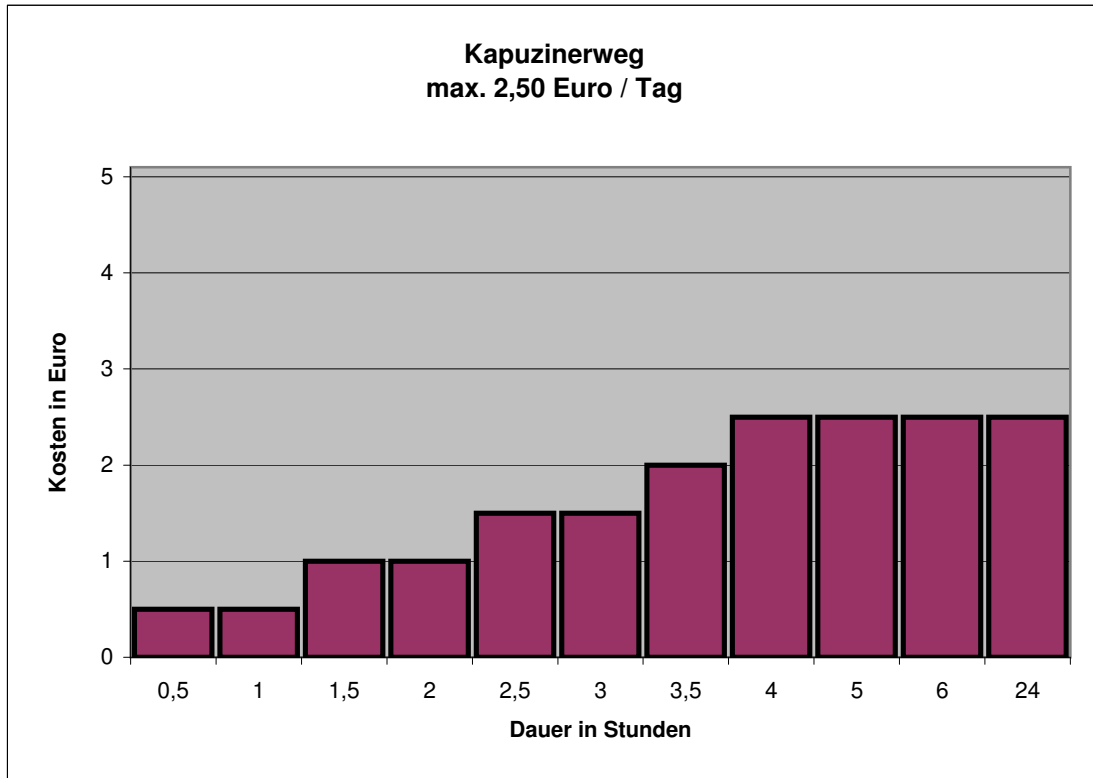
Zulässige Parkhöchstdauer u. Tagesgebühren
zukünftiges Konzept

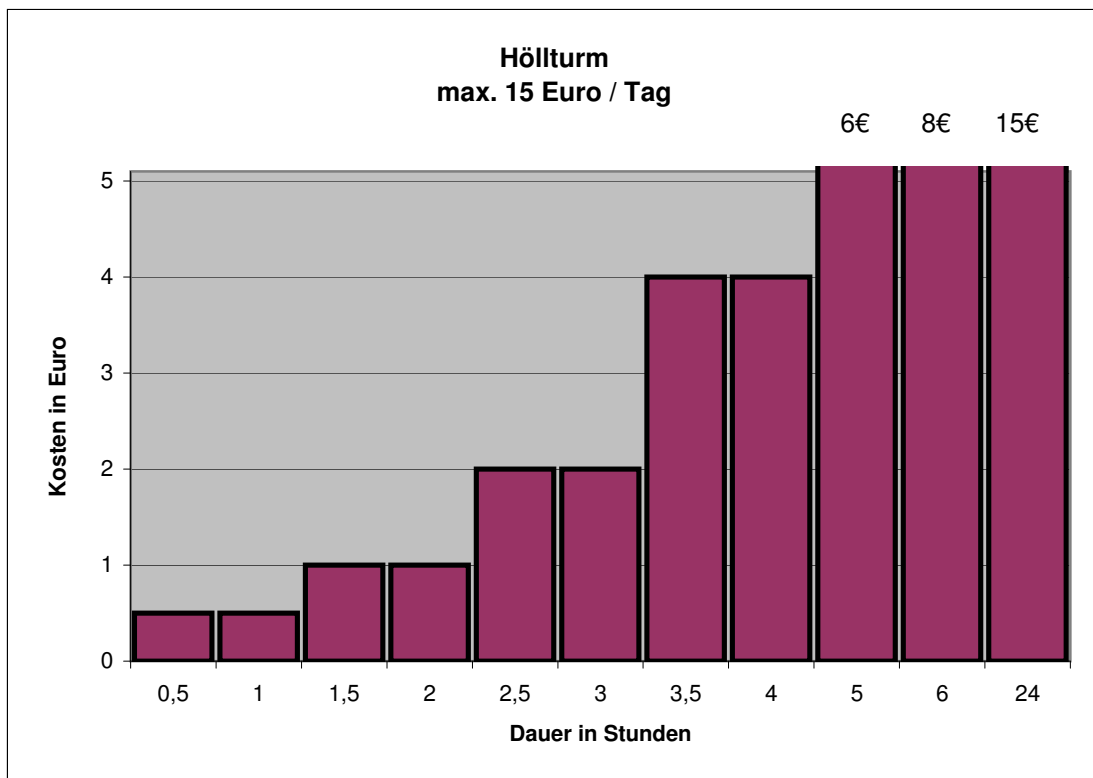
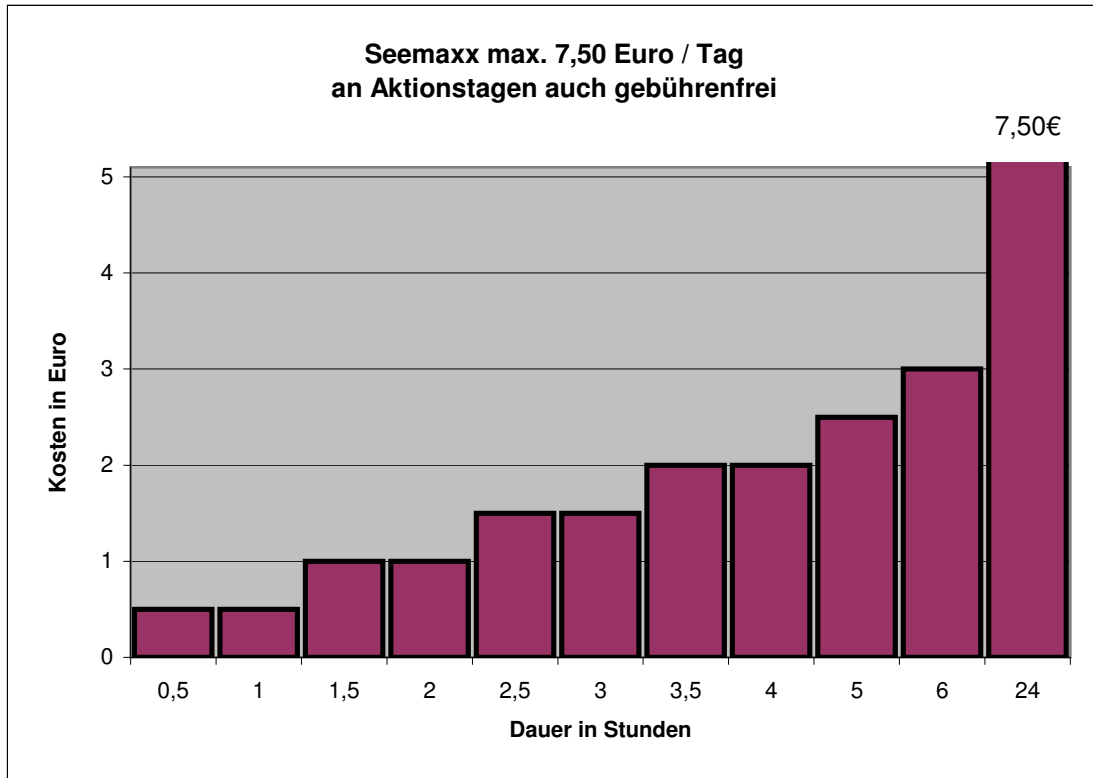
Stand: 20.01.2009

Anlage 1
Bisherige Gebührentypen



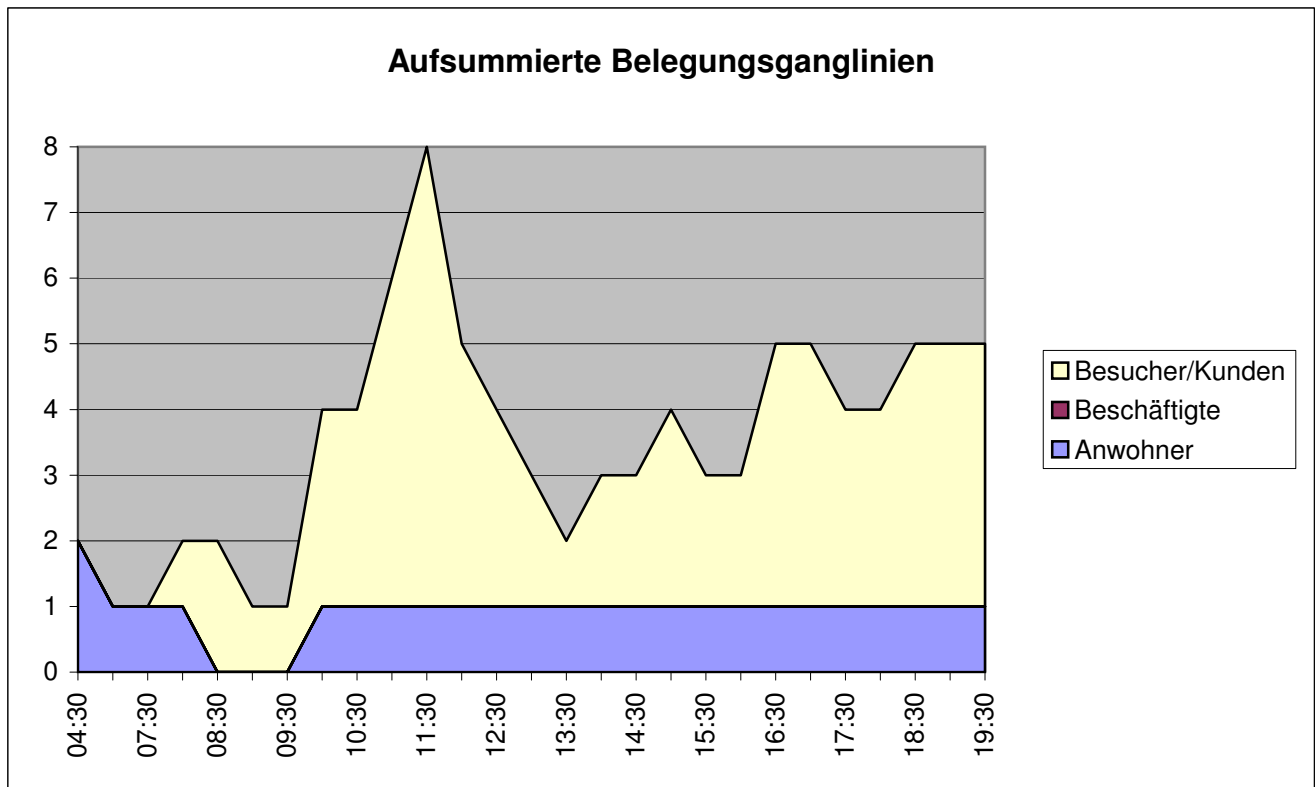
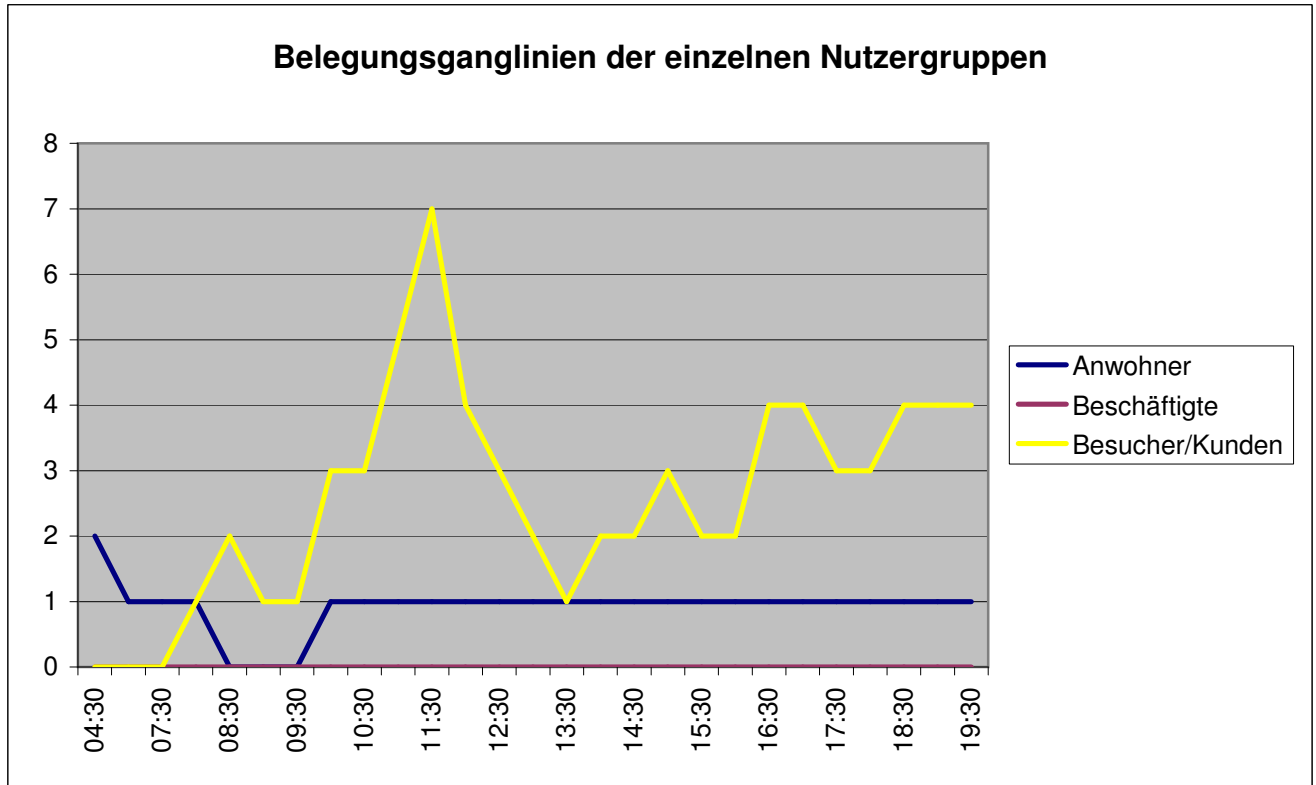




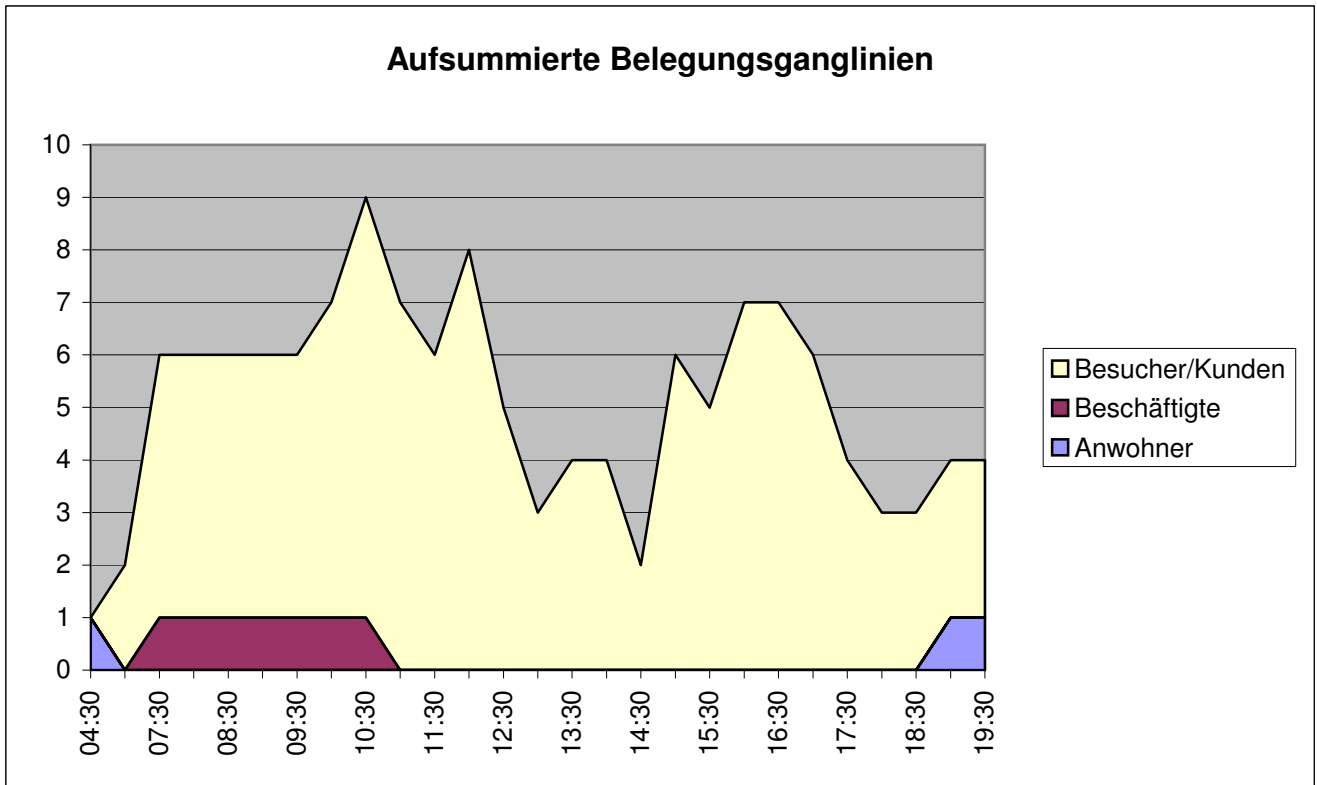
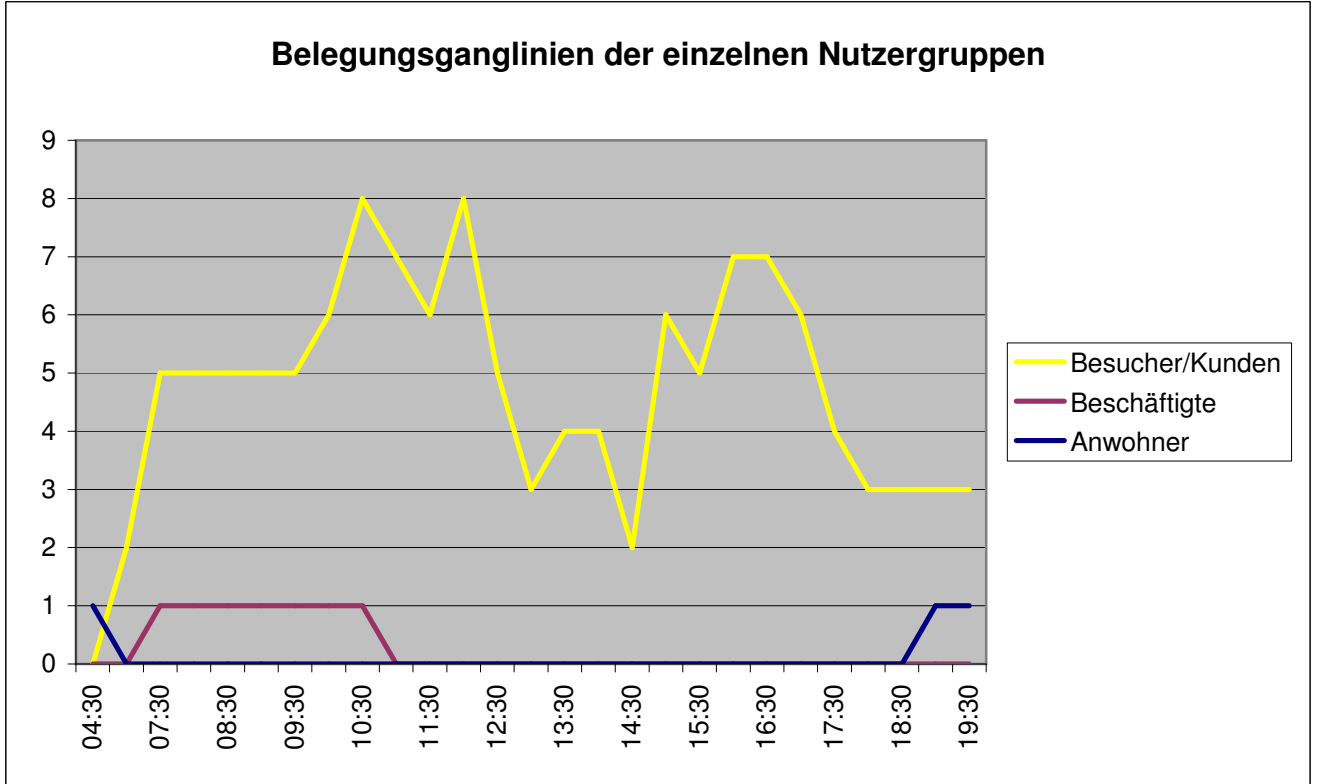


Anlage 2
Auslastungen Freitag

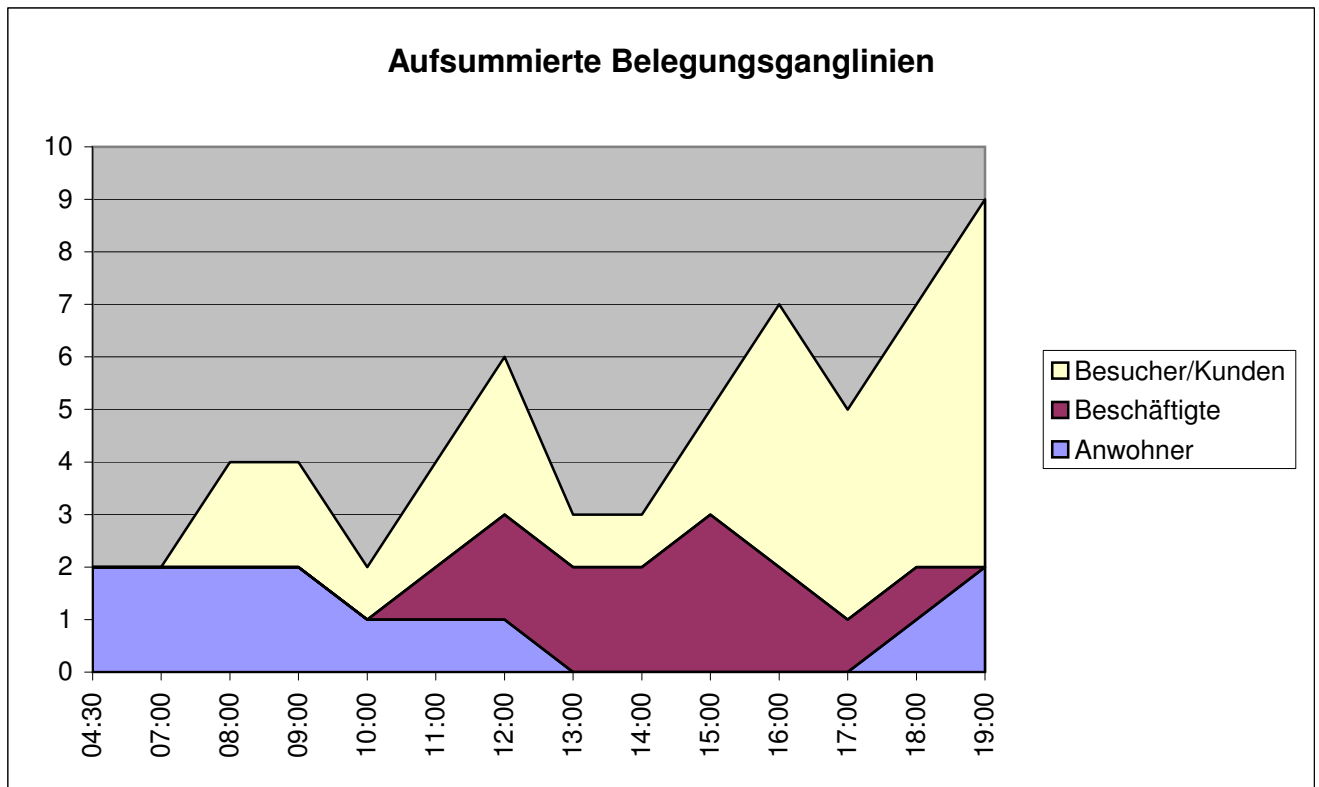
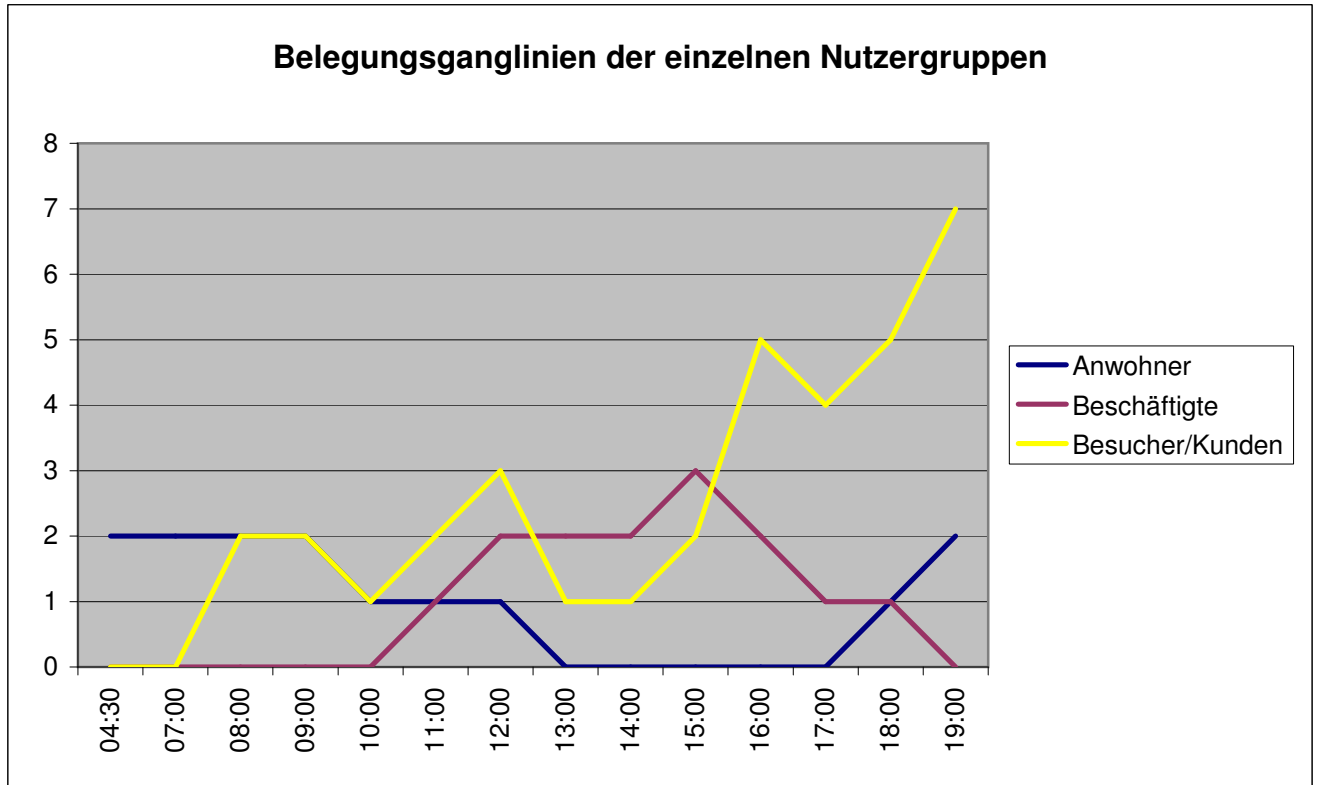
Kapazität: 8 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 48



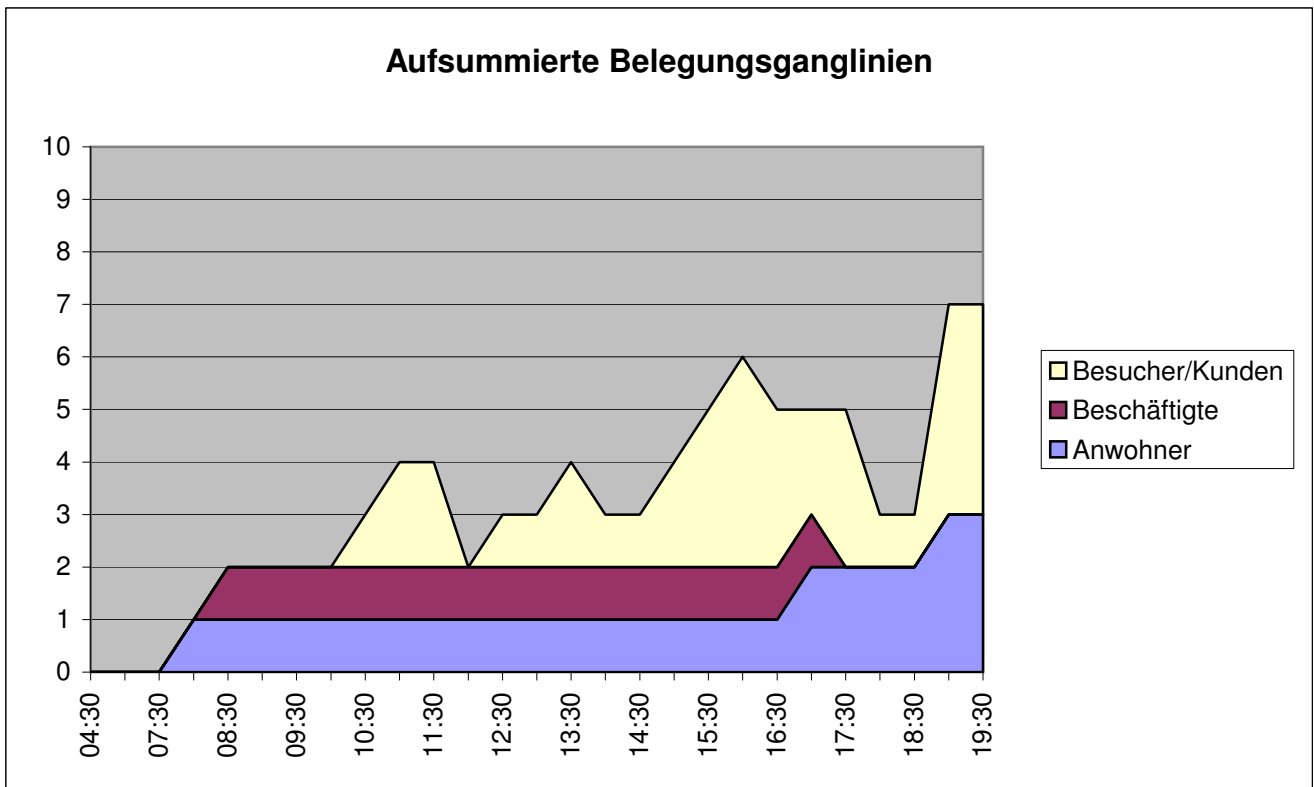
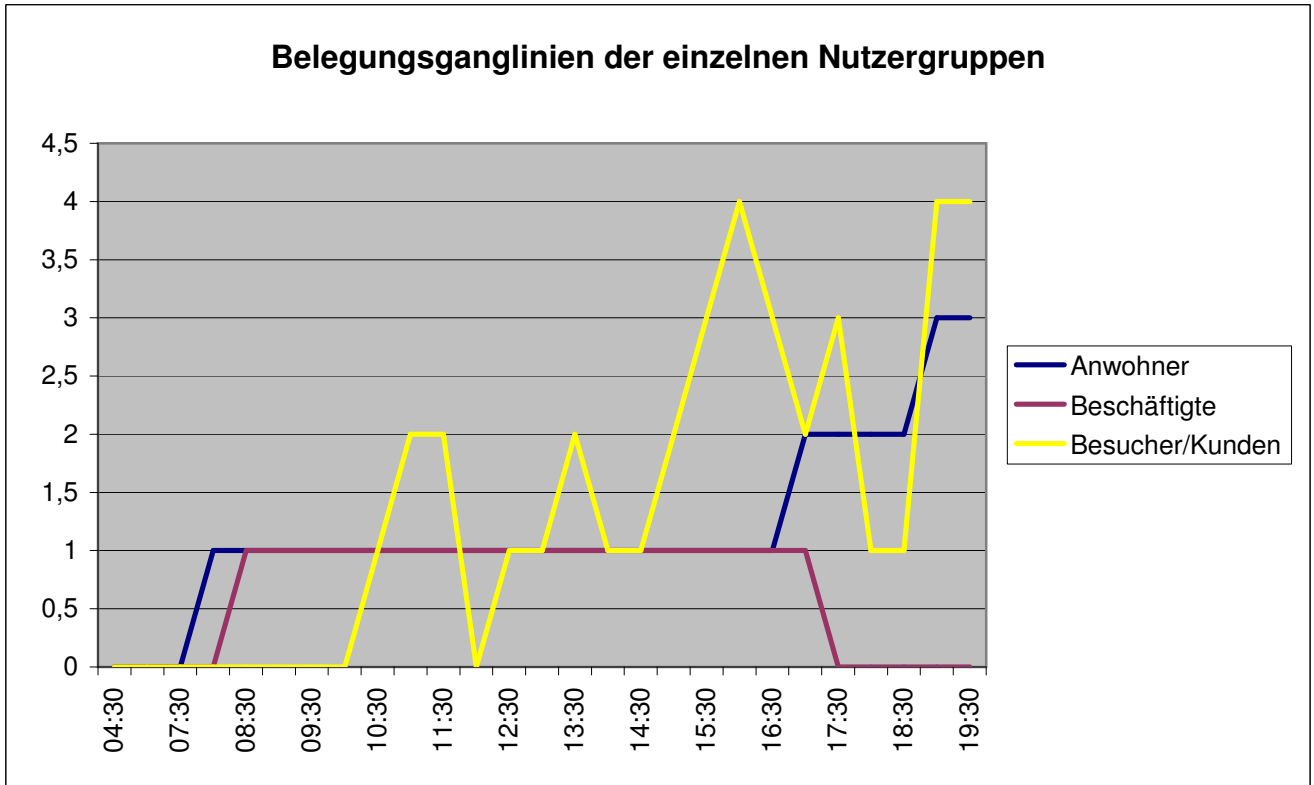
Kapazität: 8 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 72



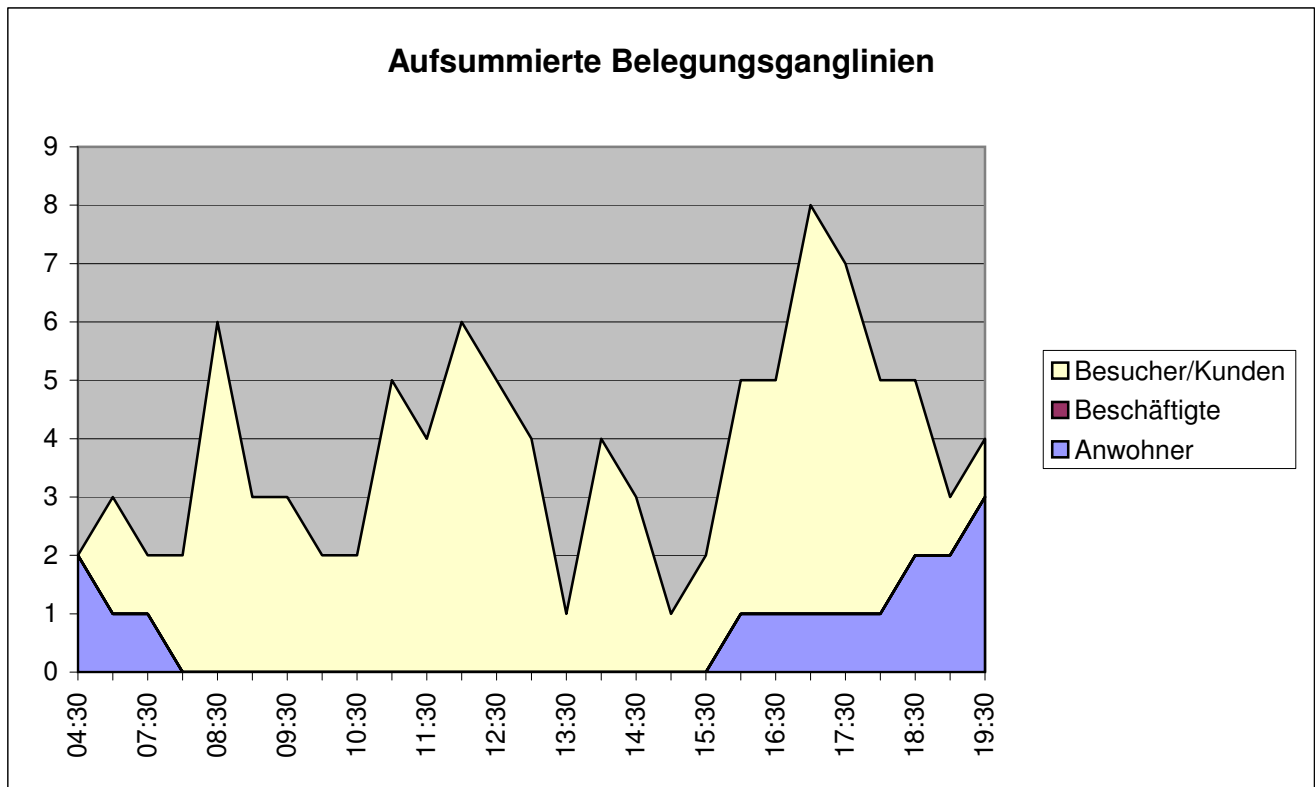
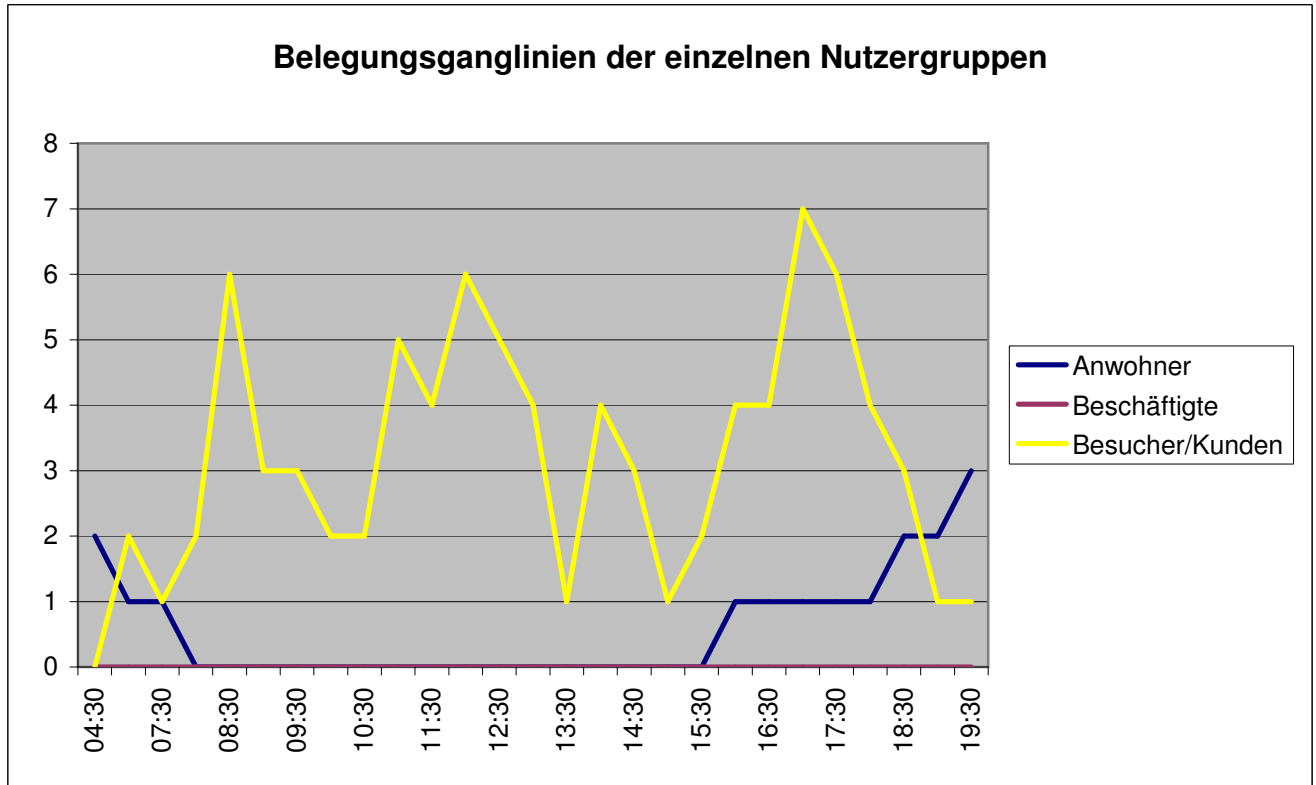
Kapazität: 9 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 38



