

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Gemeinde Gailingen am Hochrhein

Untersuchungen für ein Parkraumkonzept

Entwurf

19. Februar 2018

Bericht-Nr. 2067.182 / GPh

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	25.01.2018	Zwischenbericht Analyse und Ziele Qualitätssicherung	Philipp Grashorn Wolfgang Wahl
2.0	19.02.2018	Entwurf Bericht	Wolfgang Wahl

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Gailingen a.H.	Herr BM Brennenstuhl et al.	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	Wolfgang.Wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Philipp Grashorn	Philipp.Grashorn@rapp.ch	+49 761 217 717 32

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse Parkraumangebot und –nachfrage	3
3	Planziele der Parkraumkonzeption	10
4	Entwicklung Parkraumkonzeption	11
5	Fazit und Planungsempfehlung	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergebnistabelle zur Analyse des Bestands.....	6
--	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auswertung Bürgercafé: Lokalisierbare Hinweise zum Ruhenden Verkehr	1
Abbildung 2: Untersuchungsbereich Parkraumkonzept	2
Abbildung 3: Zonen und Standorte der Parkraumanalyse	3
Abbildung 4: Parkverstoß in der Ramsener Str. West (Standort 6).....	4
Abbildung 5: Parken auf dem Gehweg in der Ramsener Str. West	5
Abbildung 6: Parken außerhalb gekennzeichneten Flächen, östliche Hauptstr. (Standort 28) .	5
Abbildung 7: Kundenparkplatz Blumen Turba.....	8
Abbildung 8: Parkleitsystem Einmündung Ramsener Straße.....	11
Abbildung 9: Fußweg Hochrheinhalle - Ortsmitte	12
Abbildung 10: Gefahrensituation Büsinger Straße	13

Beilagenverzeichnis

- Beilage 1 – Bestandsanalyse Parkraum Gailingen
- Beilage 2 – Hauptstraße West
- Beilage 3 – Hauptstraße Ost
- Beilage 4 – Schloßstraße
- Beilage 5 – Ramsener Straße West
- Beilage 6 – Ramsener Straße Ost
- Beilage 7 – Rheinstraße Nord
- Beilage 8 – Rheinstraße Süd
- Beilage 9 – Ergebnis Parkzone 2 Std. max. gesamt
- Beilage 10 – Parkhaus (Standort 21)

1 Ausgangssituation Aufgabenstellung

In den bisherigen Diskussionen in der Bürgerschaft und den politischen Gremien der Gemeinde Gailingen am Hochrhein wurde das Thema Parken / Ruhender Verkehr als vordringliches verkehrliches Handlungsfeld erkannt. Die Auswertung des Bürgercafés vom 19. November 2016 ergab eine Vielzahl von Hinweisen und Anmerkungen zum Ruhenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und die Verkehrssicherheit.

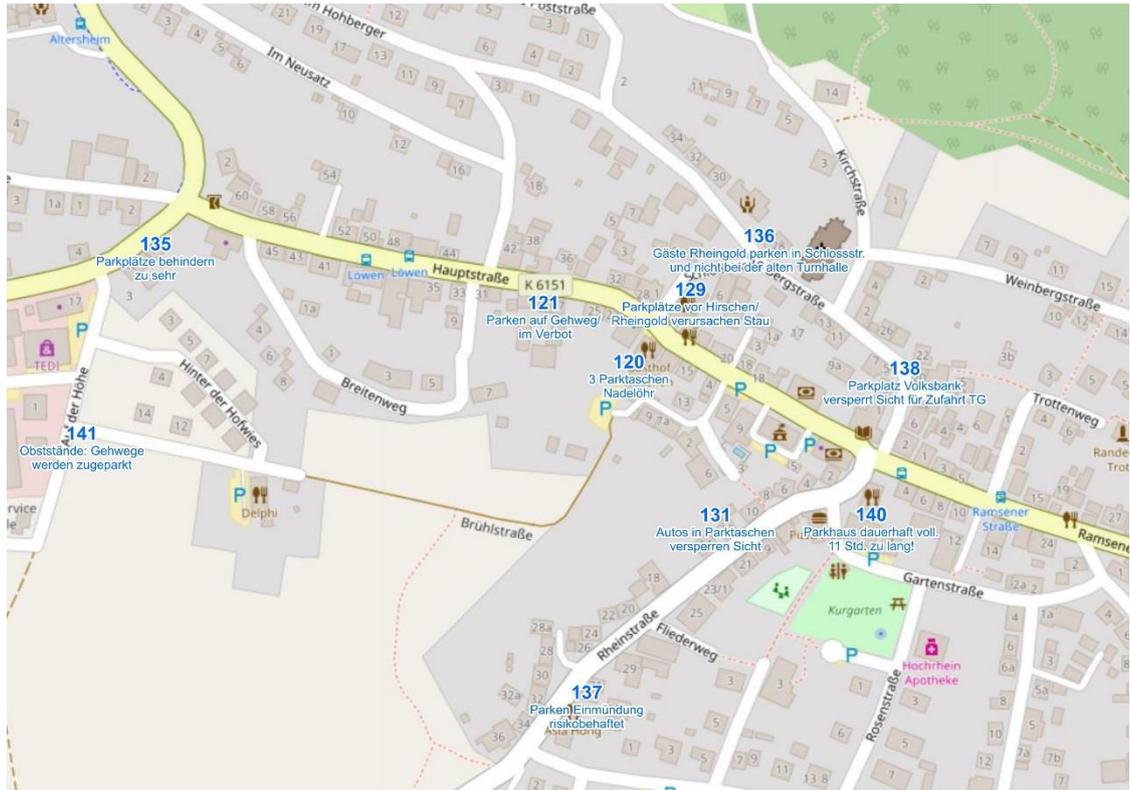


Abbildung 1: Auswertung Bürgercafé: Lokalisierbare Hinweise zum Ruhenden Verkehr

Ein Teil der Anmerkungen kann im Rahmen der Verwaltungstätigkeit bzw. mit Hilfe des Gemeindevollzugsdienstes behoben werden. Die Probleme in der Ortsmitte werden jedoch vorrangig durch ein Defizit an verfügbarem Parkraum verursacht. Für deren Lösung ist ein Parkraumkonzept mit betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung erforderlich.

Die vorliegende Studie hat die Entwicklung eines Parkraumkonzepts im Ortskern von Gailingen zum Ziel. Abbildung 2 zeigt das entsprechende Untersuchungsgebiet.

Zur Entwicklung eines qualifizierten Konzepts ist in einem ersten Schritt eine Analyse der Bestandsituation bezüglich Parkraumangebot und -nachfrage erforderlich. An einem repräsentativen Werktag (Donnerstag) wird die Parkraumauslastung im Tagesverlauf ermittelt. Durch eine Erhebung der Parkdauerverteilung können auch Aussagen zu den Nutzergruppen, wie Anwohner, Kunden und Mitarbeiter getroffen werden.

In einem zweiten Schritt werden die Ziele der Parkraumkonzeption entwickelt und abgestimmt. Ein mögliches Ziel ist beispielsweise die Nutzung des verfügbaren zentralen Parkraums für Kunden / Kurzzeitparker am Tag und für Anwohner über die Nacht. Langzeitparker tagsüber, wie Beschäftigte im Ort sollten dementsprechend auf periphere Stellplätze mit etwas längerem Fußweg verwiesen werden.

Abgestimmte Planungsziele sind Voraussetzung für die Entwicklung realisierbarer Konzepte. In der 3. Stufe werden Konzepte zur besseren Ausnutzung des verfügbaren innerörtlichen Parkraums, zur Vermeidung von Parkverstößen und zur möglichen Realisierung zusätzlichen Parkraums erarbeitet. Die Konzepte beinhalten sowohl verkehrsrechtliche Maßnahmen zur monetären oder nicht-monetären Parkraumbewirtschaftung wie auch bauliche Maßnahmen zur Realisierung von Stellplätzen und Lenkung des Ruhenden Verkehrs.

Der vorliegende Berichtsentwurf beinhaltet die Stufen 1 und 2, Analysen und Planungsziele sowie erste Konzeptvorschläge (Stufe 3). Er ist die Grundlage der nun folgenden Kommunikationsphase, in der die Bürgerschaft und die politischen Gremien eingebunden werden. Die sich aus dieser Abstimmung ergebenden Planungshinweise werden anschließend in einem Schlußbericht dokumentiert.

Das Parkraumkonzept ist weiterhin Grundlage bzw. wird intensiv abgestimmt mit der Planung zur Umgestaltung der westlichen Hauptstraße.

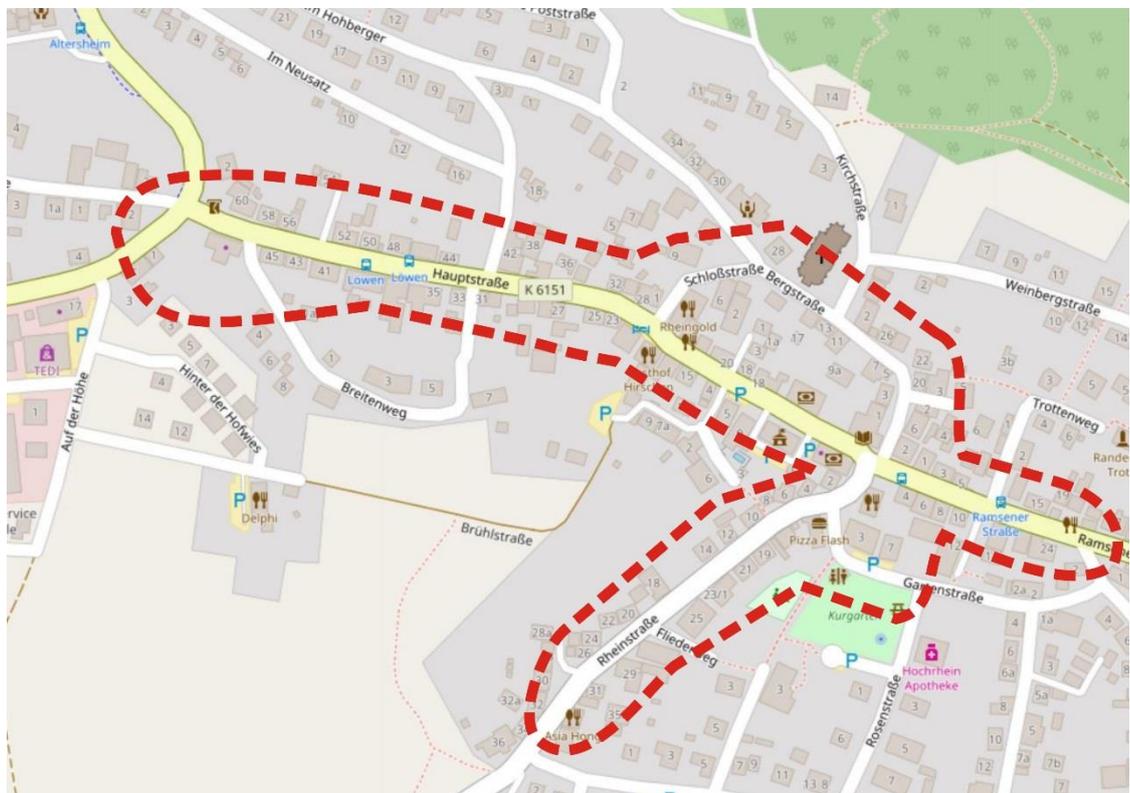


Abbildung 2: Untersuchungsbereich Parkraumkonzept

2 Bestandsanalyse Parkraumangebot und -nachfrage

Die Bestandsanalyse von Parkraumangebot und Nachfrage wurde am Donnerstag, den 16.11.2017 zwischen 9 und 20 Uhr durchgeführt. Dabei wurden alle an den Straßenraum angrenzenden Parkplätze berücksichtigt. Kundenparkplätze abseits des öffentlichen Straßenraums (z.B. Hotel Rheingold, Doktor Dampf) sind in der Analyse nicht enthalten.

