

Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Abschlussbericht

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Weingarten
Kirchstraße 1
88250 Weingarten

Auftragnehmer:

BrennerPlan GmbH
Augustenstraße 10a
70178 Stuttgart

T: +49 711 6 01 43 97 0

F: +49 711 6 01 43 97 10

buero@brennerplan.de

www.brennerplan.de

Projektbearbeitung:

Dipl.-Ing. Malte Novak

Dr.-Ing. Lu Liu

Alexander Neu, M.Sc.

Ausgabestand:

12.05.2025

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis.....	VI
Abkürzungsverzeichnis.....	VII
1 Aufgabenstellung und Grundlagen	1
1.1 Aufgabenstellung	1
1.2 Rechtlicher Rahmen.....	4
1.2.1 Parkraumbewirtschaftung	4
1.2.2 Bewohnerparken.....	4
1.3 Nutzerspezifische Parkraumnachfrage	5
2 Analyse Untersuchungsgebiet	6
2.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet.....	7
2.2 Teilgebiet 1: Innenstadt und Promenade	9
2.2.1 Parkieranlagen in der Innenstadt	11
2.2.2 Parkstände im Straßenraum	17
2.3 Teilgebiet 2: Oberstadt/Hochschulen	19
2.4 Teilgebiet 3: Schulzentrum und Blumenau	23
2.5 Teilgebiet 4: Stadtösch.....	27
2.6 Teilgebiet 5: Vorderer Ochsen	29
3 Beteiligung	32
3.1 Akteursgespräche	32
3.2 Bürgerwerkstatt	34
4 Gebietsübergreifende Maßnahmen	40
4.1 Optimierung des Parkleitsystems	41
4.2 Attraktivierung der Tiefgaragen.....	42
4.3 Änderung der Parkgebühren.....	44
4.4 Umnutzung von Parkständen.....	46

4.5	Standortvorschläge für weiteres Carsharing-Angebot	47
5	Gebietsspezifische Maßnahmen.....	48
5.1	Maßnahmen.....	48
5.1.1	Einheitliche und nachvollziehbare Parkraumbewirtschaftungszonen.....	49
5.1.2	Bewohnerparken.....	49
5.1.3	Einführung einer Monatskarte	51
5.2	Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade und Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau	52
5.2.1	Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungszone	52
5.2.2	Erweiterung der zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone.....	54
5.2.3	Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraumbewirtschaftungszone.....	55
5.2.4	Bewohnerparken.....	56
5.2.5	Einführung einer Monatskarte	60
5.3	Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen	61
5.3.1	Einführung einer zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone.....	61
5.3.2	Bewohnerparken.....	62
5.4	Teilgebiet 4 Stadtösch und Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen	66
6	Evaluation, Kommunikation und Umsetzung	67
6.1	Evaluation	67
6.2	Kommunikation.....	69
6.3	Umsetzungstabelle.....	71
7	FAZIT.....	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet	3
Abbildung 2: Aufteilung in 5 Teilgebiete.....	3
Abbildung 3: Gesamtes Untersuchungsgebiet – Auslastung der öffentlichen Parkstände und Nutzergruppen.....	7
Abbildung 4: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Übersicht.....	9
Abbildung 5: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Aktuelle Parkraumbewirtschaftung...	10
Abbildung 6: Lage der Parkieranlagen in der Innenstadt.....	11
Abbildung 7: Auslastung der Tiefgarage Löwenplatz.....	12
Abbildung 8: Auslastung der Tiefgarage Stadtgarten	13
Abbildung 9: Auslastung der Tiefgarage Postplatz	14
Abbildung 10: Auslastung der Tiefgarage des Kultur- und Kongresszentrums (KuKo).....	14
Abbildung 11: Auslastung des Parkhauses Kaufland	15
Abbildung 12: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen.....	17
Abbildung 13: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Übersicht	19
Abbildung 14: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Auslastung der Parkstände/Stellplätze und Nutzergruppen – mit Hochschule	20
Abbildung 15: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Auslastung der Parkstände/Stellplätze und Nutzergruppen – ohne Hochschule	20
Abbildung 16: Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau – Übersicht	23
Abbildung 17: Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen.....	24
Abbildung 18: Lage des Parkplatzes Festplatz	25
Abbildung 19: Auslastung des Parkplatzes Festplatz	26
Abbildung 20: Teilgebiet 4 Stadtösch – Übersicht.....	27
Abbildung 21: Teilgebiet 4 Stadtösch – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen.....	28
Abbildung 22: Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen – Übersicht	29
Abbildung 23: Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen	30
Abbildung 24: Übersicht Zeitschiene Akteursgespräche, Beteiligungen, politische Gremien....	32
Abbildung 25: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 1.....	34
Abbildung 26: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 2.....	36
Abbildung 27: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 3.....	37
Abbildung 28: Imagebild Parkleitsystem	41
Abbildung 29: Imagebild einer modernen Tiefgarage	43
Abbildung 30: Teilgebiet 1 und 3 – Gebietsabgrenzung	52

Abbildung 31: Teilgebiet 1 und 3 – Vorschlag für Bewohnerparkzonen (und Pufferzonen)	59
Abbildung 32: Teilgebiet 2 – Gebietsabgrenzung	61
Abbildung 33: Teilgebiet 2 – Vorschlag für Bewohnerparkzonen	64
Abbildung 34: Teilgebiet 4 und 5 – Gebietsabgrenzung	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Parkraumnutzergruppen	5
Tabelle 2: Parkierungsanlagen – Überblick.....	12
Tabelle 3: Ergebnisse der Priorisierung	39
Tabelle 4: Legende für die Maßnahmenbewertung	40
Tabelle 5: Parkraumbewirtschaftung Kosten aktuell.....	44
Tabelle 6: Parkraumbewirtschaftung Kosten Vorschlag	45
Tabelle 7: Legende für die Maßnahmenbewertung	48
Tabelle 8: Kostenvorschlag Bewohnerparken und Bewohnerparken PLUS	58
Tabelle 9: Kostenvorschlag Monatskarte KuKo	60
Tabelle 10: Kostenvorschlag Bewohnerparken und Bewohnerparken PLUS	63
Tabelle 11: Grober Kostenrahmen Beschilderung Teilgebiet 1 und 3	71
Tabelle 12: Grober Kostenrahmen Beschilderung Teilgebiet 2	71
Tabelle 13: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle gebietsübergreifende Maßnahmen.....	73
Tabelle 14: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle Teilgebiete 1 und 3	74
Tabelle 15: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle Teilgebiet 2.....	75

Abkürzungsverzeichnis

Anl.	Anlage
GMS	Gemeindeverband Mittleres Schussental
Kfz	Kraftfahrzeug
KuKo	Kultur- und Kongresszentrum
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PH	Pädagogische Hochschule
Pkw	Personenkraftwagen
Stpl.	Stellplatz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TG	Tiefgarage
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Vorwort

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Begriffsdefinitionen

Parkstand

Ein Parkstand ist eine markierte Fläche im öffentlichen Verkehrsraum, die dem Parken eines einzelnen Fahrzeugs dient. Parkstände befinden sich typischerweise entlang von Straßen, in Parkbuchten oder auf öffentlichen Parkplätzen. Sie sind Teil des öffentlichen Straßenraums und unterliegen den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Parkstände können verschiedene Aufstellungsarten aufweisen, wie Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung.

Stellplatz

Ein Stellplatz bezeichnet eine Fläche auf privatem oder halböffentlichem Grund, die zum Abstellen eines Fahrzeugs vorgesehen ist. Stellplätze finden sich beispielsweise in Tiefgaragen, auf privaten Grundstücken oder in Parkhäusern. Sie unterliegen den jeweiligen Landesbauordnungen und müssen bestimmte baurechtliche Anforderungen erfüllen, wie etwa Mindestmaße oder Zufahrtsbreiten. Im Gegensatz zu Parkständen sind Stellplätze nicht Teil des öffentlichen Straßenraums.

Parkplatz

Der Begriff Parkplatz ist ein übergeordneter Begriff und kann sowohl öffentliche als auch private Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen bezeichnen. Ein Parkplatz besteht aus mehreren Parkständen oder Stellplätzen und kann sich sowohl im öffentlichen Raum (z. B. ein Supermarktparkplatz) als auch auf privatem Gelände befinden. In der Alltagssprache wird "Parkplatz" häufig als Synonym für einzelne Parkmöglichkeiten verwendet, obwohl er eigentlich eine Ansammlung von Parkständen oder Stellplätzen beschreibt.

1 Aufgabenstellung und Grundlagen

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Weingarten bildet gemeinsam mit den Städten Ravensburg und Friedrichshafen ein Mehrfachoberzentrum und ist Teil des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (GMS). Als zentral gelegene Kommune verfolgt die Stadt Weingarten aktiv das Ziel, eine nachhaltige und lebenswerte "Stadt der kurzen Wege" zu etablieren. Aufgrund ihrer regionalen und überregionalen Attraktivität sowie ihrer wirtschaftlichen Bedeutung stand die Stadt vor erheblichen Herausforderungen, insbesondere im Bereich der Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsplanung.

Weingarten zählt aktuell rund 25.000 Einwohner und hat seit 2021 den Status einer Hochschulstadt. Es gibt rund 7.300 Studierende am Standort. Die lokale Wirtschaftsstruktur ist durch etwa 1.700 Firmen und Betriebe geprägt, die gemeinsam rund 10.000 Arbeitsplätze bereitstellen. Aufgrund dieser strukturellen Voraussetzungen ergibt sich ein erheblicher Pendlerverkehr, der vor allem durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt ist und zu einer angespannten Parksituation führte.

Im Jahr 2021 wurde durch den integrierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) des Mittleren Schussentals eine umfassende Optimierung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung als zentrale Aufgabe definiert. Diese Aufgabe war besonders relevant, da bereits umgesetzte sowie geplante Maßnahmen – beispielsweise die Einführung von Fahrradschutzstreifen oder die Reduktion von Parkplätzen – Nutzungskonflikte und damit verbundene Herausforderungen zusätzlich verschärften. Besonders betroffene Gebiete waren hierbei die Innenstadt, das Umfeld der Hochschule sowie das Schulzentrum an der Brechenmacherstraße, wo ein starker Konkurrenzdruck zwischen Anwohnern, Pendlern und Besuchern bestand.

Zudem hat sich die Stadt Weingarten 2023 durch den Klimamobilitätsplan des GMS dazu bekannt, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 stark zu reduzieren. Dafür soll der Umweltverbund gestärkt und die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs überprüft werden. Im Fokus stehen dabei unter anderem die aktive Steuerung des ruhenden Verkehrs sowie die Neuordnung des öffentlichen Raums. Die Erstellung und Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist eine wichtige Maßnahme in der Erreichung der Klimaziele im Bereich der Mobilität.

Das Parkraumkonzept hat daher das Ziel, die bestehenden Herausforderungen zu erfassen und effektive Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung zu entwickeln. Ein wesentlicher Fokus liegt dabei auf der Reduzierung des Parksuchverkehrs, einer effizienteren Nutzung des bestehenden Parkraumangebots sowie einer klaren Bevorrechtigung bestimmter

Nutzergruppen, um die Nutzungskonflikte zu reduzieren. Darüber hinaus berücksichtigt das Konzept städtebauliche sowie umweltpolitische Ziele, wie beispielsweise die Förderung und Integration des Rad- und Fußverkehrs, die Stärkung des Umweltverbunds sowie die Erhöhung des Grünflächenanteils im öffentlichen Straßenraum.

Für die Entwicklung des Parkraumkonzepts wurden umfangreiche empirische Erhebungen durchgeführt, darunter insbesondere eine detaillierte Kennzeichenerfassung zur genauen Analyse der Parkraumnachfrage, der Parkdauer und der Auslastung der Parkstände. Ergänzt wurden diese Erhebungen durch eine systematische Bestandsaufnahme der vorhandenen öffentlichen Parkstände. Auf Grundlage dieser Datenerhebung und -analyse wurden passgenaue Maßnahmen entwickelt, welche auch potenzielle Verlagerungseffekte und Nutzungskonflikte strategisch berücksichtigten.

Parallel dazu wurden Bürgerinnen und Bürger in Form einer Bürgerwerkstatt beteiligt, sowie Gewerbetreibende und Gastronomen in der Innenstadt in einer Dialogveranstaltung, um frühzeitig eine breite Akzeptanz und aktive Beteiligung der Bürgerschaft sowie weiterer relevanter Akteure zu gewährleisten. Durch diesen transparenten und partizipativen Ansatz wird sichergestellt, dass unterschiedliche Interessen angemessen berücksichtigt werden.

Das finale Parkraumkonzept enthält abschließend Handlungsempfehlungen, ergänzt durch Priorisierungen und einem Zeithorizont. Das ermöglicht es der Kommune, die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zielgerichtet und strukturiert anzugehen.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet wurde bereits in der Angebotsphase festgelegt und ist in der Abbildung 1 dargestellt.

Bei der Erarbeitung des Erhebungskonzepts wurde das Untersuchungsgebiet in 5 Teilgebiete (siehe Abbildung 2) eingeteilt:

- Teilgebiet 1: Innenstadt und Promenade
- Teilgebiet 2: Oberstadt/Hochschulen
- Teilgebiet 3: Schulzentrum und Blumenau
- Teilgebiet 4: Stadtösch
- Teilgebiet 5: Vorderer Ochsen

Anl. 1.1

Das Untersuchungsgebiet und die Einteilung in Teilgebiete ist vergrößert in der Anlage 1.1 dargestellt.

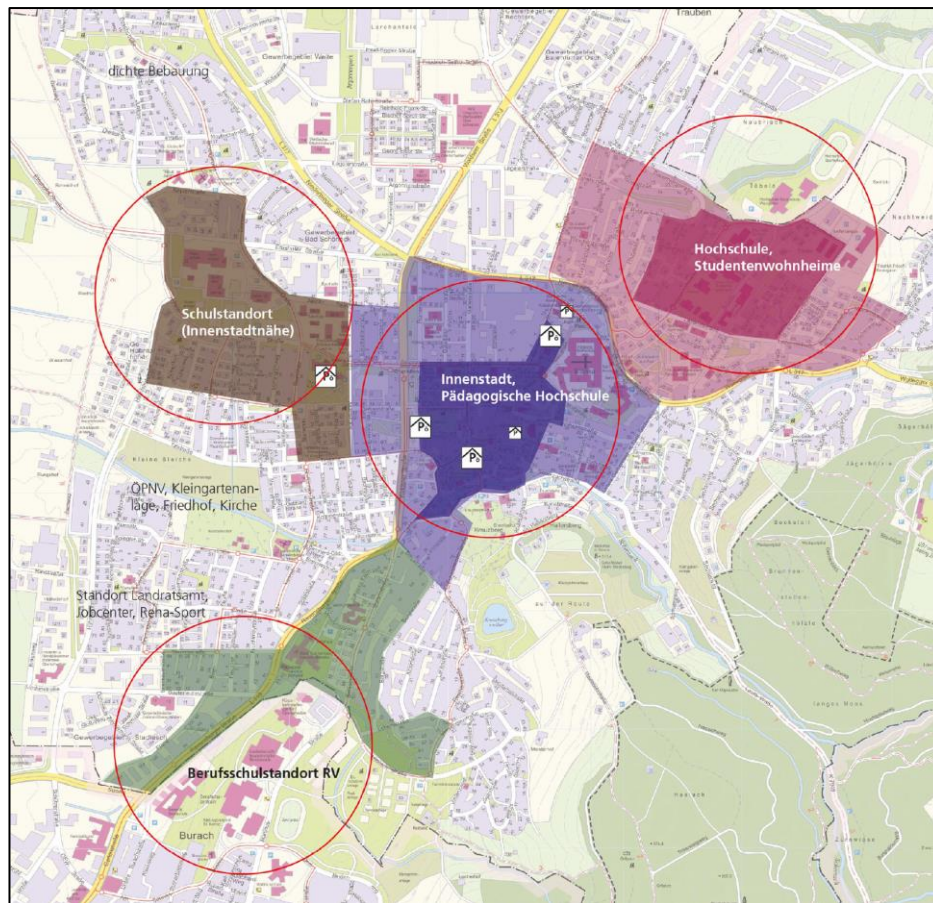


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

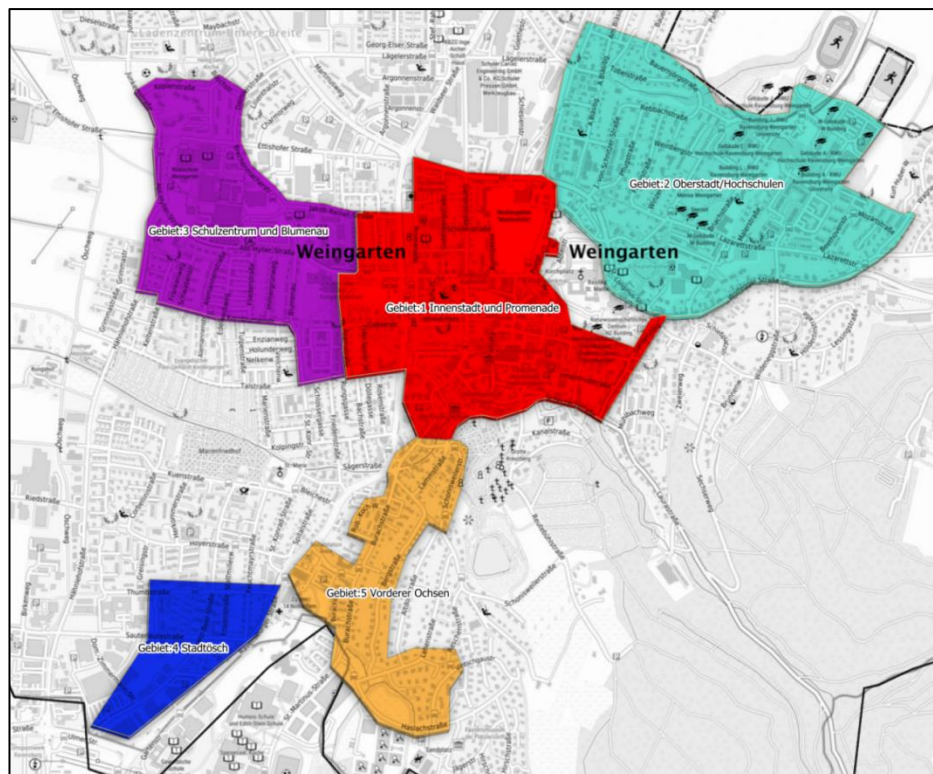


Abbildung 2: Aufteilung in 5 Teilgebiete

1.2 Rechtlicher Rahmen

Die rechtliche Grundlage für die Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums und die Einrichtung von Bewohnerparkzonen in Deutschland basiert auf dem Straßenverkehrsgesetz (StVG), der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

1.2.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Erhebung von Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum ist durch § 6a Absatz 6 StVG geregelt. Demnach können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren erhoben werden. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den Straßenverkehrsbehörden der Länder und Kommunen. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr zu steuern, den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Nutzung des öffentlichen Raums effizient zu gestalten.

1.2.2 Bewohnerparken

Die Einrichtung von Bewohnerparkzonen ist in § 45 Absatz 1b Nr. 2a StVO geregelt. Voraussetzungen für die Anordnung solcher Zonen sind:

- Ein erheblicher Mangel an privaten Stellflächen.
- Ein bestehender oder drohender Parkdruck mit einer Auslastung der Parkmöglichkeiten von über 80 %
- Die Anordnung von Bewohnerparken ist auch im Rahmen städtebaulicher/verkehrsplanerischer Konzepte möglich.
- Die Ausdehnung des Bereichs sollte 1.000 m nicht überschreiten. In Ausnahmefällen sind bis zu 1.500 m möglich.
- Werktags zwischen 9 Uhr und 18 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Stellflächen für Bewohner reserviert sein. Nachts nicht mehr als 75 %.

Zur Umsetzung werden Bewohnerparkausweise ausgegeben, die es berechtigten Personen ermöglichen, in den gekennzeichneten Zonen zu parken. Die Ausstellung dieser Ausweise erfolgt durch die zuständigen kommunalen Behörden und ist in der Regel gebührenpflichtig.

Bis 2020 waren die Gebühren für Bewohnerparkausweise bundeseinheitlich auf maximal 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt. Mit der Änderung des StVG wurde die Zuständigkeit für die Festlegung der Gebührenhöhe auf die Länder übertragen. Einige Länder (unter anderem Baden-Württemberg) haben diese Zuständigkeit an die Kommunen delegiert, wodurch Städte nun eigenständig die Gebühren festlegen können. Beispielsweise erhebt die Stadt Freiburg (hier handelt es sich um den Höchstwert in Baden-Württemberg) gestaffelte Gebühren von bis zu 480 Euro pro Jahr, abhängig von der Fahrzeuglänge.

1.3 Nutzerspezifische Parkraumnachfrage

In Mittelzentren wird üblicherweise das Angebot an Parkständen für Kraftfahrzeuge so gestaltet, dass Ziele in wenigen Minuten vom Parkstand aus fußläufig erreichbar sind.

Abgesehen von diesen allgemeinen Nutzungsansprüchen kann der Anspruch an Parkraum nach Nutzergruppen zusammengefasst werden. In der folgenden Tabelle sind die möglichen Nutzergruppen aufgeführt. Häufig treten Konflikte auf, wenn diese Nutzergruppen um den gleichen Parkraum konkurrieren. Jede Nutzergruppe kann eine übliche Parkdauer zugewiesen werden.

Tabelle 1: Parkraumnutzergruppen

Nutzergruppen		Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner		> 2 h						
Beschäftigte	Dienstleistungen	> 2 h						
	Industrie, Gewerbe	> 2 h						
	Verkauf	> 2 h						
	Gastbetrieb	> 2 h						
	Kultur, Religion	bis 2 h / > 2h						
	Bildung	bis 2 h / > 2h						
Besucher	Wohnen	30 min – 2 h						
	Gastbetrieb	30 min – 2 h						
	Kultur, Religion	30 min – 2 h						
	Bildung	30 min – 2 h						
	Sport-/Freizeit	bis 2 h / > 2h						
Kunden	Dienstleistung	30 min – 2 h						
	Industrie, Gewerbe	30 min – 2 h						
	Verkauf	30 min – 2 h						
Legende								
		keine bis geringe Nachfrage						
		geringe bis mittlere Nachfrage						
		mittlere bis hohe Nachfrage						

2 Analyse Untersuchungsgebiet

Zur Bewertung des Parkdrucks und der Nutzungsmuster im Stadtgebiet Weingarten wurde die Parkstandauslastung im gesamten Untersuchungsraum analysiert. Die Erhebung erfolgte am Dienstag den 8.11.2022 im Zwei-Stunden-Takt von 9 bis 22 Uhr. Die Erhebung wurde mit insgesamt 24 Studierenden und 2 Betreuern von BrennerPlan durchgeführt. Insgesamt standen im Untersuchungsgebiet 2.202 oberirdische öffentliche Parkstände (ohne den Festplatz) zur Verfügung.

Anl. 1.2

Einen Überblick über die Anzahl an Parkständen im Straßenraum des gesamten Untersuchungsgebiets zeigt die Anlage 1.2.

Anhand der Parkdauer wurden die Parker in die 4 folgenden Kategorien eingeteilt:

- Kurzparker: 1 Intervall
- Mittelparker: 2–3 Intervalle
- Langparker : ≥ 4 Intervalle
- Bewohner: Alle Kfz, die im letzten Rundgang im Straßenraum abgestellt waren (durch diese Definition sind um 22 Uhr alle Parker Bewohner, auch wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die ggf. keinem Bewohner gehören)

Am Donnerstag, den 1.2.2024, fand eine Nacherhebung statt, bei der die Auslastung einzelner Straßenabschnitte sowie der Parkplatz am Festplatz, die Tiefgarage Postplatz, die Parkplätze der PH rund um die Basilika und der Bereich um das Schulzentrum (südlich des Gebiets Vorderer Ochsen) erfasst wurden.

2.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet

Insgesamt lässt sich im gesamten Untersuchungsgebiet eine ausgewogene, aber dauerhaft hohe Auslastung feststellen, ohne dass eine Überlastung erreicht wird.

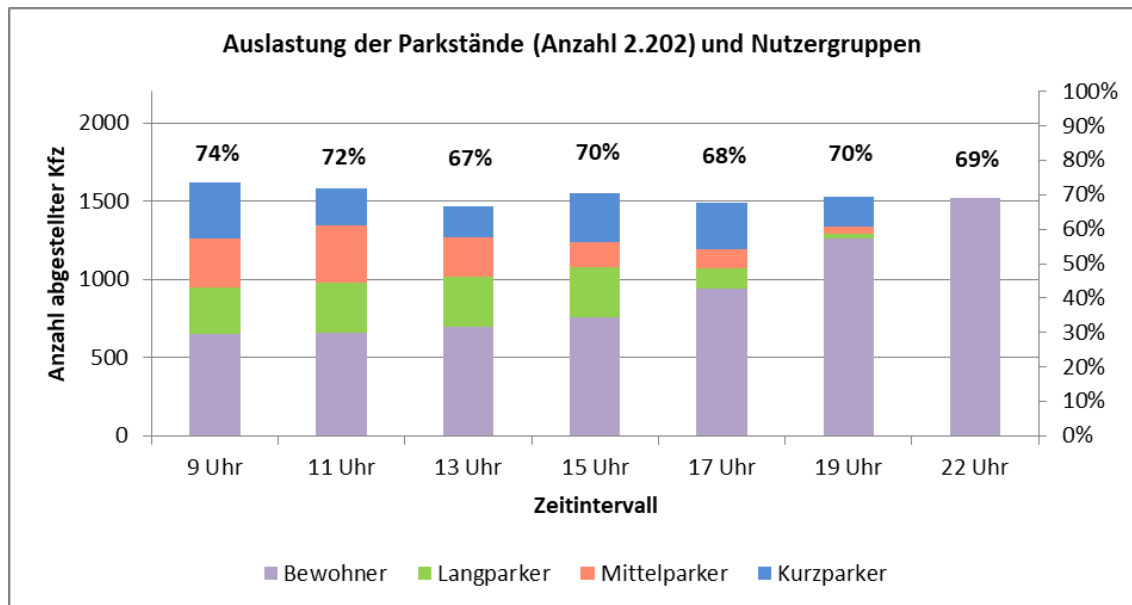


Abbildung 3: Gesamtes Untersuchungsgebiet – Auslastung der öffentlichen Parkstände und Nutzergruppen

Ohne die großen Parkieranlagen (TG Stadtgarten, TG Löwentor, TG Postplatz, Festplatz, private TG Kaufland, private Hochschulparkplätze) sind ca. 2.202 Parkstände/Stellplätze im Stadtgebiet vorhanden:

- Der Tageshöchstwert liegt bei 74 % um 9 Uhr,
- das Minimum bei 67 % um 13 Uhr.
- Ab 15 Uhr pendelt sich die Belegung wieder bei 68 bis 70 % ein,
- bevor sie gegen 22 Uhr bei 69 % endet.

Die Differenzierung der Nutzergruppen zeigt dabei eine stärkere Dominanz der Bewohnernutzung, insbesondere in den Abendstunden:

- Die Anzahl der Bewohnerfahrzeuge steigt von 655 (9 Uhr) kontinuierlich an.
- Die Nutzung durch Kurzparker ist vormittags am höchsten (359 Fahrzeuge um 9 Uhr) und nimmt ab 15 Uhr deutlich ab.
- Mittelparker nehmen vormittags eine wichtige Rolle ein (Spitzenwert: 369 um 11 Uhr), ihr Anteil nimmt aber bereits ab 15 Uhr stark ab.

Die Gesamtanalyse verdeutlicht, dass die Parkraumauslastung in Weingarten über den gesamten Tag hinweg hoch, aber nicht kritisch ist:

- Der Hochschulstandort trägt zur Tagesauslastung bei, insbesondere durch Mittel- und Kurzparker in den Vormittags- und Mittagsstunden.
- In den wohngeprägten Teilgebieten dominiert der Bewohnerverkehr, besonders in den Abendstunden.
- Es besteht eine geringe Rotation am späten Tag, was auf eine langfristige Belegung durch Anwohner und fehlende Nutzung durch externe Gruppen hinweist.

Anl. 2.1–2.14 Die Ergebnisse der Kennzeichenerfassung sind zusätzlich in Karten dargestellt. Die Anlagen
Anl. 2.15–2.21 2.1–2.14 zeigen straßenfein die Auslastung der jeweiligen Straßenabschnitte. Für jedes Zeitintervall sind zuerst die Ergebnisse der Kennzeichenerfassung aus dem Jahr 2022 und anschließend die Ergebnisse der Auslastungserhebung (Nacherhebung) dargestellt. Die Anlagen 2.15–2.21 zeigen die freien Kapazitäten in den Straßenabschnitten für die Kennzeichenerfassung. Für die Nacherhebung ist aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethodik keine Kapazitätsgrafik vorhanden.

Parkwegweisung im Bestand

Anl. 1.4 Um einen Überblick über das bestehende statische Parkleitsystem zu erhalten, wurden sämtliche Schilder für die Parkwegweisung aufgenommen und in der Karte in der Anlage 1.4 zusammengestellt.

Als Fazit lässt sich sagen, dass die bestehende Parkwegweisung nicht vollständig, einheitlich und verständlich ist. Die Namensgebung ist nicht einheitlich und es existiert keine eigenständige wegweisende Beschilderung für das Parken. Für externe Besucher der Stadt Weingarten ist das bestehende Parkleitsystem nur schwer zu fassen.

2.2 Teilgebiet 1: Innenstadt und Promenade

Das Teilgebiet 1 umfasst die zentralen Innenstadtbereiche von Weingarten mit überwiegender Mischnutzung durch Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen. Das Zentrum lässt sich im Teilgebiet 1 fußläufig innerhalb von 5 Minuten erreichen.

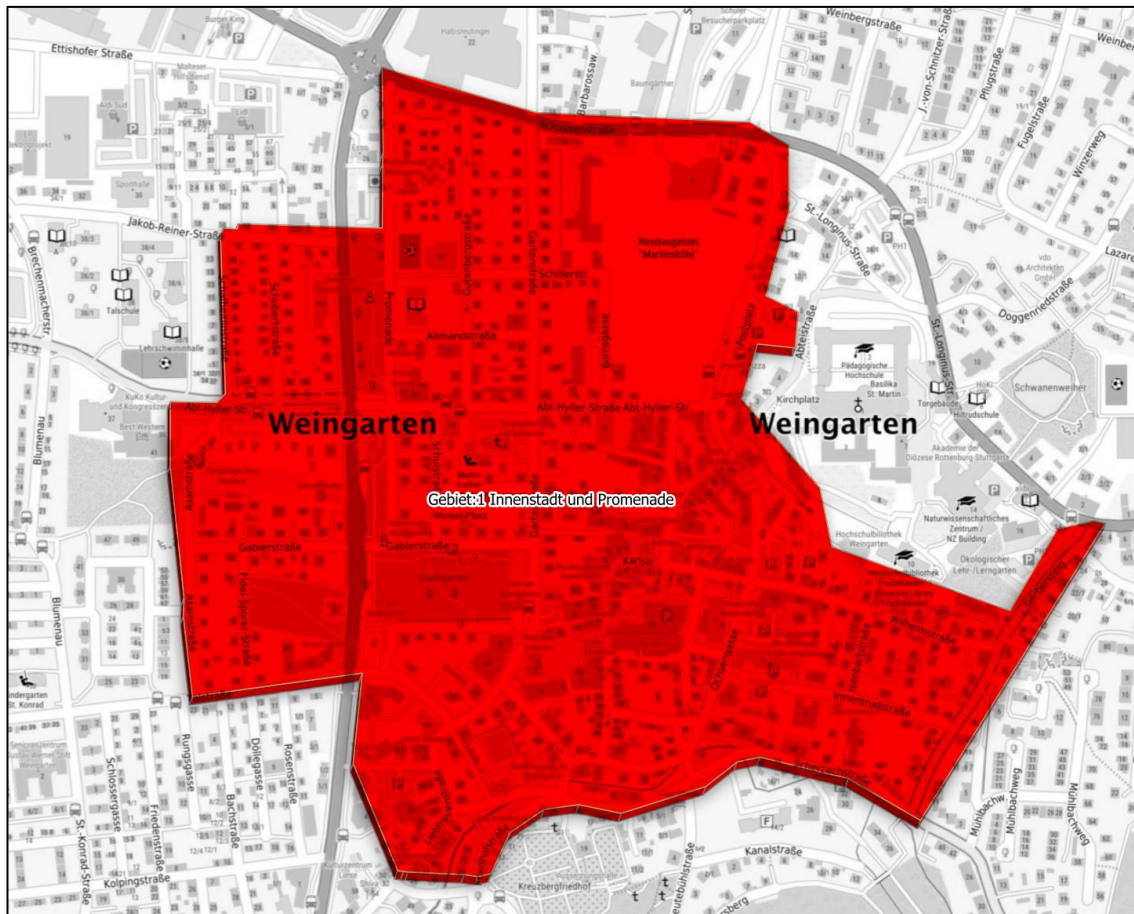


Abbildung 4: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Übersicht

Insgesamt stehen im Teilgebiet 1 ca. 920 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Im Kern des Untersuchungsgebiets befindet sich eine Halteverbotszone, in der das Parken nur mit Parkschein in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist (Abbildung 5). Inclusive des öffentlichen Parkplatzes am Finanzamt sind ca. 200 öffentliche Parkstände/Stellplätze im Teilgebiet 1 kostenpflichtig. In den hellblau dargestellten Bereichen ist die Parkdauer Montag bis Freitag von 8-18 Uhr mit Parkscheibe auf 1,5 Stunden begrenzt. Inclusive der 21 Stellplätze des Parkplatzes an der Liebfrauenstraße (insgesamt 46 Stellplätze), auf denen auch die Weingartener Parkdauerbegrenzung gilt gibt es in der Summe ca. 140 Parkstände/Stellplätze mit Parkscheibenregelung.

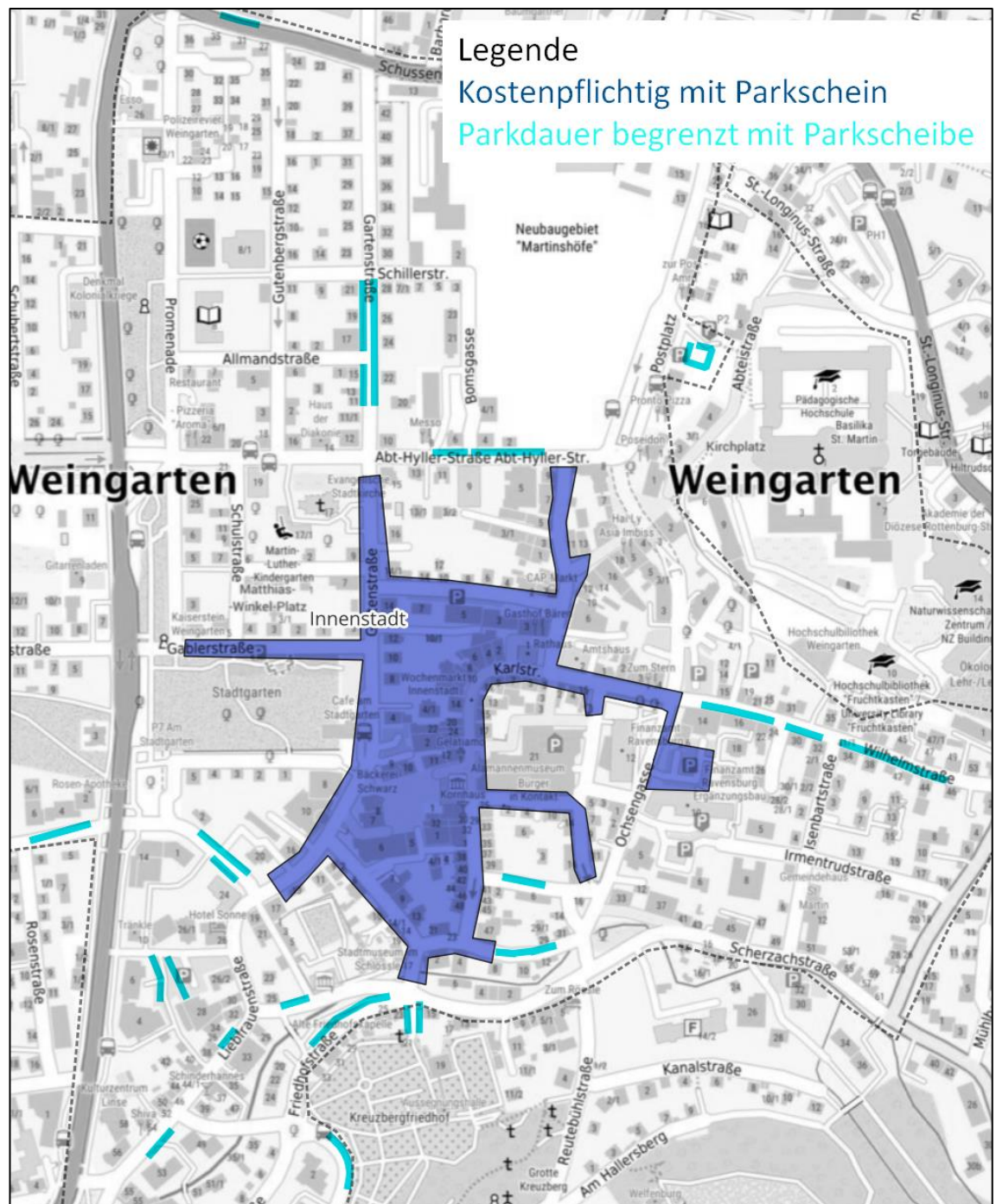


Abbildung 5: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Aktuelle Parkraumbewirtschaftung

Anl. 1.3

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt ist vergrößert in der Anlage 1.3 dargestellt.

2.2.1 Parkierungsanlagen in der Innenstadt

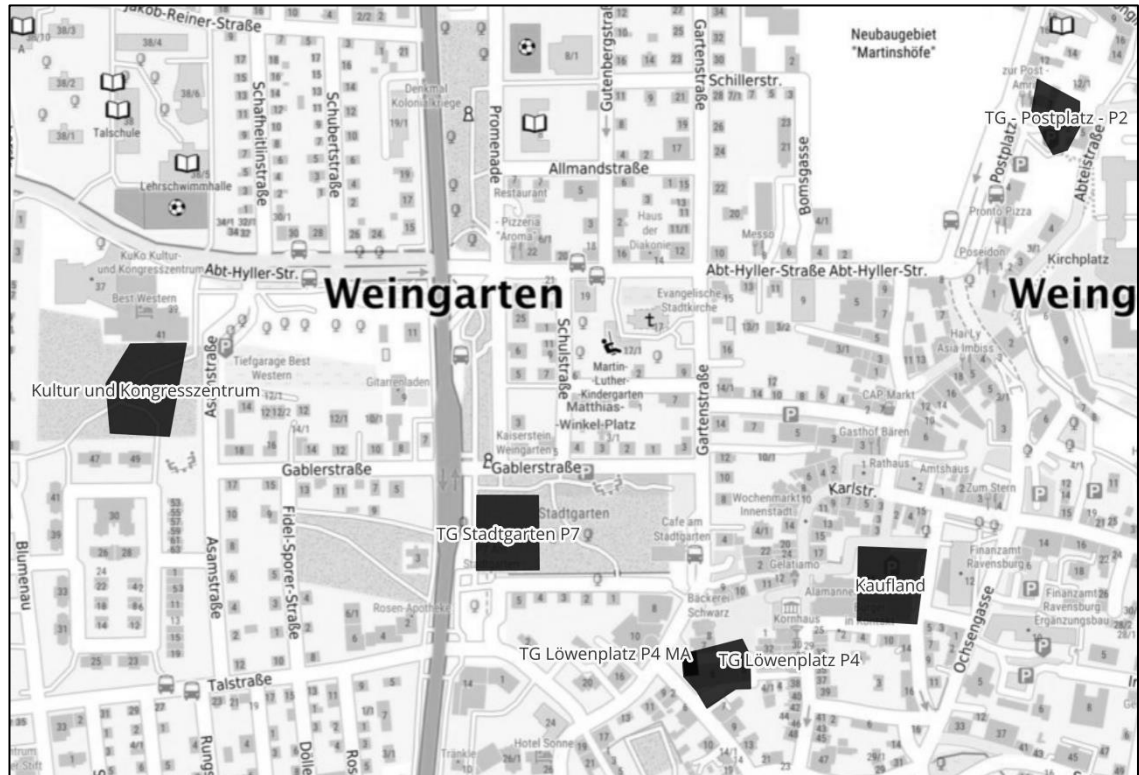


Abbildung 6: Lage der Parkierungsanlagen in der Innenstadt

In der Innenstadt und in ihrer unmittelbaren Nähe sind fünf Parkierungsanlagen vorhanden. Die Lage dieser zeigt die Abbildung 6. Bis auf das Parkhaus „Kaufland“ werden sie städtisch betrieben. Das private Parkhaus „Kaufland“ wurde für die umfassende Analyse mit erhoben, ist jedoch nicht Bestandteil der Maßnahmenentwicklung. Eine Übersicht der Öffnungszeiten, der Gebühren und der Höchstparkdauer der Parkierungsanlagen zeigt die Tabelle 2.

