



Abschlussbericht

# Stadt Pirmasens Parkraumkonzept

## Impressum

### Auftraggeber

Stadtverwaltung Pirmasens  
Tiefbauamt  
Straßen- und Verkehrswesen  
Schützenstraße 16  
66953 Pirmasens

### Ansprechpartner

Dipl. –Ing. Kai Kiefer  
Tel.: 06331 / 842476  
kaikiefer@pirmasens.de



### Auftragnehmer

Planersocietät – Mobilität, Stadt, Dialog  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Niederlassung Karlsruhe  
Röntgenstraße 6  
76133 Karlsruhe

### Bearbeitung

Dr. Franziska Kirschner (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Johannes Lensch  
Felix Werner, M. Sc.



Karlsruhe, Dezember 2022

Fon: 0721 / 831 693-0

Fax: 0721 / 831 693-19

info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

### Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

*Titelblatt: Eigene Darstellung, OSM & Mitwirkende (Kartengrundlage)*

# Inhaltsverzeichnis

## Teil A: Erhebung und Analyse

|   |    |
|---|----|
| 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung..... | 5  |
| 2 Das Untersuchungsgebiet.....          | 6  |
| 3 Parkraumerhebung.....                 | 7  |
| 4 Parkraumanalyse.....                  | 8  |
| 4.1 Straßenraum.....                    | 8  |
| 4.1.1 Gesamtauslastung.....             | 8  |
| 4.1.2 Detaillierte Betrachtung.....     | 10 |
| 4.2 Parkbauten.....                     | 11 |

## Teil B: Maßnahmenentwicklung

|   |    |
|---|----|
| 1 Übersicht.....                                  | 13 |
| 2 Parkraumbewirtschaftung.....                    | 14 |
| 2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen.....            | 14 |
| 2.2 Gutachterliche Grundsätze.....                | 14 |
| 2.3 Zeitliche Beschränkung von Stellplätzen... .. | 14 |
| 2.4 Monetäre Bewirtschaftung.....                 | 15 |
| 2.5 Stellplätze mit E-Ladepunkten.....            | 16 |
| 2.6 Liefer- und Ladezonen.....                    | 16 |
| 2.7 Liefer- und Ladezonen.....                    | 16 |
| 2.7 Bewohnerparken.....                           | 17 |
| 3 Aufenthaltsqualität.....                        | 18 |
| 4 Parkleitsystem & Park+Ride / Park+Go.....       | 19 |
| 5 Parkraumüberwachung.....                        | 20 |
| 6 Maßnahmensteckbriefe.....                       | 21 |
| 7 Evaluationskonzept.....                         | 47 |

## Teil C: Quellen & Anhang

|   |    |
|---|----|
| 1 Quellen.....                                | 49 |
| 2 Anhang: Ergebnisse der Parkraumerhebung.... | 50 |
| 2.1 Straßenraum.....                          | 50 |
| 2.1.1 Auslastung nach Parkregelung.....       | 50 |
| 2.1.2 Auslastung nach Stellplatztyp.....      | 51 |
| 2.1.3 Bezirksauslastung Werktag.....          | 53 |
| 2.1.4 Bezirksauslastung Samstag.....          | 61 |
| 2.1.5 Auslastung Abschnitt Werktag.....       | 66 |
| 2.1.6 Auslastung Abschnitt Samstag.....       | 74 |
| 2.2 Auslastung Parkbauten.....                | 79 |
| 2.3 Sonderstellplätze.....                    | 91 |
| 2.4 Eingeschränktes Halteverbot.....          | 94 |





Teil A

Erhebung und Analyse



## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030 aus dem Jahr 2019 wurde hinsichtlich des Parkraummanagements ein Handlungsbedarf identifiziert. Ziel des nachfolgenden Parkraumkonzepts ist daher, die Entwicklung eines integrierten Ansatzes, der sowohl städtebauliche Nutzungsansprüche als auch verkehrliche Erreichbarkeitsaspekte gleichermaßen berücksichtigt.

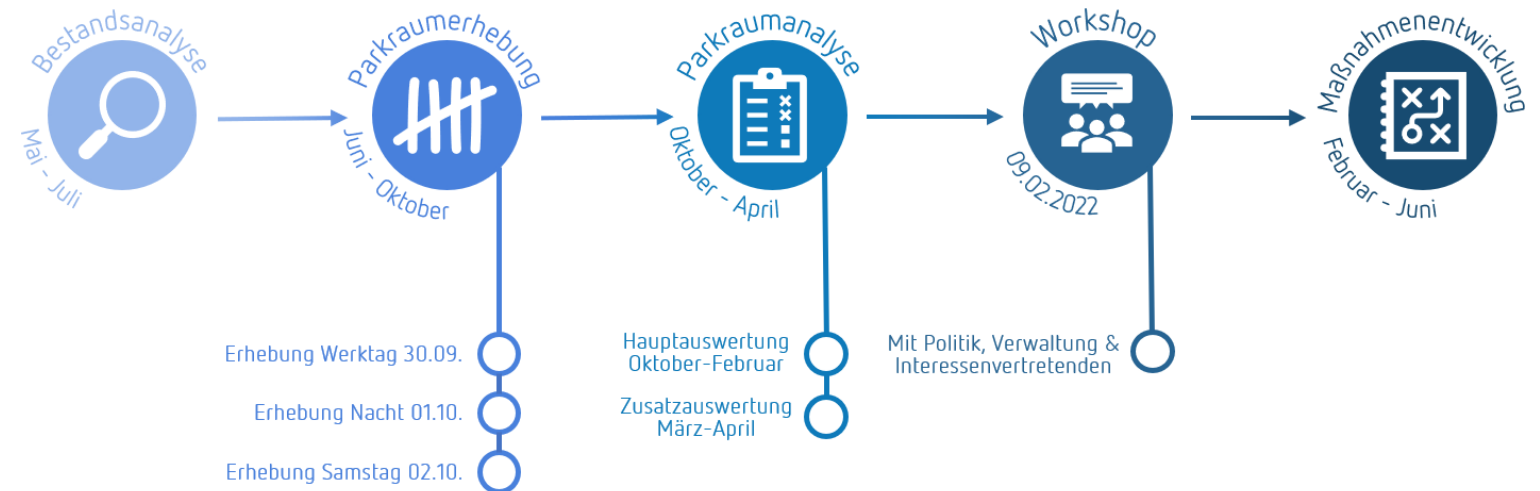
So konkurrieren insbesondere in Innenstädten verschiedene Nutzergruppen wie z. B. Kund\*innen, Beschäftigte und Bewohnende um die vorhandenen Stellplätze. In Pirmasens und dem Umland stellt der motorisierte Verkehr die dominierende Fortbewegungsart dar, was den Konkurrenzdruck erhöht. Gleichzeitig ist die Stadt Pirmasens bestrebt, den Innenstadtbereich als attraktiven Ort des Handels, der Kultur und des Wohnens sowie der sozialen Zusammenkunft zu stärken und städtebaulich weiterzuentwickeln.

Auf Grundlage einer umfassenden Parkraumerhebung soll sowohl das tatsächliche Parkraumangebot ermittelt, als auch Rückschlüsse hinsichtlich der Nachfragenden, deren räumlichen Verteilung und sich daraus ergebender Nutzungskonflikte gezogen werden. Diesbezüglich wurde zunächst eine Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs im

Untersuchungsraum durchgeführt, welche die Grundlage für die Parkraumerhebung darstellt. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung wurden grafisch aufbereitet (vgl. Zusammenfassung: Teil A Analyse, Details: Teil C Anhang) und mit der Verwaltung abgestimmt. Im Rahmen eines Workshops mit Vertretenden aus der Stadtverwaltung, der Politik und

wichtigen Interessensverbänden vor Ort wurden erste Maßnahmenvorschläge vorgestellt und Erwartungen an die Maßnahmengestaltung diskutiert. Letztere wurden bei der Ausarbeitung der finalen Maßnahmenvorschläge berücksichtigt. Schließlich wurden die Vorschläge dem Stadtvorstand und dem Stadtrat vorgestellt.

Abbildung 1: Prozessablauf



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Das Untersuchungsgebiet

Die Sieben-Hügel-Stadt Pirmasens hat rund 40.000 Einwohnende und ist in Rheinland-Pfalz am Westrand des Pfälzer Waldes gelegen. Das Mittelzentrum ist durch die Autobahnen A8 und die A62 sowie die Bundesstraßen B10 und B270 und das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

In Pirmasens ist die Innenstadt zentraler Arbeits- und Einkaufsstandort mit verschiedenen Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen wie dem Forum Alte Post, dem Museum Altes Rathaus oder dem Technikmuseum Dynamikum. In zentraler Lage befindet sich zudem eine Fußgängerzone mit diversen Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs sowie gastronomische Einrichtungen.

Die Ausdehnung des Untersuchungsgebiets (vgl. Abbildung 2) wurde im Austausch mit der Stadtverwaltung auf Basis räumlicher Zusammenhänge und Strukturen definiert. Dies beinhaltet den Innenstadtbereich inklusive der angrenzenden Misch- und Wohngebiete sowie größerer Parkplatzflächen (z. B. an der Messe).

Auf rund 1,25 km<sup>2</sup> leben im Untersuchungsgebiet ca. 7.200 Personen (vgl. Zensus, 2011). In Ost-West-Richtung wird das Untersuchungsgebiet durch den Strecktal- und den Neufferpark abgegrenzt. In südlicher Richtung beschließen

die Bogenstraße, die Höhstraße und die Bergstraße das Untersuchungsgebiet, während das Gebiet im Norden durch den Bahnhof und die Messe abgeschlossen wird.

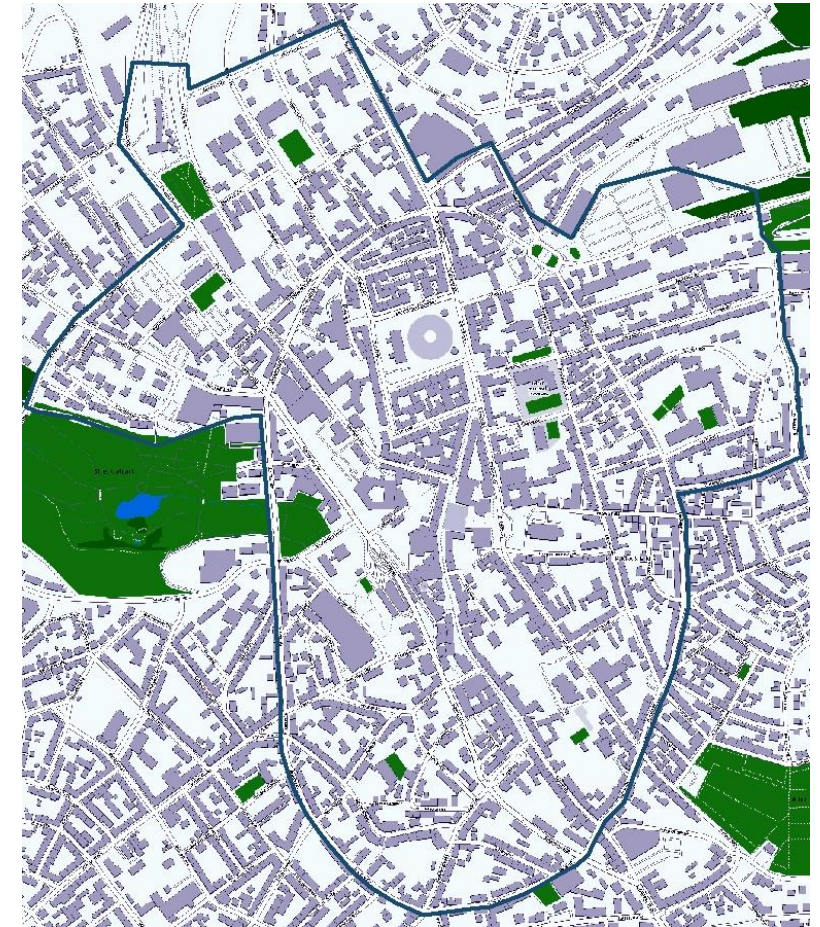
Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich ca. 1.800 Stellplätze in Parkbauten, die sich auf die folgenden Parkbauten verteilen:

- |                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| • Exerzierplatz | 704 Stellplätze |
| • Sparkasse     | 400 Stellplätze |
| • Kaufland      | 300 Stellplätze |
| • Dynamikum     | 230 Stellplätze |
| • Schäferstraße | 120 Stellplätze |
| • Postbank      | 50 Stellplätze  |

Weitere 3.600 Stellplätze befinden sich entlang der Straße als Straßenrandparkplätze oder auf Parkplätzen, wie dem Messeparkplatz (222 Stellplätze), im (halb-)öffentlichen Raum.

Rund 17 % der Stellplätze im öffentlichen Raum werden derzeit monetär bewirtschaftet. Weitere 95 Stellplätze sind zeitlich beschränkt. Zudem stehen mobilitätseingeschränkten Personen insgesamt 52 Stellplätze zur Verfügung. E-Fahrzeuge können an sechs E-Ladesäulen geladen werden.

Abbildung 2: Untersuchungsraum



Quelle: eigene Darstellung, OSM & Mitwirkende (Kartengrundlage)





## 4 Parkraumanalyse

### 4.1 Straßenraum

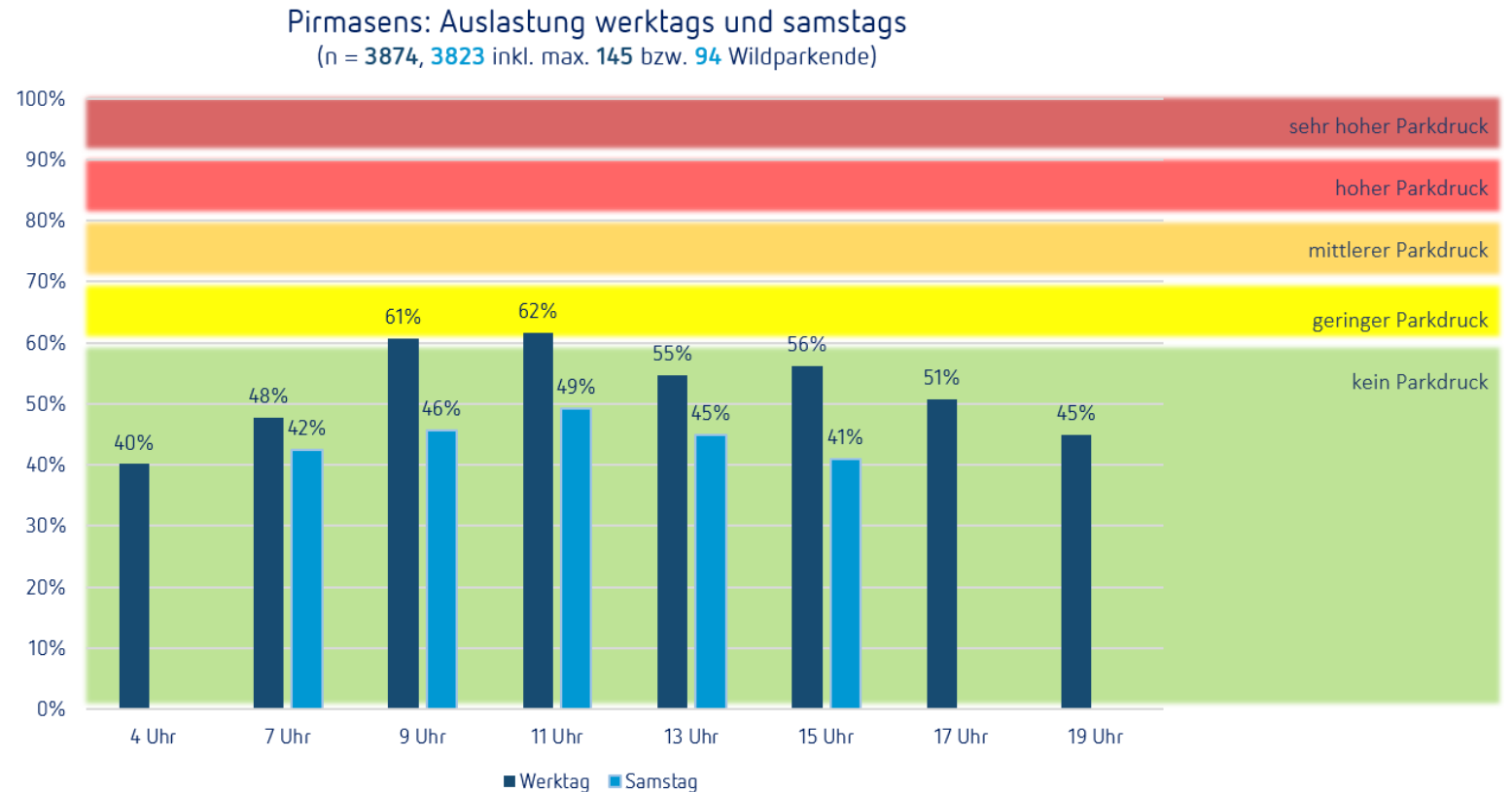
In der Kategorie Straßenraum werden alle Stellplätze zusammengefasst, die entlang der Straße oder auf öffentlichen Parkplätzen gelegen sind. Dazu gehören einerseits Sonderstellplätze wie Stellplätze für mobilitäts-eingeschränkte Personen oder Stellplätze mit E-Ladepunkt, andererseits wurden auch öffentlich einsehbare private Stellplätze und halböffentliche Stellplätze berücksichtigt. Da die Stadt selbst keinen Einfluss auf private Stellplätze hat, wurden diese im Rahmen der Maßnahmenentwicklung nicht beachtet, dienen jedoch dem Verständnis des Gesamtbilds. Im Folgenden werden lediglich Übersichtsgrafiken dargestellt. Detaillierte Grafiken sind Teil C Quellen & Anhang zu entnehmen.

#### 4.1.1 Gesamtauslastung

Die allgemeine Auslastung des Pirmasenser Parkraumes ist sowohl werktags als auch samstags als sehr gering einzustufen. So wird die höchste Auslastung am Werktag im 9- bzw. 11-Uhr-Intervall bei 61 bzw. 62 % erreicht. Am Samstag verschiebt sich die Spitze um ein Intervall nach hinten und fällt gleichzeitig deutlich geringer aus (49 %).

Trotz der geringen Auslastung wurden in den Intervallen bis zu 145 Wildparkende am Werktag und bis zu 94 Wildparkende am Samstag verzeichnet.

Abbildung 4: Gesamtauslastung im Straßenraum

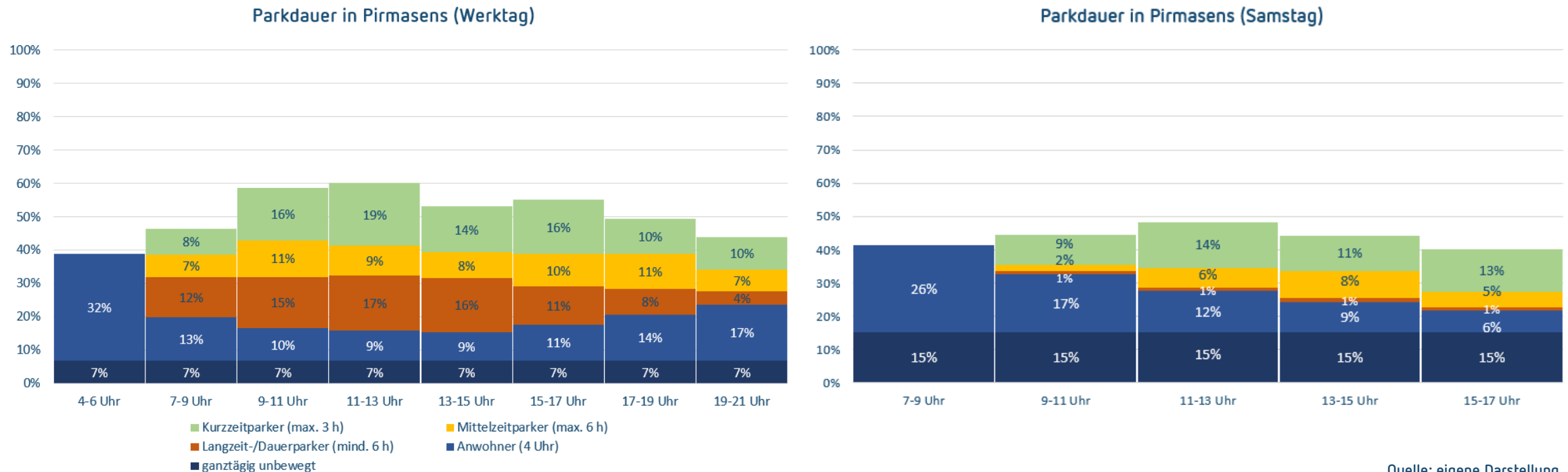


Quelle: eigene Darstellung



## 4 Parkraumanalyse

Abbildung 5: Auslastung in Abhängigkeit der Parkdauer



Quelle: eigene Darstellung

7 % der Fahrzeuge am Werktag und 15 % der Fahrzeuge am Samstag blieben ganztagig unbewegt. Die Nachterhebung am ergab zudem, dass weitere 32 % der Stellplätze durch Anwohnende genutzt werden. Dieser Anteil sinkt am Morgen auf 13 % und steigt im Tagesverlauf an. Am Samstag liegt der Anteil mit 41% um zwei Prozent höher.

Verglichen mit dem Werktag wurde am Samstag eine ähnliche Anzahl an Kurzzeitparkenden erfasst. Die Anzahl der Mittelzeitparkenden sowie insbesondere die der Langzeit- und Dauerparkenden ist jedoch deutlich geringer. Der Rückgang Letzterer ist hauptsächlich auf das Fehlen von Pendelnden am Wochenende zurückzuführen.

Weitere Auswertungen zeigen, dass öffentliche Stellplätze ganztagig deutlich stärker nachgefragt werden als die erfassten privaten Stellplätze. Auch werden Stellplätze entlang der Straße gegenüber denen auf Parkplätzen präferiert. Entsprechende grafische Darstellungen sind Teil C Quellen & Anhang zu entnehmen.

## 4 Parkraumanalyse

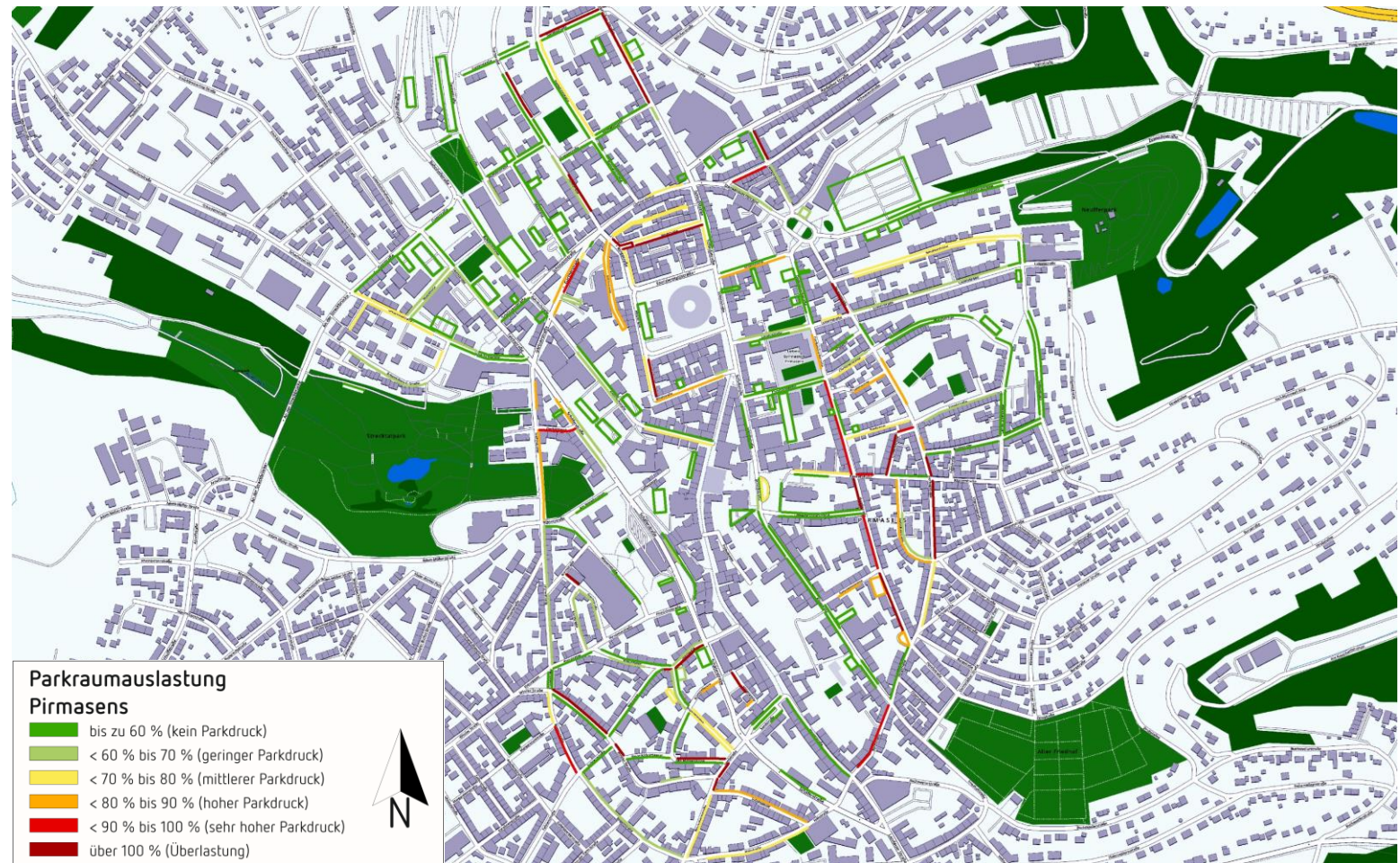
### 4.1.2 Detaillierte Betrachtung

In Abbildung 6 sind die durchschnittlichen Auslastungen der einzelnen Untersuchungsabschnitte an einem Werktag ersichtlich. (Aufgrund der Ähnlichkeit wurde auf eine zusätzliche Darstellung der Auslastungen am Samstag hier verzichtet. Jegliches Kartenmaterial befindet sich im Anhang.)