Beilage 1 zeigt eine Übersicht des gesamten Parkraumangebots in Gailingen, unterteilt nach der jeweiligen Bewirtschaftungsform. Einzelne Standorte können anhand der Nummerierung eindeutig bestimmt werden. Zur besseren Übersicht wurden die Einzelstandorte zu größeren Zonen (vgl. Abbildung 3) zusammengefasst:

- Hauptstraße West
- Hauptstraße Ost
- Schloßstraße
- Ramsener Straße West
- Ramsener Straße Ost
- Rheinstraße Nord
- Rheinstraße Süd



Abbildung 3: Zonen und Standorte der Parkraumanalyse

Generell werden im Untersuchungsgebiet keine Parkgebühren erhoben. In Gebieten mit begrenzter Parkdauer wird die Parkzeit anhand von Parkscheiben überprüft. Der Parkraum in Gailingen beinhaltet zeitlich begrenzte Parkplätze, Kundenparkplätze, unbewirtschaftete Parkplätze sowie Parken am Straßenrand.

Allgemeine Beobachtungen

Bei der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass die Auslastung der verfügbaren Stellplätze generell nach außen, d.h. in Richtung der Ortsausgänge deutlich abnimmt. Die Bereitschaft, marginal längere Fußwege in Kauf zu nehmen (3-5 Minuten) scheint vielfach nicht vorhanden zu sein.

Weiterhin wird des Öfteren in Gegenrichtung geparkt, was bei Ein- und Ausfahrt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko bedeutet. Auch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Behindertenparkplätze werden häufiger widerrechtlich genutzt. Abbildung 4 zeigt das Parken in Gegenrichtung bei gleichzeitiger, widerrechtlicher Benutzung eines Behindertenparkplatzes.



Abbildung 4: Parkverstoß in der Ramsener Str. West (Standort 6)

Weitere Parkverstöße finden in Form von Parken auf dem Gehweg oder auf nicht dafür vorgesehenen Flächen statt (vgl. Abbildung 5). Hier werden die Fußwege teilweise in einem Ausmaß zugeparkt, dass ein problemloses Passieren für Fußgänger nicht mehr möglich ist.



Abbildung 5: Parken auf dem Gehweg in der Ramsener Str. West

Auch das Parken vor/hinter gekennzeichneten Flächen lässt sich im Untersuchungsgebiet häufiger beobachten. Abbildung 6 zeigt diese Problematik in der östlichen Hauptstraße, bei den Parkplätzen vor dem Restaurant Gül Imbiss.



Abbildung 6: Parken außerhalb gekennzeichneten Flächen, östliche Hauptstr. (Standort 28)

Zu beobachten ist, dass viele Regelverstöße von ausländischen Autofahrern begangen werden. Die geringen Bußgelder in Deutschland sowie abweichende Parkregelungen in der nahegelegenen Schweiz sind hier nur zwei mögliche Erklärungen.

Auswertung Bestandsanalyse

Die Ergebnisübersicht (Tabelle 1) zeigt eine Zusammenfassung des gesamten Parkraumangebots in Gailingen. Im Ortskern wurden 134 Stellplätze erfasst.

Anhand unterschiedlicher Parameter werden die verschiedenen Bewirtschaftungsformen getrennt voneinander betrachtet.

Bewirtschaftungsart	Straße/Zone	Anzahl Parkplätze	Auslastung		Parkdauer in h	Belegungszeitraum		
			durch- schnittlich	maximal		durch- schnittlich	1 - 2 h	3 - 5 h
Parkzone 2 Stunden max.	Hauptstraße West	5	17%	40%	1.6	45%	55%	0%
	Hauptstraße Ost	19	74%	100%	1.9	50%	25%	25%
	Schloßstraße	11	46%	91%	2.1	50%	29%	21%
	Ramsener Straße West	8	64%	125%	1.2	96%	4%	0%
	Ramsener Straße Ost	5	51%	100%	1.9	48%	19%	33%
	Rheinstraße Nord	8	54%	88%	1.5	62%	38%	0%
	Rheinstraße Süd	5	55%	100%	1.4	88%	12%	0%
Gesamt	61	57%	79%	1.7	61%	23%	16%	
Parkhaus	Obergeschoss	13	72%	92%	3.3	23%	31%	46%
	Untergeschoss	16	65%	94%	4.5	9%	41%	50%
	Gesamt	29	68%	83%	3.8	15%	37%	48%
Kundenparkplätze	Hauptstraße West	3	69%	100%	6.8	4%	0%	96%
	Hauptstraße Ost	7	63%	100%	3.2	25%	30%	45%
	Ramsener Straße West	6	19%	50%	3.8	20%	0%	80%
	Rheinstraße Nord	3	33%	100%	1.4	77%	23%	0%
	Gesamt	19	45%	68%	3.2	25%	18%	57%
unbewirtschaftete Parkplätze	Gartenstraße	11	66%	100%	4.1	9%	37%	54%
	Büsingener Straße	2	65%	100%	2.4	24%	41%	35%
	Gesamt	13	66%	100%	3.7	12%	38%	50%
Parken am Straßenrand	Schloßstraße West	6	38%	83%	3.3	17%	48%	37%
	Schloßstraße Ost	6	58%	100%	5	11%	18%	71%
	Gesamt	12	48%	83%	4.2	13%	30%	57%
Parkplätze gesamt	Gesamt	134	58%	75%	2.41	36%	28%	36%

Tabelle 1: Ergebnistabelle zur Analyse des Bestands

Die 134 analysierten Parkplätze weisen eine durchschnittliche Parkdauer von 2.41 Stunden und eine mittlere Auslastung von 58% auf. 36% des Parkraums wird durch Kurzzeitparker (1-2h) belegt. Bezüglich der Anzahl beobachteter Parkierungsvorgänge liegt der Anteil der Kurzzeitparker mit 72% jedoch deutlich höher. Diese Differenz ergibt sich daraus, dass ein Kurzzeitparker mit einer Stunde Aufenthalt nur ein Viertel des Parkraumangebots wie ein Langzeitparker mit 4 Stunden Aufenthalt benötigt.

Parkzone 2 Stunden

Etwa die Hälfte der Parkplätze (61) entfällt auf die ausgewiesene Parkzone (in Beilage 1 rot-gestrichelte Linie) mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden zwischen 8 und 18 Uhr.

Rund ein Drittel der Parkplätze befindet sich in der östlichen Hauptstraße. Hier ist die mittlere Auslastung mit 74% am höchsten. Beilage 3 zeigt, dass Auslastungsspitzen um 12 und 15 Uhr sowie nach 18 Uhr erreicht werden. Weiterhin ist der Anteil der Langzeitparker (>6 h) mit 25% deutlich über dem Durchschnitt von 16%. Lediglich an der östlichen Ramsener Straße wird dieser Wert noch übertroffen (33%).

Den zweitgrößten Anteil stellt die Schloßstraße mit 11 Parkplätzen. Mit einer mittleren Auslastung von 46% und einer maximalen Auslastung von 91% bestehen hier Kapazitätsreserven in nächster Nähe zum Zentrum, zumal die höchste Auslastung erst nach 18 Uhr erreicht wird (vgl. Beilage 4). Unter Einbezug des ebenfalls hohen Langzeitparkeranteils von 21% besteht hier Potenzial für eine effizientere Nutzung des Parkraums.

Die westliche Ramsener Straße hat mit einer durchschnittlichen Parkdauer von 1,2 Stunden den mit Abstand höchsten Anteil an Kurzparkern (96%). Bei der Betrachtung der Auslastung wird allerdings deutlich, dass es in dieser Zone vermehrt zu Parkverstößen kommt (maximale Auslastung 125%). Die Betrachtung der Einzelstandorte in der westlichen Ramsener Straße (Standort 6 und 8) bestätigt dies. Vor dem Geschäft Doktor Dampf (Standort 6) wurde der Behindertenparkplatz zudem vermehrt widerrechtlich mitbenutzt (vgl. Abbildung 4).

Die westliche Hauptstraße stellt mit 5 Parkplätze den geringsten Anteil vom Gesamtangebot, besitzt mit einer mittleren Auslastung von lediglich 17% jedoch die größten Kapazitätsreserven. Mit einer Entfernung von maximal 500 Metern ist das Zentrum auch hier fußläufig gut zu erreichen.

Im Allgemeinen fällt auf, dass Parkvorgänge über 2 Stunden vornehmlich in den zentraleren Zonen vorkommen, in denen auch die Auslastungen tendenziell höher liegen. Die Gesamtübersicht zeigt darüber hinaus, dass die Auslastung über die Mittagszeit erhöht ist, jedoch vornehmlich erst nach 18 Uhr ihr Maximum erreicht wird (vgl. Beilage 9). Betrachtet man zudem die Parkvorgänge mit einer Dauer von 1-3 Stunden so wird deutlich, dass lediglich 25% darüber liegen.