Tabelle 2: Parkieranlagen – Überblick

Name	Öffnungszeiten	Gebührenpflichtig	Gebühren	Höchstparkdauer	Besonderheiten	Anz. Stpl.
Tiefgarage Löwenplatz	6 bis 2 Uhr	Montag bis Freitag 9 bis 18 Uhr	0,25 € pro 15 Minuten	3 Stunden	Keine Schranke vorhanden	69
Tiefgarage Stadtgarten	6 bis 24 Uhr	Montag bis Freitag 9 bis 18 Uhr	0,25 € pro 15 Minuten	3 Stunden	Keine Schranke vorhanden, nachts ein Rolltor. Vermietete Stellplätze vorhanden.	61
Tiefgarage Postplatz	6 bis 2 Uhr	Montag bis Freitag 9 bis 18 Uhr	0,25 € pro 15 Minuten	3 Stunden	Keine Schranke vorhanden	72
Kultur- und Kongresszentrum	durchgehend	Montag bis Sonntag	1,00 € pro Stunde	-	Schranke vorhanden. Vermietete Stellplätze vorhanden.	250
			Maximalbetrag je Tag: 9,00 €			
			Abend- bzw. Konzertticket für 5 Stunden: 3,00 €			
Kaufland	6:30 bis 22:30 Uhr	Montag bis Samstag	1,00 € pro Stunde Kunden bis 90 Minuten frei	-	Privatparkplatz	171

Die nachfolgenden Diagramme zeigen die Auslastung der Parkieranlagen in der Innenstadt. In den Parkieranlagen wurde nur die Auslastung (Anzahl abgestellter Kfz) erhoben, deshalb ist dort keine Aussage zur Parkdauer der Kfz möglich.

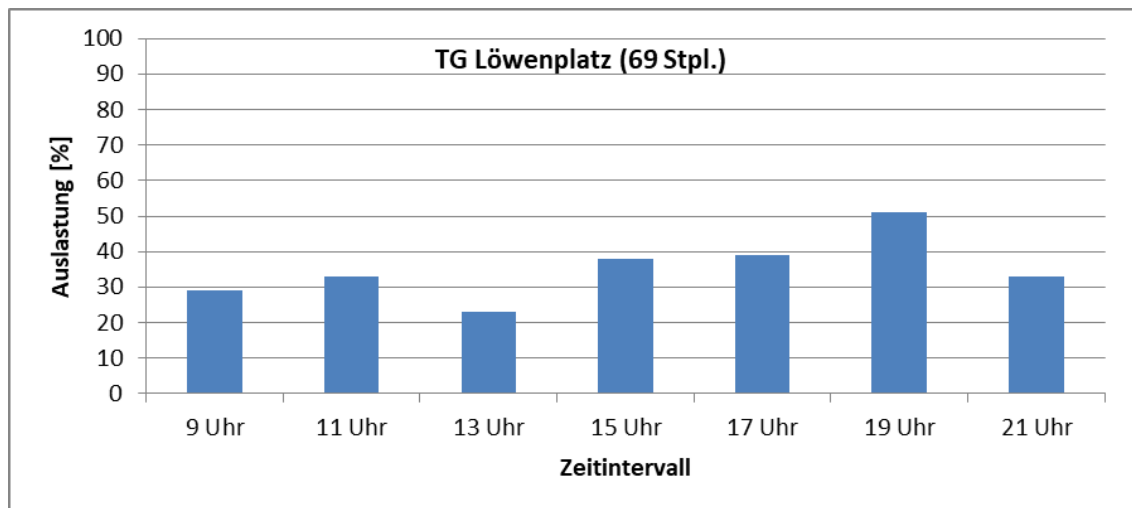


Abbildung 7: Auslastung der Tiefgarage Löwenplatz

Die Tiefgarage Löwenplatz weist über den Tagesverlauf hinweg eine mäßige, tendenziell ansteigende Auslastung auf (Abbildung 7). Am Vormittag liegt die Belegung bei etwa 28 % (9 Uhr) bis 34 % (11 Uhr) und fällt mittags auf den niedrigsten Wert von rund 24 % (13 Uhr). Ab dem Nachmittag steigt die Nutzung kontinuierlich an und erreicht um 19 Uhr den Höchstwert

mit ca. 51 % Auslastung – vermutlich durch Abendnutzungen im Umfeld von Innenstadt, Gastronomie oder Veranstaltungen.

Um 21 Uhr liegt die Auslastung bei rund 34 %, was auf eine längere Nutzung am Abend (da nicht geschlossen und ab 18 Uhr kostenlos) hindeutet. Die Tiefgarage zeigt damit ein ausgeglichenes, aber nicht ausgelastetes Nutzungsmuster, mit deutlichem Potenzial für eine bessere Integration ins städtische Parkraumkonzept.

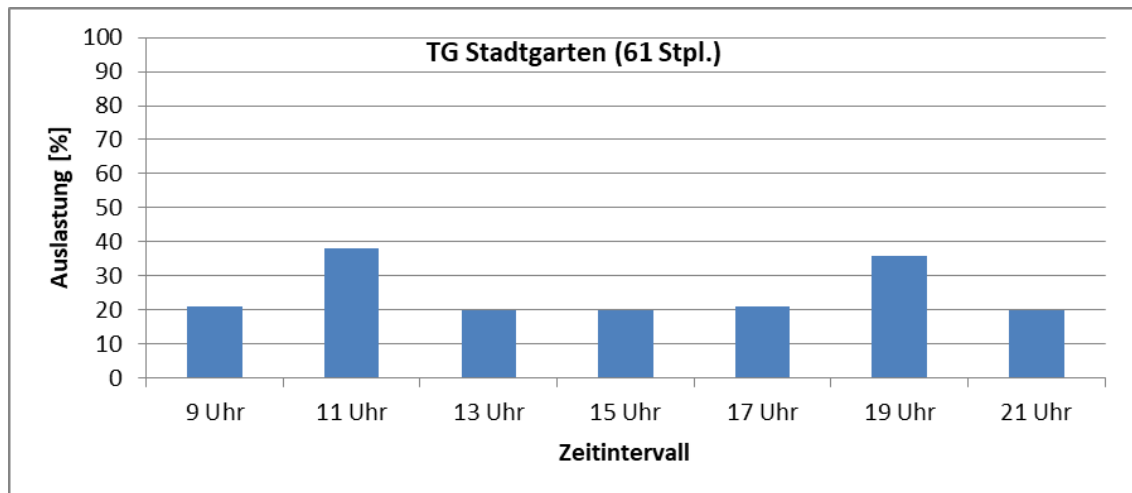


Abbildung 8: Auslastung der Tiefgarage Stadtgarten

Die Tiefgarage Stadtgarten (Abbildung 8) weist über den Tag hinweg eine insgesamt geringe bis mittlere Auslastung auf. Die Auslastung bewegt sich tagsüber konstant im Bereich von etwa 20 %, mit einer leichten Spitze gegen 11 Uhr (ca. 38 %), der auf eine Nutzung durch Besucher der Innenstadt oder umliegender Einrichtungen zurückzuführen sein könnte.

Ein zweiter Anstieg ist gegen 19 Uhr zu beobachten, ebenfalls mit rund 37 % Auslastung, was auf Abendveranstaltungen oder Freizeitnutzungen (beispielsweise Gastronomie) hindeuten kann. In den übrigen Zeitintervallen (9 bis 17 Uhr sowie 21 Uhr) bleibt die Belegung unterhalb von 25 %.

Die Daten deuten darauf hin, dass die Tiefgarage deutlich unterhalb ihrer Kapazitätsgrenzen genutzt wird und zusätzliche Potenziale z. B. für Bewohnerparken oder Sharing-Angebote bestehen.

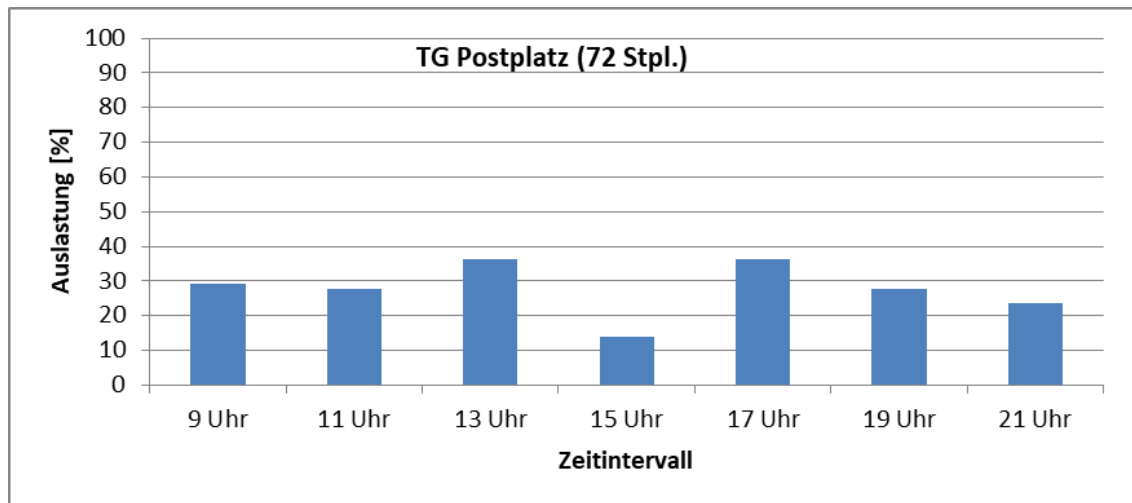


Abbildung 9: Auslastung der Tiefgarage Postplatz

Die Tiefgarage Postplatz zeigt über den Tagesverlauf hinweg wechselhafte, insgesamt mäßige Auslastungswerte (Abbildung 9). Die Belegung liegt vormittags bei etwa 28–30 % (9 und 11 Uhr) und steigt um 13 Uhr auf rund 36 %, was vermutlich auf die Nutzung während der Mittagspause oder Besuche in der Innenstadt zurückzuführen ist.

Ein Rückgang ist um 15 Uhr auf nur ca. 14 % zu verzeichnen, gefolgt von einem erneuten Anstieg auf ca. 35 % um 17 Uhr, was auf Einkaufsverkehr oder den Berufsverkehr am Nachmittag hindeuten kann. In den Abendstunden nimmt die Auslastung wieder leicht ab (ca. 28 % um 19 Uhr und 24 % um 21 Uhr).

Die Tiefgarage wird damit relativ gleichmäßig über den Tag genutzt, ohne Spitzenwerte zu erreichen. Sie verfügt über große freie Kapazitäten. Im Laufe des Parkraumkonzepts hat die Stadt Weingarten beschlossen, die Tiefgarage nicht weiter städtisch zu betreiben weswegen sie im Konzept nicht weiter betrachtet.

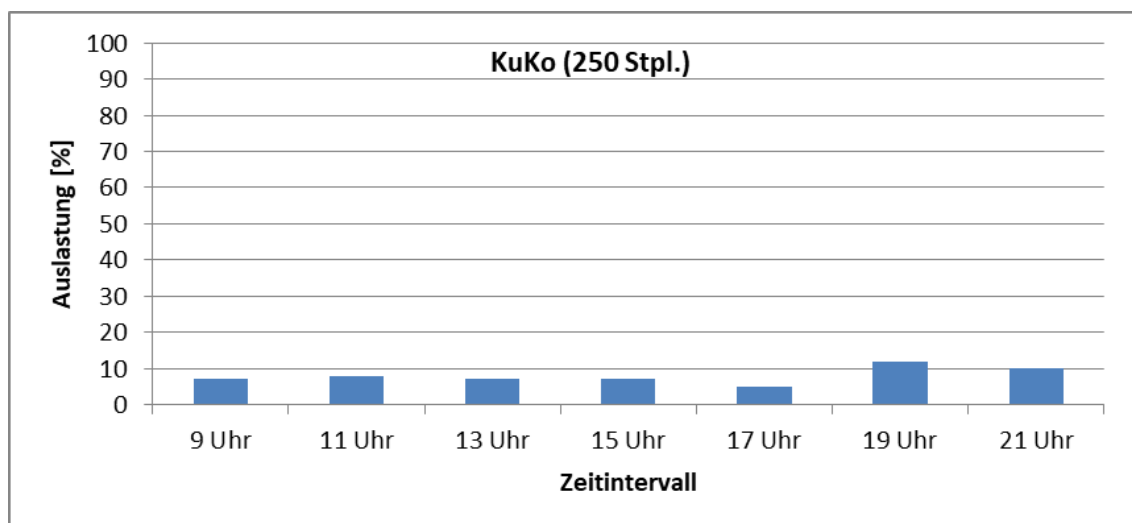


Abbildung 10: Auslastung der Tiefgarage des Kultur- und Kongresszentrums (KuKo)

Die Auslastung des Parkplatzes am Kultur- und Kongresszentrum (KuKo) liegt über den gesamten Tagesverlauf hinweg auf einem sehr niedrigen Niveau (Abbildung 10). In allen Zeitintervallen zwischen 9 Uhr und 17 Uhr liegt die Belegung konstant bei etwa 5 %, mit einem leichten Anstieg auf ca. 11 % um 19 Uhr, bevor sie wieder auf rund 8 % um 21 Uhr absinkt.

Das beobachtete Nutzungsmuster lässt darauf schließen, dass der Parkplatz nur geringfügig regulär genutzt wird und insbesondere keine dauerhafte Anlaufstelle für alltägliche Erledigungen oder den Einkaufsverkehr darstellt. Der moderate Anstieg am Abend kann auf einzelne Veranstaltungsformate im KuKo hindeuten, bleibt jedoch ebenfalls unter dem Potenzial der Fläche. Da nicht täglich Veranstaltungen im KuKo stattfinden und die Erhebung nur an einem Tag stattgefunden hat, ist die Erhebung für das KuKo nicht repräsentativ. Dort ist punktuell bei Veranstaltungen mit einer höheren Auslastung zu rechnen.

Insgesamt besteht hier ein hohes nicht ausgeschöpftes Nutzungspotenzial, insbesondere in Verbindung mit Eventbetrieb, Sharing-Angeboten oder als Ausweichfläche für spezielle Nutzergruppen. Eine bessere Einbindung in das städtische Parkraumkonzept sowie eine funktionale Mehrfachnutzung könnten zur Effizienzsteigerung beitragen.

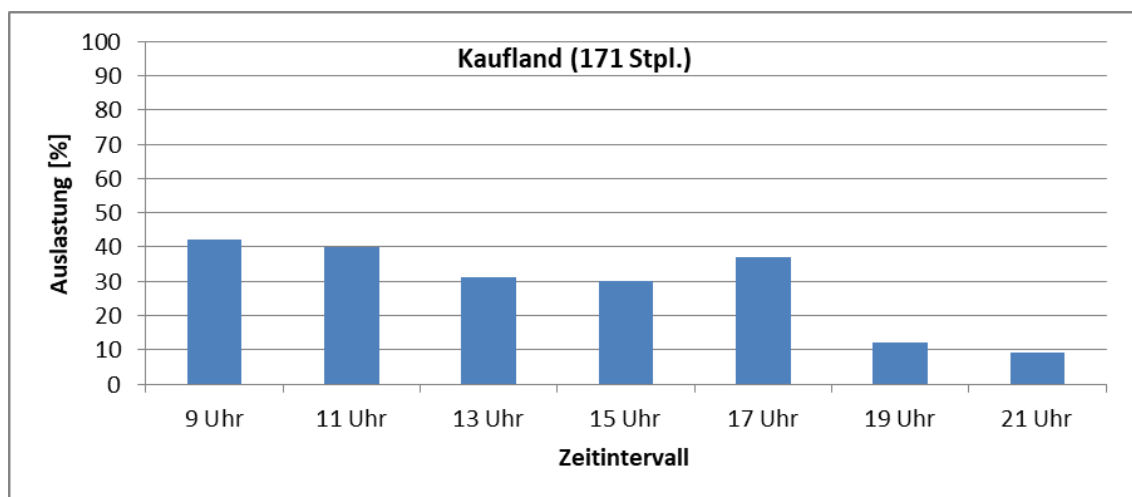


Abbildung 11: Auslastung des Parkhauses Kaufland

Die Erhebung der Auslastung des Parkplatzes am Kaufland zeigt über den Tagesverlauf hinweg ein insgesamt mäßiges Nutzungsniveau mit einem deutlichen Rückgang in den Abendstunden (Abbildung 11). Die maximale Auslastung tritt am Vormittag gegen 9 Uhr mit etwa 42 % auf, woraufhin ein tendenziell abnehmender Verlauf folgt, der gegen 21 Uhr mit weniger als 10 % seinen niedrigsten Wert erreicht.

In der Hauptnutzungszeit zwischen 9 und 17 Uhr pendelt die Belegung zwischen 30 % und 42 %, wobei nachmittags ein leichter Anstieg gegen 17 Uhr (rund 37 %) erkennbar ist. Dies ist vermutlich auf Feierabend- oder Nachmittagseinkäufe zurückzuführen. Ab 19 Uhr sinkt die Auslastung deutlich auf ein geringes Niveau.

Insgesamt deutet die Auslastung auf ausreichende Kapazitäten und eine tageszeitlich typische Nutzung durch Einkaufskunden hin, ohne dass Engpässe oder Überbelegungen auftreten.

Abschließend lässt sich zu den Parkieranlagen in der Innenstadt sagen, dass sie alle im Normalbetrieb nicht ausgelastet sind und deutliche Kapazitätsreserven aufweisen.

2.2.2 Parkstände im Straßenraum

Die Auswertung der Erhebung vom 08.11.2022 zeigt eine insgesamt hohe Auslastung der vorhandenen Parkstände über den gesamten Tagesverlauf hinweg.

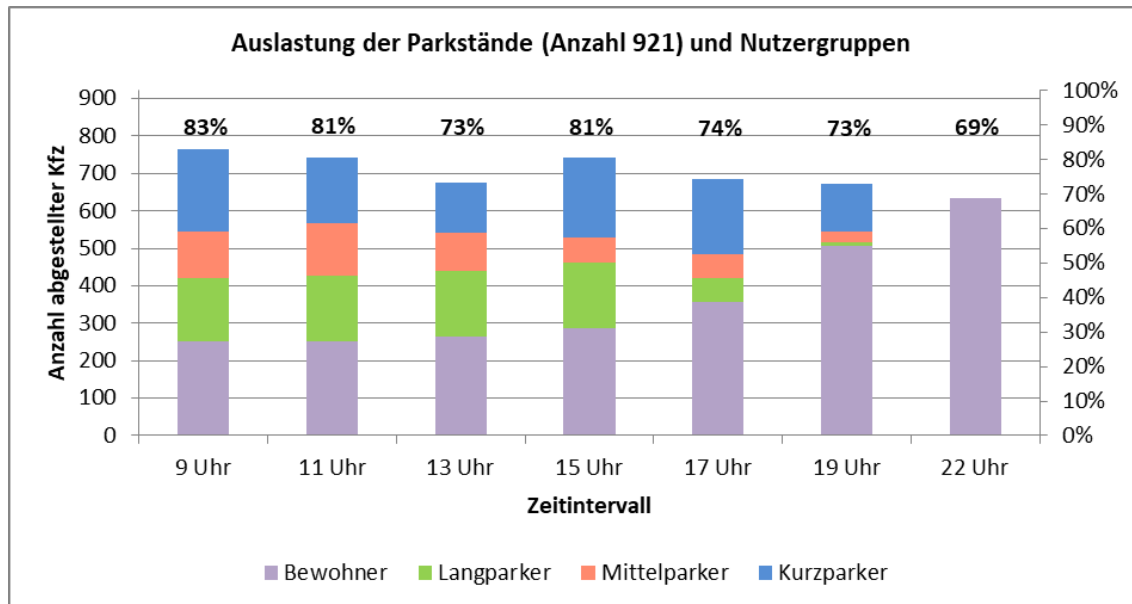


Abbildung 12: Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen

Auslastung im Tagesverlauf

Die höchste Auslastung wurde um 9 Uhr mit 83 % erfasst. Auch im weiteren Tagesverlauf blieb die Belegung auf einem hohen Niveau mit einem zweiten Peak um 15 Uhr (81 %) sowie Werten zwischen 73 und 74 % in den Nachmittags- und frühen Abendstunden. Erst ab 19 Uhr ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, wobei auch um 22 Uhr noch eine Auslastung von 69 % besteht. Damit zeigt sich, dass der Parkdruck ganztägig hoch ist, aber keine Überlastung im Sinne einer Vollausslastung besteht.

Nutzerstruktur

Die Analyse der Nutzergruppen verdeutlicht eine klare zeitliche Verschiebung in der Nutzung:

- Kurzparker (1 Parkintervall) stellen vormittags die größte Nutzergruppe dar (bis zu 221 Fahrzeuge um 9 Uhr), was auf Einkäufe, kurze Besuche und Dienstleistungen hindeutet.
- Mittelparker (2–3 Parkintervalle) sind vor allem zwischen 9 und 13 Uhr vor Ort, mit einem Maximum von 141 Fahrzeugen um 11 Uhr. Diese Gruppe umfasst typischerweise Beschäftigte oder Besucher mit einer mittleren Aufenthaltsdauer.
- Langparker (≥ 4 Parkintervalle) bewegen sich im Tagesverlauf konstant zwischen 171 und 178 Fahrzeugen, bis sie ab 17 Uhr stark abnehmen. Dies spricht für eine Nutzung

durch Beschäftigte oder Studierende, die tagsüber dort parken und zum Abend hin abfahren.

- Bewohner (auch um 22 Uhr geparkt): Sie dominieren zunehmend im Verlauf des Tages. Ihre Zahl steigt kontinuierlich von 250 Fahrzeugen am Morgen auf 633 Fahrzeuge um 22 Uhr, was etwa 69 % der gesamten Stellplätze entspricht.

Diese Verlagerung verdeutlicht ein typisches innerstädtisches Nutzungsmuster: tagsüber eine starke Inanspruchnahme durch externe Nutzergruppen, abends eine klare Dominanz des ruhenden Anwohnerverkehrs.

Die maximale Auslastung des Teilgebiets liegt bei 83 % und erscheint möglicherweise auf den ersten Blick nicht sehr hoch, jedoch sind tagsüber einzelne Straßenabschnitte ganz deutlich überlastet. Hinzu kommt, dass die Parkieranlagen nicht sehr stark genutzt werden. Das Parkraumkonzept zielt darauf ab, den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen und die Teilüberlastungen zu reduzieren.

Die Nacherhebung in diesem Bereich hat sich auf die Gablerstraße fokussiert. Die wesentliche Erkenntnis ist, dass die Gablerstraße westlich der Waldsee Straße ab dem Nachmittag eine höhere Auslastung als bei der Kennzeichenerfassung im Jahr 2022 erfährt. Wesentlich ist vermutlich die Ausweitung der Gebührenpflicht in der östlichen Gablerstraße, die im Jahr 2023 beschlossen wurde.

2.3 Teilgebiet 2: Oberstadt/Hochschulen

Das Teilgebiet 2 umfasst die Oberstadt mit den Standorten der Hochschule Ravensburg-Weingarten (RWU) und der Pädagogischen Hochschule Weingarten (PH) sowie den angrenzenden Wohnquartieren. Die Analyse bezieht sich auf insgesamt 1.026 erfasste Parkstände und Stellplätze, darunter auch nicht-öffentliche Hochschulparkplätze.

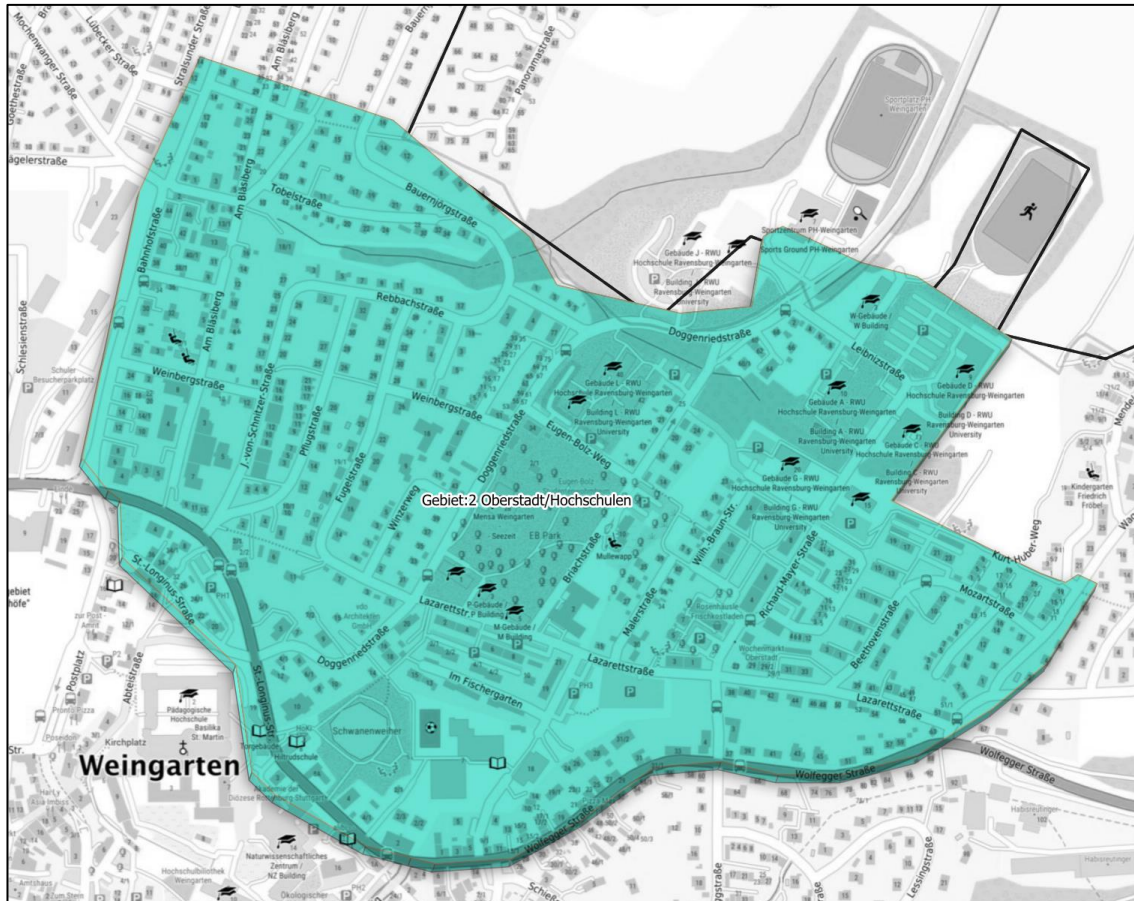


Abbildung 13: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Übersicht

Eine ergänzende Darstellung berücksichtigt ausschließlich den öffentlichen Straßenraum in diesem Bereich mit 578 Parkständen. Die separate Betrachtung erfolgt deshalb, da sich das Parkraumkonzept auf die öffentlichen Parkstände konzentriert und während der Erhebung ein Teil der Hochschulstellplätze mit erfasst wurde. Relevant sind vor allem die Auslastungen ohne die Hochschulstellplätze.

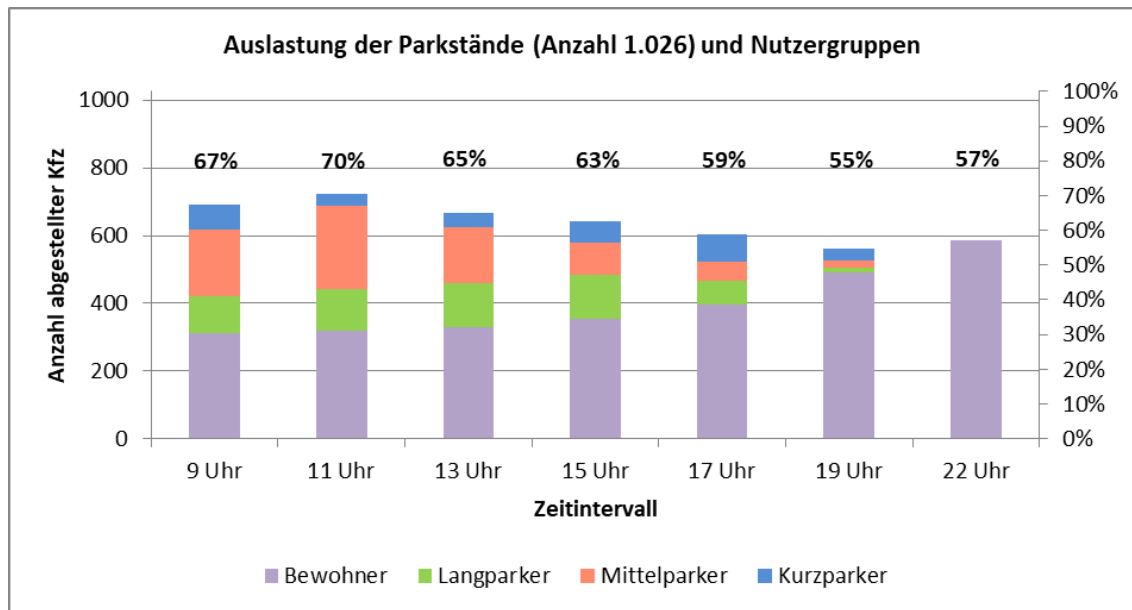


Abbildung 14: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Auslastung der Parkstände/Stellplätze und Nutzergruppen – mit Hochschule

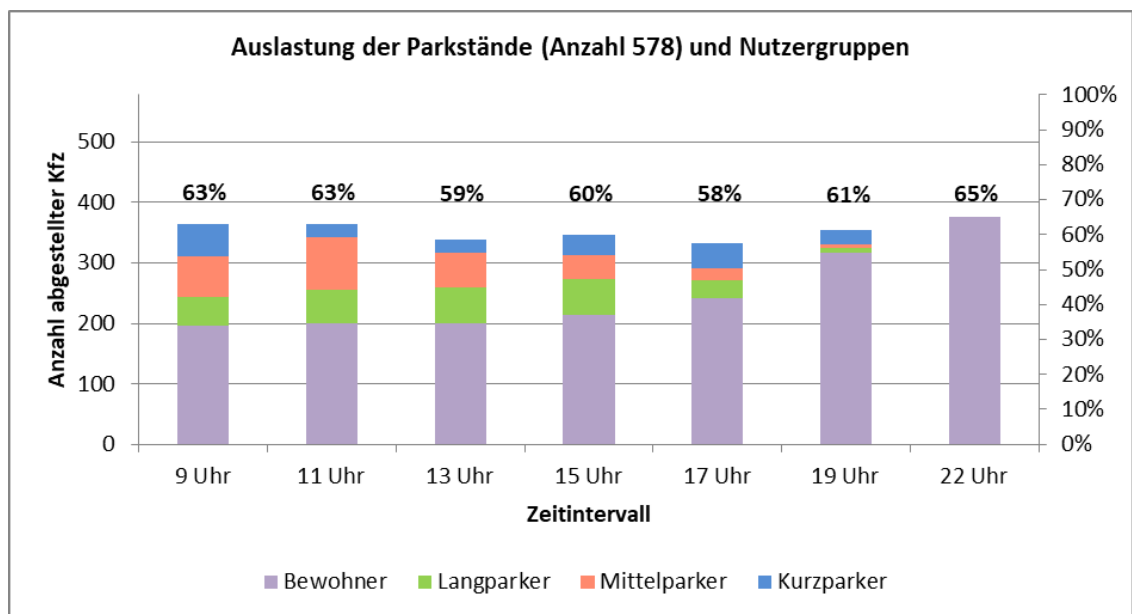


Abbildung 15: Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen – Auslastung der Parkstände/Stellplätze und Nutzergruppen – ohne Hochschule

Auslastung im Tagesverlauf

Für das gesamte Teilgebiet 2 inklusive der nicht-öffentlichen Hochschulparkplätze (Abbildung 14) liegt die Auslastung morgens um 9 Uhr bei 67 % und erreicht ihren Tageshöchstwert von 70 % um 11 Uhr. Danach sinkt sie auf 65 % (13 Uhr), 63 % (15 Uhr), 59 % (17 Uhr) und schließlich 55 % (19 Uhr). Gegen 22 Uhr steigt die Belegung nochmals leicht auf 57 %.

Betrachtet man separat den öffentlichen Straßenraum ohne die nicht-öffentlichen Hochschulparkplätze (Abbildung 15) liegt die Auslastung zu Beginn bei 63 % (9 und 11 Uhr).

Anschließend sinkt sie auf 59 % (13 Uhr), 60 % (15 Uhr) und 58 % (17 Uhr). Am Abend steigt sie wieder auf 61 % (19 Uhr) und erreicht um 22 Uhr mit 65 % den höchsten Tageswert.

Nutzerstruktur

Die zeitliche Analyse der Nutzergruppen ergibt folgendes Bild:

- Kurzparker (1 Parkintervall):
 - Im Gesamtbereich eher gering ausgeprägt, maximal 78 Fahrzeuge um 17 Uhr.
 - Im öffentlichen Raum dauerhaft auf niedrigem Niveau (zwischen 22 und 53 Fahrzeuge)
- Mittelparker(2–3 Parkintervalle):
 - Im Gesamtbereich mit einem Maximum von 244 Fahrzeugen um 11 Uhr, danach kontinuierlich rückläufig.
 - Im öffentlichen Raum ähnlich, mit Spitzenwerten um die Mittagszeit (86 Fahrzeuge um 11 Uhr) und deutlichem Rückgang danach.
- Langparker(≥ 4 Parkintervalle):
 - Im Gesamtbereich bleibt die Anzahl der parkenden Fahrzeuge tagsüber relativ stabil (109–130 Fahrzeuge), sinkt jedoch ab 17 Uhr stark ab.
 - Im öffentlichen Raum liegt die Zahl konstant zwischen 47 und 59 Fahrzeugen, mit abnehmender Tendenz ab 17 Uhr.
- Bewohner (auch um 22 Uhr geparkt):
 - Im Gesamtbereich steigt die Zahl der abgestellten Fahrzeuge von 313 (9 Uhr) auf 586 (22 Uhr).
 - Im öffentlichen Raum ohne Hochschulstellplätze wächst der Anteil von 197 auf 377 Fahrzeuge im gleichen Zeitraum.
 - In beiden Varianten zeigt sich ein ab dem Nachmittag zunehmender Parkraumbedarf durch Anwohner.

Das Teilgebiet 2 weist insgesamt eine hohe, aber nicht kritische Auslastung auf. Die Parksituation spiegelt eine starke Tagesnutzung durch Studierende und Hochschulangehörige wider, die sich insbesondere aus der hohen Zahl an Mittelparkern am Vormittag und Mittag ableitet. In den Abendstunden übernimmt der Anwohnerverkehr zunehmend den öffentlichen Parkraum.

Der Vergleich der beiden Auswertungsvarianten zeigt deutlich, dass die nicht-öffentlichen Hochschulparkplätze den öffentlichen Straßenraum messbar entlasten. Ohne deren Kapazität wäre die abendliche Auslastung im öffentlichen Raum deutlich höher.

Hochschulparkplätze

Ein Hochschulparkplatz ist bereits im Bestand kostenpflichtig (Parkplatz PH1 – Konrad-Huber-Straße). Die Parkplätze „Kirchplatz“ (kostenpflichtig), Gerbersteig (kostenlos), ein privater Parkplatz am Naturwissenschaftlichen Zentrum und die Parkstände entlang der St.Longinus-Straße wurden bei der Nacherhebung erfasst. Die wesentlichen Erkenntnisse der Nacherhebung waren, dass die Parkplätze „Kirchplatz“ und „Gerbersteig“ den ganzen Tag über freie Kapazitäten zeigen, der private Parkplatz sehr voll war, und die Parkstände im Straßenraum bis 15 Uhr auch relativ hoch ausgelastet waren. Der kostenpflichtige „Kirchplatz“ zeigt als Beispiel, dass kostenpflichtige Stellplätze kaum genutzt werden, wenn in der direkten Umgebung kostenlose Stellplätze/Parkstände zur Verfügung stehen.

2.4 Teilgebiet 3: Schulzentrum und Blumenau

Das Teilgebiet 3 umfasst überwiegend Wohngebiete mit angrenzenden schulischen Einrichtungen. Die Nutzung des öffentlichen Parkraums ist entsprechend stark von tageszeitlichen Mustern des Schulbetriebs und dem Parkbedarf der Anwohnerschaft geprägt. Insgesamt wurden in diesem Bereich 320 Parkstände untersucht. Die Parkplätze Festplatz, Hallenbad und an den Schulen sind hier nicht beinhaltet. Der Parkplatz Festplatz wurde separat ausgewertet.

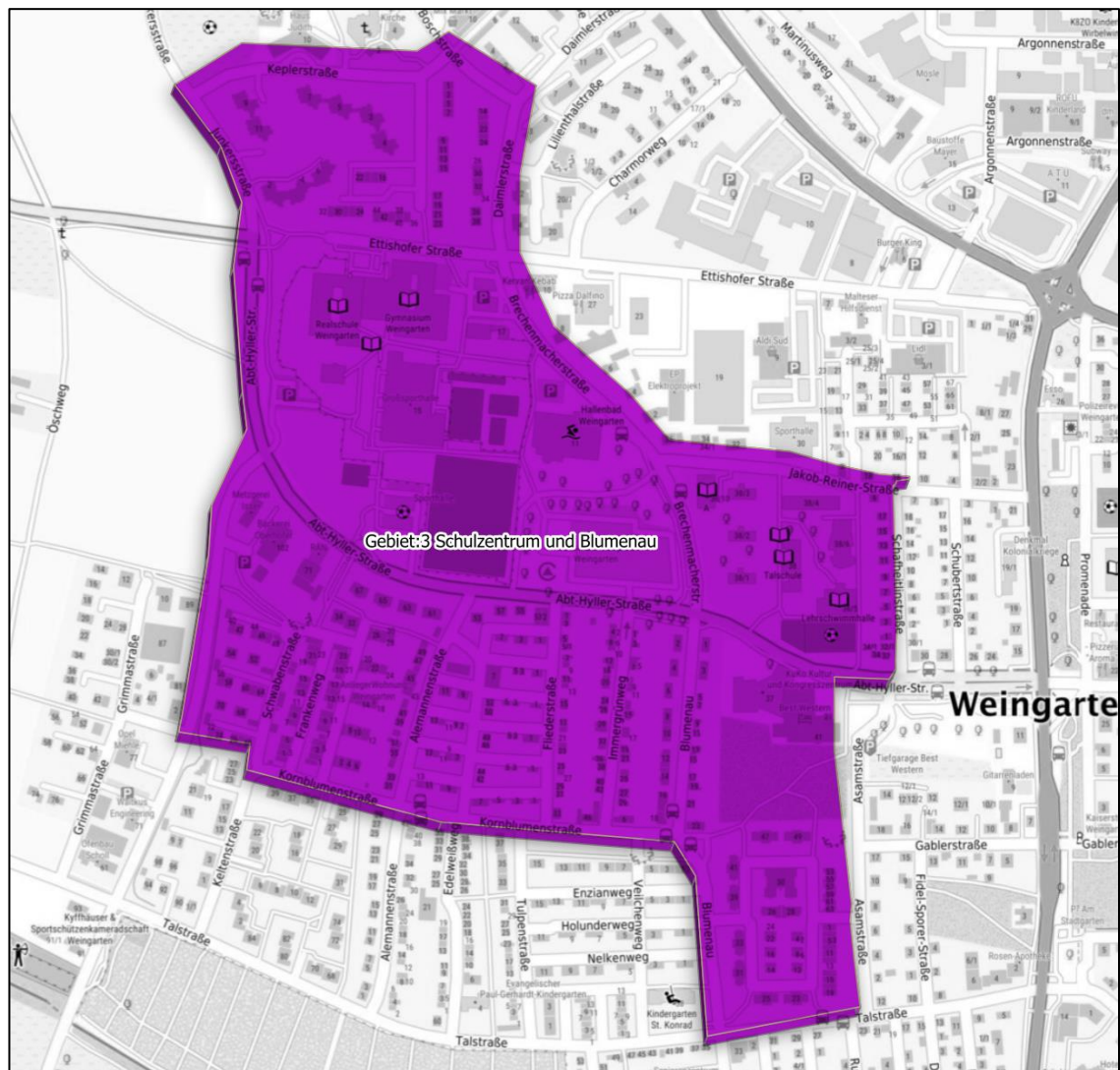


Abbildung 16: Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau – Übersicht

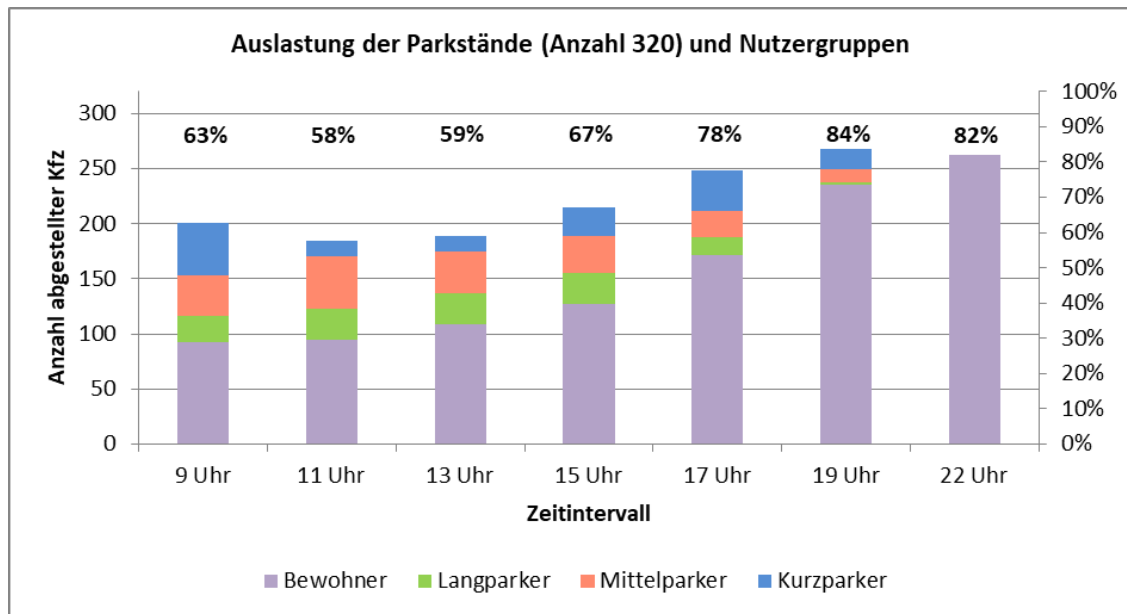


Abbildung 17: Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen

Auslastung im Tagesverlauf

Die Auslastung beginnt mit 63 % um 9 Uhr und sinkt im Verlauf des Vormittags leicht auf 58 % um 11 Uhr. Zur Mittagszeit bleibt das Niveau bei 59 % (13 Uhr) relativ stabil. Ab dem Nachmittag steigt die Auslastung deutlich an und erreicht ihren Höhepunkt um 19 Uhr mit 84 %, bevor sie sich bei 82 % um 22 Uhr auf hohem Niveau einpendelt. Der niedrigste Wert wird am späten Vormittag erreicht, der höchste in den Abendstunden.