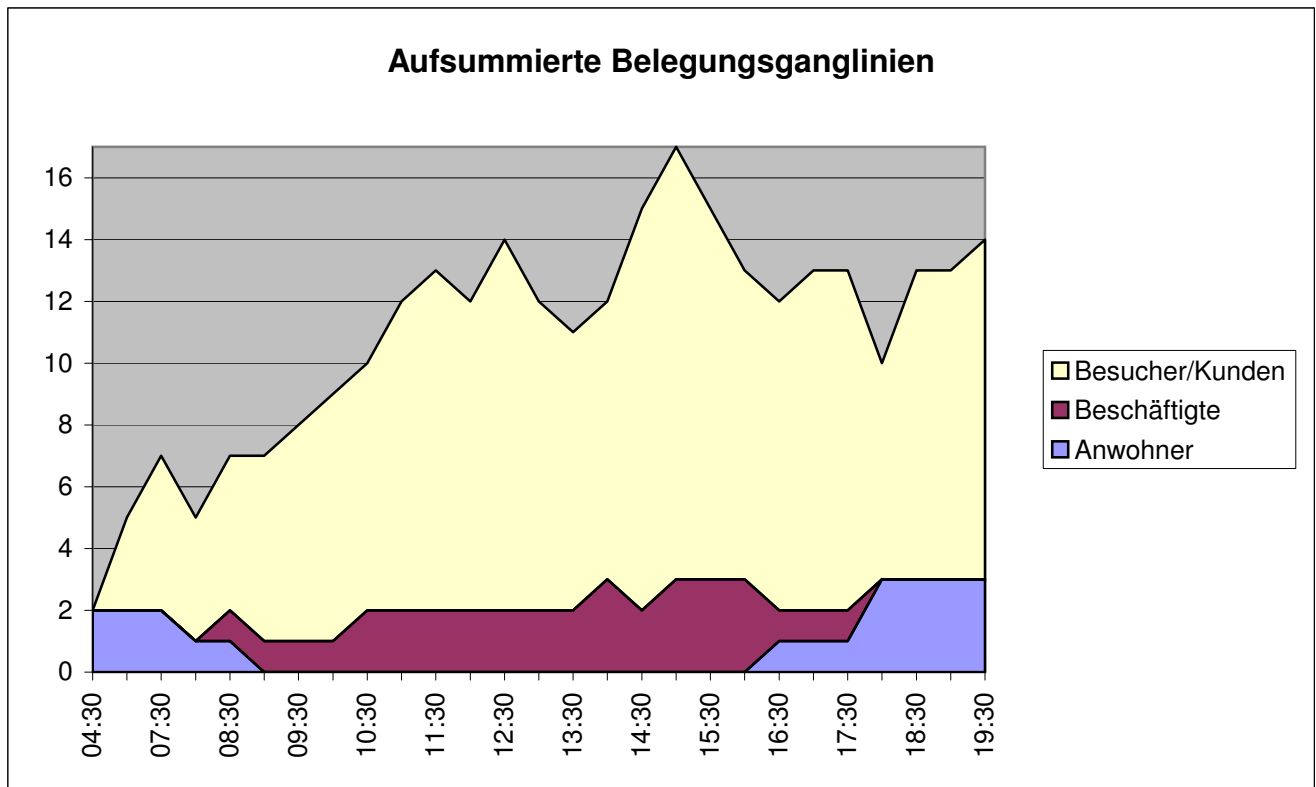
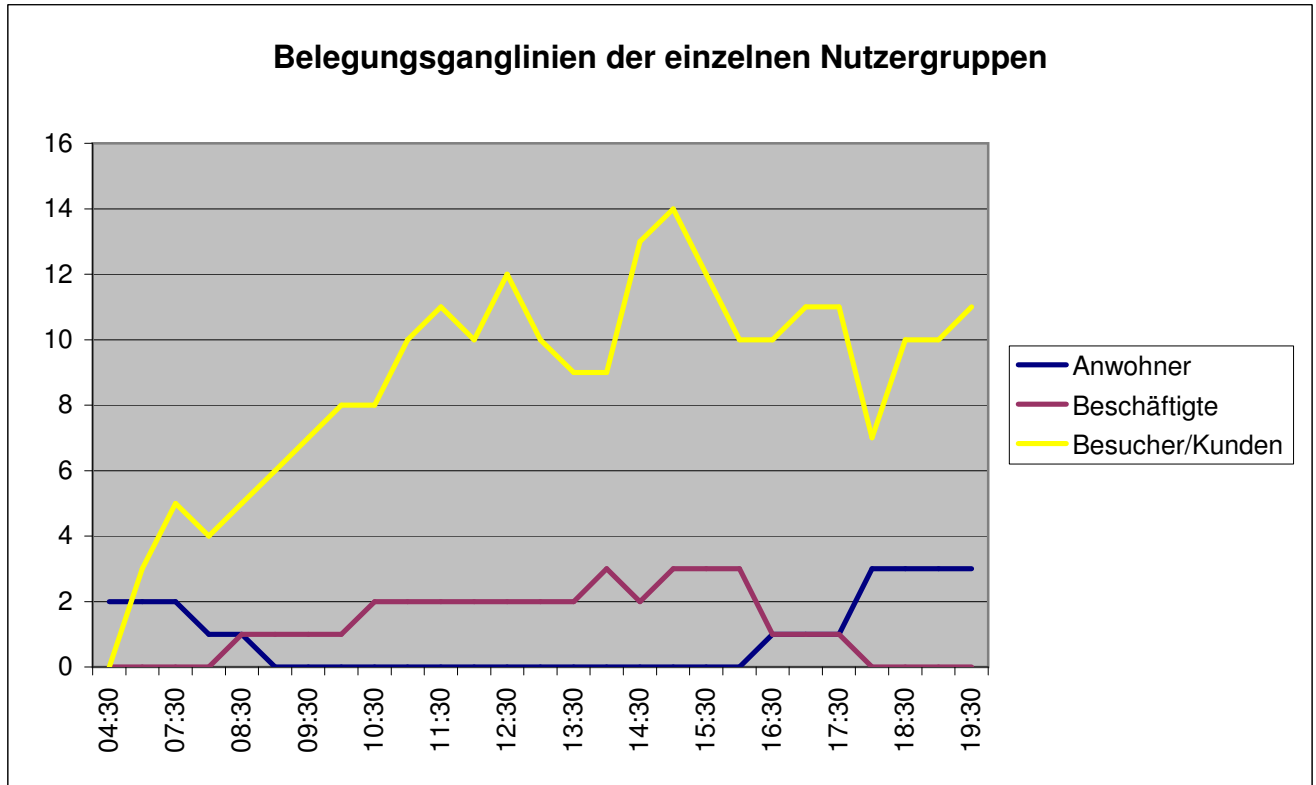
Kapazität: 10 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 24



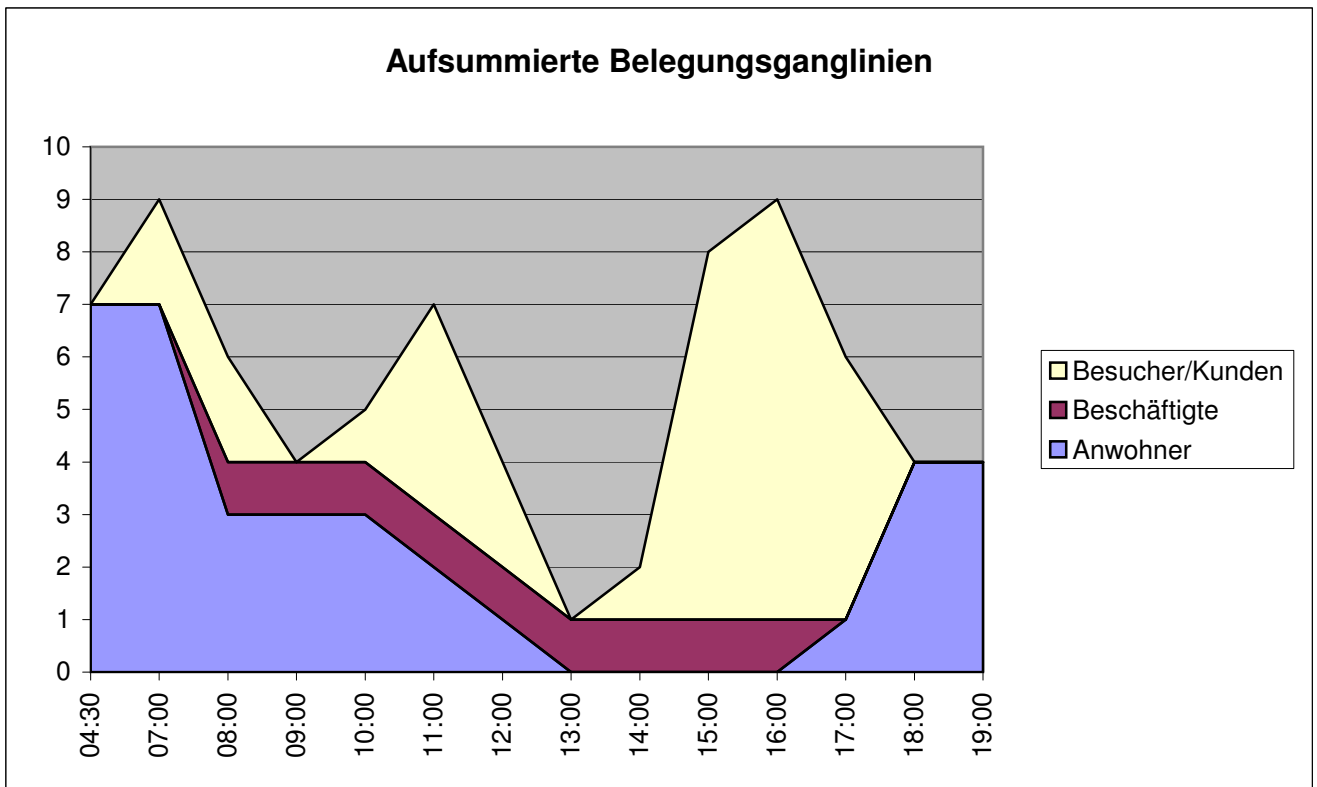
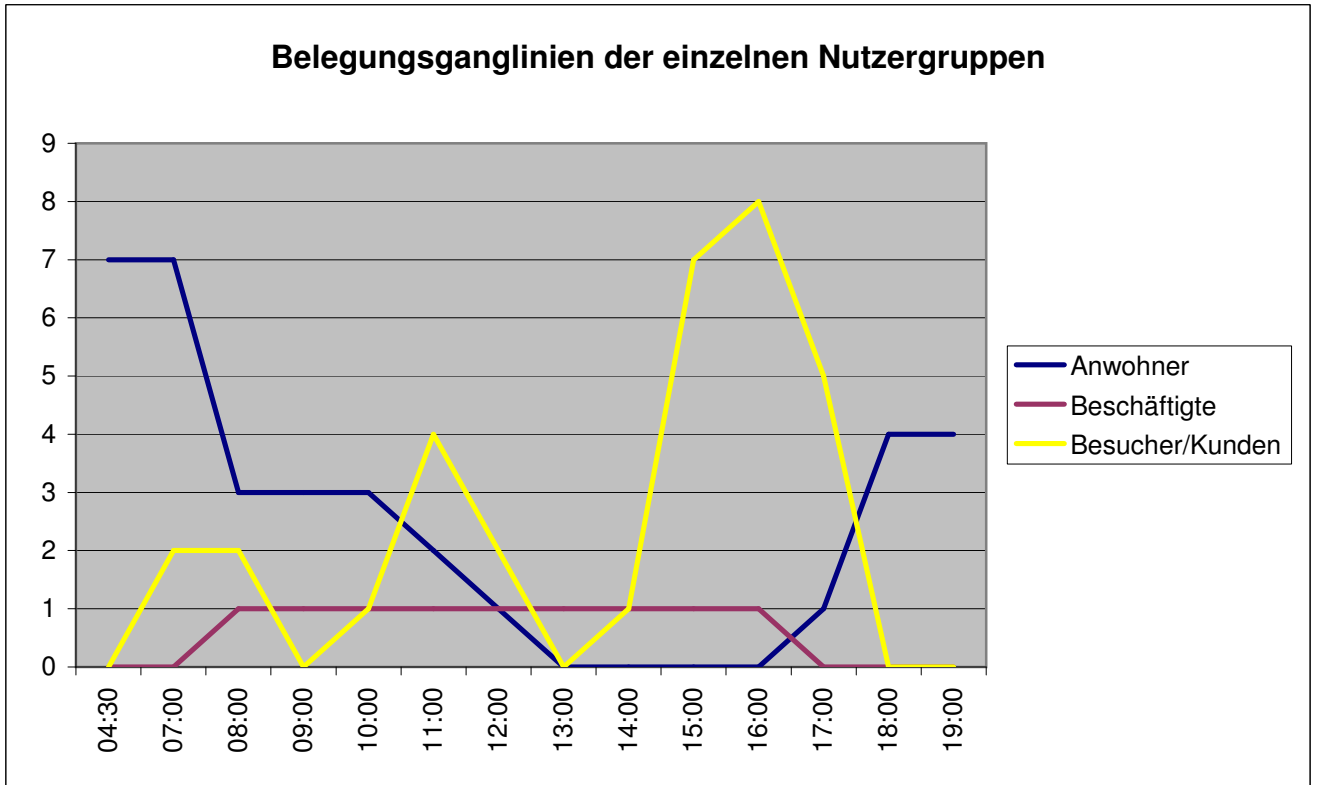
Kapazität: 10 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 56



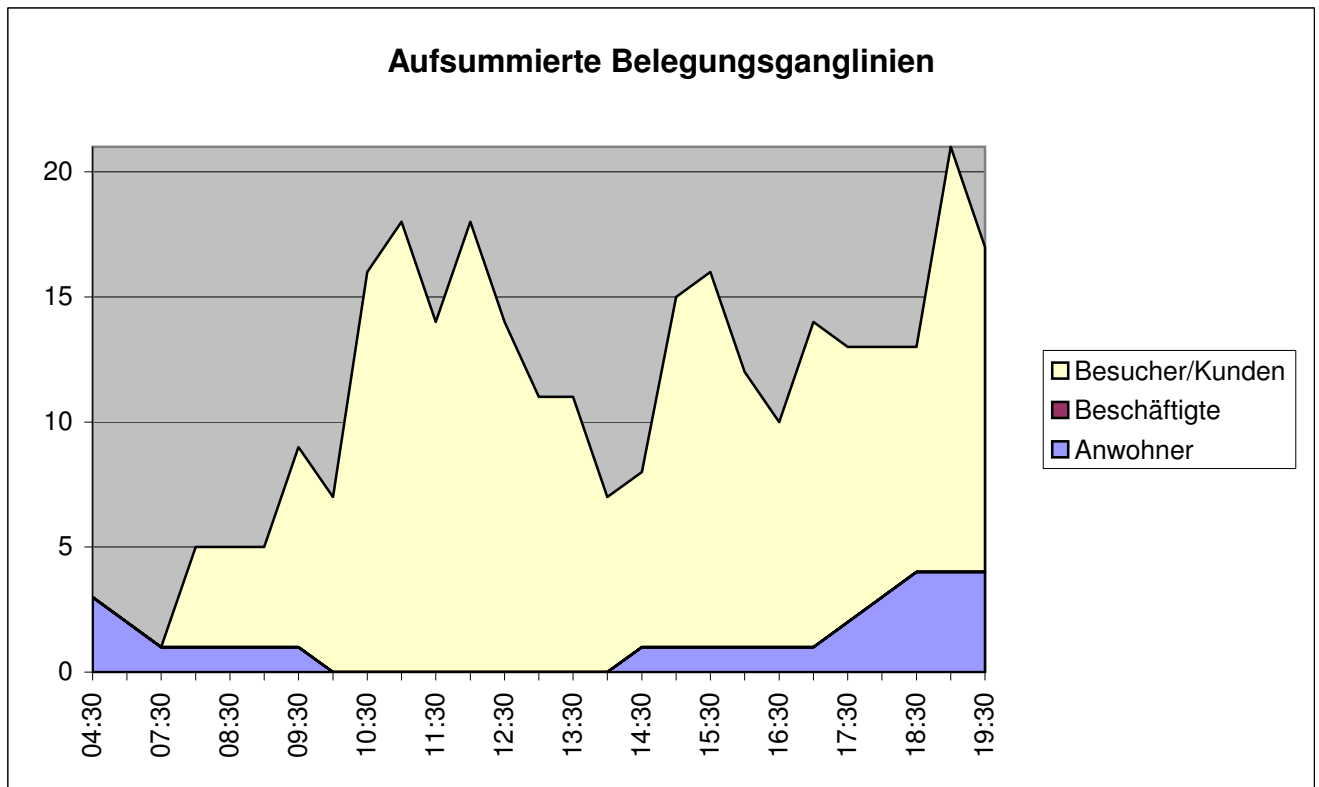
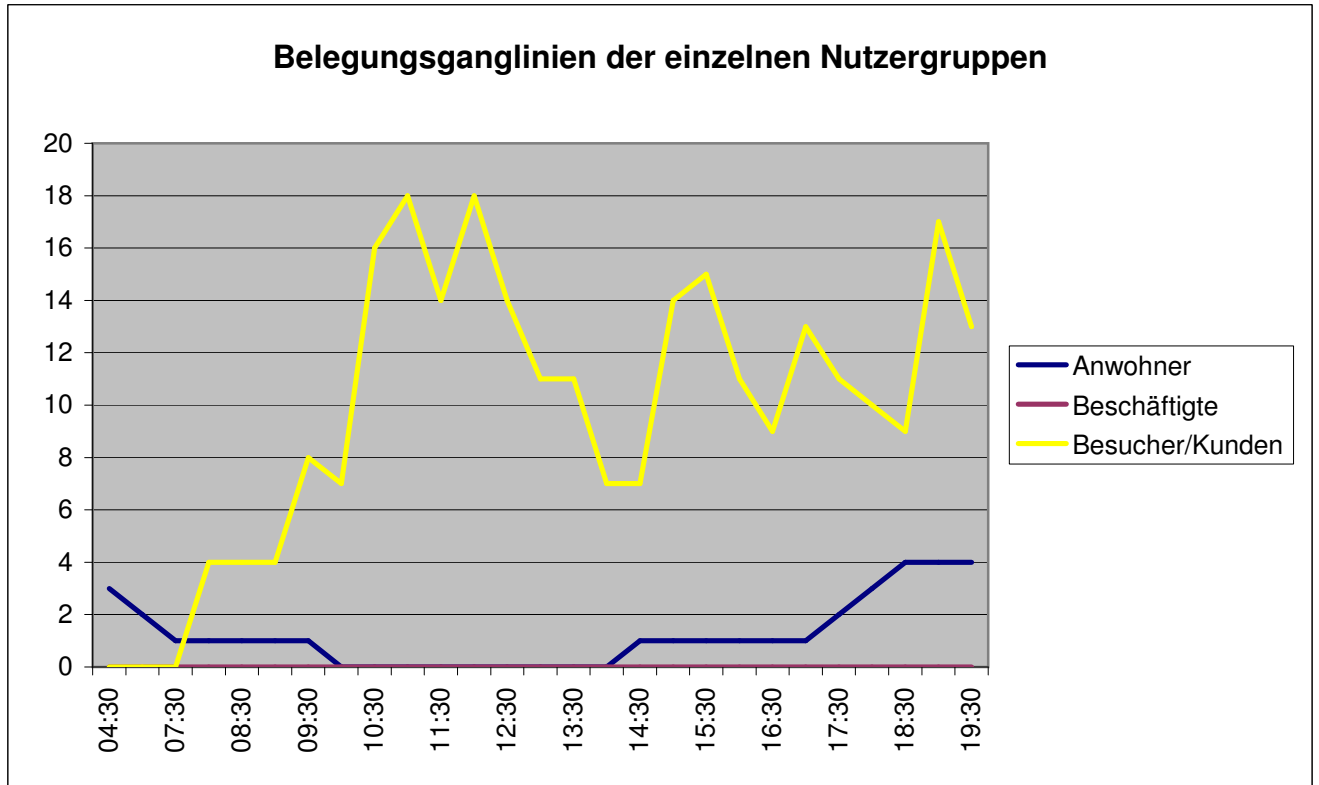
Kapazität: 11 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 173



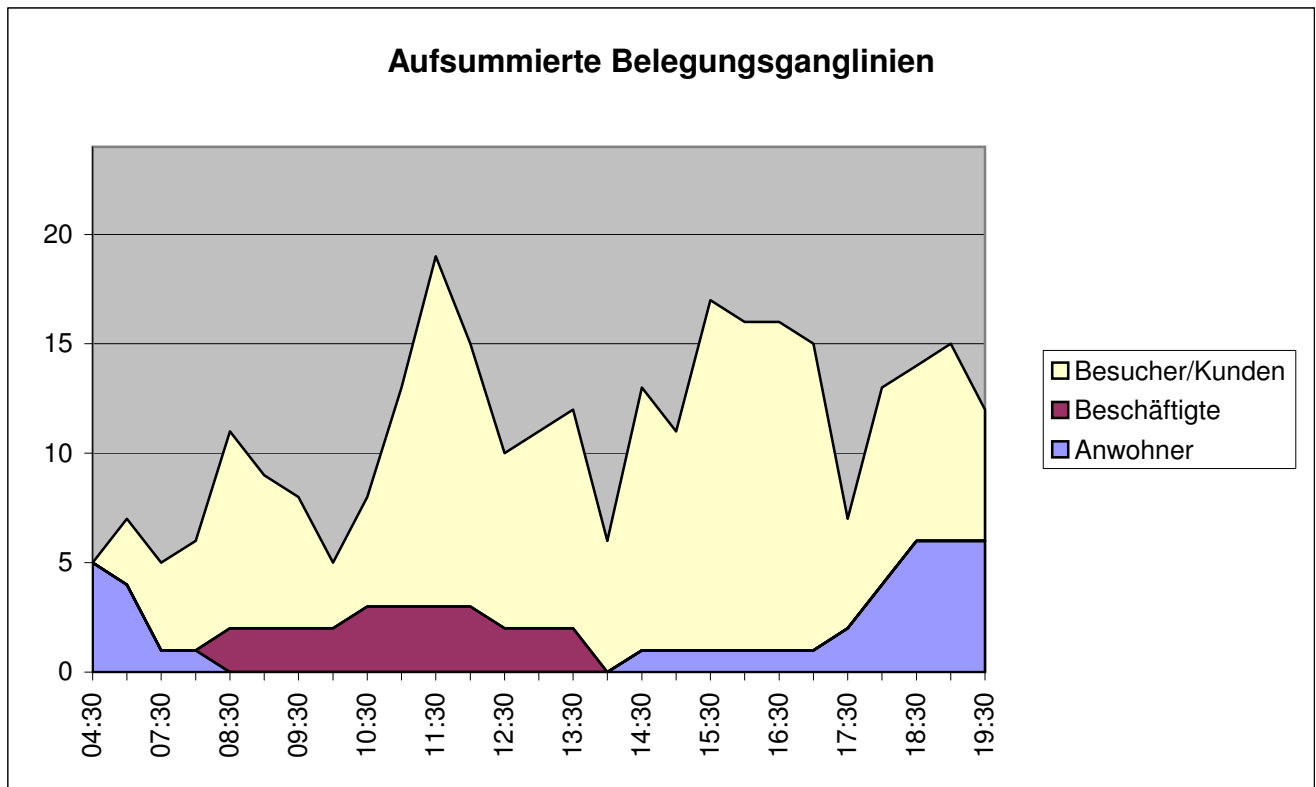
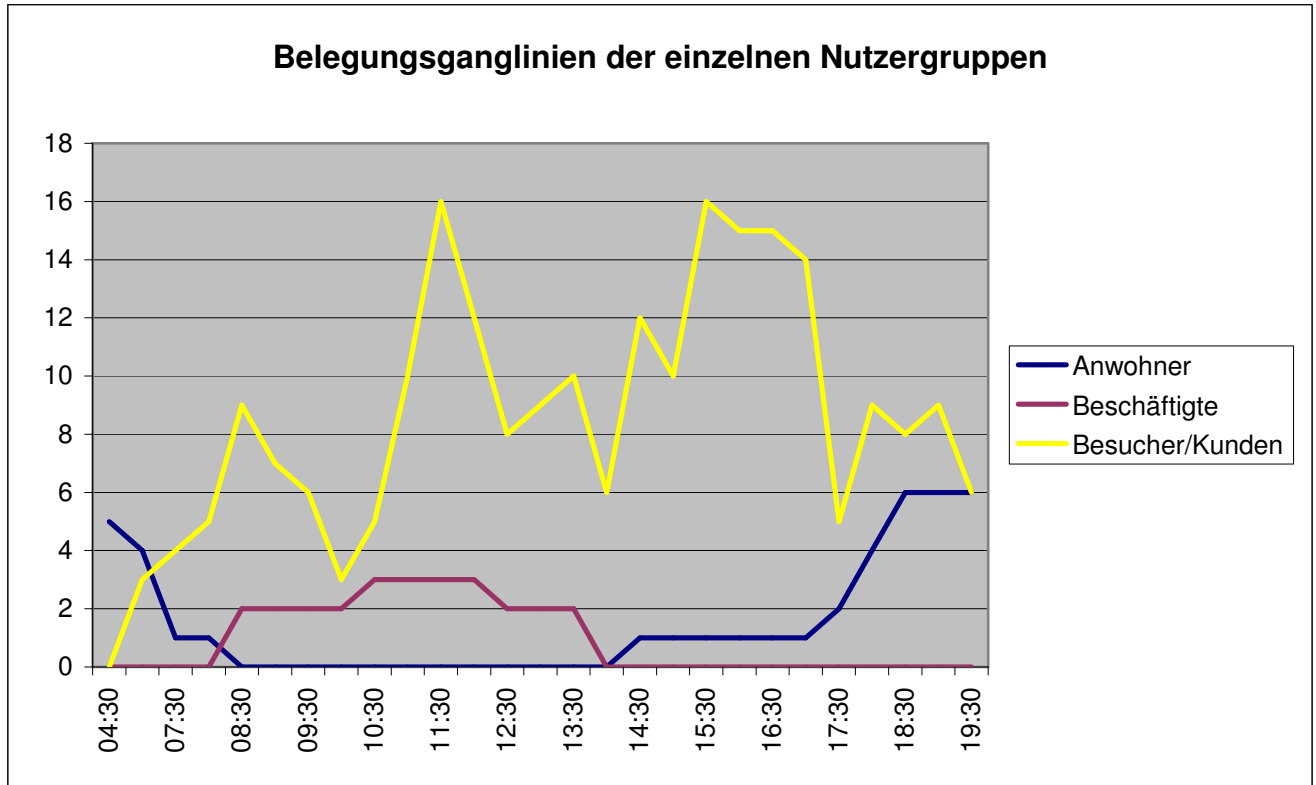
Kapazität: 13 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 38



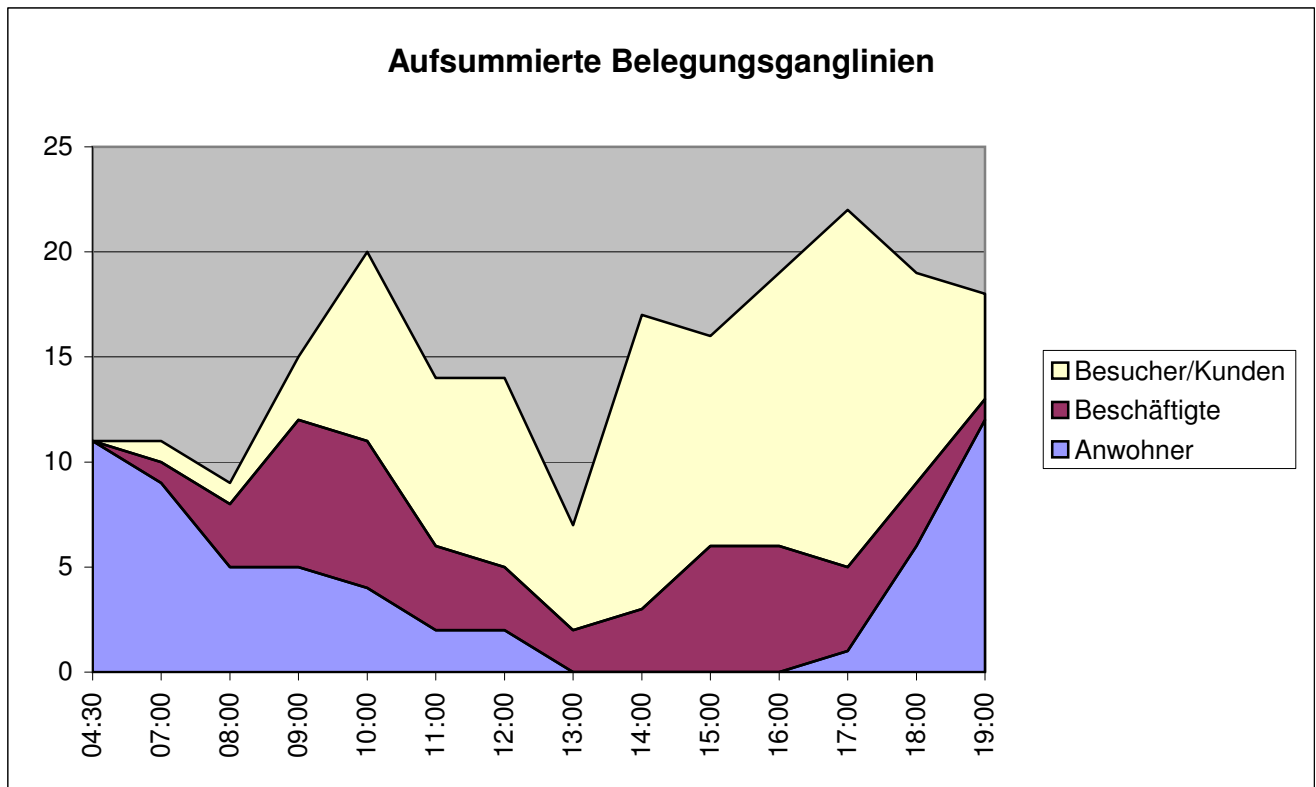
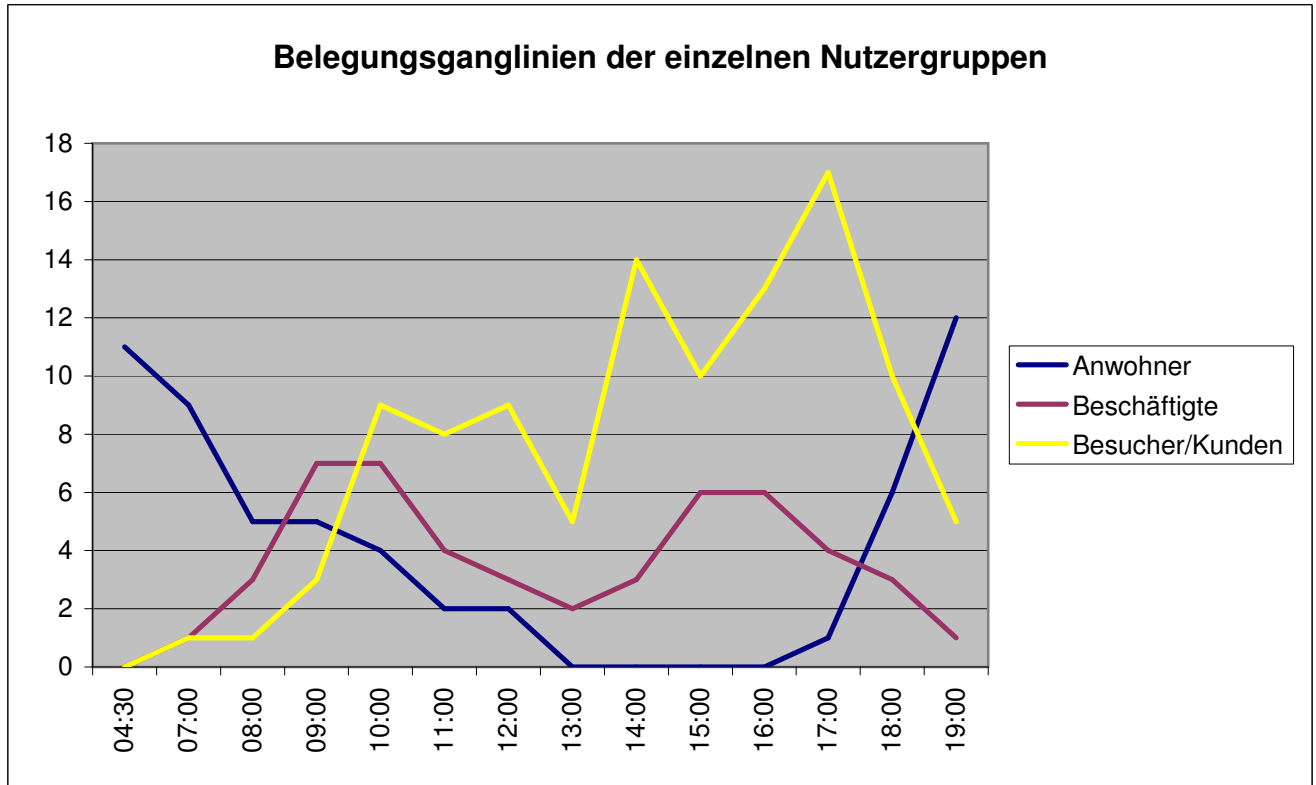
Kapazität: 21 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 163



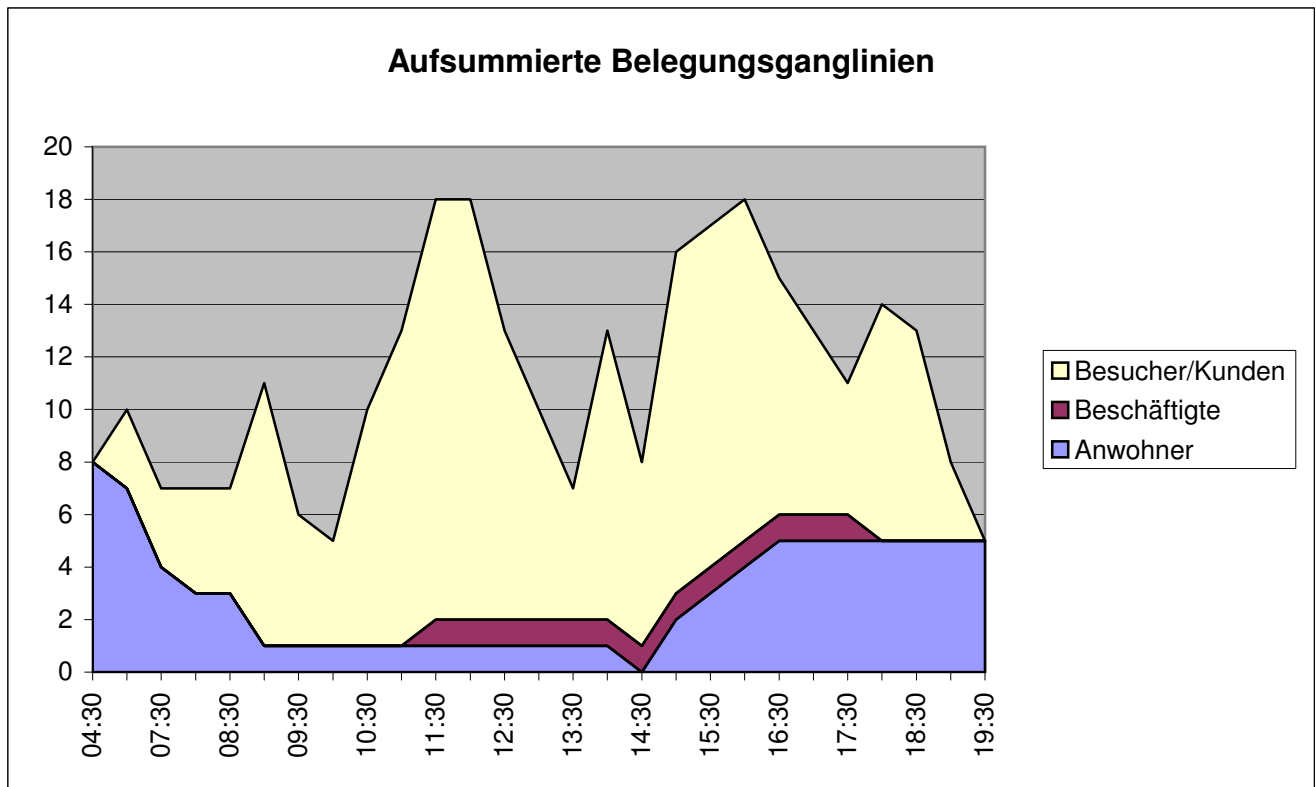
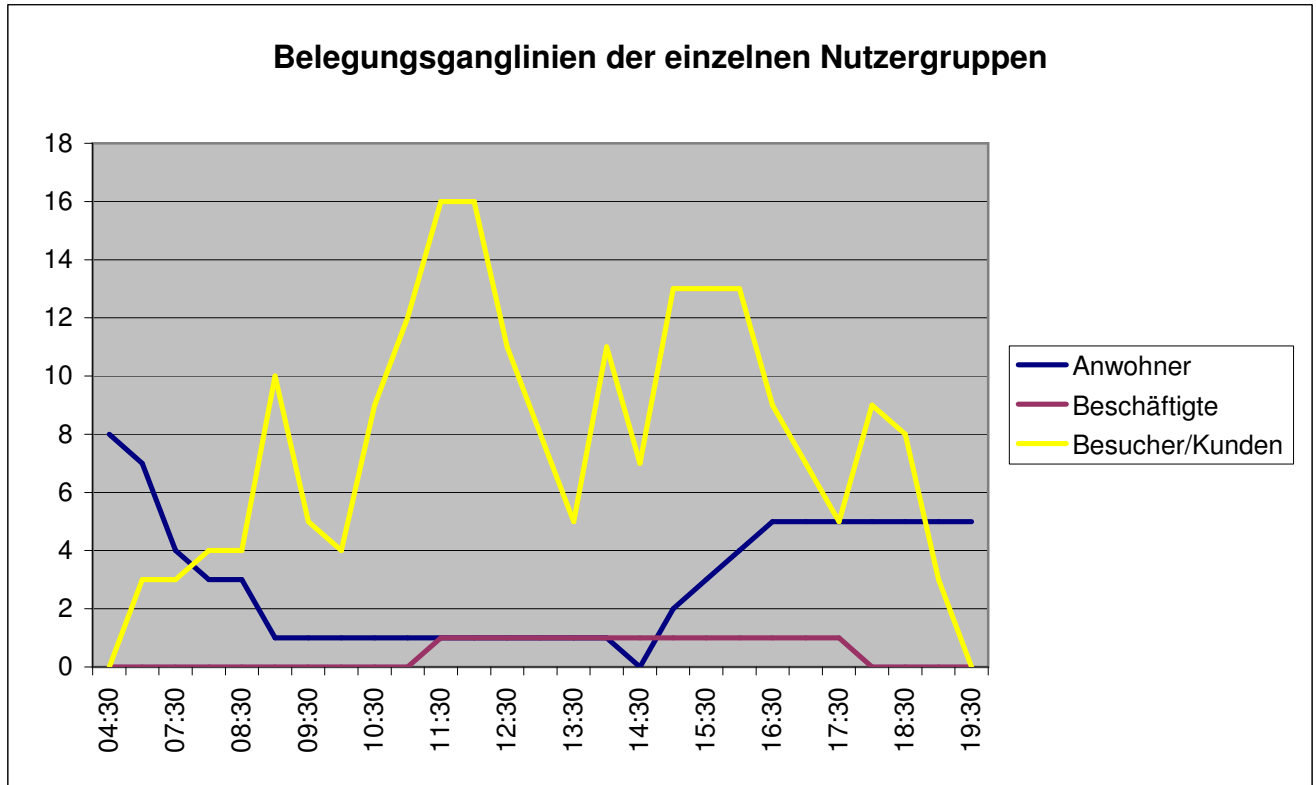
Kapazität: 24 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 140