Parkhaus

Das Parkhaus (Standort 21) bedarf einer gesonderten Betrachtung, da dort zum Zeitpunkt der Erhebung eine maximale Parkdauer von 10 Stunden erlaubt war. Mittlerweile wurde eine Herabsetzung der maximalen Parkdauer auf 2 Stunden beschlossen, welche jedoch bisher noch nicht in Kraft getreten ist.

Mit 29 Parkplätzen stellt das Parkhaus den zweitgrößten Anteil an den 134 erhobenen Plätzen. Die durchschnittliche Parkdauer liegt bei 3,8 Stunden bei einer mittleren Auslastung von 68% (vgl. Beilage 10). Wie aufgrund der längeren zulässigen Parkdauer zu erwarten ist, liegt der Langzeitparkeranteil mit 48% deutlich über dem der Parkzone.

Weiterhin lässt sich feststellen, dass der Langzeitparkeranteil sowie die durchschnittliche Parkdauer im Untergeschoss höher sind als im Obergeschoss.

Durch die Herabsetzung der maximalen Parkdauer von 10 auf 2 Stunden entstünden deutliche Kapazitäten im Zentrum. Den Langzeitparkern, bei denen es sich vornehmlich um Beschäftigte handeln dürfte, müsste jedoch eine entsprechende Alternative geboten werden.

Kundenparkplätze

Im Untersuchungsgebiet gibt es 19 Kundenparkplätze. Hinzu kommen weitere Parkflächen abseits der Hauptstraßen (z.B. Hotel Rheingold und Doktor Dampf).

Mit einer durchschnittlichen Parkdauer von 3,2 Stunden liegt der Anteil der Langzeitparker (57%) hier ebenfalls deutlich über dem der ausgewiesenen Parkzone.

Besonders auffällig sind die Parkplätze in der westlicher Ramsener Straße. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei nur 19% bei einem Langzeitparkeranteil von 80%. Die Betrachtung der Einzelstandorte 7 und 10 erklärt, wie diese Werte zustande kommen. Die 2 Kundenparkplätze von Blumen Turba (Standort 7) sind im Zeitraum der Erhebung den gesamten Tag von einem Fahrzeug belegt.



Abbildung 7: Kundenparkplatz Blumen Turba

Zudem sind die Parkplätze so zugestellt, dass lediglich einer von diesen zur Verfügung steht (vgl. Abbildung 7). Die Pizzeria la Campanella (Standort 10) öffnet hingegen erst um 17 Uhr weshalb die 4 Parkplätze einen Großteil des Tages ungenutzt bleiben.

Eine weitere Auffälligkeit ist die nicht immer eindeutige Anzahl an Parkplätzen an den in der östlichen Hauptstraße gelegenen Standorten 26 und 29 (Friseur Hany und Hotel Rheingold) sowie dem in der westlichen Hauptstraße gelegenen Standort 33 (Autohaus). Zudem mangelt es teilweise an ausreichender bzw. klarerer Wegweisung zu den abseits gelegenen Parkplätzen (z.B. Hotel Rheingold, Standort 29). Eindeutigere sowie auffälliger Beschilderung könnte hier zur Entlastung der öffentlichen Parkplätze beitragen.

Unbewirtschaftete Parkplätzen

Weiterhin wurden 13 unbewirtschaftete Parkplätze betrachtet. 11 davon liegen in der Gartenstraße und grenzen direkt an die Südseite des Parkhaus` (Standort 21). Der hohe Langzeitparkeranteil von 50% lässt vermuten, dass es sich vornehmlich um Bewohner bzw. Beschäftigte handelt. Die Nähe zur ausgewiesenen Parkzone lässt die Möglichkeit einer Eingliederung der 11 Parkplätze in diese offen.

Der Vollständigkeit halber wurden die zwei Parkplätze westlich der Parkzone in der Büsinger Straße (Standort 34) ebenfalls analysiert. Im Vordergrund steht hier jedoch die Lage der Parkplätze in einer Kurve. Es konnten mehrfach gefährliche Situationen beobachtet werden, in denen Fahrzeuge aus Richtung Norden den Gegenverkehr erst spät sehen und dementsprechend verzögert bremsen konnten.

Parken am Straßenrand

Abschließend wurden ca. 12 Parkplätze in der Schloßstraße, außerhalb der Parkzone erhoben. Da es an dieser Stelle keine Markierungen gibt, wurde die Anzahl in diesem Fall geschätzt. Der Langzeitparkeranteil von 57% legt auch hier nahe, dass es sich vornehmlich um Anwohner der angrenzenden Häuser handelt. Mit 4,2 Stunden wird hier die höchste durchschnittliche Parkdauer erreicht. Der Kurzzeitparkeranteil liegt lediglich bei 13%, was den Schluss zulässt, dass es zu keinen relevanten Verlagerungen des Kundenverkehrs in diesen Bereich hinein kommt.

Zusammenfassung

Im Fokus der Betrachtung stehen die Parkplätze innerhalb der ausgewiesenen Parkzone. Entgegen der Hypothese, dass im Zentrum von Gailingen ein Parkraumdefizit besteht, zeigt die Bestandsanalyse, dass in den meisten Abschnitten noch Kapazitätsreserven bestehen. Dies spiegelt auch die für die Gesamtheit der Parkplätze festgestellte mittlere Auslastung von 57% wider. Zumeist wird zwar eine maximale Auslastung von 80-100% erreicht oder sogar übertroffen (Ramsener Straße West), allerdings liegt diese wie gezeigt überwiegend in der Zeit nach 18 Uhr. Hinzu kommt ein punktuell Langzeitparkerproblem, welches vor allem die zentralen Bereiche Hauptstraße Ost und Schloßstraße betrifft. Eine Überprüfung für die Zone Hauptstraße Ost hat ergeben, dass allein durch den Wegfall der 3 Langzeitparker am Standort 28 die durchschnittliche Auslastung auf 66% (vorher 74%) und die maximale Auslastung auf 89% (vorher 100%) sinken würden. Dies zeigt, dass vor allem die Verlagerung der punktuell auftretenden Langzeitparker eine effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums gewährleisten kann.

Die weiteren Parkplätze außerhalb der ausgewiesenen Parkzone weisen deutlich längere Parkzeiten im Mittel auf. Wie die Analyse gezeigt hat besteht in fast allen Bereichen noch Potenzial, um den Parkdruck innerhalb der begrenzten Zone zu minimieren. Besonders die beschlossene zeitliche Begrenzung für das Parkhaus auf 2 Stunden kann einen positiven Effekt auf den Ruhenden Verkehr im Zentrum Gailingens haben, sofern eine geeignete Lösung zur Verlagerung der Langzeitparker gefunden werden kann.

3 Planziele der Parkraumkonzeption

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat lässt sich in Gailingen kein akutes Parkraumdefizit feststellen. Einzelne Parkplätze (z.B. Standort 6 und Standort 28) sind übermäßig stark frequentiert und von einer deutlich höheren Zahl an Parkverstößen betroffen. Dem gegenüber werden die zentrumsferneren Parkplätze (z.B. Standort 32) kaum bis gar nicht genutzt. Die höchste Auslastung wird allgemein nach 18 h, d.h. nach der zeitlichen Parkbeschränkung festgestellt.

Das zentral gelegene Parkhaus ist zum heutigen Zeitpunkt noch auf eine maximale Parkdauer von 10 Stunden begrenzt. Diese soll aber in Zukunft ebenfalls auf 2 Stunden herabgesetzt werden. Der Anteil an Langzeitparkern dort dürfte dementsprechend deutlich sinken und der Standort vor allem für Beschäftigte unattraktiv werden. Für den Kundenverkehr würde hier eine weitere zentral gelegene Alternative zu den an der Straße gelegenen Stellplätzen entstehen. Um die Attraktivität des Parkhauses für Kurzzeitparker zu erhöhen, sollte das Parkhaus von der Hauptstraße aus ausgeschildert werden (Statisches Parkleitsystem).

Wie bereits in der Bestandsanalyse angeklungen, sollten die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Kundenparkplätze stärker beworben beziehungsweise überhaupt nutzbar gemacht werden (z.B. Blumen Turba und Hotel Rheingold).

Nachfolgend werden generelle Maßnahmen aufgeführt, die sich für eine Neuregelung des Parkverkehrs im Zentrum von Gailingen eignen:

- Eingliederung des Parkhauses in die bestehende Parkzone
 - Bereitstellung und Ausweisung von Stellplätzen für Langzeitparker an zentrumsfernen Standorten

- Klarere Ausweisung von Kundenparkplätzen
 - Vorhandene Parkplätze besser Ausschildern (Hotel Rheingold, Standort 29; Doktor Dampf)
 - Parkplätze nutzbar machen (Blumen Turba, Standort 7)
 - Mögliche Mitbenutzung von Kundenparkplätzen in Zeiten geringer Auslastung prüfen (z.B. Pizzeria la Campanella, Standort 10)

- Erhöhung der Sicherheit an Engpässen (z.B. östliche Hauptstraße vor Gül Imbiss und Büsinger Straße)
 - Möglichkeit für bauliche Veränderungen prüfen

- Parkverstöße minimieren und stärker ahnden (z.B. westliche Ramsener Straße vor Doktor Dampf und östliche Hauptstraße vor Gül Imbiss)

- Attraktivität wenig frequentierter Stellplätze erhöhen (z.B. westliche Hauptstraße)

Zusätzlich zu den aus der Bestandsanalyse hervorgehenden Defiziten sollten die Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen des Bürgercafés Eingang in das Parkraumkonzept finden. Der Großteil ist dabei in den oben aufgeführten Maßnahmen bereits enthalten.

Eine Erhöhung der Parkierungskapazitäten z.B. durch den Bau eines weiteren Parkhauses im Ortskern erscheint unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse nicht erforderlich. Auch mit der Planung für den Umbau der westlichen Hauptstraße kann auf weitere, über den Bestand hinausgehende öffentliche Stellplätze verzichtet werden. Gegebenenfalls kann sogar auf die bestehenden 5 ausgewiesenen Stellplätze verzichtet werden, falls diese nicht aus anderen Gründen, z.B. für eine Verlangsamung des fließenden Verkehrs sinnvoll sind.

4 Entwicklung Parkraumkonzeption

Nach einer ersten inhaltlichen Abstimmung und Bestätigung der vorgenannten Planungsziele mit Verwaltung und Politik werden im Folgenden die wesentlichen Maßnahmen des Parkraumkonzepts definiert.