Nutzerstruktur

- Kurzparker (1 Parkintervall): Der Anteil der Kurzparker ist morgens mit 48 Fahrzeugen um 9 Uhr am höchsten, nimmt dann stark ab (nur noch 14 Fahrzeuge um 11 und 13 Uhr) und steigt ab dem Nachmittag wieder leicht an (36 um 17 Uhr).
- Mittelparker (2–3 Parkintervalle): Die höchste Belegung durch Mittelparker liegt bei 47 Fahrzeugen um 11 Uhr und nimmt danach kontinuierlich ab, bis sie ab 19 Uhr praktisch nicht mehr vorhanden ist.
- Langparker (≥ 4 Parkintervalle): Die Werte für die Langparker liegen durchgehend im Bereich von 24 bis 30 Fahrzeugen und zeigen keine starke tageszeitliche Dynamik. Langzeitparken spielt hier also eine eher untergeordnete Rolle.
- Bewohner (auch um 22 Uhr geparkt): Die Anzahl der Bewohnerfahrzeuge steigt kontinuierlich im Tagesverlauf von 92 Fahrzeugen um 9 Uhr auf 262 Fahrzeuge um 22 Uhr an. Dies spiegelt ein klassisches Wohngebietsmuster wider, bei dem Anwohner im Tagesverlauf zurückkehren und den Parkraum zunehmend belegen.

Die höchste Auslastung insgesamt wird ab den Abendstunden erreicht. Aufgrund der Nutzungen im Gebiet sind es zu diesen Uhrzeiten primär die Bewohner, die dort den Parkdruck selbst erzeugen. Es sind auch nicht alle Straßen gleich betroffen. Schwerpunkte mit sehr hohen Auslastungsspitzen sind die Straßen Blumenau, Gablerstraße, Schwabenstraße und Asamstraße. Auch wenn die Auslastung des Gebiets insgesamt tagsüber nur rund 60 % beträgt, sind einzelne Straßen überlastet.

Parkplatz Festplatz



Abbildung 18: Lage des Parkplatzes Festplatz

Der Parkplatz am Festplatz (ca. 580 Parkstände) zeigt über den gesamten Tagesverlauf hinweg eine sehr geringe Auslastung. Die Spitzenbelegung liegt am Vormittag um 9 Uhr und 11 Uhr bei etwa 18–20 %, fällt danach jedoch kontinuierlich ab. Ab dem Nachmittag ist die Auslastung auf unter 15 % gesunken, mit einem Tiefstwert von unter 5 % gegen 21 Uhr.

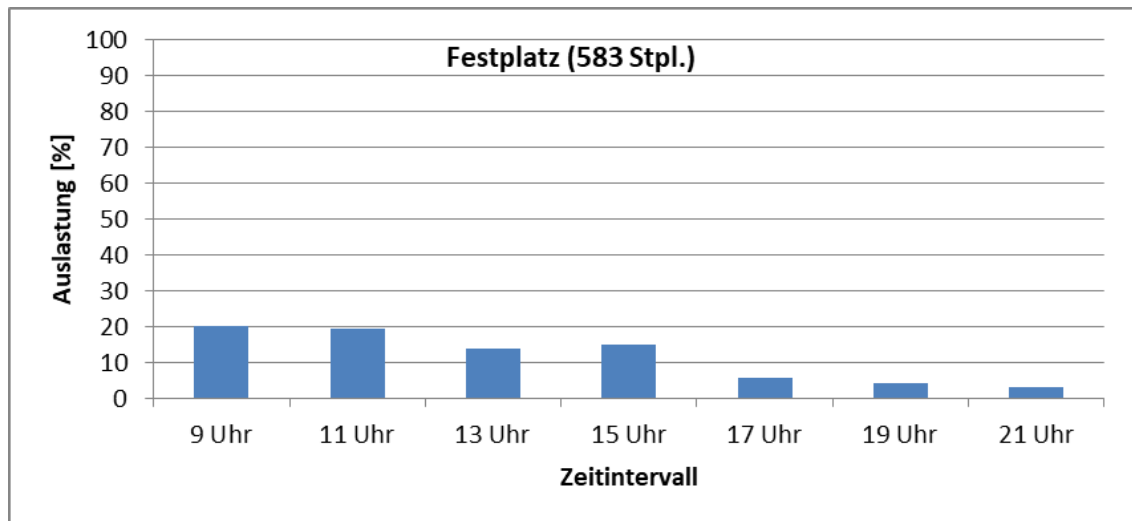


Abbildung 19: Auslastung des Parkplatzes Festplatz

Die Zahlen deuten auf eine wenig intensive Nutzung im Alltag hin. Der Parkplatz wird offenbar nicht regelmäßig von Dauerparkern genutzt und bleibt im Tagesverlauf deutlich unter seinen Kapazitäten.

Für das städtische Parkraummanagement bietet der Festplatz beträchtliche Reserven, etwa als Entlastungsfläche bei größeren Veranstaltungen, die nicht auf dem Festplatz stattfinden, für intermodale Verknüpfungen (z.B. Bike-Sharing) oder als temporäre Parkfläche für Beschäftigte. Die Integration in ein Parkleitsystem könnte helfen, die Fläche sichtbarer zu machen. Zu beachten dabei ist, dass die Fläche auch als Veranstaltungsfläche dient und im Jahresverlauf regelmäßig nicht als Parkplatz zur Verfügung steht.

2.5 Teilgebiet 4: Stadtösch

Das Teilgebiet 4 liegt im Übergangsbereich zwischen reinem Wohngebiet und Gewerbegebiet. Die Parkraumnutzung ist daher sowohl durch Anwohnende als auch durch parkende Beschäftigte und gewerbliche Kunden geprägt. Insgesamt wurden 141 Stellplätze in diesem Bereich untersucht.

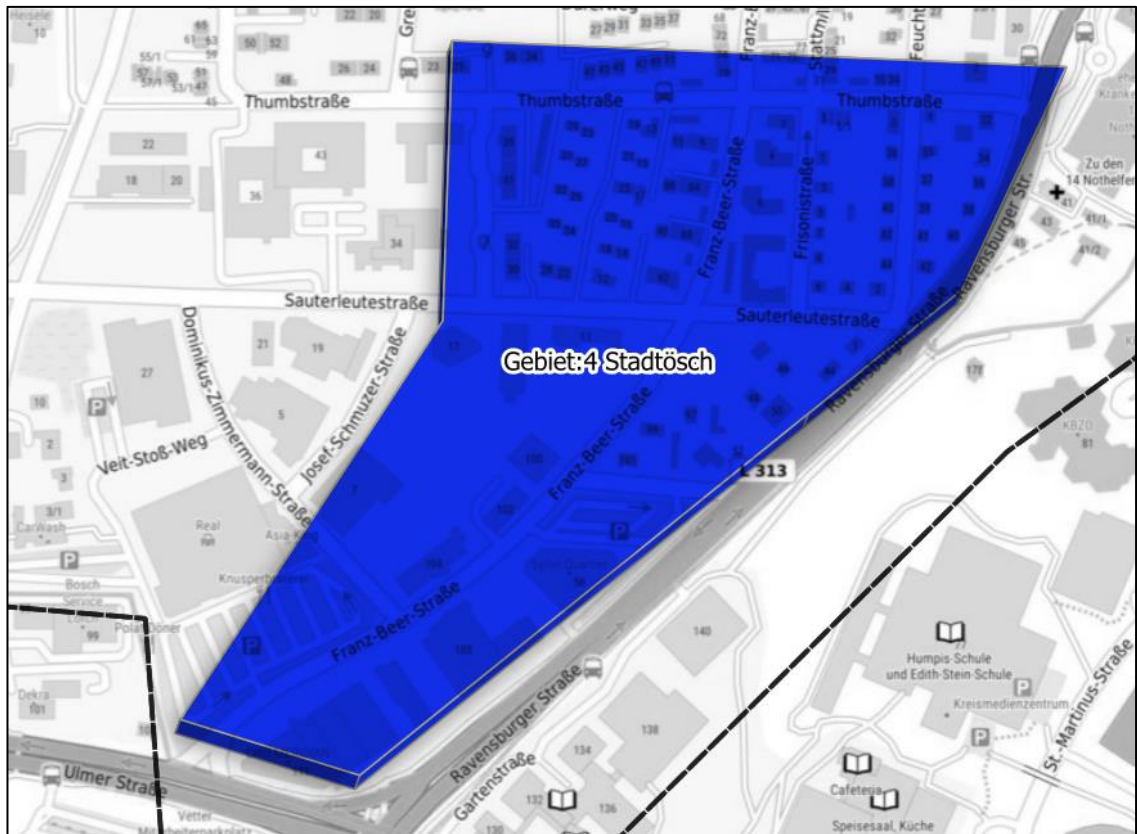


Abbildung 20: Teilgebiet 4 Stadtösch – Übersicht

Auslastung im Tagesverlauf

Die Auslastung ist über den gesamten Tag hinweg hoch und zeigt nur geringe Schwankungen.

- Der Tageshöchstwert wird mit 79 % morgens um 9 Uhr erreicht.
- Auch um 11 Uhr und 13 Uhr liegt die Auslastung konstant bei 78 %.
- Ab dem Nachmittag sinkt die Belegung etwas: 72 % um 15 Uhr, 65 % um 17 Uhr und 62 % um 19 Uhr.
- Am späten Abend steigt die Auslastung nochmals leicht auf 64 % um 22 Uhr.

Diese Werte belegen eine dauerhaft hohe Grundauslastung, ohne kritische Überlastungen zu erreichen.

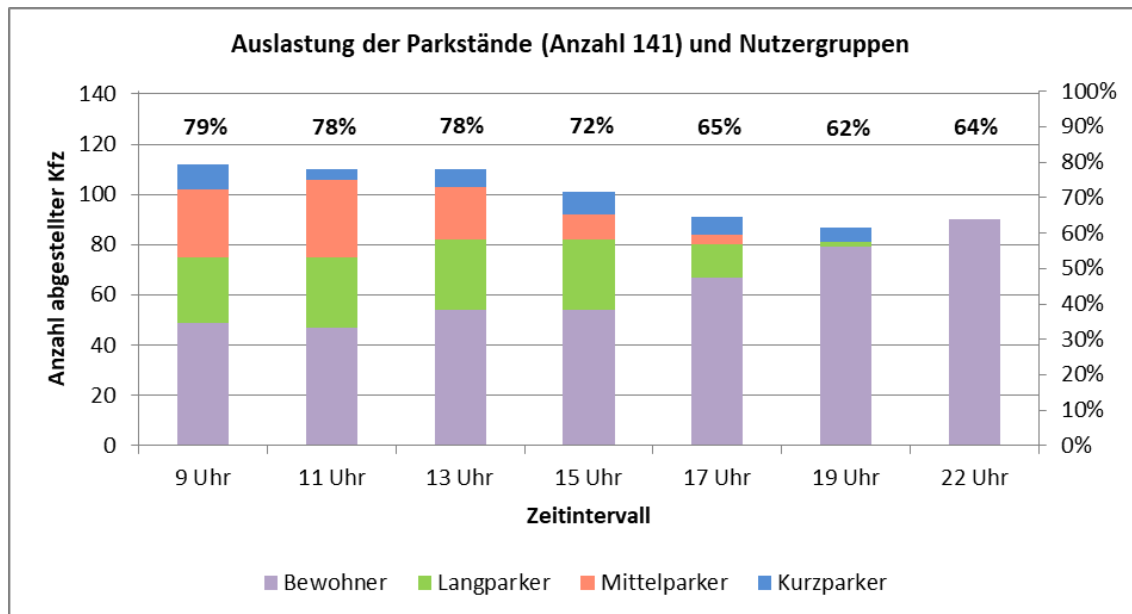


Abbildung 21: Teilgebiet 4 Stadtösch – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen

Nutzerstruktur

- Kurzparker (1 Parkintervall): Die Kurzzeitnutzung der Parkstände ist in dem Teilgebiet insgesamt sehr gering. Die Höchstzahl liegt bei 10 Fahrzeugen um 9 Uhr. Im weiteren Tagesverlauf reduziert sich der Anteil stark und ab 19 Uhr wurden keine Kurzparker mehr ermittelt.
- Mittelparker (2–3 Parkintervalle): Die höchste Zahl von Mittelparkern wird vormittags registriert (31 Fahrzeuge um 11 Uhr), danach nimmt diese Gruppe kontinuierlich ab.
- Langparker (≥ 4 Parkintervalle): Der Anteil der Langparker ist über den Tag bis 13 Uhr mit 26 bis 28 Fahrzeugen relativ konstant und sinkt anschließend auf 13 Fahrzeuge um 17 Uhr. Abends ist diese Gruppe kaum noch vertreten.
- Bewohner (auch um 22 Uhr geparkt): Der Anteil der Bewohnerfahrzeuge nimmt im Tagesverlauf von 49 Fahrzeugen um 9 Uhr auf 90 Fahrzeuge um 22 Uhr deutlich zu. Bereits ab dem frühen Nachmittag sind sie die dominierende Nutzergruppe.

Das Teilgebiet 4 weist über den gesamten Tag eine hohe und stabile Auslastung auf. Es bestehen keine kurzfristigen Spitzenbelastungen, jedoch wird deutlich, dass der Parkraum in diesem Bereich stark von Anwohnenden genutzt wird. Die tageszeitliche Differenzierung lässt auf eine gewisse Doppelnutzung durch Schul- und Wohnnutzung schließen. Vor allem in den Vormittagsstunden sind auch Lang- und Mittelparker präsent, vermutlich schul- oder arbeitsbedingt. Am Abend ist die Nutzung nahezu ausschließlich durch Anwohner geprägt, was auf eine geringe Fluktuation und einen geringen Besucher- oder Einkaufsverkehr hinweist.

2.6 Teilgebiet 5: Vorderer Ochsen

Das Teilgebiet 5 besteht Großteils aus reinem Wohngebiet, am Rand befinden sich einzelne kleine gewerbliche Flächen. Direkt südlich angrenzend befindet sich auf Ravensburger Gemarkung das Schulzentrum St. Konrad. Die Parkraumnutzung spiegelt diese funktionale Durchmischung wider und ist sowohl durch Anwohnende als auch durch Beschäftigte sowie gegebenenfalls Besuchs- oder Lieferverkehre geprägt. Insgesamt wurden in diesem Bereich 242 Parkstände erfasst.

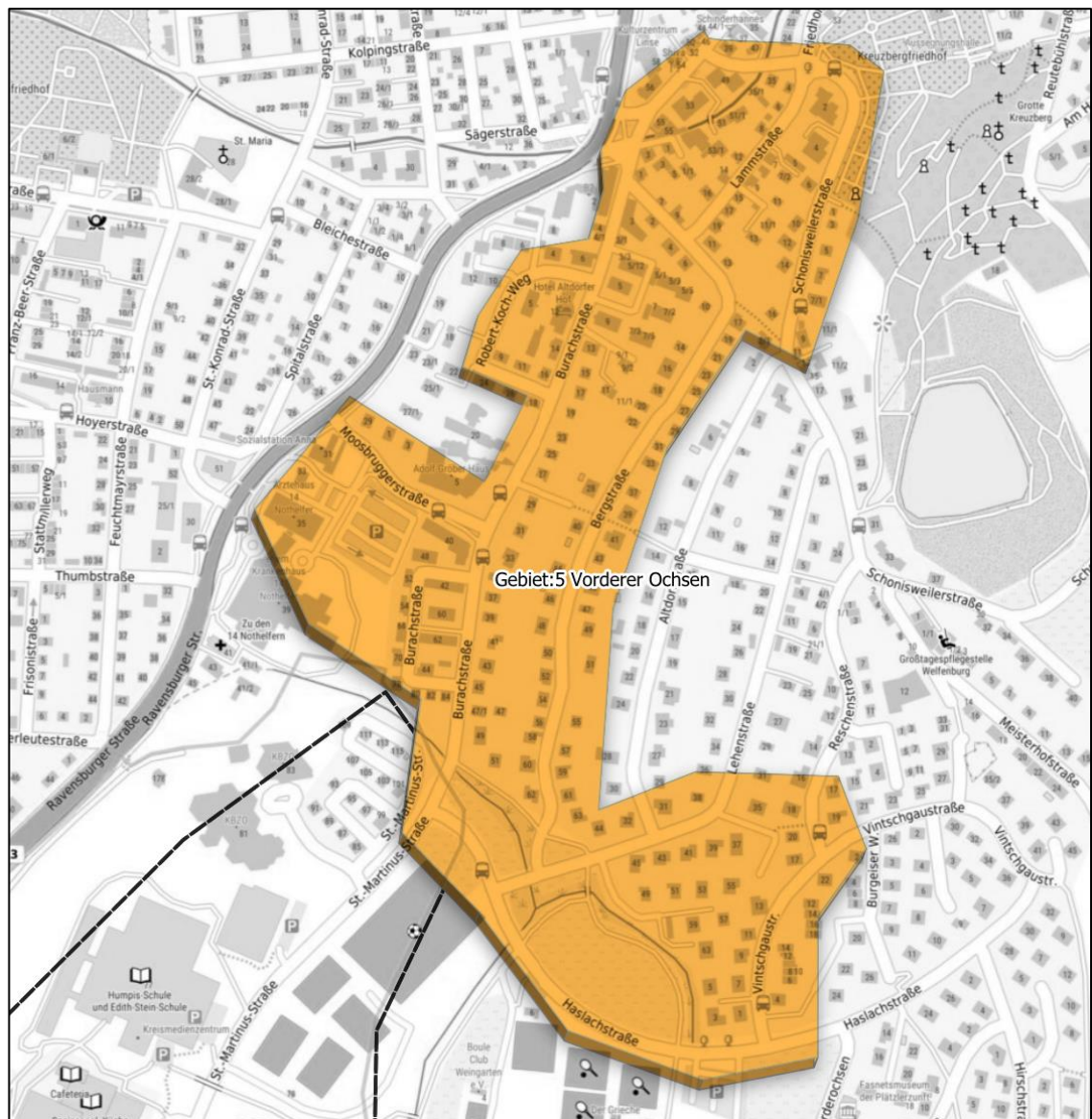


Abbildung 22: Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen – Übersicht

Auslastung im Tagesverlauf

Die Parkraumauslastung bleibt tagsüber hoch und variiert nur moderat:

- Sie beginnt mit 74 % um 9 Uhr auf hohem Niveau.
- Steigt leicht an auf 75 % um 11 Uhr.
- Ab dem Nachmittag gibt es einen sukzessiven Rückgang: 62 % um 13 Uhr, 60 % um 15 Uhr und 56 % um 17 Uhr.
- Am Abend erneuter leichter Anstieg auf 62 % um 19 Uhr und 64 % um 22 Uhr.

Die Zahlen belegen eine hohe, aber nicht kritische Auslastung mit einer leichten Entlastung am Nachmittag und einer zunehmenden Belegung in den Abendstunden.

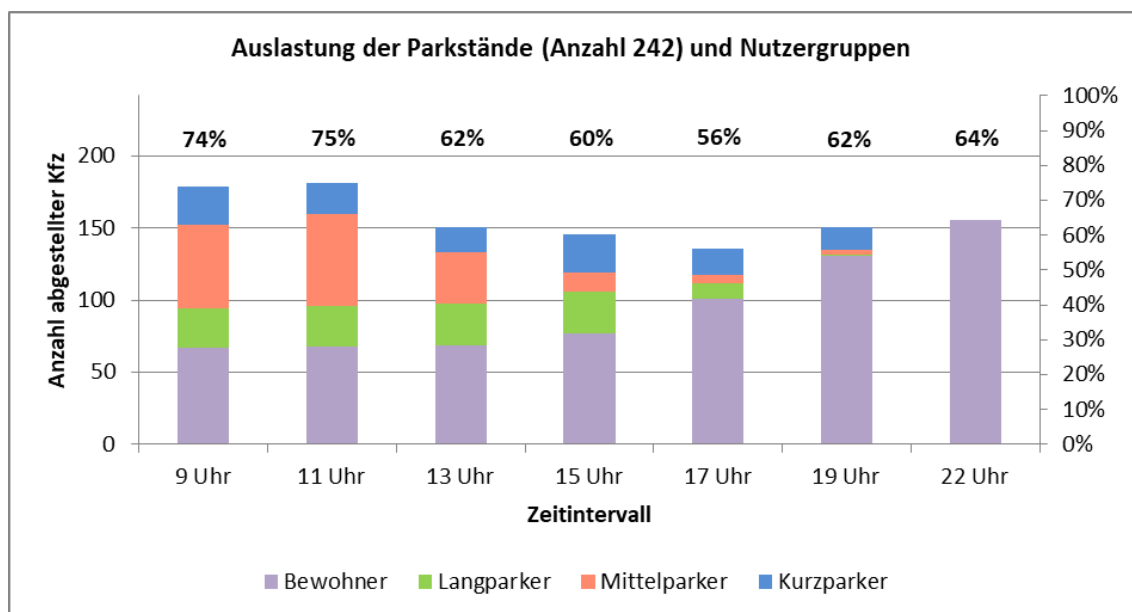


Abbildung 23: Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen – Auslastung der Parkstände und Nutzergruppen

Nutzerstruktur

- Kurzparker (1 Parkintervall): Die höchste Nutzung durch Kurzparker liegt morgens um 9 Uhr bei 27 Fahrzeugen, nimmt tagsüber ab, bleibt aber auch am Nachmittag noch erkennbar (18 Fahrzeuge um 17 Uhr).
- Mittelparker (2–3 Parkintervalle): Mittelparker sind vor allem in den Vormittagsstunden stark vertreten (58 um 9 Uhr, 64 um 11 Uhr), danach nimmt der Anteil rasch ab und fällt am Abend praktisch auf null.
- Langparker (≥ 4 Parkintervalle): Der Anteil der Langparker bleibt tagsüber recht stabil bei 27–29 Fahrzeugen bis 15 Uhr und fällt danach stark ab (6 Fahrzeuge um 17 Uhr, 1 Fahrzeug um 19 Uhr und kein Fahrzeug um 22 Uhr). Diese Verteilung lässt auf eine typische Tagesnutzung durch Beschäftigte schließen.

- Bewohner (auch um 22 Uhr geparkt): Der Anteil der Bewohnerfahrzeuge steigt im Tagesverlauf deutlich. Um 9 Uhr sind es 67 Fahrzeuge und um 22 Uhr 156 Fahrzeuge. Ab dem Nachmittag ist eine klare Dominanz dieser Nutzergruppe sichtbar.

Das Teilgebiet 5 ist durch eine funktionale Mischung von Wohnen und Gewerbe geprägt. Dies schlägt sich in einem deutlich zweigeteilten Nutzungsmuster nieder:

- Vormittags ist die Belegung stark durch Mittel- und Langzeitparker geprägt. Dies ist eine typische Tagesnutzung durch Beschäftigte.
- Ab dem Nachmittag und insbesondere in den Abendstunden übernehmen zunehmend Anwohnende die Parkstände.
- Die Auslastung ist ganztägig hoch, jedoch mit einer mittäglichen Entlastungsphase, bevor sie abends wieder ansteigt.

Im Teilgebiet 5 wurden bei der Nacherhebung im Februar 2024 zusätzlich noch die Parkplätze des Schulzentrums im Süden betrachtet. Die Schulparkplätze waren vormittags voll und haben sich ab ca. 15 Uhr geleert. Um zu prüfen, ob ggf. Handlungsbedarf angrenzend an das Schulzentrum gib, wurden auch nochmal die kurze Straßenabschnitte in der Haslach-, Lehen- und Bergstraße erfasst. In der Haslach und am südwestlichen Ende der Lehenstraße war es zwar vormittags voll (hohe Auslastung, aber keine Überlastung), jedoch hat die Nacherhebung gezeigt, dass kein Parkdruck aus vom Schulzentrum ins Wohngebiet hinein festzustellen ist.

3 Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzepts wurden die politischen Gremien regelmäßig über den Stand und die Inhalte des Parkraumkonzepts informiert. Zusätzlich haben mehrere Akteursgespräche und eine Bürgerwerkstatt zum Parkraumkonzept stattgefunden. Die Ergebnisse der Beteiligungen werden in diesem Kapitel kurz erläutert.

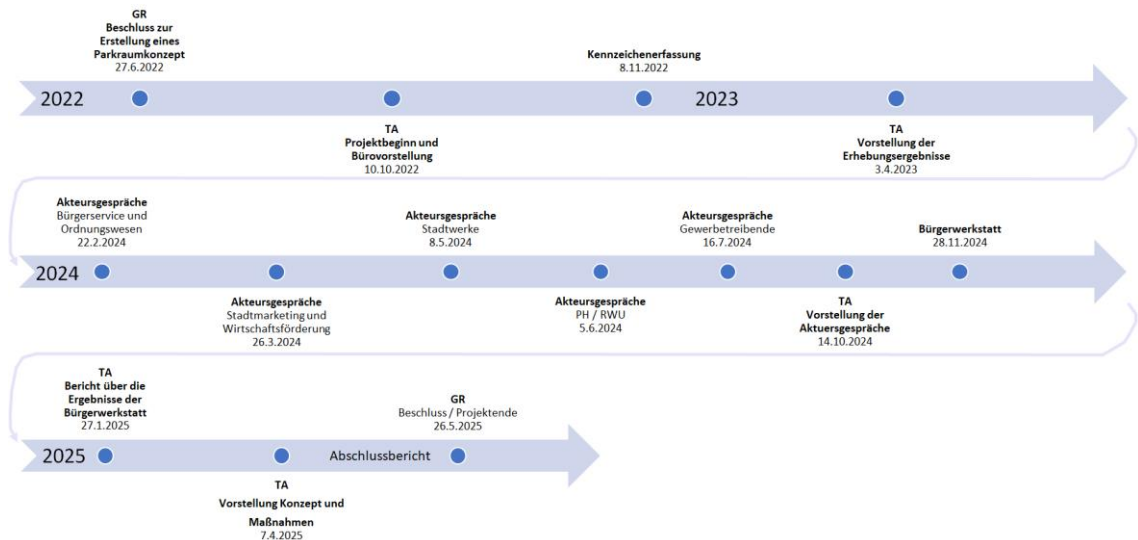


Abbildung 24: Übersicht Zeitschiene Akteursgespräche, Beteiligungen, politische Gremien

3.1 Akteursgespräche

22. Februar 2024 – Gespräch mit der Abteilung Bürgerservice und Ordnungswesen

Zur Einordnung der Bestandserhebung und zur Abstimmung erster Maßnahmenansätze fand ein Gespräch mit der Straßenverkehrsbehörde statt. Die Analyseergebnisse zur Nutzungssituation im öffentlichen Straßenraum wurden bestätigt. Besonders hervorgehoben wurde die eingeschränkte Eignung des Festplatzes als Dauerparkfläche, da dieser regelmäßig für Veranstaltungen benötigt wird und daher keine dauerhafte Entlastung des Parkdrucks bietet.

26. März 2024 – Gespräch mit Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung

Im Fokus dieses Strategiegesprächs standen Fragen der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität für Kunden und Besucher der Innenstadt. Es wurde diskutiert, wie die Interessen von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungsbetrieben im weiteren Beteiligungsverfahren berücksichtigt werden können. Gleichzeitig wurde ein Kreis relevanter Gesprächspartner für eine spätere Dialogveranstaltung definiert. Die Rückmeldungen zeigten, dass viele Gewerbetreibende grundsätzlich offen für Veränderungen sind, jedoch eine klare Abgrenzung zwischen Kunden- und Langzeitparken erwarten.

8. Mai 2024 – Gespräch mit den Stadtwerken Weingarten

Im Austausch mit den Stadtwerken wurden aktuelle Entwicklungen rund um die Parkieranlagen thematisiert. Die Stadtwerke berichteten von anstehenden Sanierungen, sowie von bestehenden Angeboten wie Dauerparkkarten für das KuKo, die jedoch nur schwach nachgefragt werden. Gleichzeitig wurde auf eine Warteliste für Langzeitparker im Stadtgarten hingewiesen. Die Stadtwerke zeigten sich offen für eine stärkere Integration ihrer Angebote in das städtische Parkraumkonzept und sprachen sich für eine abgestimmte Tarifgestaltung zwischen Parkhaus und öffentlichem Straßenraum aus. Als Zukunftsbild wurde ein „Mobility-Hub“ am Charlottenplatz beschrieben, der verschiedene Mobilitätsformen verknüpfen soll.

5. Juni 2024 – Gespräch mit den Hochschulen RWU und PH

Mit den Hochschulen wurden insbesondere die Situation im Hochschulumfeld sowie mögliche Auswirkungen geplanter Änderungen auf Landesebene erörtert. Die Hochschulvertretungen bestätigten, dass der Parkdruck seit der Corona-Pandemie spürbar nachgelassen habe. Gleichzeitig wiesen sie darauf hin, dass das Land Baden-Württemberg eine Bewirtschaftung der landeseigenen Parkplätze plane. Weingarten ist hierbei in der letzten Umsetzungsstufe vorgesehen, ohne konkreten Zeitplan. Es wurde gemeinsam festgestellt, dass mit der Einführung von Parkgebühren auf Hochschulflächen eine Verdrängung in den öffentlichen Raum wahrscheinlich ist. Zur weiteren Klärung wurde ein Gespräch mit dem Amt für Vermögen und Bau in Ravensburg angestoßen.

16. Juli 2024 – Dialogveranstaltung mit Gewerbetreibenden und Innenstadtakteuren

Im Rahmen einer moderierten Dialogrunde wurden gezielt Vertreter aus Handel, Gastronomie und Dienstleistungsunternehmen eingebunden. Die Teilnehmenden betonten die Bedeutung einer verlässlichen, gut erreichbaren Stellplatzverfügbarkeit für ihre Kundschaft. Eine klare Zuordnung zwischen Kunden- und Mitarbeiterparkplätzen wurde ebenso gewünscht wie die Einführung zeitlich begrenzter Parkmöglichkeiten. Die Einführung eines Parkleitsystems zur besseren Orientierung für Ortsfremde wurde positiv aufgenommen. Insgesamt wurde die derzeitige Situation als funktional beschrieben, mit erkennbarem Potenzial zur Verbesserung durch gezielte Maßnahmen.

3.2 Bürgerwerkstatt

28. November 2024 – Bürgerwerkstatt im Kultur- und Kongresszentrum (KuKo), Weingarten

Die Bürgerwerkstatt bildete den zentralen Baustein der öffentlichen Beteiligung im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzepts für Weingarten. Sie fand am Donnerstag, den 28. November 2024 von 18 bis 20:30 Uhr im KuKo statt. Eingeladen waren interessierte Bürgerinnen und Bürger, die sich im Vorfeld anmelden konnten. Insgesamt nahmen 17 Personen an der Veranstaltung teil. Vertreter der Stadt Weingarten sowie das mit dem Konzept beauftragte Büro BrennerPlan begleiteten die Veranstaltung.

Ziel der Werkstatt war es, die Bevölkerung aktiv in die Planung einzubinden, konkrete Hinweise aus der Alltagsperspektive zu erhalten und gemeinsam Ideen für ein zukunftsfähiges Parkraummanagement zu entwickeln. Die Teilnehmenden arbeiteten in drei moderierten Gruppen. Jede Gruppe durchlief vier Aufgabenblöcke, die im Folgenden dargestellt und ausgewertet werden.

Aufgabe 1 – Analyse und Bewertung von Bewirtschaftungsmaßnahmen im Stadtgebiet:

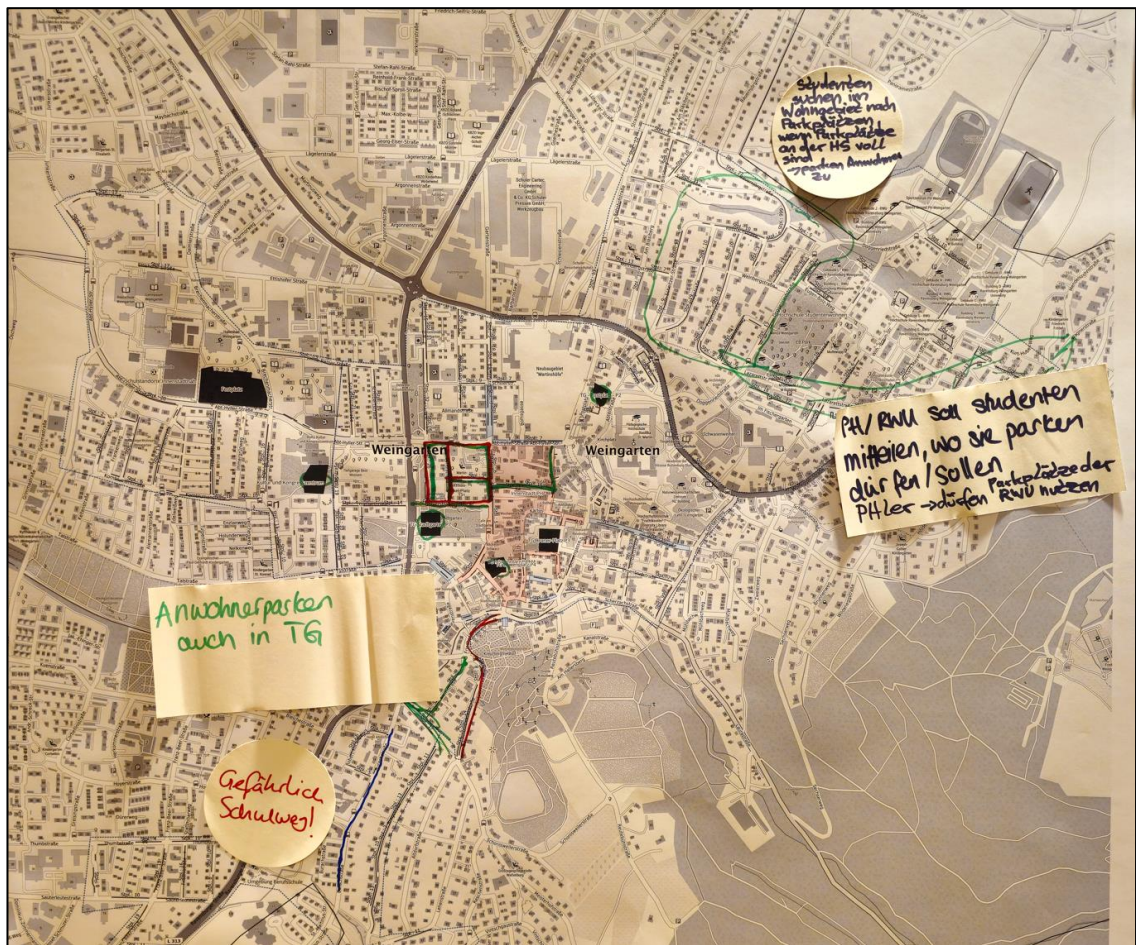


Abbildung 25: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 1

Die Teilnehmenden erhielten eine großformatige Karte des Innenstadtbereichs mit Einzeichnungen der bisherigen Bewirtschaftungszonen. Ziel war es, mit farbigen Markierungen Hinweise zu geben, wo aus Sicht der Bürger neue Maßnahmen sinnvoll wären:

- Rot für gebührenpflichtiges Parken,
- Blau für zeitliche Begrenzungen,
- Grün für Bewohnerparkzonen.

Die Ergebnisse zeigten abhängig vom Gebiet ein differenziertes Bild:

Gebiet 1 (Innenstadt, Schulstraße, Schussenrieder Straße)

Es bestand ein breiter Konsens zur Einführung des Bewohnerparkens – auch in Tiefgaragen – sowie zur Kombination von Bewohnerparken mit gebührenpflichtem Parken für Nicht-Bewohner. Die Schubert- und Schafheitlinstraße wurden zusätzlich als potenzielle neue Bewirtschaftungszonen benannt. Der Bereich nördlich der Abt-Hyller-Straße wurde als besonders konfliktreich beschrieben, unter anderem wegen dauerhaft geparkter Wohnmobile.

Gebiet 2 (Hochschulumfeld, Brandenburger Straße)

Mehrere Teilnehmende wiesen auf die Konkurrenz zwischen Studierenden und Anwohnenden hin. Eine bessere Kommunikation der Parkregeln für Studierende wurde ebenso angeregt wie eine Lenkung weg vom Wohngebiet. Auch Fahrzeuge aus dem angrenzenden Gewerbegebiet wurden als Belastung wahrgenommen.

Gebiet 3 (Junker-/Keplerstraße, Ettishofer Straße, Blumenau)

Hier wurde auf das Abstellen von Wohnmobilen und Firmenfahrzeugen sowie Lkw hingewiesen. In der Ettishofer Straße wurde gewünscht, die Verkehrsführung wieder zu öffnen. Für die Blumenau wurden gezielte Parkflächen vorgeschlagen, während angrenzende Bereiche für Parkverbote vorgesehen werden sollten.

Gebiet 4 und nördlich davon (Frisonistraße, Talstraße)

Themen waren das Abstellen von Anhängern, das Blockieren privater Einfahrten sowie die Notwendigkeit einer besseren Markierung von Parkständen. In der Frisonistraße wurde Bewohnerparken angeregt. Der Stadtbus werde hier teilweise behindert, was auf eine problematische Parkordnung hindeutet.

Gebiet 5 (Friedhofstraße, Schonisweiler Straße, Burachstraße)

Als besonderes Problem wurde der gefährliche Schulweg durch parkende Fahrzeuge beschrieben. Es wurde vorgeschlagen, für auswärtige Parkplatznutzende eine Gebührenregelung einzuführen und Anwohnende davon auszunehmen.