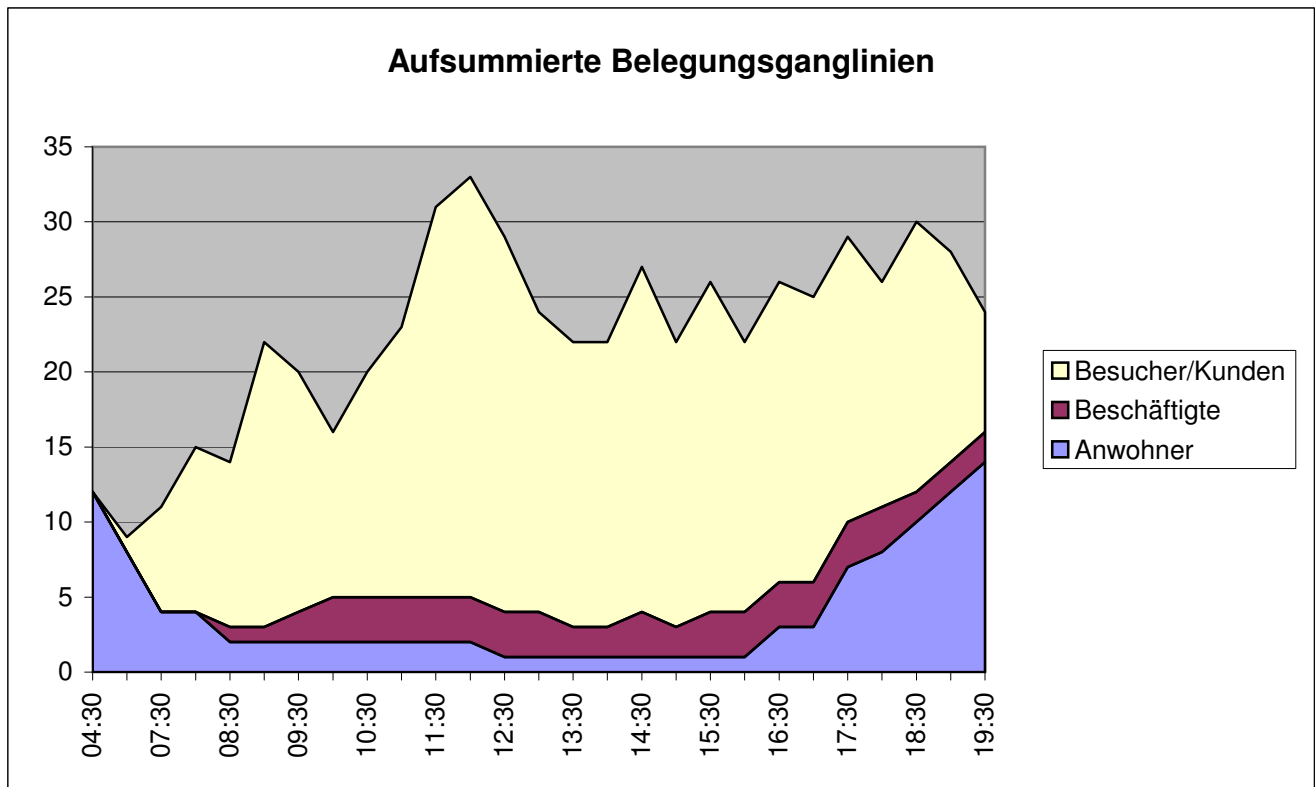
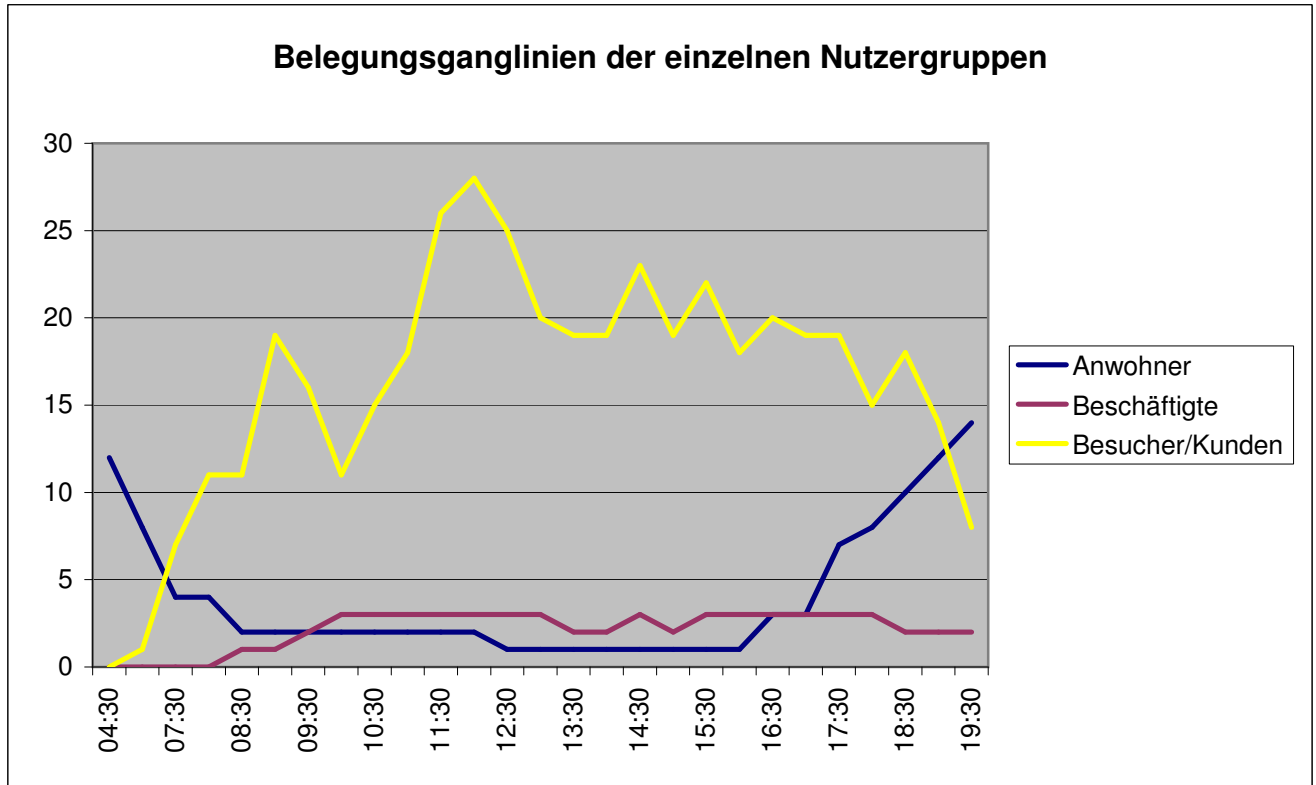
Kapazität: 25 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 110



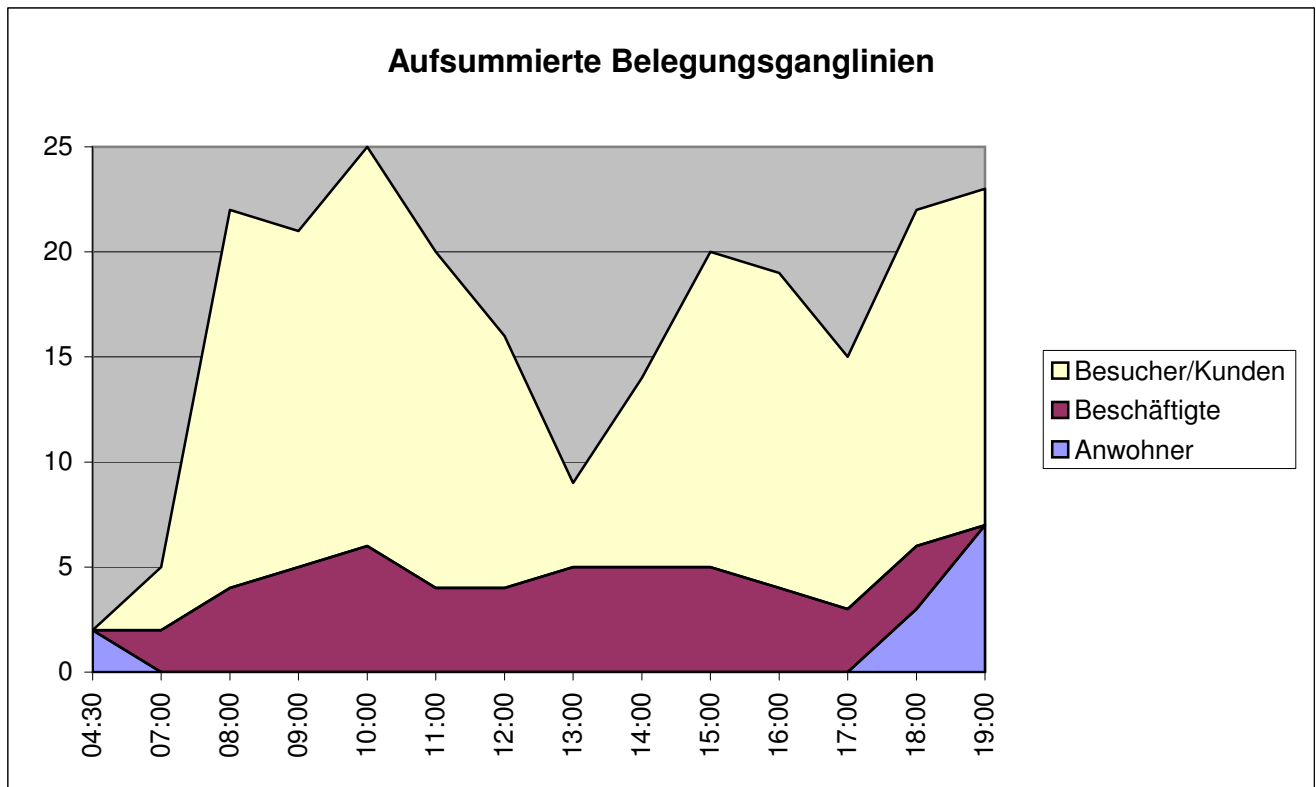
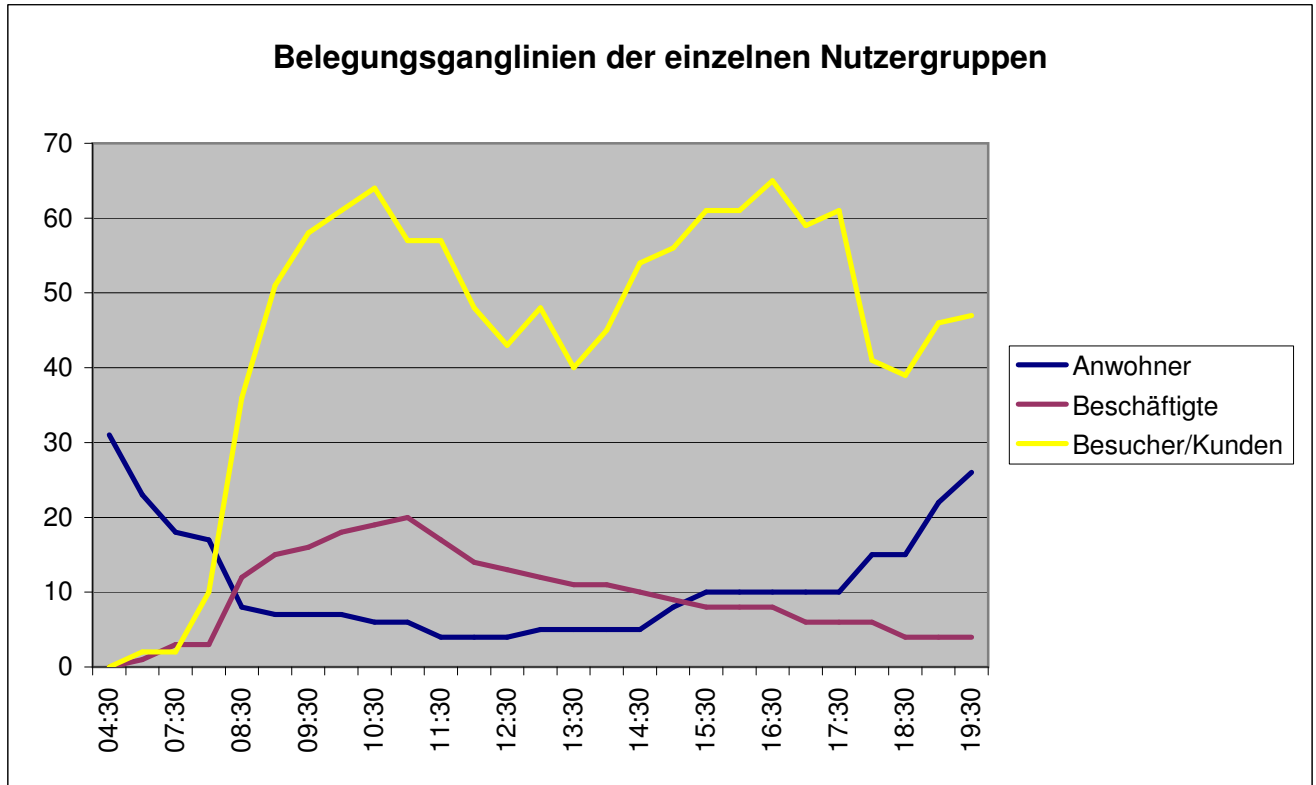
Kapazität: 26 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 143



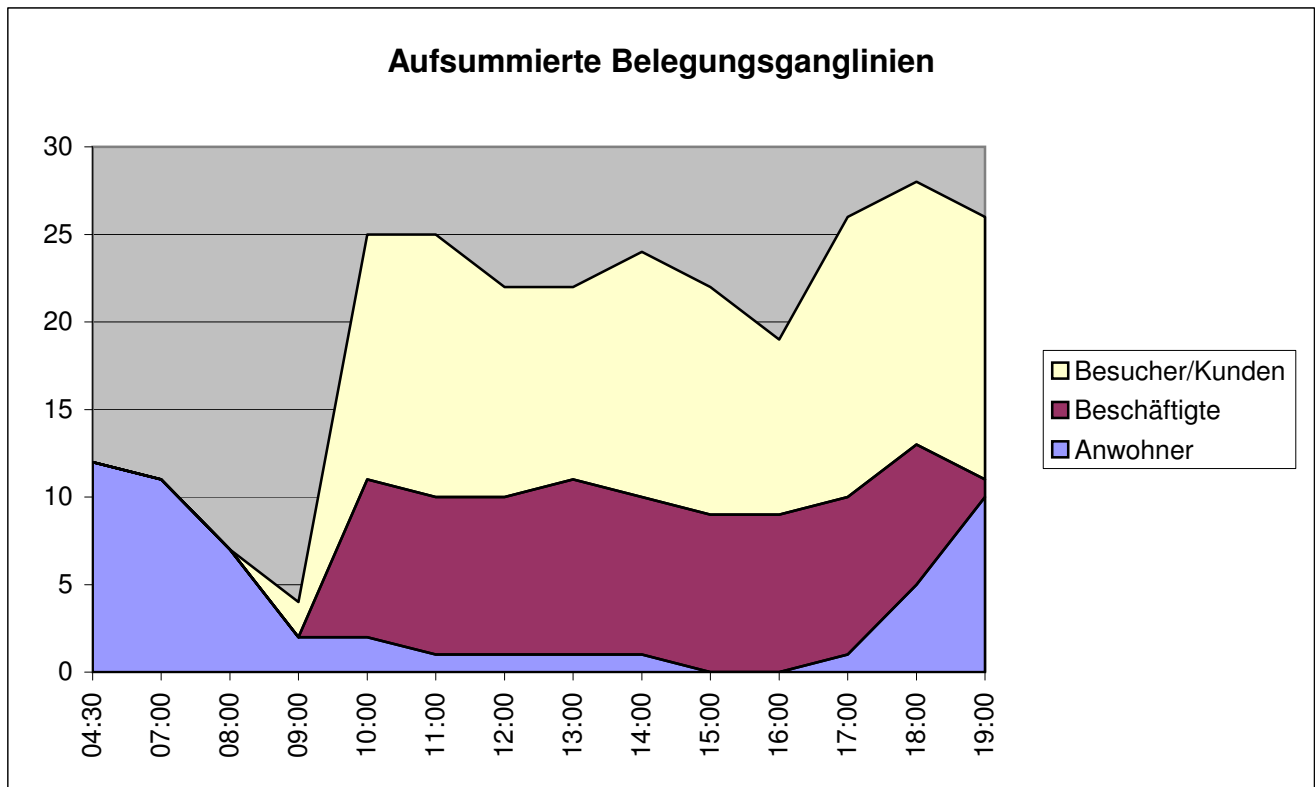
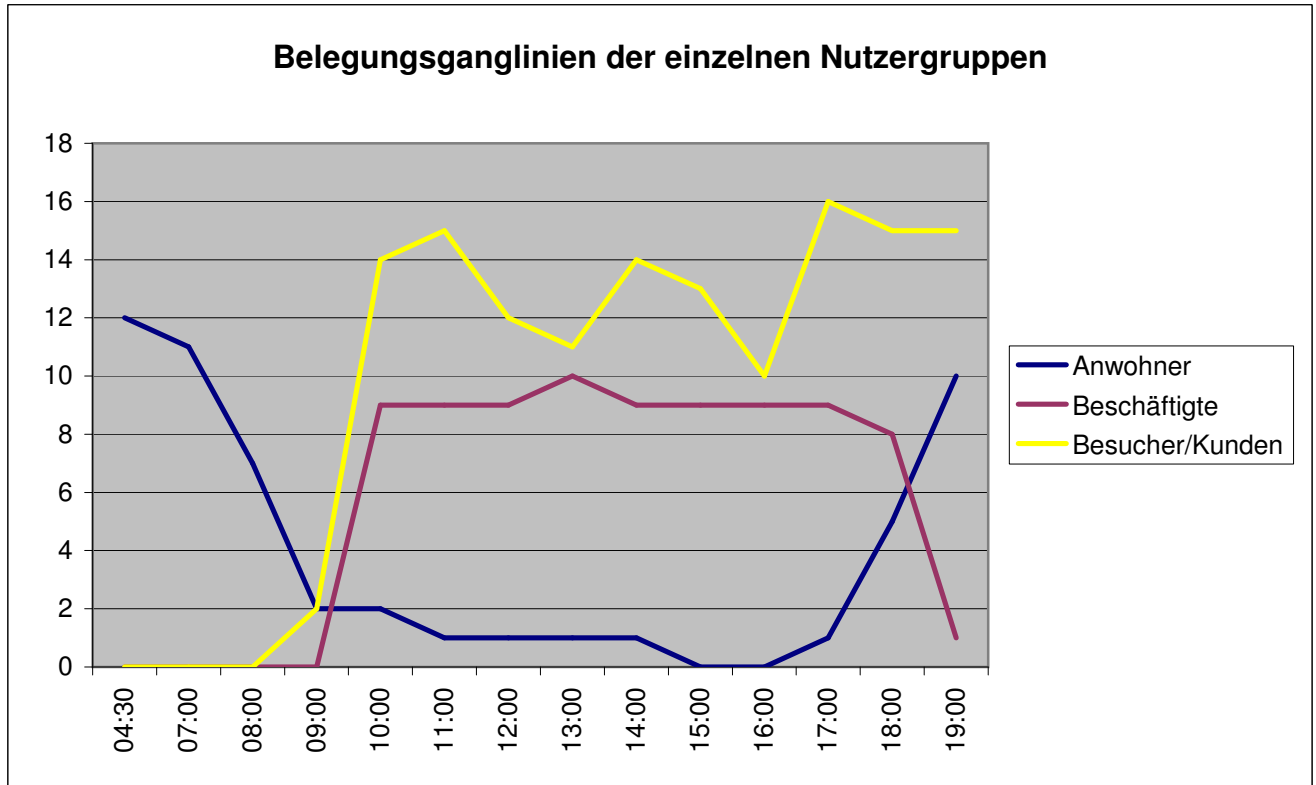
Kapazität: 30 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 282



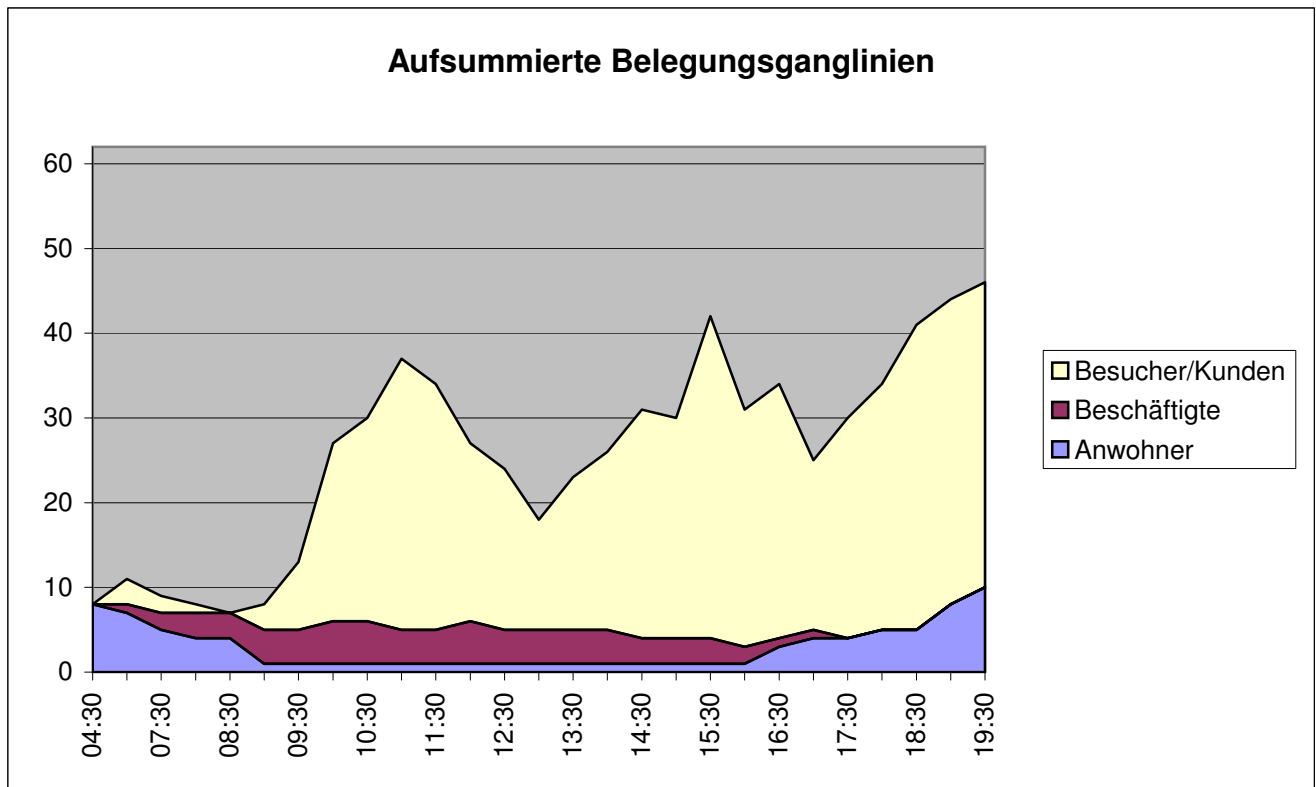
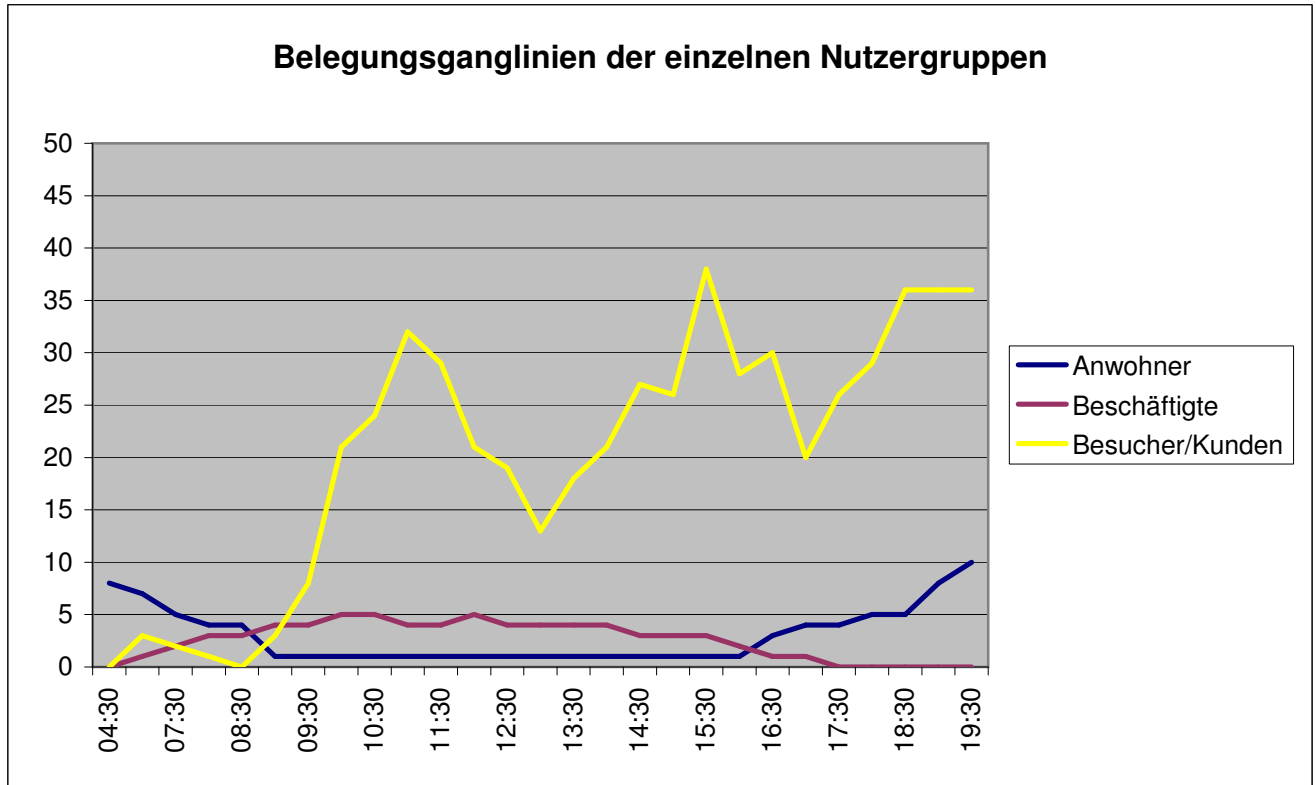
Kapazität: 25 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 160



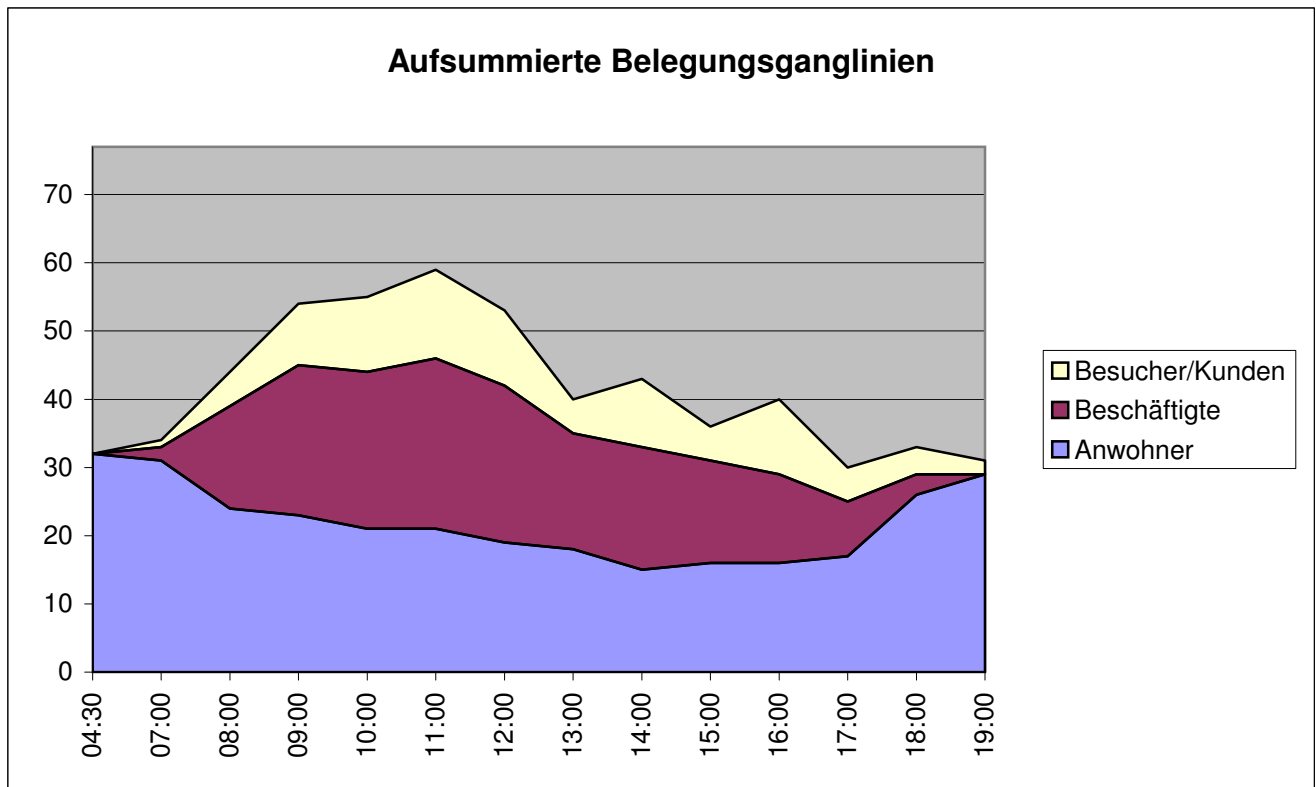
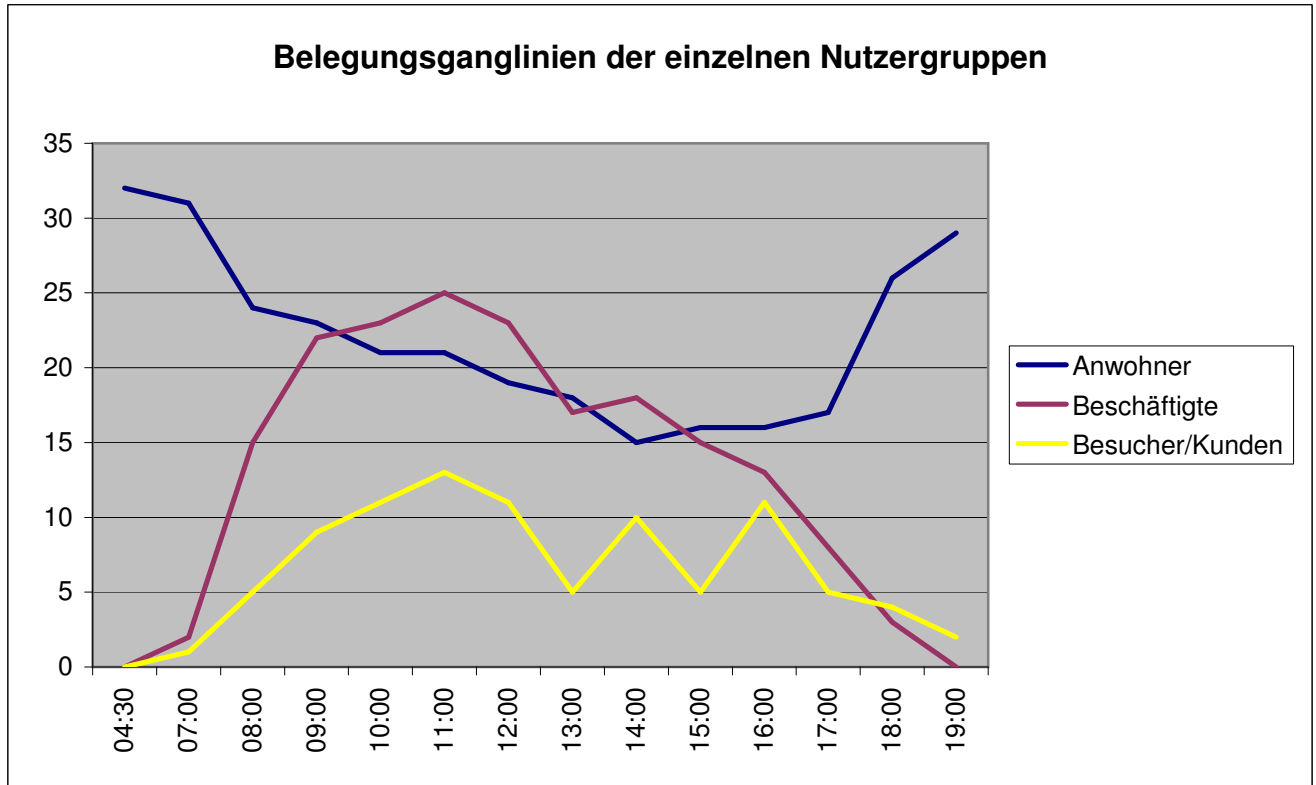
Kapazität: 45 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.00: 119



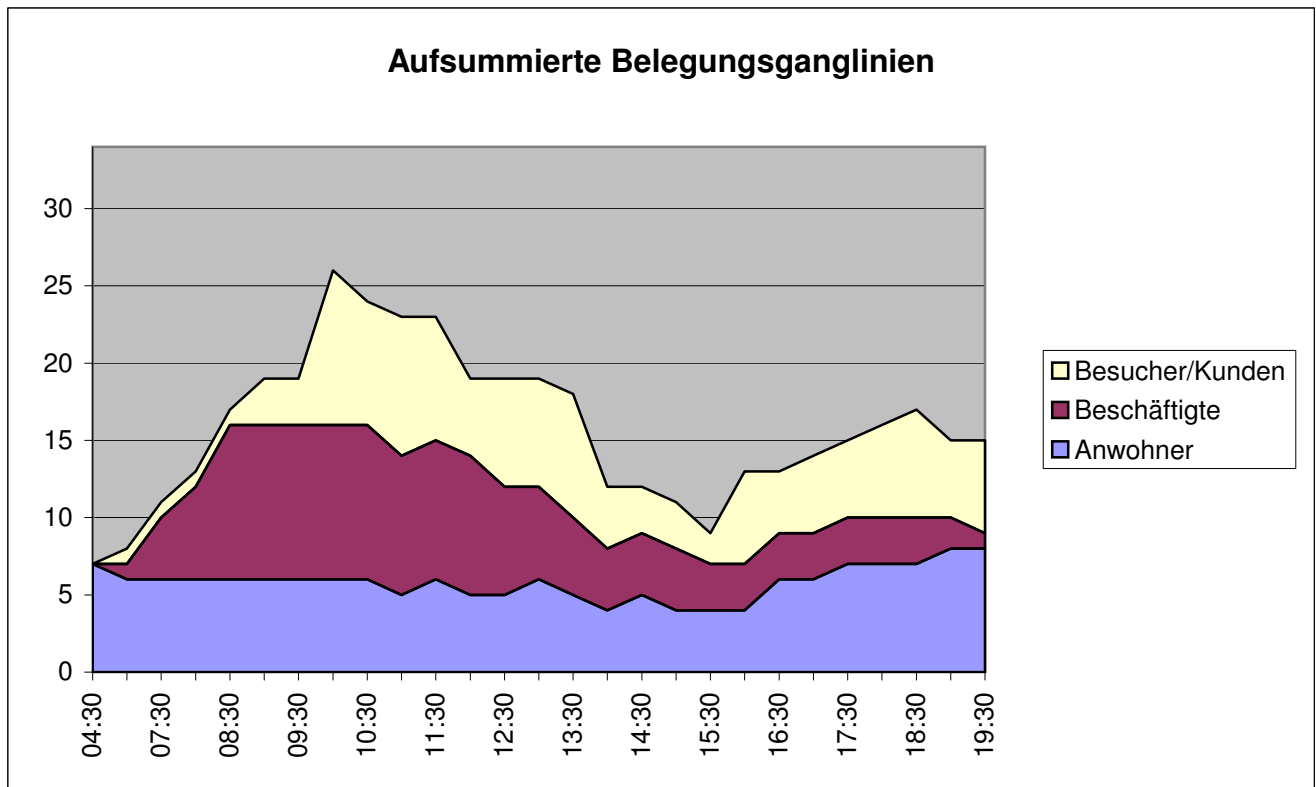
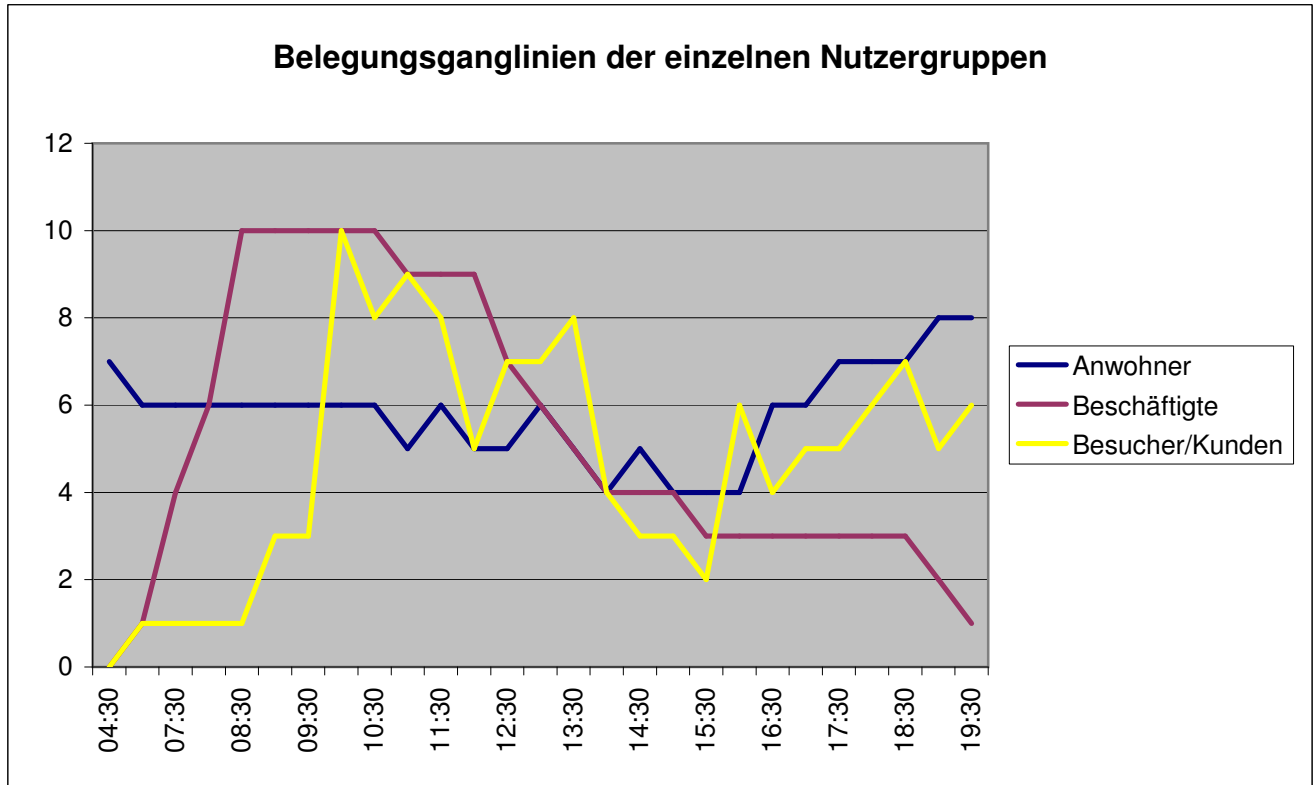
Kapazität: 62 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 262