An der bereits beschlossenen, aber bisher noch nicht umgesetzten Integration des Parkdecks in die Parkzone 2 Std. wird weiter festgehalten. In der Parkzone 2 Std. erhöht sich somit die Kapazität von 61 Stellplätzen um 29 Plätze entsprechend 47% auf 90 Plätze.

Für eine zukünftige Nutzung des Parkdecks durch teilweise ortsunkundige Kurzzeitparker wird dieses durch ein statisches Parkleitsystem an den Einmündungen Ramsener Straße - Hauptstraße sowie Rheinstraße - Gartenstraße ausgewiesen.

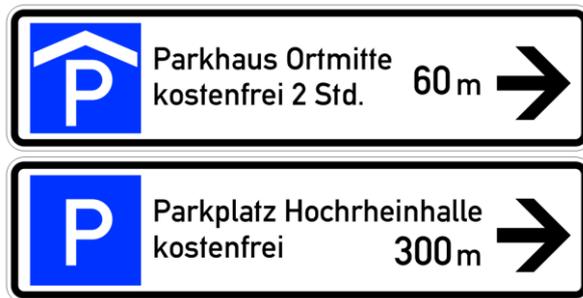


Abbildung 8: Parkleitsystem Einmündung Ramsener Straße

Innerhalb der bestehenden Parkzone werden heute 39% des Parkraums durch Parkvorgänge von 3 und mehr Stunden und 25% von über 4 Stunden belegt. Von den 61 Stellplätzen waren allein 9 Plätze durch Fahrzeuge mit einer Parkdauer von 6 und mehr Stunden belegt. Eine konsequentere Parkdauerkontrolle durch kommunale Vollzugsbeamte wird daher angeraten. Da es sich bei den beobachteten Langzeitparkern vermutlich überwiegend um Ortskundige handelt, wird eine verstärkte Kontrolle schnell zu einer Verhaltensänderung und damit zu einer spürbaren Erhöhung der Kapazitäten für Kurzzeitparker führen.

Verstärkte Kontrollen führen zusätzlich zu einer Reduzierung sonstiger Parkverstöße, wie z.B. Parken außerhalb der markierten Stellplätze, auf dem Gehweg, entgegen der Fahrtrichtung oder auf Behindertenstellplätzen. Derartige Verstöße wurden vielfach im Rahmen des Bürgercafés bemängelt (z.B. vor Dr. Dampf oder Gül Imbiss). Bauliche Maßnahmen zur Vermeidung solcher Ordnungswidrigkeiten sind nicht oder nur sehr bedingt realisierbar und weisen oftmals sonstige Nachteile auf, wie z.B. Beeinträchtigungen der Zugänglichkeit oder des städtebaulichen Eindrucks.

Die in der Analyse festgestellten Nutzungsprobleme von privaten Kundenparkplätzen sollten seitens der Verwaltung mit den Eigentümern besprochen werden. So würde z.B. eine öffentli-

che Nutzung der Stellplätze vor der Pizzeria bis 17 h oder die bessere Ausnutzung des Parkplatzes von Blumen Turba zu einer Kapazitätserhöhung in der westlichen Ramsener Straße führen.

Mit diesem Maßnahmenbündel ergibt sich eine maßgebliche Erhöhung der Kapazität für Kurzzeitparker in der Ortsmitte. Auch wenn insbesondere am Abend nach 18 h eine Vollausslastung der Stellplätze im Ortskern zu verzeichnen ist, so erscheint eine Erweiterung der Parkraumkapazitäten in der Ortsmitte nicht erforderlich, sodass zumindest aktuell auf die Planung eines weiteren öffentlichen Parkdecks verzichtet werden kann.

Um der beobachteten Vollausslastung am frühen Abend durch eine Überlagerung von Kunden-, Gastronomie- und Anwohnernachfrage zu begegnen, sollte eine Verlängerung der Parkdauerbeschränkung von bisher 18 h auf 19 h geprüft werden. Nutzer können somit ab 17 h für den gesamten Abend bzw. die Nacht den Stellplatz belegen, was für Anwohner als verträgliche Regelung erscheint.

Die vorgenannten Maßnahmen führen einerseits zu einer Erhöhung der Kapazitäten in der Ortsmitte für Kundenverkehre (Kurzzeitparker). Beschäftigte und Anwohner / Gäste ohne private Stellplätze müssen tagsüber dementsprechend auf periphere Parkplätze außerhalb der Parkzone ausweichen.

Mit der Generalsanierung der Hochrheinhalle werden auf dem alten Bolzplatz ca. 80 Stellplätze realisiert. Die Nutzung der Halle durch Veranstaltungen mit vermehrtem Stellplatzbedarf ist üblicherweise abends, sodass der Parkplatz tagsüber z.B. für Beschäftigte im Ortskern zur Verfügung steht. Der Fußweg von der Hochrheinhalle bis zur Ortsmitte, Einmündung Ramsener Straße beträgt 270 m, eine Distanz, die generell als zumutbar erachtet wird.

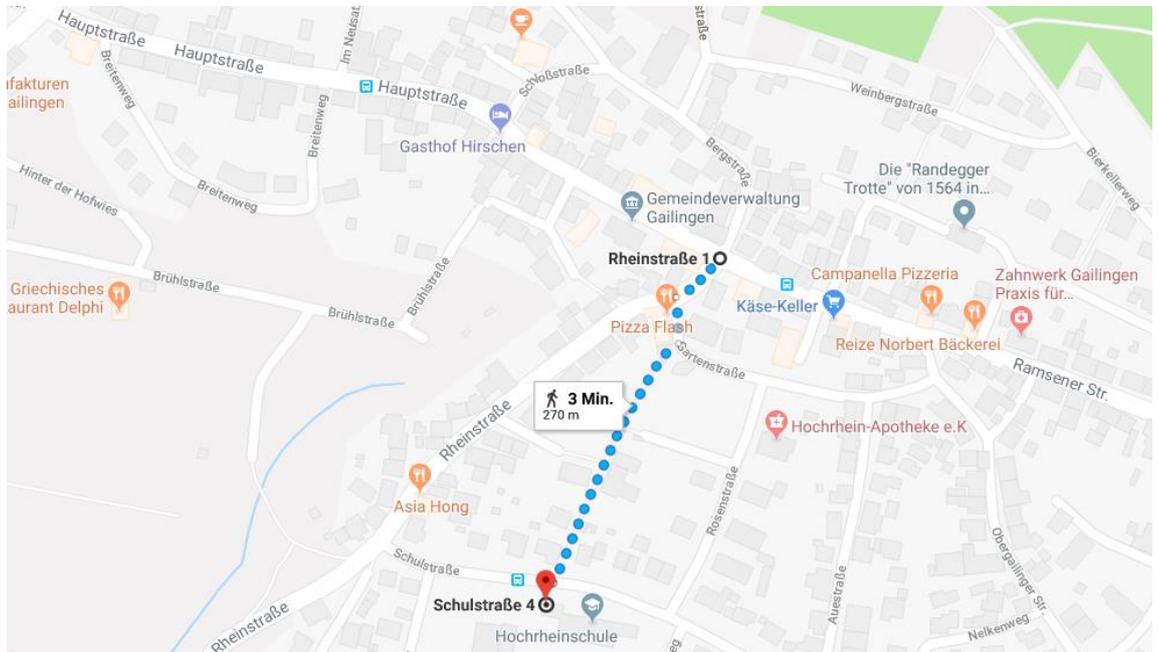


Abbildung 9: Fußweg Hochrheinhalle - Ortsmitte

Die Verwaltung prüft zusätzlich, ob in der Gartenstraße gegenüber dem Parkdeck einige weitere öffentliche Stellplätze realisiert werden können.

Es wird vorgeschlagen, ca. ein Jahr nach Umsetzung des Parkraumkonzepts ein Monitoring durchzuführen und die Wirksamkeit zu überprüfen. In Abhängigkeit der Erfahrungen sollten die Maßnahmen modifiziert oder ergänzt werden. Ggf. wäre dann auch über die Erfordernis eines zweiten öffentlichen Parkdecks neu zu entscheiden.

Verkehrssicherheitsprobleme im fließenden Verkehr durch verbotswidrig oder zulässig parkende Fahrzeuge wurden in der Hauptstraße vor Gül Imbiss und auf der Kurveninnenseite der Büsinger Straße erfasst.

Das Parken hinter / westlich der markierten Stellplätze bei Gül Imbiss (Kurvenbereich) könnte ggf. durch eine Zickzack-Linie (Zeichen 299, Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote) oder durch eine Schrägmarkierung vom Bordstein bis zur äußeren Ecke des hintersten Stellplatzes besser unterbunden werden.

Die zwei Stellplätze in der Büsinger Straße sind überwiegend durch Dauerparker belegt. Für den fließenden Verkehr in Richtung Büsingen ist aufgrund der Sichtverhältnisse Gegenverkehr erst spät erkennbar, sodass häufig abrupte Bremsmanöver beobachtet werden.



Abbildung 10: Gefahrensituation Büsinger Straße

In Abwägung des gewünschten Verkehrsberuhigungseffektes einerseits und der Gefahrensituation andererseits sollte die Eliminierung der Stellplätze geprüft werden. Unabhängig von der Parkierungssituation wird für die Büsinger Straße – Gottmadinger Straße eine Entfernung der Mittelleitlinie zwischen den Einmündungen Dörflinger Straße und Genterweg empfohlen.

Die westliche Hauptstraße soll zeitnah ausgebaut und verkehrsberuhigend umgestaltet werden. Neben insgesamt 5 öffentlichen markierten Stellplätzen im Straßenraum bestehen eine Vielzahl von privaten Stellplätzen zwischen Gehweg und den Häusern. Die öffentlichen Stellplätze innerhalb der Parkzone 2 Std. weisen eine nur geringe Nutzungsintensität von durchschnittlich 17% auf. Falls die Straßenplanung es erfordert, können die 5 Stellplätze z.B. zugunsten erweiterter Flächen für Fußgänger entfallen. Andererseits können die Stellplätze auch in Verbindung mit einer baulichen Ergänzung und Begrünung als Element zur Verkehrsberuhigung bewahrt werden.

5 Fazit und Planungsempfehlung

Die Analyse der Parkraumnachfrage über einen repräsentativen Werktag zeigte, dass die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in der Ortsmitte von Gailingen über den Tagesverlauf mit 58% nur relativ gering ist. Auch die Maximalauslastung beträgt in der Summe nur 78%. Nur in einzelnen Bereichen wurde eine Vollaustattung bzw. Überlastung ermittelt. Diese wurde überwiegend in den Abendstunden ab 18 h erfasst.