Aufgabe 2 – Nutzung städtischer Parkieranlagen – Hemmnisse und Verbesserungsansätze:

Warum werden aus Ihrer Sicht die städtischen Parkieranlagen kaum genutzt? (Kosten, Lage, ausreichend Stellplätze im Straßenraum vorhanden, ...)	Was müsste sich ändern, damit Sie die städtischen Parkieranlagen künftig häufiger nutzen würden? (Welche Verbesserungen/Anpassungen würden für Sie die Nutzung attraktiver machen?)
- Zu viele Parkstände im Innenstadtbereich - Kurzparker (zum Einkaufen, Arztbesuch) sind die Tiefgaragen durch die Gebühren unattraktiv (oft halbleer) - Teilweise Tiefgaragen nicht einladend (Geruch, vermüllt, Umgehung) - Sicherheitsgefühl auslösen - TG günstiger als oberirdische Parkstände.	- Bsp. Tiefgarage Stadtpark (1 Std. & Umsatz zum Einkaufen (→ Einzelhändler kann Ticket stampfen (1 Std.)) - Kennzeichenerfassung bei der Einfahrt - Verkehrsberuhigung Schützenstr./Kindstr./Wilhelmstr. - Keine andere Möglichkeit - Tiefgarage Stadtpark: mehr Langzeitparker statt Kurzzeitparker - Breitere Stellplätze

Abbildung 26: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 2

Auf einem vorbereiteten Arbeitsblatt konnten die Teilnehmenden Gründe benennen, warum sie die städtischen Parkhäuser und Tiefgaragen bislang kaum nutzen sowie Vorschläge machen, wie diese attraktiver gestaltet werden könnten.

Gründe für die geringe Nutzung:

- Die Gebühren schrecken insbesondere Kurzzeitparker ab, z. B. für Arztbesuche oder Einkäufe.
- Die Anlagen wirken teilweise unattraktiv: Sie wurden als dunkel, unsauber, eng oder schlecht riechend beschrieben.
- Es bestehen Sicherheitsbedenken, insbesondere abends.
- Viele Anwohner ziehen kostenfreie Parkstände auf der Straße vor, wenn diese näher liegen oder ebenso gut erreichbar sind.

- Die Beschilderung zu den Parkieranlagen wurde als unübersichtlich und unvollständig kritisiert.

Verbesserungsvorschläge:

- Einführung einer kostenfreien ersten Stunde, insbesondere zur Unterstützung des lokalen Einzelhandels (z. B. durch Ticketstempelung).
- Breitere Parkstände und verbesserte Beleuchtung für mehr Komfort und Sicherheit.
- Vergünstigte Tarife für Langzeitparker, insbesondere für Anwohnende und Studierende mit geringem Einkommen.
- Bessere statische und digitale Wegweisung, um Auffindbarkeit und Nutzbarkeit zu verbessern.
- Nutzung der Anlagen als Dauerparkstandort mit fester Zuordnung (z. B. Vermietung zu vergünstigten Konditionen).

Aufgabe 3 – Ideen für die Umnutzung freiwerdender Parkstände im öffentlichen Raum:



Abbildung 27: Impression aus der Bürgerwerkstatt zur Aufgabe 3

In dieser Phase wurde erörtert, welche alternativen Nutzungen für öffentliche Flächen möglich wären, sofern mehr Fahrzeuge in Parkeinrichtungen verlagert werden könnten. Die Gruppen notierten ihre Vorschläge direkt auf Karten oder Klebezetteln.

Ergebnisse der Gruppenarbeiten:

1. Parkraumoptimierung

- Verlagerung oberirdischer Parkstände in Tiefgaragen (Kirch- und Schützenstraße; Gablerstraße)
- Rückbau von Parkständen zugunsten von Grünflächen und Bäumen (Zeppelinstraße)
- Entsiegelung ehemaliger Parkflächen durch Tiefgaragen-Nutzung
- Konfliktlösung bei E-Parkplätzen vor der Volksbank: zweckwidrige Nutzung unterbinden

2. Verkehrsführung und -sicherheit

- Einbahnstraßenregelung in der Zeppelinstraße
- Komplettsperrung der Zeppelinstraße an Markttagen
- Verbesserung der Rettungswege in der Gutenbergstraße
- Einrichtung eines Kreisverkehrs bei Martinshöfen

3. Fußgänger- und Aufenthaltsqualität

- Ausweitung der Fußgängerzone bis zur Ochsengasse
- Verbindende Fußgängerzonen, z. B. in der Kirchstraße
- Schaffung von Spielbereichen und mehr Aufenthaltsqualität in der Gablerstraße

4. Digitalisierung und Nutzerinformation

- Digitale Anzeige freier Parkstände in der Gartenstraße

5. Umwelt- und Grünkonzepte

- Mehr Stadtgrün durch Ersatz gepflasterter Parkflächen mit Bäumen (Zeppelinstraße, Gablerstraße)
- Entsiegelung und Begrünung ehemaliger Parkflächen durch Verlagerung in Tiefgaragen

Aufgabe 4 – Priorisierung von Maßnahmen durch Punktvergabe:

Am Ende der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, über vorbereitete Maßnahmenvorschläge abzustimmen. Jeder Person standen fünf Punkte zur Verfügung, die beliebig verteilt werden konnten.

Tabelle 3: Ergebnisse der Priorisierung

Bezeichnung der Maßnahme	Punkte
Bewohnerparken in Bewirtschaftungszonen	44
Neuordnung des öffentlichen Straßenraums	19
Optimierung der Bewirtschaftungszonen	11
Aufwertung von Parkieranlagen	10
Verbesserung statischer Wegweisung	8

Die Bürgerwerkstatt offenbarte ein vielschichtiges Bild lokaler Herausforderungen und Prioritäten. Sie verdeutlichte insbesondere den Wunsch nach mehr Klarheit, Gerechtigkeit und Nutzerorientierung im Parkraum, sei es durch klare Zonenregelungen, bessere Kommunikation oder die gestalterische Aufwertung bestehender Parkieranlagen. Die Ergebnisse der Veranstaltung wurden dokumentiert und sind in die weitere Maßnahmenentwicklung eingeflossen.

4 Gebietsübergreifende Maßnahmen

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmenvorschläge resultieren aus den vorausgegangenen Analysen, aus Vorschlägen der Akteursgespräche, der Bürgerwerkstatt und der Stadtverwaltung.

Tabelle 4: Legende für die Maßnahmenbewertung

Legende Maßnahmen	Bezeichnung
	Zeithorizont Kurzfristig: Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten 3 Jahren angestrebt
	Zeithorizont Mittelfristig: Umsetzung der Maßnahmen in 3 bis 6 Jahren angestrebt. Bei komplexen Maßnahmen können jedoch unter Umständen auch schon kurzfristig Planungen angestoßen werden
	Zeithorizont Langfristig: Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich erst in 6 oder mehr Jahren (möglich)
	Unter 10.000 €
	10.000 bis 100.000 €
	Über 100.000 €
	Priorisierung Gering: Die Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich zu empfehlen und sollte in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten erfolgen
	Priorisierung Mittel: Die Umsetzung dieser Maßnahme ist anzustreben, da wichtige Defizite beseitigt werden können. Teilweise sind mit der Umsetzung jedoch hohe Hürden oder Abhängigkeiten verbunden
	Priorisierung Hoch: Die Umsetzung dieser Maßnahme hat eine hohe Priorität, da wichtige Defizite beseitigt werden oder eine erheblich bessere Situation im Sinne des verkehrlichen Leitbildes geschaffen werden kann

4.1 Optimierung des Parkleitsystems

Ein effizientes Parkraummanagement umfasst nicht nur die Bewirtschaftung von Parkständen, sondern auch die gezielte Lenkung des ruhenden Verkehrs durch moderne Informations- und Leitsysteme. Statische Wegweiser bieten grundlegende Orientierung, während dynamische Parkleitsysteme in Echtzeit über die Verfügbarkeit von Parkständen informieren und so den Parksuchverkehr reduzieren.

Die Systeme dienen dazu, den Parksuchverkehr zu minimieren und die Umweltbelastung zu verringern. Gleichzeitig fördern sie den Komfort für Parkplatzsuchende.

Optimierung des Parkleitsystems

Kurzbeschreibung

Optimierung des bestehenden Parkleitsystems bezüglich der besseren Auffindbarkeit der Parkierungsanlagen. Einheitliche Benennung der Parkierungsanlagen.

Zusätzlich zur reinen Optimierung des statischen Parkleitsystems können im Zuge von anstehenden Sanierungen der Parkierungsanlagen nach und nach Sensoren zur Erfassung der Stellplatzbelegung installiert werden. Dadurch kann grundsätzlich zukünftig auch ein dynamisches Parkleitsystem integriert werden.

Hinweis dazu im beschlossenen Klimamobilitätsplan:

„Reduzierung des Parksuchverkehrs durch eine entsprechende Wegweisung und Smart-Parking“

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Abbildung 28: Imagebild Parkleitsystem

4.2 Attraktivierung der Tiefgaragen

Tiefgaragen und Parkhäuser stellen ein wesentliches Element eines funktionierenden Parkraummanagements dar, insbesondere in verdichteten Stadtstrukturen, wo oberirdischer Parkraum knapp und konfliktreich ist. Ihre stärkere Nutzung kann den öffentlichen Straßenraum spürbar entlasten und gleichzeitig neue Freiräume für Aufenthaltsqualität, Grünflächen oder alternative Mobilitätsformen schaffen.

In Weingarten zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass viele städtische Parkieranlagen nur unzureichend genutzt werden. Die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung bestätigen diese Einschätzung: als zentrale Hemmnisse wurden hohe Kosten, geringe Aufenthaltsqualität, unzureichende Beleuchtung und ein Gefühl mangelnder Sicherheit, sowie eine fehlende oder unklare Wegweisung genannt.

Zur Steigerung der Attraktivität dieser Anlagen sind daher mehrere Maßnahmen erforderlich:

- **Tarifliche Anreize:** Günstigere Tarife als das Parken auf oberirdischen Stellplätzen im Straßenraum oder Maßnahmen wie das Bewohnerparken PLUS können die Nutzung deutlich steigern. Auch monatliche oder jahresweise nutzbare Dauertarife bieten Planungssicherheit.
- **Gestalterische Aufwertung:** Helle, saubere, gut beleuchtete Anlagen schaffen ein sicheres und angenehmes Nutzungserlebnis. Eine barrierefreie Gestaltung, breitere Stellplätze und intuitive Wegeführung erhöhen den Komfort.
- **Kommunikative Maßnahmen:** Ein digitales Leitsystem und ergänzende Beschilderung im Straßenraum helfen dabei, vorhandene Kapazitäten besser sichtbar und nutzbar zu machen.
- **Elektrolademöglichkeiten:** Eine Ausstattung von Parkständen mit einer E-Ladeinfrastruktur wird im Zuge der anstehenden Sanierungen geprüft.

Durch diese gezielten Verbesserungen kann der bestehende Parkraum nicht nur effizienter genutzt, sondern auch qualitativ aufgewertet werden. Ein entscheidender Schritt, um die urbane Mobilität in Weingarten zukunftsfähig zu gestalten.

Attraktivierung der Tiefgaragen (im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten)

Kurzbeschreibung

Für die Tiefgaragen „Löwenplatz“ und „Stadtgarten“ stehen in den nächsten Jahren Sanierungen an. Die aktuelle Auslastung der Tiefgaragen ist relativ gering, während im Straßenraum eine hohe Auslastung ermittelt wurde. Im Bürgerworkshop Ende November 2024 wurde mit den Beteiligten über die aktuelle Nicht-Nutzung und Verbesserungsvorschläge für die Tiefgaragen diskutiert. Eine Aufwertung in Form von niedrigeren Parkgebühren als im öffentlichen Straßenraum befindet sich bereits im Maßnahmenvorschlag zur Parkgebührensatzung und dem Bewohnerparkausweis PLUS. Ebenso der Vorschlag zur Einführung von Tagestickets und die Aufhebung der maximalen Parkdauer.

Im Zuge der anstehenden Sanierungen wird eine Prüfung weiterer Möglichkeiten für die Attraktivitätssteigerung empfohlen. Das ist konkret abhängig von der technischen Machbarkeit und den entstehenden Kosten für die Umsetzung und muss im weiteren Verlauf im Detail geprüft und diskutiert werden. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität sind z.B.:

- Bessere Beleuchtung
- Verbesserung der Sauberkeit
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls
- Elektrolademöglichkeiten

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität

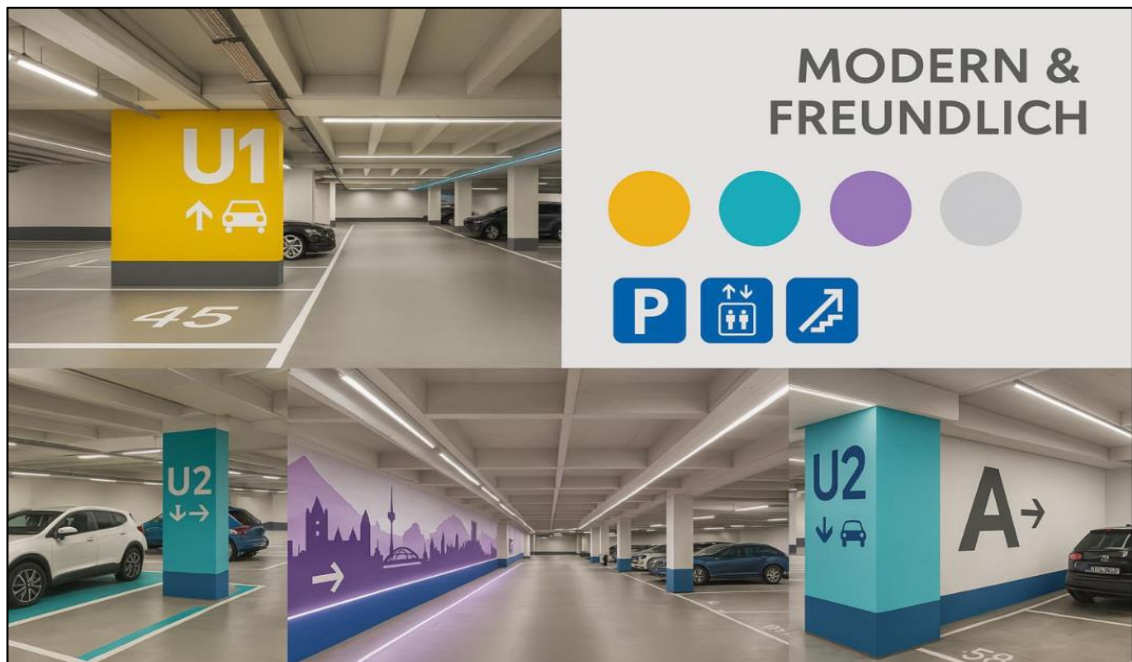


Abbildung 29: Imagebild einer modernen Tiefgarage

4.3 Änderung der Parkgebühren

Eine Gebührenordnung ist nicht nur eine Einnahmequelle, sondern hat vielfältige Funktionen im Rahmen eines modernen Parkraummanagements:

- Lenkung des Verkehrs: Durch differenzierte Gebühren können bestimmte Bereiche bevorzugt oder weniger attraktiv werden. So können beispielsweise höhere Gebühren in zentralen Lagen dazu beitragen, den Verkehr in Randbereiche zu verlagern.
- Optimierung der Auslastung: Eine dynamische Gebührenordnung, die sich an der Nachfrage orientiert, kann dazu beitragen, eine gleichmäßige Auslastung von Parkplätzen zu gewährleisten.
- Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur: Die Einnahmen aus Parkgebühren können zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur genutzt werden.

Aktuell ist ein geringer Kostenvorteil beim Parken in der Parkierungsanlage vorhanden. Die Differenz von 0,20 €/Stunde gegenüber dem Parken im öffentlichen Straßenraum ist noch zu gering (siehe Tabelle 5), um Anreize zur Nutzung der Parkierungsanlagen zu schaffen.

Tabelle 5: Parkraumbewirtschaftung Kosten aktuell

Ort	Kosten		Höchstparkdauer
Parkplätze oberirdisch	0,30 €/15 min	1,20 €/h	2 h
	Kein Tagesticket		
TG Löwenplatz/Stadtgarten	0,25 €/15 min	1,00 €/h	3 h
	Kein Tagesticket		
TG Kultur- und Kongresszentrum		1,00 €/h	-
	Tagesticket 9,00 € (24 h); Abend-/Konzertticket 3,00 € (5 h)		

Es wird empfohlen, die Parkgebühren in der Parkgebührensatzung für das Innenstadtgebiet auf 1,60 € pro Stunde zu erhöhen. Zudem wird empfohlen, die zeitliche Begrenzung für das Parken in den Parkierungsanlagen aufzuheben. Durch die zusätzliche Bereitstellung eines Tagestickets in den Tiefgaragen am Löwenplatz und Stadtgarten ist ein weiterer Anreiz zum Parken über einen gesamten Tag für 6 € gegeben. Die Attraktivität der Parkierungsanlagen lässt sich weiter steigern, indem die bisherige Höchstparkdauer aufgehoben wird (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Parkraumbewirtschaftung Kosten Vorschlag

Ort	Kosten		Höchstparkdauer
Parkplätze oberirdisch	0,40 €/15 min	1,60 €/h	2 h
	Kein Tagesticket		
TG Löwenplatz/Stadtgarten	0,25 €/15 min	1,00 €/h	-
	Tagesticket 6 € (8 bis 18 Uhr)		
TG Kultur- und Kongresszentrum		1,00 €/h	-
	Tagesticket 9,00 € (24 h); Abend-/Konzertticket 3,00 € (5 h)		

Änderung der Parkgebühren

Kurzbeschreibung

Um die Parkieranlagen attraktiver zu machen, wird empfohlen, die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum moderat auf 1,60 €/Stunde zu erhöhen und die Höchstparkdauer in den Parkieranlagen aufzuheben. Auch die Einführung eines Tagestickets in den Parkieranlagen wird empfohlen.

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



4.4 Umnutzung von Parkständen

Wie schon im verabschiedeten Klimamobilitätsplan dargelegt wurde, dienen Parkraumkonzepte auch dazu, den vorhandenen Straßenraum neu aufteilen zu können. Wenn durch die Maßnahmen des Parkraumkonzepts ein Teil des Parkdrucks aus dem öffentlichen oberirdischen Straßenraum in die bereits vorhandenen Parkierungsanlagen verlagert werden kann, besteht mehr Spielraum zur Neugestaltung des Straßenraums. In der Regel kann danach die Anzahl der vorhandenen oberirdischen Parkstände reduziert werden, um den gewonnenen Raum für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zu nutzen, etwa durch Radwege, Bussonderfahrstreifen, die Erweiterung von Gehwegen auf ein akzeptables Mindestmaß oder ähnliche Maßnahmen. Dieser Raum kann zudem zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (z. B. durch Sitzgelegenheiten, Schatten, Trinkbrunnen, Flaniermöglichkeiten und Treffpunkte) sowie für die Anpassung an die klimatischen Herausforderungen in Gebieten mit einem hohen Versiegelungsgrad verwendet werden. Dafür müssen Flächen entsiegelt und beispielsweise mehr Bäume gepflanzt werden. Nur so kann die stetige sommerliche Erhitzung der bebauten Gebiete reduziert und auch die Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens gestärkt werden. Jeder gestrichene oberirdische Parkstand ermöglicht zusätzlichen Gestaltungsspielraum auf einer Fläche von ca. 12 m².

Umnutzung von Parkständen

Kurzbeschreibung

Für einzelne Parkstände in der stark versiegelten Innenstadt wird eine Umnutzung der Flächen vorgeschlagen. Dies kann zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt genutzt werden, oder für die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen oder, wenn baulich möglich, zur Entsiegelung und Begrünung der Flächen.

Es handelt sich in den markierten Bereichen um erste Vorschläge, die sukzessive zu prüfen und mit den gewünschten Nutzungen zu versehen sind (Entsiegelung, Aufenthaltsqualität, Fahrradbügel, Lastenfahrradbügel, ...).

Eine Umnutzung von Parkständen wird sukzessive geprüft, wenn sich durch die anderen Maßnahmen der Parkdruck weiter verringert. Dieser soll regelmäßig überprüft werden. Prinzipiell ist es vorstellbar, einen der beiden Parkstände in der Zeppelin- sowie in der Gartenstraße als erste Priorisierung einzustufen.

Eine mittlere Priorität bekommen die Parkstände am Münsterplatz, da dort auch Sicherheitsaspekte (Konflikte zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr) eine wichtige Rolle spielen.

Die Stadt Weingarten hat einen CarBikePort bestellt. Mit diesem besteht die Möglichkeit eine Umnutzung zu testen ("Verkehrsversuch"). Die in der Karte Anlage 3.1 markierten Parkstände dienen als Anhaltspunkte zur Verortung.

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



4.5 Standortvorschläge für weiteres Carsharing-Angebot

Carsharing ist ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität. Es reduziert den Bedarf an privaten Pkw, verringert den Parkdruck und ergänzt den öffentlichen Verkehr sinnvoll. Studien zeigen, dass ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 15 private Fahrzeuge ersetzen kann.

Die Stadt Weingarten plant derzeit die Einrichtung von drei Carsharing-Standorten. Im Rahmen des Parkraumkonzepts werden drei weitere Standorte vorgeschlagen, um das Angebot flächendeckend auszubauen. Diese sollen insbesondere in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck und guter ÖPNV-Anbindung entstehen.

Die rechtliche Grundlage bietet das Carsharinggesetz (CsgG), das Kommunen ermöglicht, Parkstände im öffentlichen Raum für Carsharing zu reservieren und entsprechende Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen. Zudem können Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge ermäßigt oder erlassen werden.

Die Förderung von Carsharing in Weingarten trägt dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, die Umwelt zu entlasten und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen. Im Rahmen des Parkraumkonzepts wird Carsharing am Rande betrachtet. Es ist jedoch ein sehr wichtiges Thema, um Bewohner den Verzicht auf einen privaten Pkw zu ermöglichen. Zudem erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass sich Wohneinheiten keinen Zweitwagen kaufen müssen, wenn ein Carsharing-Angebot für gelegentliche Nutzung bereitsteht.

Standortvorschläge für weiteres Carsharing-Angebot

Kurzbeschreibung

Aktuell sind drei mögliche Carsharing Standorte in Planung (grün in der Karte Anlage 3.2). Drei weitere stationsgebundene Carsharing Standorte wurden in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte vorgeschlagen. Vor allem in den Gebieten, die aktuell neu entwickelt werden, wäre ein Angebot an Carsharing sinnvoll (Martinshöfe, Nothelfer 14), um vor allem neuen Bewohnern den Verzicht auf einen privaten Pkw (oder Zweitwagen) zu ermöglichen. Im Innenstadtgebiet mit Nutzungsdurchmischung ist die Auslastung von Carsharing Fahrzeugen in der Regel deutlich höher als in homogenen Randgebieten.

Ein Carsharing Fahrzeug kann – je nach Studie – zwischen 7 und 15 private Pkw ersetzen.

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5 Gebietsspezifische Maßnahmen

5.1 Maßnahmen

Zunächst werden die Maßnahmen allgemein erläutert, bevor sie den einzelnen Gebieten zugeordnet und dort an die spezifischen Gegebenheiten angepasst werden.

Tabelle 7: Legende für die Maßnahmenbewertung

Legende Maßnahmen	Bezeichnung
	Zeithorizont Kurzfristig: Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten 3 Jahren angestrebt
	Zeithorizont Mittelfristig: Umsetzung der Maßnahmen in 3 bis 6 Jahren angestrebt. Bei komplexen Maßnahmen können jedoch unter Umständen auch schon kurzfristig Planungen angestoßen werden
	Zeithorizont Langfristig: Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich erst in 6 oder mehr Jahren (möglich)
	Unter 10.000 €
	10.000 bis 100.000 €
	Über 100.000 €
	Priorisierung Gering: Die Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich zu empfehlen und sollte in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten erfolgen
	Priorisierung Mittel: Die Umsetzung dieser Maßnahme ist anzustreben, da wichtige Defizite beseitigt werden können. Teilweise sind mit der Umsetzung jedoch hohe Hürden oder Abhängigkeiten verbunden
	Priorisierung Hoch: Die Umsetzung dieser Maßnahme hat eine hohe Priorität, da wichtige Defizite beseitigt werden oder eine erheblich bessere Situation im Sinne des verkehrlichen Leitbildes geschaffen werden kann

5.1.1 Einheitliche und nachvollziehbare Parkraumbewirtschaftungszonen

Eine Parkraumbewirtschaftungszone ist ein klar abgegrenzter Bereich im öffentlichen Straßenraum, in dem das Parken durch spezifische Regelungen gesteuert wird. Ziel ist es, die begrenzten Parkflächen effizient zu nutzen und den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Merkmale einer Parkraumbewirtschaftungszone

- **Gebührenpflichtiges Parken:** In diesen Zonen ist das Parken kostenpflichtig, um die Nachfrage zu steuern und die Verfügbarkeit von Parkständen zu erhöhen.
- **Zeitliche Begrenzung:** Es gibt festgelegte Höchstparkdauern, um den Umschlag der parkenden Fahrzeuge zu erhöhen.
- **Bewohnerparken:** Anwohner können eine Parkberechtigung erwerben, die ihnen das Parken in der Zone ermöglicht.
- **Sonderregelungen:** Für bestimmte Gruppen wie Lieferdienste, Menschen mit Behinderung oder Carsharing-Fahrzeuge können spezielle Regelungen gelten.

Parkraumbewirtschaftungszonen in Weingarten

In Weingarten existiert im Zentrum bereits eine Halteverbotszone, in der Parken auf markierten Parkständen kostenpflichtig, aber erlaubt ist. Die Parkieranlagen sind ebenfalls kostenpflichtig. Um die Halteverbotszone herum gibt es einige Straßenzüge mit Parkscheibenregelung.

Die vorhandene Parkraumbewirtschaftung wurde in den letzten Jahren nicht auf die Standorte der kostenpflichtigen Parkieranlagen angepasst und es gibt zentrumsnahe Lücken in der Parkraumbewirtschaftung. Das führt zu einem erhöhten Parksuchverkehr, da die kostenlosen/unbeschränkten Parkplätze vielen bekannt sind.

Um die oben genannten Probleme im Rahmen des Parkraumkonzepts zu lösen, wird die Einführung von einheitlichen und nachvollziehbaren Parkraumbewirtschaftungszonen empfohlen.

Vorschläge zu den neuen Parkraumbewirtschaftungszonen sind in den Kapiteln 5.2 und 5.3 dargestellt und beschrieben.

5.1.2 Bewohnerparken

Bewohnerparken ist ein Instrument, das es ermöglicht, in Gebieten mit hohem oder sehr hohem Parkdruck sowie Konflikten zwischen verschiedenen Parknutzergruppen (z. B. Kunden und Beschäftigte, die oft mit den Bewohnern konkurrieren, die nachmittags keinen Parkstand finden) für die Bewohner eine Parkbevorrechtigung zu schaffen.

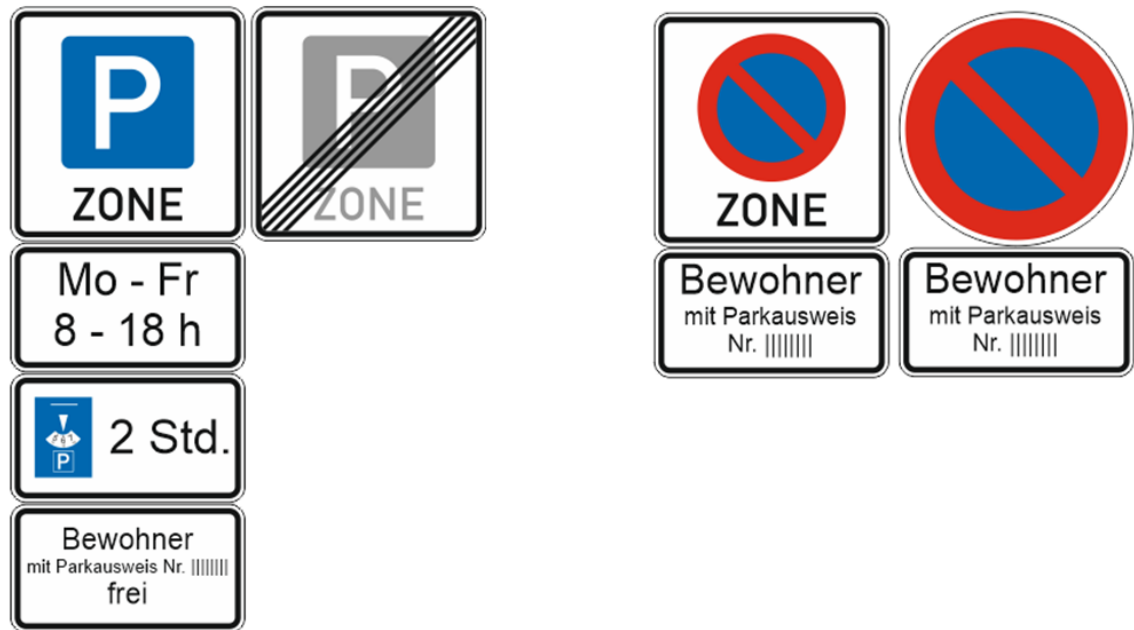
Am häufigsten ist das sogenannte Mischprinzip vorzufinden. Das bedeutet, die öffentlichen Parkstände sind beispielsweise kostenpflichtig oder mittels einer Parkscheibe für alle Nutzer zugänglich, Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis werden jedoch von der monetären Bewirtschaftung oder der zeitlichen Einschränkung „befreit“. Das hat damit zu tun, dass es in Deutschland nicht einfach möglich ist, den öffentlichen Straßenraum auf bestimmte Nutzer zu beschränken. Montag – Freitag dürfen in einer Bewohnerparkzone tagsüber maximal 50 % und nachts 75 % der Parkstände für Bewohner reserviert werden. Das führt dazu, dass es beim Trennprinzip häufig weiterhin zu hohem Parksuchverkehr kommt, da auf mind. 50 % der Parkstände von Allen geparkt werden darf.

Häufig besteht die Annahme, dass man beim Bewohnerparken kostenlos einen Parkstand „reserviert“ hat. Jedoch dürfen Bewohnerparkausweise nicht kostenlos sein. Zudem hat man in den jeweiligen Zonen gewisse Parkbevorrechtigungen, aber keine Parkstandgarantie.

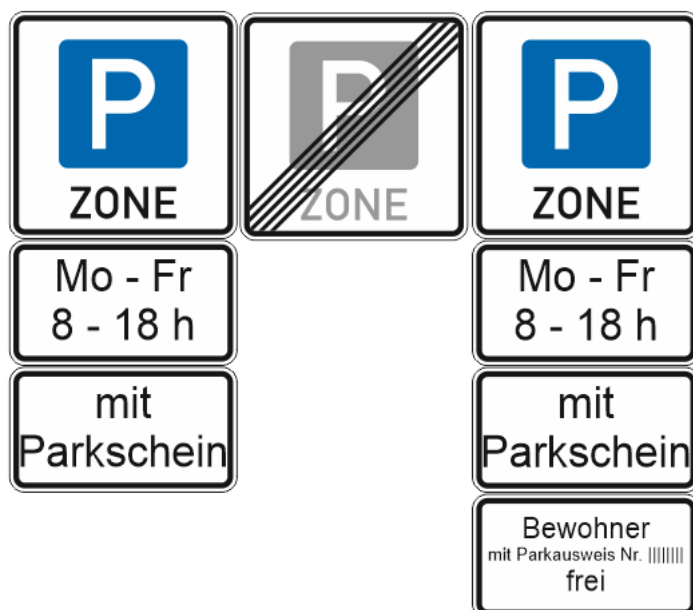
Bewohnerparken ist immer dann sinnvoll, wenn es Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Parknutzern durch eine starke Nutzungsdurchmischung gibt (z.B. Weingarten Innenstadt). In homogenen Gebieten mit einheitlichen Parknutzergruppen (z.B. in reinen bzw. allgemeinen Wohngebieten) tritt häufig kein positiver Effekt durch die Einführung von Bewohnerparken auf oder es ist der nachzuweisende hohe bzw. sehr hohe Parkdruck nicht vorhanden. Es gibt jedoch noch weitere Gebiete in Weingarten (im Allgemeinen die Wohngebiete, die sich in der Nähe der großen Schulstandorte befinden), die sich für ein ähnliches Konzept eignen könnten.

Zusätzlich ist bei der Einführung von Bewohnerparken (oder Parkraumbewirtschaftungszonen im Allgemeinen) zu beachten, dass die Parkregelungen regelmäßig und gut kontrolliert werden müssen (personalintensiv), da ansonsten kein Effekt eintritt. Auch der Verwaltungsaufwand für die Organisation und Ausgabe von Bewohnerparkausweisen ist nicht zu unterschätzen. Durch die Gebühren der Bewohnerparkausweise sollen diese Kosten gedeckt werden.

Folgend eine Beispielbeschilderung für eine Parkraumbewirtschaftungszone in Weingarten mit Parkscheibenregelung im Mischprinzip (linkes Bild) und eine Halteverbotszone mit Ausnahmeregelung für Bewohner (Trennprinzip im rechten Bild).



Ein Beispiel für die neue Parkraumbewirtschaftungszone mit Gebührenpflicht in Weingarten zeigt die folgende Abbildung.



5.1.3 Einführung einer Monatskarte

Um den Beschäftigten und regelmäßigen Besuchern von Weingarten ganzjährig eine Parkmöglichkeit neben dem Festplatz zu bieten, werden Monatskarten eingeführt. Diese berechtigen zum Parken auf kostenpflichtigen Parkplätzen von 6 bis 18:30 Uhr.

5.2 Teilgebiet 1 Innenstadt und Promenade und Teilgebiet 3 Schulzentrum und Blumenau

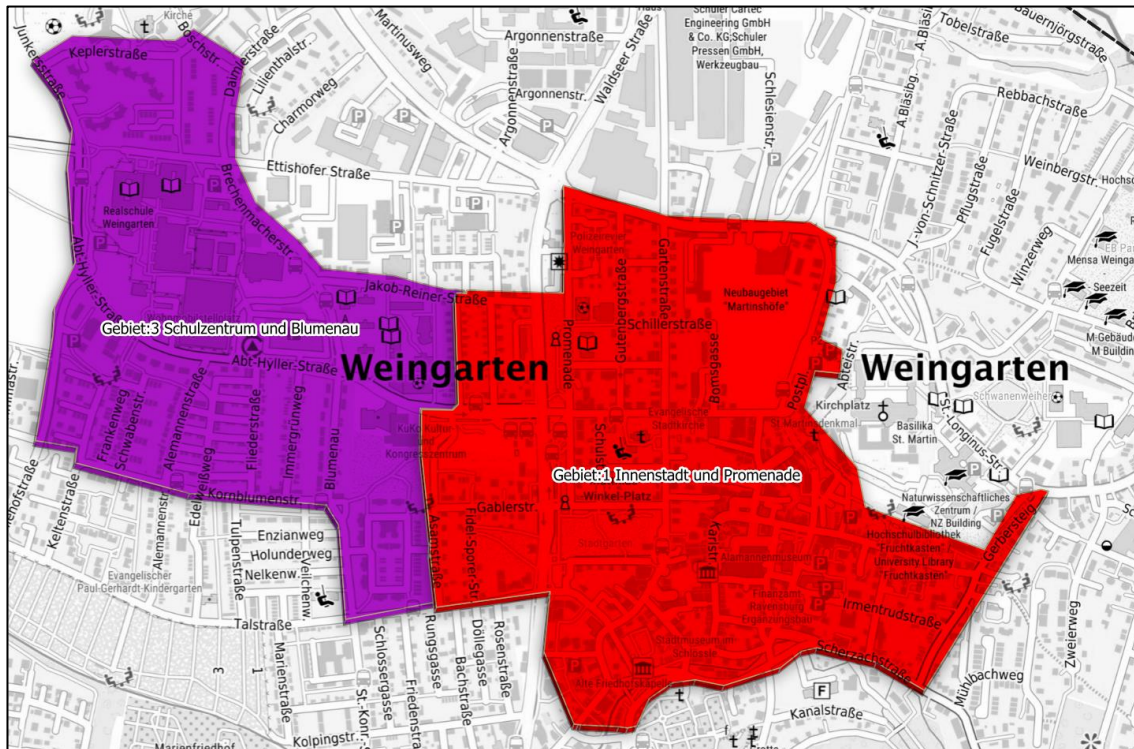


Abbildung 30: Teilgebiet 1 und 3 – Gebietsabgrenzung

Die Maßnahmen im Teilgebiet 3 beziehen sich nur auf den Bereich Blumenau/Jakob-Reiner-Straße und nicht auf den gesamten Schulbereich. Die Analyse und Beteiligungen haben ergeben, dass im westlichen Bereich des Teilgebiets 3 zum jetzigen Zeitpunkt keine Maßnahmen notwendig sind.

5.2.1 Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungszone

Die Einführung und gezielte Ausweitung gebührenpflichtiger Parkraumbewirtschaftungszonen stellt eine zentrale Maßnahme zur Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs und zur Verbesserung der Steuerung des ruhenden Verkehrs dar. Ziel der Maßnahme ist es, eine räumlich konsistente Bewirtschaftung in der Innenstadt von Weingarten zu schaffen und damit auch jene Bereiche einzubeziehen, die bislang noch nicht in eine Gebührenstruktur eingebunden waren, jedoch bereits heute einen erhöhten Parkdruck aufweisen.

Die geplante Erweiterung orientiert sich eng an der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszone. Damit wird eine einheitliche Systematik geschaffen, die sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für Besucher verständlich und nachvollziehbar ist. Durch die Angleichung der Bewirtschaftungszeiten von Montag bis Freitag, jeweils von 8 bis 18 Uhr, wird zudem eine transparente und gut kommunizierbare Regelung etabliert. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen bleibt das Parken in der Zone kostenfrei. Damit es nicht zu

Unklarheiten kommt, wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch die maximale Parkdauer in der gebührenpflichtigen Bewirtschaftungszone Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr auf 2 Stunden begrenzt wird.

Die Maßnahme zielt darauf ab, die Flächenkonkurrenz im Straßenraum zu entschärfen, eine höhere Umschlaghäufigkeit zu fördern und die Erreichbarkeit der Innenstadt – insbesondere für den kurzfristigen Aufenthalt – zu sichern. Gleichzeitig entsteht ein Anreiz, auf alternative Mobilitätsformen oder städtische Parkieranlagen auszuweichen, wodurch auch eine bessere Nutzung vorhandener Tiefgaragen unterstützt wird.

Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungszone

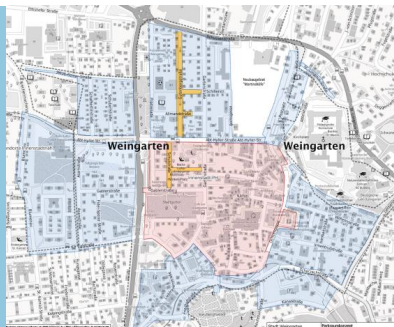
Kurzbeschreibung

Es wird vorgeschlagen, die gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftungszone zu erweitern, damit es keine Innenstadt-Bereiche mit erhöhtem Parksuchverkehr gibt. Zudem wurde die gebührenpflichtige Zone auf die vorhandenen kostenpflichtigen Parkieranlagen abgestimmt.

Die gebührenpflichtigen Zeiten sollen Montag bis Freitag von 8 Uhr bis 18 Uhr gelten. Außerhalb des Zeitbereichs sowie am Wochenende und an Feiertagen gilt die Gebührenpflicht nicht und es kann jeder in der gebührenpflichtigen Zone parken.

Hinweis dazu im beschlossenen Klimamobilitätsplan:

„Optimierung des vorhandenen Parkraums, Ausdehnung und Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung.“



Siehe Anlage 3.3 (rot markierte Fläche)

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2.2 Erweiterung der zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone

Im unmittelbaren Anschluss an die geplante Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung wird mit der Einführung zeitlich begrenzter Parkzonen ein weiterer Schritt zur gezielten Steuerung des ruhenden Verkehrs unternommen. Diese Maßnahme zielt insbesondere auf jene Straßenabschnitte und Quartiere ab, die sich im Übergang zwischen gebührenpflichtiger Zone und nicht bewirtschaftetem Raum befinden und daher potenziell von Verdrängungseffekten betroffen sind.

Durch die Einführung von zeitlich begrenztem Parken (2-Stunden-Zonen) werden die bestehenden Lücken zwischen bewirtschafteten Bereichen geschlossen und kritische Bereiche mit erhöhtem Parkdruck gezielt ergänzt. Das betrifft insbesondere angrenzende Wohnstraßen, Mischgebiete sowie Standorte mit hoher Besucherfrequenz, etwa im Bereich „Blumenau“. Gleichzeitig wird dadurch die Nutzung des öffentlichen Raums mit anderen verkehrlichen Anforderungen – wie dem Ausbau von Radverkehrsanlagen oder barrierefreien Gehwegen – besser in Einklang gebracht.