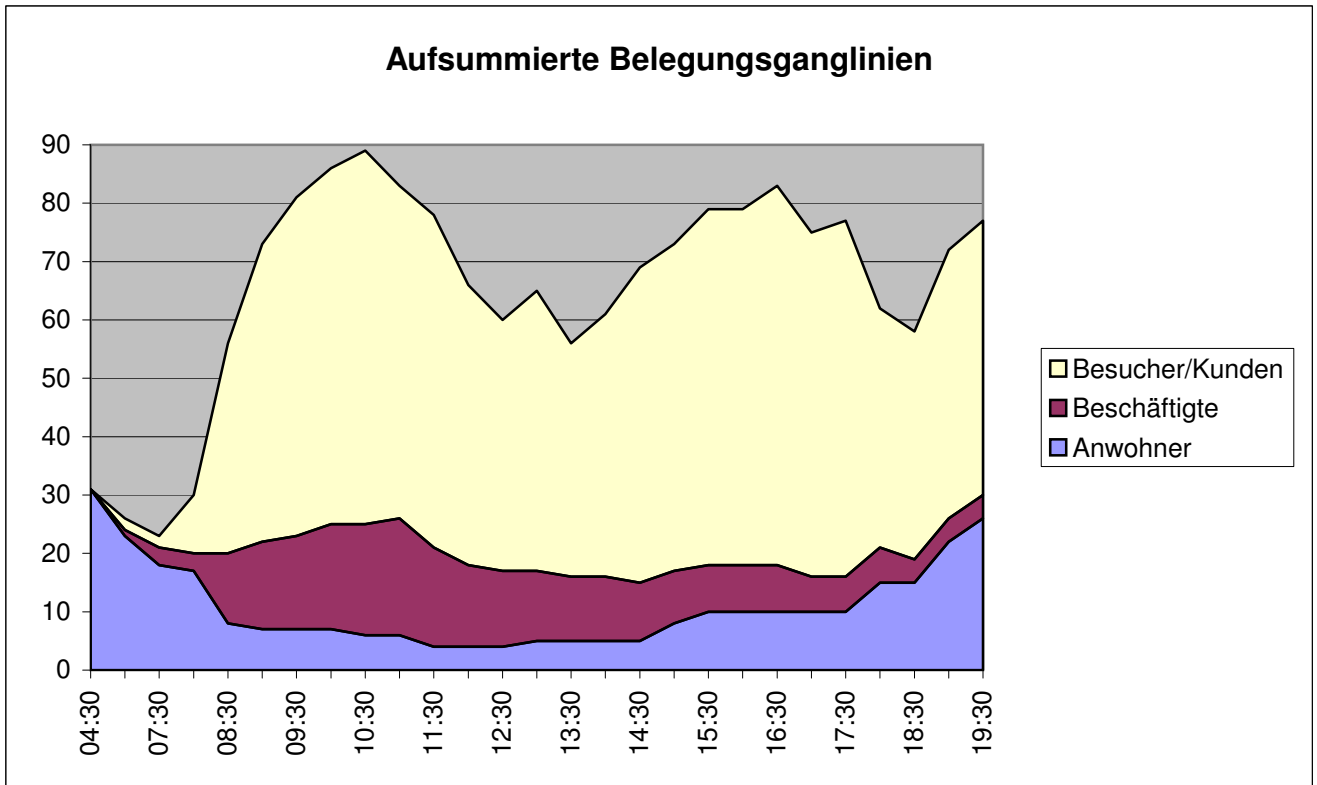
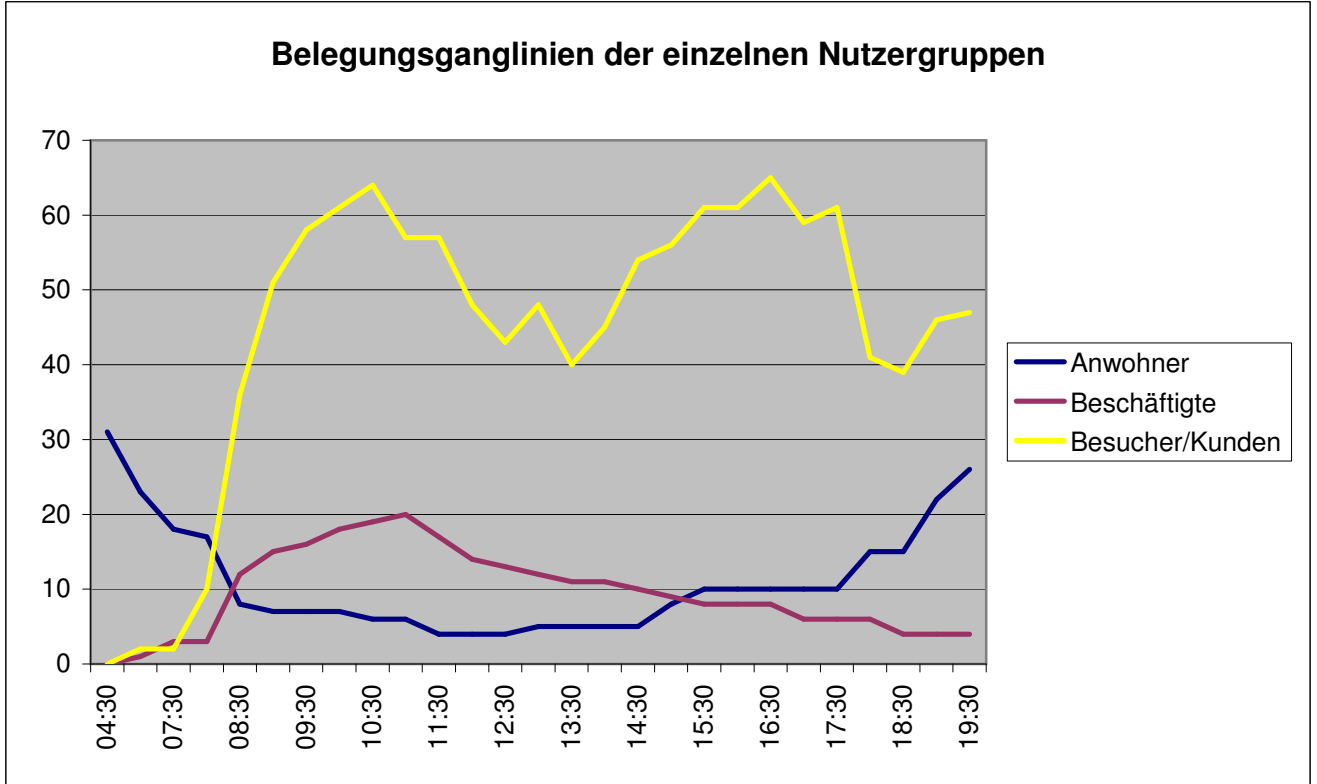
Kapazität: 77 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 161



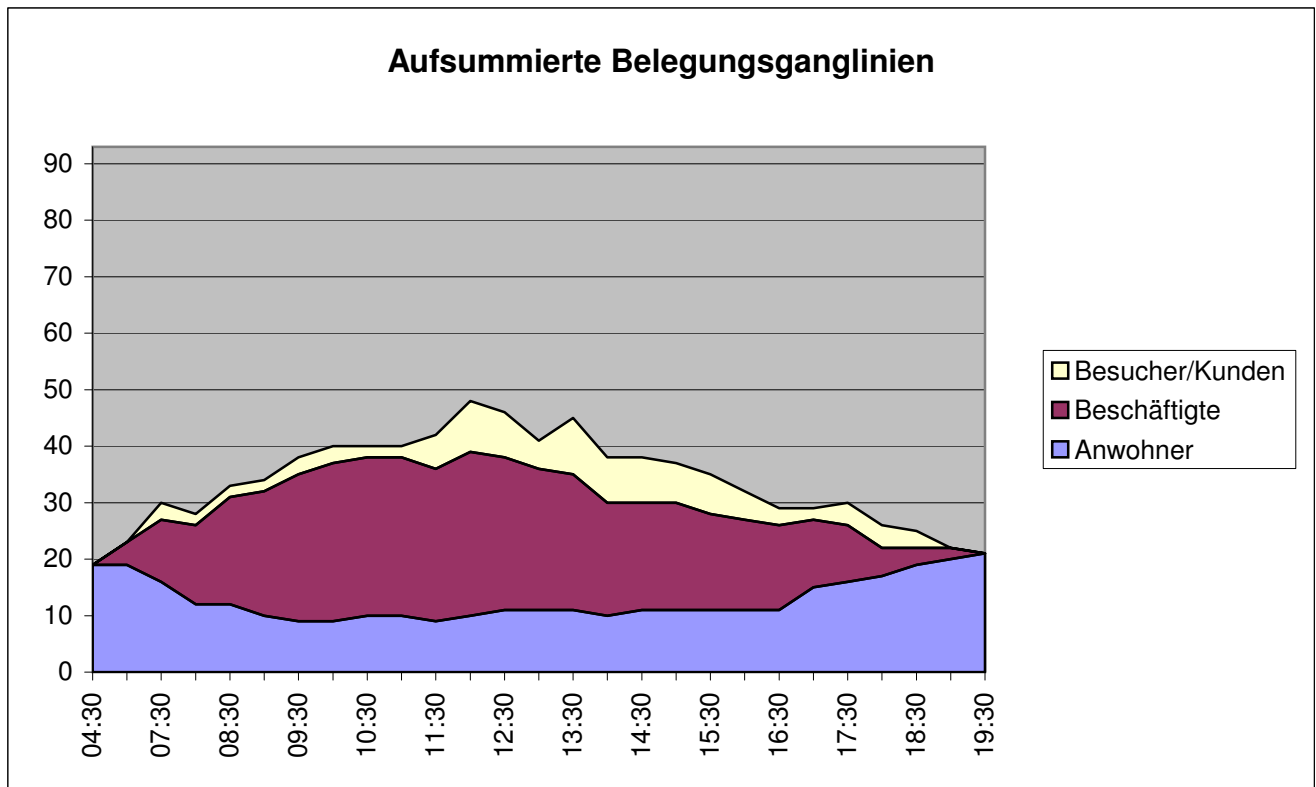
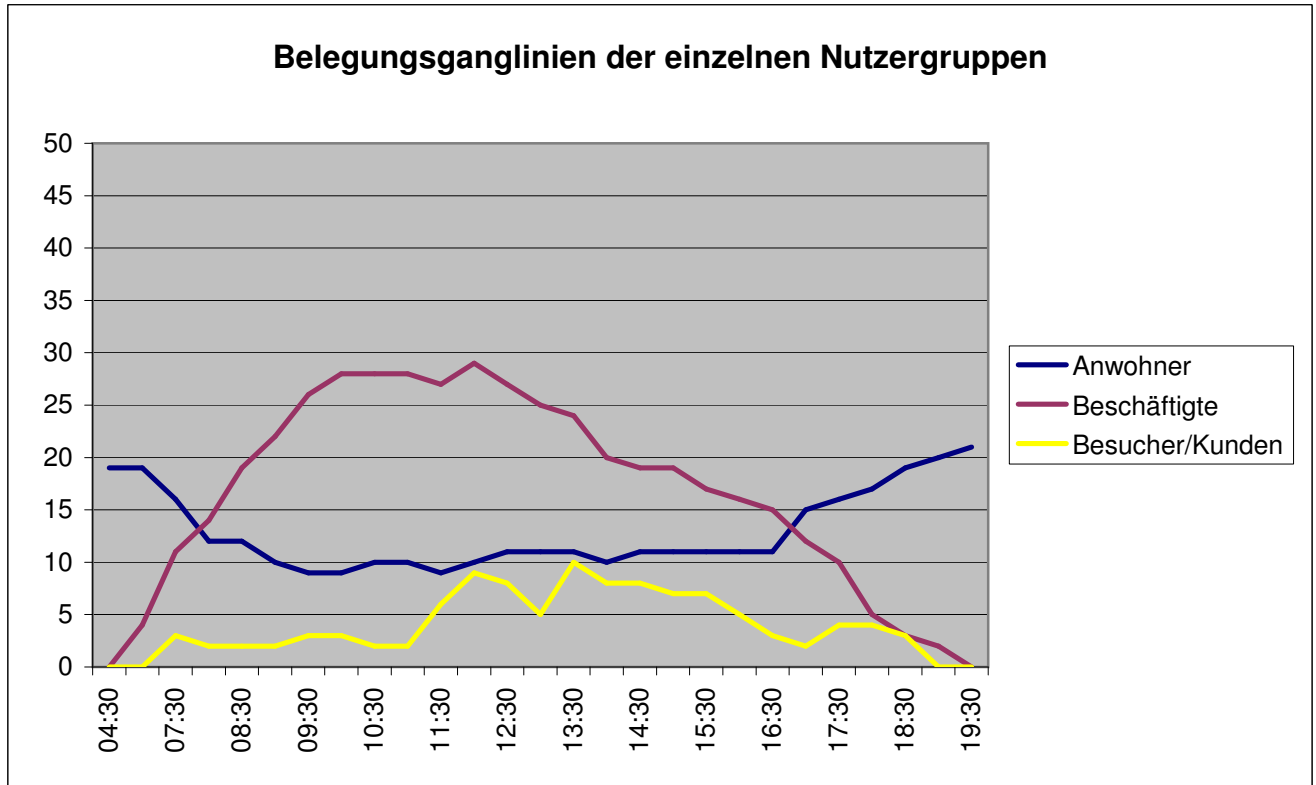
Kapazität: 34 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 85



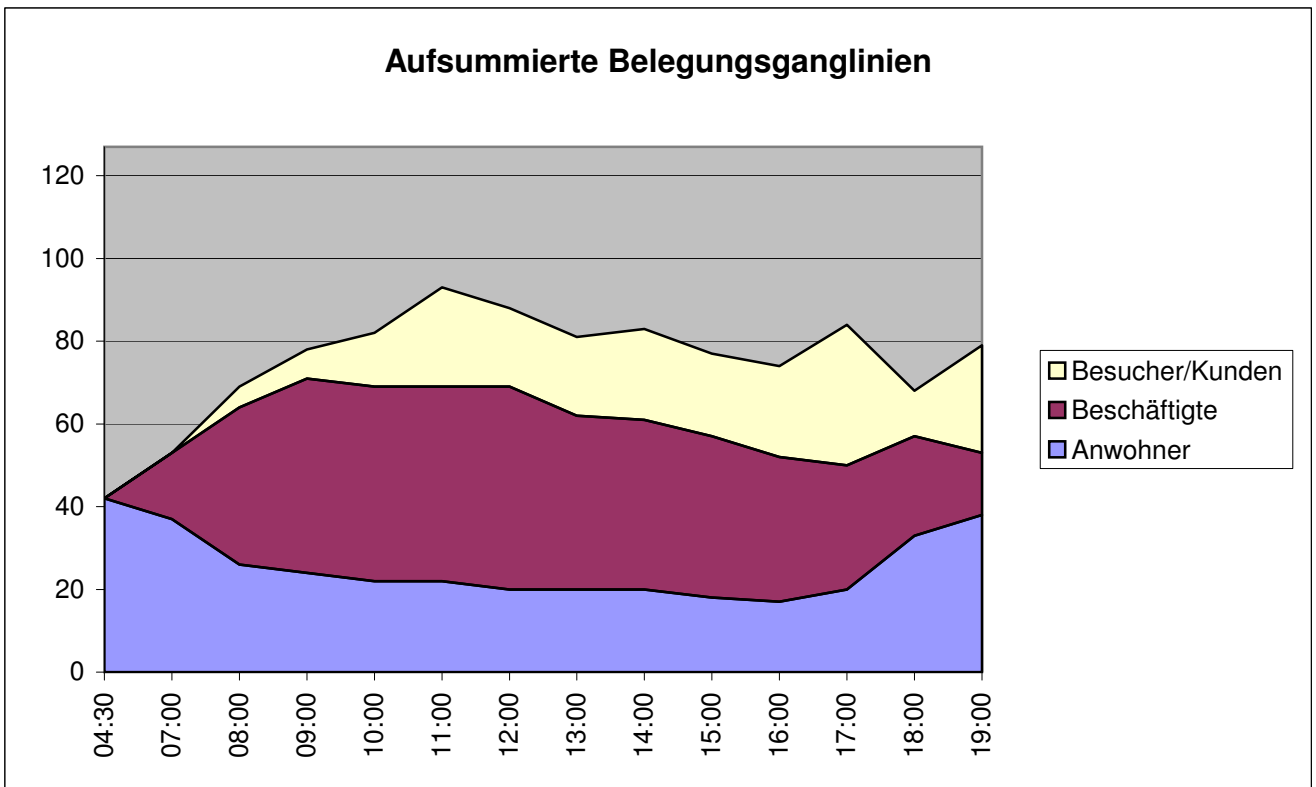
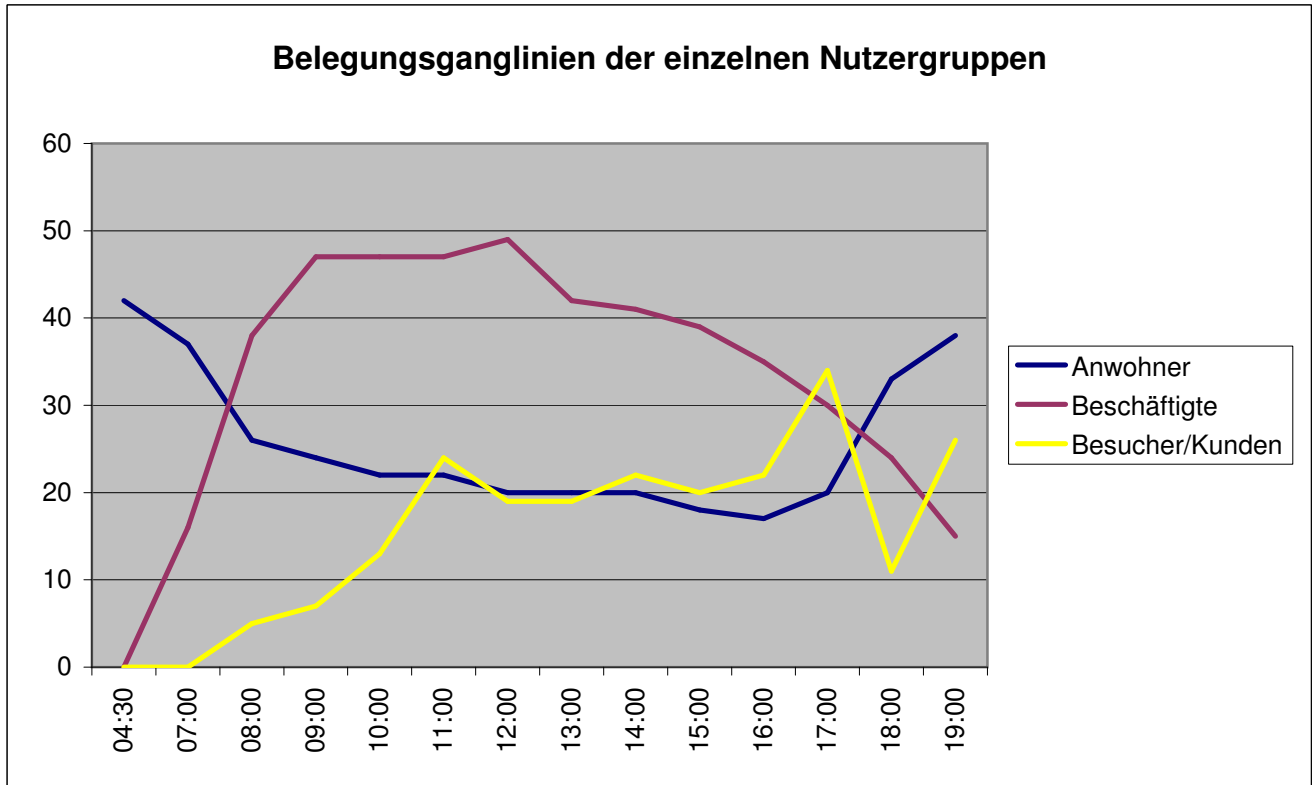
Kapazität: 90 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 646



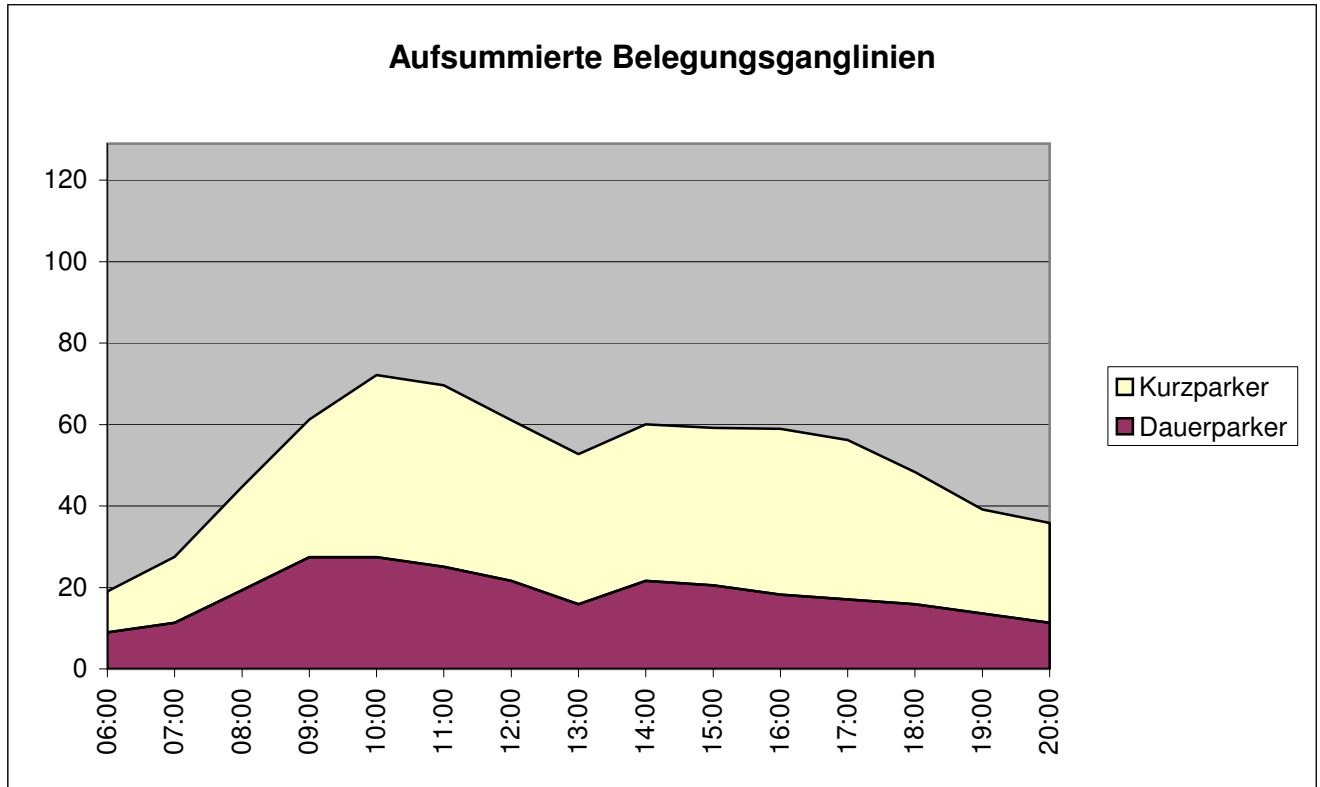
Kapazität: 93 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 193



Kapazität: 127 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 274

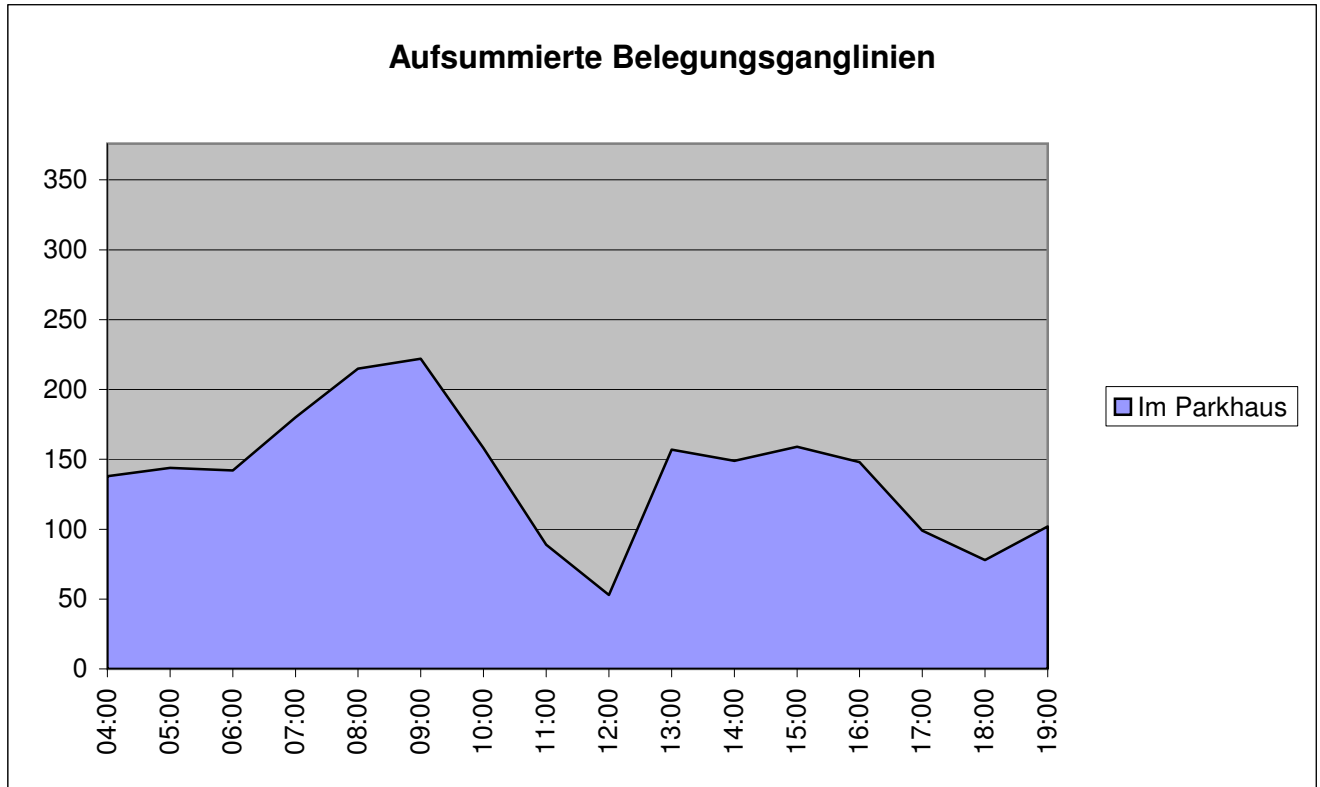


Kapazität: 129 Stellplätze / Parkvorgänge 6.00-20.00: 359



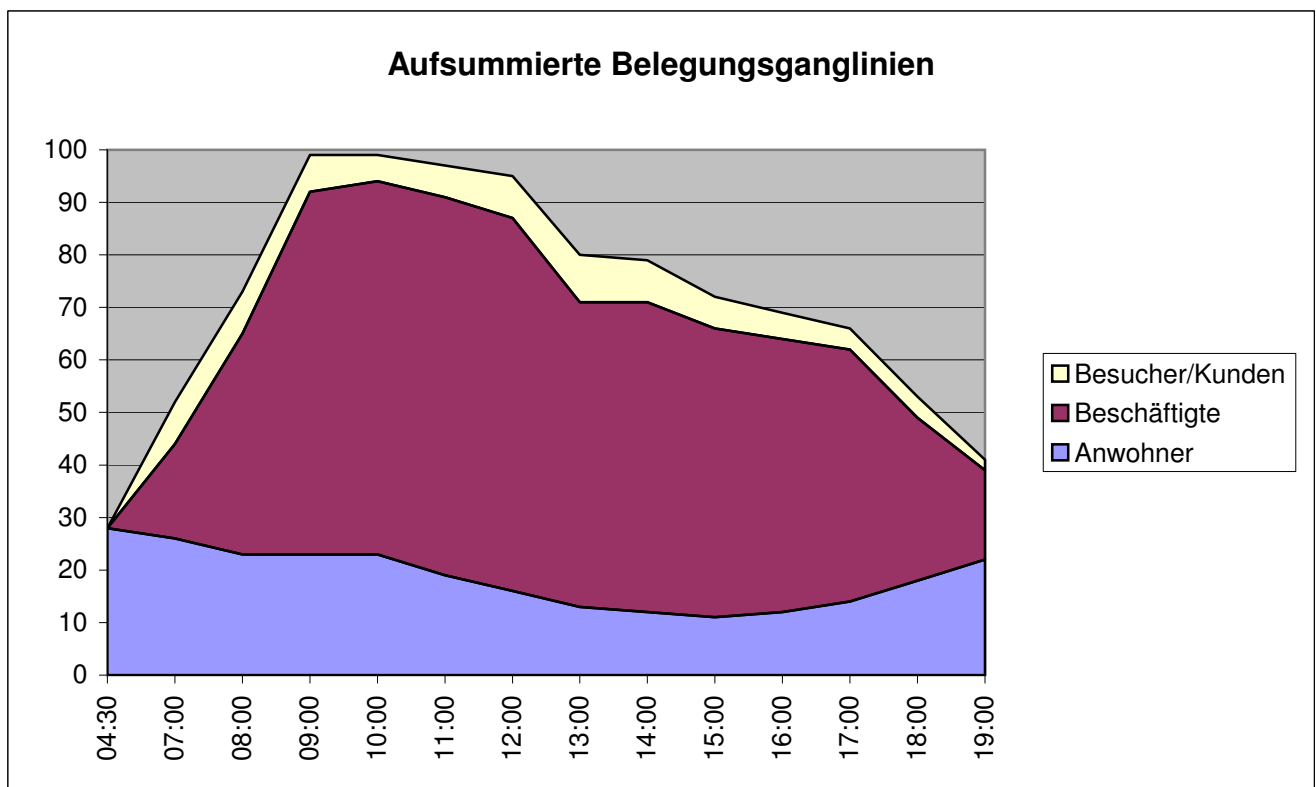
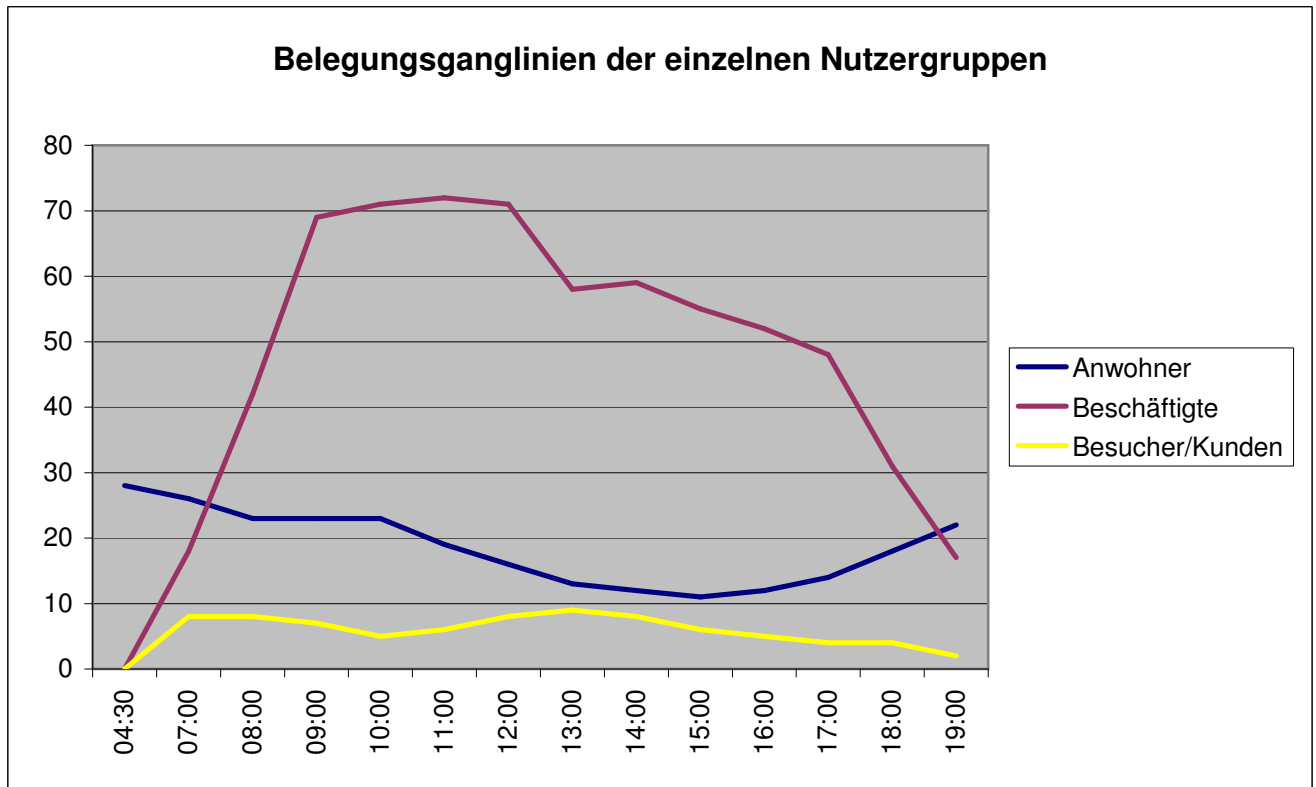
Ein- und Ausfahrten vom Parkhausleiter erhalten

Kapazität: 276 Stellplätze / Parkvorgänge 4.00-19.00: 1830

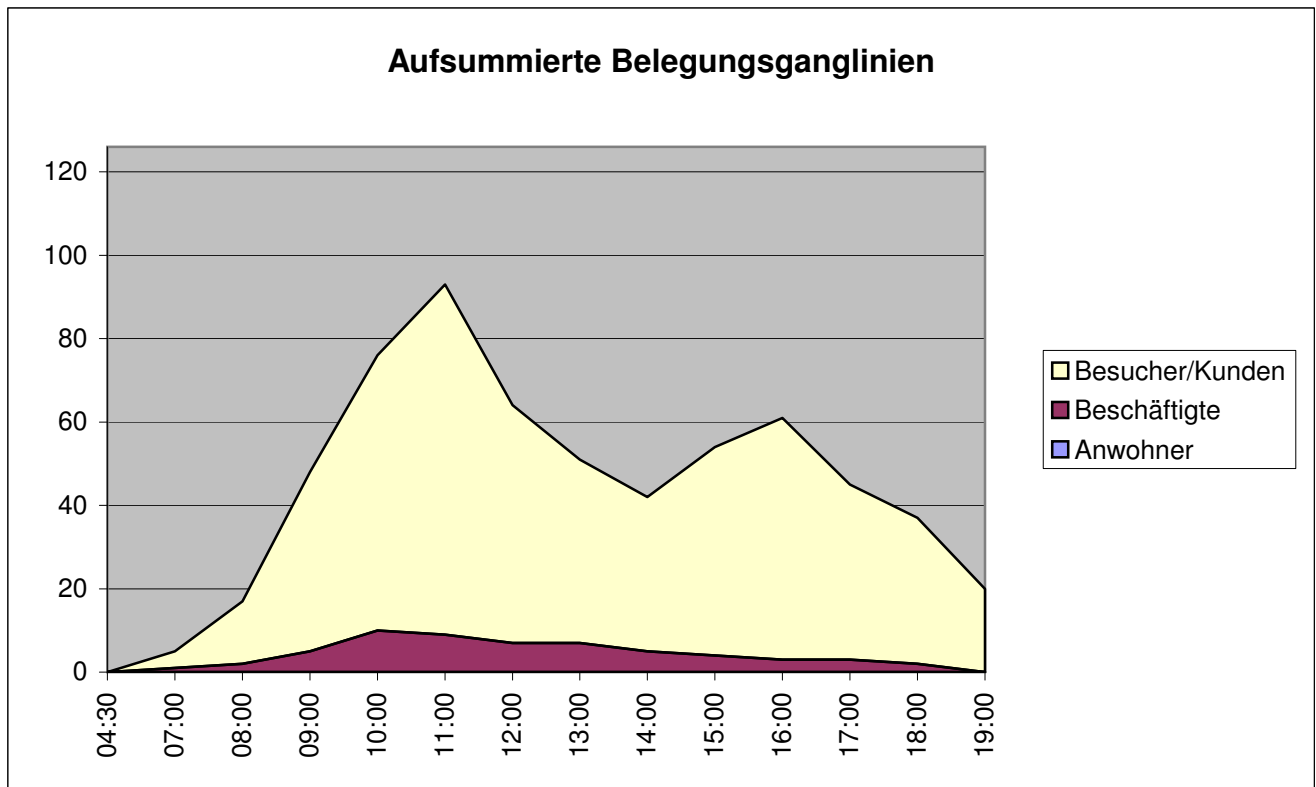
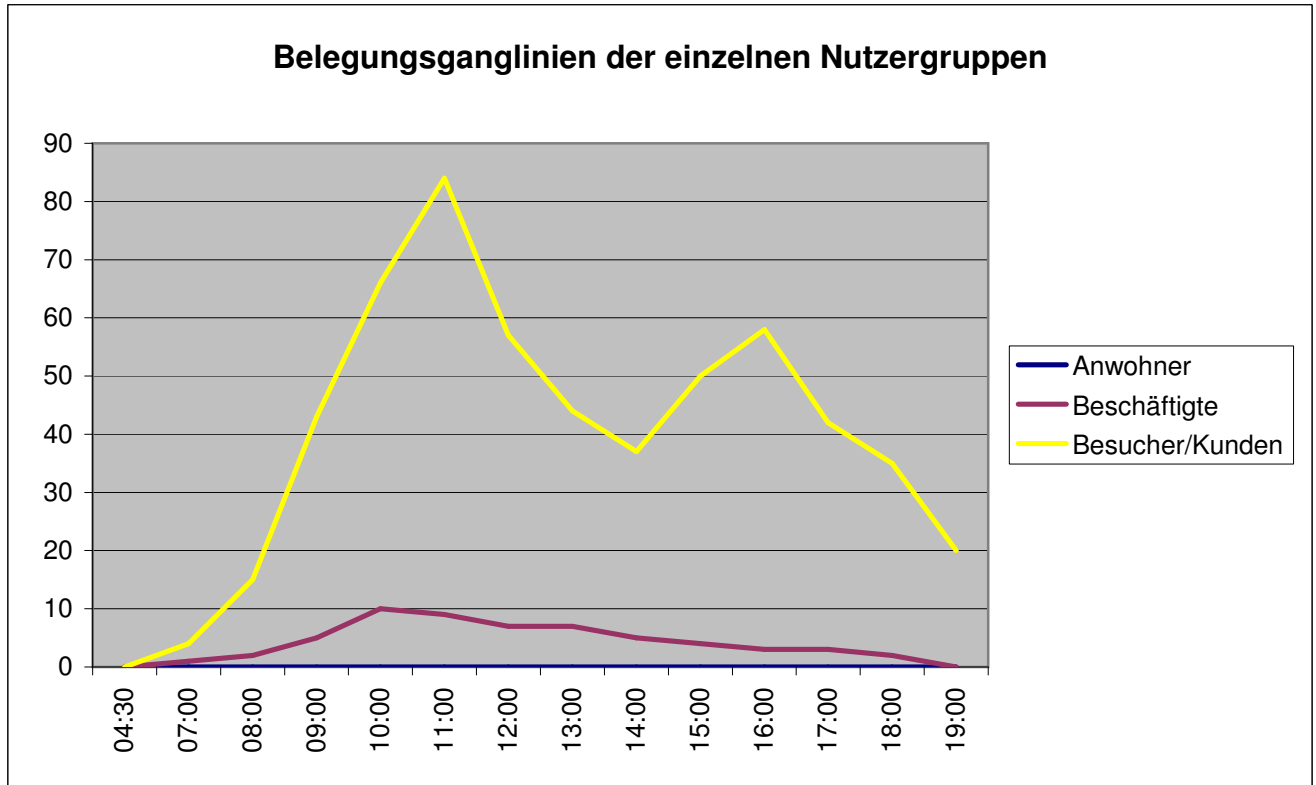


Ein- und Ausfahrten vom Parkhausleiter erhalten

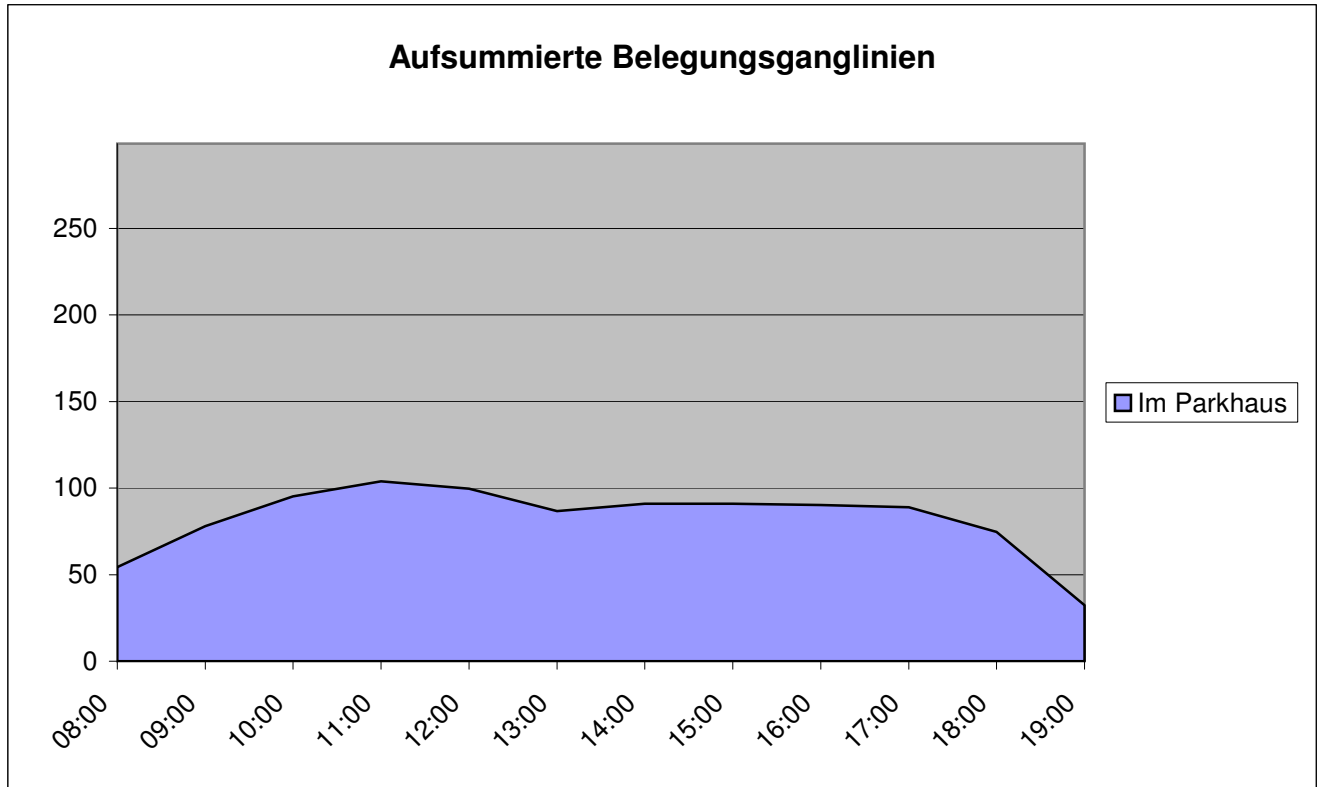
Kapazität: 100 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 188