Obwohl grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit (300m) stets freie Stellplätze im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten zur Verfügung stehen, verzeichnen verschiedene Abschnitte (bspw. Exerzierplatz, Horebstraße, Herzogstraße) durchschnittliche Auslastungen von über 100 %. Hier lässt sich ein hoher Parkdruck feststellen. Im südlichen Teil der Innenstadt, im Gewerbegebiet sowie im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegen die durchschnittlichen Auslastungen der meisten Abschnitte hingegen unter 60 %. Ein Parkdruck liegt dort dementsprechend nicht vor.

Über den Tagesverlauf ist deutlich zu erkennen, dass die Auslastung in innenstadtnahen Abschnitten am Morgen steigt und im Anschluss an die klassischen Arbeitszeiten sinkt. Konträr dazu verhält sich die Auslastung in Wohngebieten.

Abbildung 6: Abschnittsscharfe durchschnittliche Auslastung (Werktag)



Quelle: eigene Darstellung, OSM & Mitwirkende (Kartengrundlage)



## 4 Parkraumanalyse

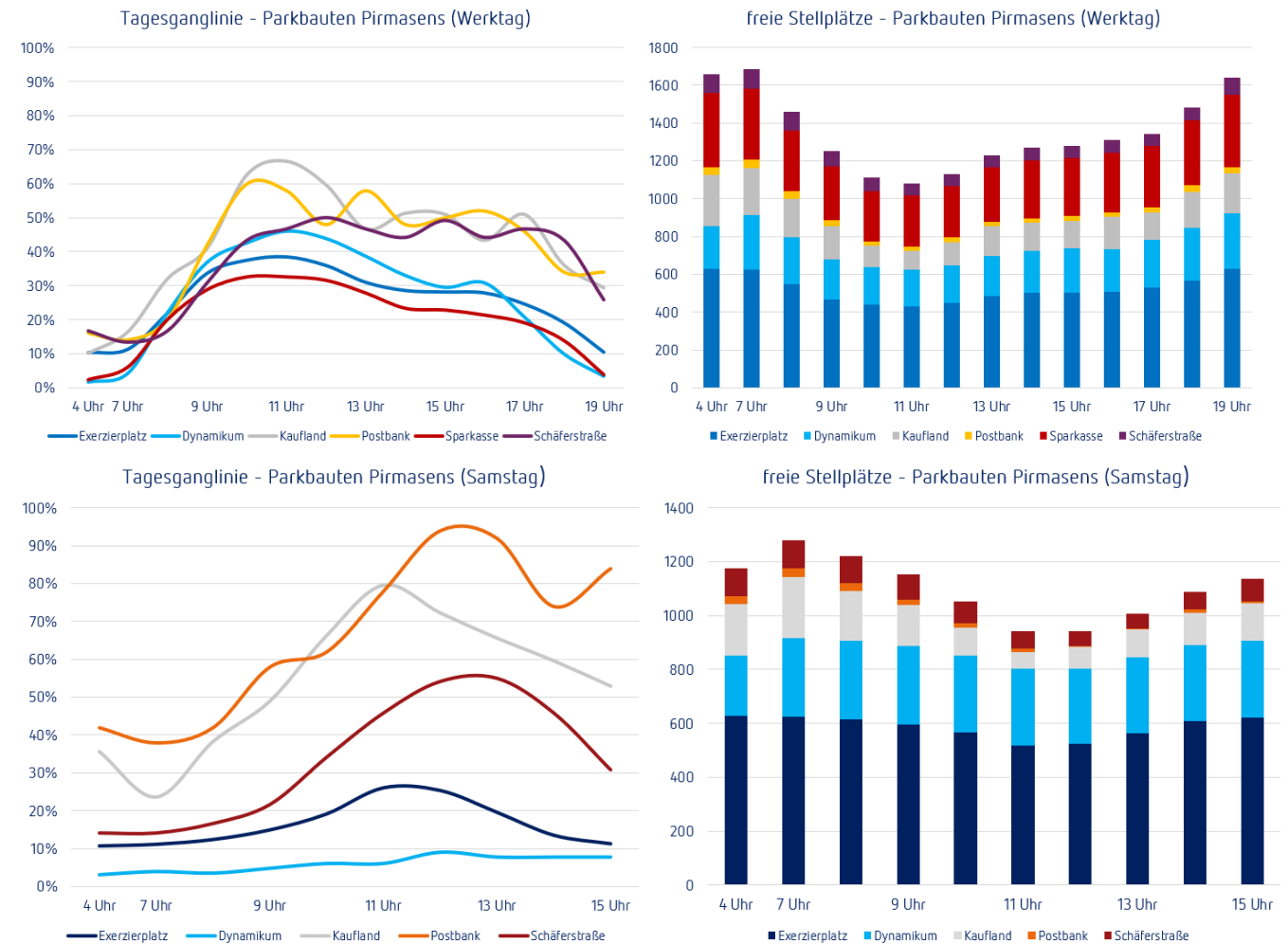
### 4.2 Parkbauten

Sowohl am Werktag als auch am Samstag konnte in den Parkbauten eine hohe Anzahl freier Stellplätze verzeichnet werden. So lag die Zahl der freien Stellplätze am Werktag zwischen ca. 1.100 (11 Uhr) und 1.650 (7 Uhr) und am Samstag zwischen ca. 950 (11 Uhr) und 1.250 (7 Uhr). Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass das Parkhaus Sparkasse (400 Stellplätze) am Samstag geschlossen hat.

Während die Parkbauten an Werktagen, mit Ausnahmen, von der Tendenz her eine ähnliche Auslastung verzeichnen, sind am Samstag deutliche Unterschiede feststellbar. So waren im Parkhaus Postbank im Spitzenintervall (12:45 – 13 Uhr Uhr) 95 % der Stellplätze belegt. Zur gleichen Zeit lagen die Auslastungen der Parkbauten Dynamikum und Exerzierplatz trotz der Lage nahe der Innenstadt und des dortigen Parkdrucks bei unter 10 bzw. knapp über 20 %.

Im Dynamikum und am Exerzierplatz konnte, unabhängig vom Tag der Erhebung, eine große Differenz zwischen der Auslastung in den Parkbauten und den umliegenden Stellplätzen im Straßenraum (mit einem Radius von 150 m) festgestellt werden. In den anderen Parkbauten liegt diese Differenz nicht bzw. nicht so stark ausgeprägt vor (vgl. Anhang C).

Abbildung 7: Abschnittsscharfe durchschnittliche Auslastung (Werktag und Samstag)



Quelle: eigene Darstellung



Teil B

Maßnahmenentwicklung



## 1 Übersicht

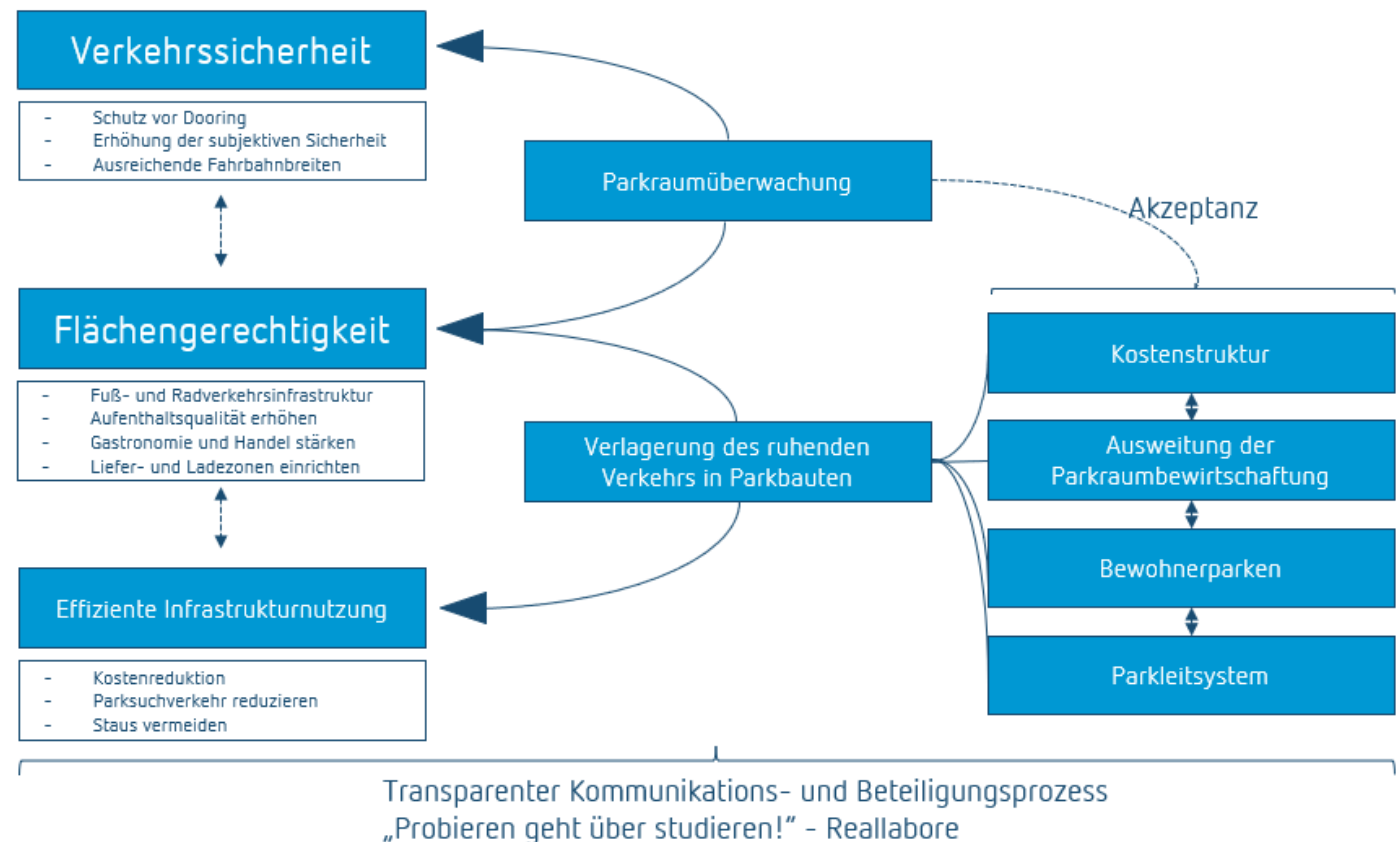
Ziel der Maßnahmenentwicklung ist es, sowohl die vorhandenen Infrastruktur effizient zu nutzen als auch Flächen gerechter zu verteilen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hauptansatzpunkt ist hierbei die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkbauten. Hierzu stehen verschiedene Maßnahmenansätze zur Verfügung, deren Akzeptanz maßgeblich von einer konsequenten Parkraumüberwachung abhängt (vgl. Abbildung 8).

Hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung werden zunächst rechtliche Grundlagen vermittelt und makroskopische Empfehlungen ausgesprochen. Insbesondere wenn die Stellplatznachfrage deutlich unter dem Angebot liegt, wie es in Pirmasens der Fall ist, bietet sich eine Umnutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum an. Diesbezüglich werden Handlungsbeispiele zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsförderung aufgezeigt. Eine intelligente Führung des motorisierten Verkehrs bietet die Möglichkeit, Verkehre außerhalb der verdichteten Bereiche abzufangen oder diese schnellstmöglich zu einem freien Stellplatz zu führen. Diese Thematik wird in den Kapiteln Parkleitsystem & Park + Ride / Park + Go aufgegriffen. Abschließend werden

bereichsspezifische Maßnahmenempfehlungen sowie eine Priorisierung der Untersuchungsbereiche in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Schließlich ist die transparente

Kommunikation über die Ziele des Parkraumkonzepts unerlässlich, um auch hierdurch die Akzeptanz der Maßnahmen zu steigern. Schließlich können Maßnahmen mithilfe von Reallaboren ausprobiert werden.

Abbildung 8: Ansätze des Parkraumkonzepts und deren Ziele



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Parkraumbewirtschaftung

### 2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist die Straßenverkehrsbehörde für die den ruhenden Verkehr betreffenden Anordnungen zuständig. Dies umfasst sowohl Sonderstellplätze wie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, Carsharing-Stellplätze oder Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur, als auch die zeitliche und monetäre Bewirtschaftung des Parkraumes, so auch Anordnungen im Rahmen des Bewohnerparkens.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde sind zudem notwendige Anordnungen zu treffen, die in diesen Bereichen zur Sicherheit und Ordnung, aber auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zur städtebaulichen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich sind vor Entscheidungen die Straßenbaubehörde, die Polizei und ggf. weitere Behörden anzuhören (vgl. VwV-StVO zu § 45 StVO).

Grundvoraussetzung für die zeitliche oder monetäre Parkraumbewirtschaftung und somit auch für das Bewohnerparken ist ein Mangel an privaten und öffentlichen Stellplätzen, welcher regelmäßig dazu führt, dass Bewohnende in ortsüblicher fußläufiger Entfernung zur Wohnung keinen verfügbaren Stellplatz finden (vgl. Freymann & Wellner, 2016). Im Rahmen des Bewohnerparkens spricht die VwV-StVO von einem allgemeinen erheblichen Parkdruck,

der jedoch nicht näher definiert wird. Unter Bezugnahme auf die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (FGSV, 2012) urteilte das OVG Brandenburg (vgl. OVG 1 B 35.05), dass ein erheblicher Parkdruck ab einem Parkdruck von 80 % vorliegt.

### 2.2 Gutachterliche Grundsätze

Nachfolgende Handlungsempfehlungen sind als gutachterliche Einschätzung zu verstehen, die sich aus Erfahrungswerten, dem aktuellen Stand der Technik, den gesetzlichen und ortsspezifischen Rahmenbedingungen sowie den Abstimmungsterminen und dem Workshop mit Verwaltung, Politik und Interessenvertretenden zusammensetzen.

Im Bestand finden sich in Pirmasens eine Vielzahl kleinteiliger Lösungen. Diese gilt es im Rahmen der Maßnahmenentwicklung nach Möglichkeit zu vermeiden. Dennoch sollen bspw. zeitliche Beschränkungen nicht willkürlich festgelegt werden. Vielmehr sollen diese an die jeweiligen Nutzungen im Bereich angepasst werden. Pendelnde, aber auch sonstige Nutzungsgruppen, sollen nach Möglichkeit in Parkbauten und auf Parkplätze verlagert werden, sodass diesbezügliche Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum mit einem Mehrwert für die Allgemeinheit genutzt werden können (z.B. für das Radverkehrskonzept).

### 2.3 Zeitliche Beschränkung von Stellplätzen

Um kleinteilige Lösungen zu vermeiden, bietet es sich an, örtliche Nutzungen hinsichtlich der zu erwartenden Parkdauer und des –bedarfs kartografisch darzustellen (vgl. Seite 43 & 46). Die nachfolgenden Schätzwerte (vgl. Tabelle 1 & 2) können hierfür als Grundlage genutzt werden.

**Tabelle 1 & 2: Abschätzung des zu erwartenden Parkraumbedarfs und der zu erwartenden Parkdauer**

| Maximale zu erwartende Parkdauer | Beispiele  |
|----------------------------------|--|
| 0,5 Stunden                      | Bäckerei, Metzgerei, Paketshop, Kiosk, Feinkostgeschäft, Bauernladen, Drogerie, Apotheke, Kindergärten, KiTa, Schulen etc.   |
| 1 Stunde                         | Supermärkte, Lebensmitteleinzelhandel, Beratende Unternehmen, Dienstleistende, Boutiquen etc.  |
| 3 Stunden                        | Restaurant, Bar, Spielplatz, Kino, Theater, Museum   |
| > 3 Stunden                      | Schwimmbäder, Club   |
| zu erwartender Parkraumbedarf    | Beispiele  |
| gering                           | Bäckerei, Metzgerei, Paketshop, Kiosk, Feinkostgeschäft, Bauernladen etc.  |
| mittel                           | Apotheke, Kindergärten, KiTa, Supermärkte, Lebensmitteleinzelhandel, Drogerie, Beratende Unternehmen, Dienstleistende, Boutiquen, Restaurant, Bar, Spielplatz etc. |
| hoch                             | Schulen, Kino, Theater, Museum, Schwimmbäder, Stadion  |

Quelle: eigene Darstellung



## 2 Parkraumbewirtschaftung

Zusätzlich ist der (zeitliche) Parkraumbedarf von Bewohnenden und Beschäftigten sowie Rahmenbedingungen wie die Pkw-Besitzquote oder die Qualität des ÖPNV-Angebots qualifizierend hinzuziehen.

### 2.4 Monetäre Parkraumbewirtschaftung

Die monetäre Parkraumbewirtschaftung ist ein sensibles Thema, da oftmals angenommen wird, dass die Verfügbarkeit von kostenlosen / -günstigen Stellplätzen die Attraktivität von Städten beeinflusst und somit für Handel- und Gastronomie von besonderer Relevanz erscheint. Dennoch haben andere Faktoren wie die bauliche Struktur, das Ambiente oder die städtische Digitalisierung größeren Einfluss auf die Attraktivität von Innenstädten (vgl. IFH Köln). Es empfiehlt sich die Kostenstruktur unter Berücksichtigung

**Tabelle 3: Gebühren in Pirmasens und umliegenden Städten**

| Stadt          | Zone | Kosten in €  |                                     |                                     |
|----------------|------|--------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|                |      | Straße pro h | Parkbauten 1h<br>städtisch / privat | Parkbauten 2h<br>städtisch / privat |
| Pirmasens      | 1    | 1,20         | 1,20 / 1,00-1,20                    | 2,40 / 2,00-2,40                    |
|                | 2    | 0,60         |                                     |                                     |
| Neustadt       | 1    | 1,00         | X / 1,30-2,00                       | X / 2,60-4,00                       |
|                | 2    | 0,50         |                                     |                                     |
| Landau         |      | 1,50         | X / 1,50-1,80                       | X / 3,00-3,60                       |
| Homburg        |      | 0,00         | 0,00 / X                            | 1,00 / X                            |
| Zweibrücken    |      | 1,00         | x                                   |                                     |
| Kaiserslautern | 1    | 2,00         | X / 0,80-2,00                       | X / 2,00-4,00                       |
|                | 2    | 1,00         |                                     |                                     |

Quelle: kommunale Internetauftritte (2022)

politischer Ziele an die der umliegender Städte anzupassen.

Um einen Verlagerungseffekt des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Straßenraum in Parkbauten zu erzielen, sollte das Parken in Parkbauten signifikant günstiger sein. Die Kostenstrukturen in umliegenden Städten lassen dies jedoch nur in geringem Maße zu, weshalb zunächst kleinere Anpassungen an die Tarifstruktur zu empfehlen sind, welche jedoch in regelmäßigen Abständen geprüft werden sollten.

Zone 1 (dunkelblau):

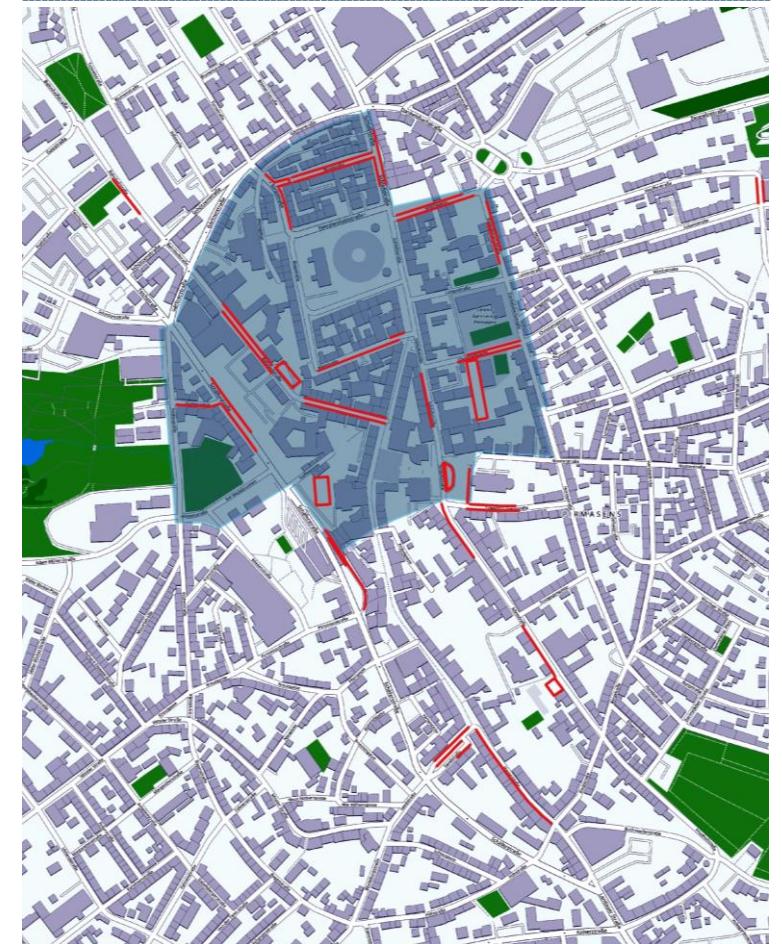
- Parkbauten: 1,20 € pro Stunde
- Parkplätze: 1,50 € pro Stunde
- Öffentlicher Raum: 1,50 € pro Stunde

Zone 2 (sonstige bewirtschaftete Abschnitte):

- Parkbauten: 1,20 € pro Stunde
- Parkplätze: 1,20 € pro Stunde
- Öffentlicher Raum: 1,20 € pro Stunde

Zusätzlich sollen die Bewirtschaftung in den Tarifzonen, wo dies derzeit aufgrund des gegebenen Parkdrucks möglich ist, einheitlich gestaltet werden (vgl. Teil B Maßnahmensteckbriefe).

**Abbildung 9: Untersuchungsraum mit Unterscheidung der Bewirtschaftung**



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Parkraumbewirtschaftung

### 2.5 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Grundsätzlich führt eine konsequente Bewirtschaftung des Parkraumes zu einer höheren Parkplatzverfügbarkeit. Dadurch profitieren auch mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere, wenn deren Beeinträchtigung nicht zum Erhalt eines Behindertenausweises ausreicht. Dennoch sind gesonderte Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sinnvoll, da diese barrierefrei gestaltet und in nächster Nähe zum Zielort verortet werden können.

Gemäß der Bestandsanalyse sowie der Parkraumuntersuchung liegt in Pirmasens derzeit ein flächendeckendes und ausreichendes Angebot an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen vor.

### 2.6 Stellplätze mit E-Ladepunkt

Die EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe definiert ein Verhältnis von öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu E-Fahrzeugen von 1:10 als Zielwert. Als öffentlich zugänglich können auch Ladepunkte auf privatem Grund gezählt werden, insofern diese ganztagig erreichbar sind. In Pirmasens liegt dieses Verhältnis ca. bei 1:30 (vgl. Kraftfahrtbundesamt, 2021 & Bundesnetzagentur, 2021). Entsprechend gilt es einerseits die E-Ladeinfrastruktur sukzessive auszubauen. Gleichzeitig muss der Bau privater

Ladeinfrastruktur gefördert und beworben werden, da mittels dieser perspektivisch ein Großteil der Ladevorgänge abgewickelt werden soll.

Eine weitere Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität ist eine (eingeschränkte) Befreiung hinsichtlich der Bewirtschaftung. So könnten Fahrzeuge mit dem Kennzeichenzusatz „E“ beispielsweise bis zu drei Stunden kostenfrei parken. Aufgrund des zu erwarteten Wachstums ist diese Sonderstellung jedoch zeitlich zu begrenzen.

### 2.7 Liefer- und Ladezonen

Die Fußgängerzone in Pirmasens wird derzeit durch den motorisierten Lieferverkehr genutzt. Dies reduziert einerseits die Aufenthaltsqualität und verursacht andererseits Nutzungskonflikte. Auch außerhalb der Fußgängerzone kann das Einrichten von Liefer- und Ladezonen Nutzungskonflikte reduzieren, da so bspw. das Parken in zweiter Reihe reduziert wird.

Die Einrichtung eines Testbetriebs sowie eines Runden Tisches mit den Kurier- und Express-Dienstleistenden sowie Lieferdiensten erscheint sinnvoll und zielführend, um mit den Verursachern und Betroffenen gleichermaßen in den Dialog zu treten und gemeinsam Lösungen ausarbeiten zu können.

Abbildung 10: Sonderstellplätze



Quelle: eigene Darstellung








2 Parkraumbewirtschaftung

2.8 Bewohnerparken

Für das Bewohnerparken sind i. d. R. alle innerhalb der Zone wohnhaften und gemeldeten Personen berechtigt. Jeder Bewohnende hat Anspruch auf einen Ausweis, der einem expliziten Kfz zugeordnet wird. Dies beinhaltet jedoch noch nicht die Zuteilung zu einem Stellplatz. Bei häufig wechselnden Fahrzeugen wie z. B. Geschäftswagen oder Carsharing-Nutzenden können Ausnahmegenehmigungen erlassen werden.