Die Maßnahme orientiert sich räumlich und zeitlich an der gebührenpflichtigen Zone: Die Parkdauerbeschränkung soll werktags zwischen 8 und 18 Uhr gelten. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen bestehen keine Einschränkungen. Die Einführung erfolgt bewusst ohne Gebührenpflicht, um insbesondere Besuchsverkehre, Kunden oder den Kurzzeitbedarf flexibel zu bedienen. Jedoch mit dem Ziel, eine dauerhafte Belegung durch Langzeitparker zu verhindern.

In Kombination mit der vorherigen Maßnahme schafft die Parkdauerbeschränkung eine zonenübergreifende Logik im Parkraummanagement, vermeidet unerwünschte Ausweichverkehre und fördert die gerechtere Verteilung knapper Flächenressourcen.

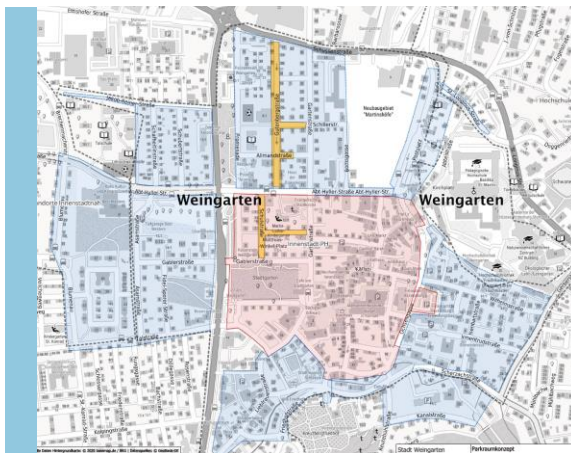
Erweiterung der zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone

Kurzbeschreibung

In der Nähe des gebührenpflichtigen Parkens gibt es im Bestand viele Straßenabschnitte/Parkplätze, auf denen das Parken zeitlich begrenzt ist.

Die vorhandenen Lücken mit "freiem Parken" wurden geschlossen und die Zonen auf kritische Bereiche erweitert. Dort ist entweder der Parkdruck sehr hoch oder es werden negative Verdrängungseffekte verhindert. Zudem sind die Bereiche auf die vorhandenen Parkieranlagen abgestimmt und berücksichtigen im Beispiel „Blumenau“ Verdrängungseffekte durch wegfallende Parkmöglichkeiten durch die Radwegeplanung.

Die Parkdauerbeschränkung soll Montag bis Freitag von 8 Uhr bis 18 Uhr gelten. Außerhalb dieses Zeitbereichs sowie am Wochenende und an Feiertagen gilt die Parkdauerbeschränkung nicht und es kann jeder in der Zone parken. Es wird vorgeschlagen, die maximale Parkdauer auf 2 Stunden innerhalb der vorgeschlagenen Zeiten zu beschränken.



Siehe Anlage 3.3 (blau markierte Flächen)

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



5.2.3 Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraumbewirtschaftungszone

In besonders engen und strukturell sensiblen Wohnstraßen genügt eine allgemeine Parkraumbewirtschaftung oft nicht, um eine sichere und bedarfsgerechte Nutzung des Straßenraums zu gewährleisten. Für diese Fälle wird in Weingarten die Einführung des sogenannten Bewohnerparkens nach Trennprinzip vorgeschlagen.

Konkret betrifft dies die Schulstraße und die Gutenbergstraße mit den angrenzenden Querstraßen, die wegen ihres schmalen Querschnitts und die dichte Bebauung für den ruhenden Verkehr von außen kaum geeignet sind. Diese Straßenabschnitte sind baulich und funktional nicht auf eine regelmäßige Mitnutzung durch externen Parksuchverkehr ausgelegt. Es besteht zudem ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen abgestellten Fahrzeugen, dem Fußverkehr, der Müllabfuhr, den Lieferdiensten und der Feuerwehruzufahrten.

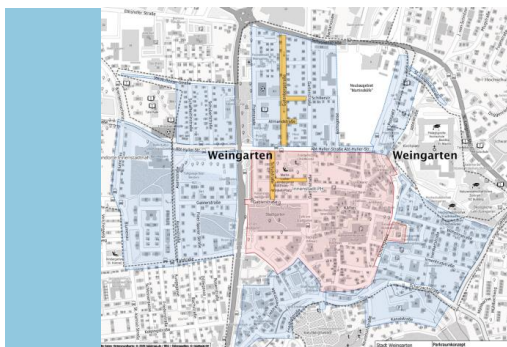
Durch die Maßnahme soll das Parken in diesen Bereichen ausschließlich Anwohnenden mit gültiger Parkberechtigung vorbehalten werden. Dies sichert nicht nur die Versorgung der Anwohnerschaft, sondern schafft zugleich bessere Bedingungen für die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Externe Dauerparker oder Besucher sollen auf umliegende Zonen mit regulierter Parkdauer oder kostenpflichtigen Angeboten gelenkt werden.

Die Maßnahme ergänzt das bereits vorgesehene Konzept der allgemeinen Bewohnerparkzonen und setzt dort an, wo eine klare funktionale Trennung zwischen Anwohnerparken und öffentlichem Parken aus Gründen der Erschließung, Sicherheit und sozialen Fairness notwendig ist.

Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraumbewirtschaftungszone

Kurzbeschreibung

Die Schul- und Gutenbergstraße mit den angrenzenden Querstraßen sind sehr schmal und der Straßenquerschnitt nicht auf externen Verkehr ausgelegt. Für diese Straßenabschnitte wird vorgeschlagen, das Parken ausschließlich für Bewohner mit der entsprechenden Parkberechtigung zu erlauben.



Siehe Anlage 3.3 (gelb markierte Flächen)

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2.4 Bewohnerparken

Die Einführung von Bewohnerparken stellt einen zentralen Baustein zur gezielten Entlastung stark beanspruchter Wohnquartiere in Weingarten dar. Ziel der Maßnahme ist es, Anwohnenden eine verlässliche Möglichkeit zum Parken im direkten Wohnumfeld zu sichern. Insbesondere in Bereichen, in denen die allgemeine Parkraumnachfrage durch Misch- oder Sondernutzungen wie Hochschule, Gewerbe oder innerstädtische Infrastruktur dauerhaft hoch ist.

Bewohnerparkausweis

Um die im Rahmen des Parkraumkonzepts vorgesehenen Bewohnerparkregelungen rechtsverbindlich und praxistauglich umzusetzen, ist die Einführung eines

Bewohnerparkausweises erforderlich. Dieses Instrument bildet die rechtliche Grundlage, um Anwohnenden gezielt Privilegien beim Parken in definierten Bewohnerparkzonen zu gewähren. Etwa eine Befreiung von zeitlichen Einschränkungen oder das exklusive Parken in Trennzonen.

Die Ausstellung des Bewohnerparkausweises soll an klar definierte Voraussetzungen geknüpft sein. Antragstellende müssen im entsprechenden Gebiet mit Hauptwohnsitz gemeldet sein und entweder ein eigenes Kraftfahrzeug besitzen oder ein Fahrzeug nachweislich zur dauerhaften Nutzung überlassen wurde. Pro Person ist die Ausgabe eines Bewohnerparkausweises vorgesehen.

Als Kostenrahmen wird eine Jahresgebühr von 120 € vorgeschlagen, was einem monatlichen Betrag von 10 € entspricht (Tabelle 8). Diese Gebühr orientiert sich an gängigen Regelungen in vergleichbaren Kommunen und deckt die Verwaltungsaufwände.

Bewohnerparkausweis PLUS

Ergänzend zum klassischen Bewohnerparkausweis wird mit dem sogenannten Bewohnerparkausweis PLUS den Anwohnenden eine zusätzliche Möglichkeit geschaffen, den Zugang zu städtischen Parkieranlagen zu erleichtern. Ziel ist es, die Auslastung dieser Anlagen gezielt zu verbessern und gleichzeitig oberirdischen Parkdruck in sensiblen Wohnbereichen zu verringern.

Der Bewohnerparkausweis PLUS soll speziell für die Abend- und Nachtstunden gelten. Also zu Zeiten, in denen der Bedarf an wohnungsnahem Parken besonders hoch ist, aber die öffentliche Nachfrage nach innerstädtischen Parkständen gering ist. Diskutiert wird aktuell, PLUS-Ausweise für die Parkhäuser „Löwenplatz“ und „Stadtgarten“ auszugeben. Vorgesehen ist eine zeitliche Nutzung zwischen 16 Uhr nachmittags und 8 Uhr morgens.

Mit dieser Maßnahme sollen bestehende Kapazitäten in den Parkieranlagen besser in das Bewohnerparkkonzept eingebunden und zugleich zusätzliche Anreize für die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur geschaffen werden. Die PLUS-Variante ergänzt damit das klassische Bewohnerparken um eine flexible und raumsparende Option, insbesondere für Quartiere mit hoher baulicher Dichte und begrenztem Straßenraum.

Als Kostenrahmen wird eine Jahresgebühr von 300 € vorgeschlagen, was einem monatlichen Betrag von 25 € entspricht (Tabelle 8).

Kostenvorschlag Bewohnerparkausweise*Tabelle 8: Kostenvorschlag Bewohnerparken und Bewohnerparken PLUS*

	Monatliche Kosten	Jährliche Kosten	Verortung
Bewohnerparken	10 €	120 €	Oberirdische Stellplätze
Bewohnerparken PLUS	25 €	300 €	Oberirdische Stellplätze TG Stadtgarten und Löwenplatz von 16 bis 8 Uhr

Bewohnerparkzonen

Mit der Maßnahme sollen definierte Zonen ausgewiesen werden, in denen Anwohnende gegen Nachweis ihres Wohnsitzes vom zeitlich beschränkten Parken in Bewirtschaftungszonen ausgenommen werden. Durch den Erwerb eines Bewohnerparkausweises wird es möglich, auch in Bereichen mit Parkzeitbegrenzungen dauerhaft zu parken. Ergänzend sind Optionen wie der Bewohnerparkausweis PLUS oder eine Monatskarte für das KuKo im Zeitbereich 6 bis 18:30 Uhr.

Ein wesentliches Element des Konzepts sind sogenannte Pufferzonen. Diese ermöglichen es auch Personen, die unmittelbar an einer Bewohnerparkzone wohnen, jedoch formell außerhalb der Abgrenzung liegen, einen Parkausweis für die nächstgelegene Zone zu erhalten.

Die Bewohnerparkzonen ergänzen die bereits geplanten Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung durch Gebührenpflicht und Zeitbegrenzung. Sie tragen dazu bei, den Parkraum im öffentlichen Straßenraum gerecht, ortsnahe und priorisiert zugunsten der Anwohnerschaft zu organisieren und dabei gleichzeitig negative Verdrängungseffekte in angrenzende Gebiete zu minimieren.

Es wird vorgeschlagen, die folgenden Bewohnerparkzonen (siehe Abbildung 31 und Anlage 3.4) einzuführen. In diesen Zonen werden Bewohner von den geltenden Parkregelungen (bezogen auf die zeitliche Bewirtschaftung) ausgenommen. Die sogenannten Pufferzonen dienen dazu, Anrainern in der entsprechenden Pufferzone die Möglichkeit des Erwerbs eines Bewohnerparkausweises (sowie den Bewohnerparkausweis PLUS) für die Bewohnerparkzone zu ermöglichen. Die exakte Gebietsabgrenzung der Pufferzone befindet sich noch in der Diskussion. Pufferzone meint, dass man als Anrainer direkt an einer Bewohnerparkzone auch die Möglichkeit bekommt, einen Bewohnerparkausweis für die nächstgelegene Bewohnerparkzone zu erwerben, auch wenn man selbst nicht direkt in der Bewohnerparkzone wohnt.

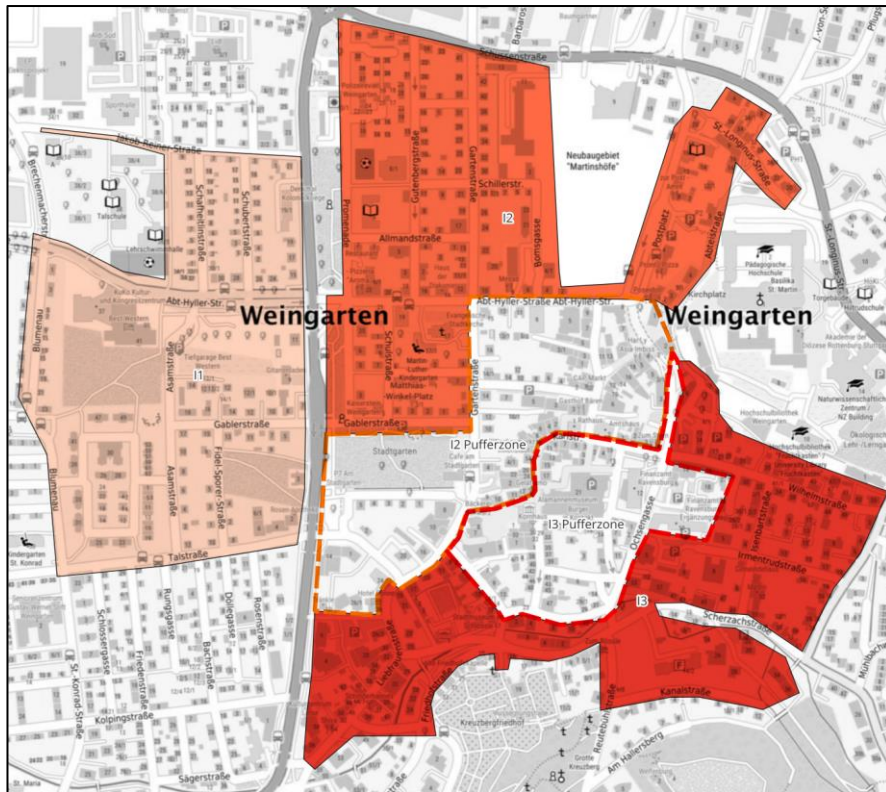


Abbildung 31: Teilgebiet 1 und 3 – Vorschlag für Bewohnerparkzonen (und Pufferzonen)

Bewohnerparken

Bewohnerparkausweis

Damit Bewohnerparkbevorrechtigungen vorgenommen werden können, muss das Instrument „Bewohnerparken“ mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen eingeführt werden. Die Empfehlung lautet Bewohnerparken einzuführen und dazu verwaltungsintern Vorbereitungen zu treffen (siehe auch die folgende Abbildung zu den Tarifvorschlägen). Ein Kostenvorschlag für den Bewohnerparkausweis ist 120 €/Jahr (bzw. 10 €/Monat).

Vorschläge für die Voraussetzungen zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen:

- Sie sind mit dem Hauptwohnsitz in einem Bewohnerparkgebiet gemeldet
- Sie besitzen ein eigenes Kraftfahrzeug oder führen ein Kraftfahrzeug, das nicht auf Ihren Namen zugelassen ist, ihnen jedoch zu dauerhaften täglich Nutzung überlassen wurde
- Es wird pro Person maximal 1 Bewohnerparkausweis ausgestellt

Bewohnerparkausweis PLUS

Damit Bewohner auch in den Parkieranlagen parken können, kann ein Bewohnerparkausweis PLUS ausgegeben werden.

Die PLUS Ausweise sollen für die Parkieranlagen „Löwenplatz“ und „Stadtgarten“ für den Zeitraum (montags bis freitags) von 16 Uhr am Nachmittag bis 8 Uhr am Morgen gelten. Am Wochenende soll es keine zeitliche Einschränkung geben.

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.2.5 Einführung einer Monatskarte

Neben dem Bewohnerparken wird es im KuKo eine Monatskarte für eine Parkberechtigung tagsüber geben. Ziel dieser Maßnahme ist es, beispielsweise Beschäftigten, die keinen Stellplatz am Arbeitsplatz haben, sowie regelmäßigen Besuchern der Innenstadt, die auf eine innenstadtnahe Parkmöglichkeit angewiesen sind, tagsüber eine Parkmöglichkeit zu bieten. Die Monatskarte soll 40 € pro Monat kosten und ermöglicht das Parken im KuKo von 6 bis 18:30 Uhr (Tabelle 9).

Tabelle 9: Kostenvorschlag Monatskarte KuKo

	Monatliche Kosten	Jährliche Kosten	Verortung
Monatskarte	40 €	480 €	KuKo von 6 – 18:30 Uhr

Einführung einer Monatskarte

Kurzbeschreibung

Beschäftigte und regelmäßige Besucher der Innenstadt, die keinen Parkplatz in Arbeitsplatznähe haben und eine innenstadtnahe Parkmöglichkeit benötigen, wird die Möglichkeit geboten, eine Monatskarte für das KuKo zu erwerben. Damit könnten Besitzer einer Monatskarte täglich im KuKo von 6 bis 18:30 Uhr parken. Die Monatskarte wird für 40 € pro Monat angeboten. Sie ist nicht nur Beschäftigten vorbehalten – jeder, der an dem Angebot interessiert ist, kann die Monatskarte erwerben.

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3 Teilgebiet 2 Oberstadt/Hochschulen

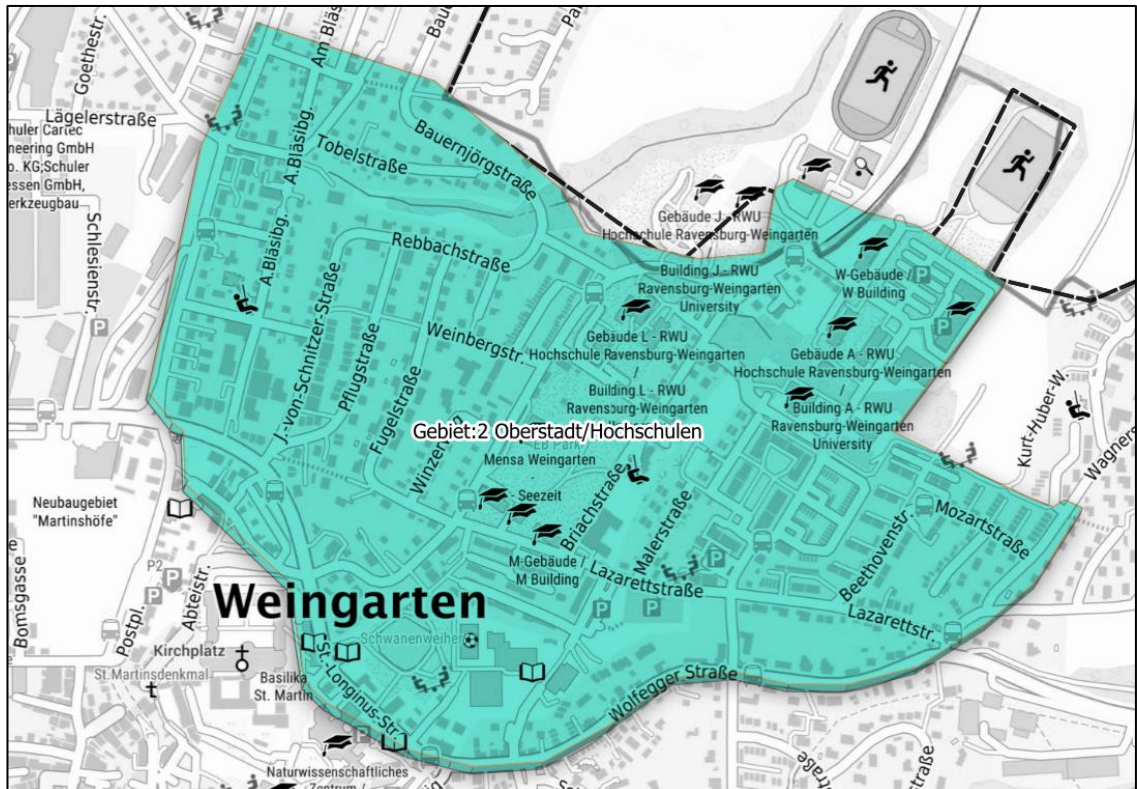


Abbildung 32: Teilgebiet 2 – Gebietsabgrenzung

Im Hochschulumfeld besteht eine besondere Ausgangslage: Die dortigen, bislang kostenfrei nutzbaren Parkflächen der Landeshochschulen sollen perspektivisch monetär bewirtschaftet werden. Auch wenn eine konkrete Einführung seitens des Landes noch nicht terminiert wurde, besteht die Gefahr, dass Studierende und Beschäftigte bereits bei ersten Signalen zur Gebührenpflicht auf den angrenzenden öffentlichen Straßenraum ausweichen.

5.3.1 Einführung einer zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone

Um vermeidbare Verdrängungseffekte frühzeitig abzufedern, empfiehlt sich die Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone mit zeitlicher Parkdauerbeschränkung, die explizit auf diesen Sonderfall reagiert.

Die Maßnahme sieht vor, im direkten Wohnumfeld der Hochschulen eine Parkdauerbeschränkung auf maximal zwei Stunden einzuführen. Gültig wäre diese werktags von Montag bis Freitag zwischen 8 und 16 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten, am Wochenende sowie an Feiertagen bestehen keine Einschränkungen. Das Parken ist dann allen Nutzergruppen ohne Begrenzung gestattet. Die Kontrolle soll über eine Parkscheibenregelung erfolgen, was eine niedrigschwellige und unkomplizierte Umsetzung ermöglicht.

Ziel ist nicht die dauerhafte Reglementierung, sondern eine vorsorgende Maßnahme, die eine Überlagerung durch Hochschulverkehre im Wohnumfeld unterbindet, ohne zusätzliche

finanzielle Hürden zu schaffen. Insbesondere soll sichergestellt werden, dass der Straßenraum auch nach Einführung einer künftigen Hochschulbewirtschaftung nicht unkontrolliert als Ausweichraum für Langzeitparker genutzt wird.

Die Maßnahme ist damit als flexible Zwischenlösung konzipiert; mit dem Ziel, bestehende Nutzungskonflikte gar nicht erst entstehen zu lassen.

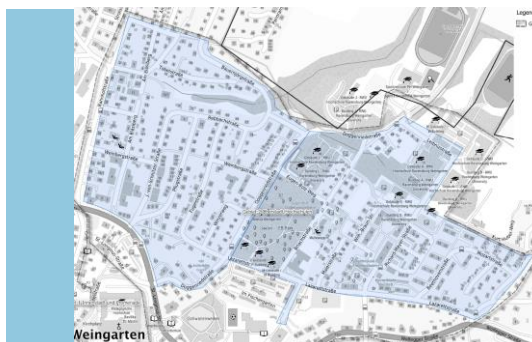
Einführung einer zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone

Kurzbeschreibung

Da die Hochschulparkplätze mittel-/langfristig monetär bewirtschaftet werden, sollten rechtzeitig Vorbereitungen zur Verhinderung von Verdrängungseffekten ins Wohngebiet getroffen werden. Als Maßnahme wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone mit Parkscheibenregelung empfohlen.

Die Regelung muss lediglich Montag bis Freitag von 8 bis 16 Uhr eingeführt werden. Als maximale Parkdauer werden 2 Stunden vorgeschlagen. Außerhalb des Zeitbereichs sowie am Wochenende und an Feiertagen gilt die Parkdauerbegrenzung nicht und es kann jeder in der Zone parken.

Solange die Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch die Hochschulen zeitlich nicht terminiert ist, muss auch noch nicht gehandelt werden.



Siehe Anlage 3.5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.3.2 Bewohnerparken

Als ergänzende Maßnahme zur vorgesehenen Parkdauerbeschränkung im Umfeld der Hochschulen wird für angrenzende Wohnquartiere die Einführung von Bewohnerparken vorgeschlagen. Damit soll sichergestellt werden, dass Anwohnende – trotz der regulierenden Eingriffe zur Steuerung des Hochschulverkehrs – weiterhin eine verlässliche Parkmöglichkeit im direkten Wohnumfeld haben. Ziel ist es, die Einschränkungen durch maximale Parkzeiten gezielt für die Anwohnerschaft aufzuheben und gleichzeitig die Verlagerung von Langparkern in diese sensiblen Bereiche zu verhindern.

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der betroffenen Wohngebiete ist die Einrichtung von zwei eigenständigen Bewohnerparkzonen notwendig. Die maximale Länge einer Bewohnerparkzone gemäß rechtlicher Vorgaben darf 1.000 m nicht überschreiten. Durch die klare Zonierung soll zudem eine bessere Übersichtlichkeit für Nutzer und Kontrolldienste gewährleistet werden.

Die Maßnahme schafft die Grundlage für eine geregelte Flächenaufteilung zwischen Anwohnerschaft und externen Nutzungen, insbesondere im Spannungsfeld zwischen Hochschule und Wohnnutzung. Sie ist auf Dauer angelegt und dient der langfristigen Stabilisierung der Parksituation im Hochschulumfeld, insbesondere vor dem Hintergrund einer zu erwartenden künftigen Bewirtschaftung der hochschuleigenen Parkflächen.

Bewohnerparkausweis

Um die im Rahmen des Parkraumkonzepts vorgesehenen Bewohnerparkregelungen rechtsverbindlich und praxistauglich umzusetzen, ist die Einführung eines Bewohnerparkausweises erforderlich. Dieses Instrument bildet die rechtliche Grundlage, um Anwohnenden gezielt Privilegien beim Parken in definierten Bewohnerparkzonen zu gewähren. Etwa eine Befreiung von zeitlichen Einschränkungen.

Die Ausstellung des Bewohnerparkausweises soll an klar definierte Voraussetzungen geknüpft sein. Antragstellende müssen im entsprechenden Gebiet mit Hauptwohnsitz gemeldet sein und entweder ein eigenes Kraftfahrzeug besitzen oder ein Fahrzeug nachweislich dauerhaft zur Verfügung gestellt bekommen. Pro Person ist die Ausgabe eines Bewohnerparkausweises vorgesehen.

Als Kostenrahmen wird eine Jahresgebühr von 120 € vorgeschlagen, was einem monatlichen Betrag von 10 € entspricht (Tabelle 10). Diese Gebühr orientiert sich an gängigen Regelungen in vergleichbaren Kommunen und deckt die Verwaltungsaufwände.

Kostenvorschlag Bewohnerparkausweise

Tabelle 10: Kostenvorschlag Bewohnerparken und Bewohnerparken PLUS

	Monatliche Kosten	Jährliche Kosten	Verortung
Bewohnerparken	10 €	120 €	Oberirdische Stellplätze
Bewohnerparken PLUS	25 €	300 €	Oberirdische Stellplätze TG Stadtgarten und Löwenplatz von 16 bis 8 Uhr

Bewohnerparkzonen

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der betroffenen Wohngebiete ist die Einrichtung von zwei eigenständigen Bewohnerparkzonen notwendig. Die maximale Länge einer Bewohnerparkzone gemäß rechtlicher Vorgaben darf 1.000 m nicht überschreiten. Durch die klare Zonierung soll zudem eine bessere Übersichtlichkeit für Nutzer und Kontrolldienste gewährleistet werden (siehe Abbildung 33 und Anlage 3.6).

Die Maßnahme schafft die Grundlage für eine geregelte Flächenaufteilung zwischen Anwohnerschaft und externen Nutzungen, insbesondere im Spannungsfeld zwischen Hochschule und Wohnnutzung. Sie ist auf Dauer angelegt und dient der langfristigen Stabilisierung der Parksituation im Hochschulumfeld, insbesondere vor dem Hintergrund einer zu erwartenden künftigen Bewirtschaftung der hochschuleigenen Parkflächen.

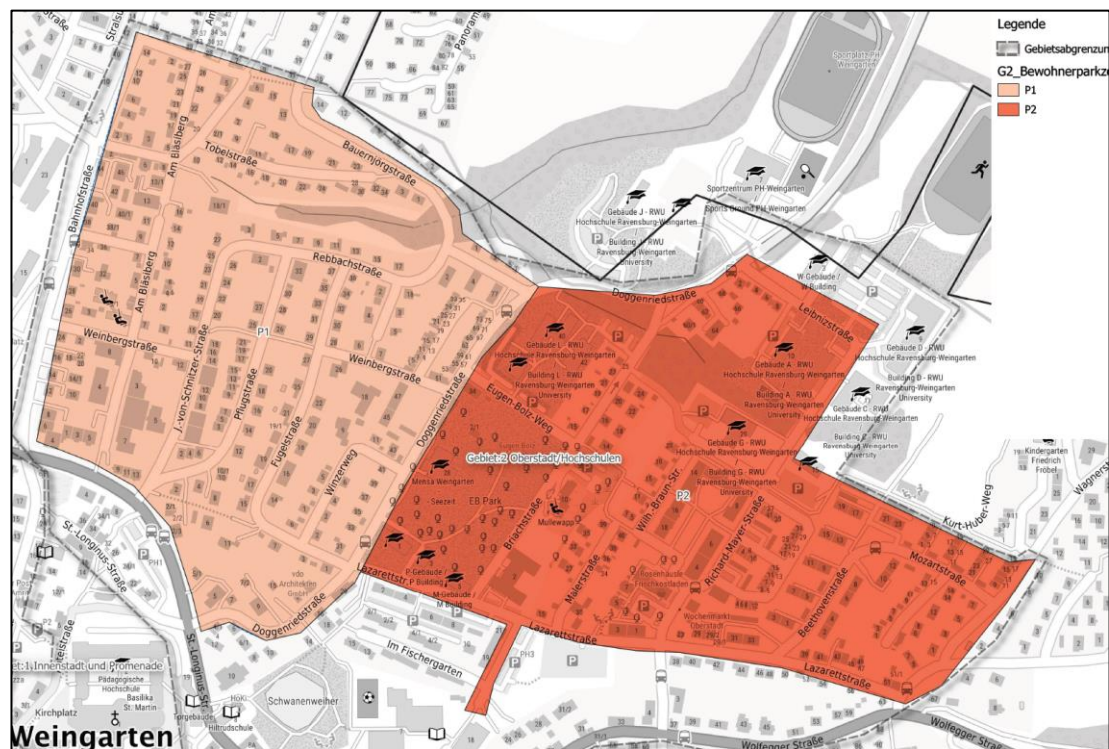


Abbildung 33: Teilgebiet 2 – Vorschlag für Bewohnerparkzonen

Bewohnerparken

Bewohnerparkausweis

Damit Bewohnerparkbevorrechtigungen vorgenommen werden können, muss das Instrument „Bewohnerparken“ mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen eingeführt werden. Die Empfehlung lautet Bewohnerparken einzuführen und dazu verwaltungsintern Vorbereitungen zu treffen (siehe auch die folgende Abbildung zu den Tarifvorschlägen). Ein Kostenvorschlag für den Bewohnerparkausweis ist 120 €/Jahr (bzw. 10 €/Monat).

Vorschläge für die Voraussetzungen zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen:

- Sie sind mit dem Hauptwohnsitz in einem Bewohnerparkgebiet gemeldet
- Sie besitzen ein eigenes Kraftfahrzeug oder führen ein Kraftfahrzeug, das nicht auf Ihren Namen zugelassen ist, ihnen jedoch zur täglichen, dauerhaften Nutzung überlassen wurde
- Es wird pro Person maximal 1 Bewohnerparkausweis ausgestellt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



5.4 Teilgebiet 4 Stadtösch und Teilgebiet 5 Vorderer Ochsen

Für die beiden Teilgebiete 4 Stadtösch und 5 Vorderer Ochsen hat sich aus der Analyse kein Handlungsbedarf ergeben.

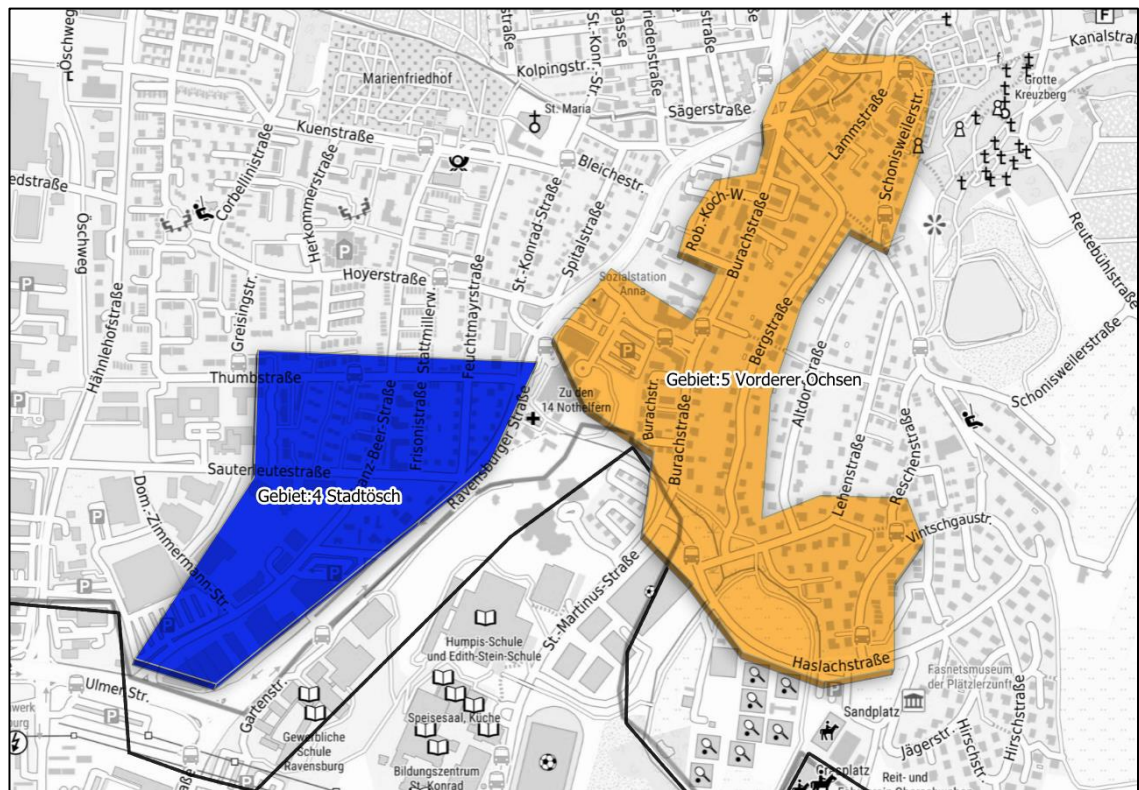


Abbildung 34: Teilgebiet 4 und 5 – Gebietsabgrenzung

6 Evaluation, Kommunikation und Umsetzung

6.1 Evaluation

Die Evaluation hat das Ziel, die Wirksamkeit sowie die Nachhaltigkeit der entwickelten Maßnahmen zur Steuerung und Optimierung des ruhenden Verkehrs in Weingarten kontinuierlich zu überprüfen. Dabei wird nicht nur die Effektivität der Maßnahmen im Hinblick auf ihre unmittelbaren Auswirkungen betrachtet, sondern auch deren langfristige Tragfähigkeit im städtischen Kontext.

Evaluierungszeitraum und -methoden

Ein bis zwei Jahre nach der Umsetzung der zentralen Maßnahmen sollte eine erste Evaluierung durchgeführt werden, gefolgt von regelmäßigen Evaluierungen in festgelegten Zeiträumen. Diese kann sich aus verschiedenen, aufeinander abgestimmten Komponenten zusammensetzen, um ein differenziertes Bild der Maßnahmenwirkung zu erhalten. Dazu gehören insbesondere:

- Die Erhebung der Auslastung der Tiefgaragen, um zu prüfen, inwieweit die Nutzung dieser Parkmöglichkeiten gestiegen ist.
- Die Erhebung der Auslastung und Umnutzung der zentralen oberirdischen Parkstände im Geltungsbereich der Maßnahmen, um Veränderungen im öffentlichen Raum zu vergleichen.
- Sammlung von Erfahrungswerten der relevanten Akteure, insbesondere der Straßenverkehrsbehörde und des Vollzugsdienst. Auch eine Rückmeldung von den Vertretern des Stadtmarketings, der Wirtschaftsförderung oder der Hochschulen sind von Interesse, je nach betroffenem Geltungsbereich.
- Vergleich von Einnahmen aus der kostenpflichtigen Parkzone, dem Bewohnerparken und den Monatskarten sowie den Ausgaben für die Kontrolle der Maßnahmen und Umnutzung einzelner Stellplätze.
- Die Erhebung der Schilder des erneuerten Parkleitsystems.
- Die Erhebung von bereits umgenutzten Stellplätzen.

Zielwerte und Indikatoren

Um die Ergebnisse der Evaluation sinnvoll zu bewerten, sollten bereits im Vorfeld Zielwerte definiert werden, die als Grundlage für den Soll-Ist-Vergleich dienen. Zu den zentralen Indikatoren für die Wirkungskontrolle zählen insbesondere:

- Steigerung der Auslastung der Tiefgaragen, als Hinweis auf die erfolgreiche Verlagerung des Parkens in diese strukturierten Parkmöglichkeiten.

- Gleichmäßigere Verteilung der ausgelasteten Parkstände im Straßenraum, was zu einer Entlastung stark frequentierter Parkbereiche und eine Verbesserung des Verkehrsflusses führen sollte.
- Reduktion des Parksuchverkehrs, gemessen durch vergleichende Verkehrszählungen in stark betroffenen Straßen und durch die wahrgenommene Entlastung des Gebiets.
- Gerechtere Verteilung des Straßenraums, was die Aufenthaltsqualität steigert und zur Verbesserung des Stadtklimas beiträgt.

Nachsteuerung

Sollten die Ergebnisse signifikant von den erwarteten Werten abweichen, können darauf basierend Handlungsempfehlungen zur Nachsteuerung entwickelt werden. Diese Empfehlungen können eine Anpassung der bestehenden Maßnahmen oder die Einführung zusätzlicher Maßnahmen beinhalten, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

Dokumentation der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle werden dokumentiert und in einem kurzen Bericht dem zuständigen Gremium zur Verfügung gestellt, um die weiteren Schritte und gegebenenfalls notwendige Anpassungen zu diskutieren und zu beschließen.

6.2 Kommunikation

Eine offene, regelmäßige und transparente Kommunikation ist entscheidend für die Akzeptanz der Maßnahmen. Durch den kontinuierlichen Austausch und das Einbeziehen der verschiedenen Perspektiven können die geplanten Veränderungen erfolgreich umgesetzt werden. Die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit schafft Vertrauen und sorgt dafür, dass alle relevanten Informationen verfügbar sind, was wiederum dazu beiträgt Unzufriedenheit zu vermeiden. Damit wird das Parkraumkonzept nicht nur als notwendige Veränderung, sondern als Chance für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung verstanden.

Einbindung der Öffentlichkeit

Schon in der Entwicklungsphase der Maßnahmen wurde ein intensiver Dialog mit der Öffentlichkeit geführt. Hierzu zählte unter anderem eine Bürgerbeteiligungsveranstaltung, bei der die Anwohner ihre Meinungen, Wünsche und Bedenken einbringen konnten. Dieser offene Ansatz ermöglichte es, die Bedürfnisse und Erwartungen der Bürger frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen. Darüber hinaus wurden auch weitere relevante Akteure wie Gewerbetreibende, Dienstleister und andere Interessensgruppen aus der Innenstadt aktiv in den Planungsprozess integriert. Ihre Perspektiven und Anforderungen wurden sorgfältig berücksichtigt, um sicherzustellen, dass die geplanten Maßnahmen nicht nur den Bedürfnissen der Anwohner, sondern auch den Anforderungen der lokalen Wirtschaft gerecht werden.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts wird eine transparente und frühzeitige Kommunikation mit der Öffentlichkeit eine zentrale Rolle spielen. Es ist von großer Bedeutung, dass die Bürger über alle relevanten Entwicklungen und Veränderungen frühzeitig informiert werden, um eine möglichst hohe Akzeptanz der geplanten Maßnahmen zu gewährleisten. Die verschiedenen entwickelten Maßnahmen, wie die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, die Einführung von Bewohnerparken oder die Sanierung der Tiefgaragen, werden dabei in unterschiedlichen Phasen des Projekts zu geeigneten Zeitpunkten und auf verständliche Weise mit der breiten Öffentlichkeit geteilt. Dies ermöglicht es allen Betroffenen, sich rechtzeitig auf die Veränderungen einzustellen.