Kapazität: 126 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 523

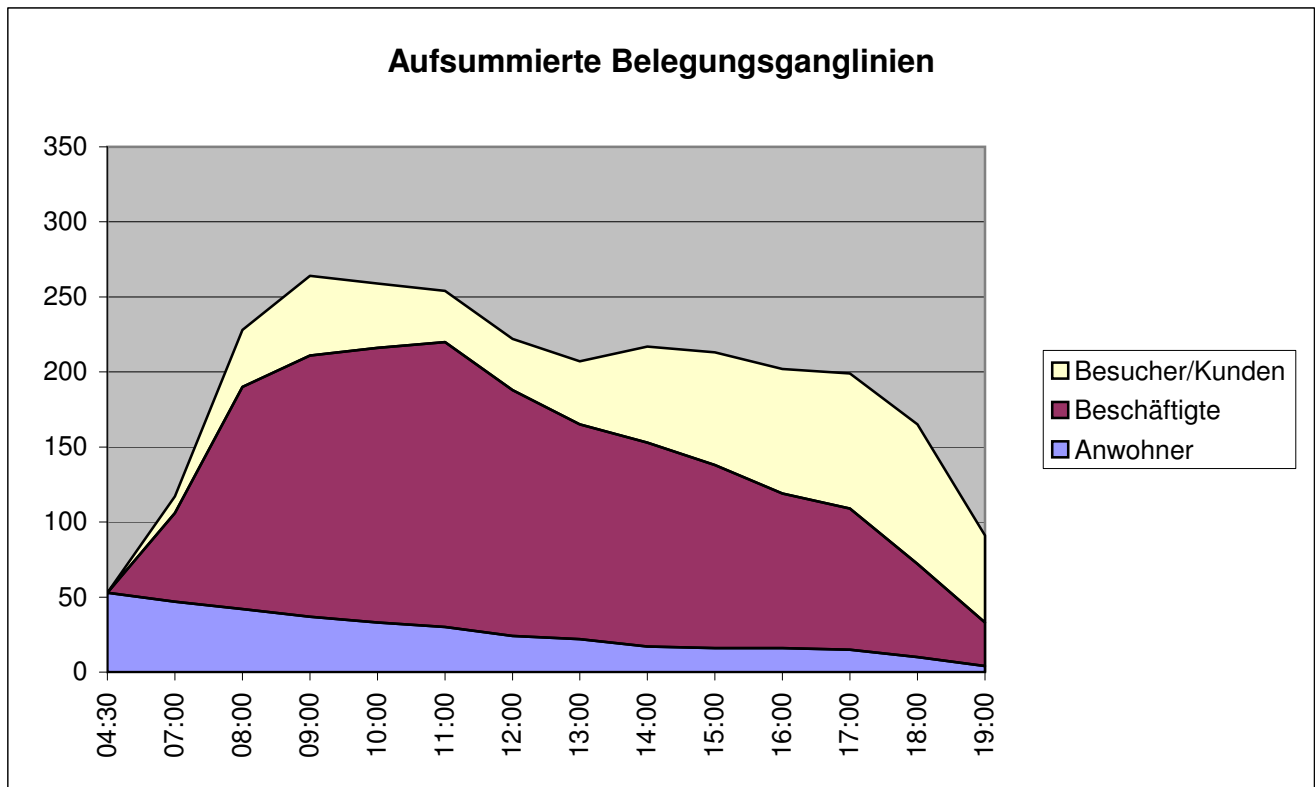
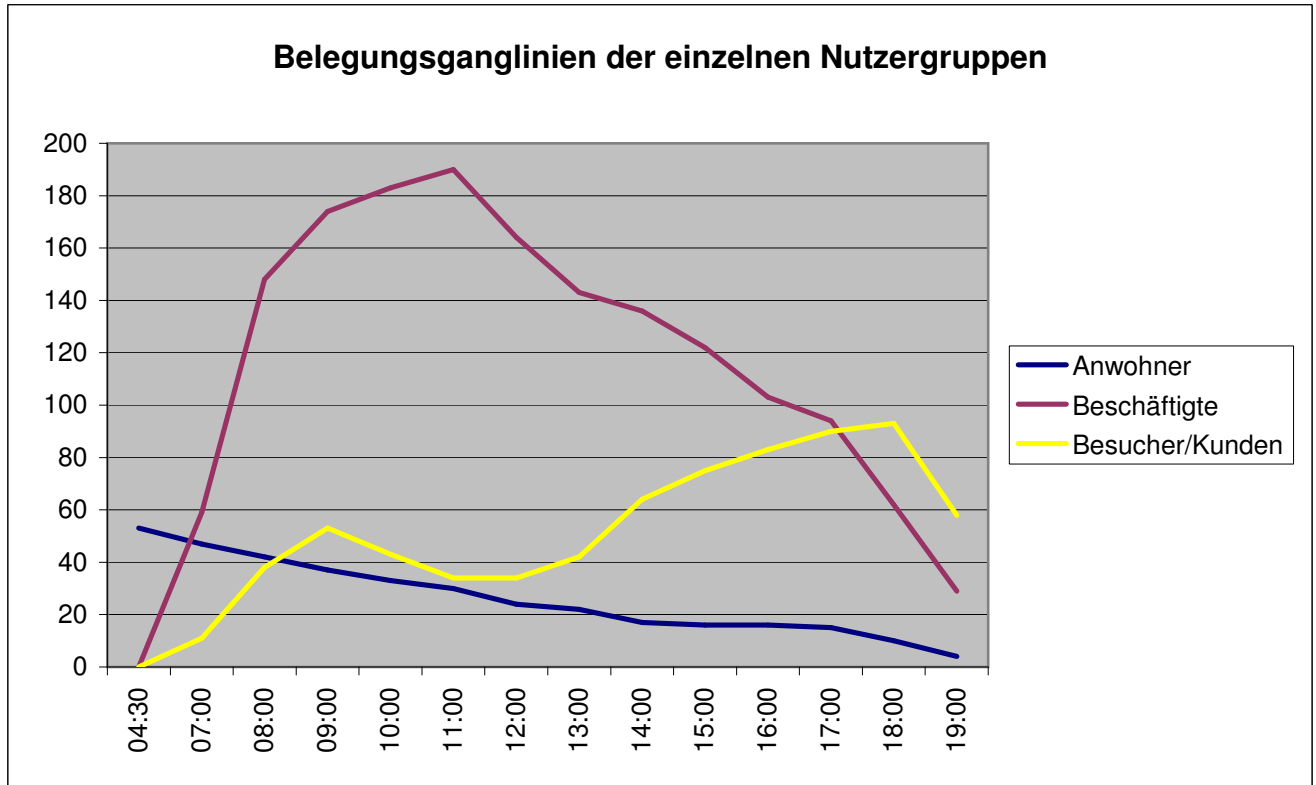


Kapazität: 299 Stellplätze / Parkvorgänge 8.00-19.00: 410



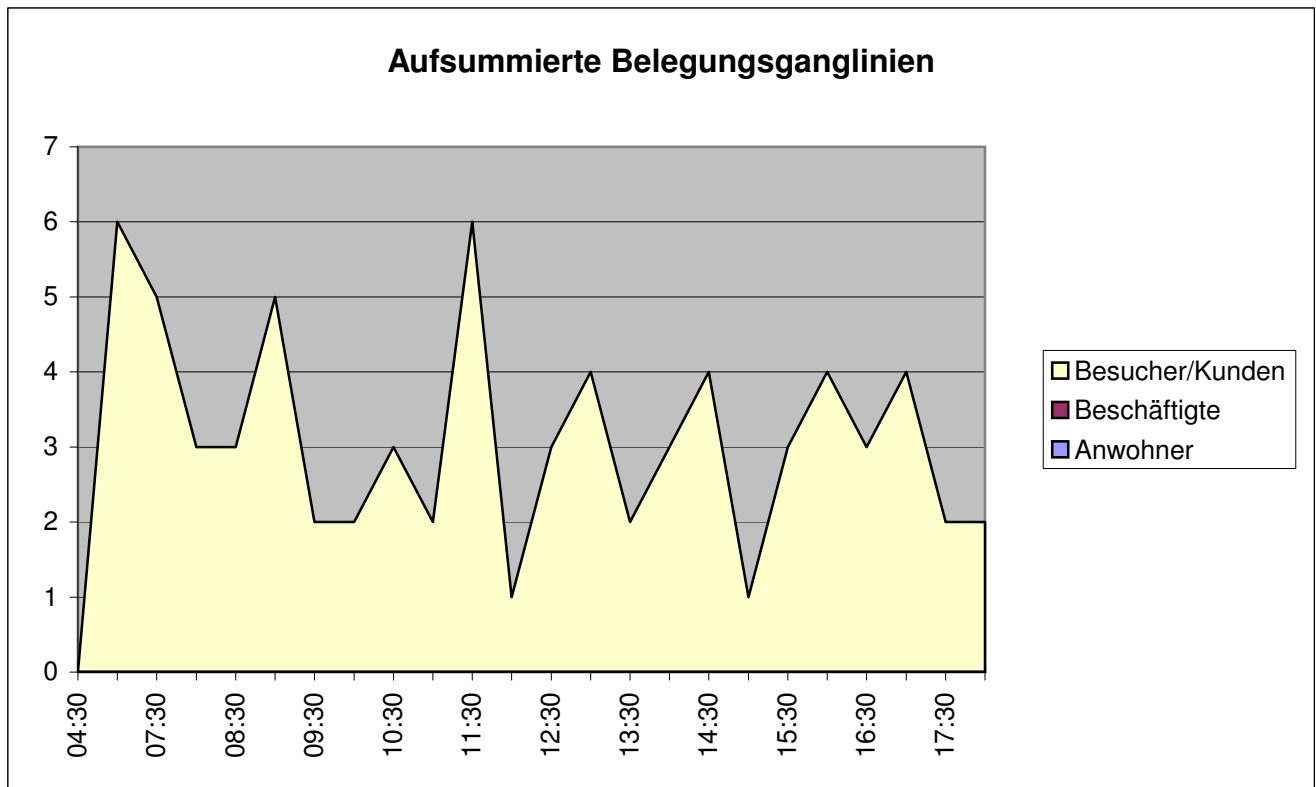
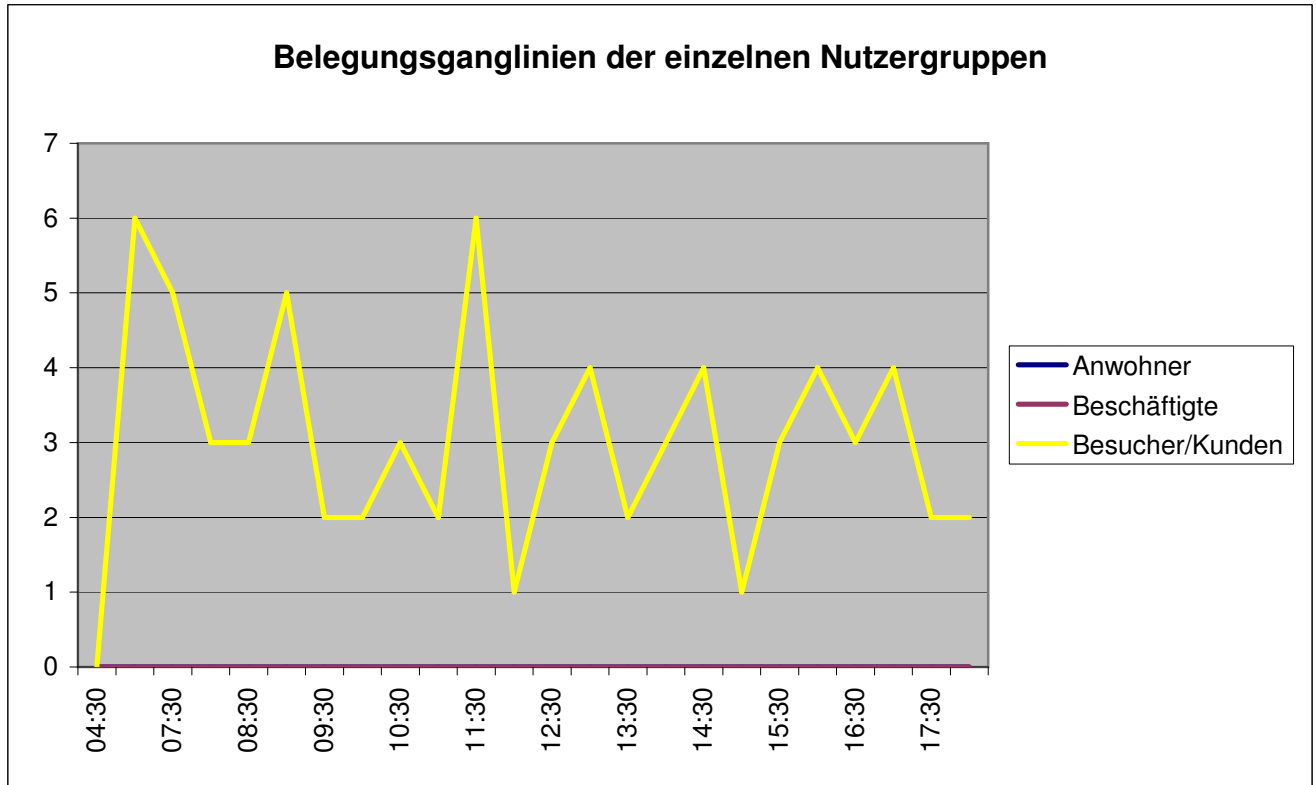
Ein- und Ausfahrten vom Parkhausleiter erhalten

Kapazität: 300 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-19.30: 746

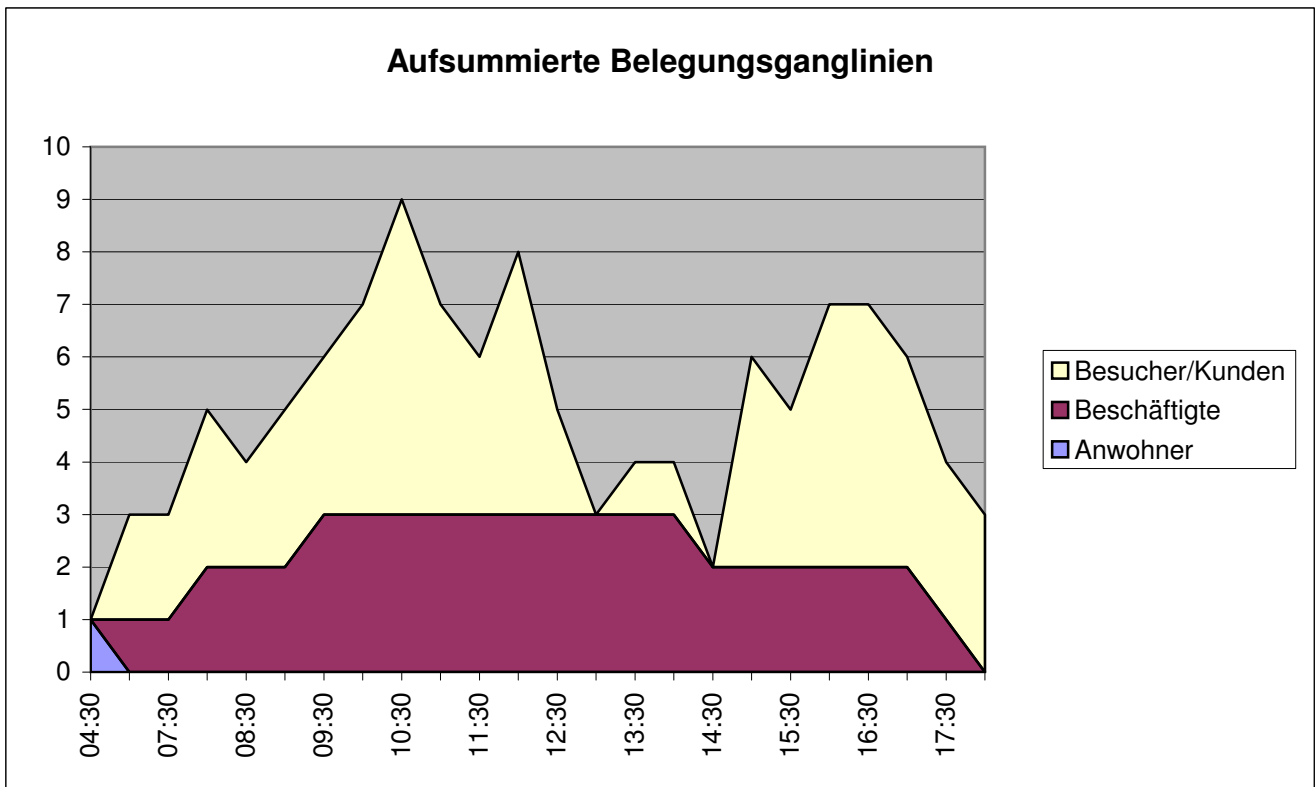
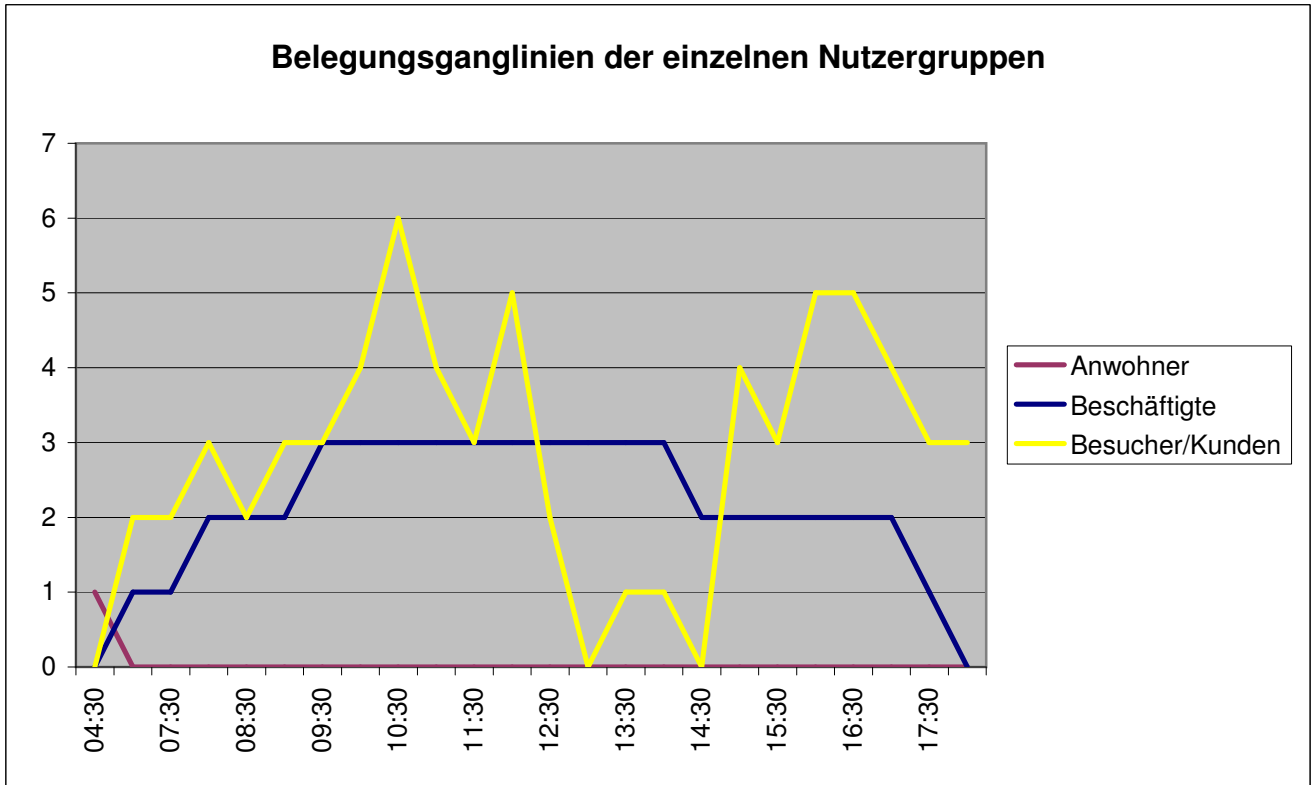


Anlage 3
Auslastungen Samstag 07.07.07

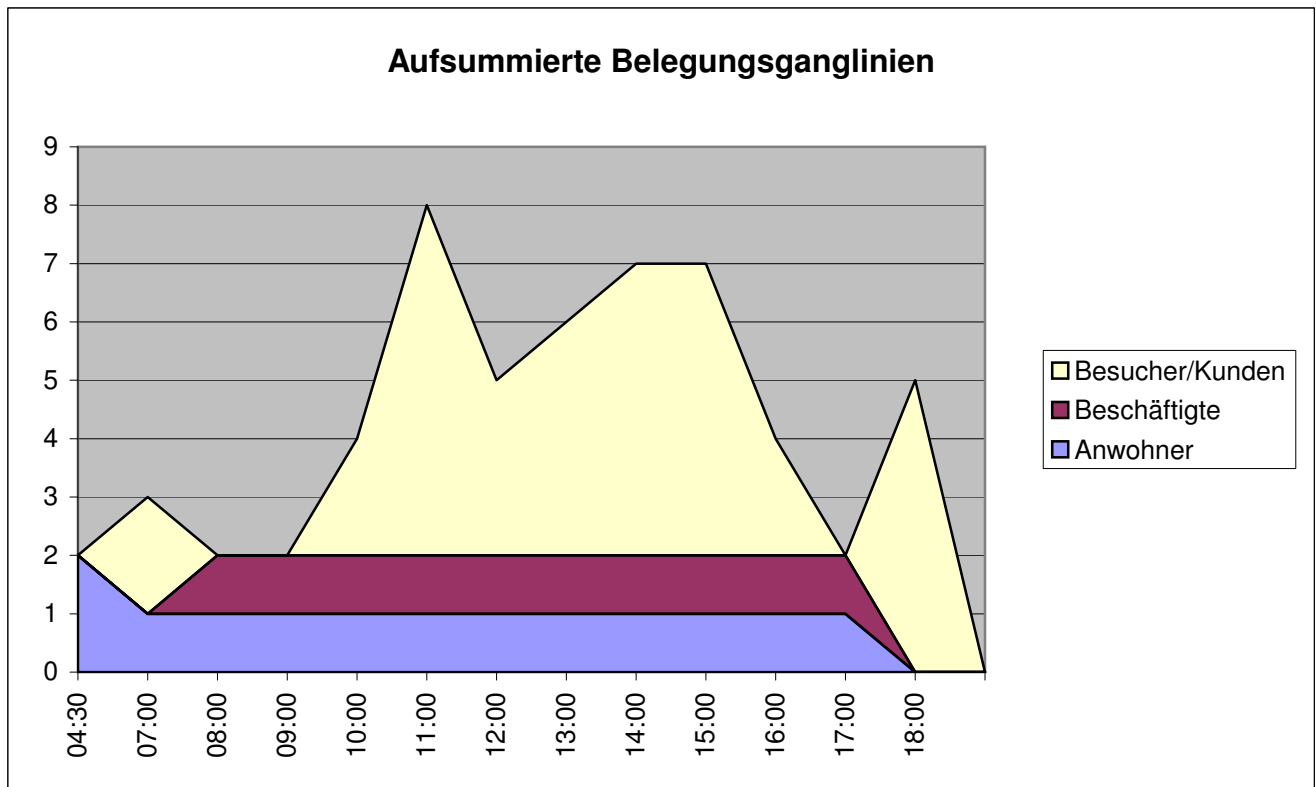
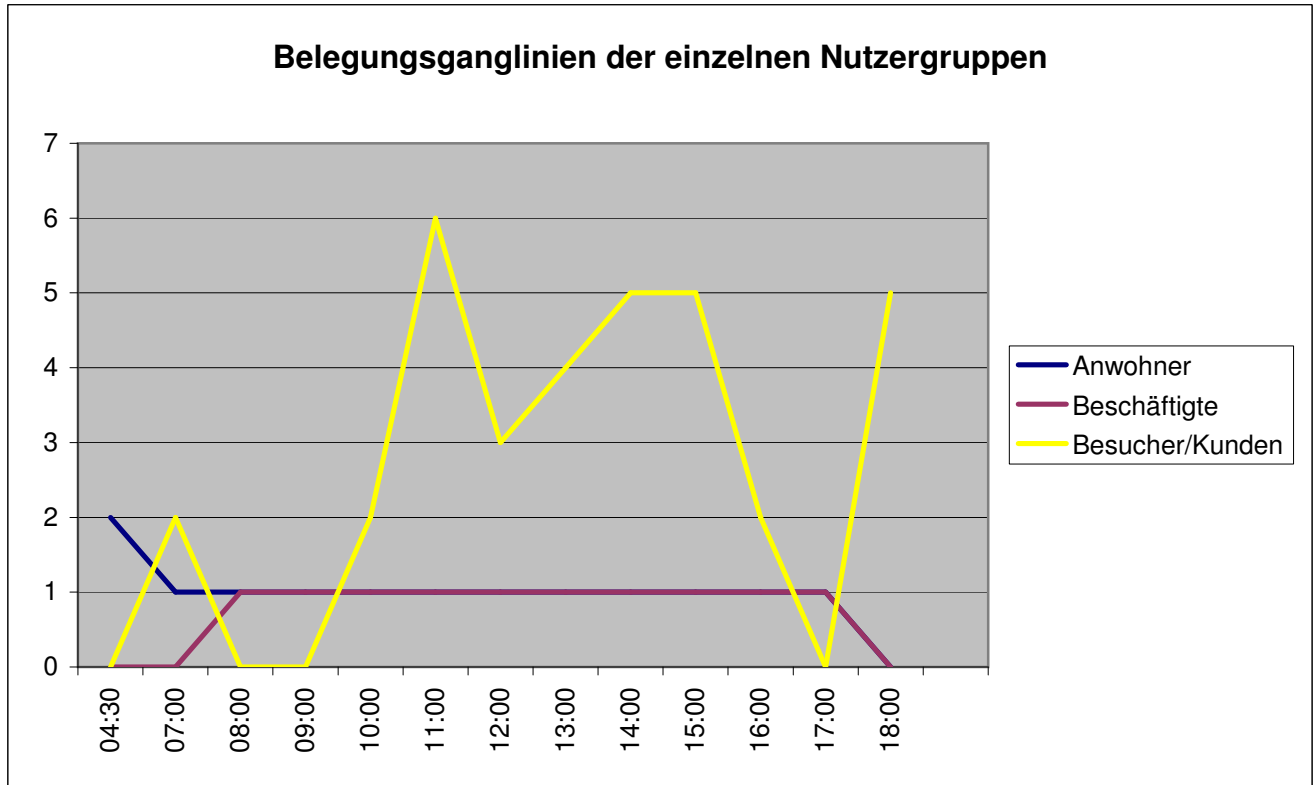
Kapazität: 8 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 48



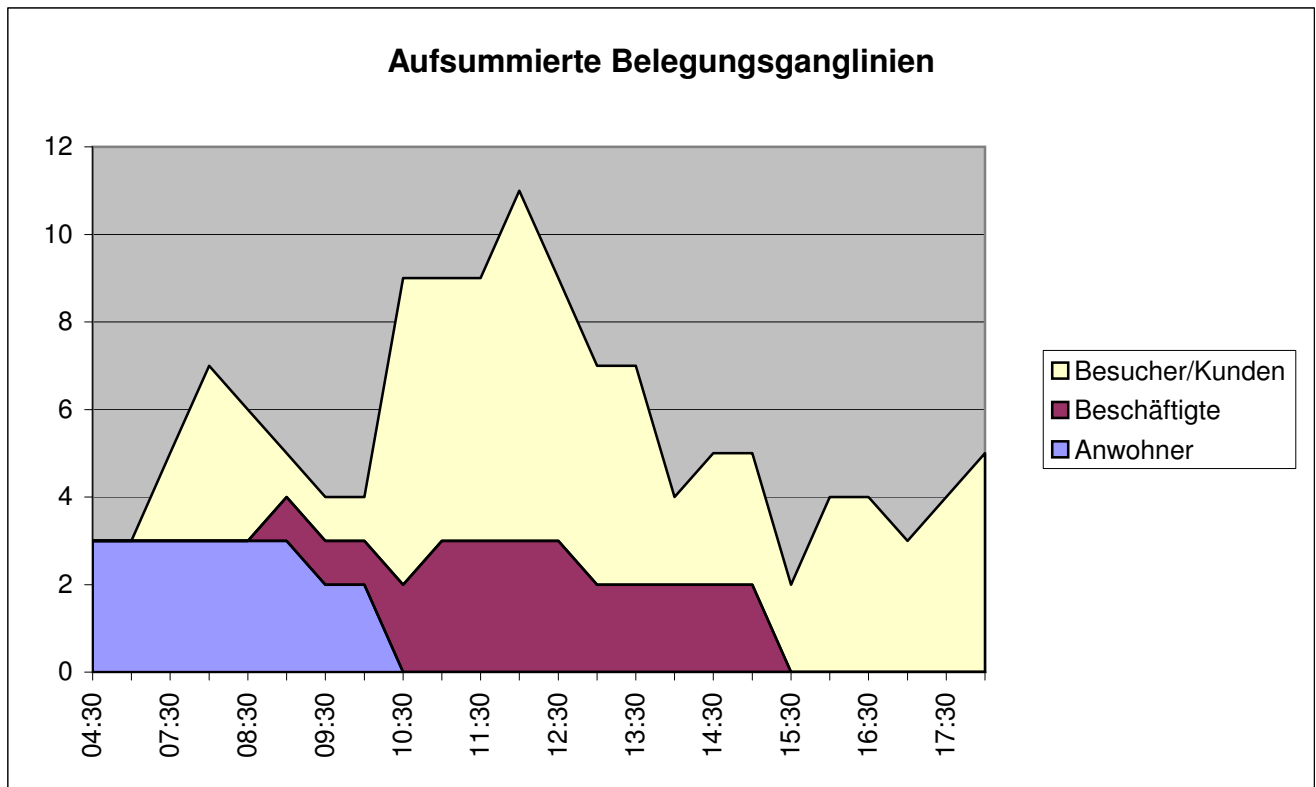
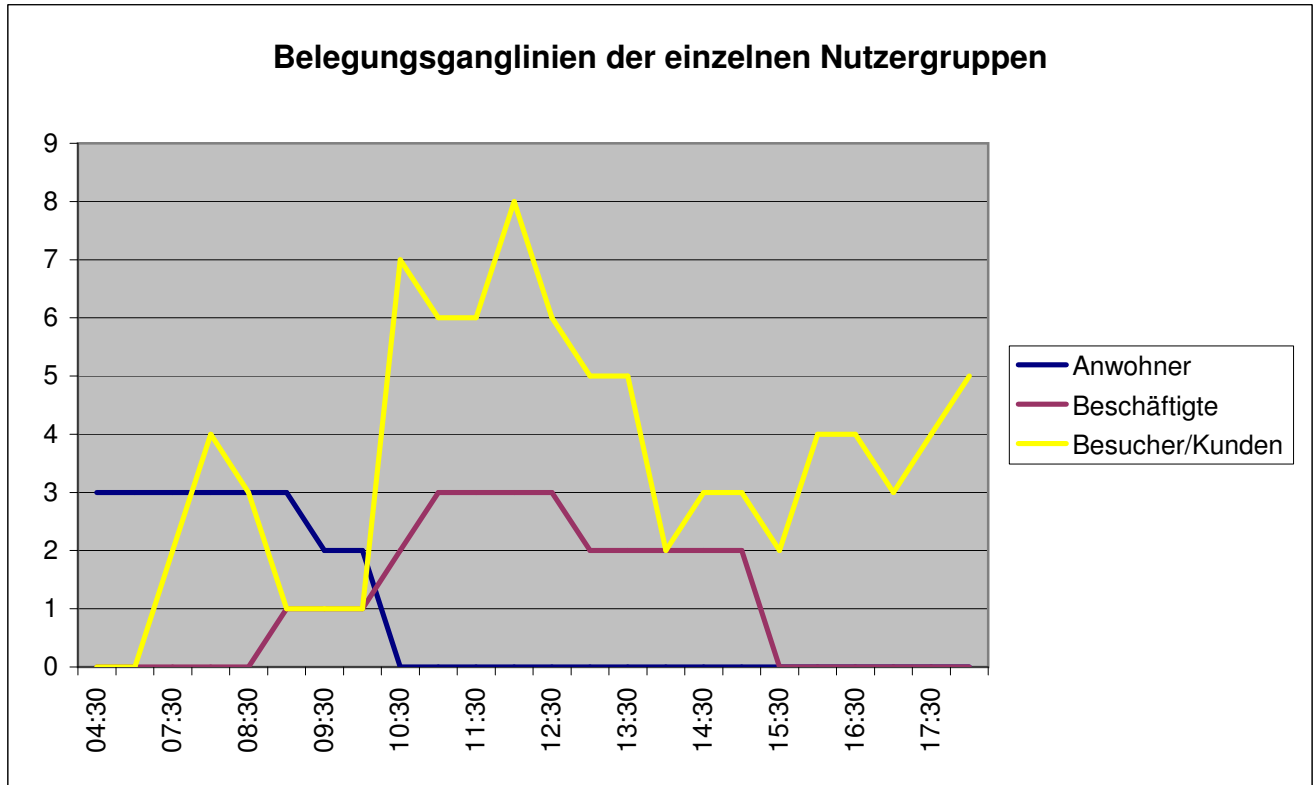
Kapazität: 8 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 70



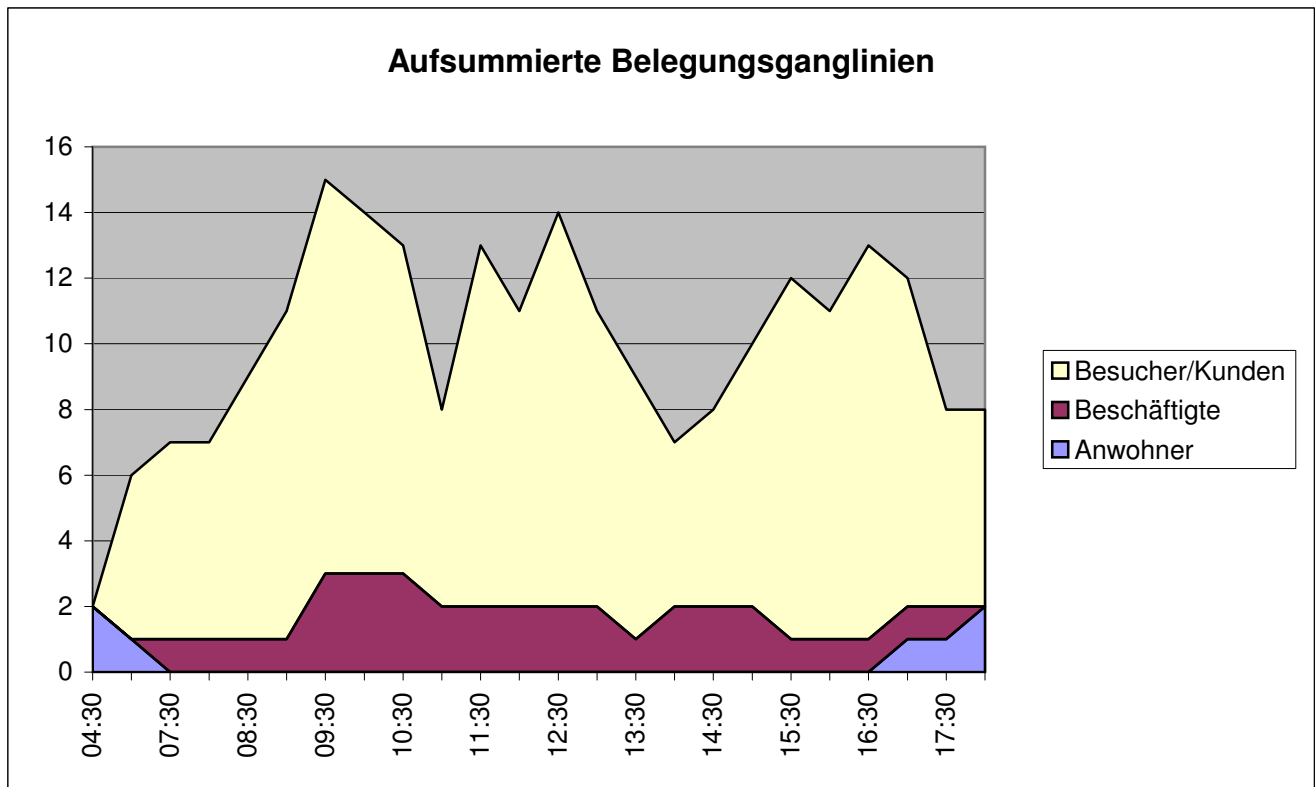
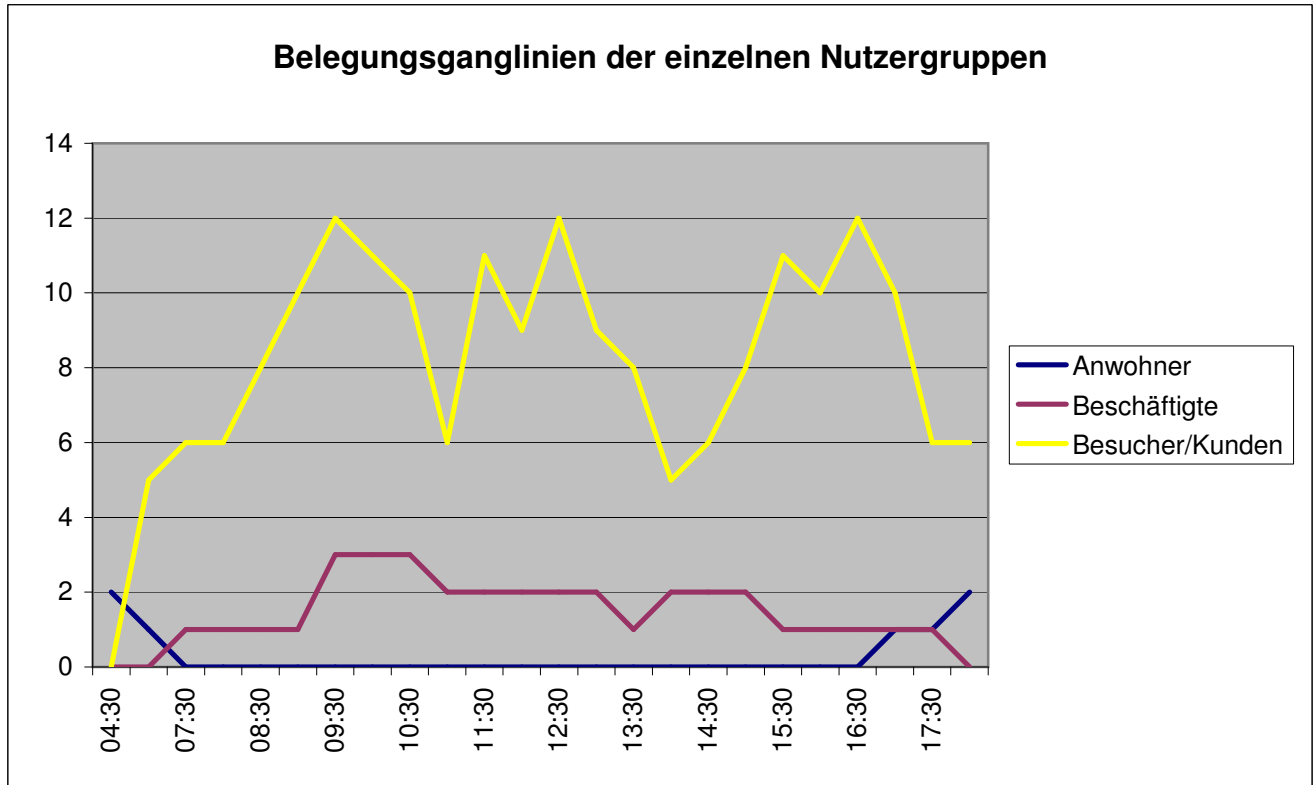
Kapazität: 9 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 38