Tabelle 4: Formen des Bewohnerparkens

| Form           | Beschreibung   | Beispielhafte Beschilderung   |
|----------------|--|---|
| Trennprinzip   | Stellplätze werden ausschließlich für Bewohnende reserviert. Eine Nutzung durch andere Gruppen wird ausgeschlossen.                                  |     |
| Mischprinzip   | Stellplätze werden entweder durch zeitliche oder monetäre Restriktion bewirtschaftet. Bewohnende sind jedoch von der Bewirtschaftung ausgeschlossen. |     |
| Wechselprinzip | Bewohner werden lediglich zu bestimmten Zeiten privilegiert.   |     |

Quelle: eigene Darstellung

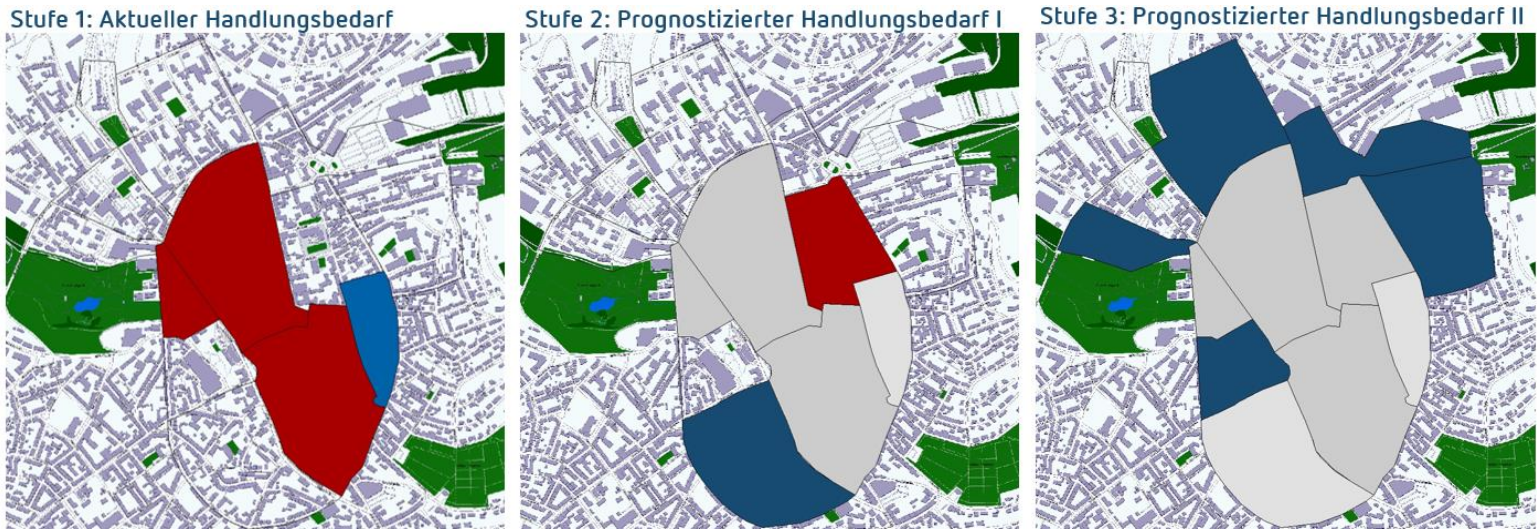
Neben dem allgemeinen erheblichen Parkdruck gelten für das Bewohnerparken verschiedene weitere Einschränkungen. So darf eine einzelne Zone eine Größe von 1000 x 1000 m nicht überschreiten. Auch der Anteil der Bewohnerparkplätze ist begrenzt. Im Regelfall dürfen werktags zwischen 9 und 18 Uhr bis zu 50 % und zu sonstigen Zeiten bis zu 75 % der Stellplätze für Bewohnende reserviert werden. In kleinräumigen Gebieten mit überwiegender Wohnbebauung ist ein Überschreiten der Grenzwerte gemäß VwV-StVO jedoch möglich.

Grundsätzlich werden drei Formen des Bewohnerparkens (vgl.

Tabelle 4) unterschieden. Aufgrund der i. d. R. vorliegenden Trennung von Wohnbereichen und sonstigen Nutzungen bietet sich im Untersuchungsgebiet das Trennprinzip an, da so Bewohnende möglichst in der Nähe des Wohnortes und sonstige Personen in der Nähe des Zielortes parken können.

Unter Berücksichtigung des gegebenen und prognostizierten Parkdrucks (durch Verlagerungseffekte) sowie der Gebietsstruktur und vorhandener Infrastruktur ergibt sich der derzeitige sowie der prognostizierte Handlungsbedarf hinsichtlich der Bewohnerparkzonen und deren Bewirtschaftungsform (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Bewohnerparkzonen im Untersuchungsgebiet (rot: monetäre Bewirtschaftung, blau: zeitliche Bewirtschaftung)



Quelle: eigene Darstellung, OSM & Mitwirkende (Kartengrundlage)

### 3 Aufenthaltsqualität

Die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs im ruhenden und fließenden Verkehr ist unbestreitbar und verdrängt andere Nutzungen aus dem öffentlichen Raum, obwohl dieser als Allgemeingut zu sehen ist.

Ein wesentlicher Aspekt des Parkraumkonzepts ist die effiziente Nutzung des öffentlichen Raumes, um so allen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden bzw. Raum für andere Verkehrsteilnehmende zu schaffen. Das Ministerium für Verkehr in Baden Württemberg (2021) schlägt vor, dass die Anzahl der öffentlichen Pkw-Stellplätze jährlich um ca. fünf Prozent sinken sollte. Seitens der Landesregierung Rheinland-Pfalz besteht derzeit kein vergleichbares Ziel. Angelehnt an das Ziel des baden-württembergischen Ministerium könnten deshalb jährlich zwei Prozent der Stellplätze im öffentlichen Raum in Pirmasens umgenutzt werden, insofern dies Vorteile hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit oder des Umweltverbundes (vgl. Radverkehrskonzept) generiert werden können. Im Zeitraum von zehn Jahren kann so das Angebot der Nachfrage sukzessive angepasst werden.

Abbildung 12: Beispiel für Möglichkeiten zur Umnutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum



Quelle: eigene Darstellung



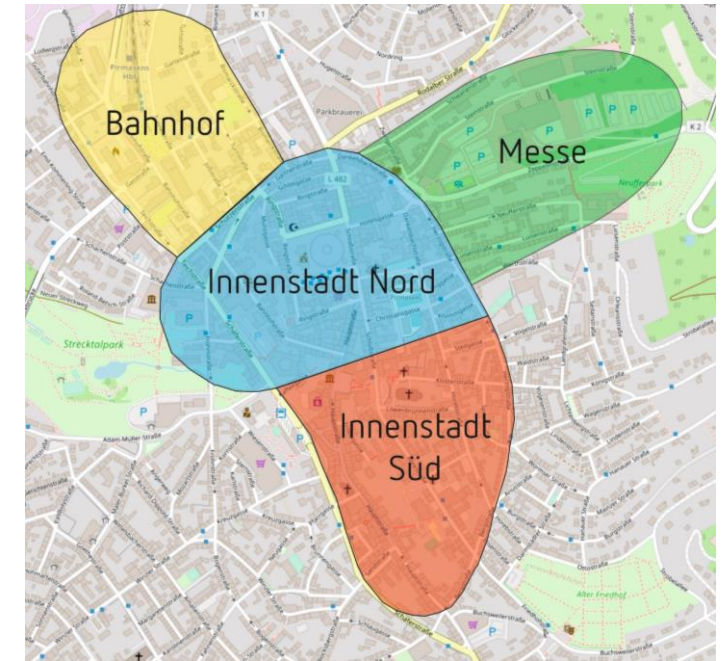
## 4 Parkleitsystem & Park+Ride / Go

### 4.1 Parkleitsystem

Parkleitsysteme haben das Ziel, Parkraum effizienter zu nutzen und Parksuchverkehre zu reduzieren. Somit können nachteilige Umwelteinflüsse, wie Lärmbelastungen und Luftschadstoffemissionen reduziert werden.

In Pirmasens empfiehlt sich aus Kosten-Nutzen-Gründen die Umsetzung eines statischen Parkleitsystems, welches im Gegensatz zum dynamischen Parkleitsystem keine Echtzeitinformationen darstellen kann. Hinsichtlich der fortschreitenden Digitalisierung (Navigationssysteme in den Pkw selbst leiten zu freien Stellplätzen) ist dies jedoch zu vernachlässigen. Die statische Beschilderung kann außerdem dafür genutzt werden, um auf Carsharing- oder Mobilitätsangebote, wie beispielsweise E-Scooter oder Fahrradverleihsysteme hinzuweisen. Die in Abbildung 13 vorgeschlagene Zonierung resultiert aus den Kfz-Belastungen des VEP-Analysefalls aus dem Jahr 2018 sowie der Bestandsbeschilderung im Straßennetz. Bei der konkreten Ausgestaltung der Beschilderung sollte auf eine frühzeitige, kontinuierliche und intuitive Beschilderung geachtet werden, die sich von der sonstigen Beschilderung abhebt (vgl. FGSV, 2005).

Abbildung 13: Beispielhafte Darstellung der Beschilderung und Zonierung des Parkleitsystems



Quelle: Stadt Pirmasens (l.), eigene Darstellung (r.)

### 4.2 Park+Ride / Park+Go

Park + Ride und Park + Go haben das Ziel, sowohl Parkdruck als auch die Verkehrsbelastung (temporär) zu reduzieren. Neben an MIV-Verkehrsachsen gelegenen Parkplätzen mit freien Kapazitäten ist das Angebot des weiterführenden

Verkehrsmittels, also das ÖPNV-Angebot bzw. die Fußverkehrsinfrastruktur, maßgebend für die Akzeptanz der Nutzenden. Aufgrund der freien Kapazitäten bietet sich bspw. der Messe-Parkplatz als Park + Go-Parkplatz an, der ggf. durch Sharing-Systeme ergänzt werden kann.

## 5 Parkraumüberwachung

Die Akzeptanz der zuvor erläuterten Maßnahmenansätze erfordert eine transparente und regelmäßige Kontrolle des ruhenden Verkehrs.

In der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) werden Verstöße benannt, die eine feste Bußgeldhöhe haben. Für einen Teil dieser Verstöße liegen Ermessensspielräume vor, wenn z. B. leichte oder grobe Fahrlässigkeit erkannt wird, eine Gefährdung vorliegt oder der Tatbestand Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. So kann der Tatbestand Parken auf Geh- und Radwegen der jeweiligen Sachlage angepasst und die Bußgeldhöhe verdoppelt werden. In Pirmasens sollten diese Spielräume erkannt und sachgerecht genutzt werden.

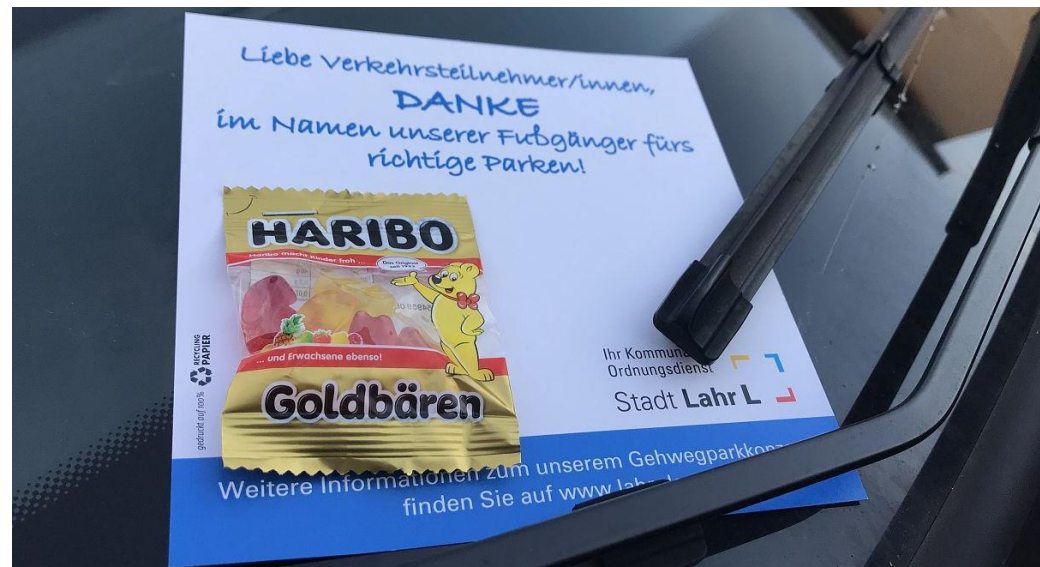
Auf Radwegen gilt, dass die Sicherheit nur durch das regelmäßige Abschleppen (wieder-) hergestellt werden kann. Der Ordnungsdienst sollte sich den gesellschaftlichen Rückhalt durch einen Beschluss dieses Parkraumkonzepts sichern, sodass sachgerecht abgeschleppt werden kann.

Zum Thema Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten sollten gemeinsame Kontrollschwerpunkte von Polizei und kommunalem Ordnungsdienst unternommen werden. Hierzu gibt es in Pirmasens bereits gute Ansätze, die vertieft werden können.

Die Kontrollen sollten sich an den Geschäftszeiten der Innenstadt bzw. dem zu kontrollierenden Quartier orientieren und vereinzelt auch in Randzeiten erfolgen (Nacht/ Sonntag).

Auch private Meldungen bspw. via Mängelmelder sollten sorgfältig und zeitnah geprüft werden. Das Ergebnis sollten den Antragstellenden schließlich transparent zurück gespiegelt werden.

Abbildung 13: Aktion zum regelwidrigen Gehwegparken in Lahr



Quelle: eigene Darstellung



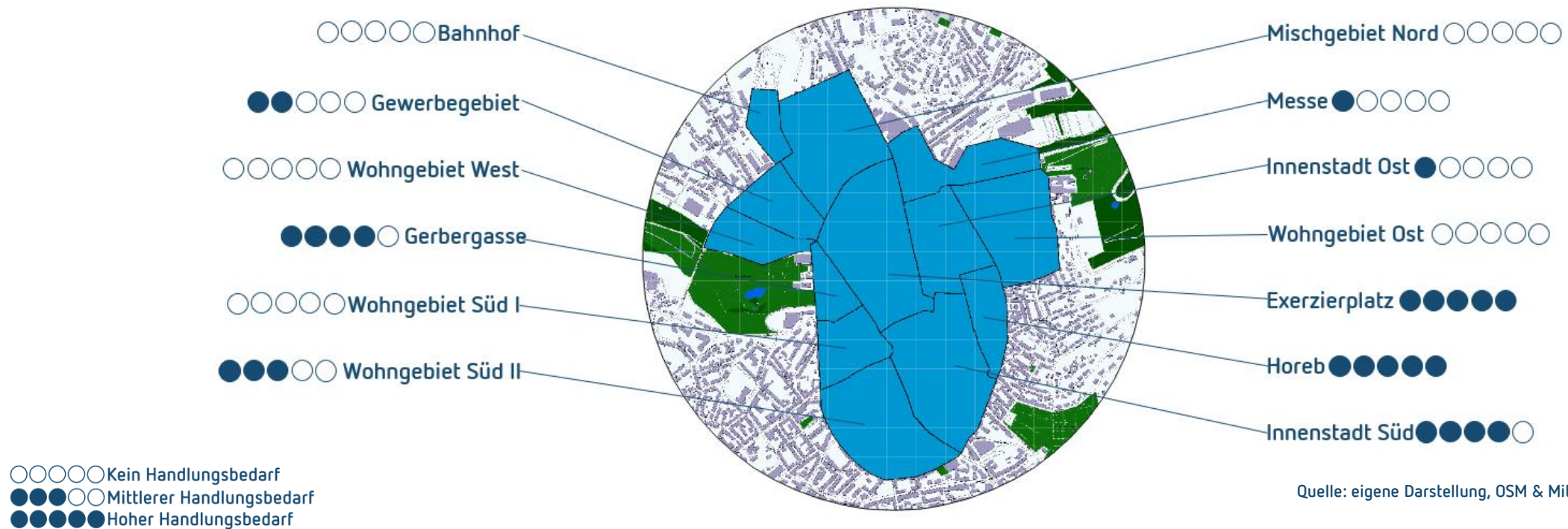
## 6 Maßnahmensteckbriefe

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurden auf Basis der Bestandsanalyse, der Parkraumerhebung sowie deren Analyse und des Beteiligungsworkshops endgültige Untersuchungs-bereiche definiert (vgl. Abbildung 15). Für jeden Untersuchungsbereich wurde nachfolgend ein Steckbrief ausgearbeitet, der folgende Informationen beinhaltet:

- Beschreibung des Untersuchungsgebiets
- Gebietsspezifische Rahmendaten
- Gebietsspezifische Parkraumauslastung
- Lage im Untersuchungsgebiet
- Einschätzung des Handlungsbedarfs
- Handlungsvorschläge

Für die Untersuchungsgebiete Gerbergasse, Horeb und Wohngebiet Süd II wurde zudem ein beispielhafter Vorschlag zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung entwickelt. Diesbezüglich wurde die aktuelle Parkraumauslastung sowie die gebietsspezifischen Nutzungen herangezogen. Dafür wurden entsprechende beispielhafte Detailkarten dieser Untersuchungsbereiche erstellt.

Abbildung 15: Finale Untersuchungsgebiete und deren Handlungsbedarfe



Quelle: eigene Darstellung, OSM & Mitwirkende (Kartengrundlage)

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Wohngebiet West

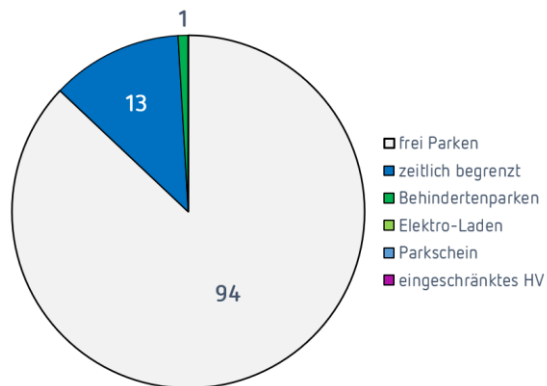
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Wohngebiet West wird durch die Straße an der Streckbrücke, die Schachen- und Schäferstraße sowie durch den Strecktalpark im Süden abgegrenzt.

Beim Untersuchungsgebiet handelt es sich um ein Wohngebiet, welches im Norden an ein Gewerbegebiet angrenzt. Das Gebiet verfügt über eine gute fußläufige Anbindung in die Innenstadt und zum Einzelhandel.

13 der 108 Stellplätze im Bereich sind zeitlich begrenzt. Zudem gibt es in der Schachenstraße einen Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 108

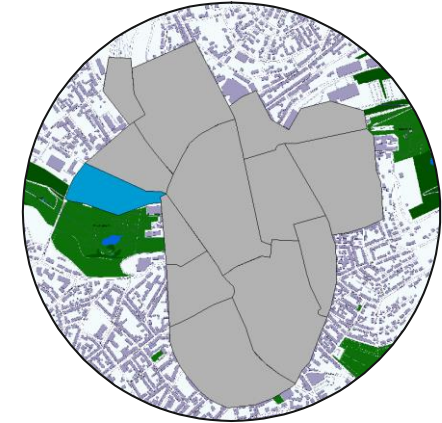
#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

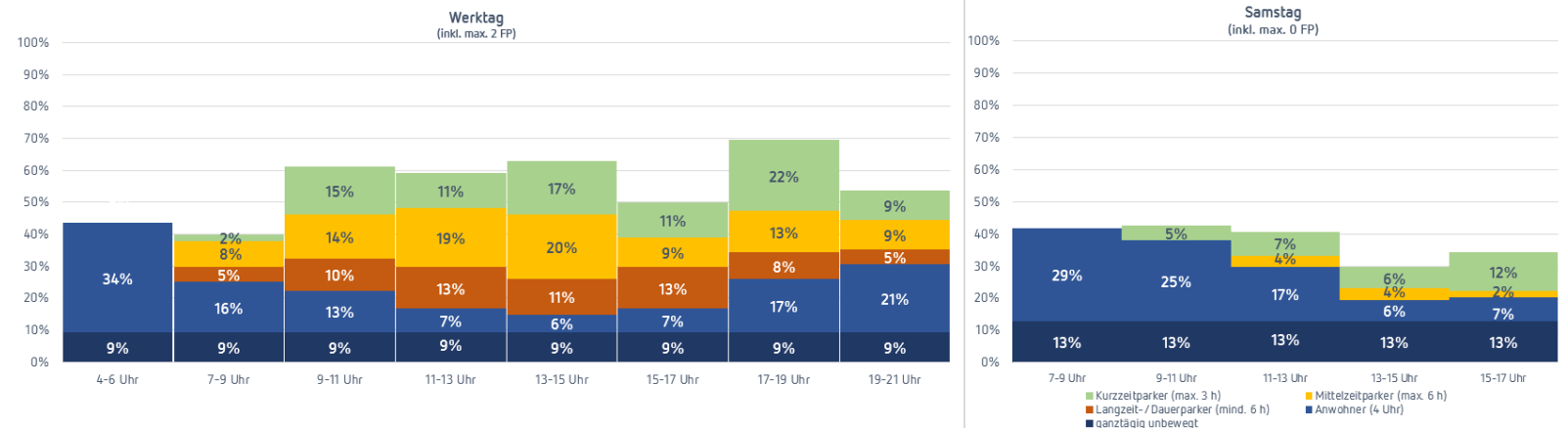
- Auffällig ist der geringe Anteil von Anwohnenden am Werktag, was auf Verdrängungseffekte des anliegenden Gewerbegebiets schließen lässt.
- Dennoch liegt der Parkdruck in der Spitze unter 70%, weshalb eine Bewirtschaftung des Gebiets aktuell nicht als sinnvoll erachtet wird.
- Mögliche Verdrängungseffekte durch weitere Maßnahmen erfordern ggf. eine Neubewertung der Situation.

##### Derzeitiger Handlungsbedarf ○○○○○○

#### Lage im Untersuchungsgebiet



#### Parkraumauslastung und -dauer

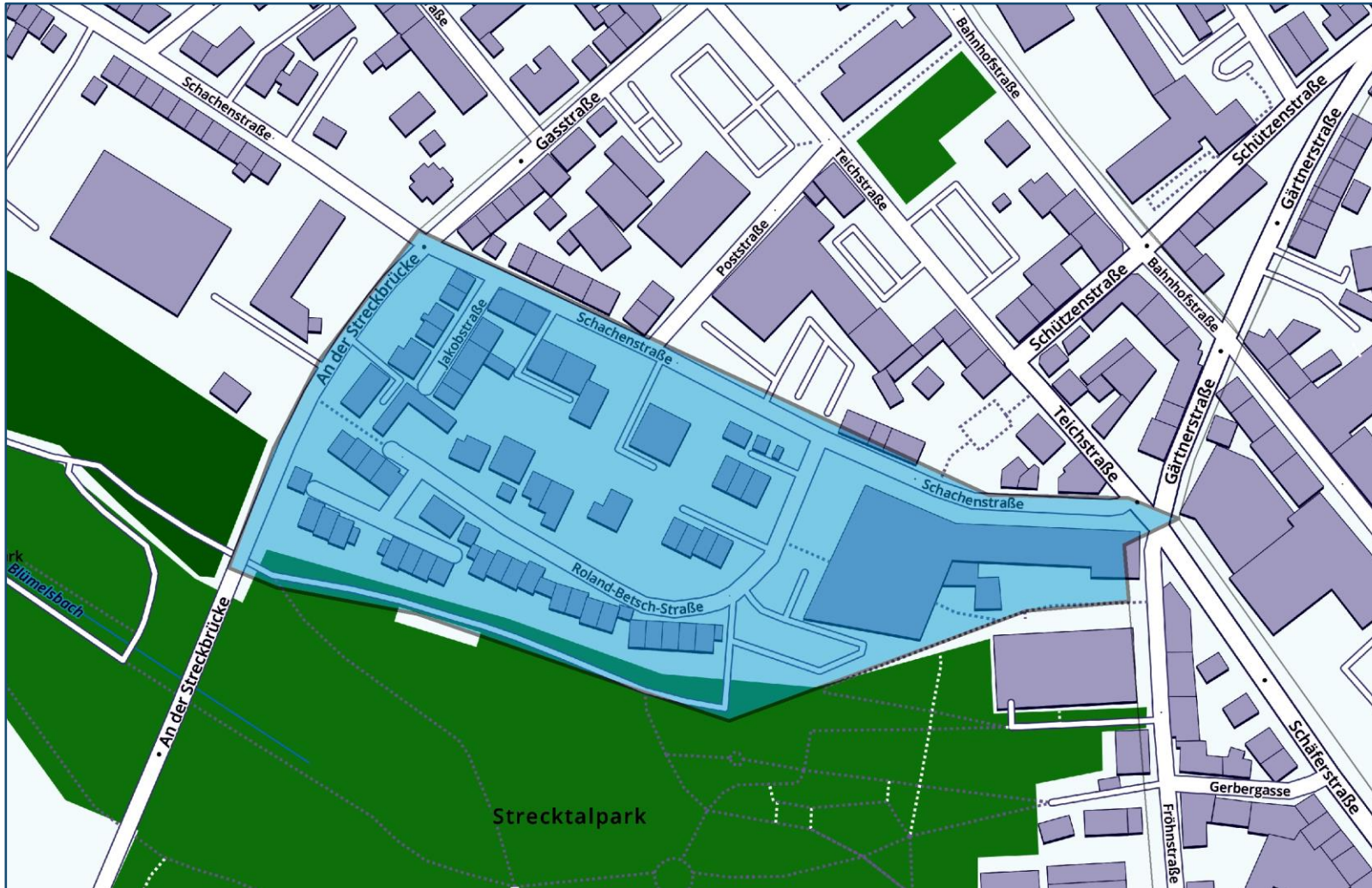




## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Wohngebiet West



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Mischgebiet Nord

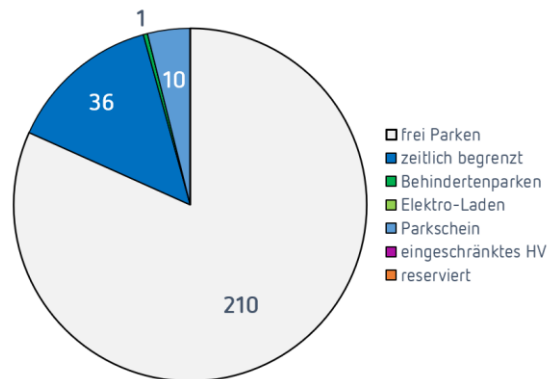
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Mischgebiet Nord wird im Norden durch die Garten-, im Osten durch die Zweibrücker- und im Westen durch die Turnstraße begrenzt. Im Süden grenzt der Bereich an die Gärtner- sowie die Schützenstraße an.