Die Informationsverbreitung erfolgt dabei über verschiedene Kanäle, die sicherstellen, dass die Informationen für alle Bürger zugänglich sind. Neben modernen, digitalen Plattformen wie Instagram und der städtischen Website werden auch traditionelle Kommunikationswege, wie das Amtsblatt und Aushänge genutzt, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Diese Vielzahl an Kommunikationskanälen stellt sicher, dass unterschiedliche Altersgruppen und Nutzergewohnheiten berücksichtigt werden. Besonders betroffene Anwohner und Gewerbetreibende erhalten zudem persönliche Informationen durch direkte Posteinwürfe, um

sie gezielt und individuell zu informieren. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass niemand unbeabsichtigt von den geplanten Veränderungen ausgeschlossen wird.

Darüber hinaus ist es in Zukunft von großer Bedeutung, kontinuierliche Feedbackmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Nur durch aktives Einholen von Meinungen und Anregungen können eventuelle Probleme frühzeitig erkannt und zeitnah behoben werden. So haben alle Beteiligten die Möglichkeit, ihre Erfahrungen und Bedenken zu teilen, was dazu beiträgt, dass das Konzept stets auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Stadtbewohner abgestimmt bleibt. Sollte etwas nicht wie geplant funktionieren oder sich unvorhergesehene Schwierigkeiten ergeben, können diese schnell identifiziert und korrigiert werden.

Das Parkraumkonzept ist ein dynamischer Prozess, der sich nicht als starre Lösung versteht, sondern flexibel auf veränderte Bedürfnisse und neue Entwicklungen reagiert. Durch die regelmäßige Anpassung an aktuelle Gegebenheiten wird sichergestellt, dass das Konzept auch langfristig effektiv bleibt und kontinuierlich den Anforderungen einer sich wandelnden Stadt gerecht wird. Auf diese Weise wird das Projekt nicht nur während seiner Umsetzung begleitet, sondern bleibt auch nach der Einführung flexibel und zukunftsfähig.

Politische Einbindung

Im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzeptes wurde regelmäßig im Gremium berichtet, wobei die Fortschritte und relevanten Entwicklungen kontinuierlich kommuniziert wurden. Zudem wird ein Beschluss im Gemeinderat eingeholt, um die erforderliche Zustimmung und Unterstützung sicherzustellen. Vor der konkreten Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgt, wenn notwendig, eine erneute Vorstellung der geplanten Schritte im Gremium. Hierbei wird gezielt die Meinung der Mitglieder eingeholt, um gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen und den Planungsprozess in enger Abstimmung mit den Entscheidungsträgern fortzuführen. Diese regelmäßige und strukturierte Einbindung des Gremiums trägt dazu bei, dass die Umsetzung der Maßnahmen transparent und nachvollziehbar bleibt und alle relevanten Interessen berücksichtigt werden.

6.3 Umsetzungstabelle

Eine tabellarische Zusammenstellung der Maßnahmen sowie deren geplante Umsetzung ist auf den folgenden Seiten dargestellt.

Für die Beschilderung der Parkraumbewirtschaftungszonen in den Teilgebieten 1 und 3 und Teilgebiet 2 (nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Hochschulparkplätze) werden neue Verkehrszeichen notwendig. Es wurde noch kein Verkehrszeichenplan erarbeitet, jedoch hat eine erste überschlägliche Ermittlung eine Anzahl von ca. 62 Verkehrszeichenkombinationen für die Parkraumbewirtschaftungszonen mit Zusatzzeichen und 18 für die Haltverbote mit Ausnahmeregelung für Bewohner ergeben.

Für das Teilgebiet 2 wurde eine Anzahl von ca. 15 Verkehrszeichenkombinationen überschläglich ermittelt. Die Tabellen 9 und 10 zeigen den groben Kostenrahmen für die Verkehrszeichen (ohne Montage) für die Parkraumbewirtschaftungszonen.

Tabelle 11: Grober Kostenrahmen Beschilderung Teilgebiet 1 und 3

Schilderkombination	Einzelpreis (brutto)	Anzahl	Summe
Parkraumbewirtschaftungszone Beginn (Vorderseite) und Ende (Rückseite) mit 3 Zusatzzeichen, Rundpfosten (Ø 60 mm, 2,5 m), Schellen & Halter (4–6 Stück), Fundamentierung/Bodenhülse, ohne Installation	Ca. 350,00 €	Ca. 62	Ca. 21.700,00 €
Haltverbot mit 1 Zusatzzeichen, Rundpfosten (Ø 60 mm, 2,5 m), Schellen & Halter (4–6 Stück), Fundamentierung/Bodenhülse, ohne Installation	Ca. 225,00 €	Ca. 18	Ca. 4.050,00 €
Summe		Ca. 80	Ca. 25.750,00 €

Tabelle 12: Grober Kostenrahmen Beschilderung Teilgebiet 2

Schilderkombination	Einzelpreis (brutto)	Anzahl	Summe
Parkraumbewirtschaftungszone Beginn (Vorderseite) und Ende (Rückseite) mit 3 Zusatzzeichen, Rundpfosten (Ø 60 mm, 2,5 m), Schellen & Halter (4–6 Stück), Fundamentierung/Bodenhülse, ohne Installation	Ca. 350,00 €	Ca. 15	Ca. 5.250,00 €

Im Teilgebiet 1 wird die Parkraumbewirtschaftungszone mit kostenpflichtigem Parken ausgeweitet. Dafür werden schätzungsweise 4 neue Parkscheinautomaten sinnvoll/notwendig. Die Bruttokosten für Parkscheinautomaten (ohne Fundamentierung und Montage, sowie jährliche auftretende Kosten für Wartung, Serviceverträge oder Softwarelizenzen) variieren je

nach Hersteller, Ausstattung und Funktionen zwischen 6.000,00 € und 15.000,00 €. Geht man pauschal von einem Mittelwert von ca. 10.000,00 € aus, werden für die Beschaffung von 4 Parkscheinautomaten ca. 40.000,00 € brutto benötigt. Entscheidet man sich letztendlich für ein günstiges Modell, sind in dem Kostenrahmen bereits Fundamentierung und Montage enthalten.

Tabelle 13: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle gebietsübergreifende Maßnahmen

Maßnahme	Priorisierung	Zeitpunkt	Begründung	Kosten	Einnahmen
Optimierung des Parkleitsystems	Mittel	Kurzfristig (1–3 Jahre)	Die gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs durch die Optimierung des Parkleitsystems trägt zur Reduzierung der Straßenbelastung bei. Dies bietet insbesondere Ortsfremden sowie Personen, die nur gelegentlich mit dem motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt fahren, einen großen Nutzen. Die neue Beschilderung lässt sich schnell planen und umzusetzen.	Mittel: Planung, Anschaffung und Aufstellung der Beschilderung	
Attraktivierung der Tiefgaragen	Gering	Mittelfristig (Im Zuge der Sanierungsarbeiten)	Im Zuge der anstehenden Sanierungsarbeiten in den städtischen Tiefgaragen sollen diese attraktiver gestaltet werden, um den Parkverkehr verstärkt in die Tiefgaragen zu verlagern. Der Umsetzungszeitpunkt ist daher an die Sanierung gebunden.	Hoch: Je nach Planung hohe bauliche Kosten	
Änderung der Parkgebühren	Mittel	Kurzfristig (1–3 Jahre)	Durch die Änderungen der Parkgebühren soll der Parkverkehr in die Tiefgaragen gelenkt werden, um deren Auslastung zu erhöhen und die oberirdischen Parkstände freizugeben. Eine Anpassung der Parkgebührensatzung ist einfach umzusetzen und erzielt eine gute Wirkung, wenn sie durch Kommunikation an die Bürger begleitet ist.	Gering: Umprogrammierung Parkscheinautomaten	Einnahmen durch erhöhte Parkgebühren
Umnutzung von Parkständen	Mittel	Mittelfristig (In Abhängigkeit des Erfolgs der anderen Maßnahmen)	Sobald der Parkdruck durch die Maßnahmen des Parkraumkonzepts verstärkt in die Tiefgaragen verlagert werden konnte, wird die Umnutzung von Parkständen und somit die Neugestaltung des Straßenraums geprüft. Die Maßnahme soll daher erst in Reaktion auf die Wirkung der anderen Maßnahmen angegangen werden.	Mittel: Je nach Parkstand u.a. bauliche Änderung, Entsiegelung, Pflanzung, laufende Kosten für Instandhaltung	
Standortvorschläge für weiteres Carsharing-Angebot	Gering	Mittelfristig (Bei Bedarf)	Carsharing wird bedarfsorientiert geplant und an geeigneten Standorten realisiert. Nach dem Beschluss zur Einrichtung von drei ersten Stellplätzen erfolgt eine Beobachtung des Nutzungsverhaltens.	Mittel: Kosten Ladesäule, Aufstellung Verkehrszeichen, laufende Kosten für Instandhaltung	

Tabelle 14: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle Teilgebiete 1 und 3

Maßnahme	Priorisierung	Zeitpunkt	Begründung	Kosten	Einnahmen
Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszone mit Gebührenpflicht	Hoch	Kurzfristig (1 Jahr)	Um den Parksuchverkehr in die preislich günstigeren Tiefgaragen zu leiten und die Innenstadt sowie angrenzende oberirdischen Parkplätze von Nutzungskonflikten zu entlasten, wird die gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftungszone erweitert. Diese Maßnahme soll prioritär angegangen werden.	Mittel: Anschaffung und/oder Umprogrammierung Parkscheinautomaten, Stellenanteile Kontrolle, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	Einnahmen durch Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungszone
Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone mit zeitlicher Parkdauerbeschränkung	Hoch	Kurzfristig (1 Jahr)	Damit sich die Parkenden durch die Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftungszone nicht in anliegende Gebiete verlagern, wird in den Randlagen der Innenstadt die zeitlich beschränkte Parkraumbewirtschaftungszone erweitert. Eine parallele Einführung der drei Bewirtschaftungszone ist daher elementar.	Mittel: Stellenanteile Kontrolle, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	
Bewohnerparken - Bewohnerparkausweis - Bewohnerparkausweis Plus	Hoch	Kurzfristig (1 Jahr)	Um Bewohnenden weiterhin Parkmöglichkeiten in der Nähe ihres Wohnsitzes zu bieten, wird im Rahmen der Einführung einheitlicher Parkraumbewirtschaftungszone zeitgleich das Bewohnerparken eingeführt. Zusätzlich wird mit dem Bewohnerparken Plus die Möglichkeit geschaffen, abends und nachts in den Tiefgaragen zu parken, um die oberirdischen Parkflächen zusätzlich zu entlasten.	Mittel: Stellenanteile Ausgabe, Stellenanteile Kontrolle, Beschaffung Software, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	Einnahmen durch Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Bewohnerparkausweise Plus
Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraumbewirtschaftungszone	Hoch	Kurzfristig (1 Jahr)	Durch die Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraumbewirtschaftungszone soll externer Parksuchverkehr von besonders engen Straßenräumen auf umliegende Zonen mit regulierter Parkdauer oder kostenpflichtigen Angeboten gelenkt werden. Eine parallele Einführung der drei Bewirtschaftungszone ist daher elementar.	Mittel: Stellenanteile Kontrolle, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	
Monatskarten	Mittel	Kurzfristig (1 Jahr)	Um Beschäftigten und regelmäßigen Besuchern der Innenstadt weiterhin Parkmöglichkeiten zu bieten, werden im Rahmen der Einführung einheitlicher Parkraumbewirtschaftungszone zeitgleich Monatskarten für die Tiefgarage KuKo eingeführt. So soll der Parksuchverkehr gezielt in die Tiefgarage am Stadtrand gelenkt werden.	Gering: Stellenanteile Ausgabe, Beschaffung Transponder (geringe Nachfrage erwartet)	Einnahmen durch Ausgabe der Monatsparkausweise

Tabelle 15: Maßnahmen-/Umsetzungstabelle Teilgebiet 2

Maßnahme	Priorisierung	Zeitpunkt	Begründung	Kosten	Einnahmen
Einführung einer Parkraum-bewirtschaftungszone mit zeitlicher Parkdauer-beschränkung	Mittel	Langfristig (Bei Bedarf)	Im Zuge der Bewirtschaftung der Hochschulparkplätze durch das Land soll eine zeitlich beschränkte Parkraumbewirtschaftungszone eingeführt werden. So wird der Parksuchverkehr aus den Wohngebieten rund um die Hochschulen verlagert und gezielt auf die Hochschulparkplätze gelenkt. Die Umsetzung der Maßnahme ist daher an den Zeitpunkt des Landes geknüpft und wird zunächst hinten angestellt.	Mittel: Stellenanteile Kontrolle, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	
Einführung einer bewohnerbezogenen Parkraum-bewirtschaftungszone	Mittel	Langfristig (Bei Bedarf)	Um Bewohnenden weiterhin Parkmöglichkeiten in der Nähe ihres Wohnsitzes zu bieten, wird das Bewohnerparken im Rahmen der Einführung einer zeitlich beschränkten Parkraumbewirtschaftungszone eingeführt.	Mittel: Stellenanteile Ausgabe, Stellenanteile Kontrolle, Beschaffung Software, Anschaffung und Aufstellung Verkehrszeichen	Einnahmen durch Ausgabe der Bewohnerparkausweise

7 FAZIT

Das vorliegende Parkraumkonzept bietet eine umfassende Analyse der aktuellen Situation des ruhenden Verkehrs in Weingarten und zeigt auf, mit welchen Maßnahmen die vorhandenen Stellplatzressourcen besser genutzt und zukünftige Anforderungen zielgerichtet gesteuert werden können. Es knüpft an die Zielsetzungen aus dem integrierten Verkehrsentwicklungsplan und dem Klimamobilitätsplan an und verfolgt insbesondere die Reduzierung des Parksuchverkehrs, die Einführung von einheitlichen und nachvollziehbaren Parkraumbewirtschaftungszonen, sowie die Verlagerung von Parknutzern der oberirdischen Parkstände im Straßenraum in die aktuell wenig ausgelasteten Parkierungsanlagen.

Wesentliche Bestandteile des Konzepts sind die Ausweitung und Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftungszonen (unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung der vorhandenen Parkierungsanlagen), die Einführung von Bewohnerparken in besonders stark ausgelasteten Gebieten sowie Änderungen bei den Parkgebühren, damit eine höhere Auslastung der Tiefgaragen erreicht werden kann. Ergänzt wird dies durch gebietsübergreifende Maßnahmen wie die Optimierung des Parkleitsystems, die Attraktivierung und bessere Einbindung der Tiefgaragen sowie Vorschläge zur Umnutzung von oberirdischen Stellplätzen zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität oder Entsiegelung/Begrünung. Zudem wird vorausschauend die Situation vorbereitet, wenn die Hochschulparkplätze zukünftig kostenpflichtig werden, um unerwünschte Verlagerungseffekte zu verhindern.

Die Konzeption berücksichtigt dabei auch mögliche Verlagerungseffekte und stellt eine schrittweise Umsetzung mit begleitender Evaluation (zur aktiven Anpassung der umgesetzten Maßnahmen) und Kommunikation in Aussicht. Auf dieser Grundlage kann die Stadt Weingarten die Steuerung des ruhenden Verkehrs systematisch weiterentwickeln und die unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum besser in Einklang bringen.

Aufgestellt

Stuttgart, den 9.5.2025

Dipl.-Ing. Malte Novak

Prokurist/Gesellschafter

Anlagen

Legende

Teilgebiete

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Gebiet 3: Schulzentrum und Blumenhau

Gebiet 1: Innenstadt und Promenade

Gebiet 2: Oberstadt/Hochschulen

Gebiet 5: Vorderer Ochsen

Gebiet 4: Stadtdösch

Weingarten

Weingarten

Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Übersicht
Untersuchungsgebiet und Einteilung in Teilgebiete

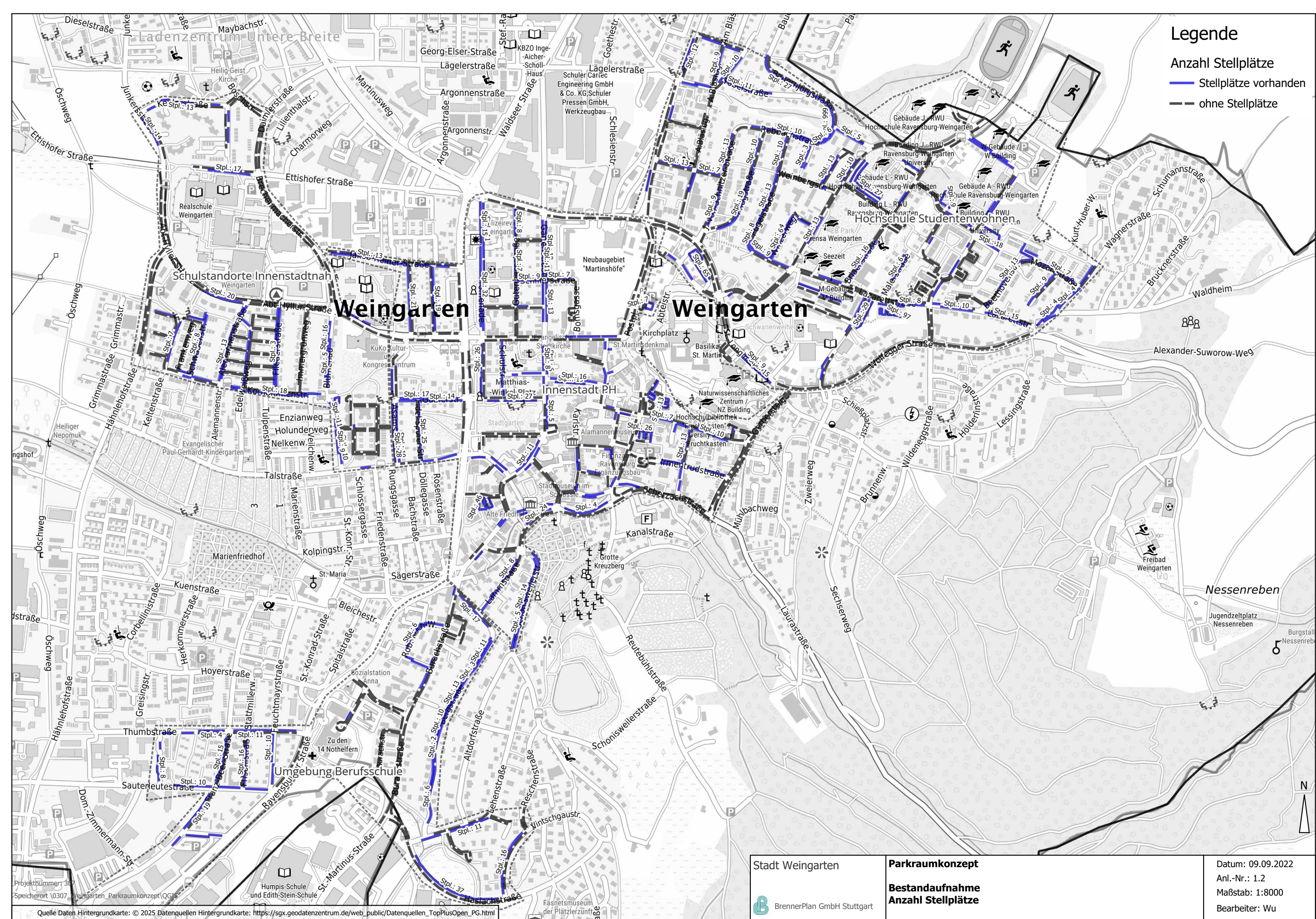
Datum: 09.09.2022
Anl.-Nr.: 1.1
Maßstab: 1:10000
Bearbeiter: Wu

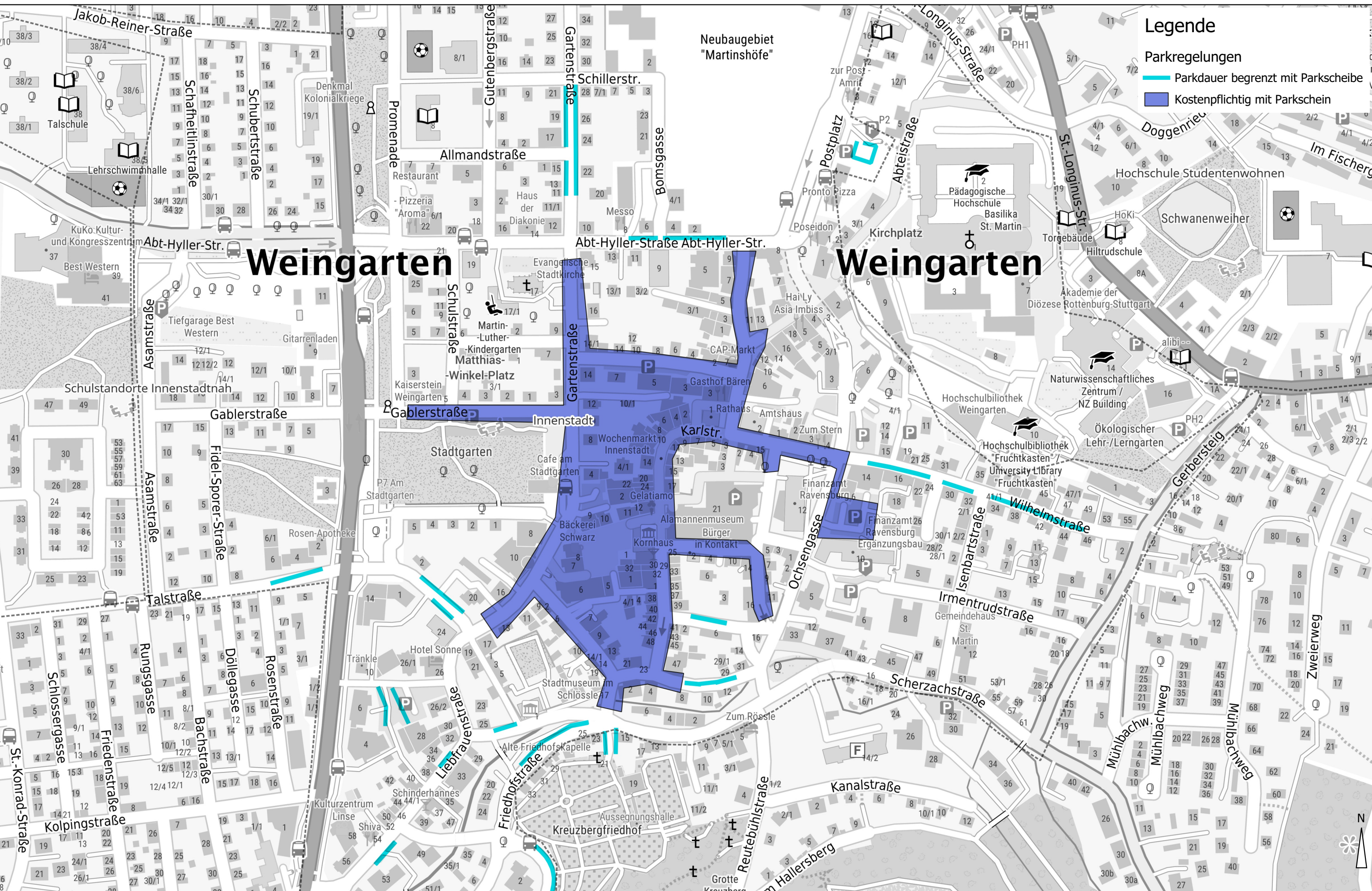


Projektnummer: 307

Speicherort \0307 Weingarten_Parkraumkonzept\QGIS

Quelle Daten Hintergrundkarte: © 2025 Datenquellen Hintergrundkarte: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG.html





Legende

Parkregelungen

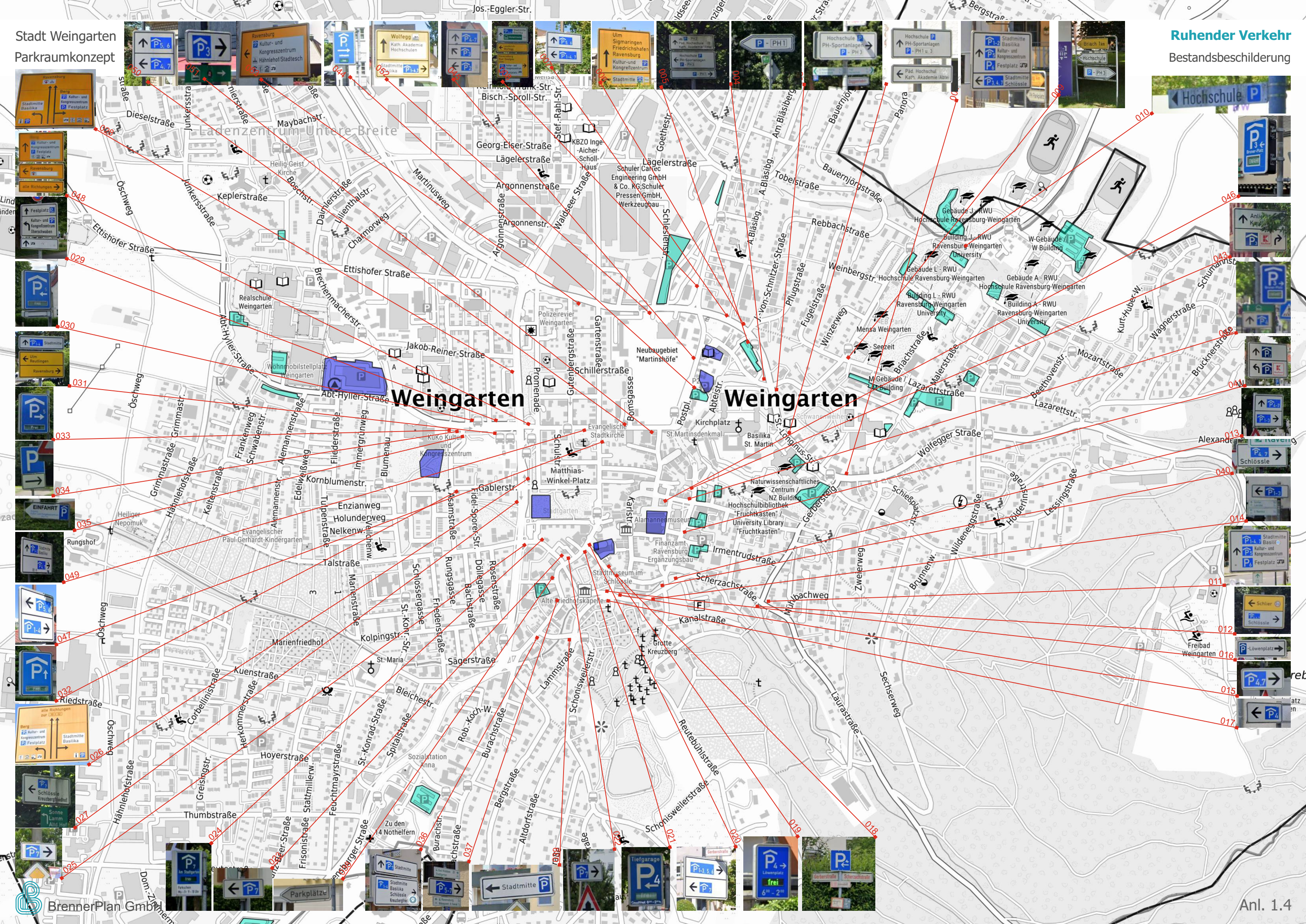
Parkdauer begrenzt mit Parkscheibe

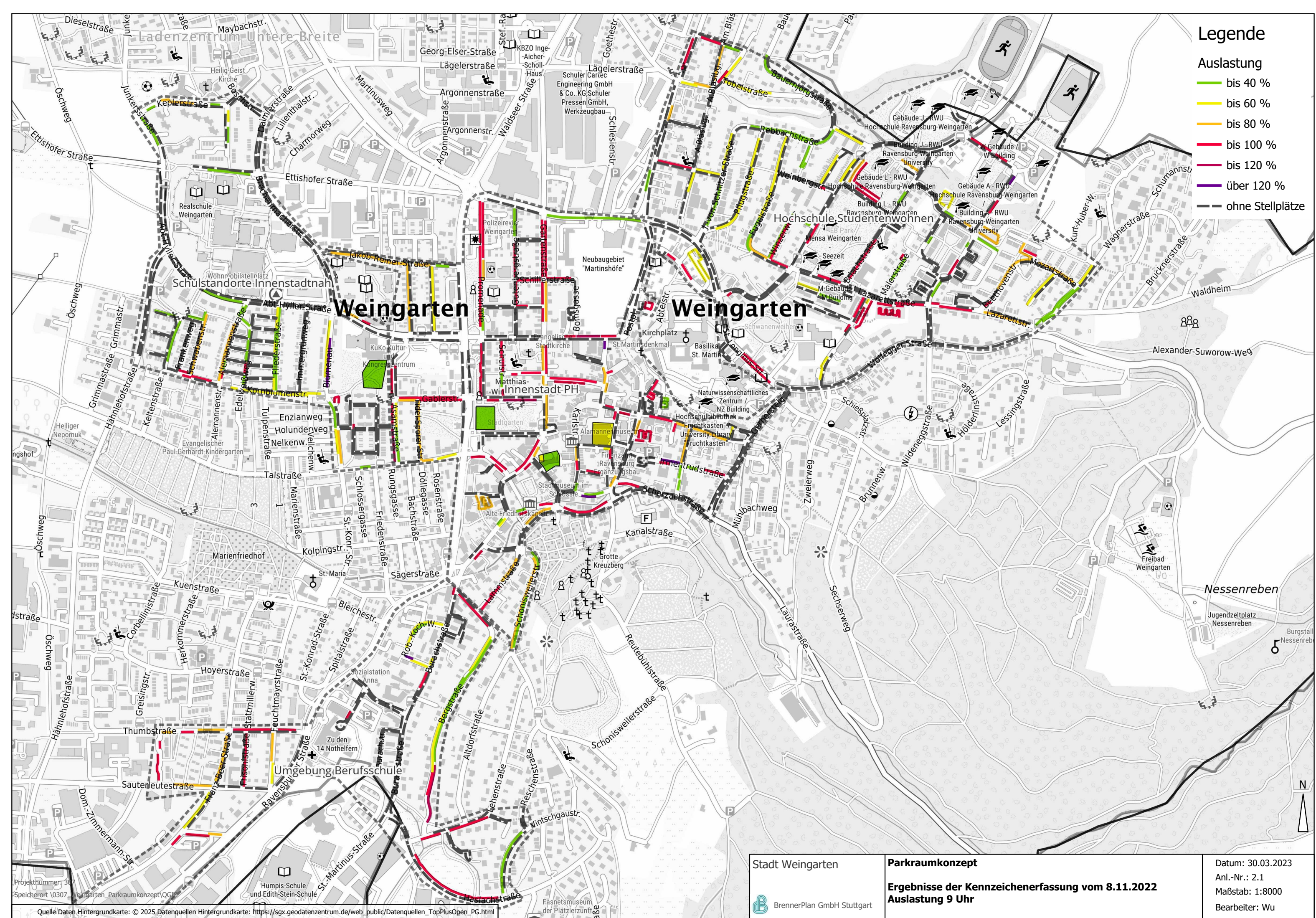
Kostenpflichtig mit Parkschein

Stadt Weingarten
Parkraumkonzept

Ruhender Verkehr

Bestandsbeschilderung

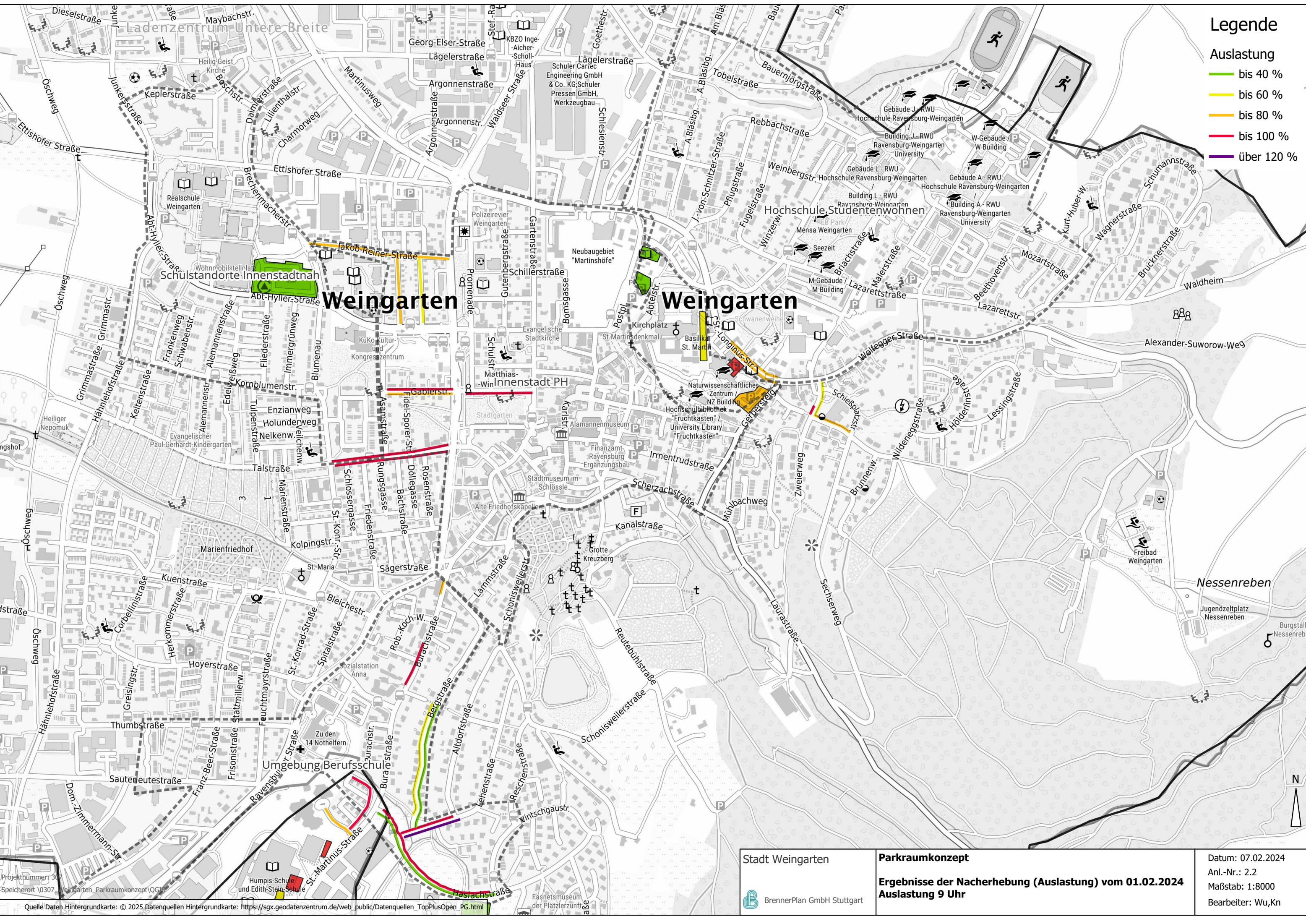


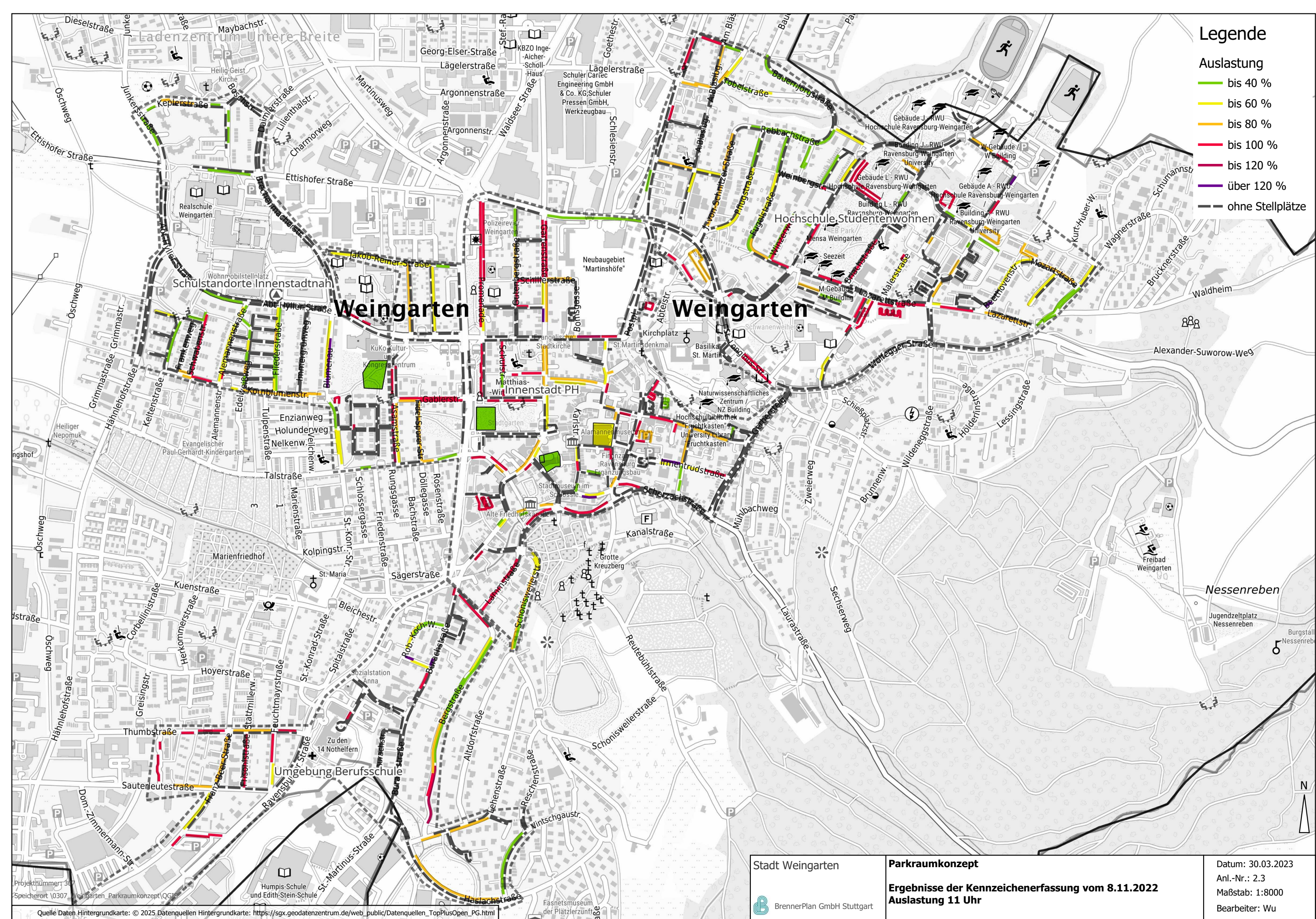


Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- über 120 %

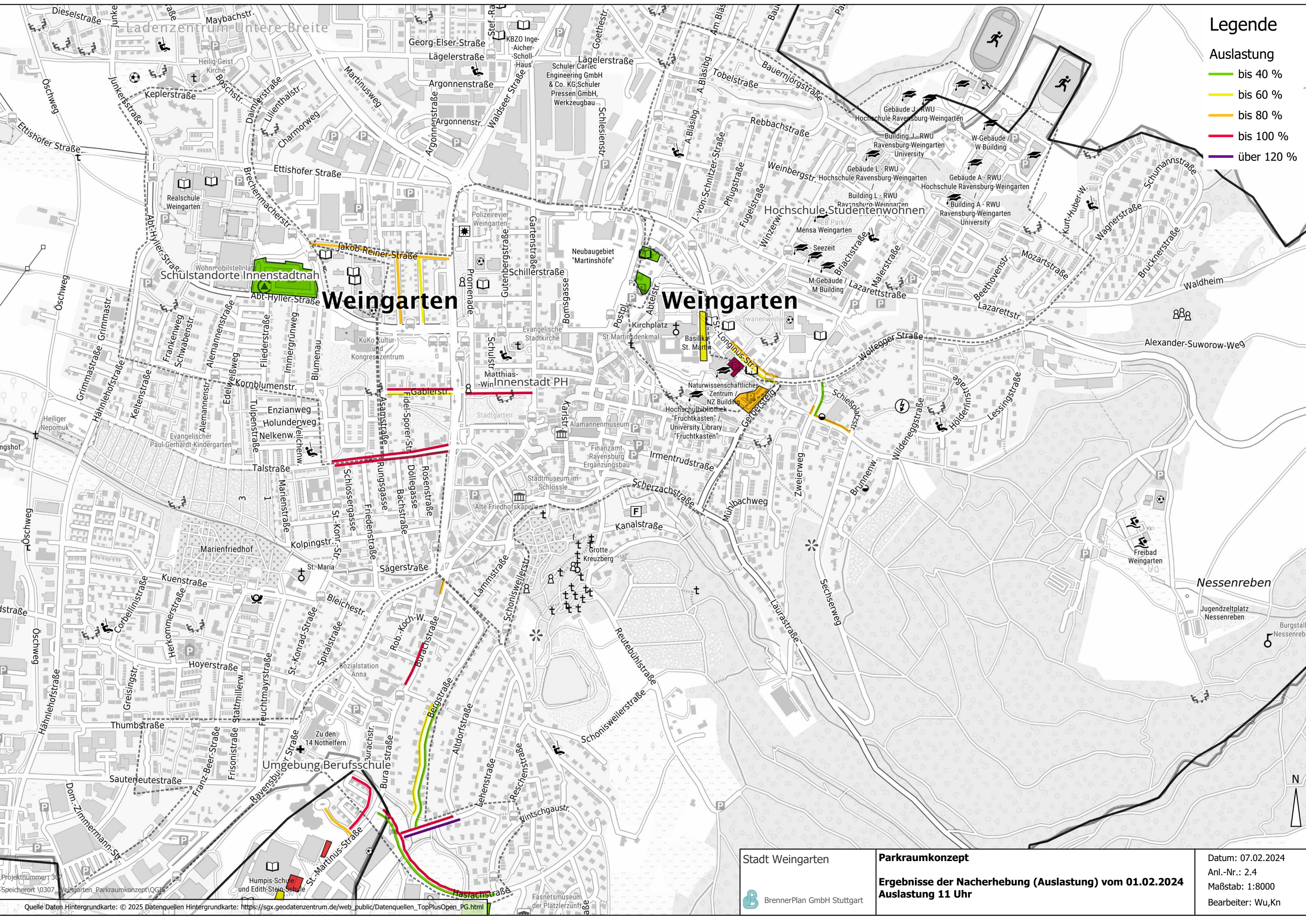




Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- über 120 %



Projektnummer: 307
Speicherort: \0307 - Weingarten_Parkraumkonzept\OGIS

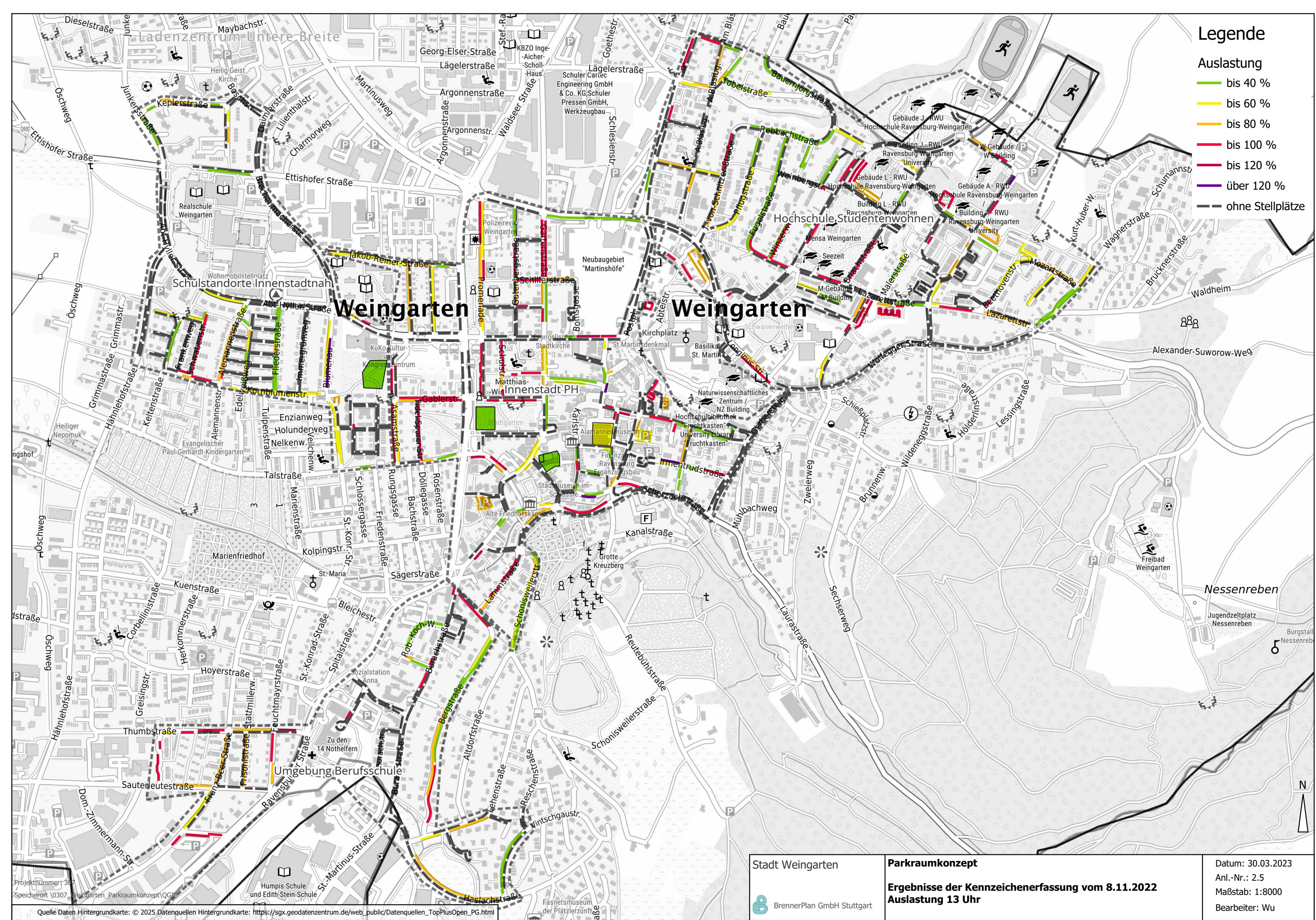
Quelle Daten Hintergrundkarte: © 2025 Datenquellen Hintergrundkarte: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG.html