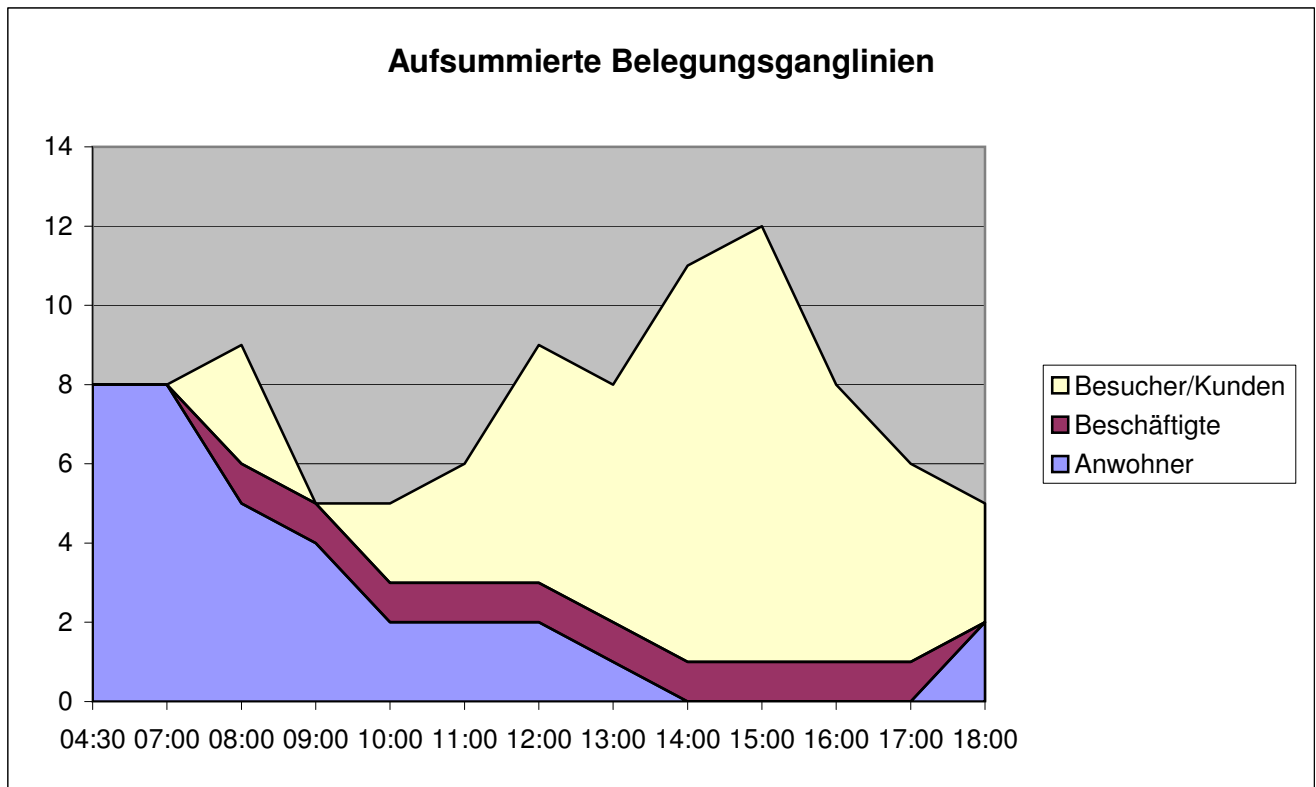
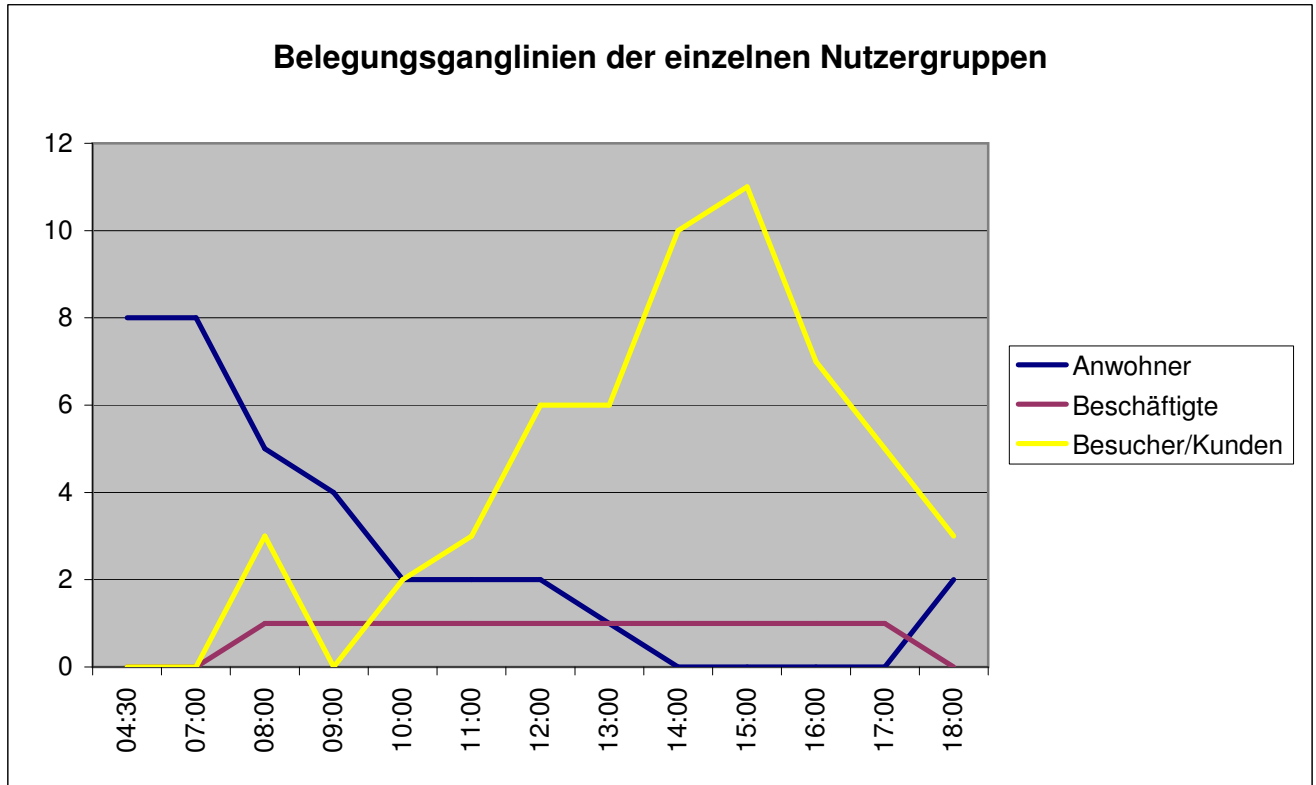
Kapazität: 10 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 56



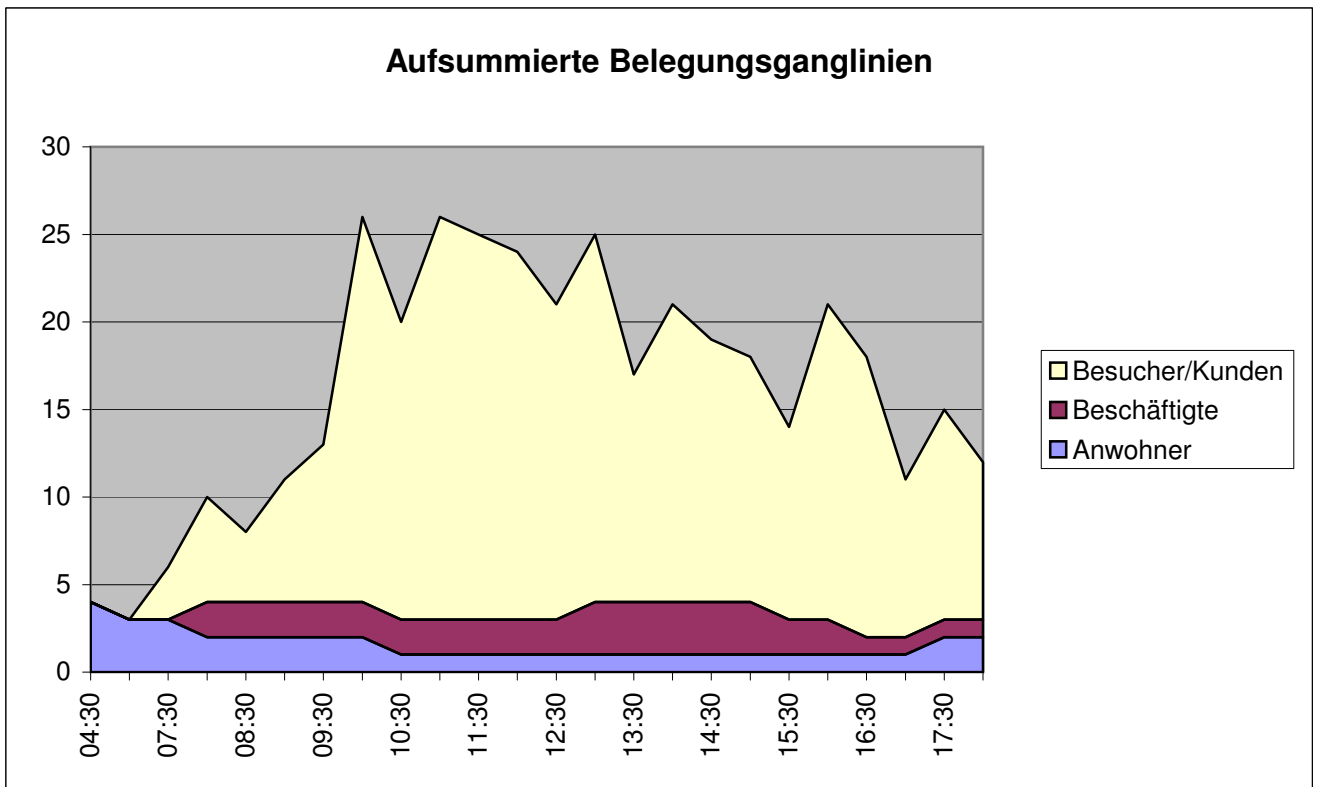
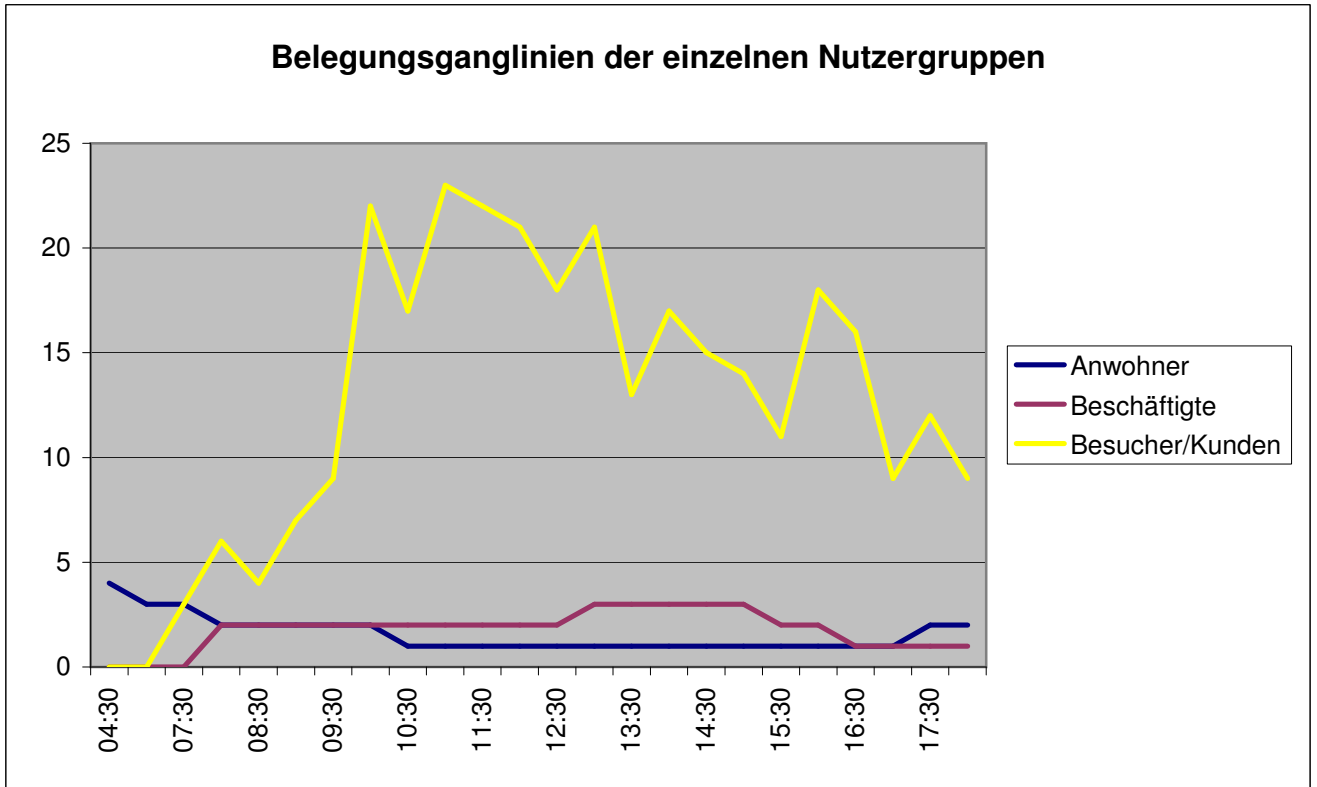
Kapazität: 11 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 185



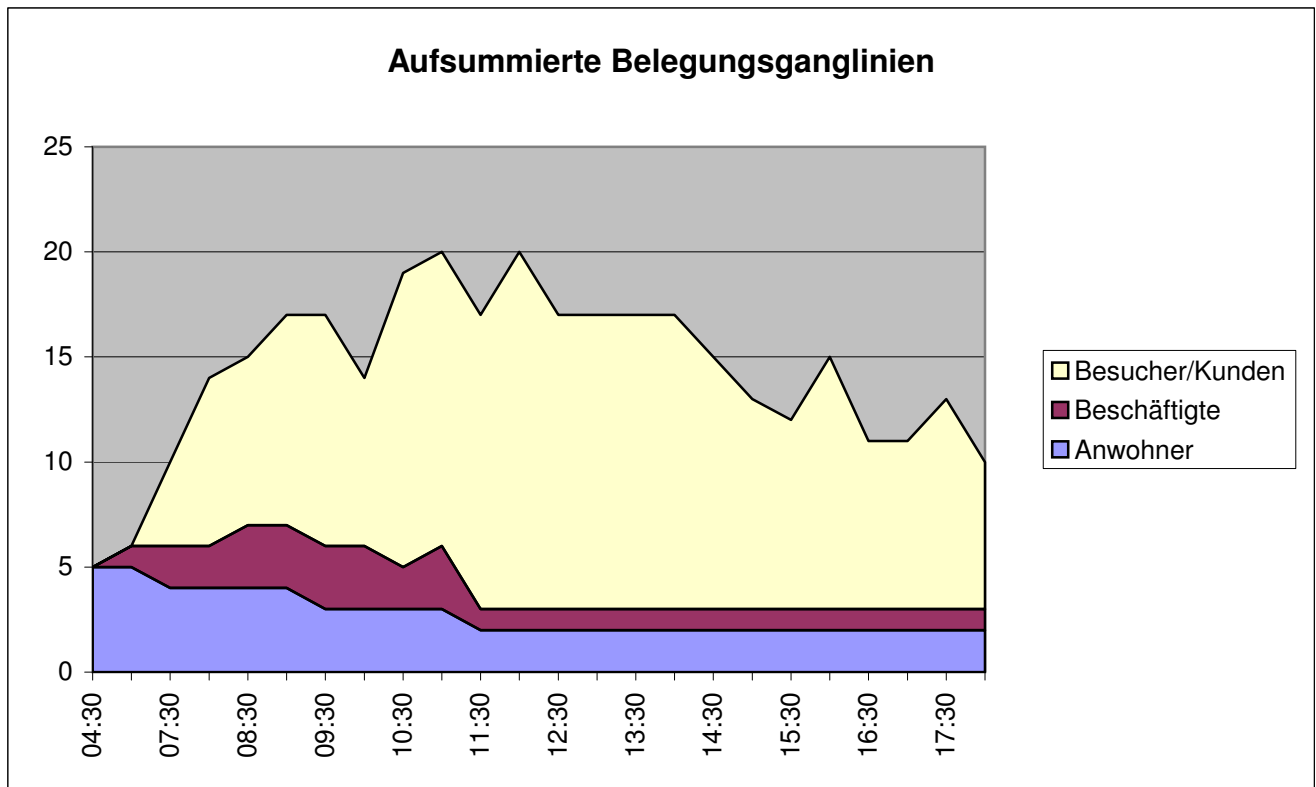
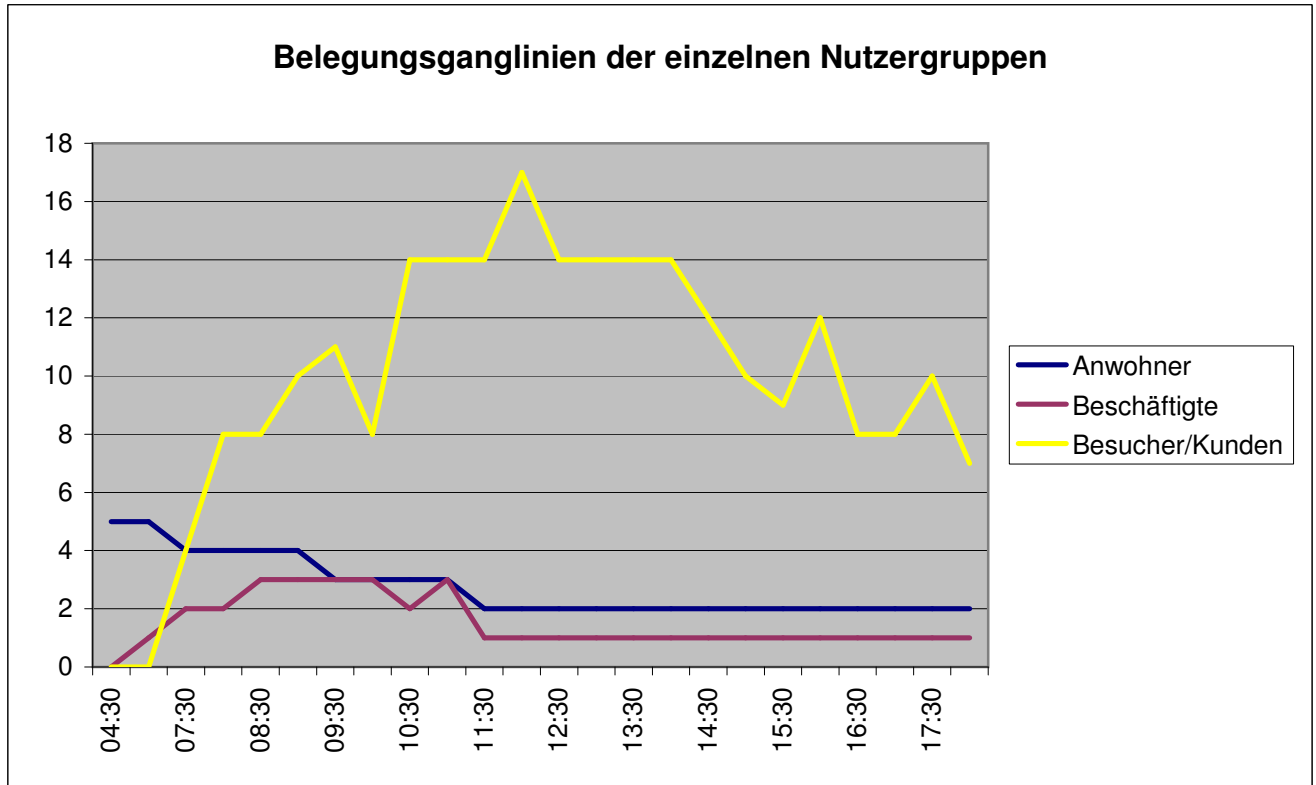
Kapazität: 13 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 38



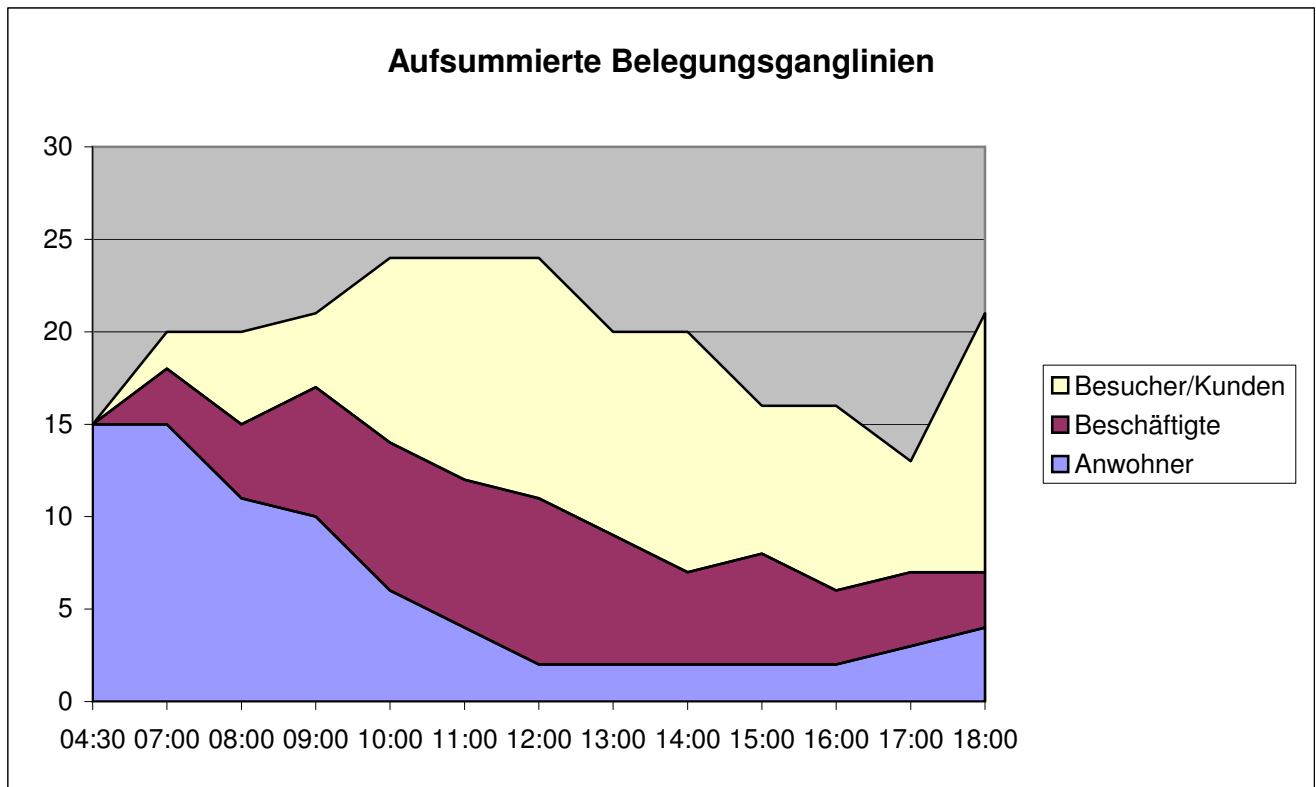
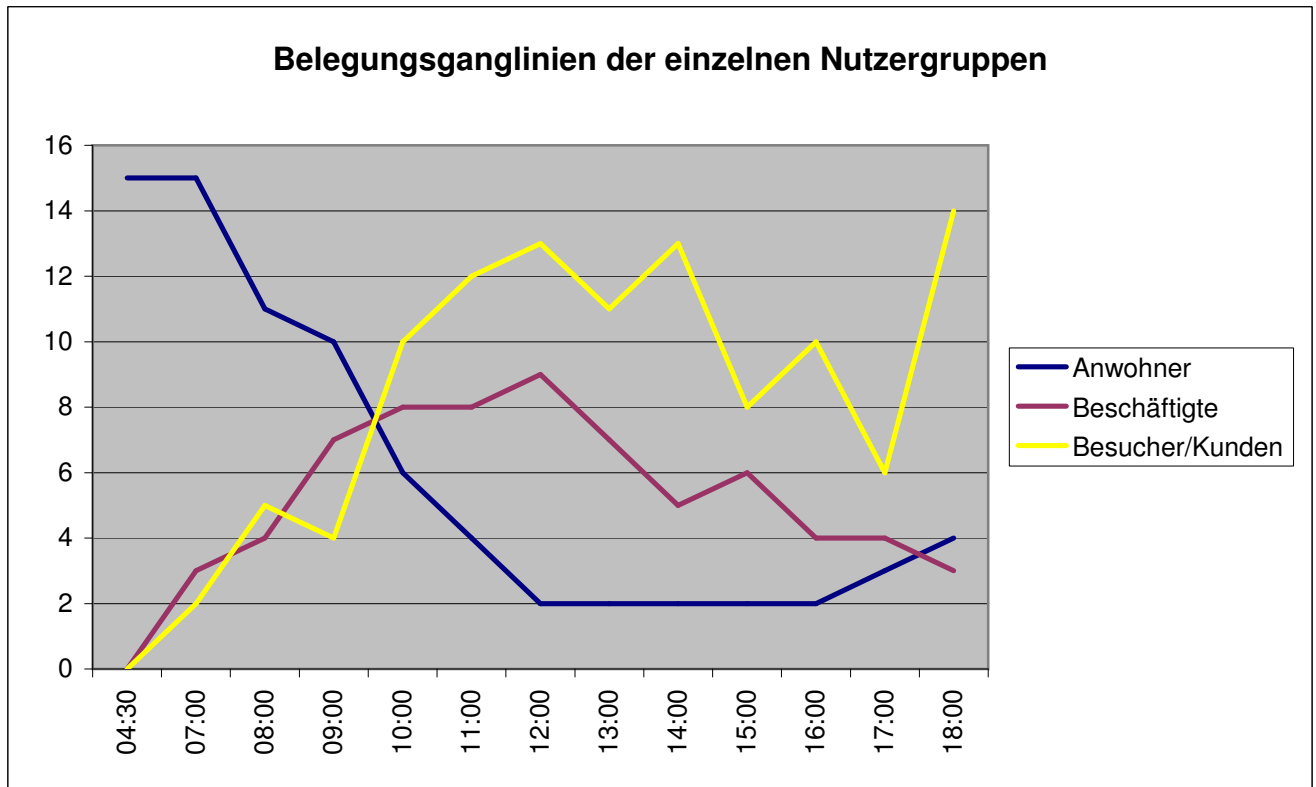
Kapazität: 21 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 154



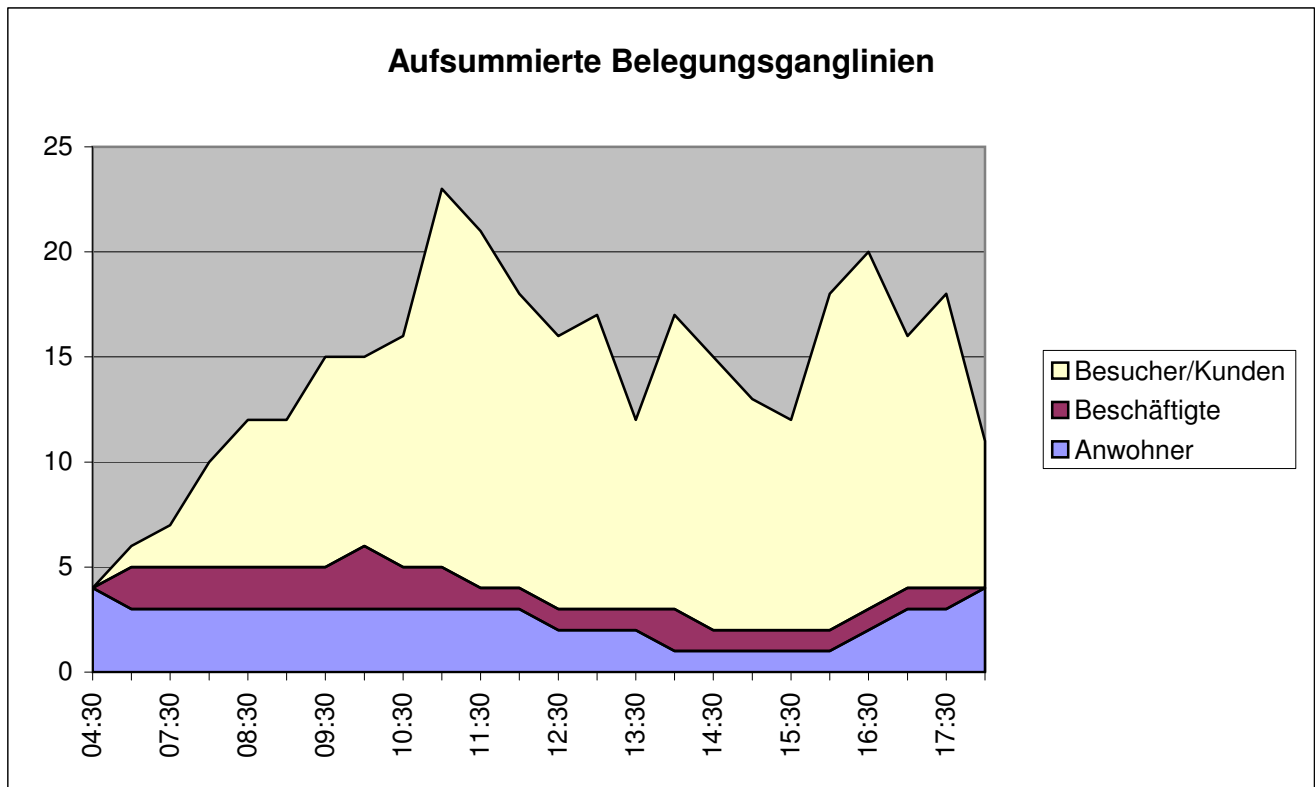
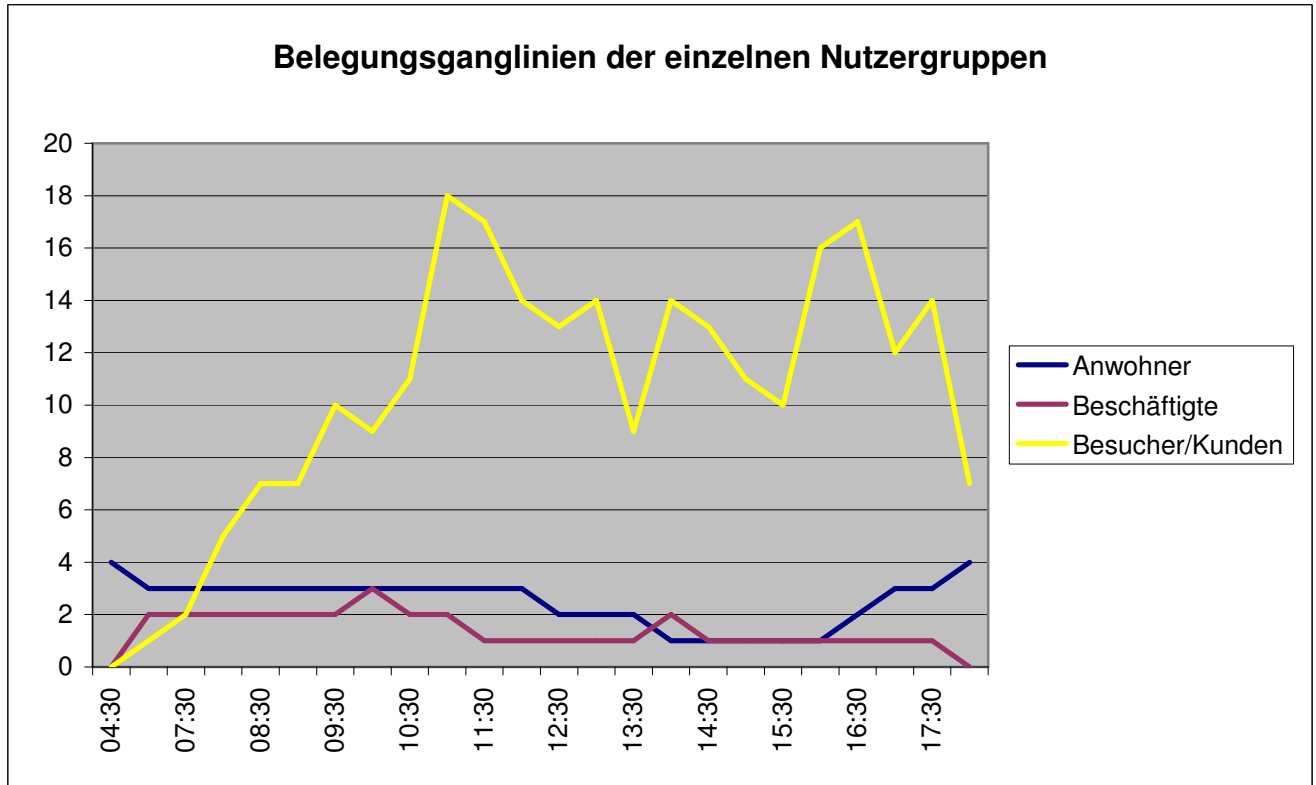
Kapazität: 24 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 154



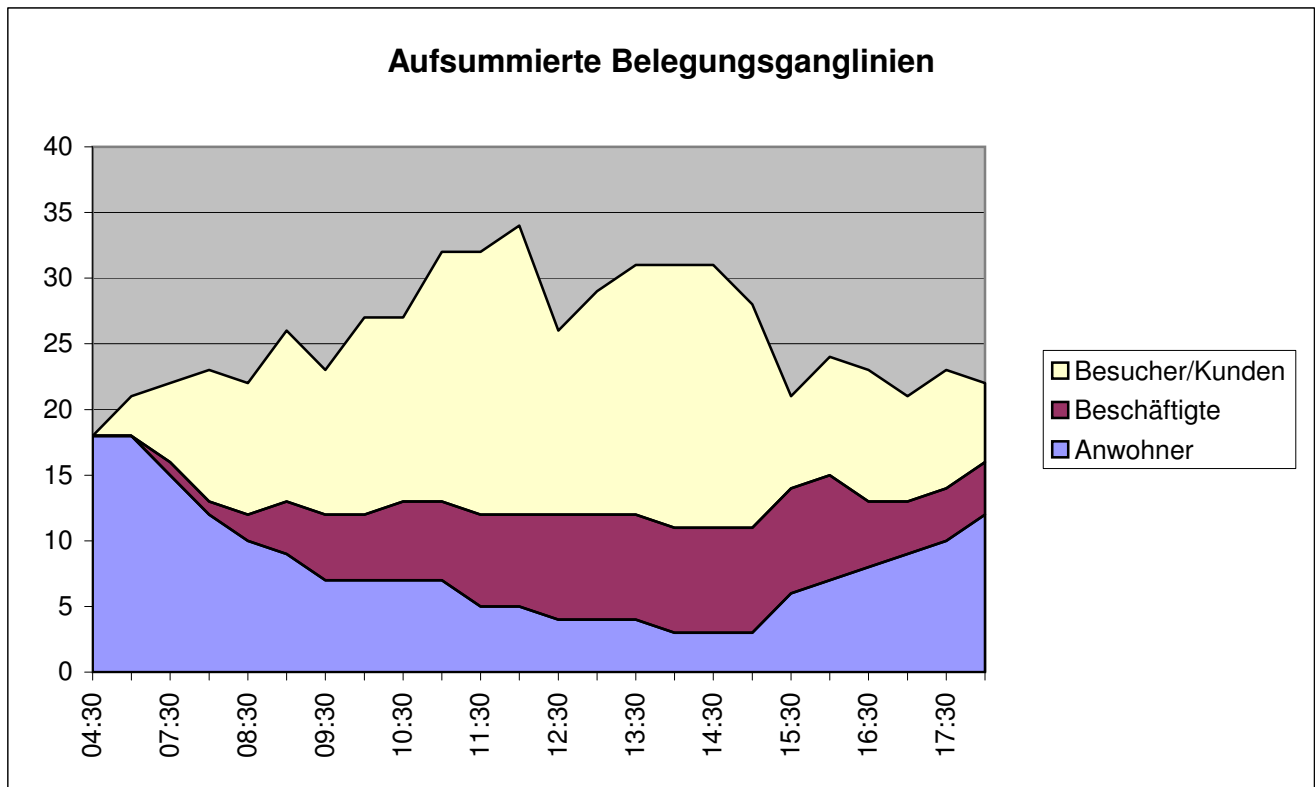
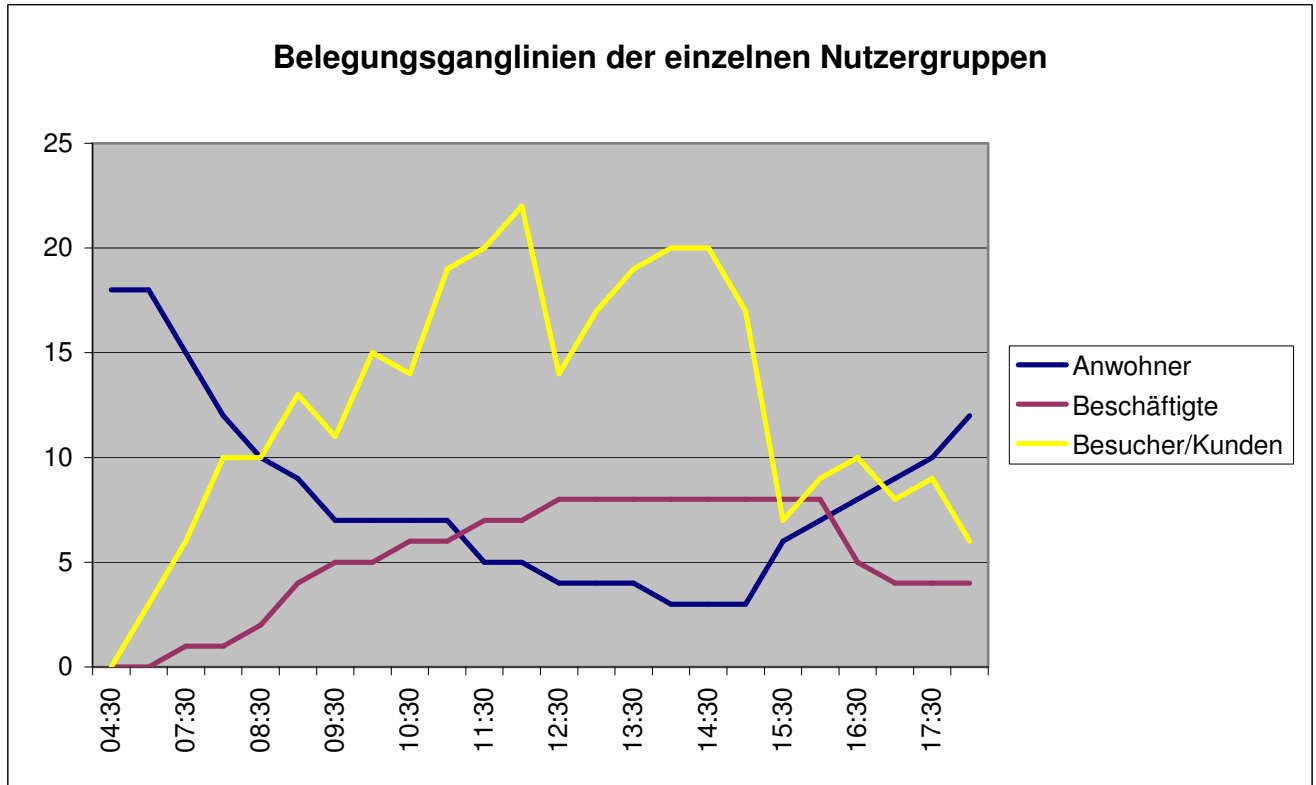
Kapazität: 25 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 105