Das bisherige Planungsziel zum Ausbau der Parkplatzkapazitäten im Ortskern kann daher zugunsten einer stärkeren Priorisierung des Kurzzeitparkens, verbunden mit einer Verlagerung der Langzeitparker in die Peripherie angepasst werden.

Durch eine Erhöhung der verfügbaren Kurzzeitstellplätze einschließlich einer besseren Überwachung der Parkdauerbeschränkung wird die Attraktivität Gailingens für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie gestärkt. Die Verlängerung der Fußwege z.B. für Beschäftigte um maximal 3-5 Minuten wird demgegenüber als zumutbar erachtet.

In einer ersten Abstimmung mit Verwaltung und Politik werden die Planungsziele konkretisiert und Maßnahmen entwickelt. Diese sind u.a.

- Integration des Parkhauses in die Parkzone 2 Std.
- Statisches Parkleitsystem für das Parkhaus
- Verstärkte Kontrollen durch den kommunalen Vollzugsdienst
- Abstimmung mit Eigentümern von privaten Kundenparkplätzen zu einer optimierten Nutzung
- Keine Realisierung eines zweiten Parkdecks in der Ortsmitte
- Evtl. Verlängerung der Beschränkung in der Parkzone auf 19 h
- Bereitstellung von Langzeitstellplätzen an der Hochrheinhalle
- Realisierung von Langzeitstellplätzen in der Gartenstraße (Prüfung)
- Monitoring des Parkraumkonzepts in ca. einem Jahr
- Behebung von Verkehrssicherheitsproblemen vor Gül-Imbiss und in der Büsinger Straße
- Entscheidungen zu öffentlichen Stellplätzen in der westlichen Hauptstraße in Abhängigkeit der planerischen Randbedingungen

Vor einer politischen Entscheidung über das Gesamtkonzept und die Umsetzung der Einzelmaßnahmen sollte nun eine Information und Anhörung der Bürgerschaft in geeigneter Form erfolgen. Zur Information bietet sich eine Darstellung im Amtsblatt und auf der Homepage der Gemeinde an.

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl
Leiter Büro Freiburg i.B.



Philipp Grashorn
Verkehrsplaner

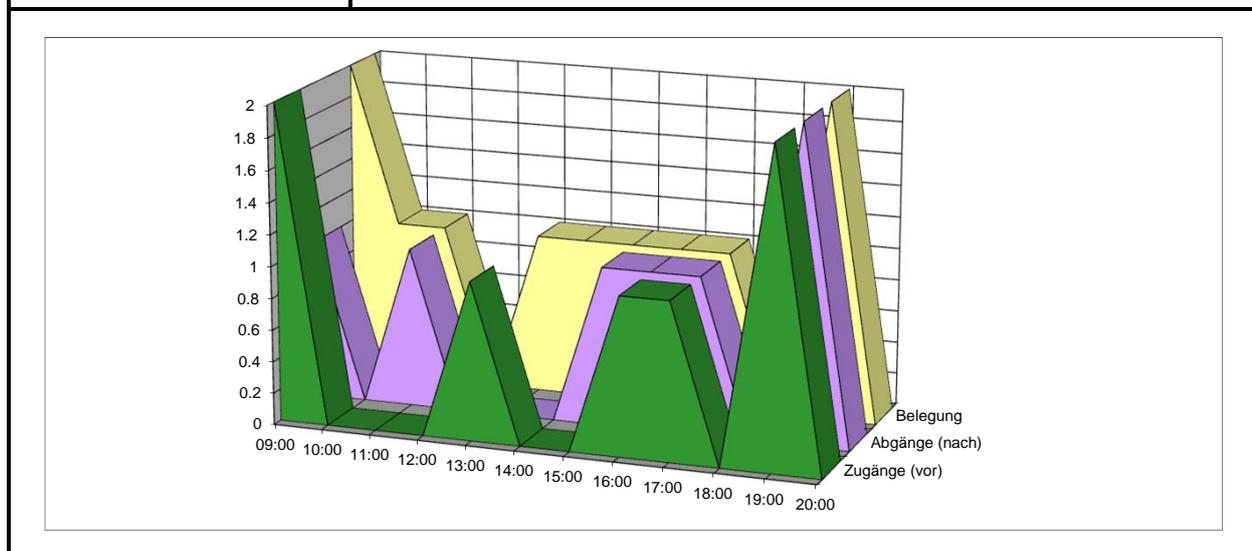
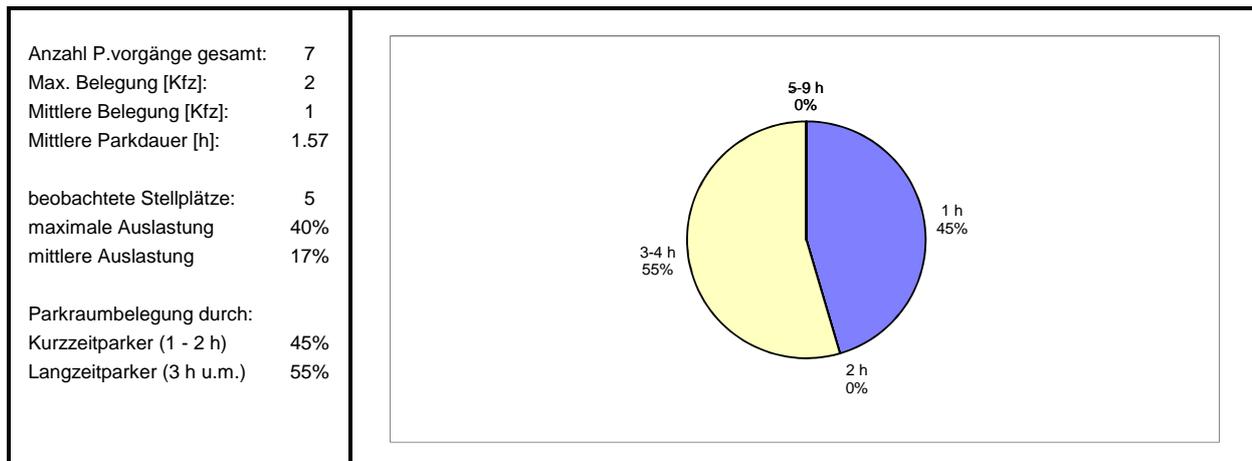
Freiburg, 19. Februar 2018 / GPh

Standort: Hauptstraße West

Ankunft vor \ Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00				0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00					0	0	1	0	0	0	0	0
14:00						0	0	0	0	0	0	0
15:00							0	0	0	0	0	0
16:00								1	0	0	0	0
17:00									1	0	0	0
18:00										0	0	0
19:00											2	0
20:00												0

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	2	0	0	0	1	0	0	1	1	0	2	0
Abgänge (nach)	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	2	0
Belegung	2	1	1	0	1	1	1	1	1	0	2	0

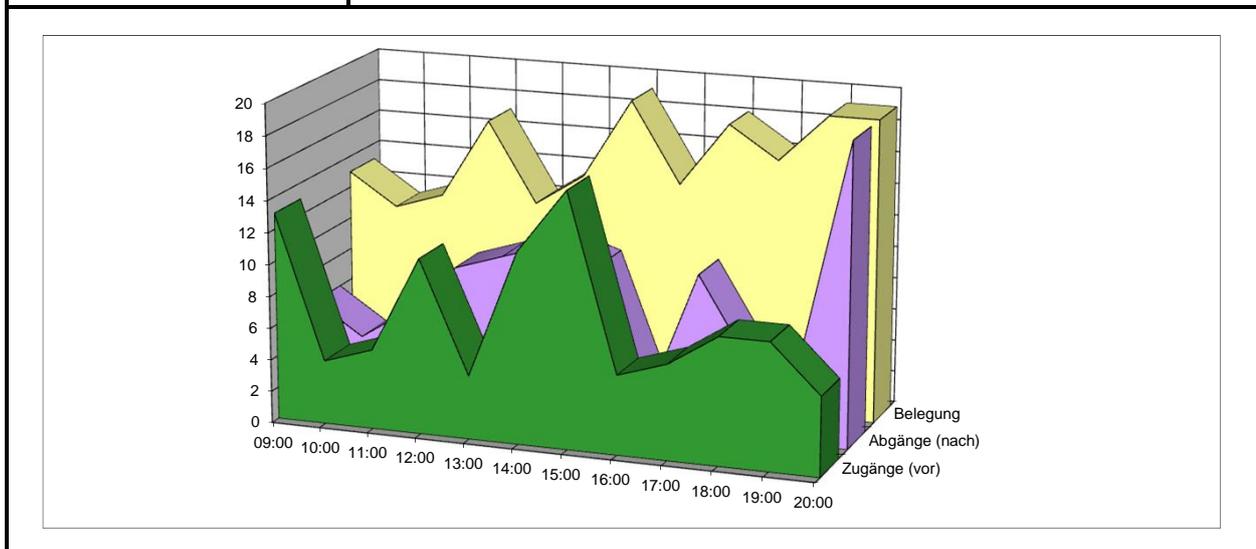
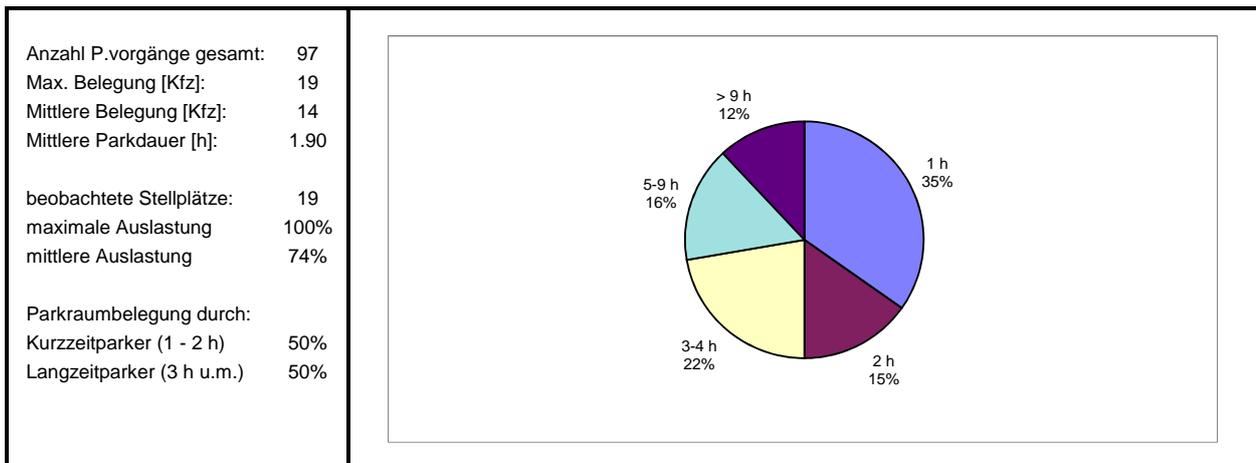
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prozent Fahrzeuge	71%	0%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	45%	0%	55%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