Geprägt wird das Gebiet durch eine Vielzahl von Nutzungen, wie z. B. Wohnbebauung, Vereinsgelände, Einzelhandel und Firmengelände. Der Bereich verfügt zudem über eine gute fußläufige Anbindung in die Innenstadt sowie zum Hauptbahnhof.

36 der 257 Stellplätze sind zeitlich begrenzt. 10 weitere werden monetär bewirtschaftet.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 257

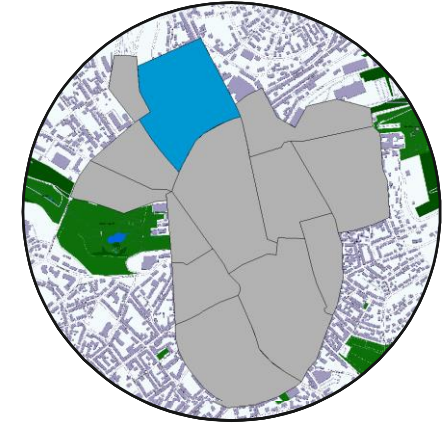
#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

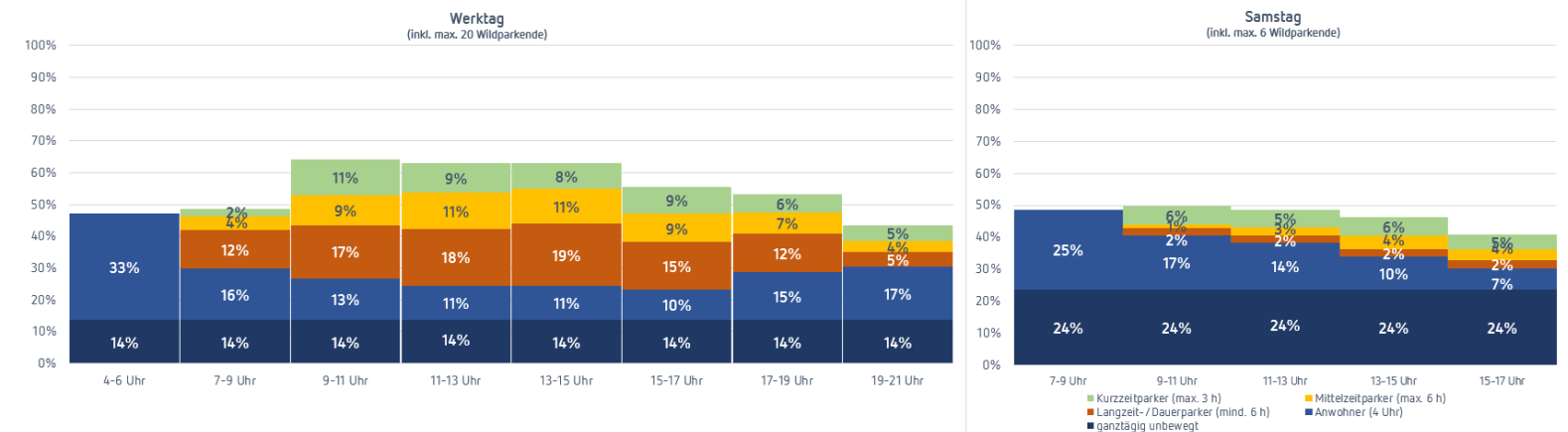
- Die derzeitige Auslastung des Parkraumes erlaubt keine zusätzliche Bewirtschaftung des Parkraumes. So sind Stellplätze ohne Bewirtschaftung in der Spitze zu 73 % ausgelastet.
- Änderung der Parkraumbewirtschaftung insbesondere im Bereich Exerzierplatz führen vermutlich zu Verdrängungseffekten, die eine Neubewertung im Rahmen der Evaluation erforderlich machen werden.

Derzeitiger Handlungsbedarf ○○○○○○

#### Lage im Untersuchungsgebiet



#### Parkraumauslastung und -dauer

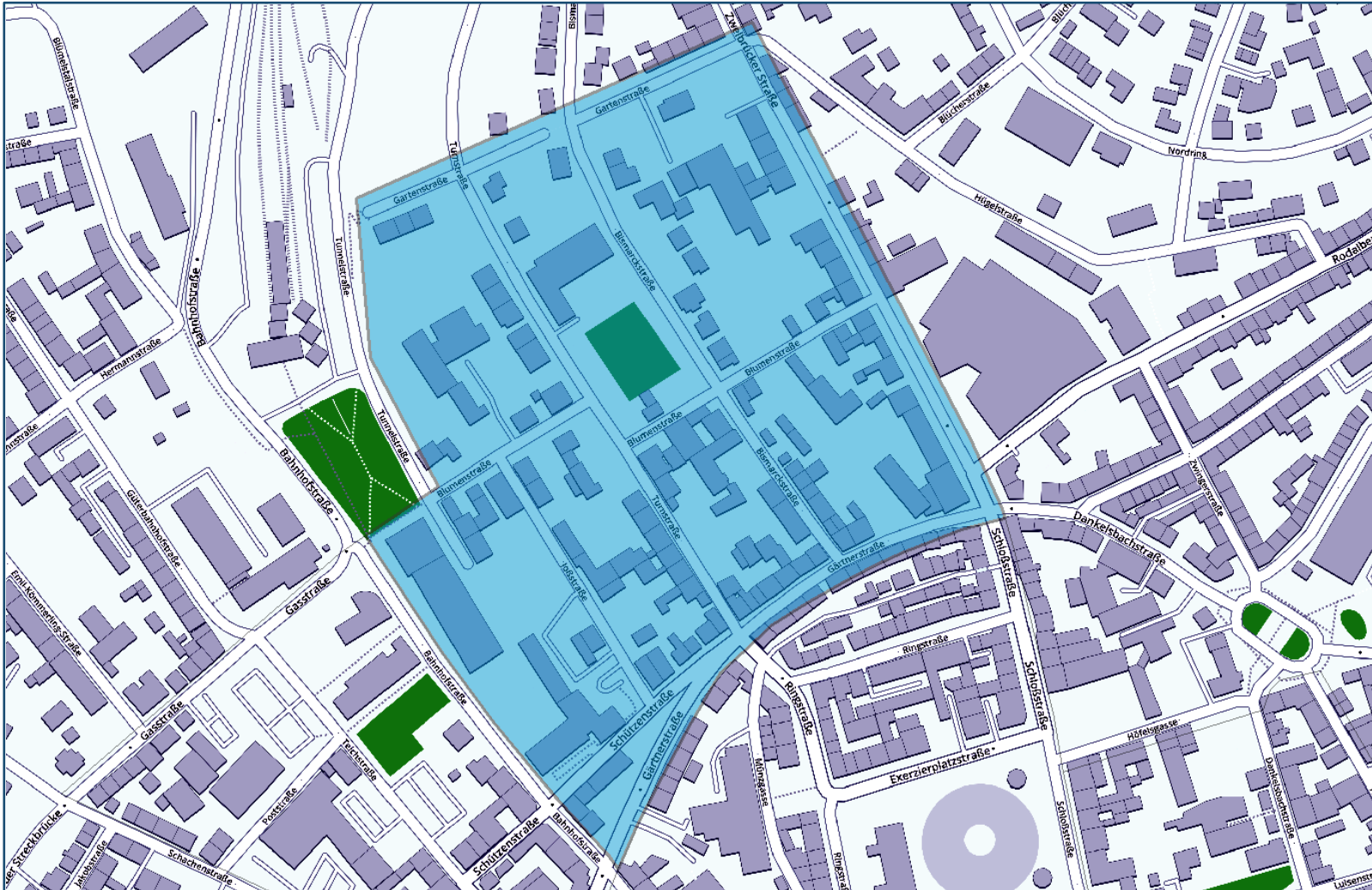




## 2 Anhang

### Untersuchungsbereich

### Mischgebiet Nord



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

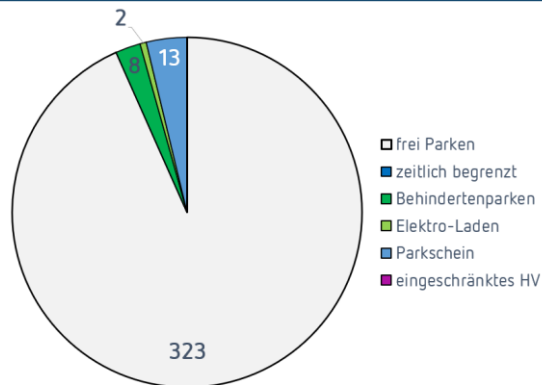
### Messe

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Messe liegt im nord-östlichen Teil des Untersuchungsgebiets und wird im Wesentlichen durch die Zeppelinstraße und die Höfelsgasse, im Süden und die Zweibrücker Straße im Westen begrenzt.

Ca. 70% der Stellplätze im Bereich sind dem Messeparkplatz zuzuschreiben. Darunter unter anderem 7 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen. Derzeit ist der gesamte Parkplatz für Pkw kostenlos nutzbar.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 346

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Die Stellplätze im Bereich werden nur mäßig (max. 75% bzw. 44%) ausgelastet. Eine zusätzliche Bewirtschaftung des Bereichs ist derzeit nicht möglich.

##### Radverkehr:

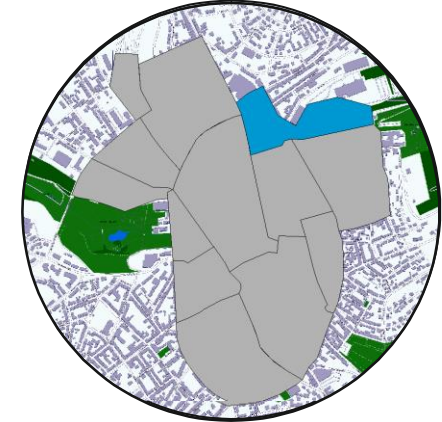
- Zugunsten eines beidseitigen Schutzstreifens sollen die südlichen Stellplätze in der Zeppelinstraße entfernt werden, was nicht problematisch sein sollte.

##### Park + Go:

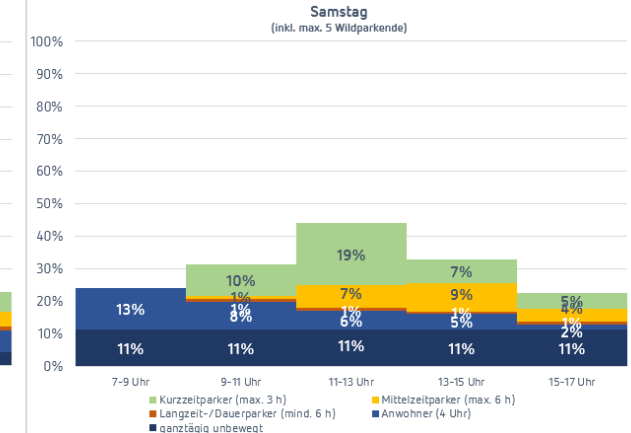
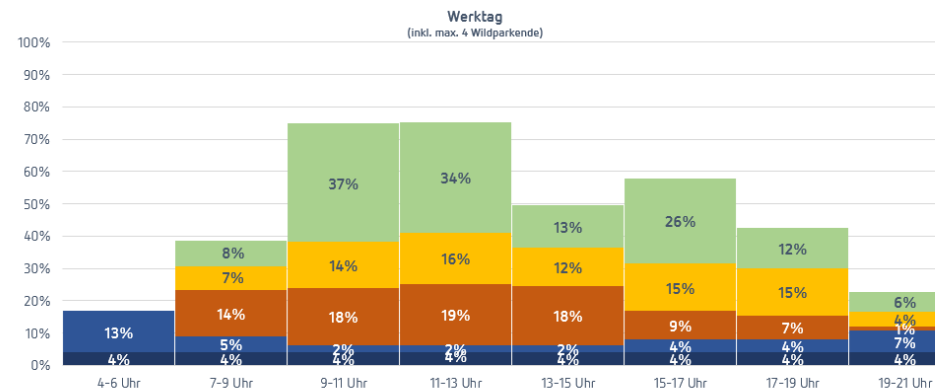
- Aufgrund der Innenstadt Nähe des Messeparkplatzes bietet es sich an, den Ansatz Park + Go zu verfolgen.

Derzeitiger Handlungsbedarf ● ○ ○ ○ ○

#### Lage im Untersuchungsgebiet



#### Parkraumauslastung und -dauer

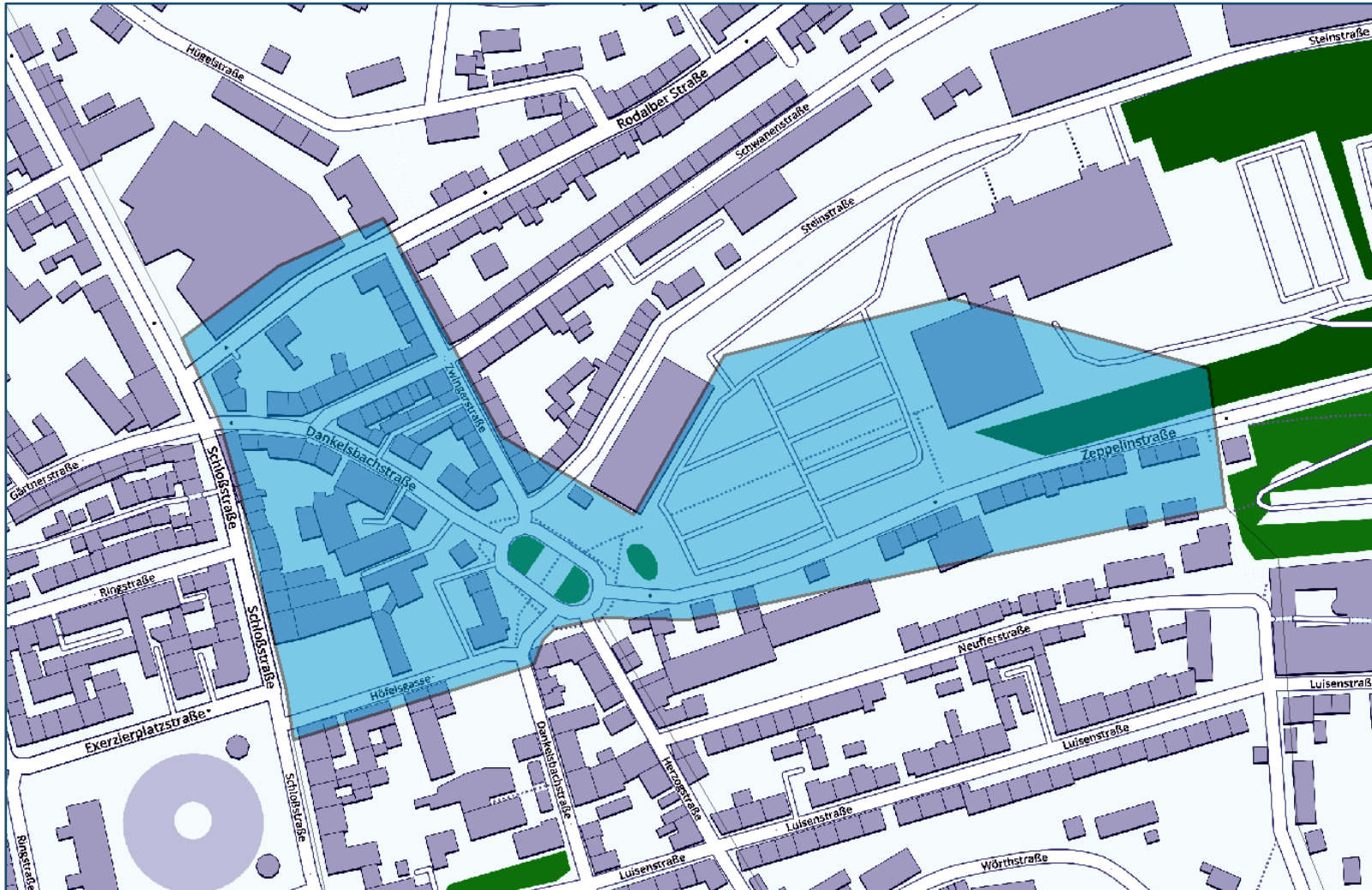




## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Messe



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Exerzierplatz

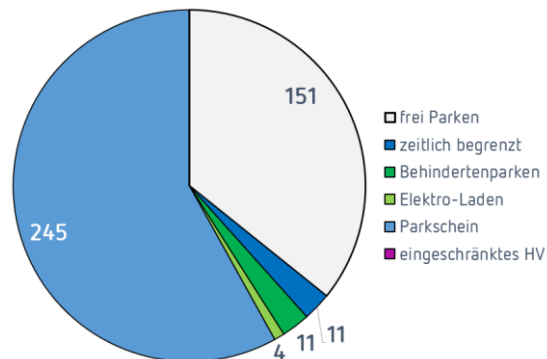
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich wird durch die Schäfer-, die Schloß- und die Gärtnerstraße sowie im Süden durch die Kirche Sankt Pirmin begrenzt.

Geprägt wird der Bereich durch den Exerzierplatz sowie die Fußgängerzone und dem entsprechenden Mix aus Einzelhandel, Dienstleistenden und Gastronomie.

Das Gebiet verfügt über 422 Stellplätze im Straßenraum, von denen die Mehrheit kostenpflichtig ist. Kostenlose Stellplätze befinden sich in der Gärtnerstraße und auf Parkplätzen. Zusätzlich liegt die Tiefgarage Exerzierplatz mit weiteren 704 Stellplätzen im Bereich.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 422

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Im Bereich herrscht aktuell ein mittlerer Parkdruck. Auffällig ist, dass die bereits kostenpflichtigen Stellplätze deutlich stärker ausgelastet sind als kostenlose Stellplätze auf Parkplätzen oder in der Tiefgarage Exerzierplatz.
- Um diese Kapazitäten zu nutzen, sollte die monetäre Bewirtschaftung auf den gesamten Bereich ausgeweitet werden. Die maximale Parkdauer sollte zudem max. 3 Stunden betragen. Bewohnende sollten von den Restriktionen ausgeschlossen werden.

Derzeitiger Handlungsbedarf ●●●●●

##### Aufenthaltsqualität:

- Die enormen Kapazitäten außerhalb des Straßenraumes ermöglichen die Umnutzung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität.

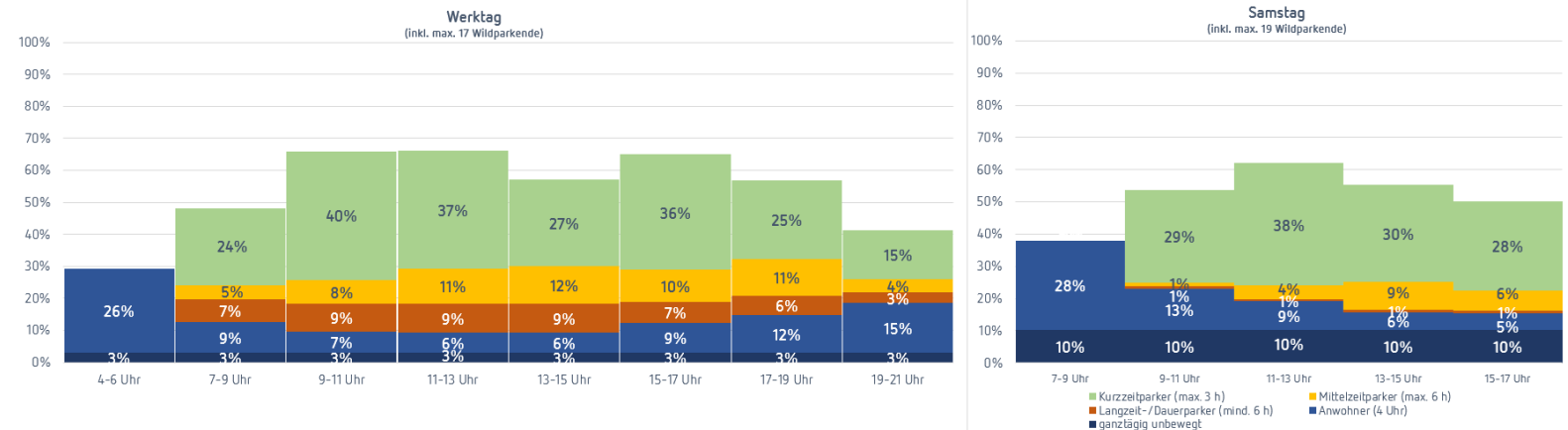
##### Parkraumüberwachung:

- Im Vergleich zu anderen Bereichen wurde während der Erhebung eine hohe Anzahl von Falschparkenden erfasst. Somit empfiehlt sich der Bereich für Schwerpunktkontrollen.

##### Liefer-/Ladezone:

- Um die Fußgängerzone zu Entlasten, ist die Einführung einer Liefer- und Ladezone, bspw. in der Sand- oder Bahnhofsstraße, zu prüfen.

#### Parkraumauslastung und -dauer

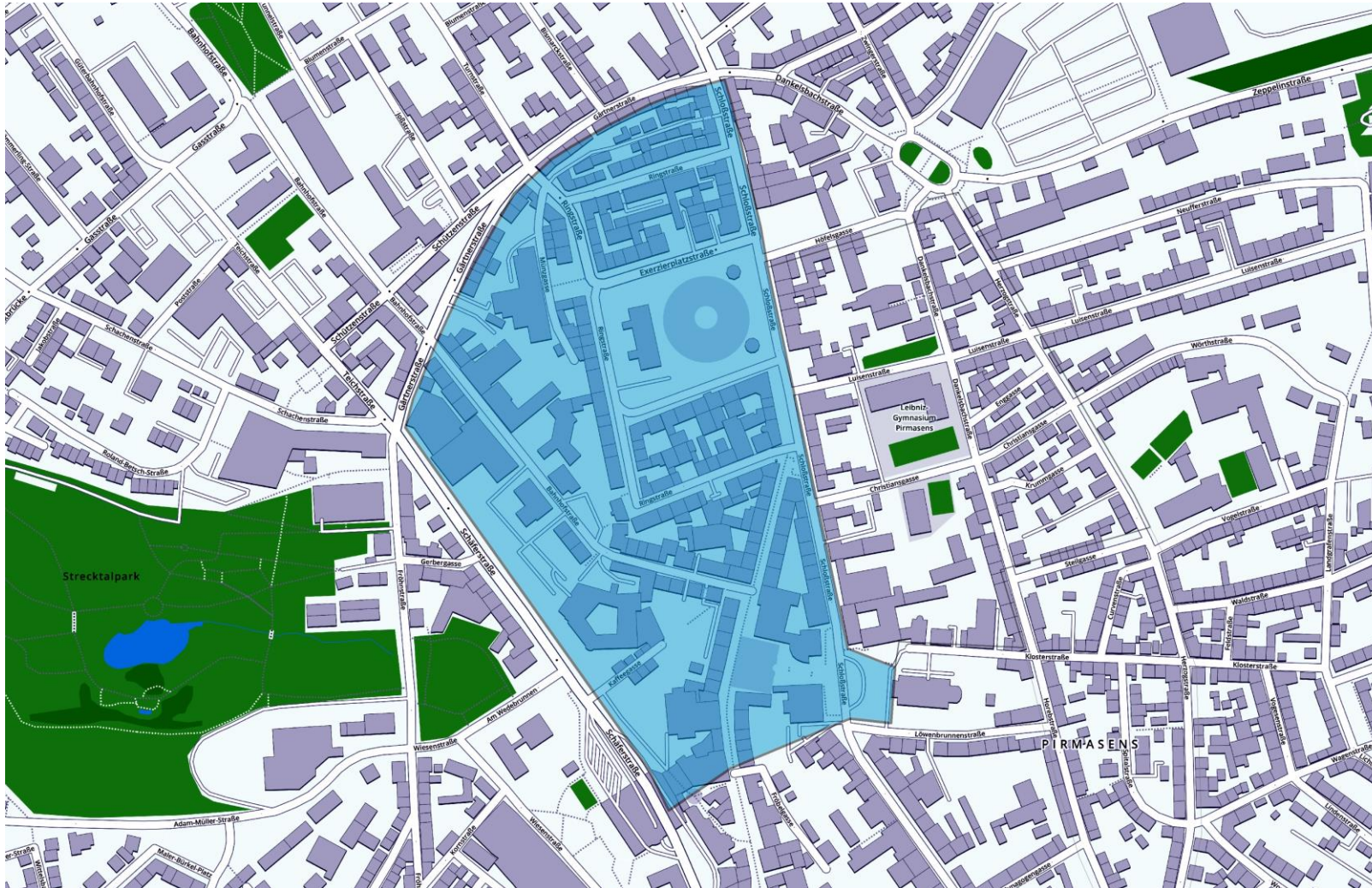




## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Untersuchungsbereich

### Exerzierplatz



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Innenstadt Ost

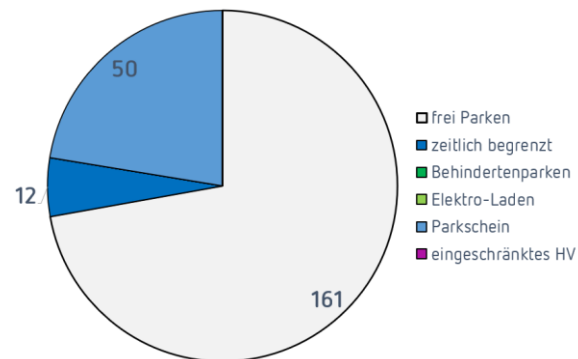
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Das Gebiet wird im Norden durch die Dankelsbachstraße und im Süden durch die Christiansgasse begrenzt. In Ost-West-Richtung dehnt sich das Gebiet zwischen der Schlossgasse und der Herzogstraße aus.