Stadt Weingarten	Parkraumkonzept	Datum: 07.02.2024
	Ergebnisse der Nacherhebung (Auslastung) vom 01.02.2024	Anl.-Nr.: 2.4
	Auslastung 11 Uhr	Maßstab: 1:8000
		Bearbeiter: Wu,Kn

Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %
- ohne Stellplätze



Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Ergebnisse der Kennzeichenerfassung vom 8.11.2022
Auslastung 13 Uhr

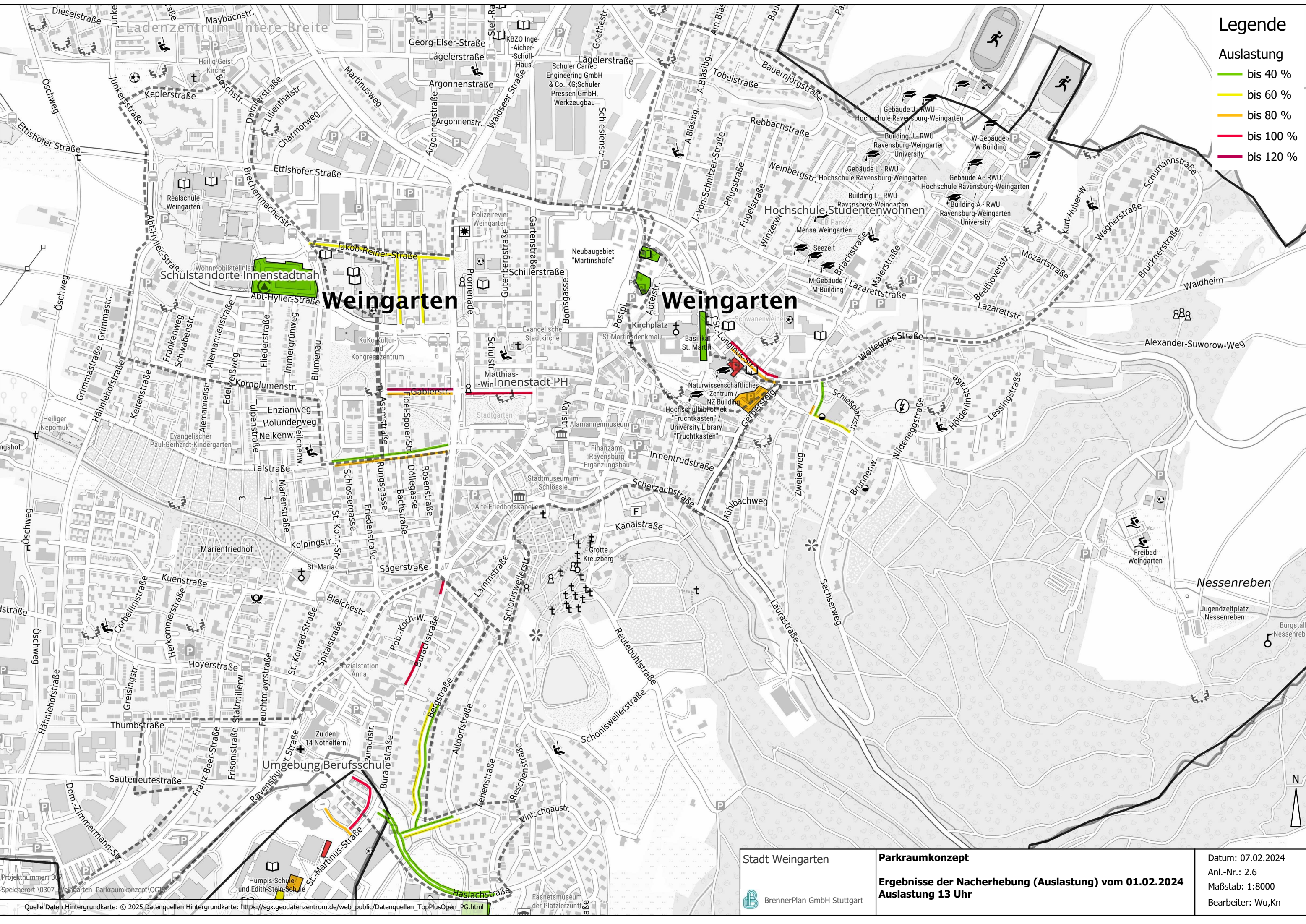
Datum: 30.03.2023
Anl.-Nr.: 2.5
Maßstab: 1:8000
Bearbeiter: Wu

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %



Projektnummer: 307
Speicherort: \0307_Weingarten_Parkraumkonzept\OGIS

Quelle Daten Hintergrundkarte: © 2025 Datenquellen Hintergrundkarte: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG.html

Stadt Weingarten

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Parkraumkonzept

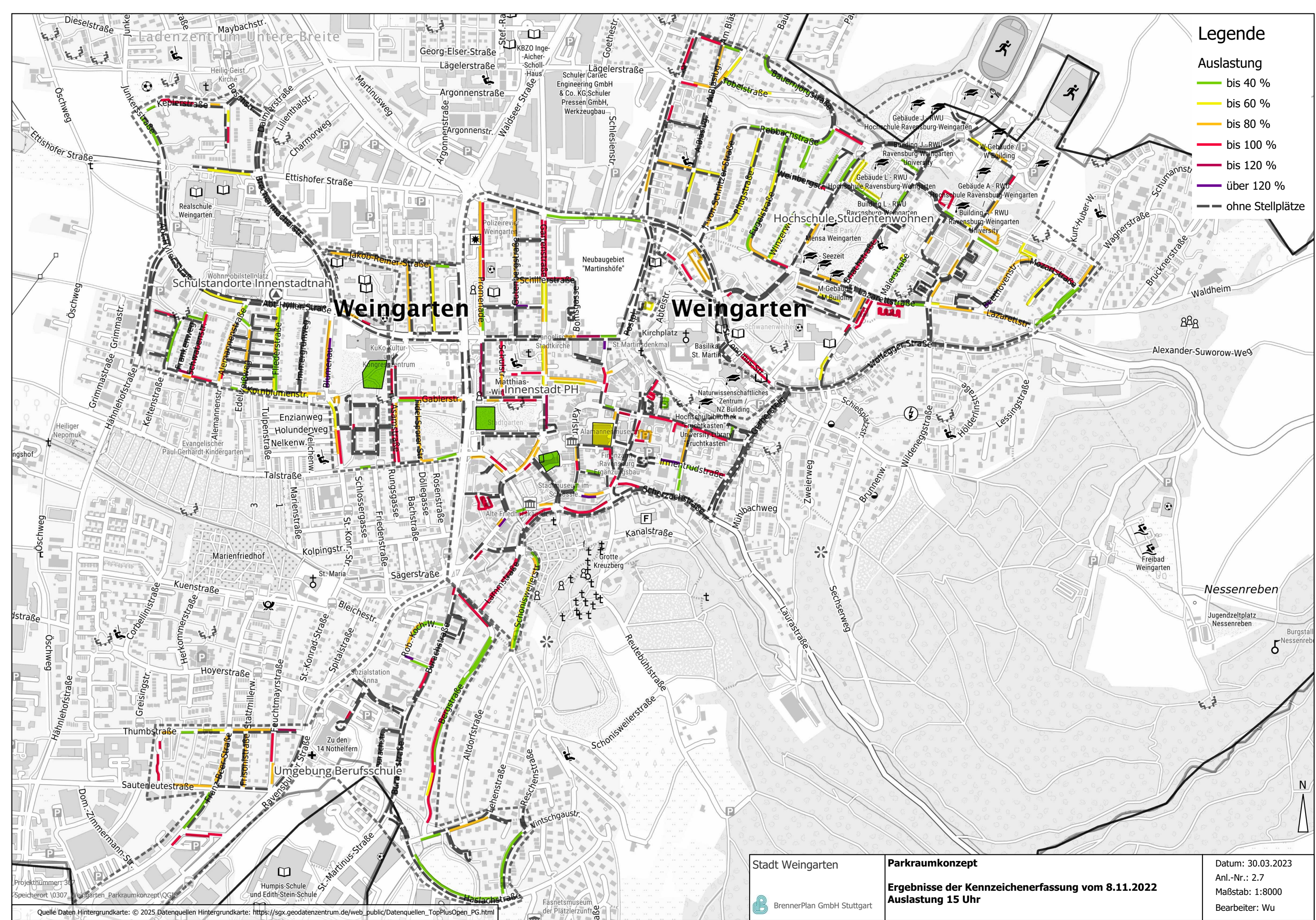
Ergebnisse der Nacherhebung (Auslastung) vom 01.02.2024
Auslastung 13 Uhr

Datum: 07.02.2024
Anl.-Nr.: 2.6
Maßstab: 1:8000
Bearbeiter: Wu,Kn

Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %
- ohne Stellplätze



Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Ergebnisse der Kennzeichenerfassung vom 8.11.2022
Auslastung 15 Uhr

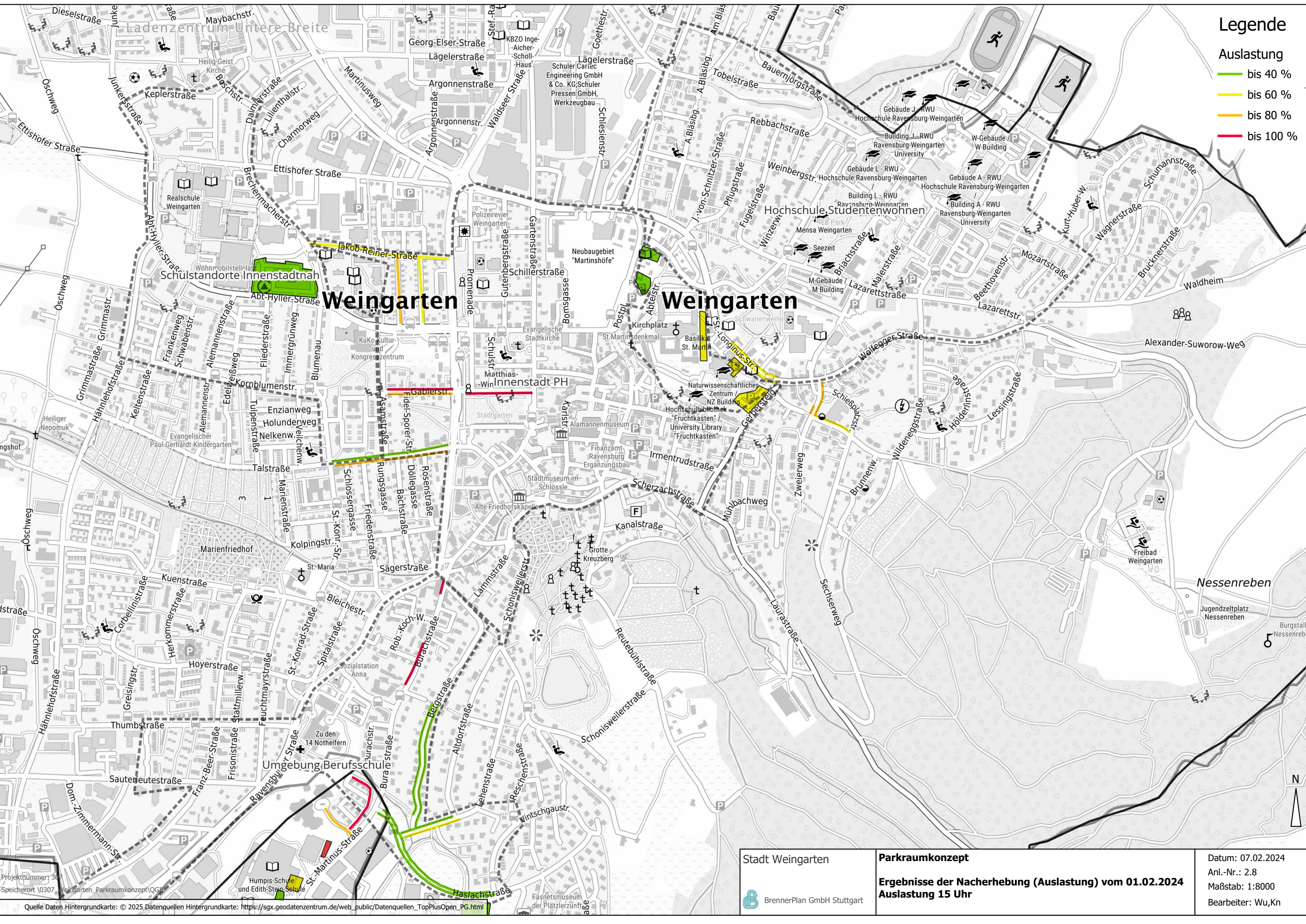
Datum: 30.03.2023
Anl.-Nr.: 2.7
Maßstab: 1:8000
Bearbeiter: Wu

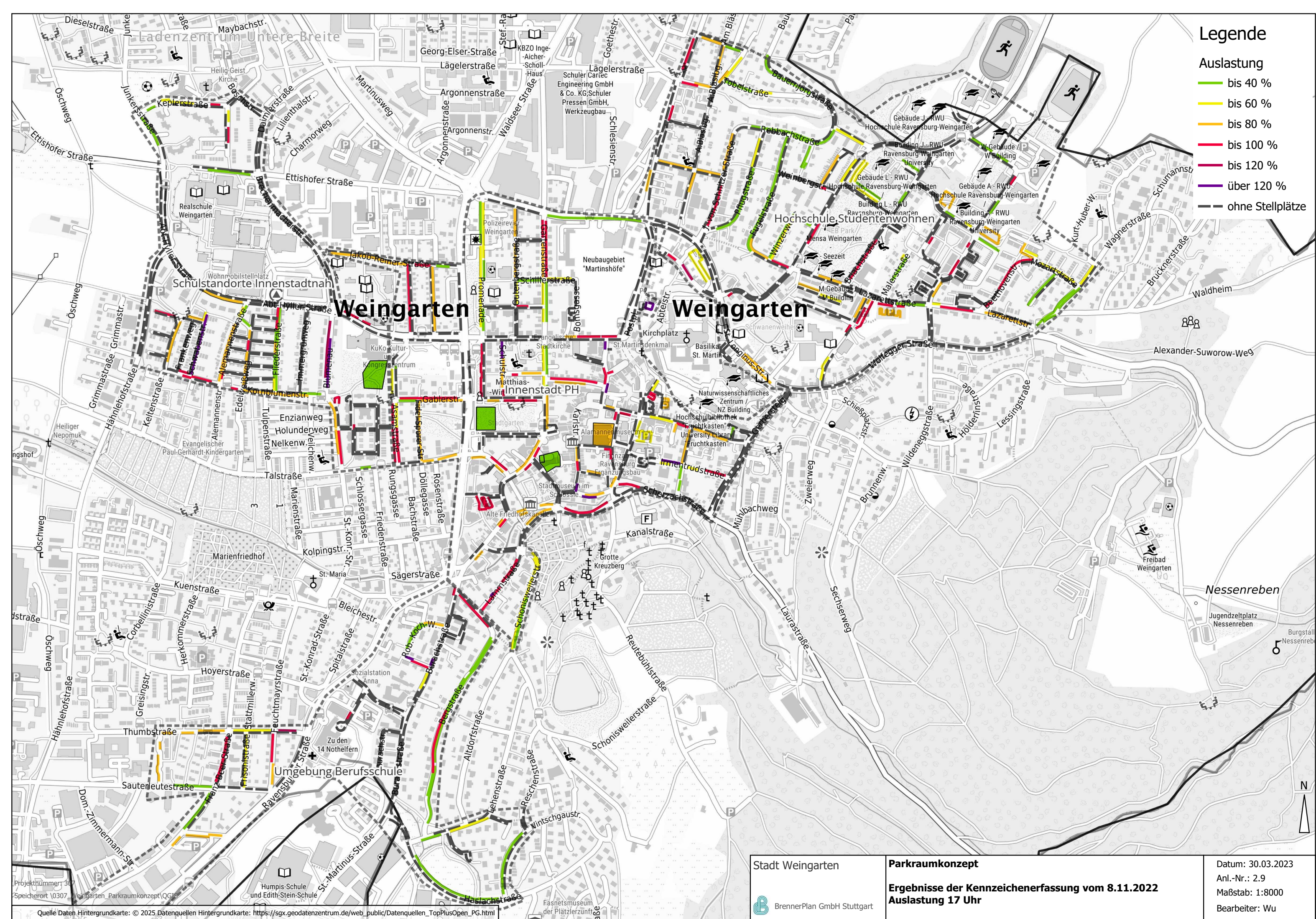
BrennerPlan GmbH Stuttgart

Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %

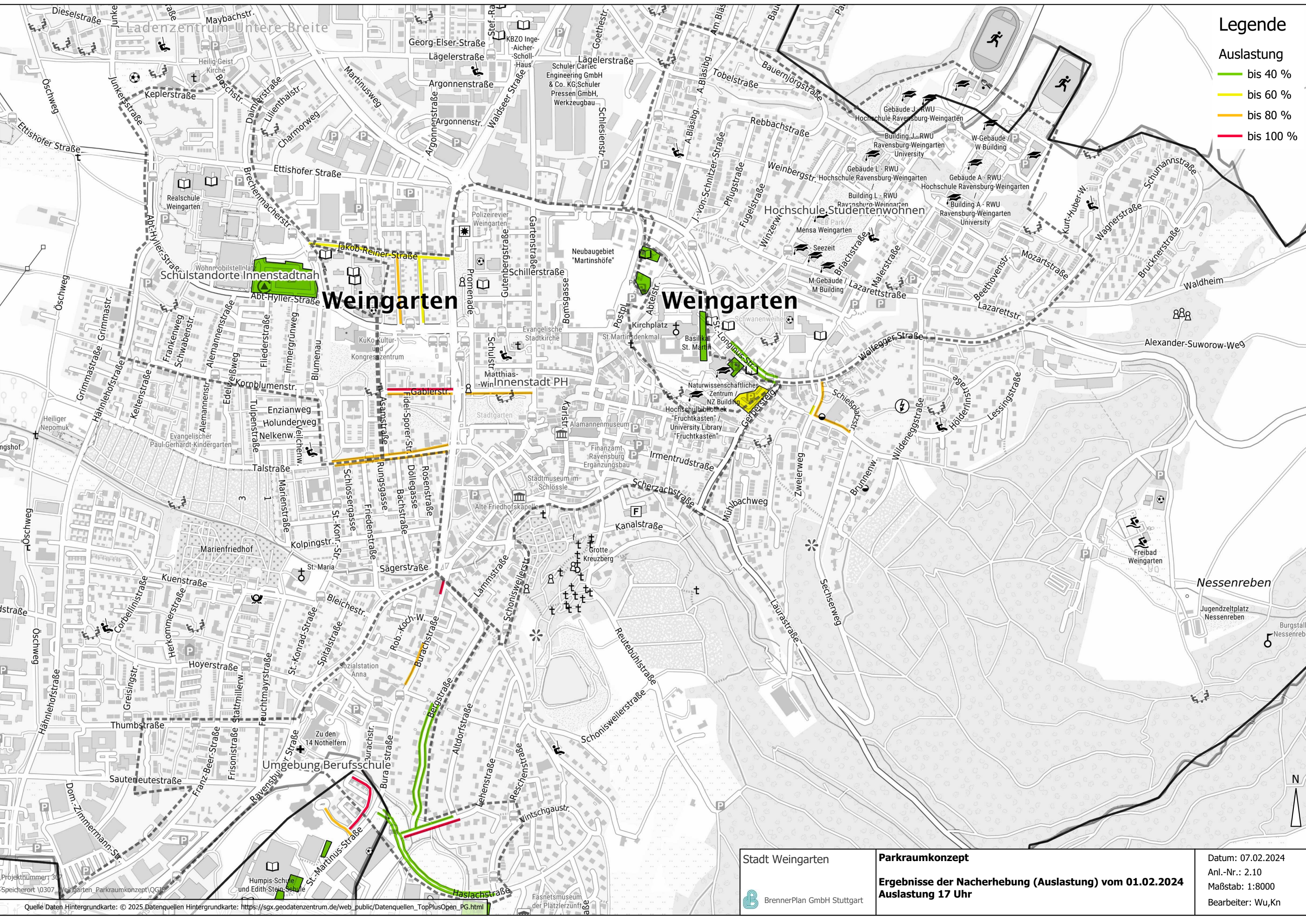




Legende

Auslastung

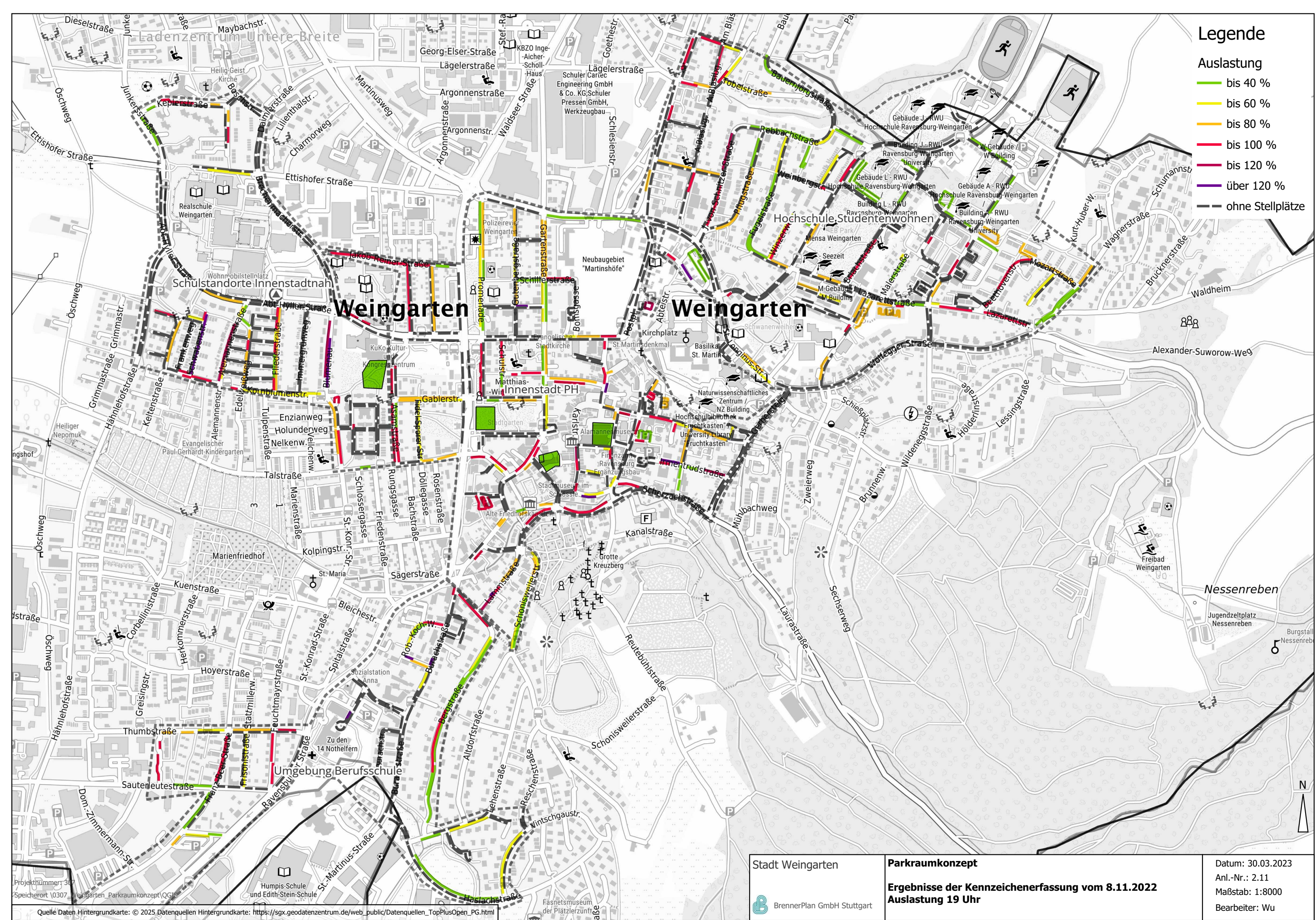
- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %



Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %
- ohne Stellplätze



Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Ergebnisse der Kennzeichenerfassung vom 8.11.2022
Auslastung 19 Uhr

Datum: 30.03.2023
Anl.-Nr.: 2.11
Maßstab: 1:8000
Bearbeiter: Wu

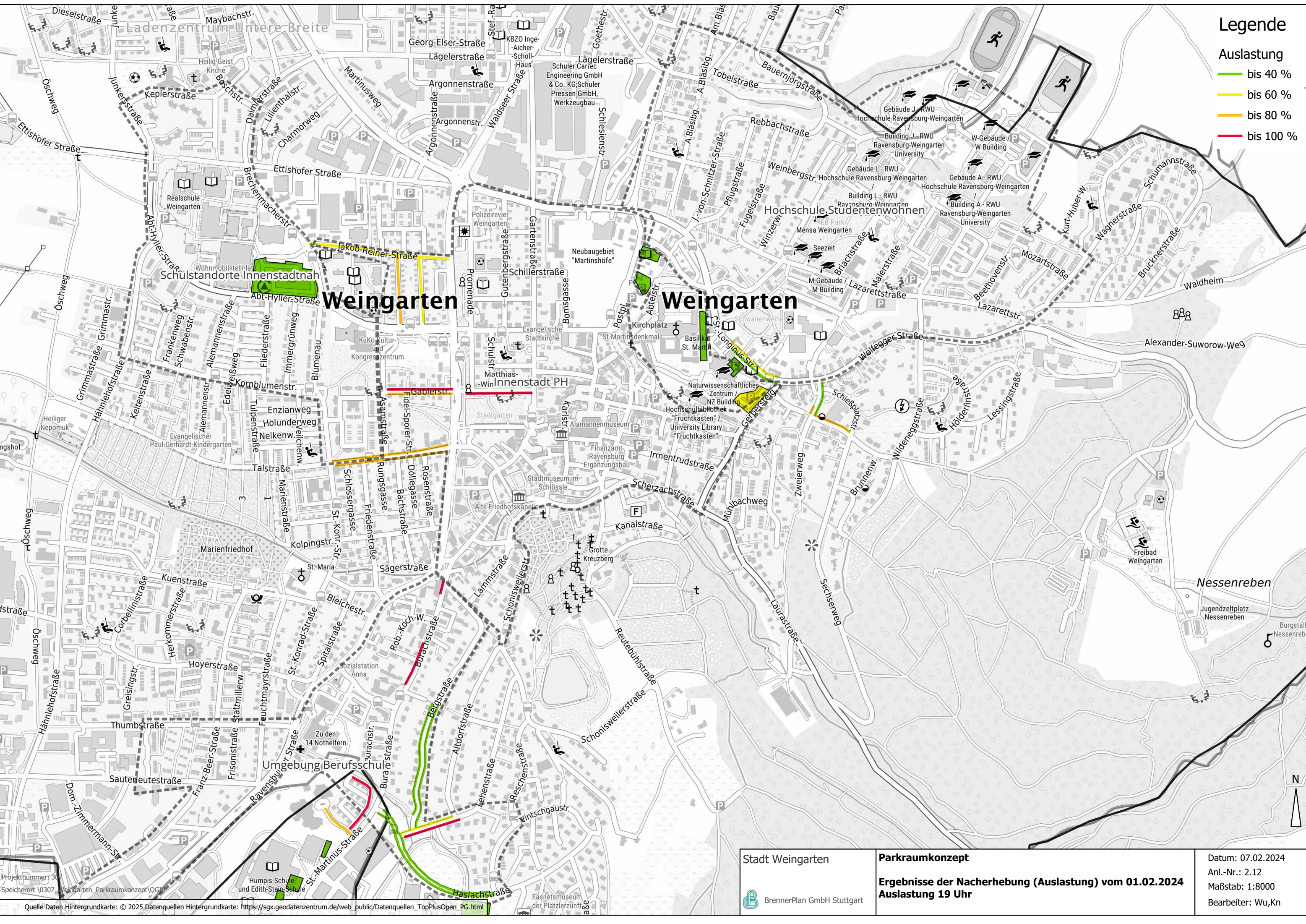
BrennerPlan GmbH Stuttgart

Quelle Daten Hintergrundkarte: © 2025 Datenquellen Hintergrundkarte: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG.html

Legende

Auslastung

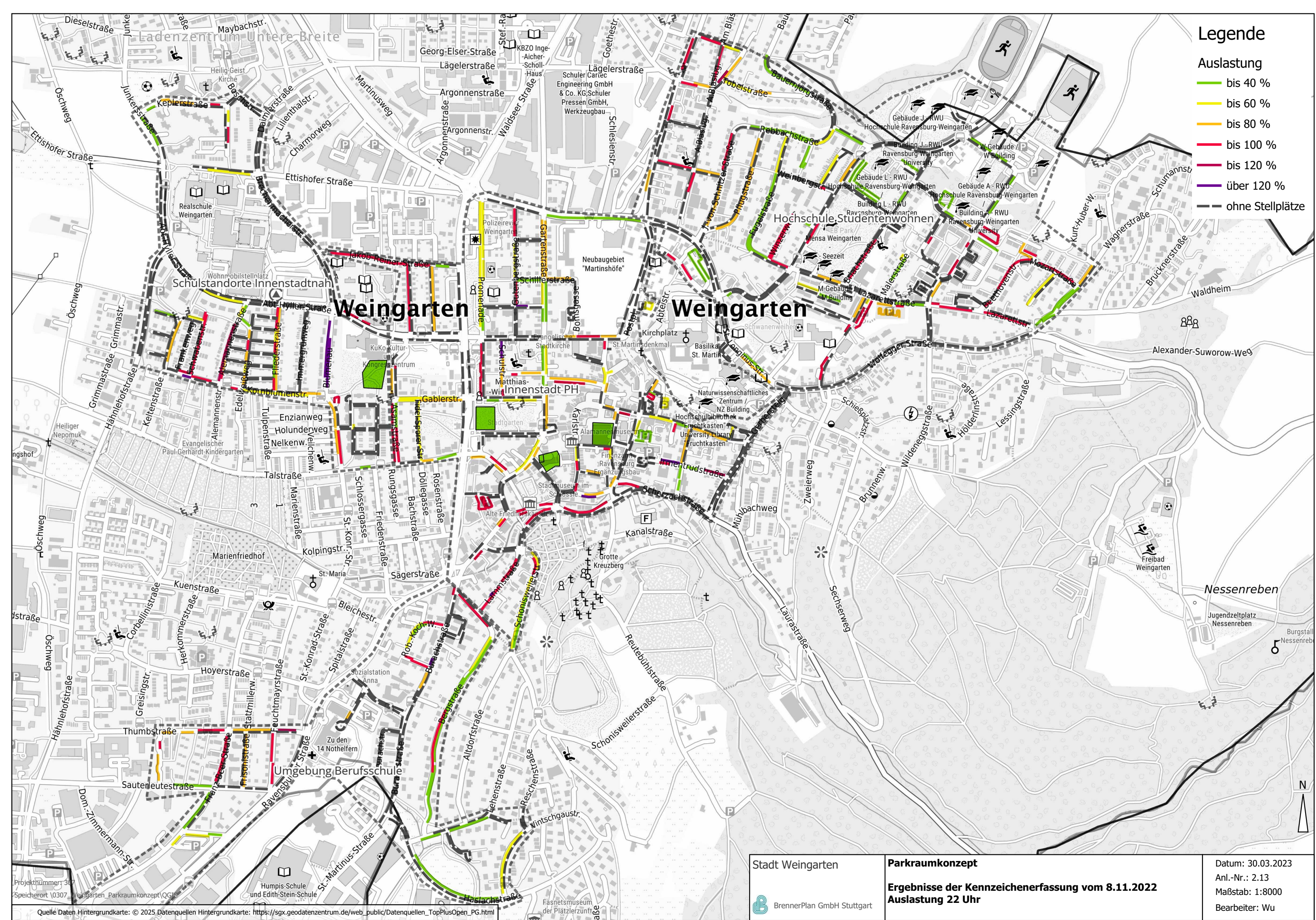
- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %



Legende

Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %
- ohne Stellplätze



Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Ergebnisse der Kennzeichenerfassung vom 8.11.2022
Auslastung 22 Uhr

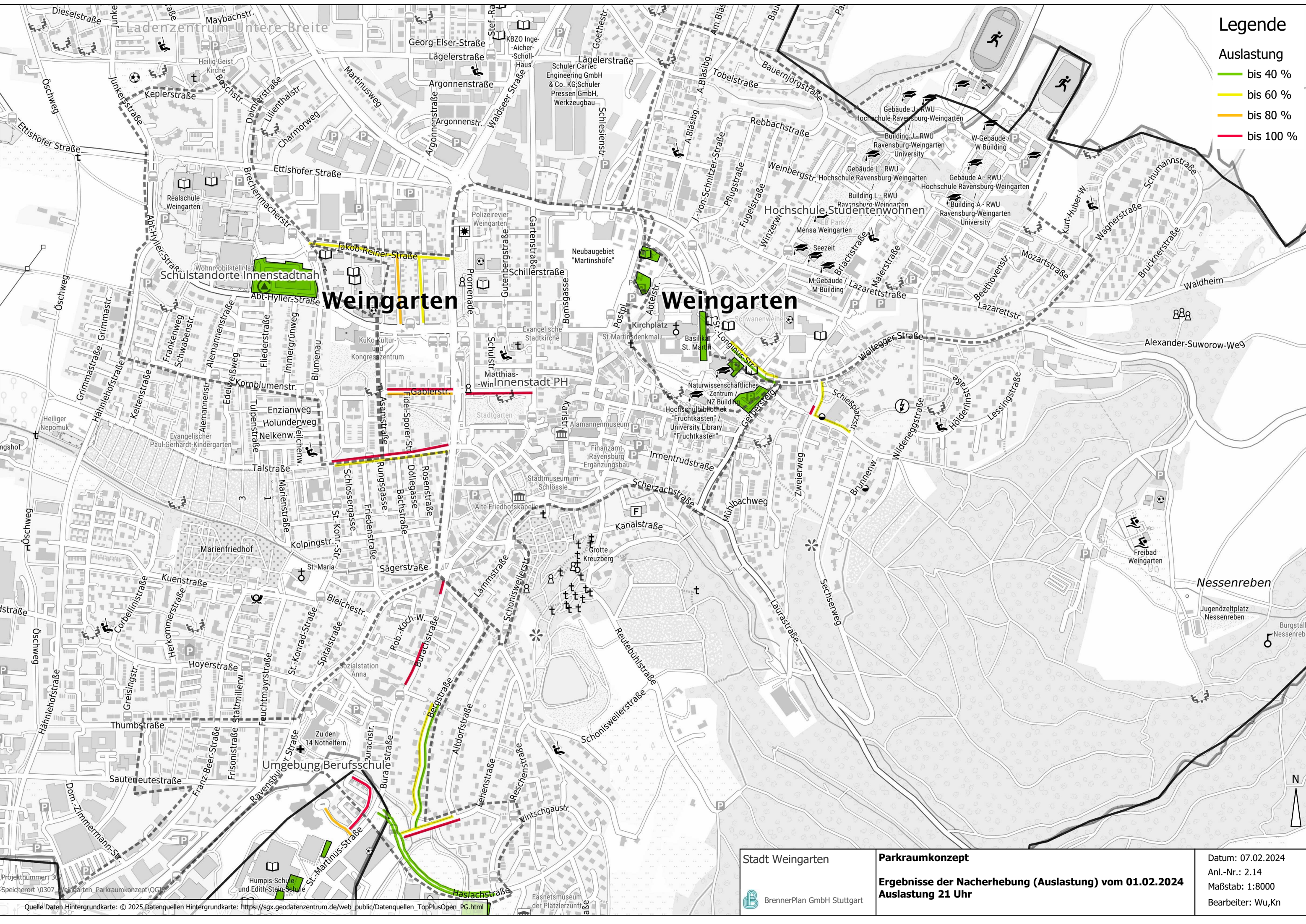
Datum: 30.03.2023
Anl.-Nr.: 2.13
Maßstab: 1:8000
Bearbeiter: Wu