Ankunft vor / Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	6	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	1
10:00		3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11:00			4	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12:00				7	4	0	0	0	0	0	0	0
13:00					4	0	0	0	0	0	0	0
14:00						11	0	0	1	0	0	0
15:00							10	0	2	0	0	4
16:00								2	3	0	0	0
17:00									4	1	0	1
18:00										4	1	3
19:00											4	4
20:00												5

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	13	4	5	11	4	12	16	5	6	8	8	5
Abgänge (nach)	6	4	6	9	10	11	10	2	10	5	5	19
Belegung	13	11	12	17	12	14	19	14	18	16	19	19

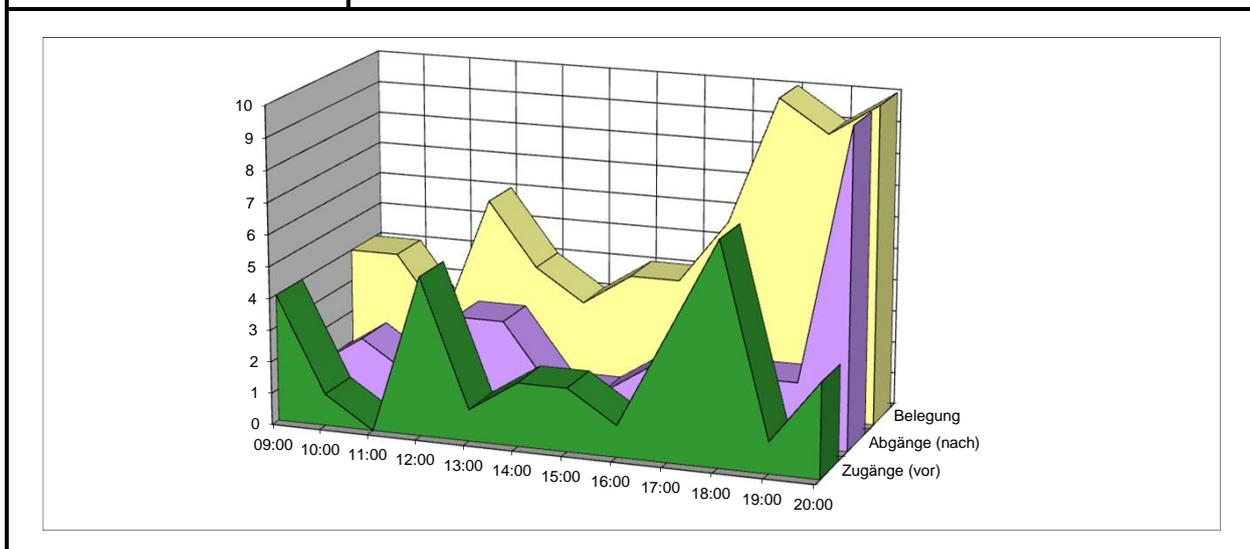
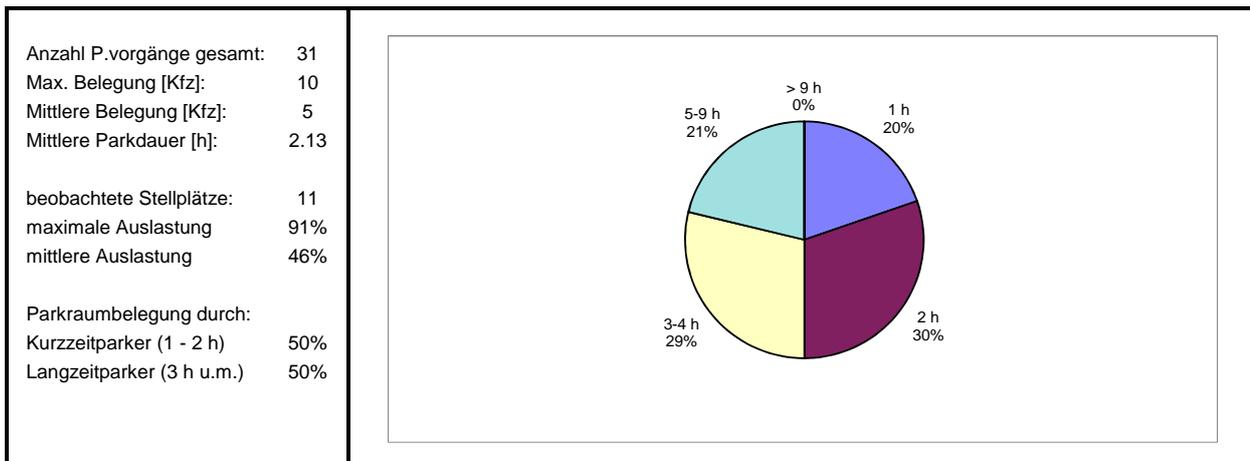
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	64	14	7	5	1	4	0	0	0	1	0	1
Prozent Fahrzeuge	66%	14%	7%	5%	1%	4%	0%	0%	0%	1%	0%	1%
Prozent Parkraumbeleg.	35%	15%	11%	11%	3%	13%	0%	0%	0%	5%	0%	7%



Ankunft vor \ Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10:00		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00				3	2	0	0	0	0	0	0	0
13:00					1	0	0	0	0	0	0	0
14:00						1	1	0	0	0	0	0
15:00							0	1	0	0	0	1
16:00								0	1	0	0	0
17:00									2	1	0	1
18:00										1	2	4
19:00											0	1
20:00												3

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	4	1	0	5	1	2	2	1	4	7	1	3
Abgänge (nach)	1	2	1	3	3	1	1	2	3	2	2	10
Belegung	4	4	2	6	4	3	4	4	6	10	9	10

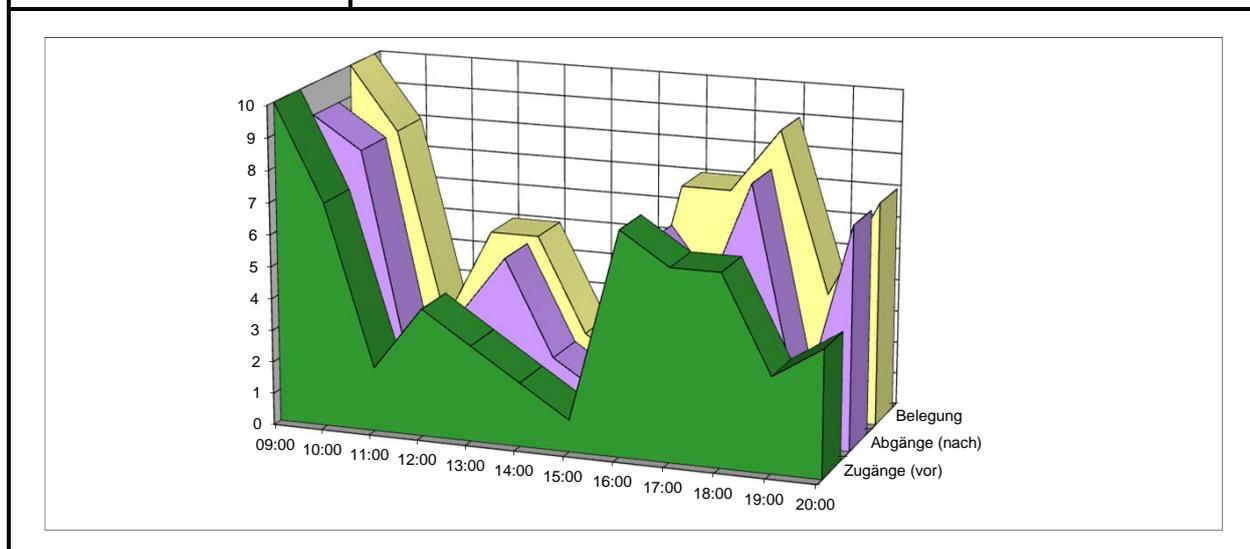
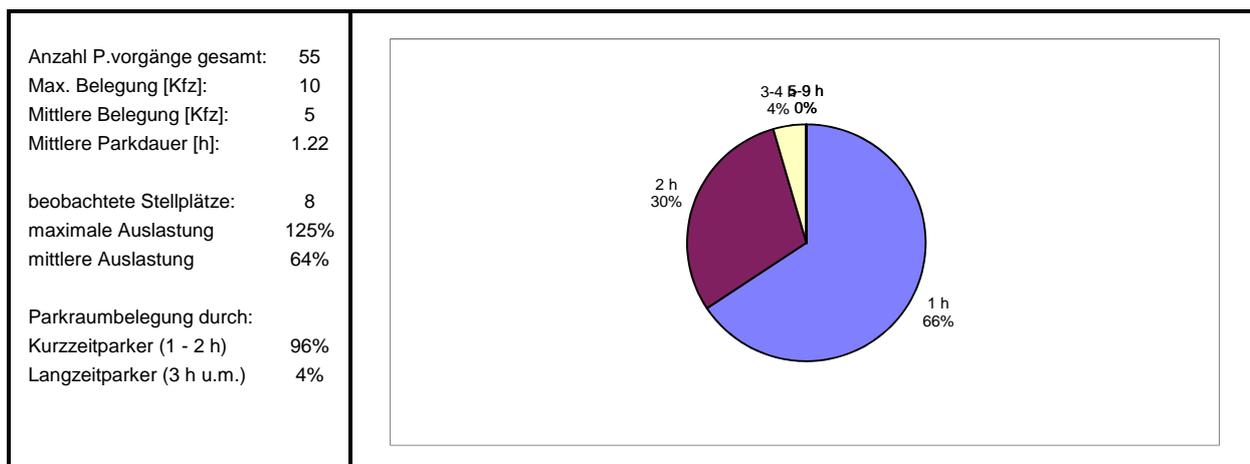
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	13	10	5	1	0	1	0	1	0	0	0	0
Prozent Fahrzeuge	42%	32%	16%	3%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	20%	30%	23%	6%	0%	9%	0%	12%	0%	0%	0%	0%