Der Bereich Innenstadt Ost ist die Übergangszone zwischen dem Bereich Exerzierplatz und dem Wohngebiet Ost. Entsprechend finden sich sowohl Wohnbebauung als auch Gebäude mit gewerblicher Nutzung.

Ein Viertel der 223 Stellplätze werden derzeit (überwiegend monetär) bewirtschaftet. In fußläufiger Erreichbarkeit befindet sich zudem die Tiefgarage Exerzierplatz.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 223

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Die derzeitige Auslastung (66 bzw. 59%) lässt keine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zu. Perspektivisch sind Verdrängungseffekte aus den Bereichen Exerzierplatz und Horeb zu erwarten, was ggf. zukünftig eine monetäre Bewirtschaftung ermöglicht.

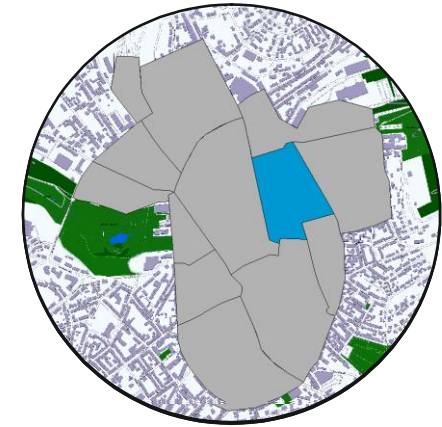
##### Parkraumüberwachung:

- Im Rahmen der Parkraumerhebung wurde werktags eine hohe Anzahl Falschparkender erfasst. Insbesondere aufgrund der Schulen im Gebiet sind Schwerpunktkontrollen vorzusehen.

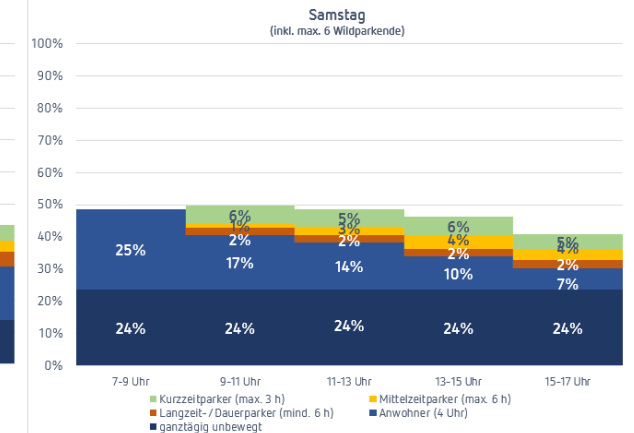
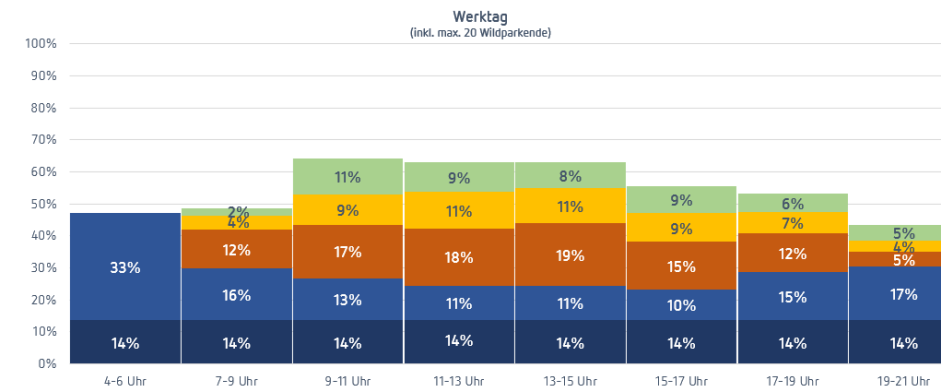
##### Derzeitiger Handlungsbedarf



#### Lage im Untersuchungsgebiet



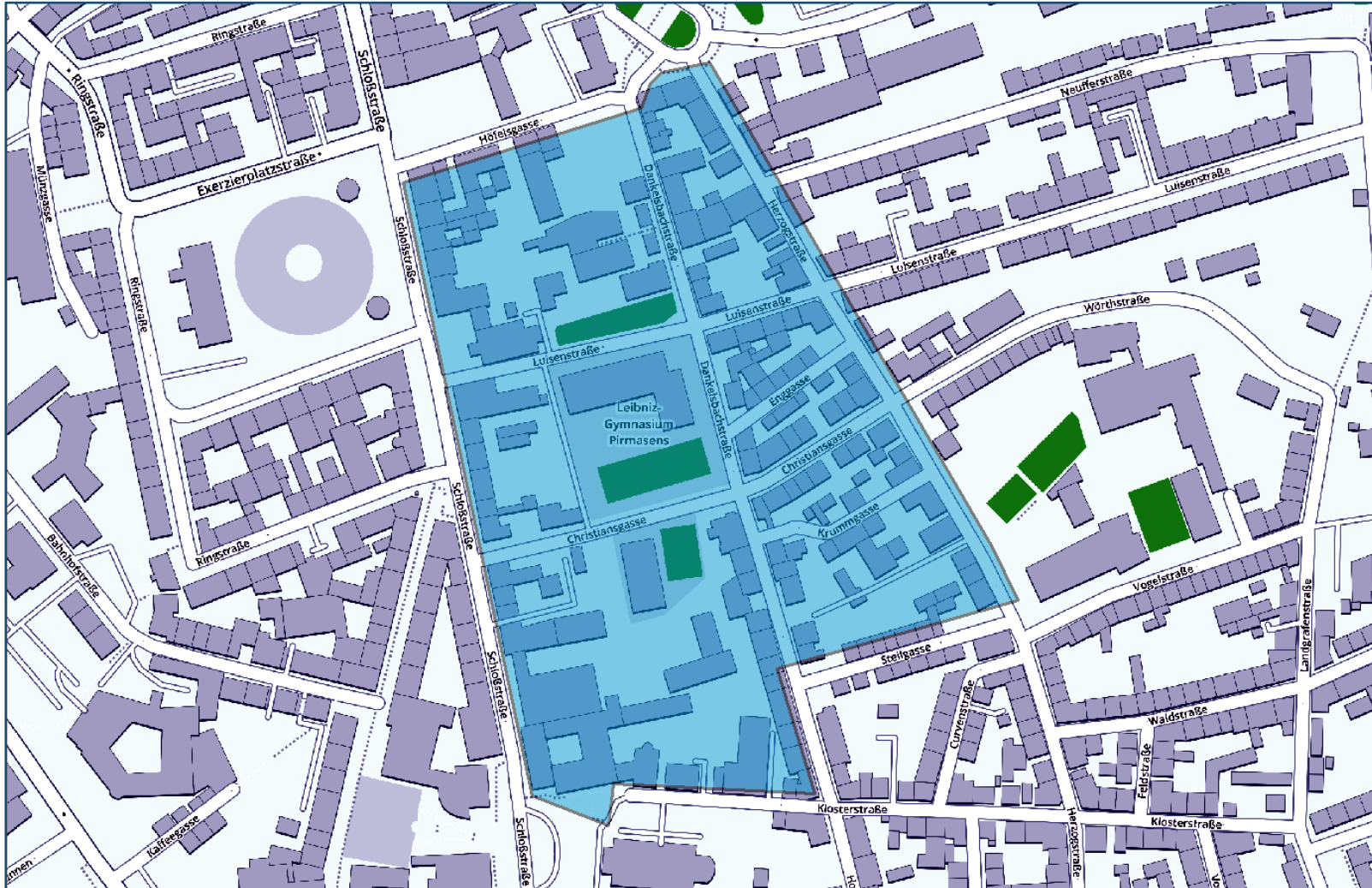
#### Parkraumauslastung und -dauer





## Untersuchungsbereich

## Innenstadt Ost



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Wohngebiet Ost

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Wohngebiet Ost befindet sich am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets und schließt an die Bereiche Innenstadt Ost und Horeb an.

Neben der dominierenden Wohnbebauung haben die Grundschule Horeb und das Immanuel-Kant-Gymnasium starken Einfluss auf das Verkehrsgeschehen.

Ca. 90% der Stellplätze werden derzeit nicht bewirtschaftet. 13 Stellplätze sind zeitlich beschränkt.

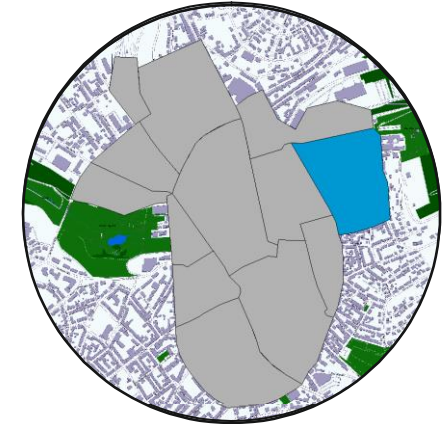
#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

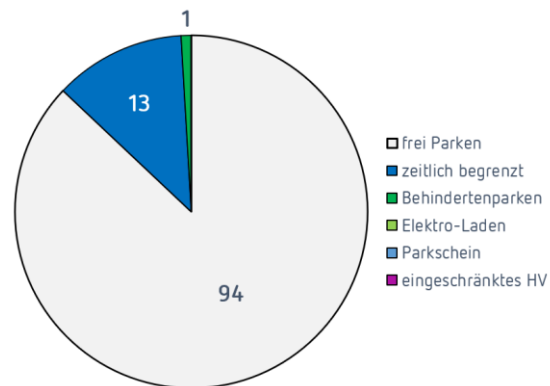
- Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine weitere Bewirtschaftung des Bereiches erforderlich. Die Umsetzung angedachter Maßnahmen (bspw. Horeb) kann jedoch zu Verdrängungseffekten führen, was in Zukunft wahrscheinlich Bewohnerparken mit zeitlicher Einschränkung für Nicht-Bewohnende erfordern wird.

Derzeitiger Handlungsbedarf ○○○○○○

#### Lage im Untersuchungsgebiet

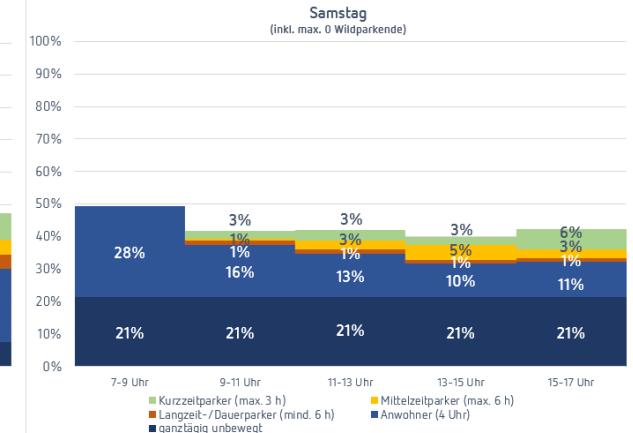
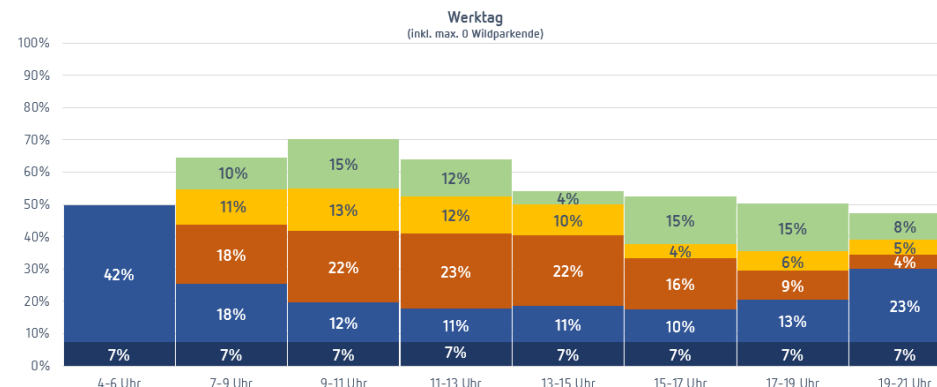


#### Rahmendaten



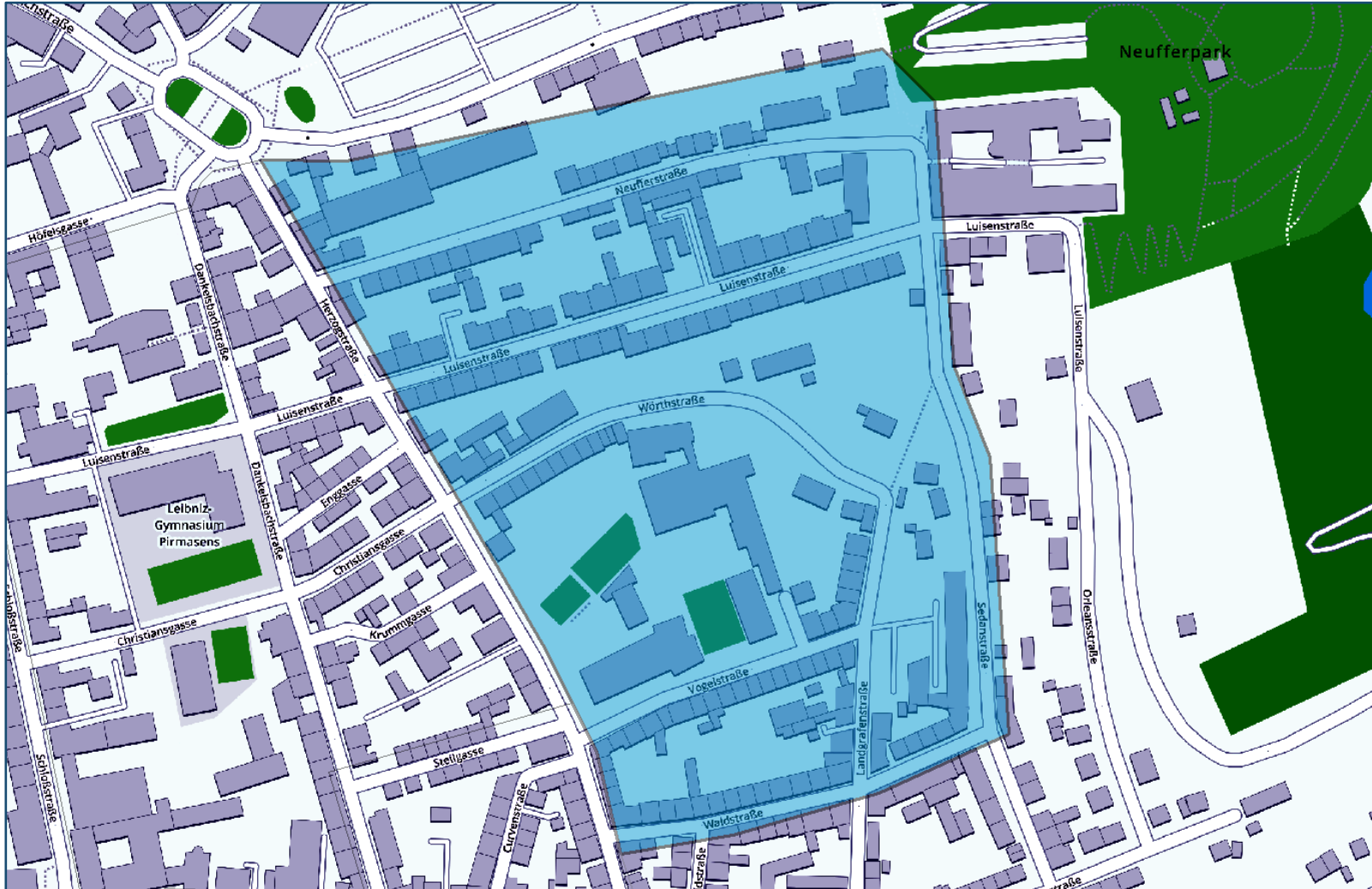
Anzahl öffentlicher Stellplätze: 108

#### Parkraumauslastung und -dauer





## Wohngebiet Ost



Seite 33 | Teil B Maßnahmenentwicklung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Wohngebiet Süd I

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich wird von den Straßen Am Wedebrunnen, Schäferstraße, Fröhnstraße und Pirminiusstraße abgeschlossen und kann in zwei Teile gegliedert werden. Während der östliche Teil durch das Parkhaus Schäferstraße, das Polizeipräsidium und einen großen Supermarkt geprägt werden, herrscht im westlichen Teil mehrheitlich Wohnbebauung vor.

Die insgesamt 65 Stellplätze werden derzeit nicht bewirtschaftet. Die Ausnahme stellt ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen dar.

#### Maßnahmenvorschläge

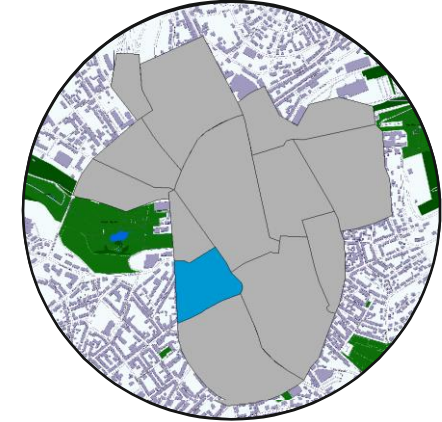
##### Bewirtschaftung:

- Im aktuellen Zustand ist keine Parkraumbewirtschaftung erforderlich. Bei der Umsetzung von Parkraummanagementmaßnahmen in anliegenden Bereichen ist die Situation erneut zu betrachten und eventuell Bewohnerparken auszuweisen.

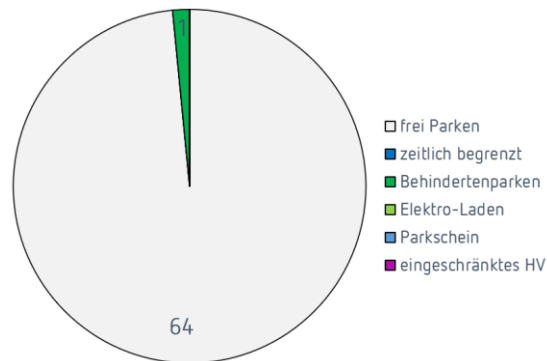
##### Derzeitiger Handlungsbedarf



#### Lage im Untersuchungsgebiet

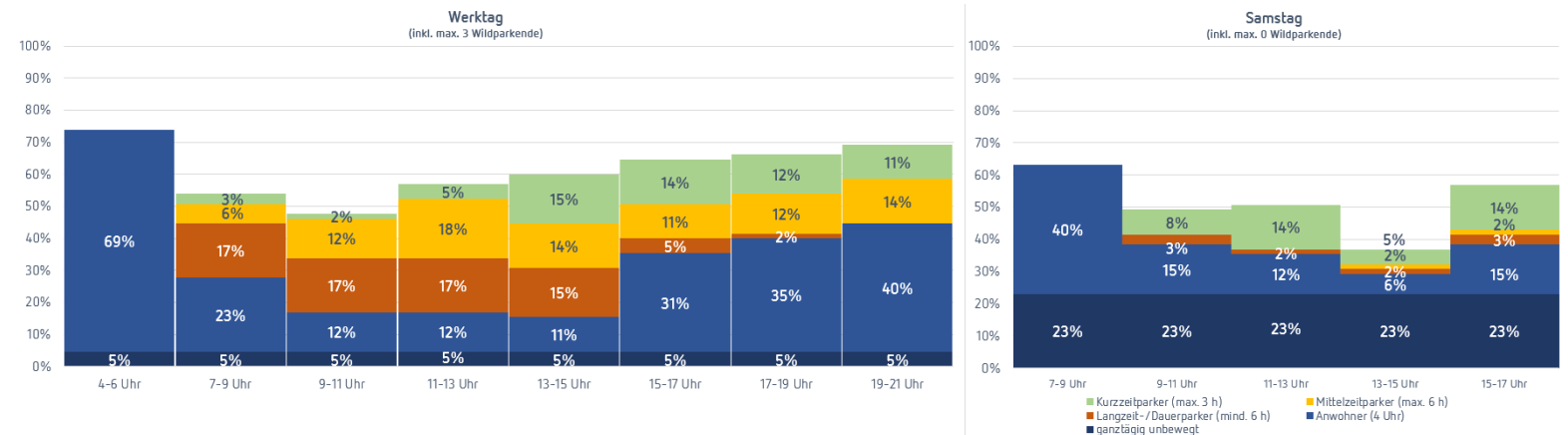


#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 65

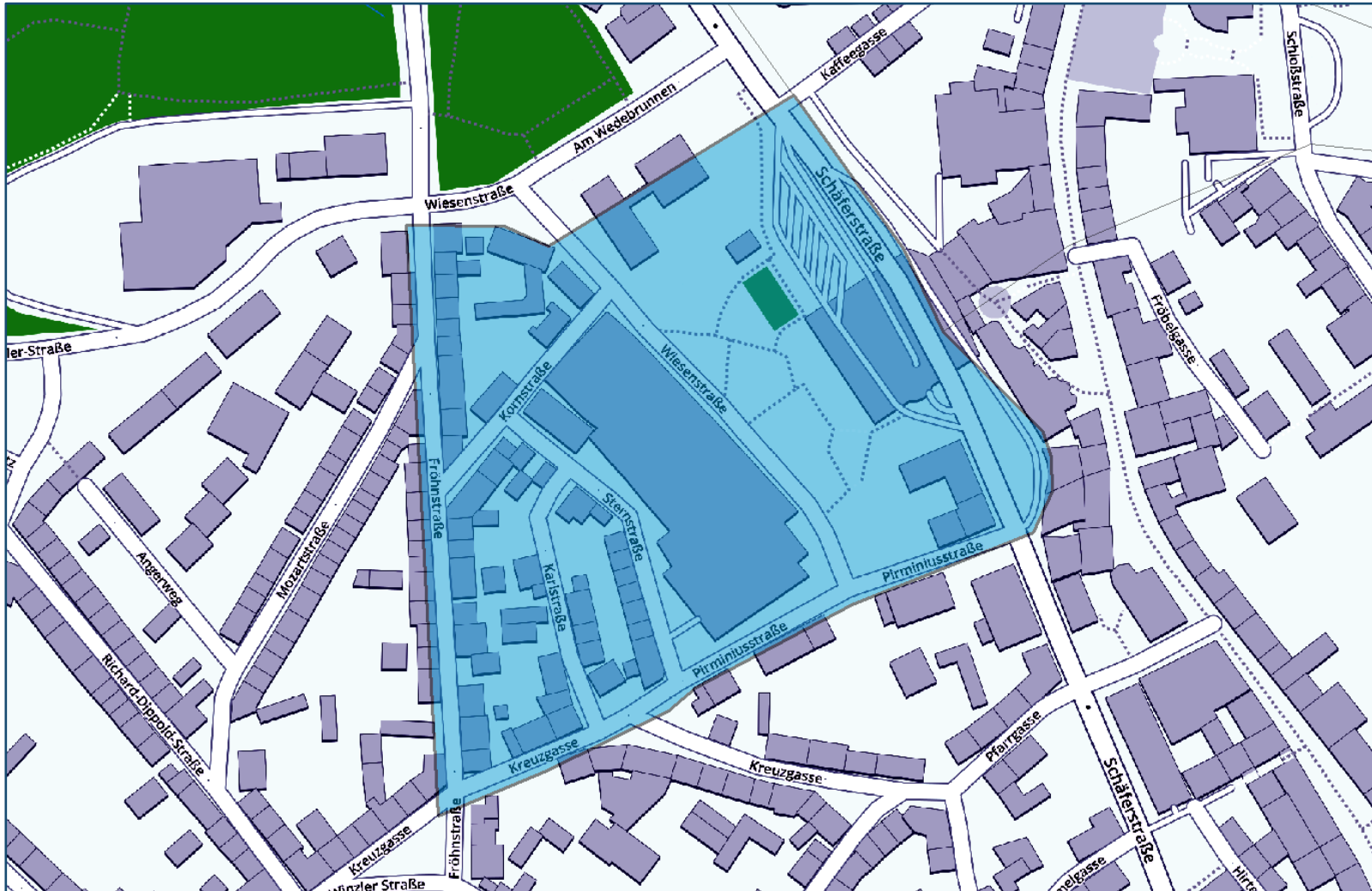
#### Parkraumauslastung und -dauer



## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Wohngebiet Süd I



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 5 Maßnahmensteckbriefe

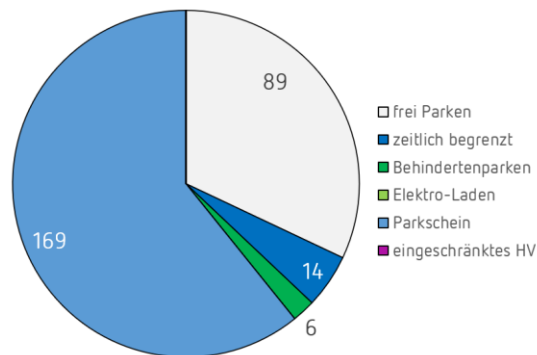
### Innenstadt Süd

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Die südliche Innenstadt wird durch die Schäferstraße, die Horebstraße und die Klosterstraße sowie die Bogenstraße abgegrenzt.

Entsprechend der starken Prägung durch die Fußgängerzone werden rund zwei Drittel aller 278 Stellplätze bewirtschaftet. 169 davon sind kostenpflichtig. In fußläufiger Umgebung finden sich zudem die Parkbauten Postbank und Schäferstraße.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 278

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Um eine einheitliche Lösung zu schaffen und Potenziale in den Parkbauten zu nutzen, sollten alle Stellplätze im Bereich monetär bewirtschaftet und zeitlich auf maximal drei Stunden begrenzt werden.
- Bewohnende sollten durch das Einrichten einer Bewohnerparkzone von der Bewirtschaftung ausgeschlossen werden.