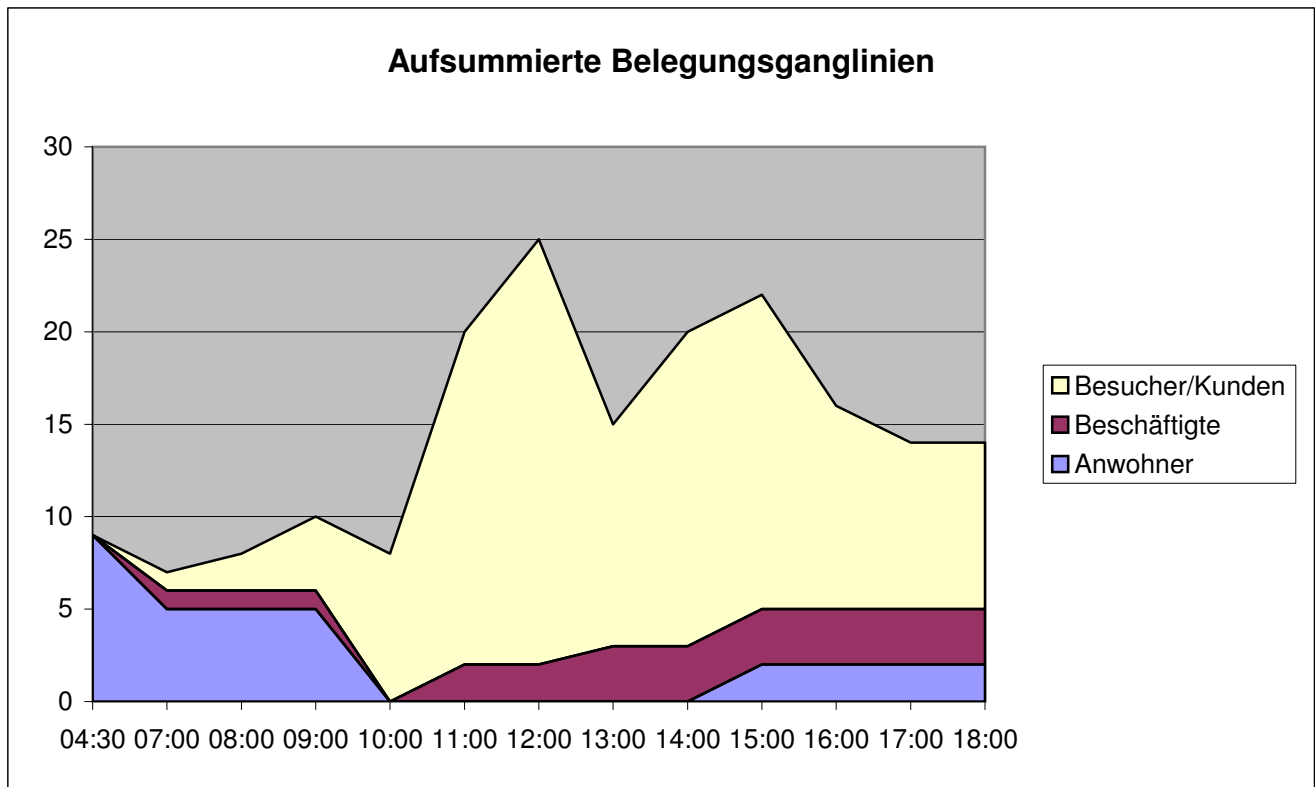
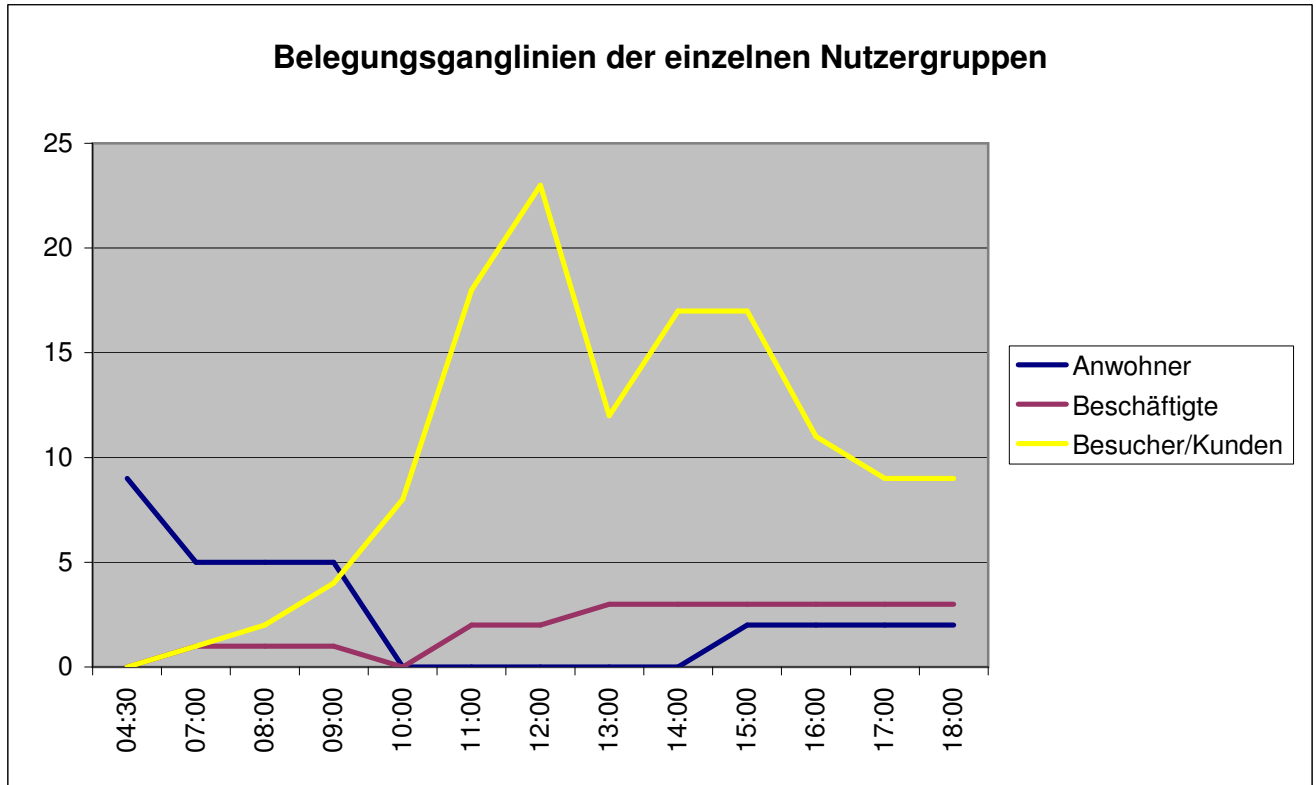
Kapazität: 26 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 154



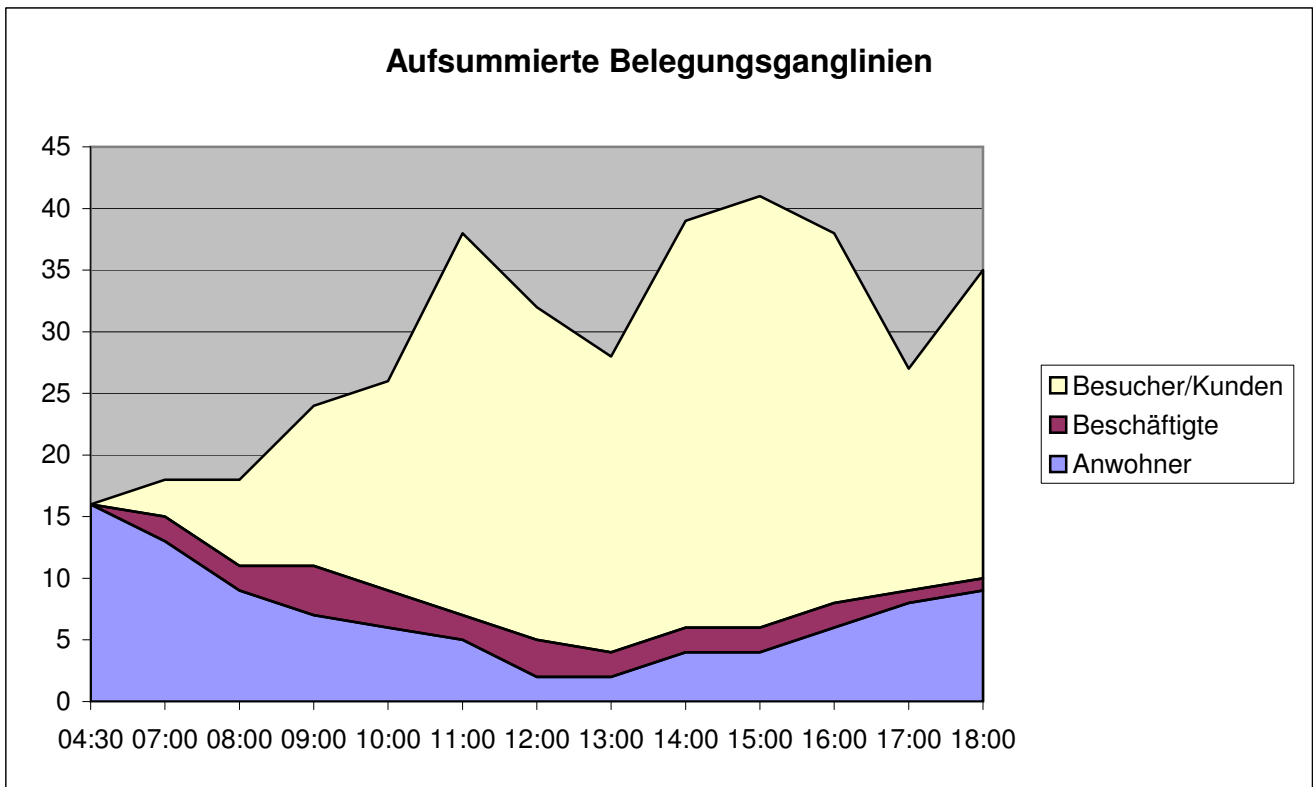
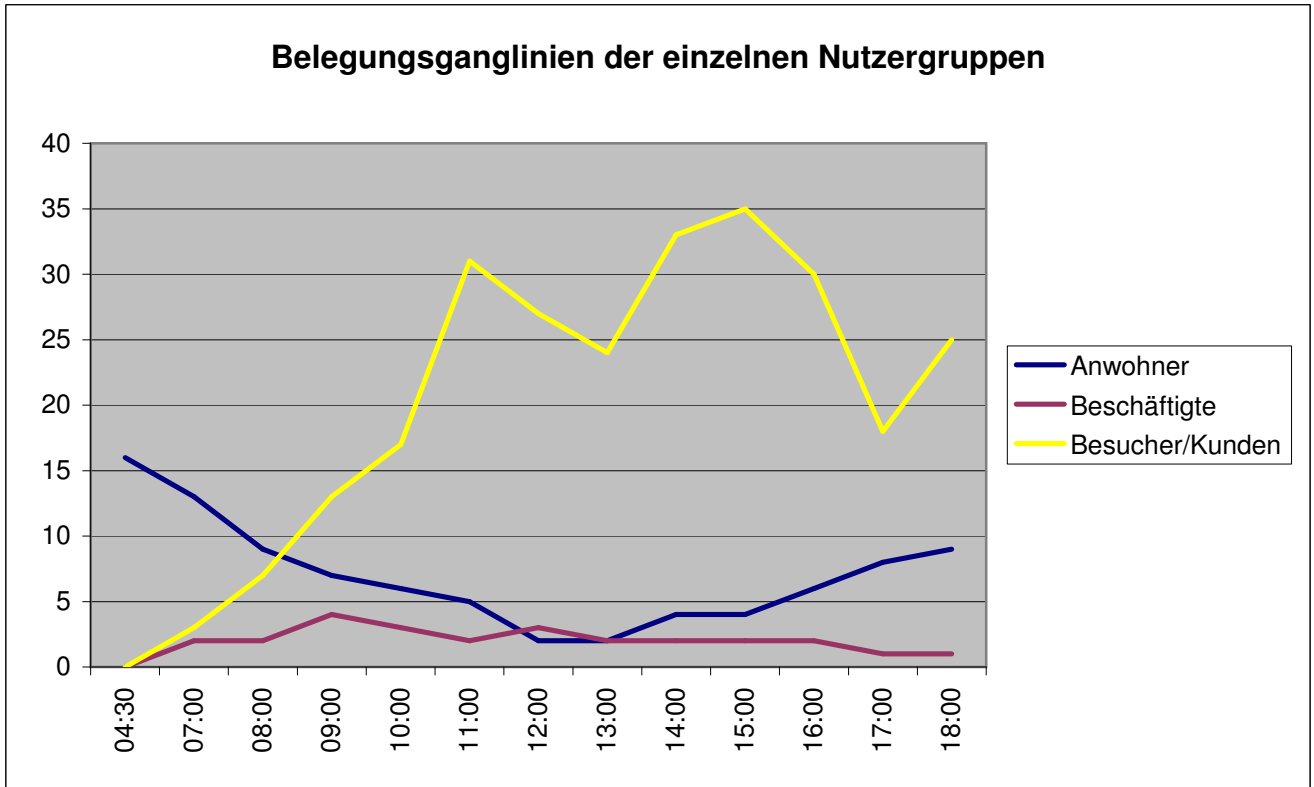
Kapazität: 30 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 288



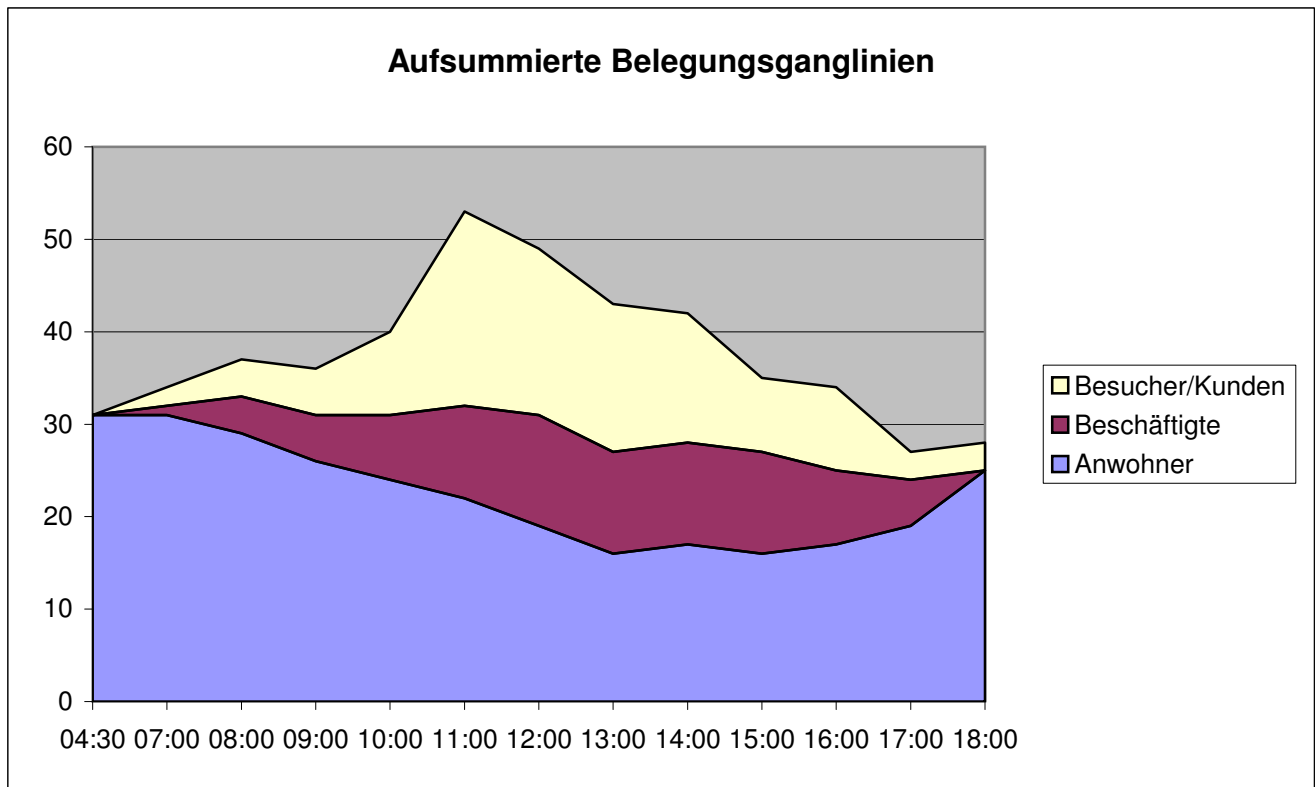
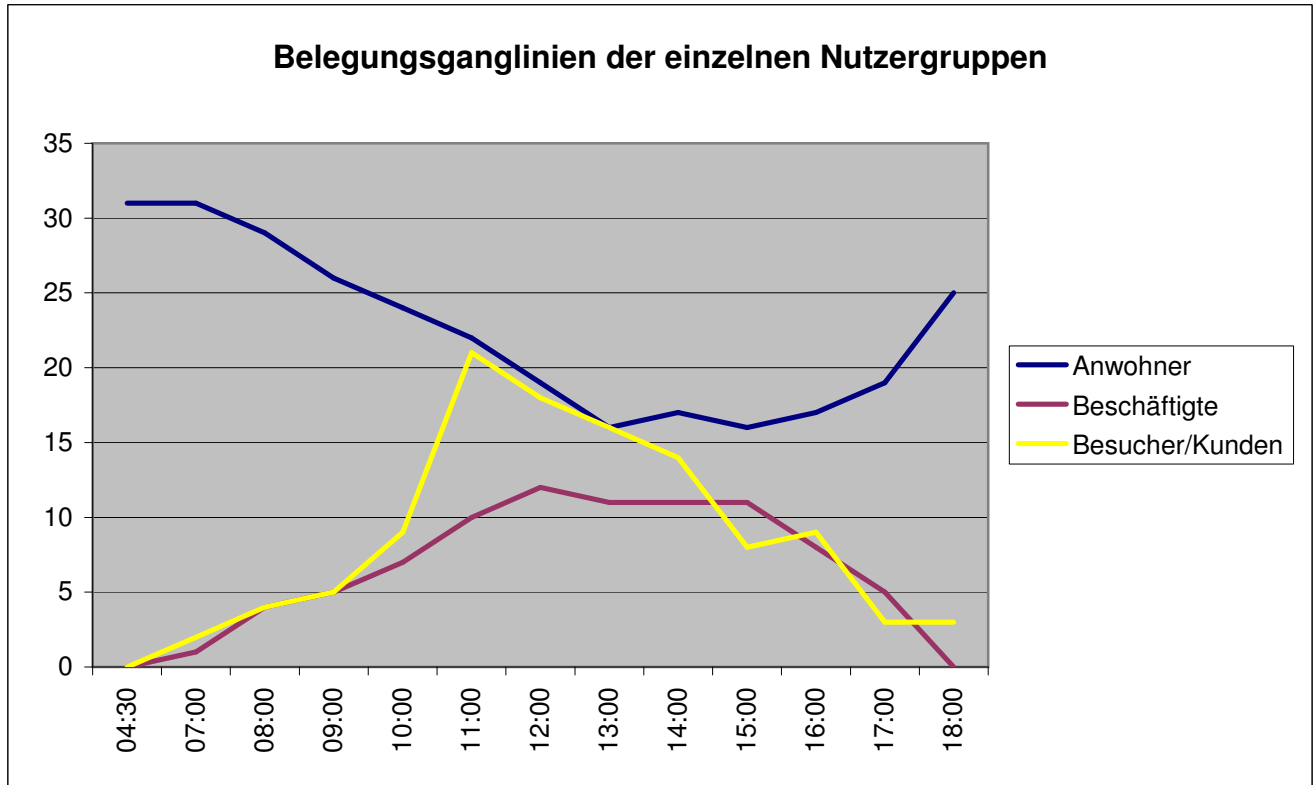
Kapazität: 25 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 179



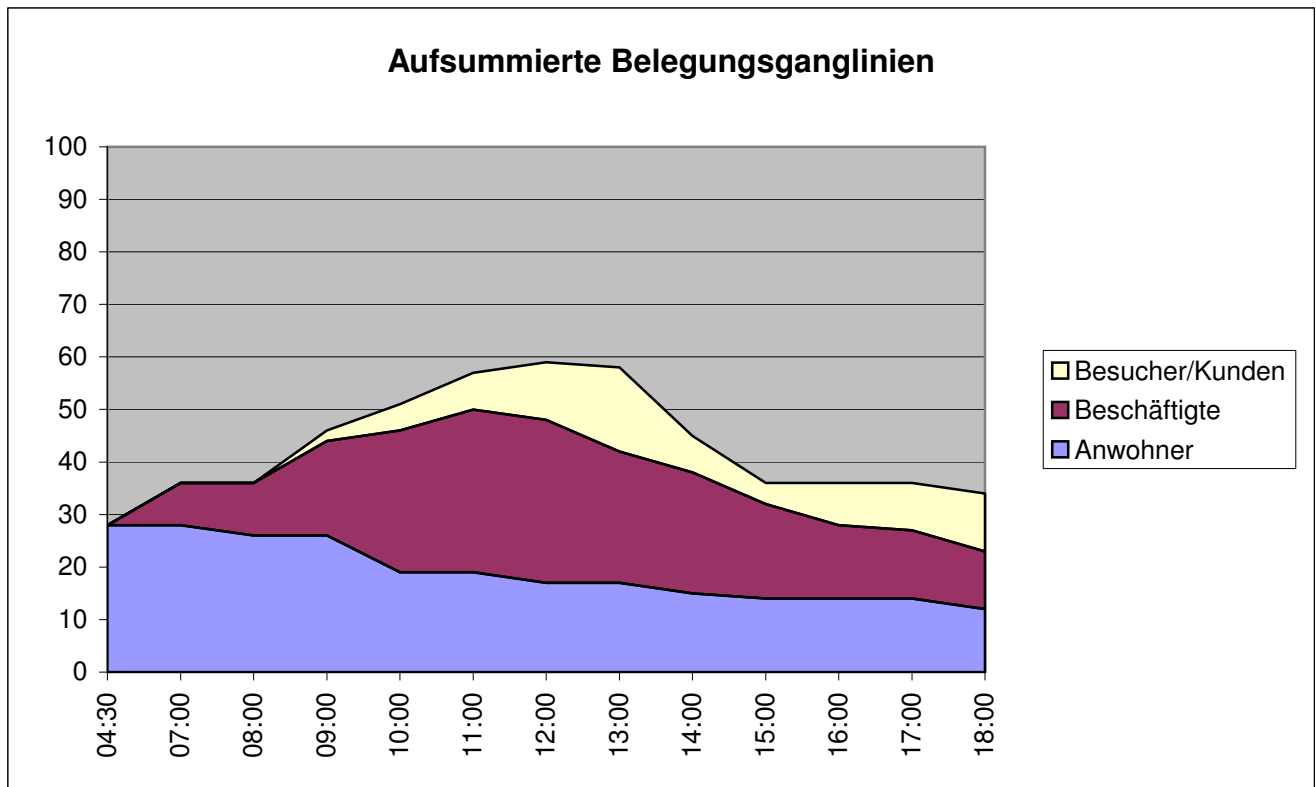
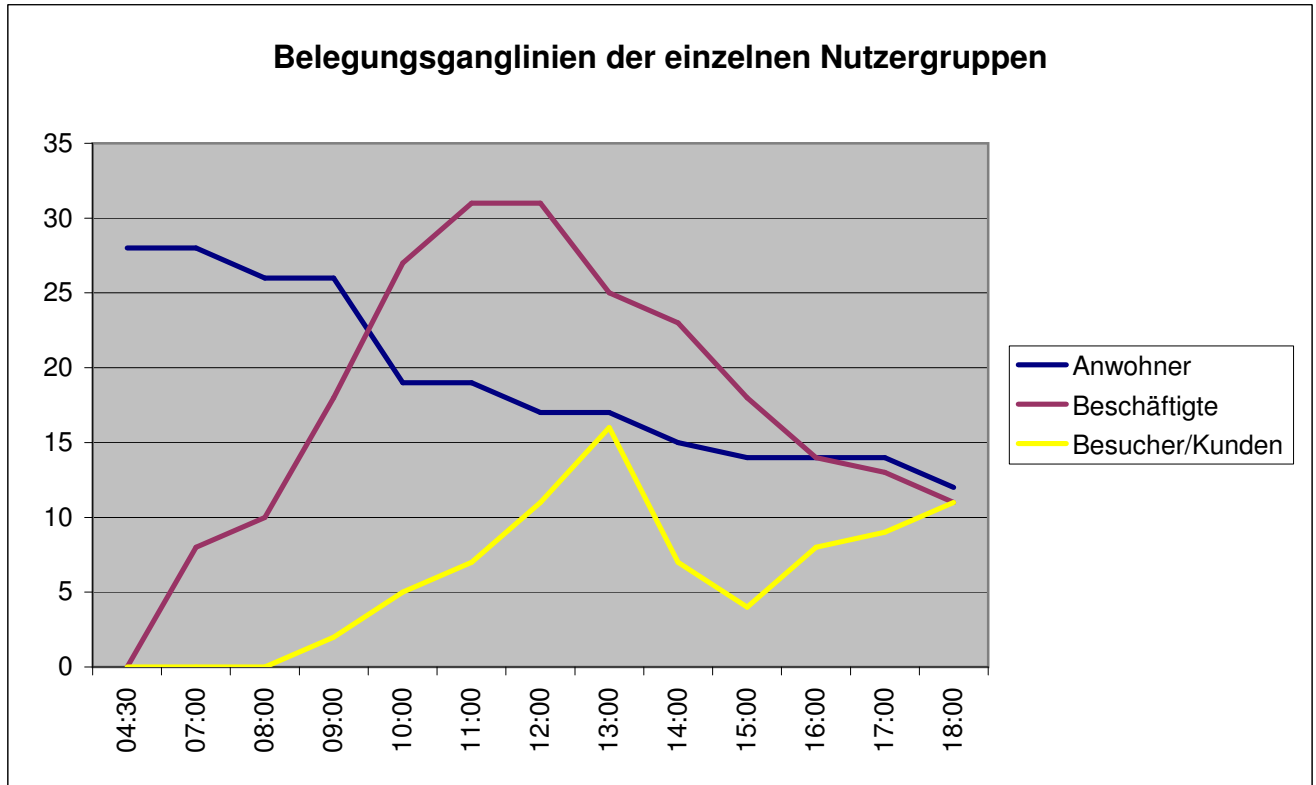
Kapazität: 45 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 129



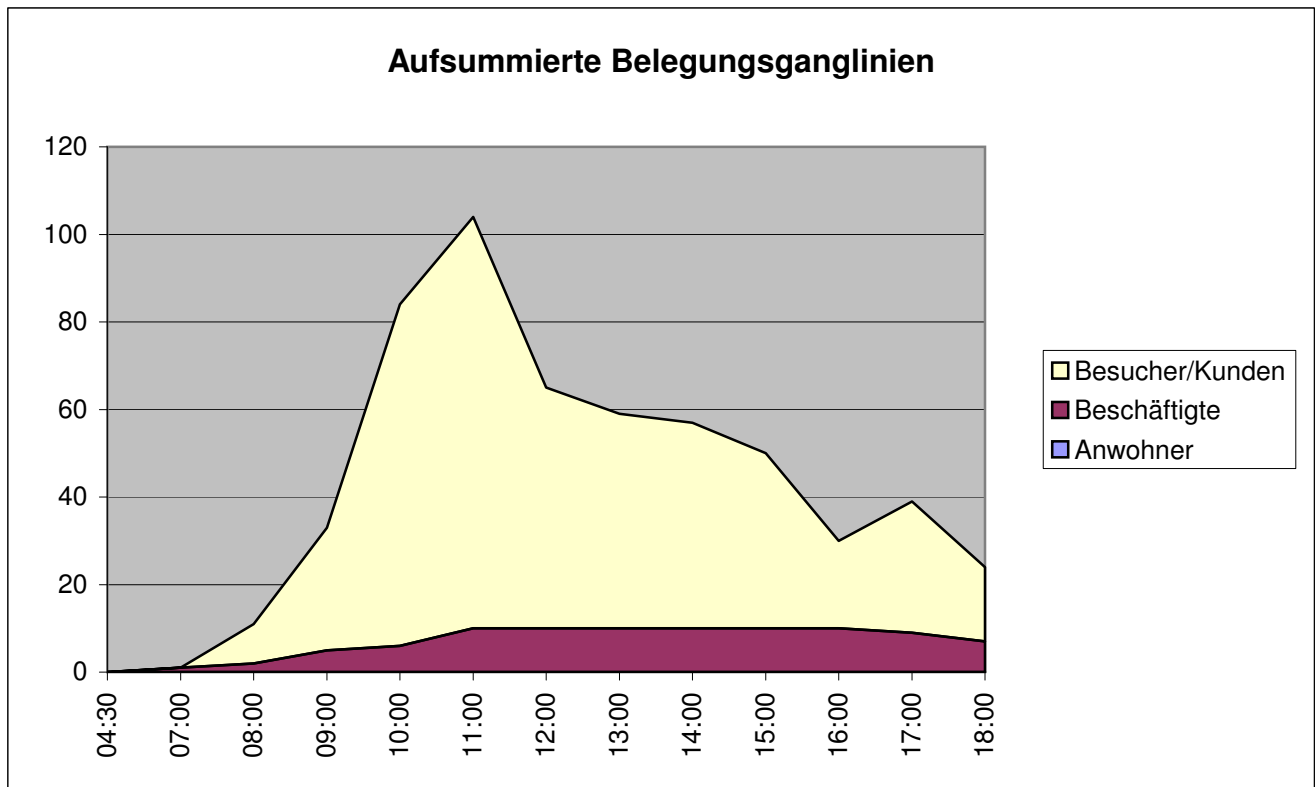
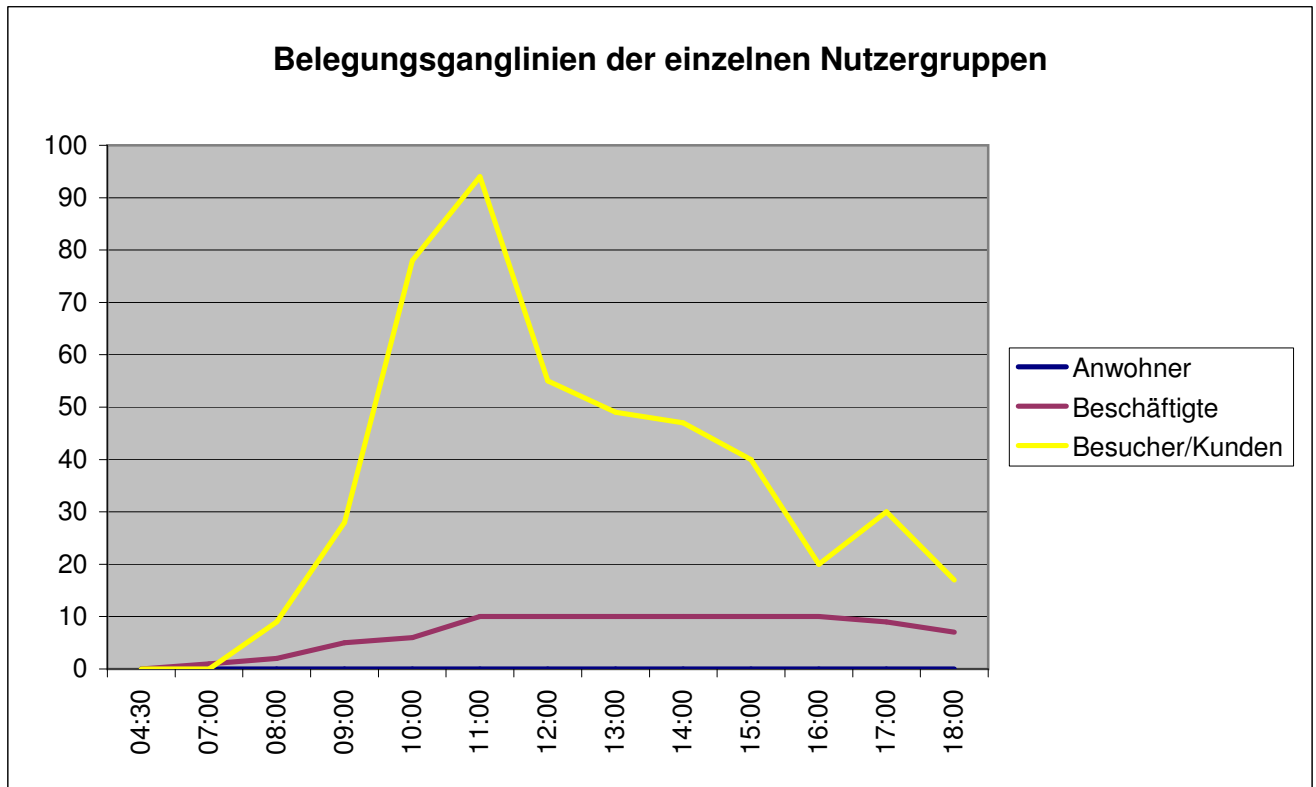
Kapazität: 77 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 186



Kapazität: 100 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 202

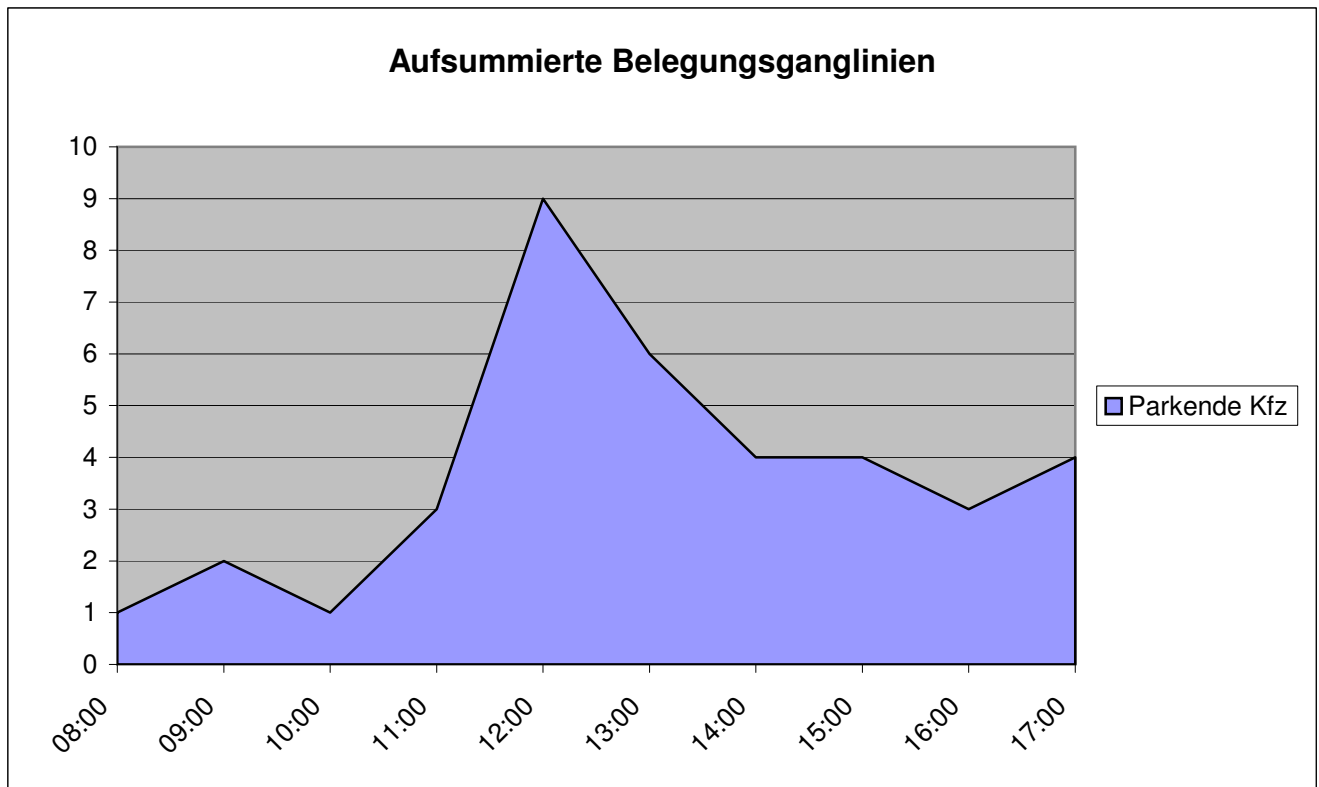
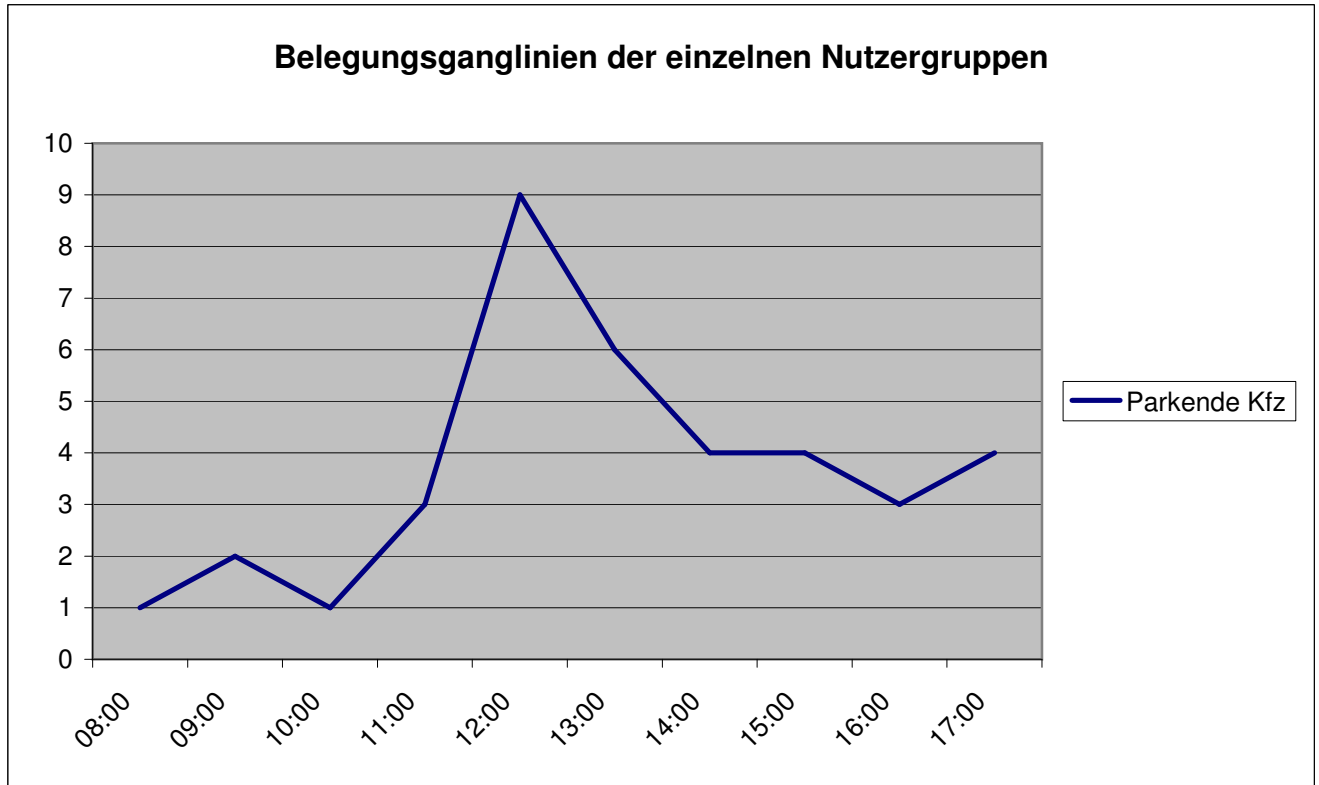