Ankunft vor \ Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00		7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00				2	2	0	0	0	0	0	0	0
13:00					3	0	0	0	0	0	0	0
14:00						2	0	0	0	0	0	0
15:00							1	0	0	0	0	0
16:00								6	0	1	0	0
17:00									4	2	0	0
18:00										5	1	0
19:00											0	3
20:00												4

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	10	7	2	4	3	2	1	7	6	6	3	4
Abgänge (nach)	9	8	1	3	5	2	1	6	4	8	1	7
Belegung	10	8	2	5	5	2	1	7	7	9	4	7

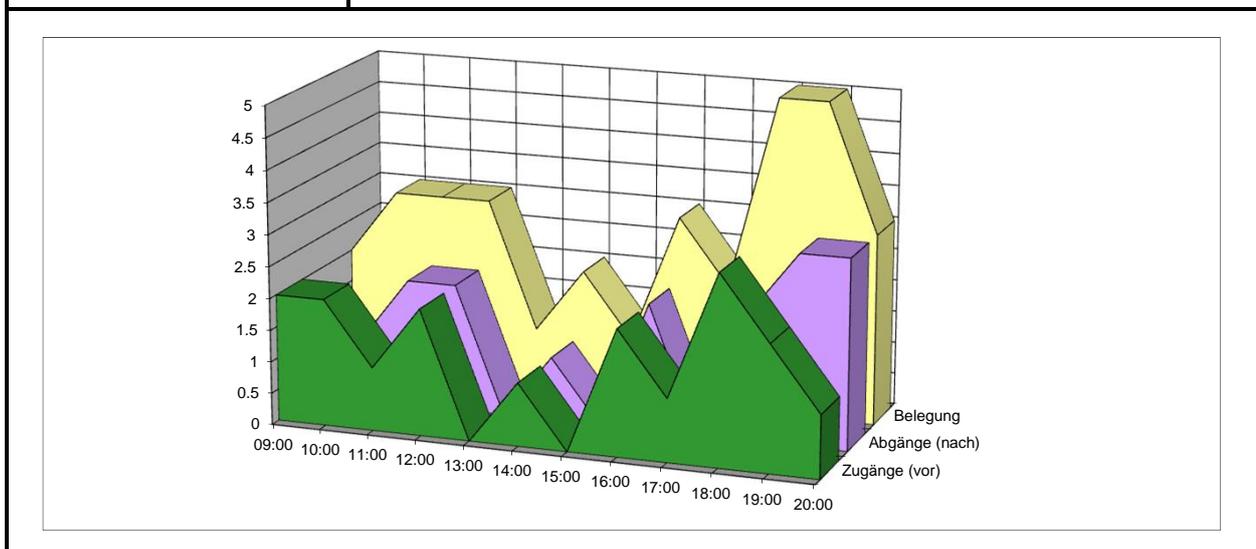
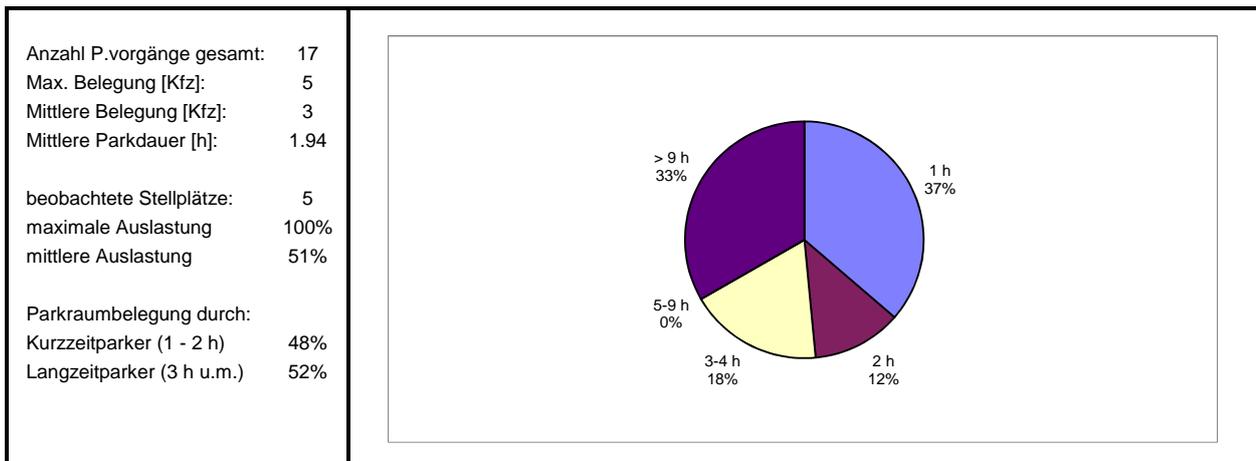
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	44	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prozent Fahrzeuge	80%	18%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	66%	30%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



Ankunft vor / Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10:00	X	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	X	X	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	X	X	X	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	X	X	X	X	X	1	0	0	0	0	0	0
15:00	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0
16:00	X	X	X	X	X	X	X	2	0	0	0	0
17:00	X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	1	0
18:00	X	X	X	X	X	X	X	X	X	2	0	1
19:00	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1	1
20:00	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	2	2	1	2	0	1	0	2	1	3	2	1
Abgänge (nach)	1	1	2	2	0	1	0	2	0	2	3	3
Belegung	2	3	3	3	1	2	1	3	2	5	5	3

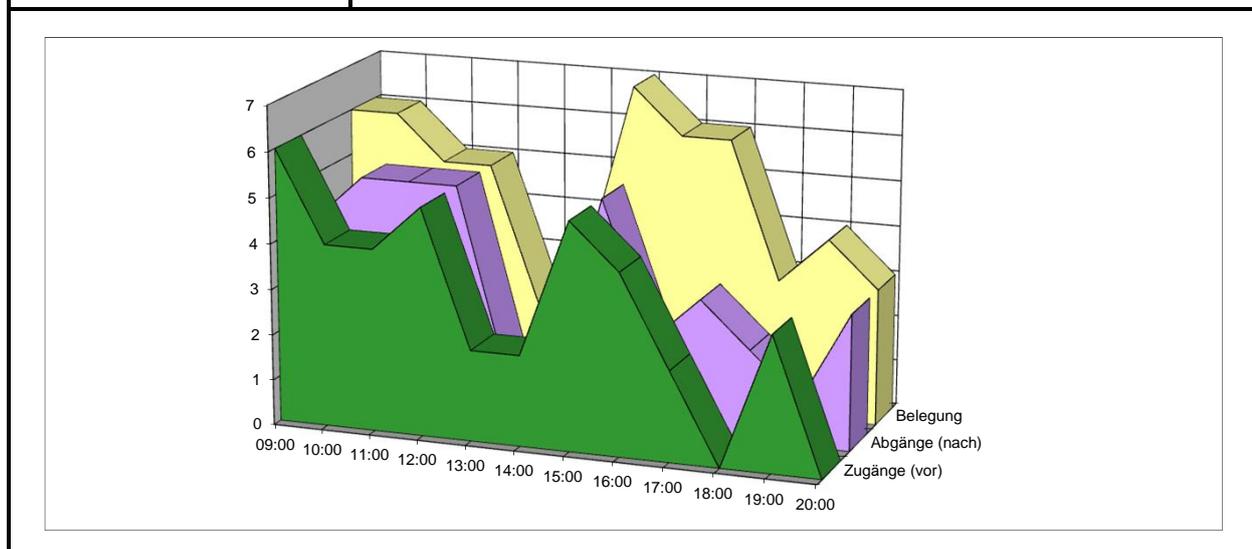
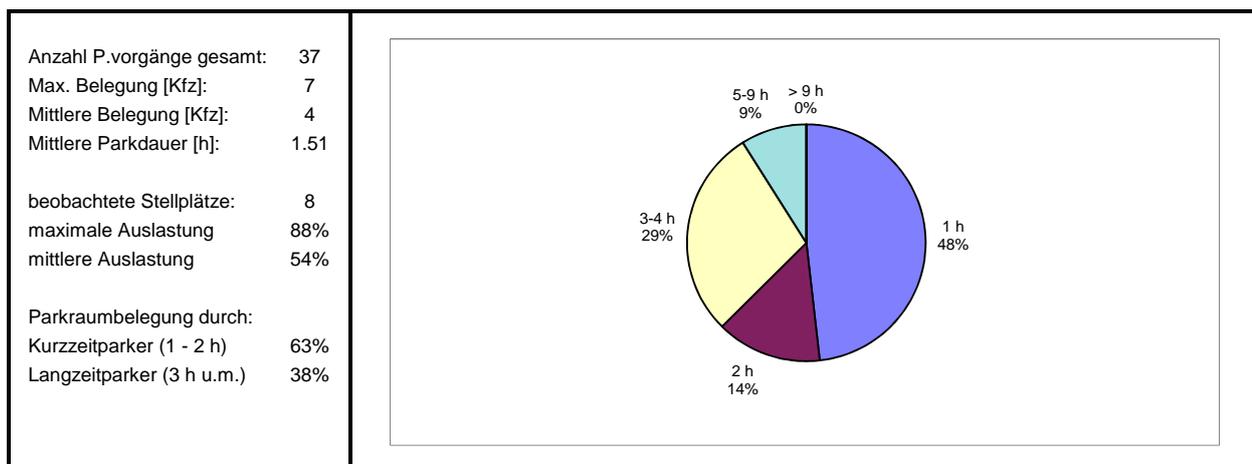
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	12	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Prozent Fahrzeuge	71%	12%	12%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	36%	12%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%



Ankunft vor / Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00		4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00			4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00				5	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00					1	0	1	0	0	0	0	0
14:00						1	0	0	0	1	0	0
15:00							4	0	1	0	0	0
16:00								2	1	1	0	0
17:00									1	0	0	1
18:00										0	0	0
19:00											1	2
20:00												0

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	6	4	4	5	2	2	5	4	2	0	3	0
Abgänge (nach)	4	5	5	5	1	1	5	2	3	2	1	3
Belegung	6	6	5	5	2	3	7	6	6	3	4	3