##### Aufenthaltsqualität:

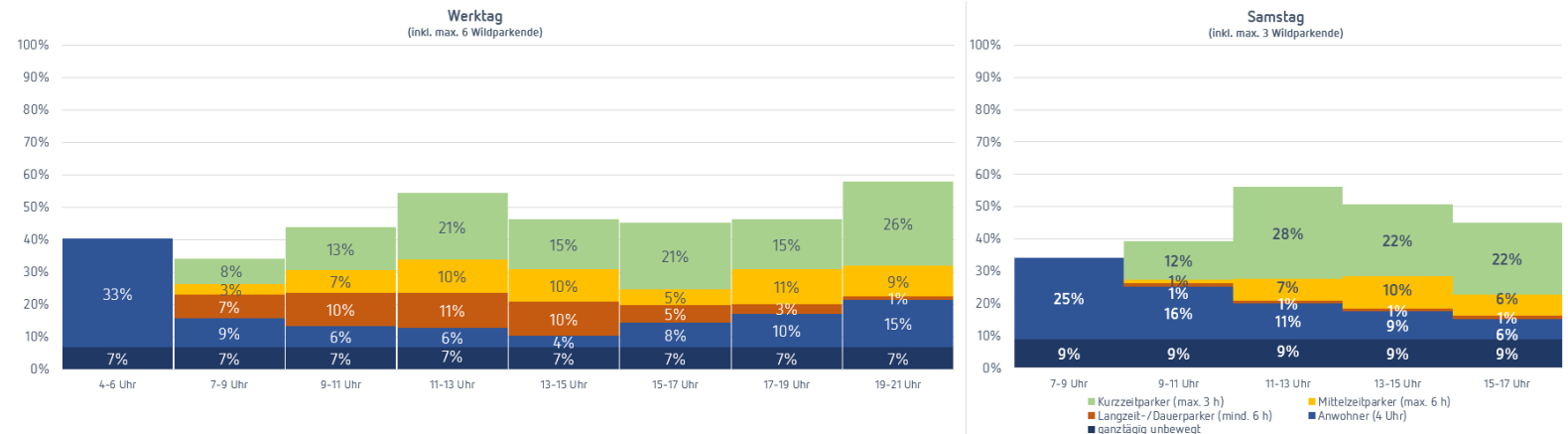
- Die hohe Zahl ungenutzter Stellplätze im Straßenraum kann sukzessive zugunsten der Aufenthaltsqualität umgenutzt werden.

##### Radverkehr:

Die Entfernung der Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand im Abschnitt zwischen Haupt- und Schäferstraße in der Sandstraße gemäß Radverkehrskonzept wird als sinnvoll angesehen.

Derzeitiger Handlungsbedarf ●●●●○

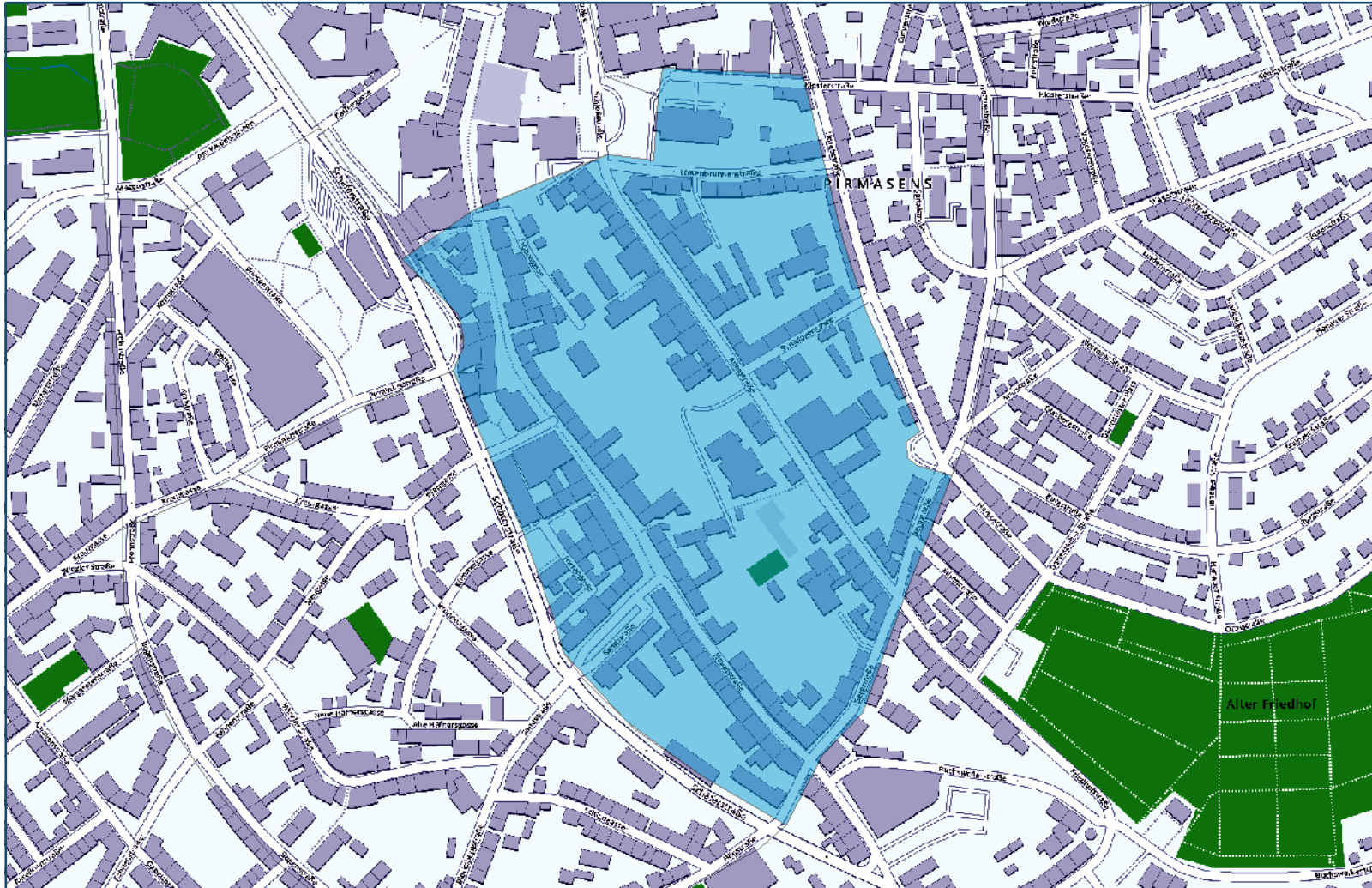
#### Parkraumauslastung und -dauer



## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Innenstadt Süd



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

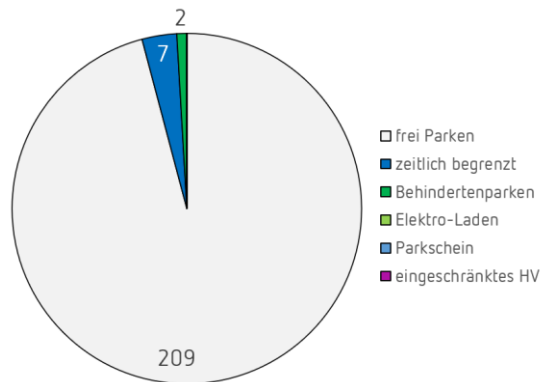
### Gewerbegebiet

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Das innerstädtische Gewerbegebiet erstreckt sich über die Schachen-, Gas-, Schützen- und Bahnhofstraße.

Zusätzlich zu Stellplätzen am Straßenrand können verschiedene Parkplätze genutzt werden. Auch das Parkhaus Dynamikum liegt in fußläufiger Entfernung. Gleiches gilt für den Hauptbahnhof Pirmasens. Aktuell werden lediglich 7 der 218 Stellplätze monetär bewirtschaftet.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 218

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Zum aktuellen Zeitpunkt ist aufgrund des geringen Parkdrucks keine Bewirtschaftung erforderlich. Dies gilt grundsätzlich auch für den derzeit bewirtschafteten Abschnitt der Bahnhofstraße

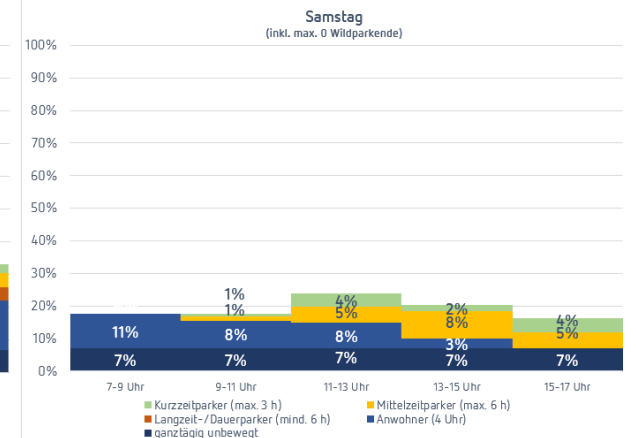
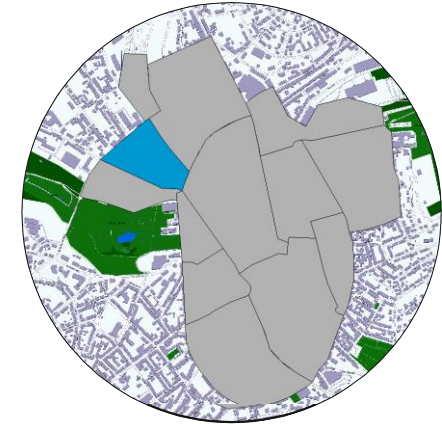
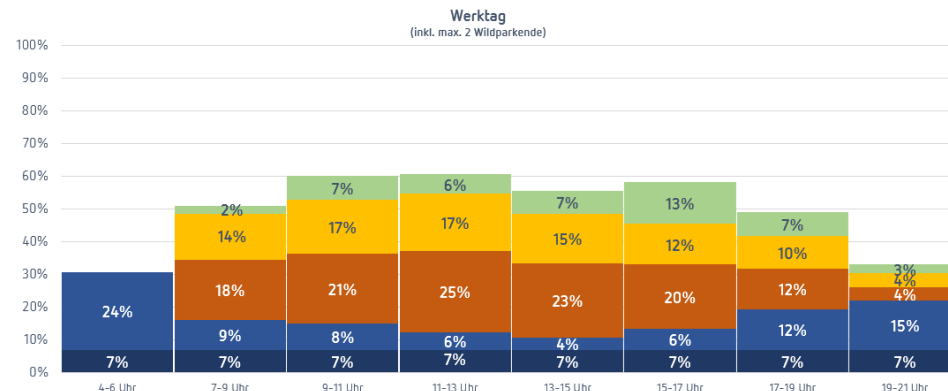
##### Radverkehrskonzept:

- Im Radverkehrskonzept wird ein Wegfall der südlichen Kfz-Stellplätze vorgeschlagen, um dort beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Dies ist zu unterstützen.

#### Derzeitiger Handlungsbedarf



#### Parkraumauslastung und -dauer

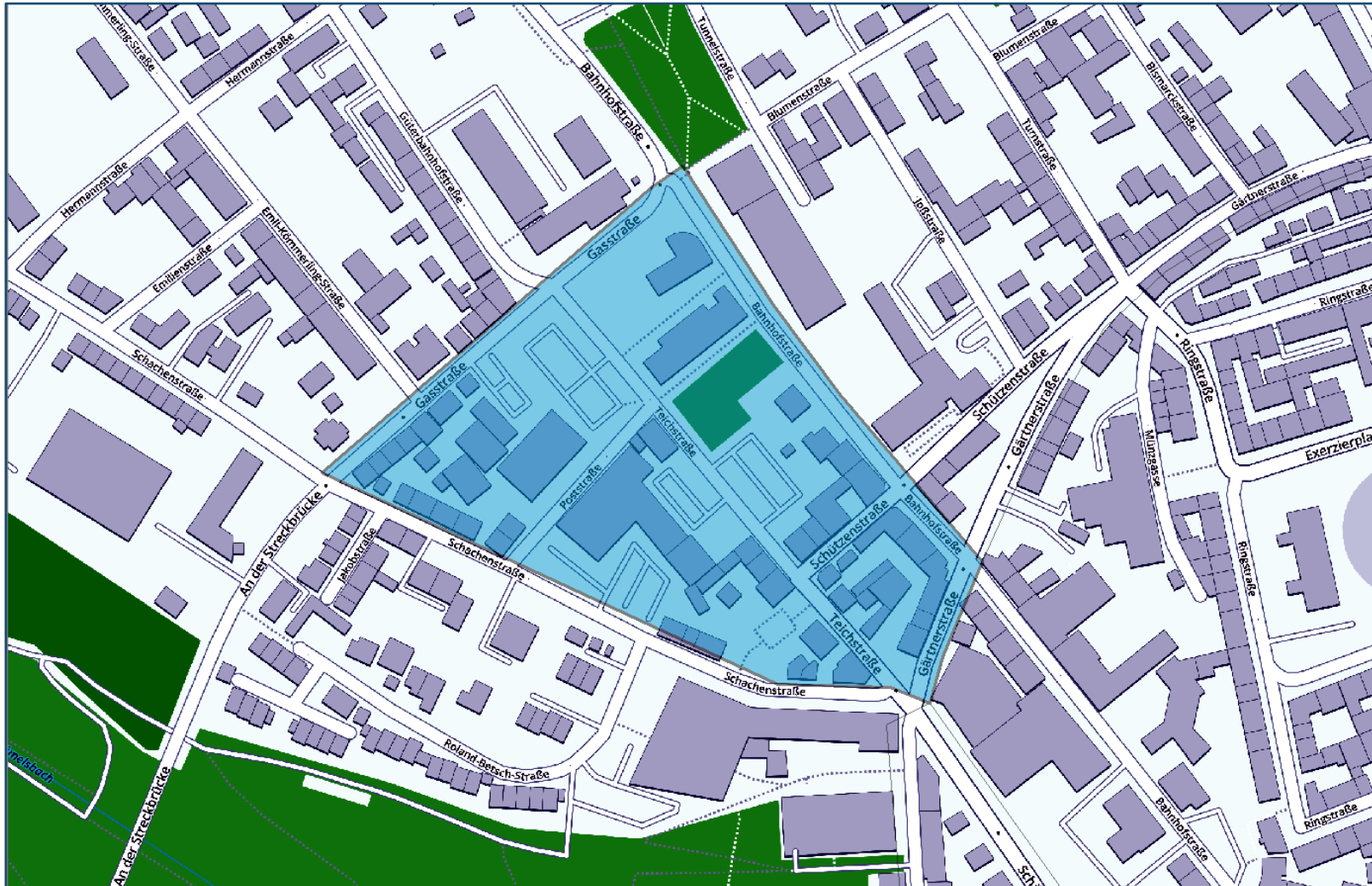




## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Gewerbegebiet



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Bahnhof

#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Bahnhof beschränkt sich auf die direkt am Hauptbahnhof gelegenen Parkplätze, welche insgesamt 103 Stellplätze aufweisen. Fünf der Stellplätze sind für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen.

#### Maßnahmenvorschläge

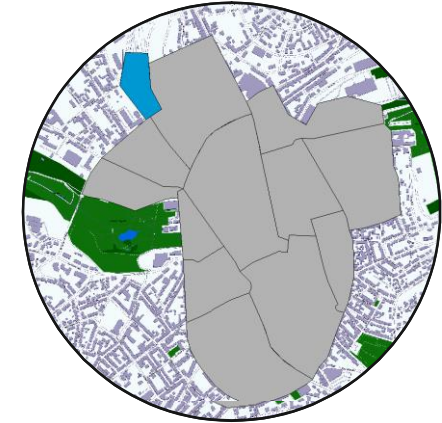
##### Bewirtschaftung:

- Eine Bewirtschaftung der Parkplätze ist aufgrund der gegebenen Auslastung weder möglich noch sinnvoll.

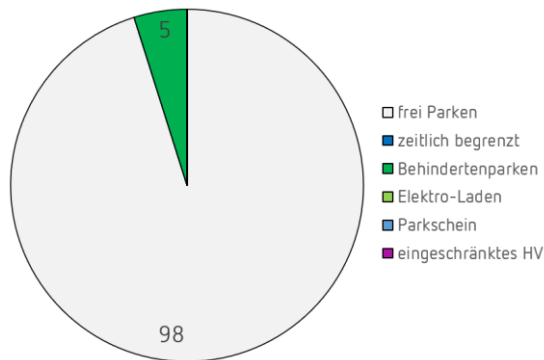
##### Park & Ride:

- Die Anlage dient primär Pendelnden aus Pirmasens, die den Hauptbahnhof nutzen, um die Stadt zu verlassen. Aufgrund der hohen Anzahl freier Kapazitäten ist derzeit die Einführung von Park & Ride nicht notwendig.

#### Lage im Untersuchungsgebiet



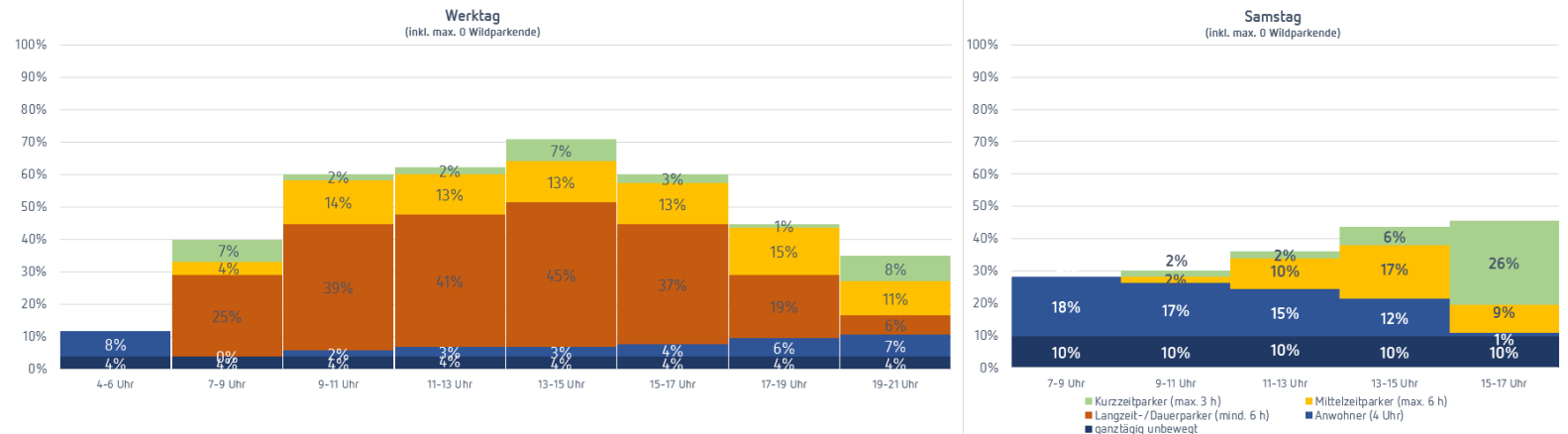
#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 103

#### Derzeitiger Handlungsbedarf ○○○○○○

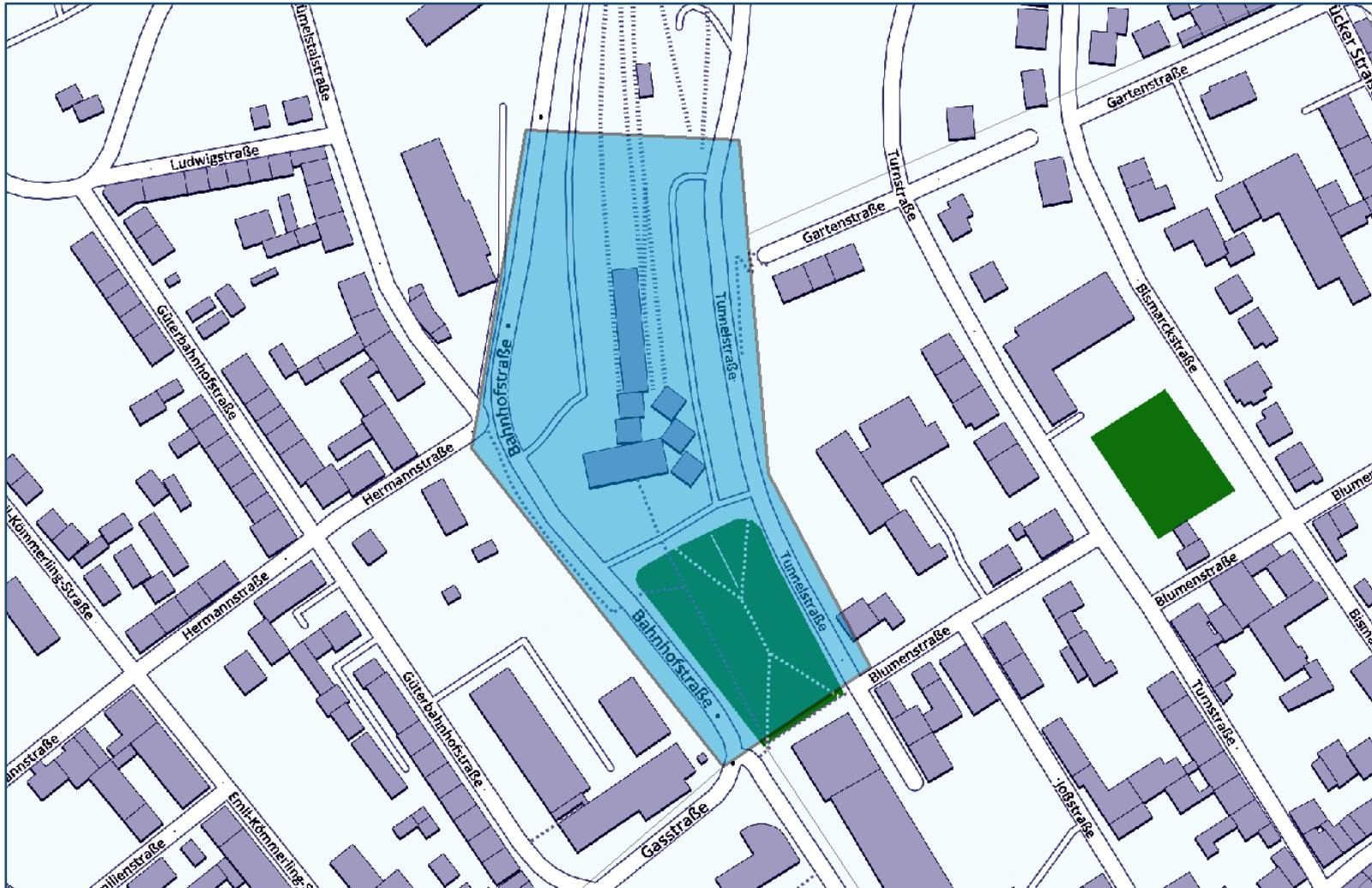
#### Parkraumauslastung und -dauer



## 5 Maßnahmensteckbriefe

Untersuchungsbereich

Bahnhof



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Wohngebiet Süd II

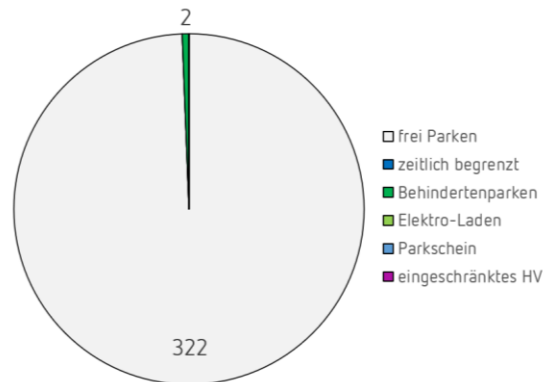
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Wohngebiet Süd II begrenzt das Untersuchungsgebiet im Südwesten und wird durch die Pirminius-, die Schäfer- sowie die Bogen- bzw. Hühnerstraße eingefasst.

Die überwiegende Nutzung betrifft das Wohnen, jedoch werden insbesondere die Blocksberg- und die Winzlerstraße durch gewerbliche Nutzungen ergänzt. Auch die Matzenbergschule hat wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen.