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Legende

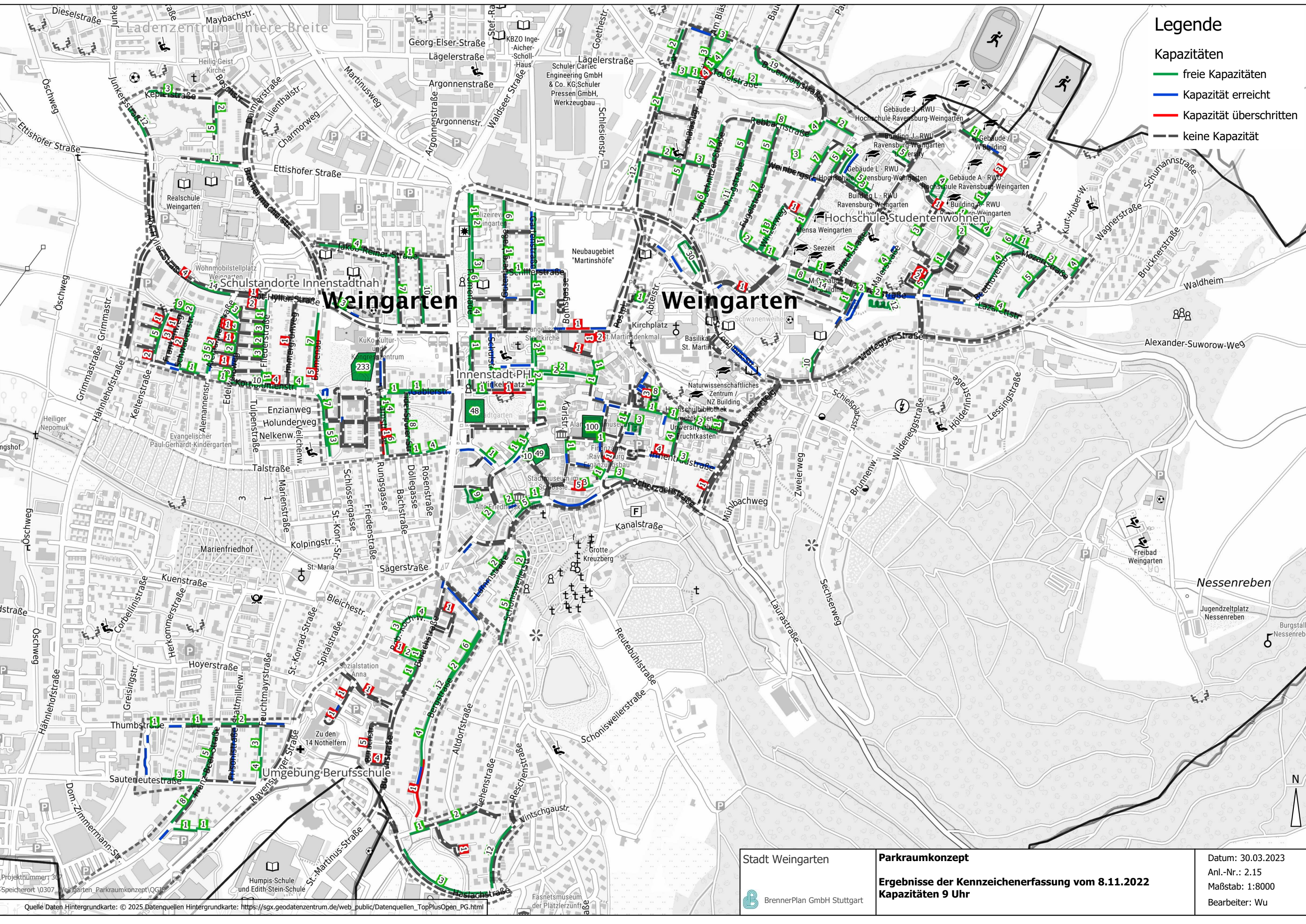
Auslastung

- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %



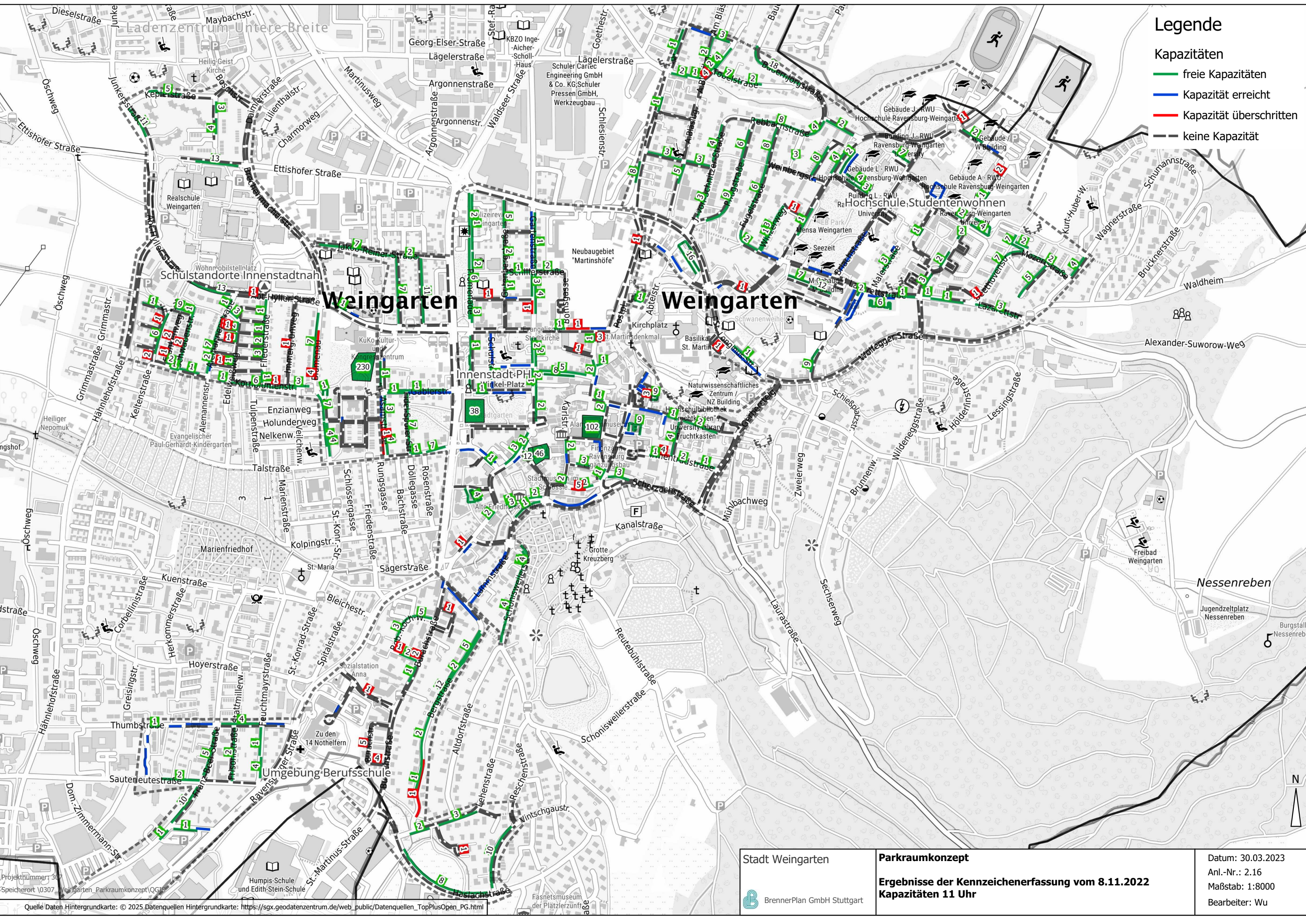
Legende

- Kapazitäten
- freie Kapazitäten
 - Kapazität erreicht
 - Kapazität überschritten
 - keine Kapazität



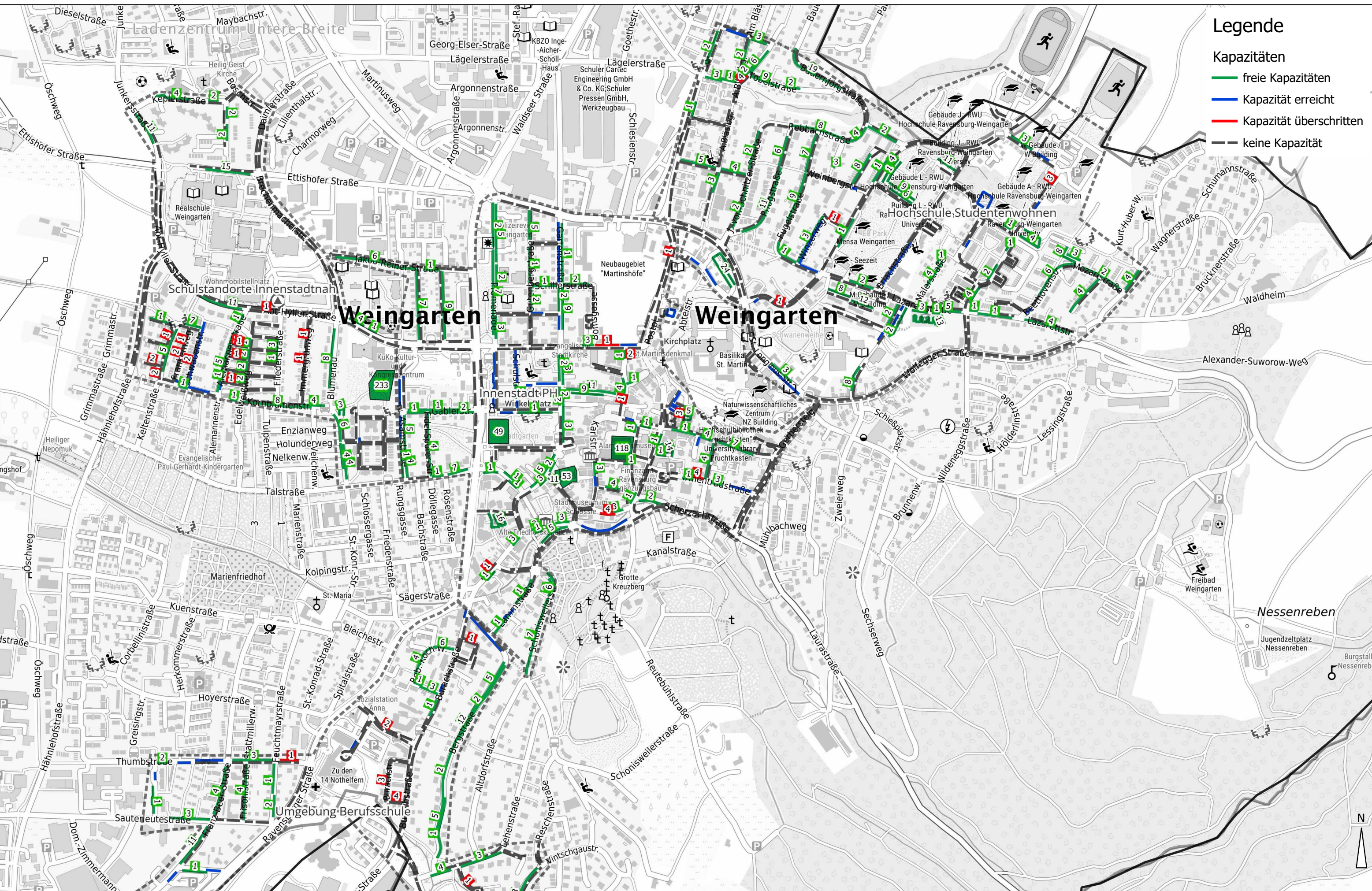
Legende

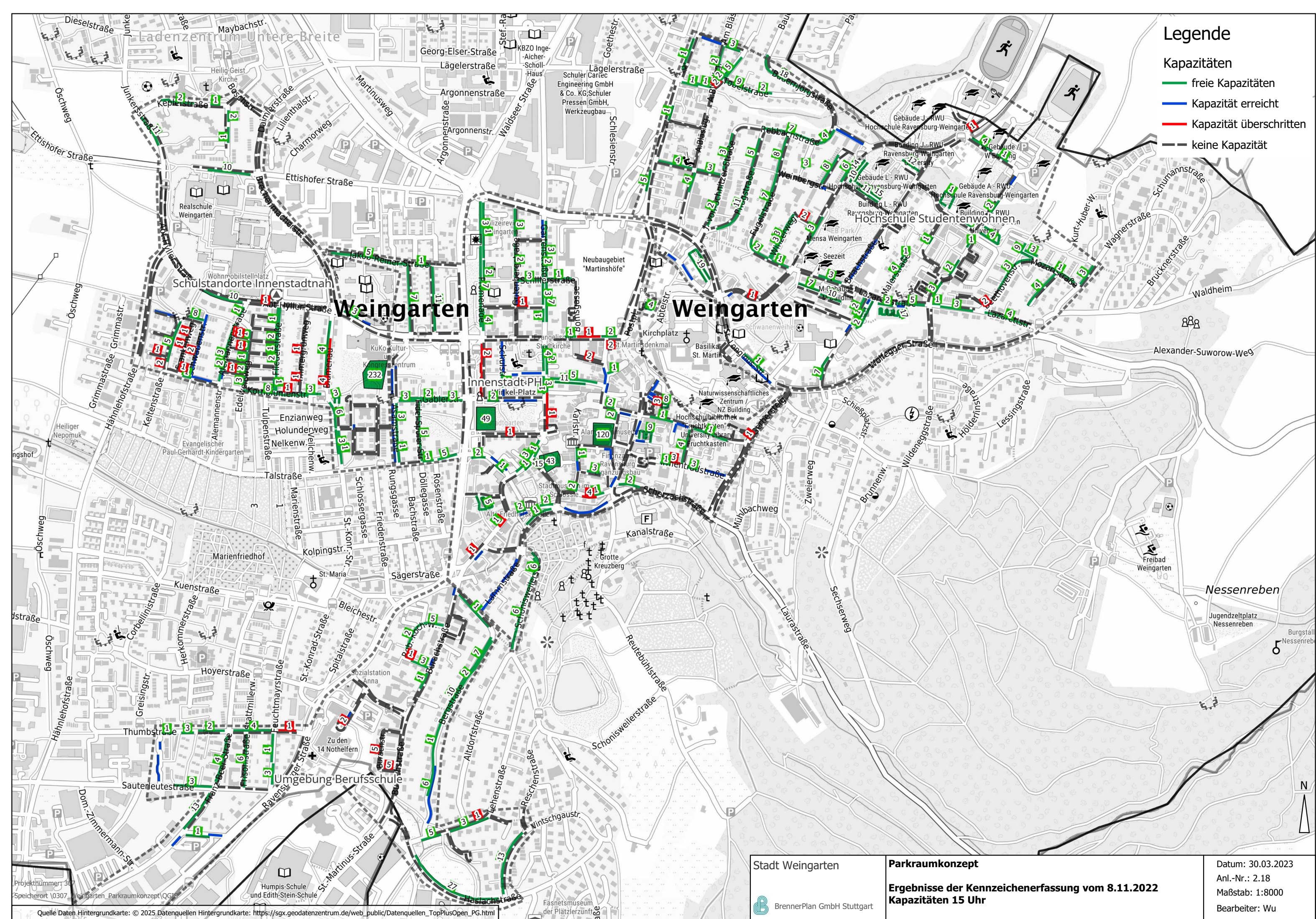
- Kapazitäten
- freie Kapazitäten
 - Kapazität erreicht
 - Kapazität überschritten
 - keine Kapazität



Legende

- Kapazitäten
- freie Kapazitäten
 - Kapazität erreicht
 - Kapazität überschritten
 - keine Kapazität

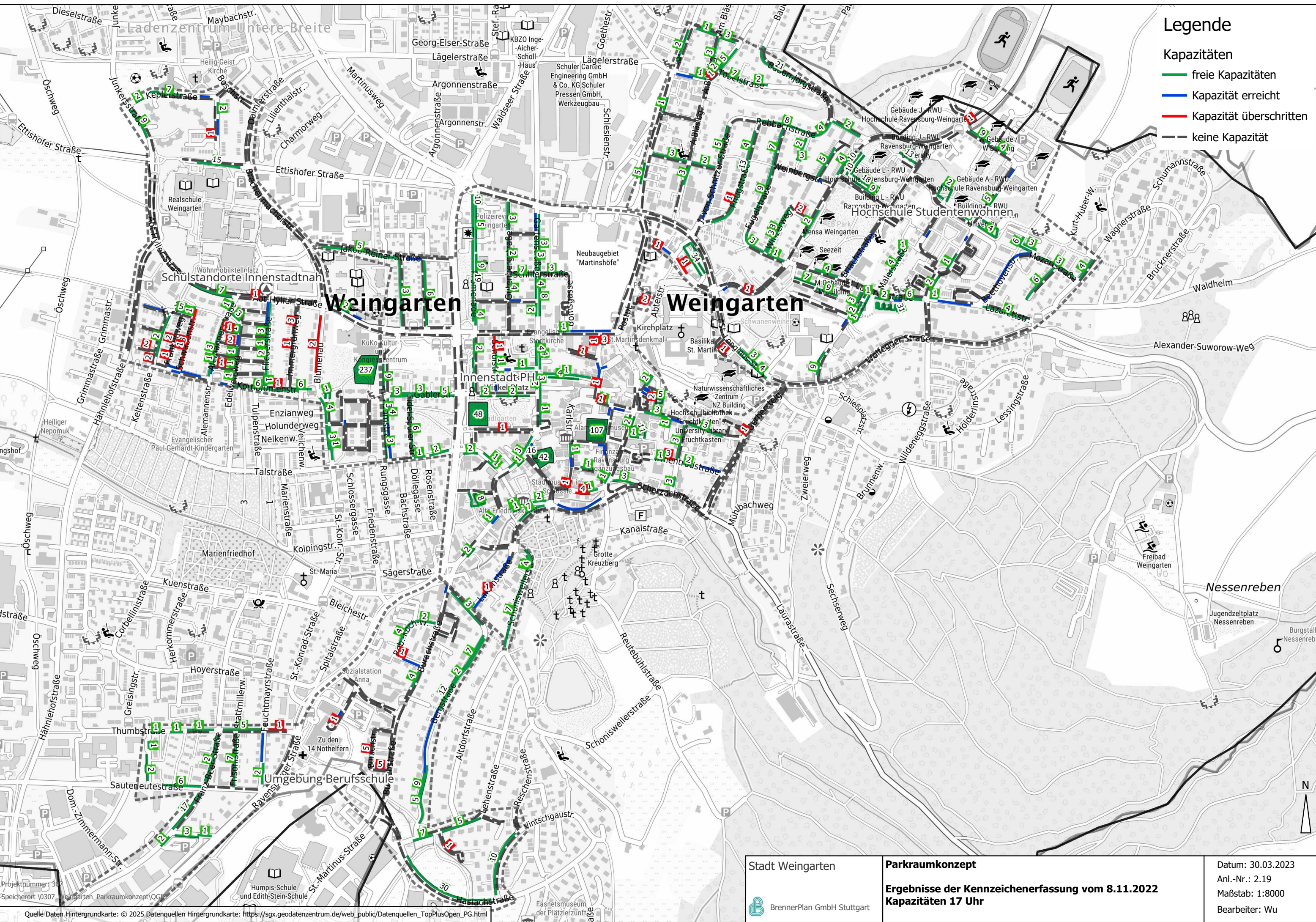




Legende

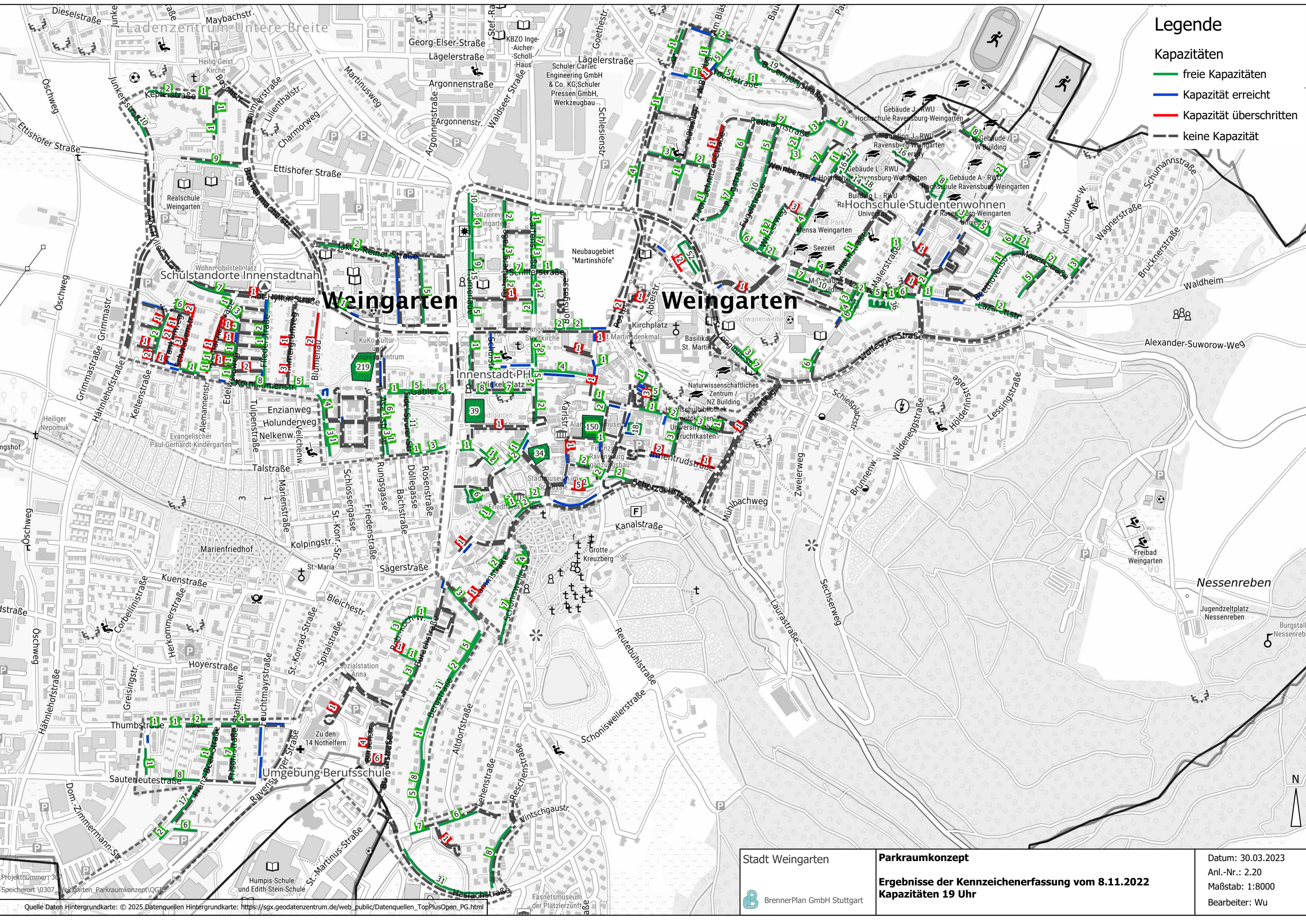
Kapazitäten

- freie Kapazitäten
- Kapazität erreicht
- Kapazität überschritten
- keine Kapazität



Legende

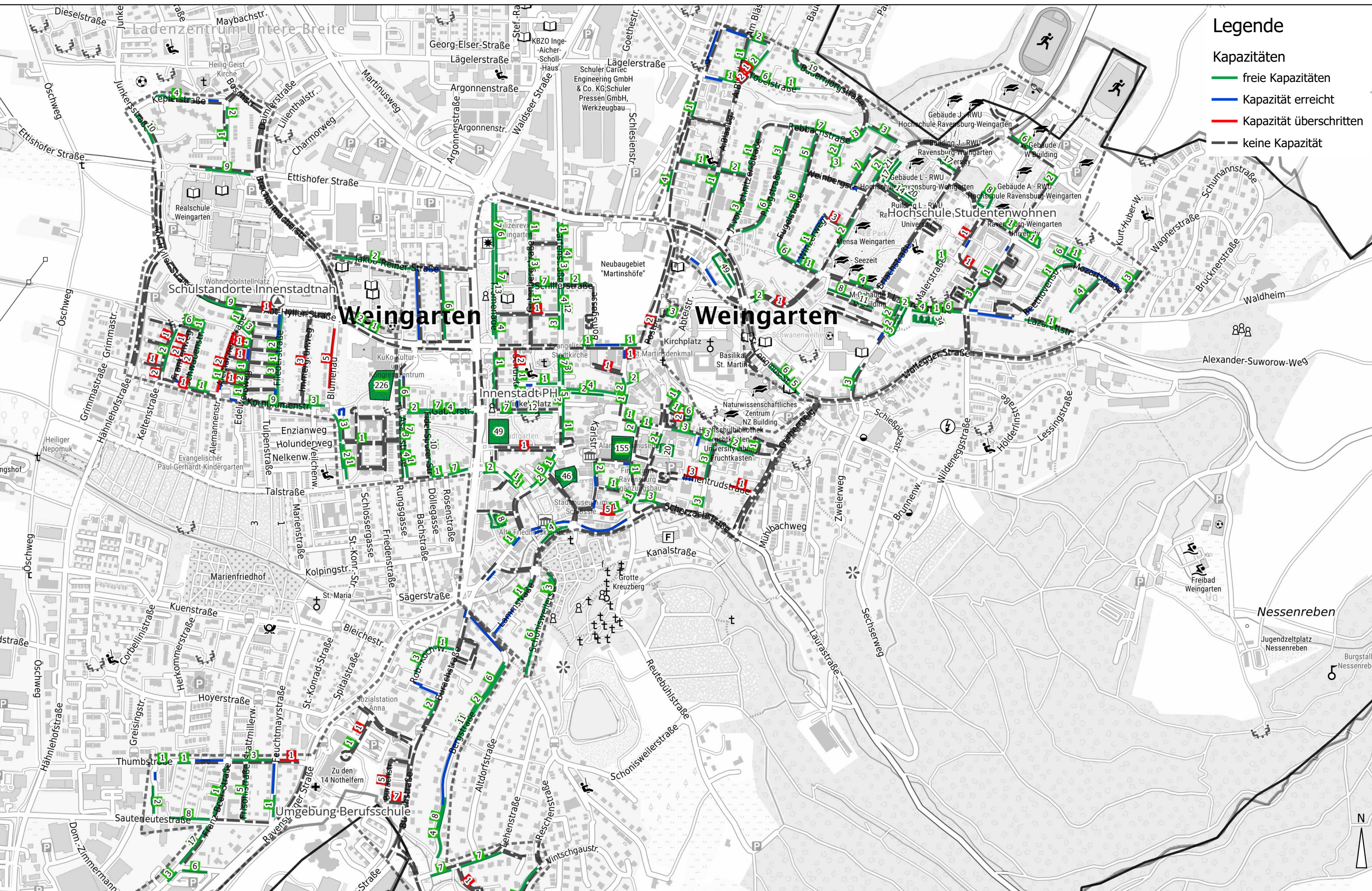
- Kapazitäten
- freie Kapazitäten
 - Kapazität erreicht
 - Kapazität überschritten
 - keine Kapazität



Legende

Kapazitäten

- freie Kapazitäten
- Kapazität erreicht
- Kapazität überschritten
- keine Kapazität



Legende

- Gebietsabgrenzungen
- Umnutzung von Stellplätzen

Weingarten

Weingarten

Stadt Weingarten	Parkraumkonzept	Datum: 18.03.2025
	Untersuchungsgebiet	Anl.-Nr.: 3.1
	Vorschläge für Stellplätze die umgenutzt werden könnten	Maßstab: 1:3000
		Bearbeiter: No

Legende

- Gebietsabgrenzungen
- Einzugsgebiet 5 min (geplant)
- Einzugsgebiet 5 min (Vorschlag weitere Standorte)



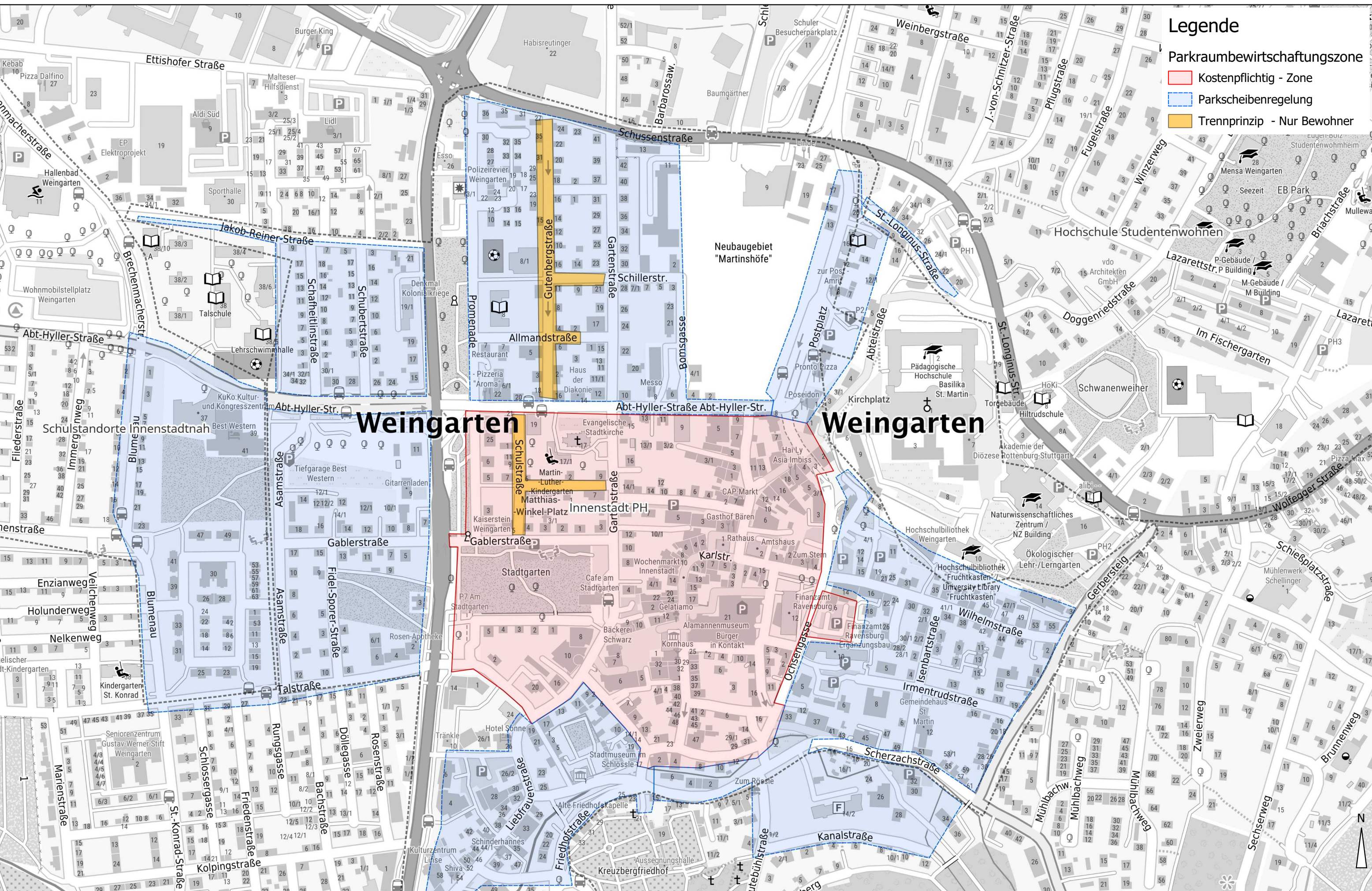
Legende

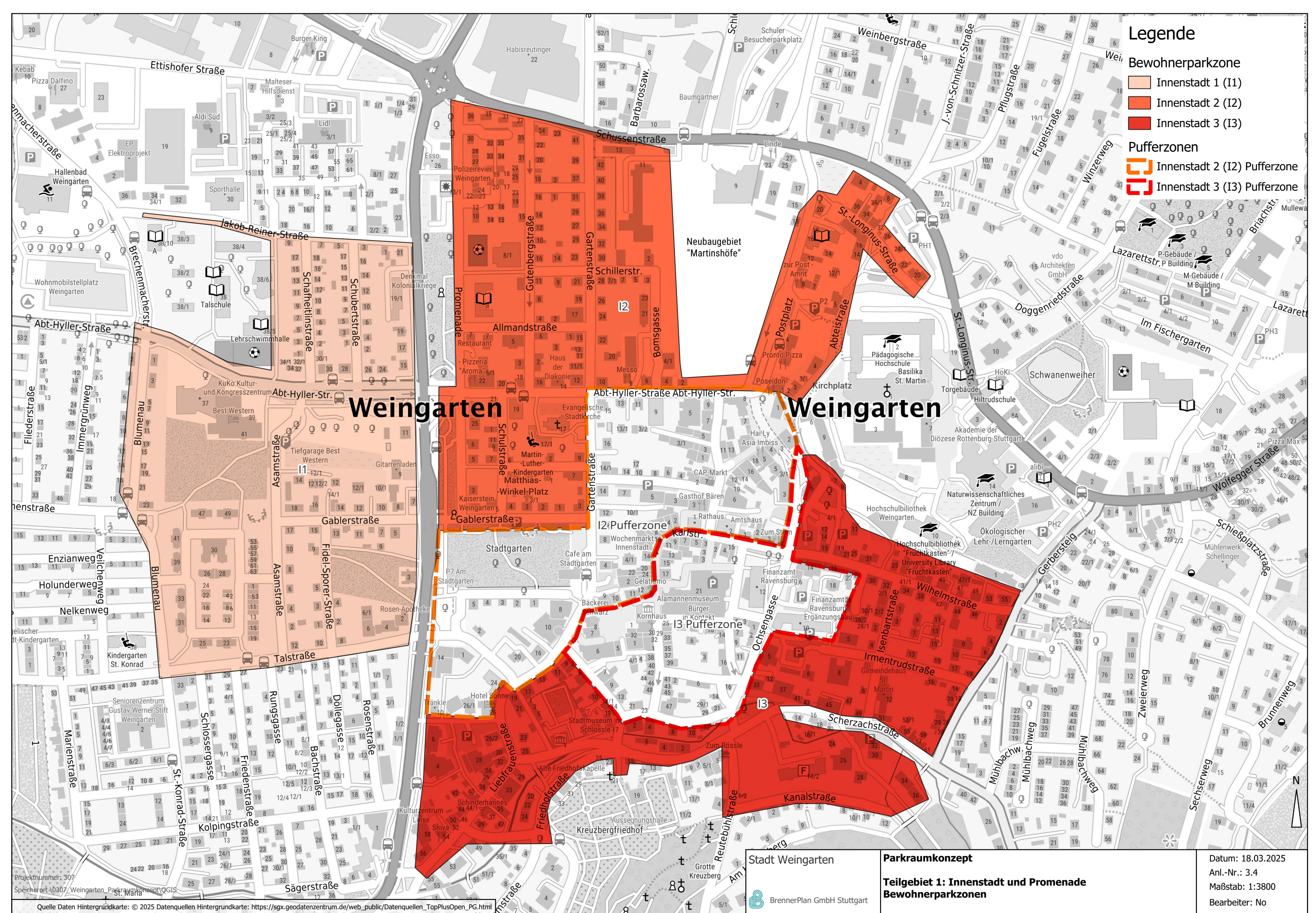
Parkraumbewirtschaftungszone

Kostenpflichtig - Zone

Parkscheibenregelung

Trennprinzip - Nur Bewohner



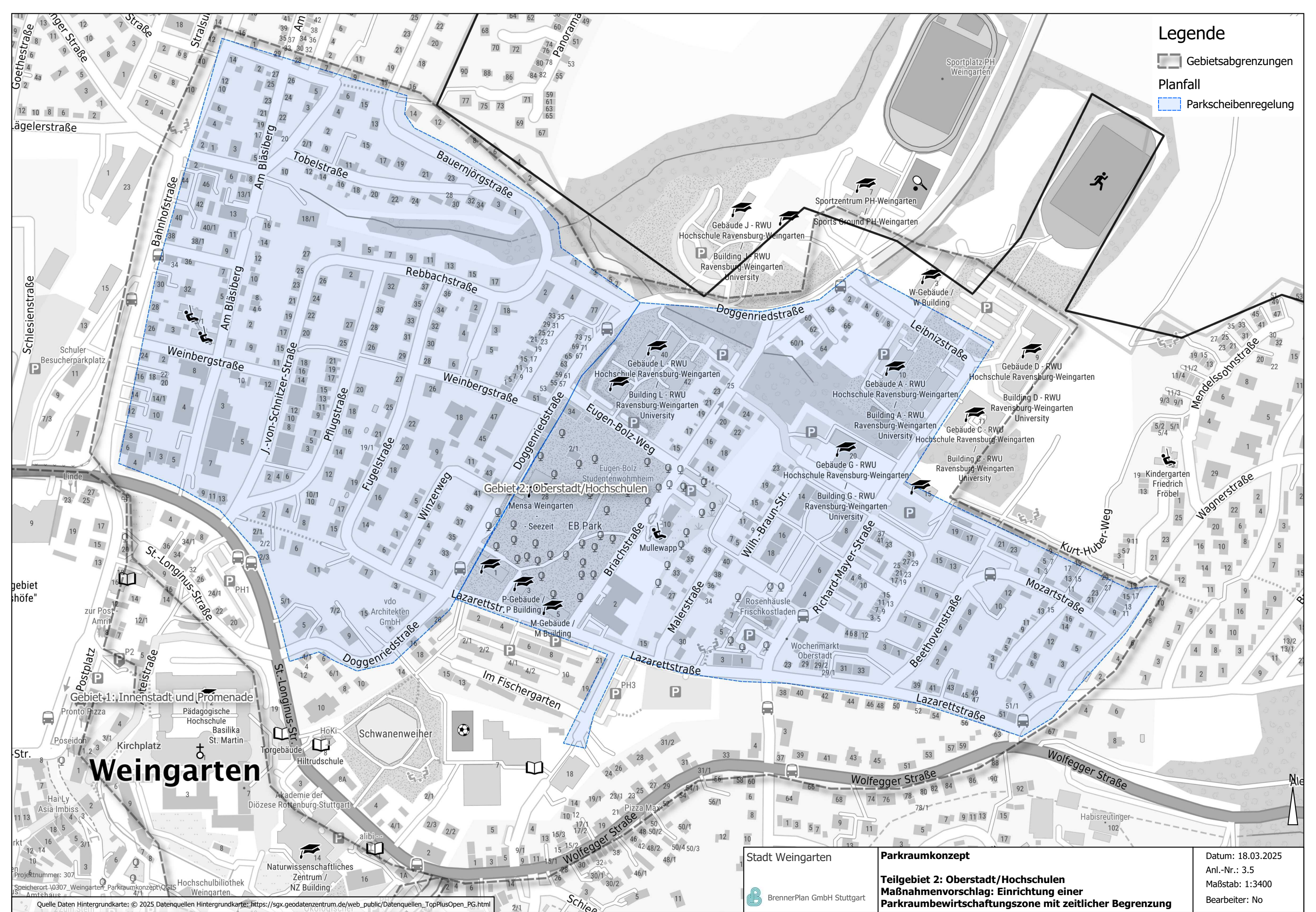


Legende

Gebietsabgrenzungen

Planfall

Parkscheibenregelung



Weingarten

Stadt Weingarten

Parkraumkonzept

Datum: 18.03.2025

Teilgebiet 2: Oberstadt/Hochschulen
Maßnahmenvorschlag: Einrichtung einer
Parkraumbewirtschaftungszone mit zeitlicher Begrenzung

Anl.-Nr.: 3.5
Maßstab: 1:3400
Bearbeiter: No

BrennerPlan GmbH Stuttgart