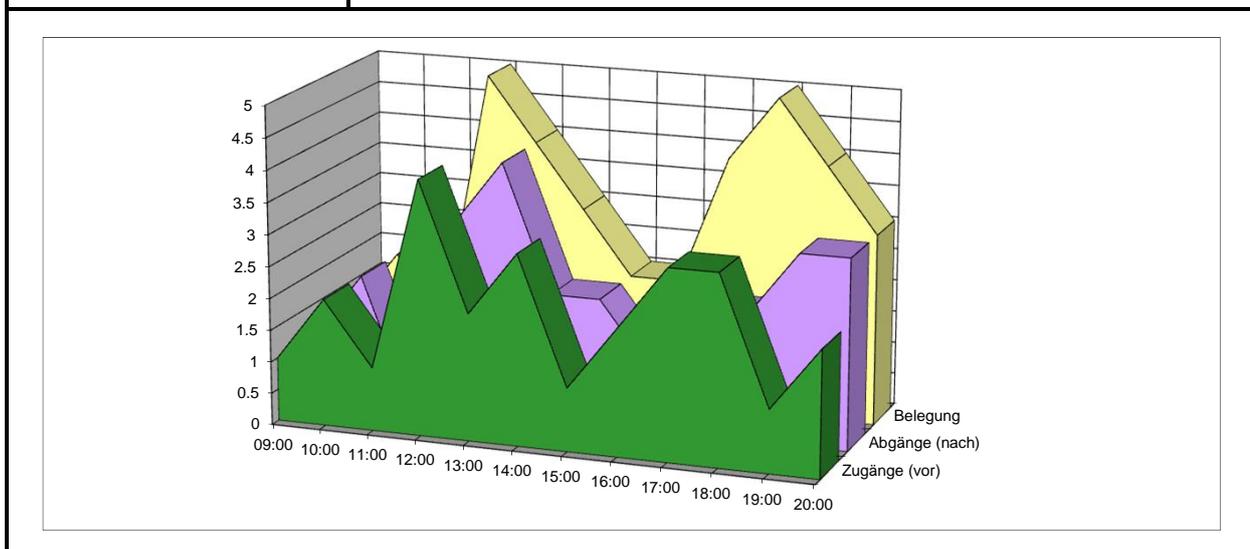
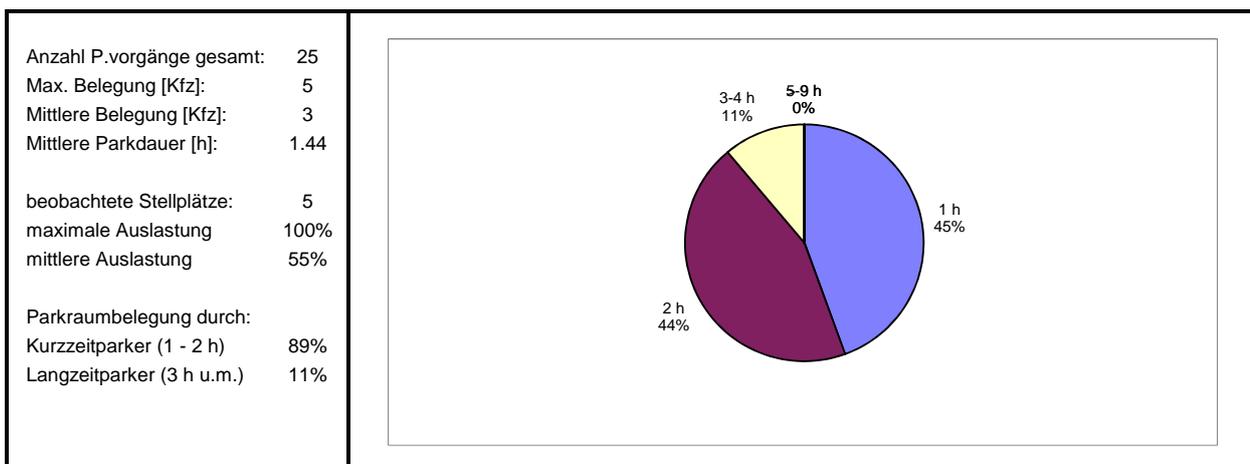
Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	27	4	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Prozent Fahrzeuge	73%	11%	11%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	48%	14%	21%	7%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



Ankunft vor \ Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00			0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00				2	2	0	0	0	0	0	0	0
13:00					2	0	0	0	0	0	0	0
14:00						2	1	0	0	0	0	0
15:00							1	0	0	0	0	0
16:00								1	1	0	0	0
17:00									1	1	0	1
18:00										1	2	0
19:00											1	0
20:00												2

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	1	2	1	4	2	3	1	2	3	3	1	2
Abgänge (nach)	1	2	0	3	4	2	2	1	2	2	3	3
Belegung	1	2	1	5	4	3	2	2	4	5	4	3

Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	16	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Prozent Fahrzeuge	64%	32%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	44%	44%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

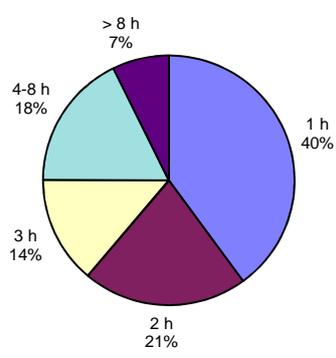


Ankunft vor / Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	23	4	5	2	1	0	0	1	0	0	1	1
10:00		18	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11:00			10	2	0	0	0	0	0	0	0	1
12:00				21	10	0	0	0	0	0	0	0
13:00					11	0	2	0	0	0	0	0
14:00						18	2	0	1	1	0	0
15:00							16	1	3	0	0	5
16:00								14	6	2	0	0
17:00									13	5	1	4
18:00										13	6	8
19:00											9	11
20:00												15

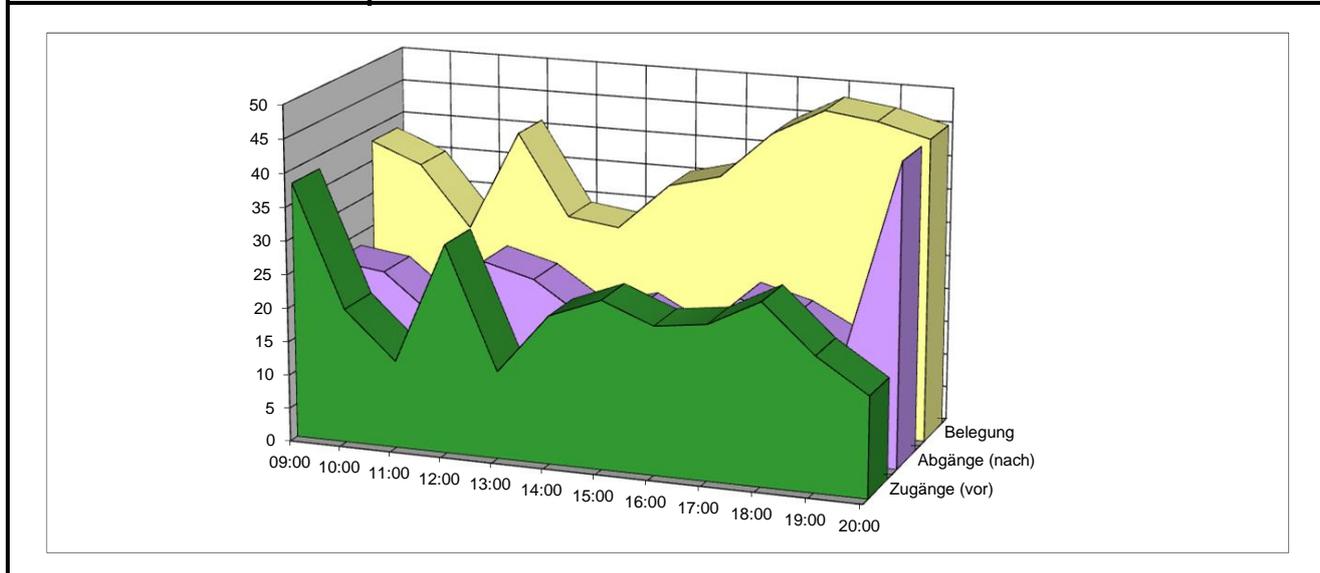
Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	38	20	13	31	13	22	25	22	23	27	20	15
Abgänge (nach)	23	22	16	25	23	18	20	16	23	21	17	45
Belegung	38	35	26	41	29	28	35	37	44	48	47	45

Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	181	48	21	8	2	5	0	1	0	1	1	1
Prozent Fahrzeuge	67%	18%	8%	3%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prozent Parkraumbeleg.	40%	21%	14%	7%	2%	7%	0%	2%	0%	2%	2%	3%

Anzahl P.vorgänge gesamt:	269
Max. Belegung [Kfz]:	48
Mittlere Belegung [Kfz]:	35
Mittlere Parkdauer [h]:	1.68
beobachtete Stellplätze:	61
maximale Auslastung	79%
mittlere Auslastung	57%
Parkraumbelegung durch:	
Kurzzeitparker (1 - 2 h)	61%
Langzeitparker (3 h u.m.)	39%



Detailed description: A pie chart illustrating the distribution of parking durations. The largest segment is 1 hour at 40%, followed by 2 hours at 21%, 4-8 hours at 18%, 3 hours at 14%, and durations longer than 8 hours at 7%.



Ankunft vor / Abfahrt nach	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
09:00	2	1	3	0	4	3	1	1	1	3	1	2
10:00	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
11:00	2	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
12:00	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	2	1	1	2	2	0	0	0	1	0	0	0
14:00	2	1	1	2	2	1	0	0	1	1	0	1
15:00	2	1	1	2	2	1	1	0	0	1	0	0
16:00	2	1	1	2	2	1	1	2	0	1	0	4
17:00	2	1	1	2	2	1	1	2	2	0	0	2
18:00	2	1	1	2	2	1	1	2	2	3	0	3
19:00	2	1	1	2	2	1	1	2	2	3	0	7
20:00	2	1	1	2	2	1	1	2	2	3	0	5

Auslastung um:	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
Zugänge (vor)	22	2	3	2	3	4	2	7	4	6	7	5
Abgänge (nach)	2	1	5	2	7	5	2	3	5	10	1	24
Belegung	22	22	24	21	22	19	16	21	22	23	20	24

Parkdauer:	1,0 h	2,0 h	3,0 h	4,0 h	5,0 h	6,0 h	7,0 h	8,0 h	9,0 h	10,0 h	11,0 h	> 12,0 h
Anzahl Fahrzeuge	21	9	8	5	10	3	2	1	2	3	1	2
Prozent Fahrzeuge	31%	13%	12%	7%	15%	4%	3%	1%	3%	4%	1%	3%
Prozent Parkraumbeleg.	8%	7%	9%	8%	20%	7%	5%	3%	7%	12%	4%	9%