Eine Bewirtschaftung der 324 Stellplätze ist nicht vorhanden. Es gibt derzeit 2 Stellplätze für mobilitäts-eingeschränkte Personen.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 324

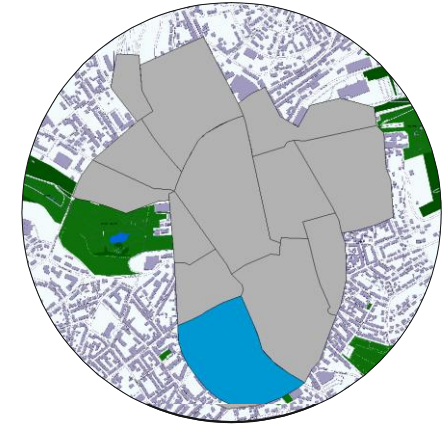
#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

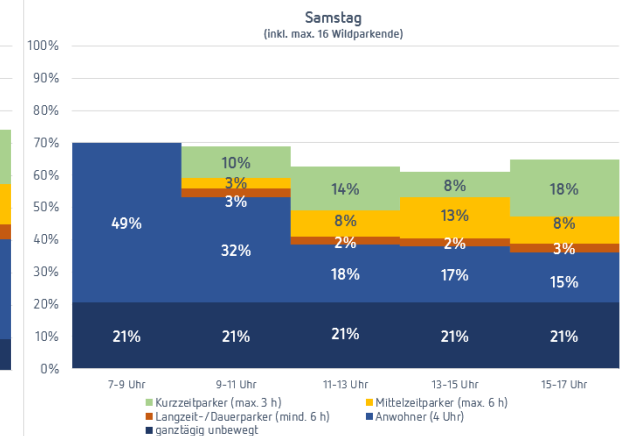
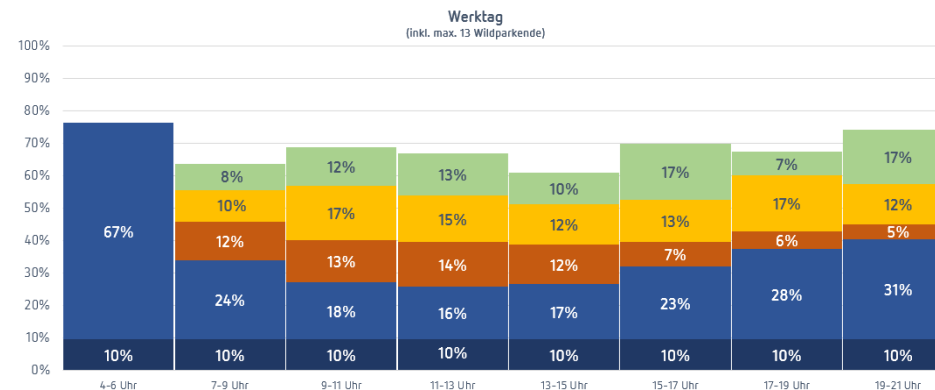
- Der Parkdruck im Bereich ist durchgängig als Mittel bis Hoch einzustufen. Bei wachsendem Parkdruck ist entsprechend eine Bewirtschaftung denkbar.
- Bei einer Bewirtschaftung mittels Bewohnerparkzone sollte sich das Parken von Nicht-Bewohnenden auf die Bereiche mit gewerblicher Nutzung bzw. der Schule beschränken.
- Sonstige Stellplätze sollten exklusiv durch Bewohnende genutzt werden.

Derzeitiger Handlungsbedarf ●●●○○○

#### Lage im Untersuchungsgebiet



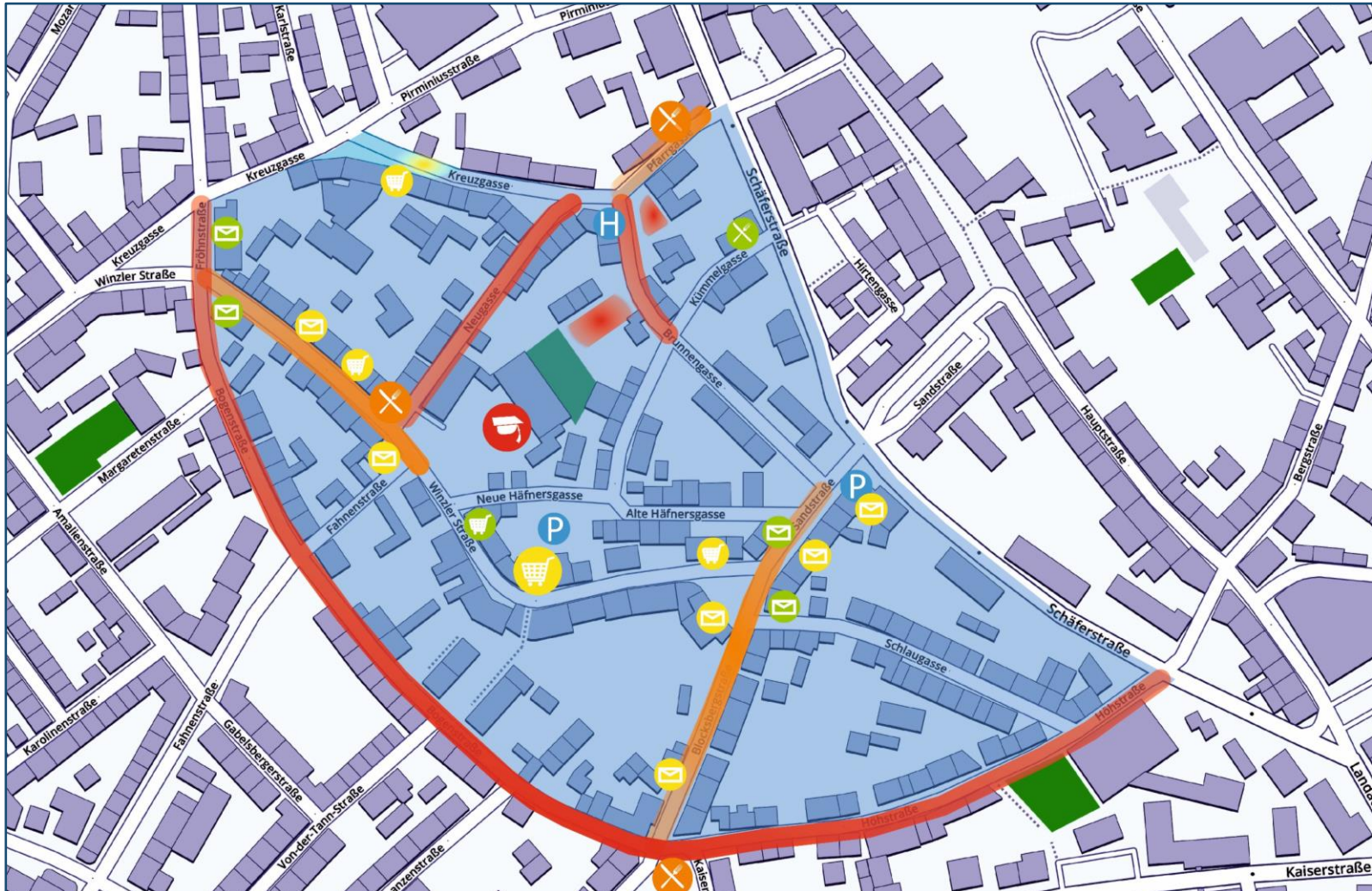
#### Parkraumauslastung und -dauer



## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Untersuchungsbereich

### Wohngebiet Süd II



#### Parkraumnachfragende Bewohnerparken Wohngebiet Süd II

##### Erwartete Parkraumnachfrage

- hohe Parkraumnachfrage
- mittlere Parkraumnachfrage
- geringe Parkraumnachfrage

##### Erwartete / Erlaubte Parkdauer

- bis 30 Minuten
- bis 1 Stunde
- bis 3 Stunden
- über 3 Stunden

##### Nutzungen

- Einzelhandel
- Dienstleistende
- Schule
- Gastronomie
- Kundenparkplatz
- Hol-Und-Bring-Zone

Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Gerbergasse

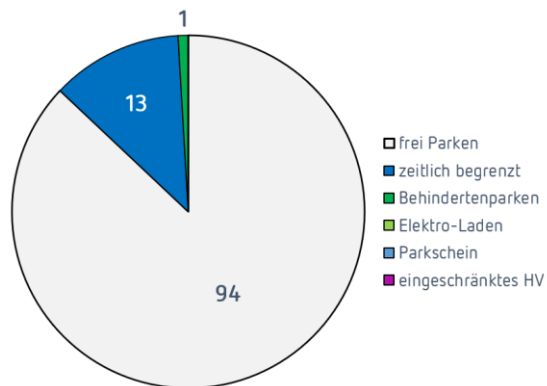
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Gerbergasse wird östlich und westlich durch die Schäfer- bzw. die Fröhnstraße abgegrenzt. Im Süden sind Stellplätze der Wiesenstraße bis zur Einmündung Kornstraße inkludiert.

Geprägt wird das Gebiet durch eine Mischung von Wohnbebauung, Dienstleistenden sowie dem anliegenden Strecktalpark und der Grünanlage Fröhnstraße. Das Gebiet Gerbergasse liegt in fußläufiger Entfernung zum Exerzierplatz und zum Dynamikum sowie dessen Parkhaus.

Aktuell sind 13 der 108 Stellplätze zeitlich beschränkt.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 108

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Die Auslastung im Bereich liegt sowohl am Werktag als auch am Samstag konstant unter 80%. Betrachtet man hingegen lediglich die unbewirtschafteten Stellplätze, so zeigt sich eine konstante Auslastung von über 80%, was wiederum eine Bewirtschaftung ermöglicht.
- Der Bereich sollte analog zur Schäferstraße vollständig monetär bewirtschaftet werden (Zone 1).

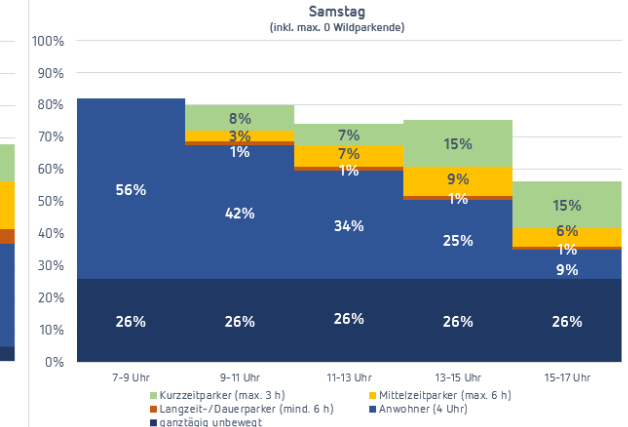
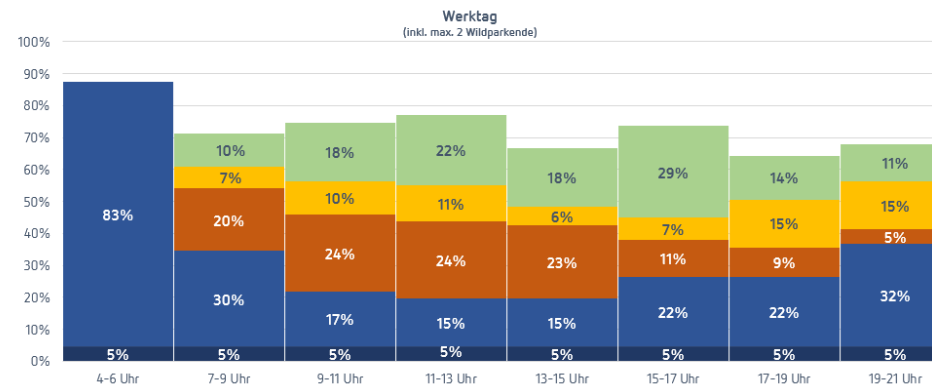
##### Bewohnerparken

- Die Gerberstraße und die Fröhnstraße (Am Wedebrunnen – Gerbergasse) sollen ausschließlich für Bewohnende mit Bewohnerparkausweis zur Verfügung stehen. Dies entspricht ca. 31 % der Stellplätze.

#### Derzeitiger Handlungsbedarf



#### Parkraumauslastung und -dauer





## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Horeb

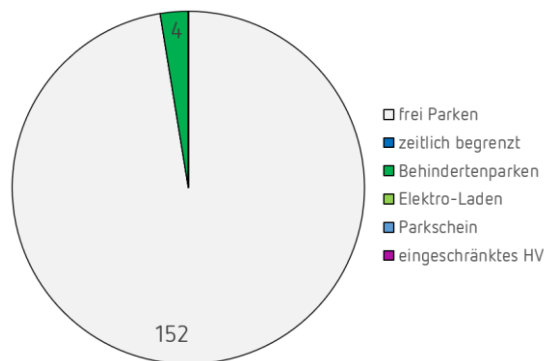
#### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Bereich Horeb umfasst in Ost-West-Richtung den Bereich zwischen Horeb- und Herzogstraße und wird im Norden durch die Steilgasse beschlossen.

Das Gebiet wird überwiegend durch Wohnbebauung geprägt. Vereinzelt und insbesondere im nördlichen Teil der Herzogstraße befinden sich diverse gewerbliche Nutzungen.

Mit Ausnahme der 4 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen werden die Stellplätze nicht bewirtschaftet. Eine fußläufige Entfernung zu Parkbauten gibt es nicht.

#### Rahmendaten



Anzahl öffentlicher Stellplätze: 156

#### Maßnahmenvorschläge

##### Bewirtschaftung:

- Sowohl am Samstag als auch an Werktagen liegt der Parkdruck dauerhaft über 80%. Vor allem an Werktagen wird dieser durch Beschäftigte und Kund\*innen verursacht, weshalb zur Entlastung der Bewohnenden eine Bewohnerparkzone eingerichtet werden sollte.
- Diesbezüglich sollten Nicht-Bewohnende im nördlichen Teil der Herzogstraße sowie einem Teil der Spitalstraße parken. Sonstige Stellplätze (47%) sollten exklusive für Bewohnende und Besuchende (Besucherausweise) genutzt werden.

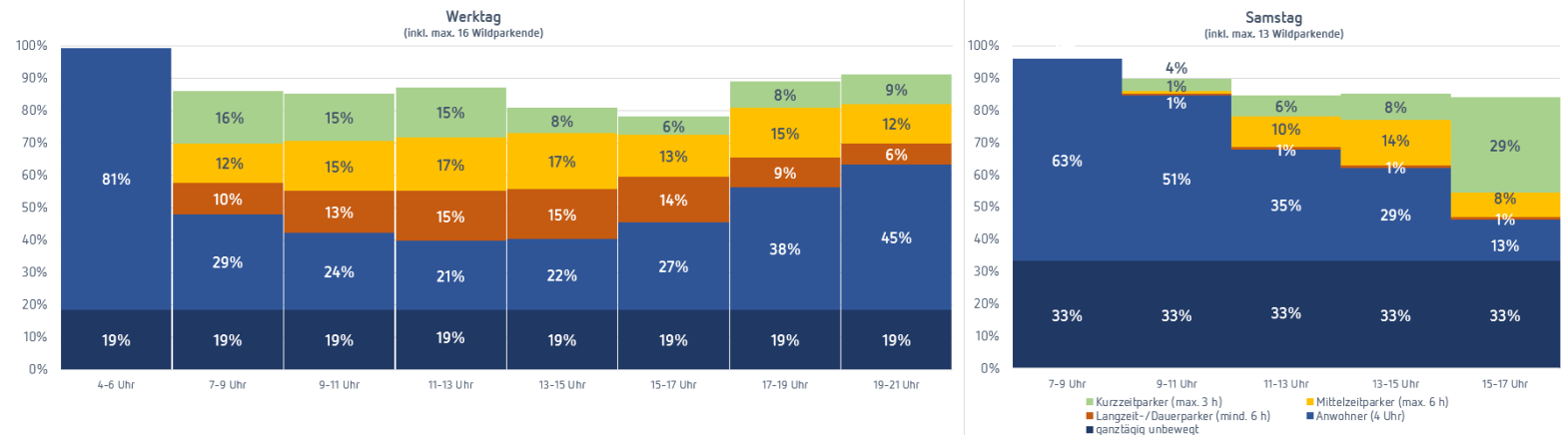
##### Parkraumüberwachung:

- Im Vergleich zu anderen Bereichen wurde während der Erhebung eine besonders hohe Anzahl von Falschparkenden erfasst. Entsprechend empfiehlt sich der Bereich für Schwerpunktkontrollen.

##### Derzeitiger Handlungsbedarf



#### Parkraumauslastung und -dauer



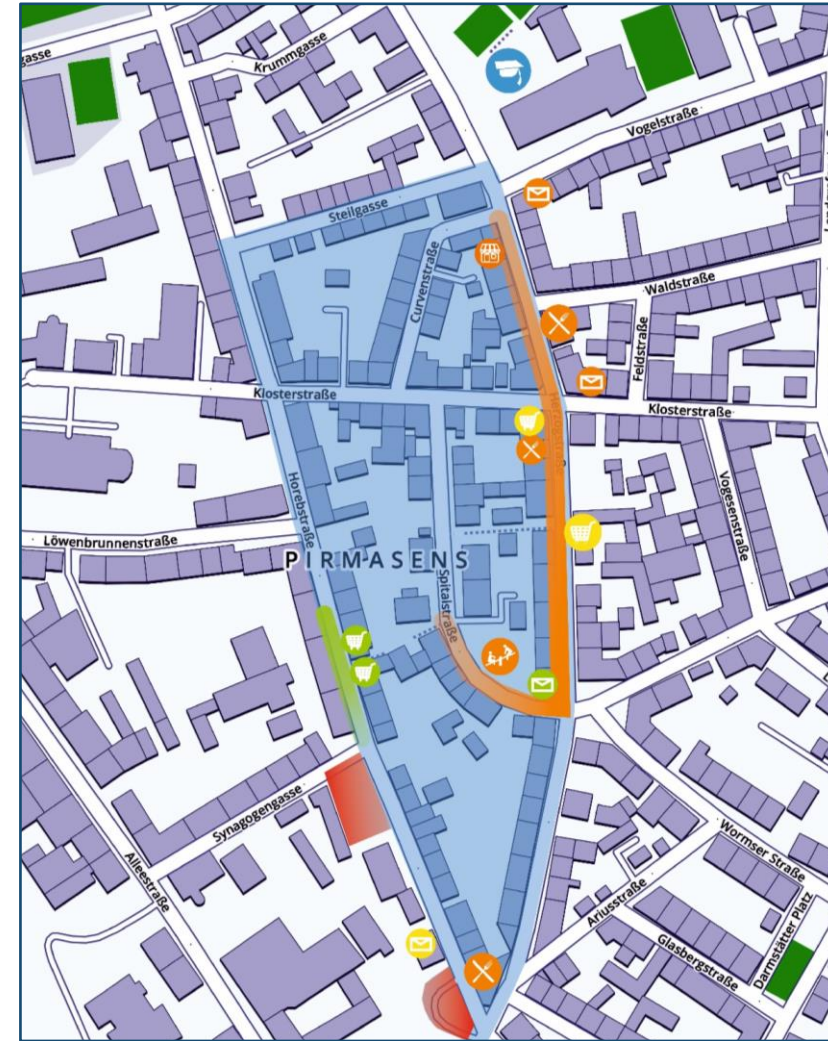
## 5 Maßnahmensteckbriefe

### Gerbergasse



### Untersuchungsbereiche

### Horeb



Quelle: OSM & Mitwirkende,  
eigene Bearbeitung

## 7 Evaluationskonzept

Die Umsetzung der Maßnahmen des Parkraumkonzeptes ist ein umfangreicher Eingriff in die Parkraumbewirtschaftung der Pirmasenser Innenstadt. Die Evaluation der Maßnahmen soll nach Planung und Einführung dazu beitragen, dass sich die Maßnahmen so entwickeln, wie durch die Zielsetzung vorgegeben. Das Parkraumkonzept für die Innenstadt in Pirmasens ist Teil der Maßnahmenausarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Somit sollten die Ziele des VEP und das dort ausgearbeitete Evaluationskonzept ebenfalls beachtet werden und als Evaluationsziel zur Orientierung dienen.

Da sich das Mobilitätsverhalten der Menschen nur über längere Zeitperioden verändert, sollte eine nachhaltig wirkende Parkraumstrategie in Pirmasens daher evaluiert werden, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu prüfen und unerwünschte Effekte frühzeitig zu erkennen. Ebenfalls sind die Maßnahmen nicht absolut zu sehen. Stellen sich Effekte nicht wie beschrieben oder gewünscht ein, müssen Maßnahmen und ihre Effekte überprüft und weiterentwickelt werden. Zudem können sich Rahmenbedingungen in Zukunft ändern, die einer Anpassung bedürfen.

Wie im VEP beschrieben, lassen sich grundsätzlich zwei Elemente evaluieren: Die Umsetzung des Konzepts, also die Prozessevaluation, und die Wirksamkeit der Maßnahmen. Ihre volle und gutachterlich beabsichtigte Wirkung zeigen die Einzelmaßnahmen insbesondere, wenn ein Großteil der im Konzept beschriebenen Maßnahmen umgesetzt wird. Die beabsichtigte Erhöhung der Aufenthaltsqualität im

Untersuchungsraum in Pirmasens kann daher nicht einzeln betrachtet und evaluiert werden, sondern ist eine der Zielsetzungen, die sich aus den Maßnahmen ergeben. Erst bei einer vollständigen Realisierung treten lenkende Effekte auch so ein, wie beschrieben. Die Evaluation kann sinngemäß erst dann beginnen, wenn von einem ausreichenden Umsetzungsstand der Maßnahmen ausgegangen werden kann. Erfahrungsgemäß braucht es ein bis zwei Jahre nach

der Einführung bis Angebote und steuernde Eingriffe im Verkehrsgeschehen durch die Teilnehmenden überwiegend akzeptiert werden und verinnerlicht wurden. Es empfiehlt sich deswegen ein Evaluationszyklus, der sich an dieser Zeit und an den Erhebungszyklen des VEP orientiert. Erhebungen sind meistens mit hohem Organisationsaufwand verbunden, sodass hier Synergien genutzt werden sollten.

**Abbildung 16: Übersicht der Indikatoren, Methodik, und Zeitintervalle zur Evaluation des Parkraumkonzepts**

| Maßnahme  | Möglicher Indikator   | Erhebungsmethodik   | Zeitintervall                                  |
|---|---|---|--|
| <b>Parkraumbewirtschaftung (monetär und zeitlich)</b> | Auslastung der städtischen Parkbauten (Wenn Zugriff vorhanden, dann ebenso Auslastung privater Parkbauten.)                                     | Falls technisch möglich, automatisierte Erhebung, sonst Zählung an einem durchschnittlichen Werktag und einem Samstag | Jährlich                                       |
|   | Anzahl ausgestellter Ordnungsgelder und evtl. Gebührenhöhe (Falsch-/Fehlnutzung)  | Zählung Quantitativ   | Jährlich                                       |
| <b>Parkraumbewirtschaftung (Sonderstellplätze)</b>    | Erfüllung des gesetzlich vorgegebenen Anteils an rollstuhl- und behinderten-gerechten Parkplätzen   | Zählung / Dokumentation   | Alle zwei Jahre                                |
|   | E-Ladepunkte:<br>- Erfüllung der EU-Richtlinie<br>- Erhebung der Auslastung; an einem durchschnittlichen Werktag und einem Samstag sowie nachts | Zählung und Erhebung  | Alle zwei Jahre                                |
| <b>Einrichtung von Bewohnerparkzonen</b>              | Erhebung der Auslastung; an einem durchschnittlichen Werktag und einem Samstag sowie nachts   | Zählung nach Einführung   | Nach einem Jahr; dann alle zwei Jahre          |
| <b>Liefer- und Ladezonen</b>                          | Einrichtung eines Testbetriebs und eines Runden Tisches   | Zählung / Dokumentation   | Jährlich                                       |
| <b>Synergieeffekte – Radverkehrskonzept</b>           | Rückgang von Unfällen mit Beteiligung von Fahrrädern  | Nachrichtlich durch Polizeistatistik  | Jährlich                                       |
|   | Umwandlung von Stellplätzen für Radinfrastruktur  | Zählung Quantitativ   | Alle zwei Jahre                                |
| <b>Parkleitsystem</b>                                 | Auslastung der städtischen Parkbauten (Wenn Zugriff vorhanden, dann ebenso Auslastung privater Parkbauten.)                                     | Falls technisch möglich, automatisierte Erhebung, sonst Zählung an einem durchschnittlichen Werktag und einem Samstag | Jährlich                                       |
| <b>Park + Ride</b>                                    | Auslastung des Messeparkplatzes   | Automatisierte Erhebung   | Jährlich                                       |
| <b>Umsetzung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts</b>   | Anzahl umgesetzter Maßnahmen  | Zählung   | Umsetzungshorizont 5 Jahre mit Halbezeitbilanz |

\* Alle Empfehlungen auf Grundlage gutachterlicher Einschätzung - angelehnt an die Empfehlungen des VEP





Teil C

Quellen & Anhang

## 1 Quellen

**Baden Württembergisches Ministerium für Verkehr (2021):** Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden Württemberg, online unter: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren\\_Publikationen/210415\\_VM\\_Ruhender\\_Verkehr\\_DinA4\\_ES\\_web.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf) (zuletzt abgerufen am 12.12.2022).

**Bundesnetzagentur (2021):** Elektromobilität – Öffentliche Ladeinfrastruktur – Liste der Ladesäulen, online unter: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html> (zuletzt abgerufen am 10.12.2021).

**Kraftfahrtbundesamt (2021):** Fahrzeugbestand in Pirmasens nach Kraftstoff-/Energiequellen per 01.01.2021.

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Köln.

**FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012):** Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012). Köln.

**Freymann & Wellner (2016):** juris PraxisKommentar zum Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2016, § 45 StVO, Rn. 32.