Kapazität: 126 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 528

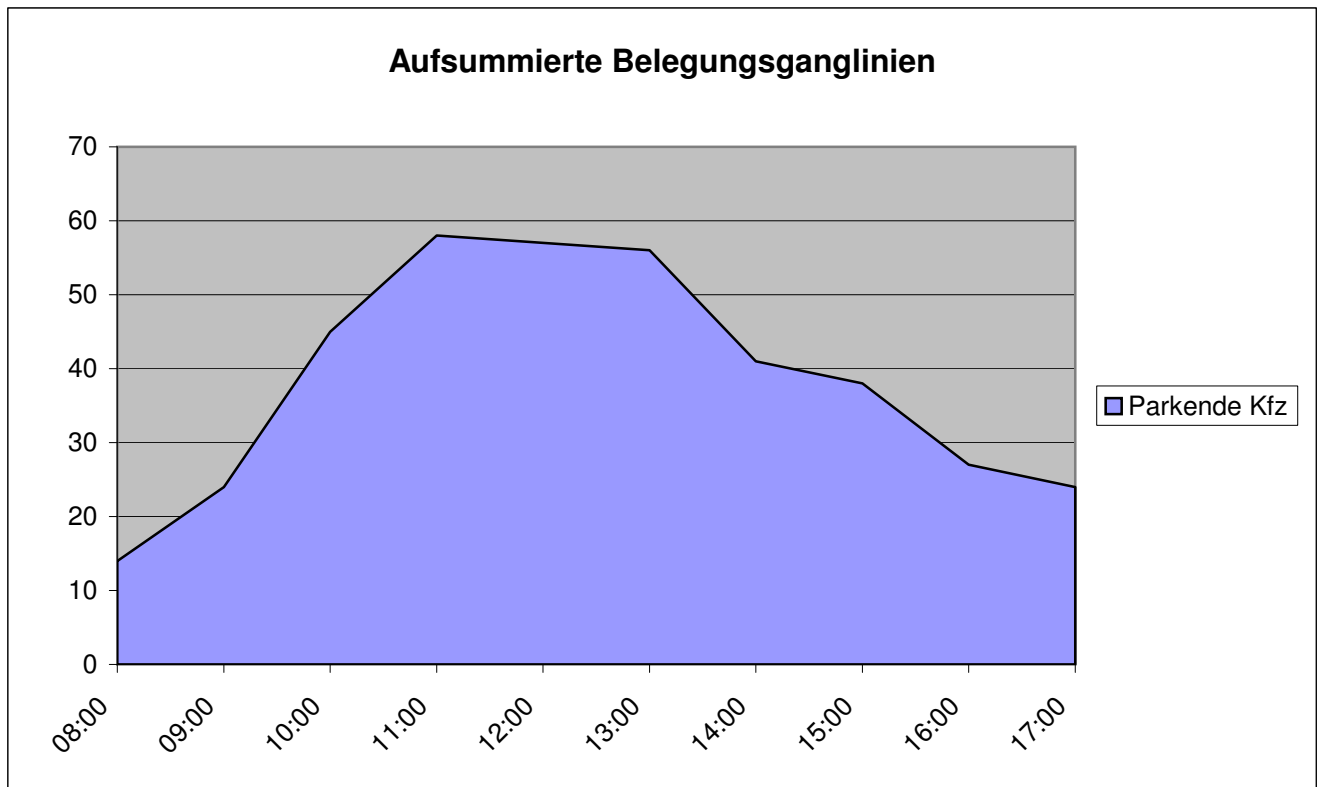
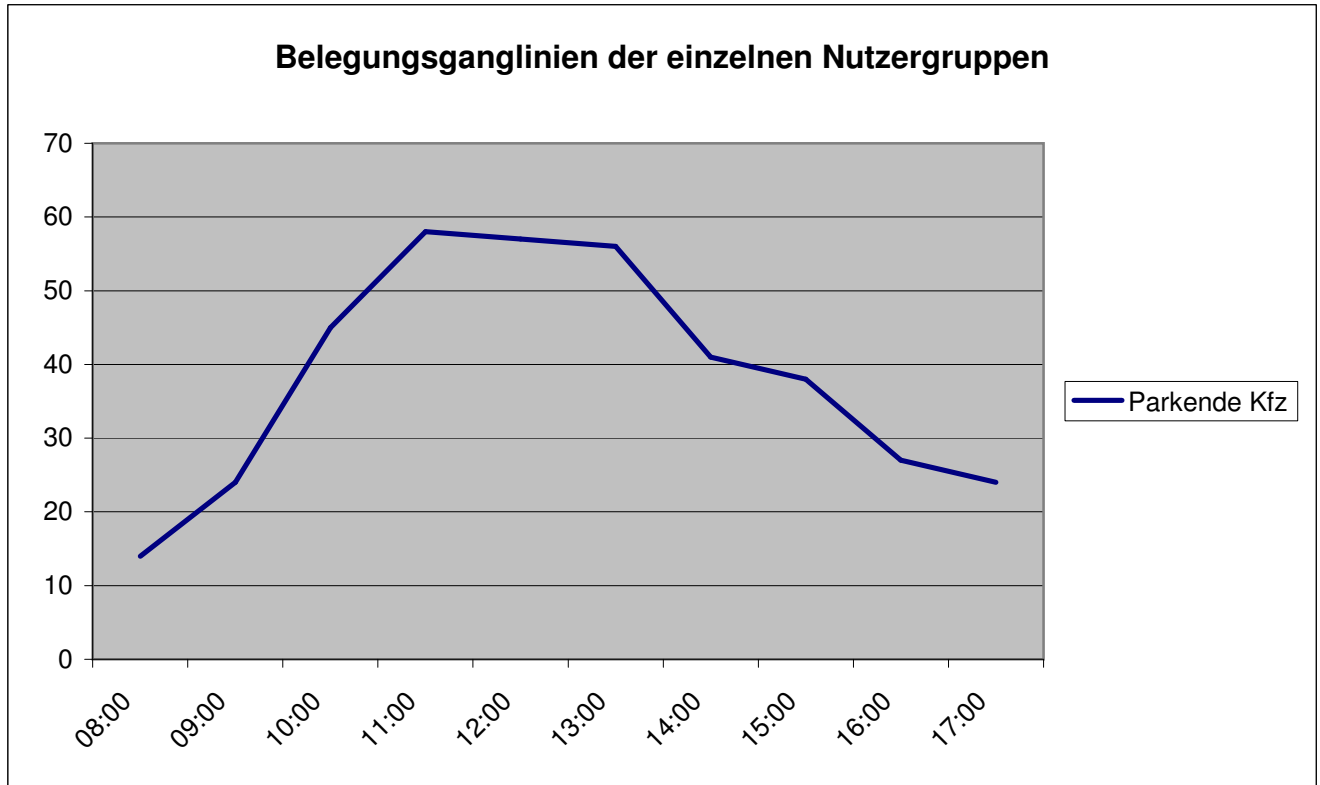


Anlage 4
Auslastungen Samstag 21.07.07

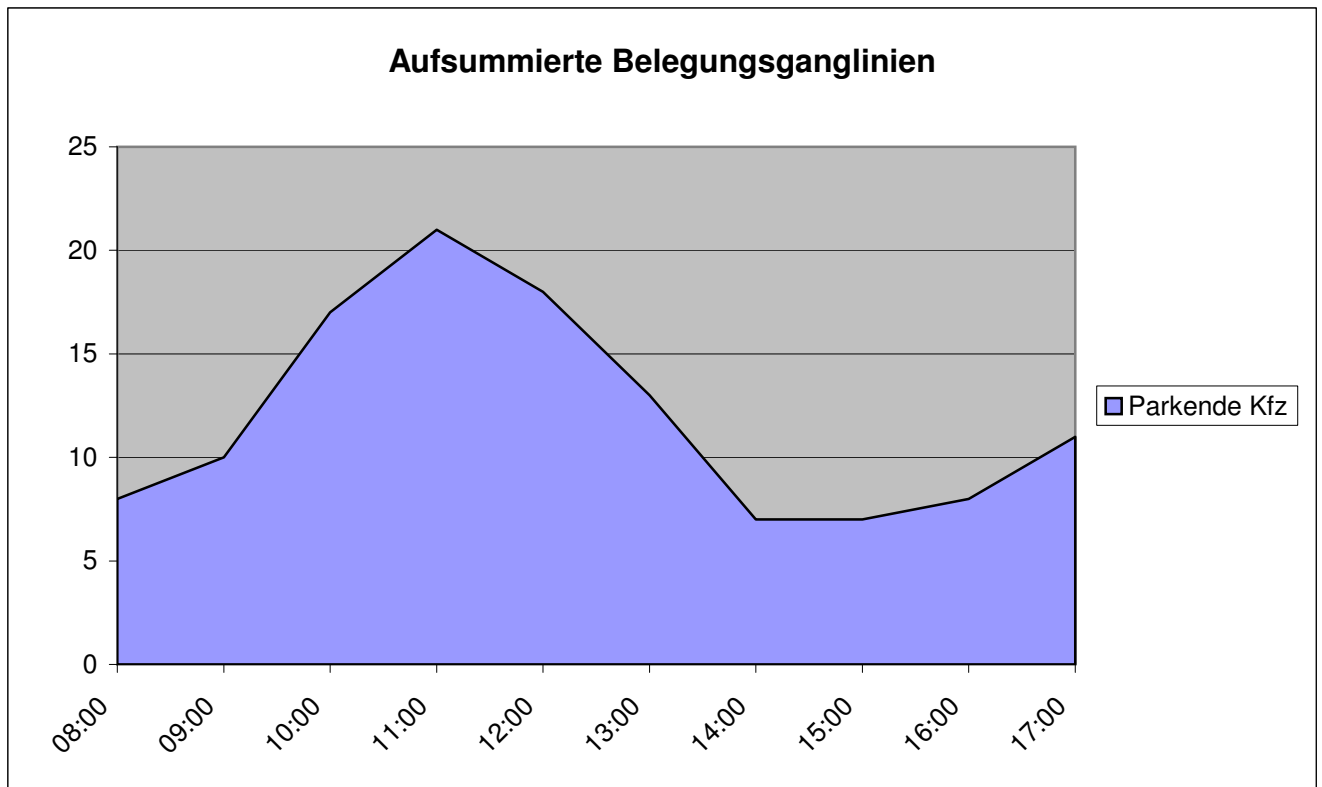
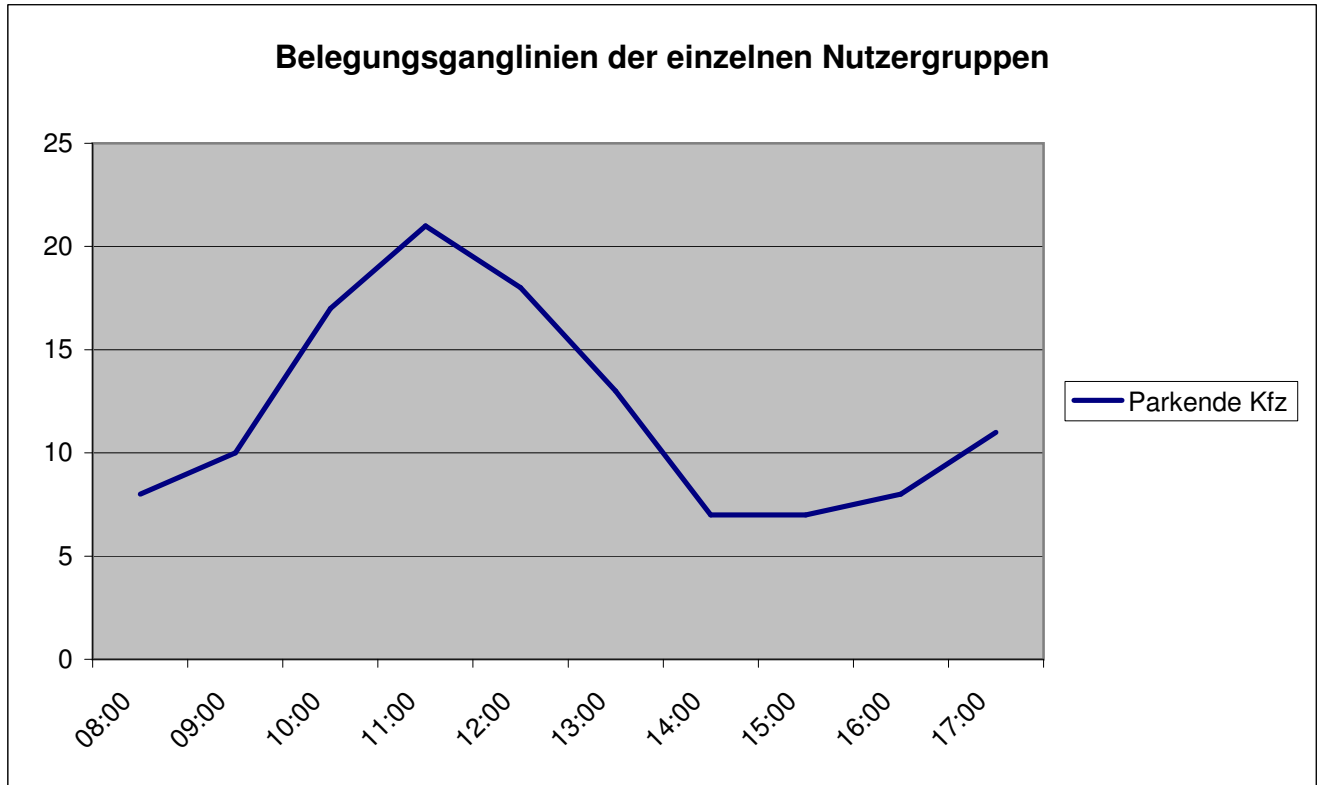
Kapazität: 10 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 25



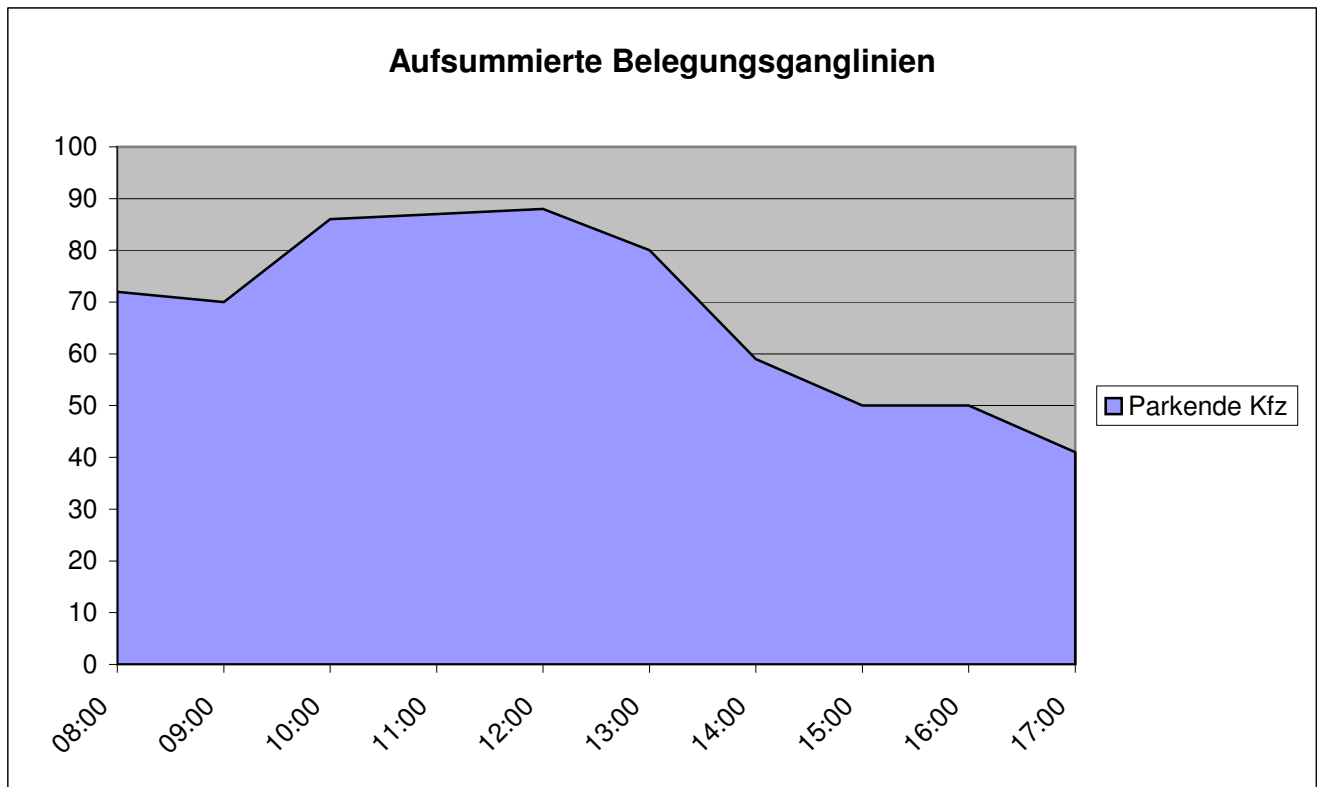
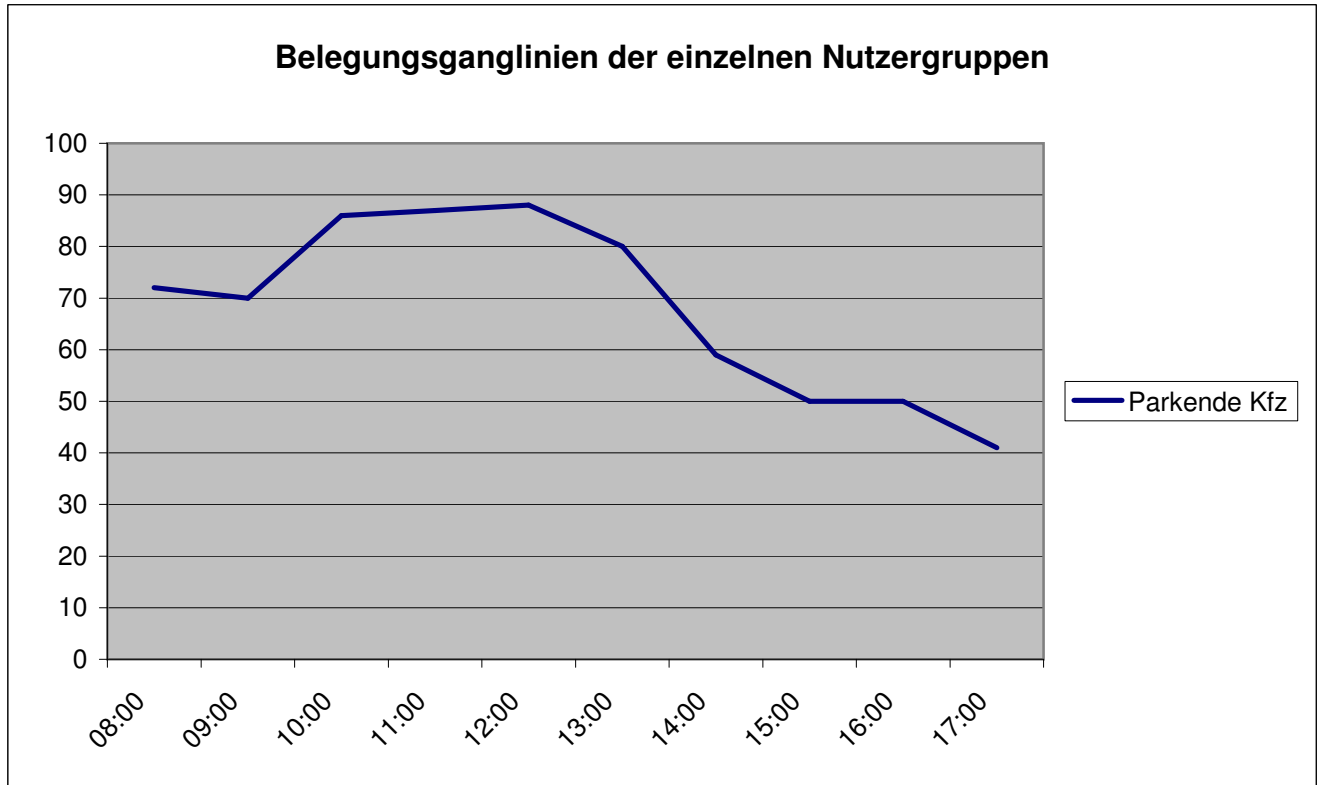
Kapazität: 62 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 243



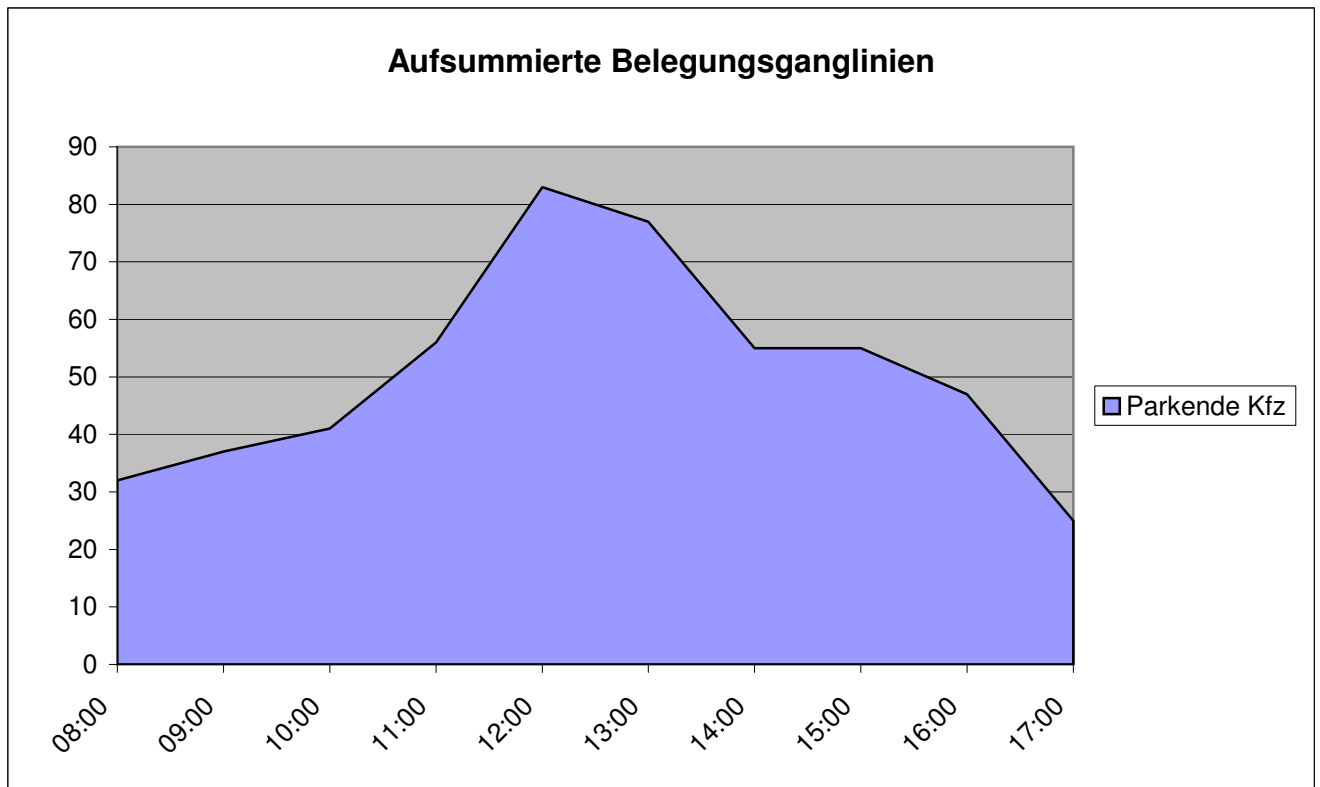
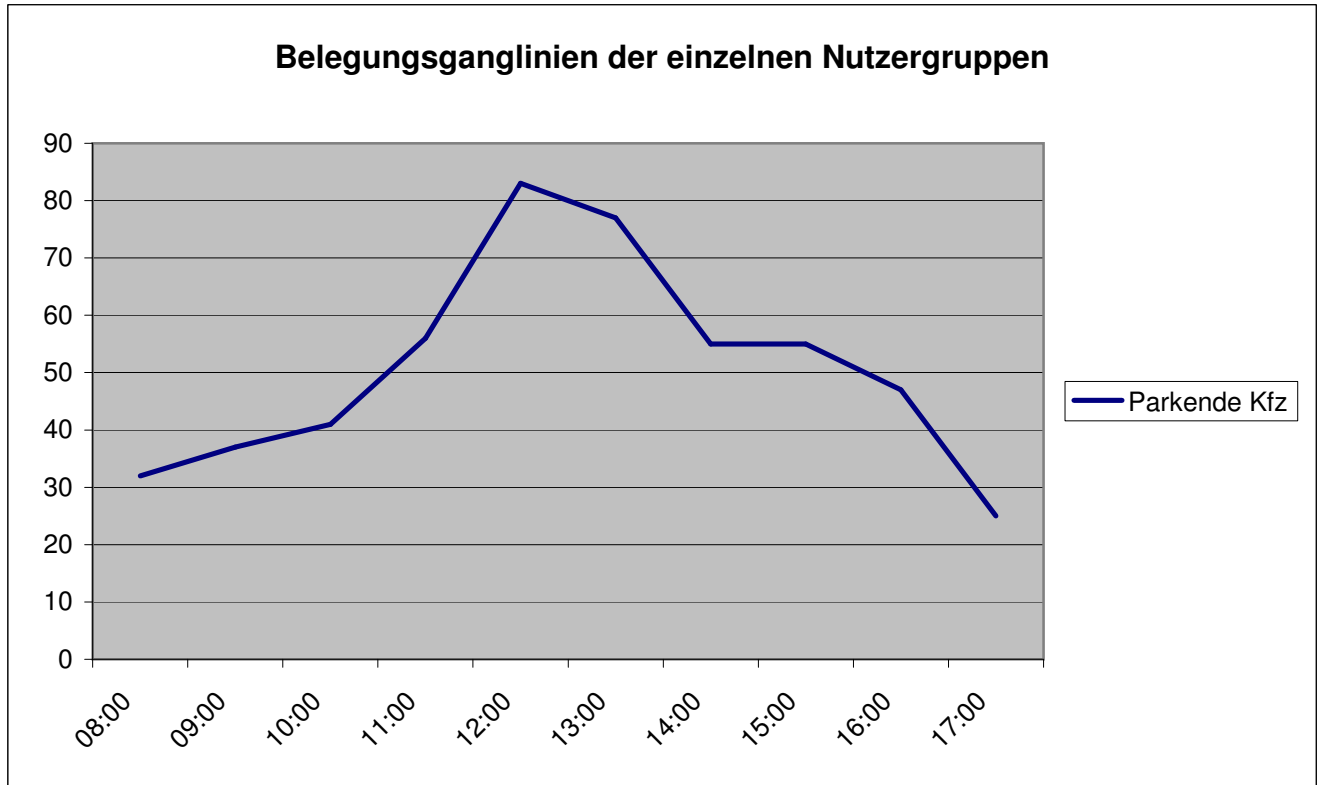
Kapazität: 34 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 129



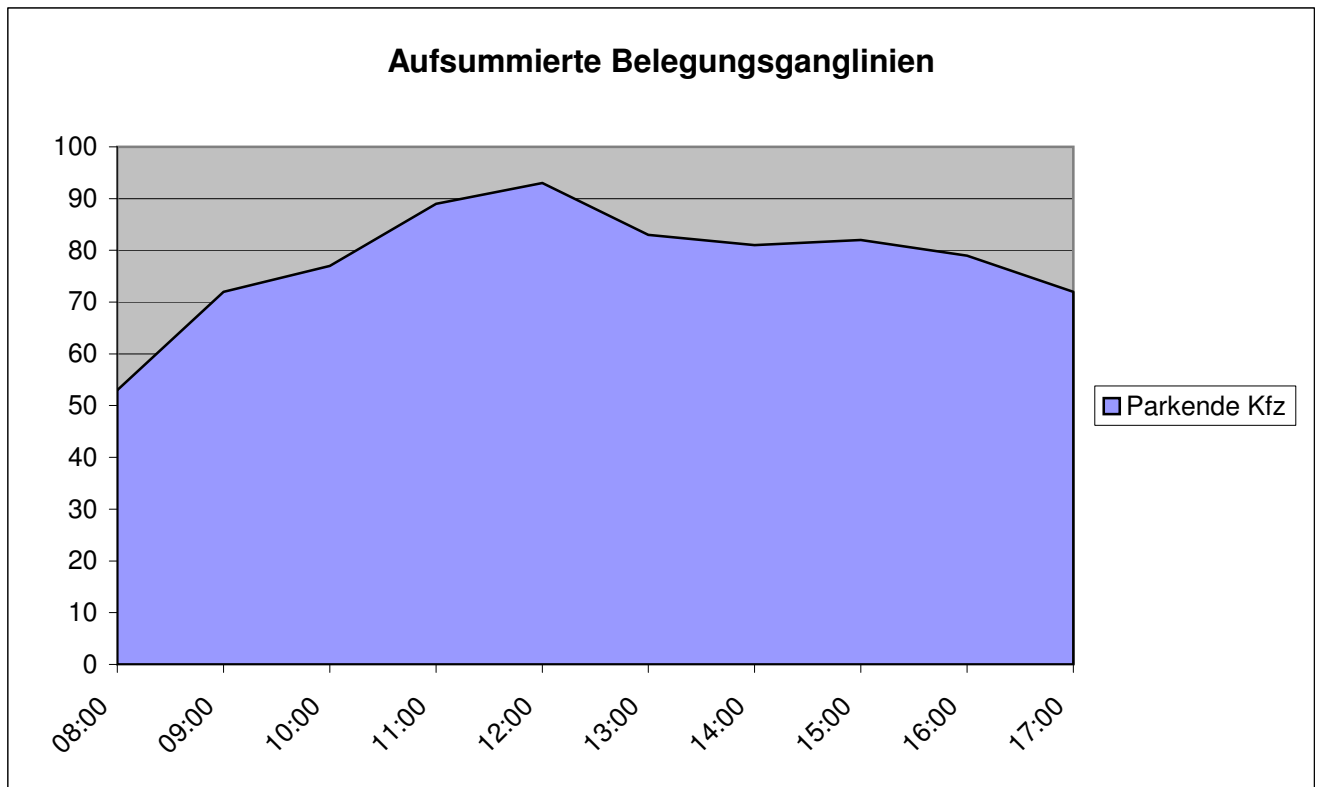
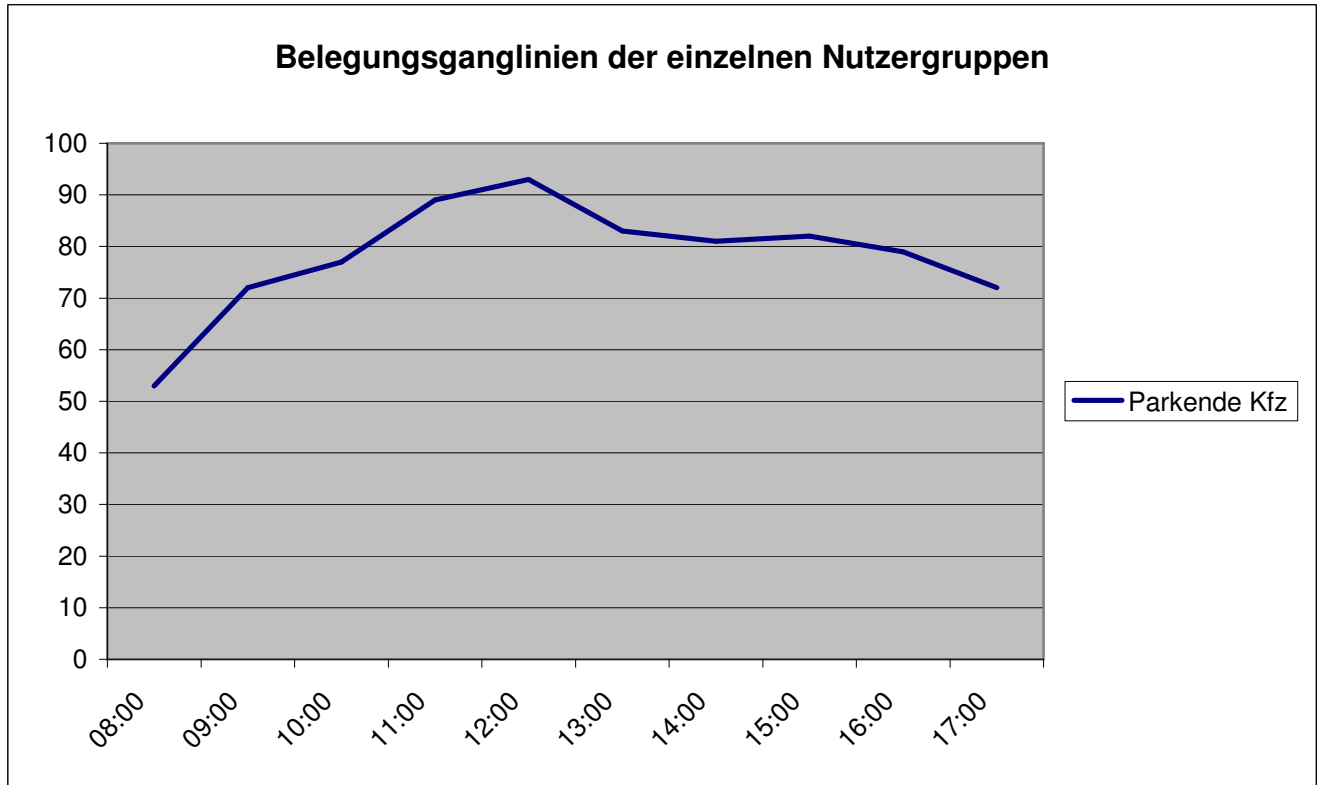
Kapazität: 34 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 693



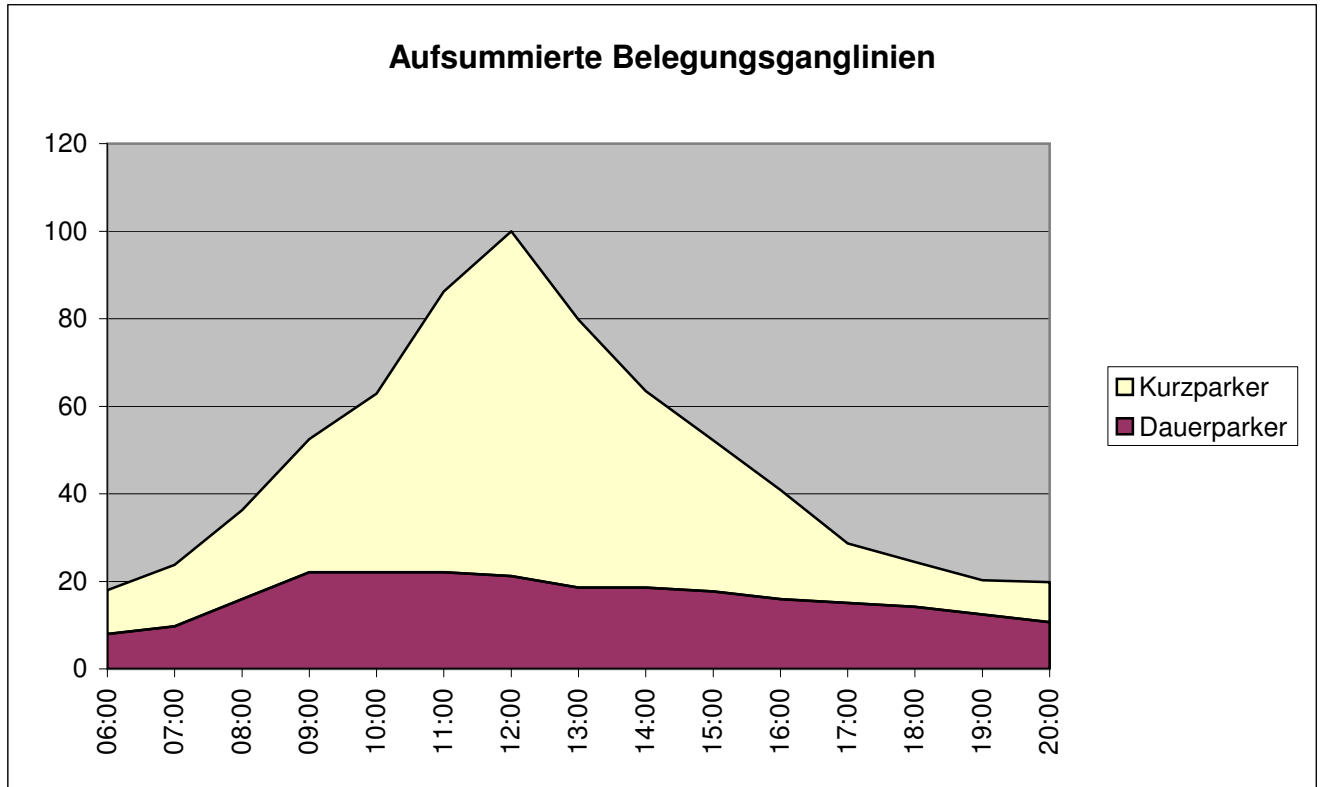
Kapazität: 93 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 201



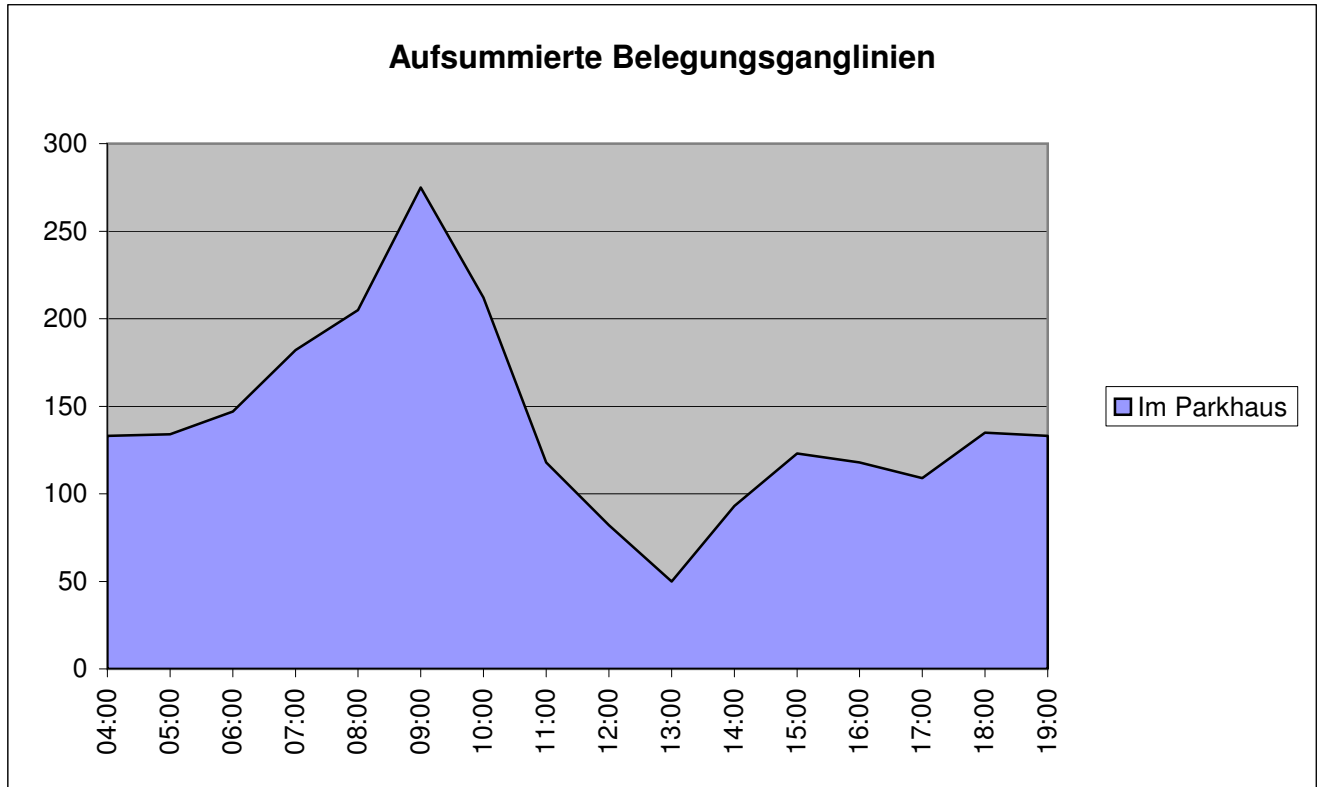
Kapazität: 127 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 263



Kapazität: 129 Stellplätze / Parkvorgänge 6.00-20.00: 357

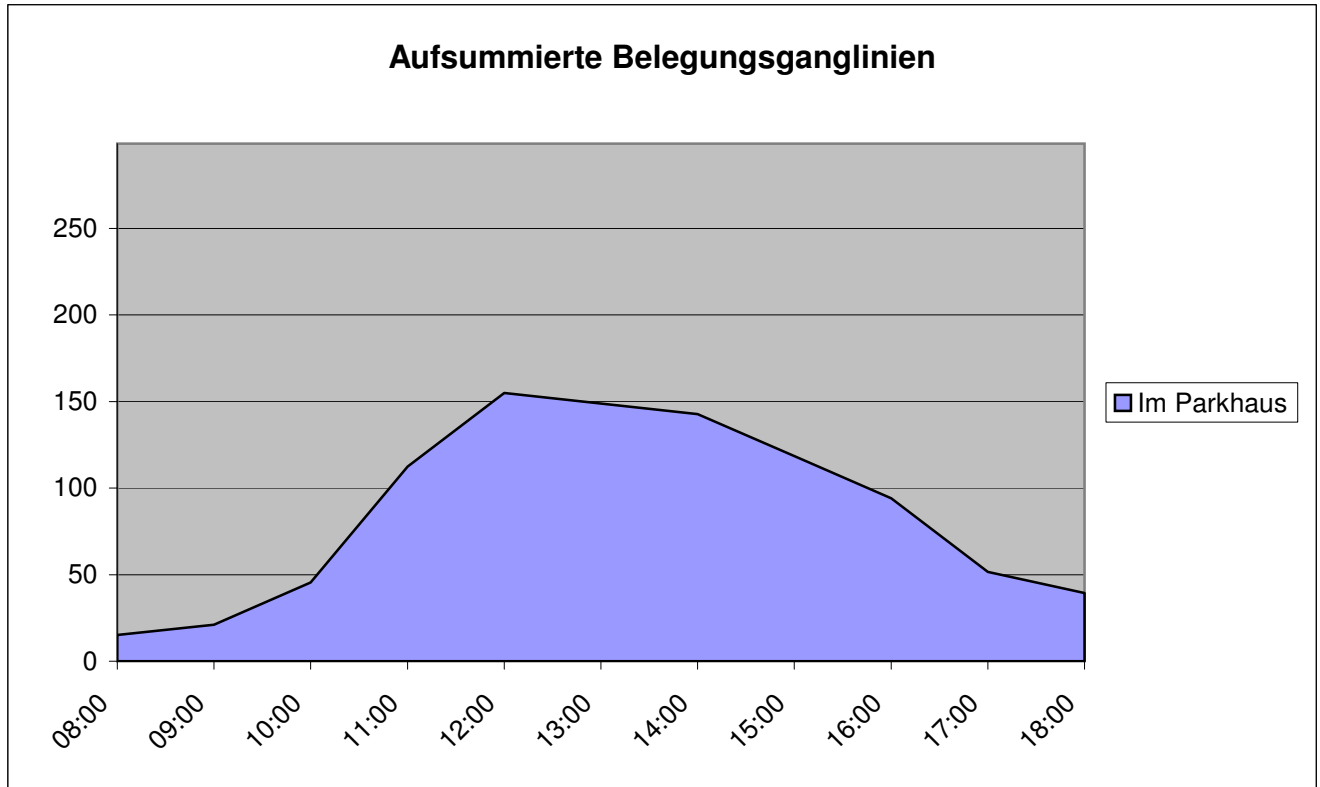


Kapazität: 276 Stellplätze / Parkvorgänge 4.00-19.00: 1680



Ein- und Ausfahrten vom Parkhausleiter erhalten

Kapazität: 299 Stellplätze / Parkvorgänge 8.00-18.00: 405



Ein- und Ausfahrten vom Parkhausleiter erhalten

Kapazität: 300 Stellplätze / Parkvorgänge 4.30-18.00: 672