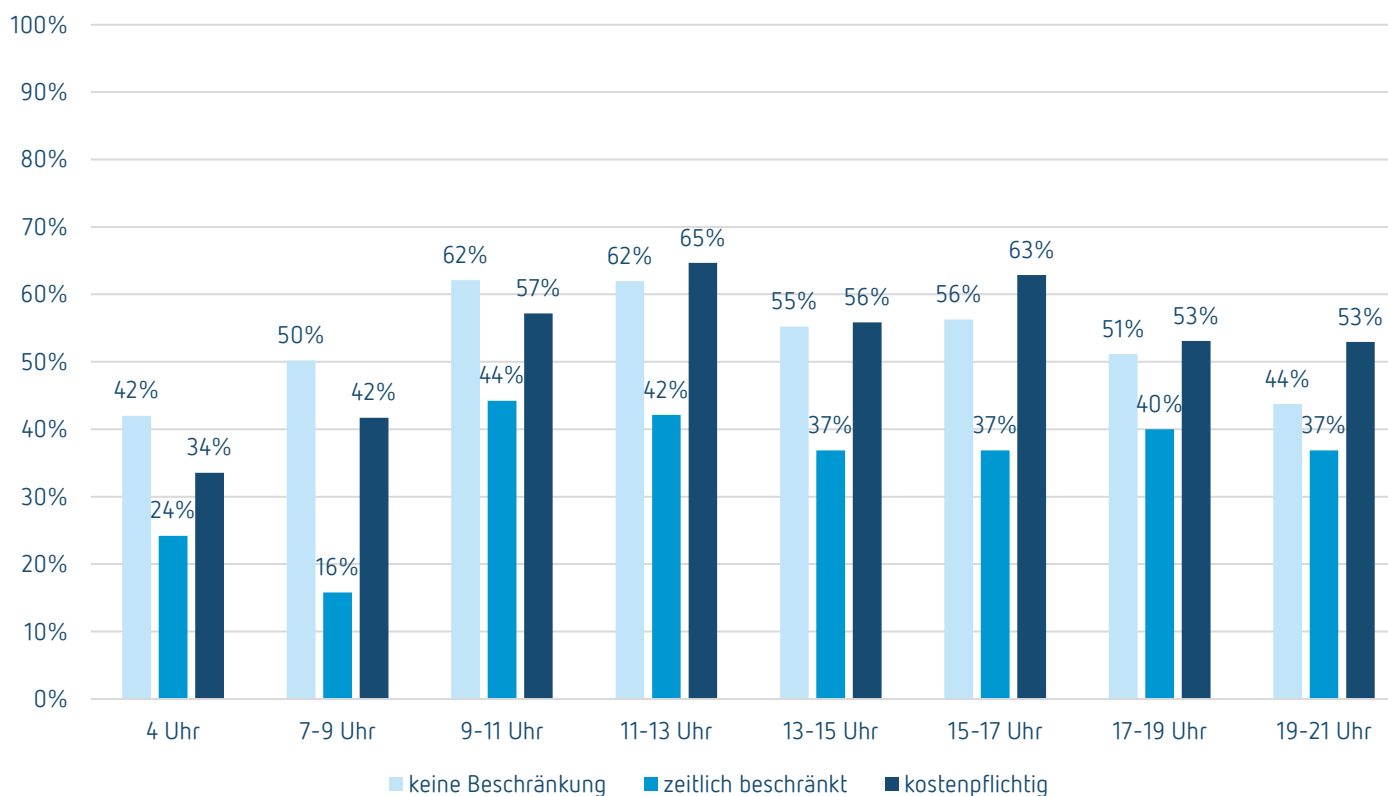
**IFH Köln (2021):** Vitale Innenstädte – Stadtperformance und Kundenverhalten zwischen Strukturwandel, Lockdown und Onlinehype.

## 2 Anhang

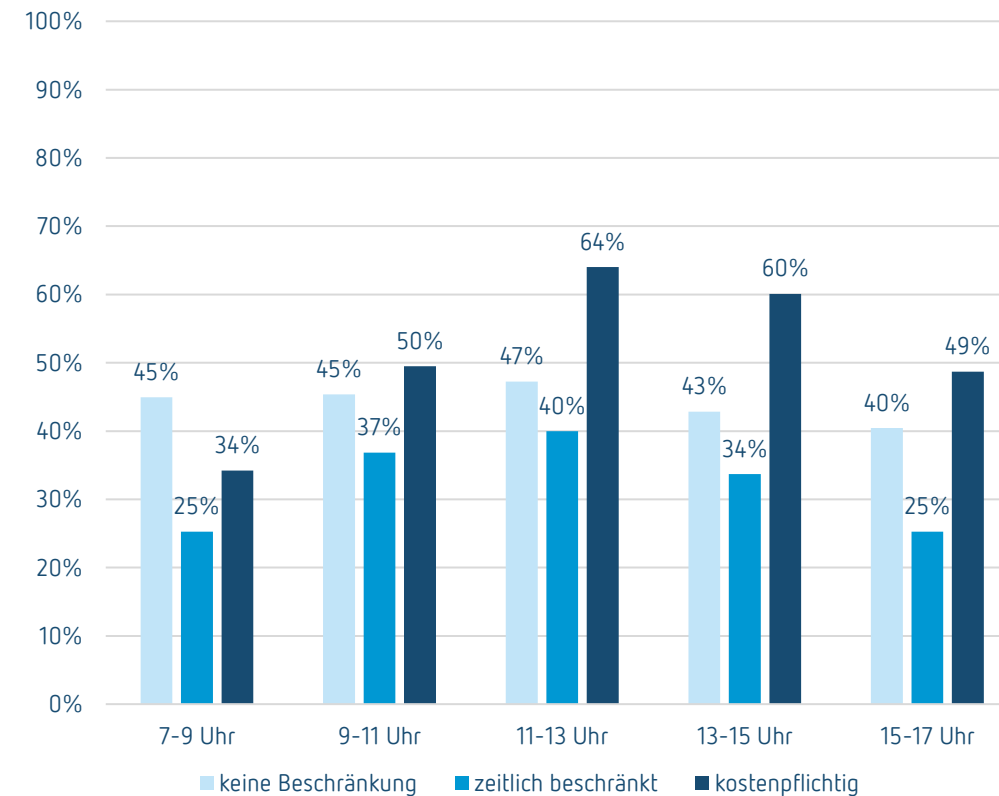
### 2.1 Straßenraum

### 1 Auslastung nach Parkregelung

Pirmasens: Auslastung von Stellplätzen (Werktag)  
(n = 2846, 95, 614)



Auslastung von Stellplätzen (Samstag)  
(n = 2846, 95, 614)



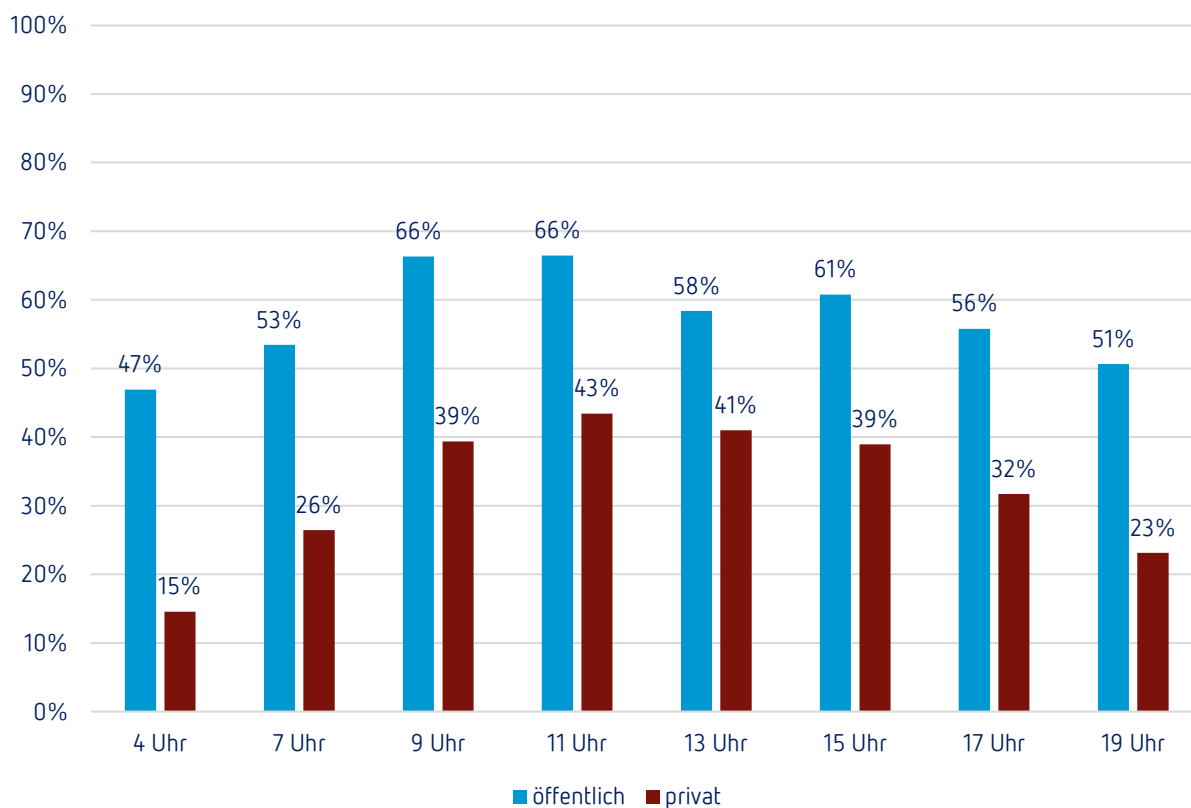


## 2 Anhang

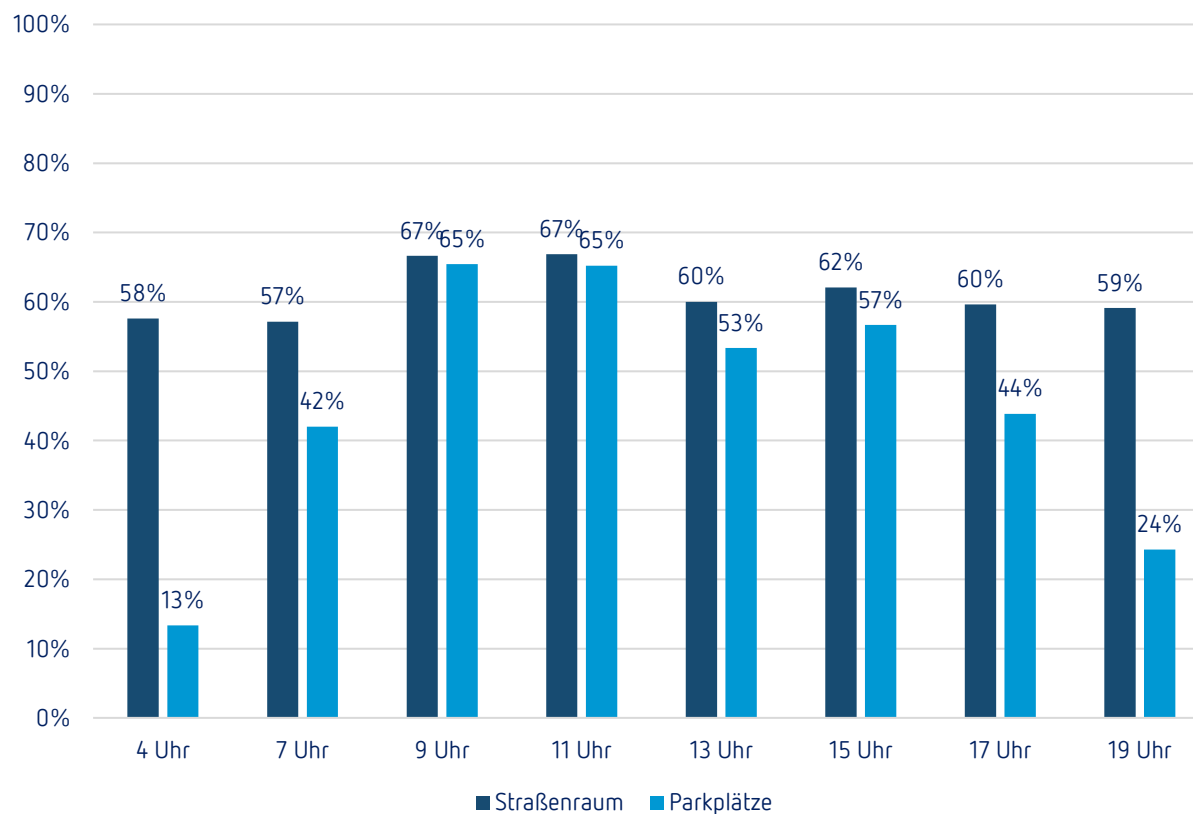
### 2.1 Straßenraum

### 2 Auslastung nach Stellplatztyp

Pirmasens: Auslastung aller Parkkapazitäten (werktags)  
(n = 3051, 796 inkl. max. 140 bzw. 5 Wildparkende)



Pirmasens: Auslastung der öffentlichen Parkkapazitäten  
(werktags)  
(n = 2321, 730 inkl. max. 128 bzw. 12 Wildparkende)

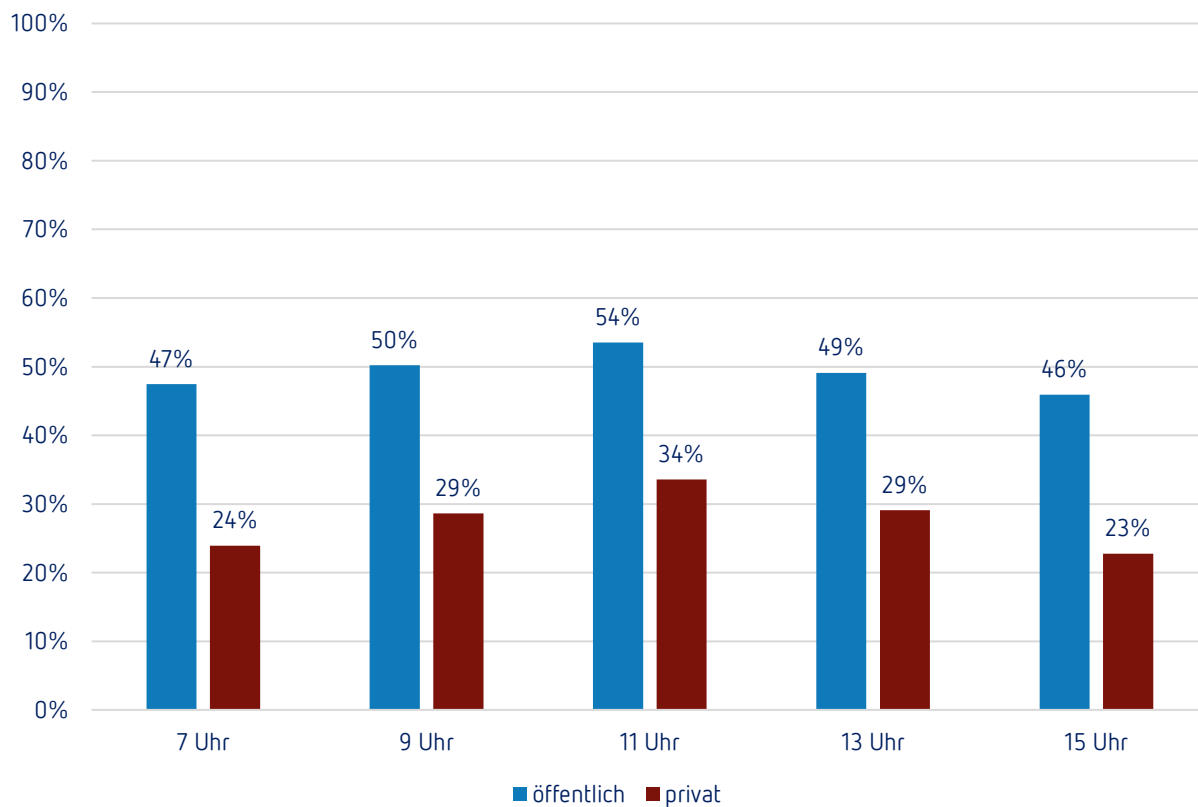


## 2 Anhang

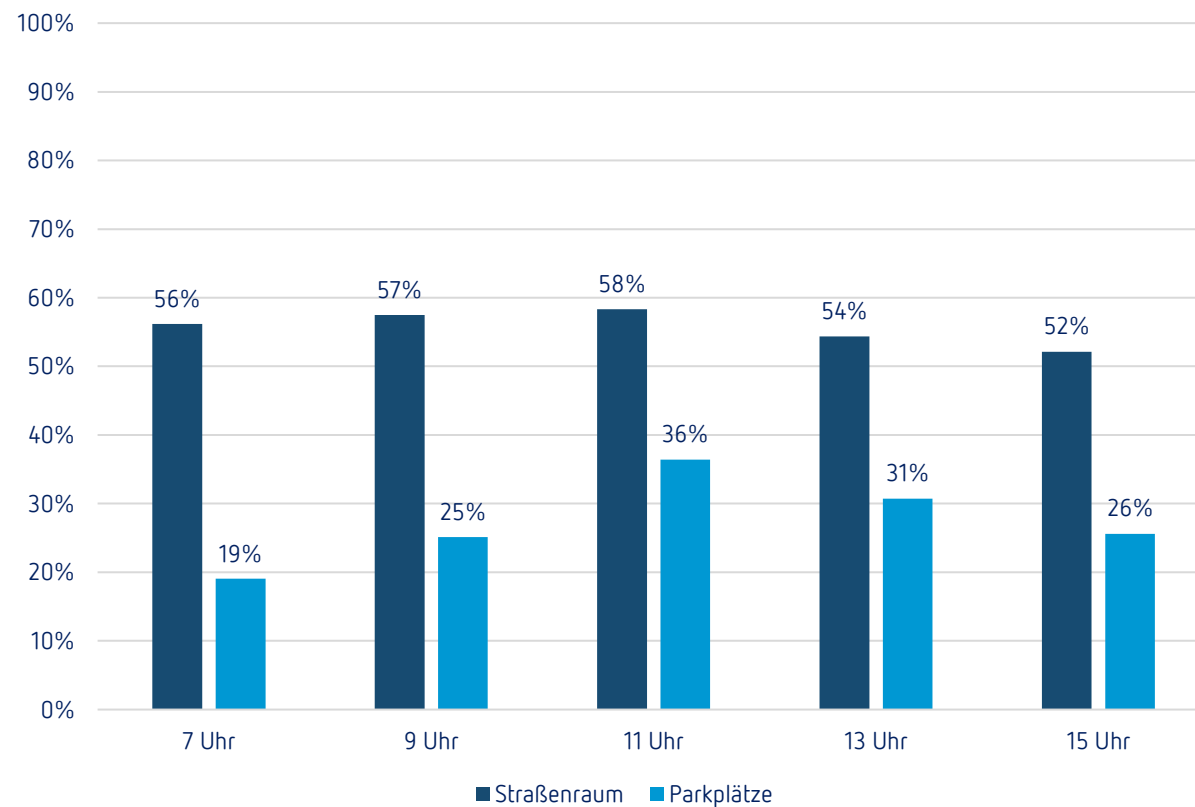
### 2.1 Straßenraum

### 2 Auslastung nach Stellplatztyp

Auslastung aller Parkkapazitäten (samstags)  
(n = 2993, 803 inkl. max. 82 bzw. 12 Wildparkende)



Auslastung der öffentlichen Parkkapazitäten (samstags)  
(n = 2274, 789 inkl. max. 81 bzw. 1 Wildparkende)

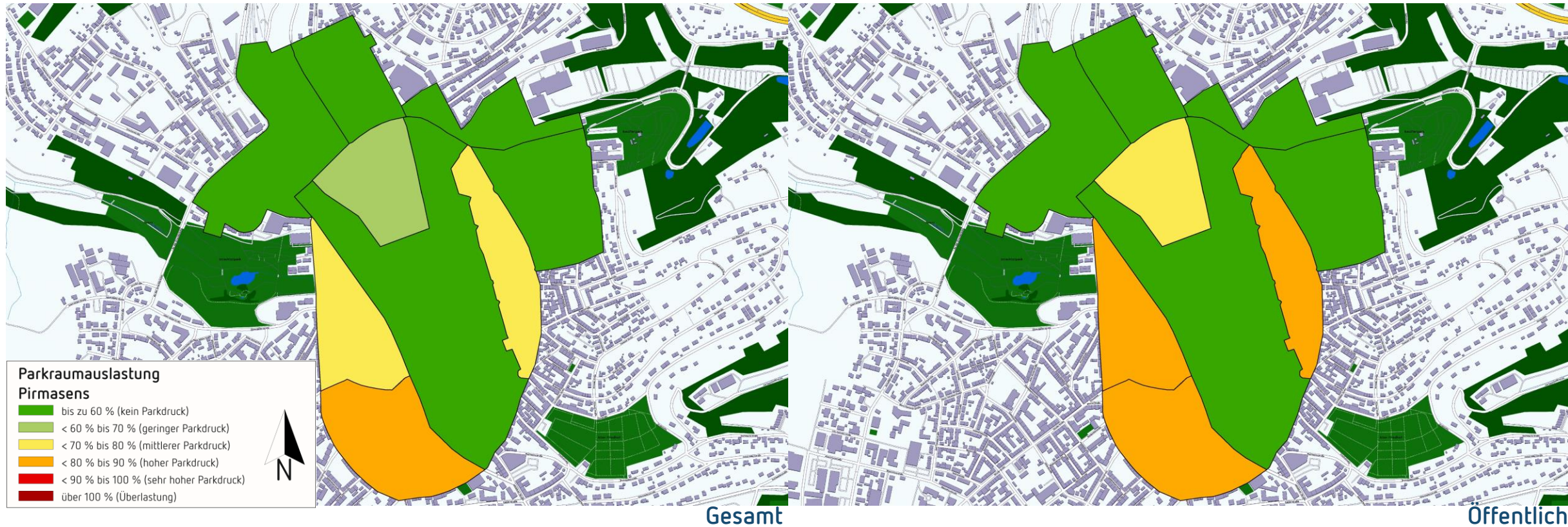


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

4 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

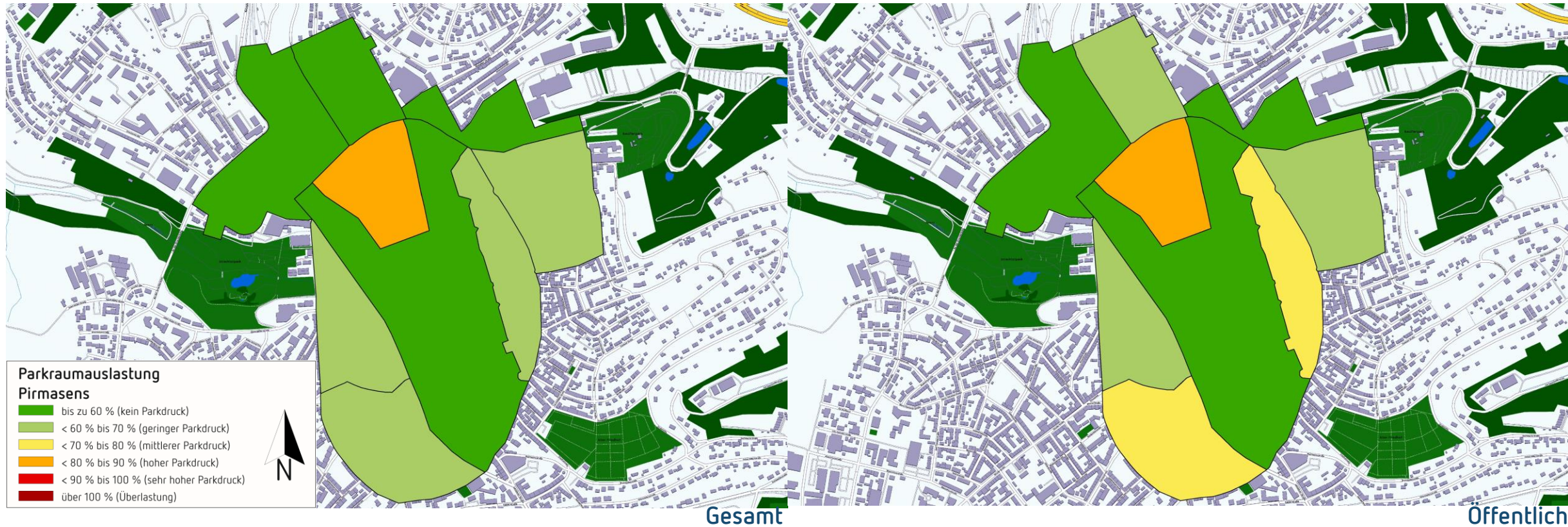


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

7 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

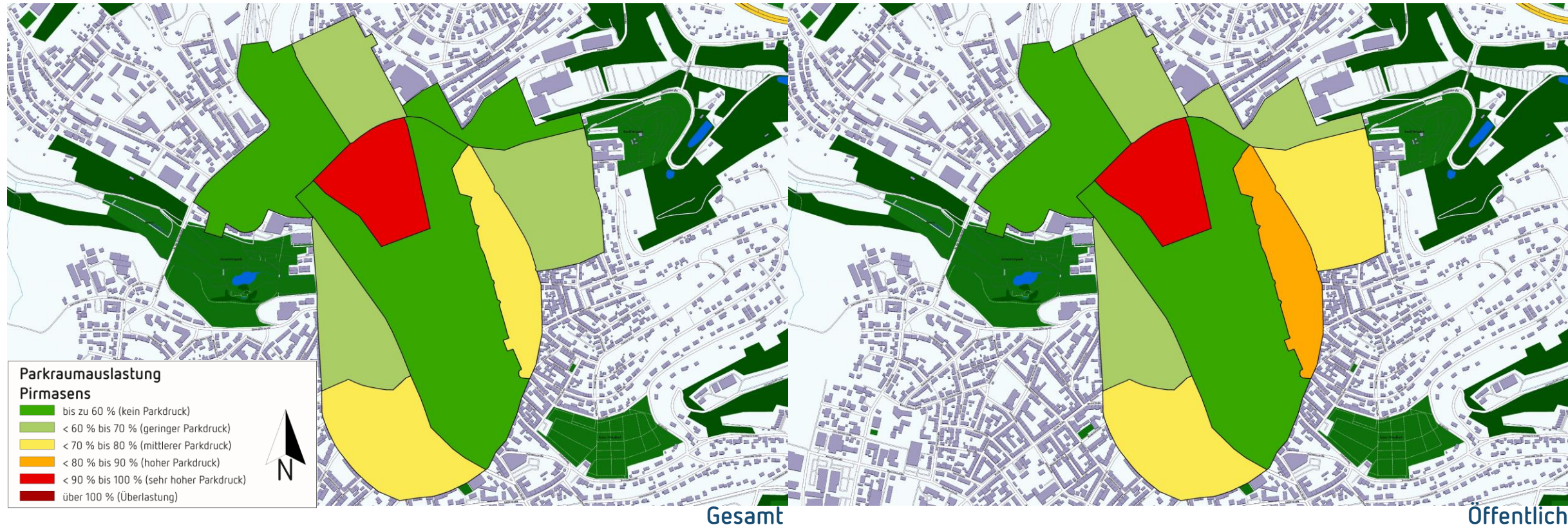


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

9 Uhr



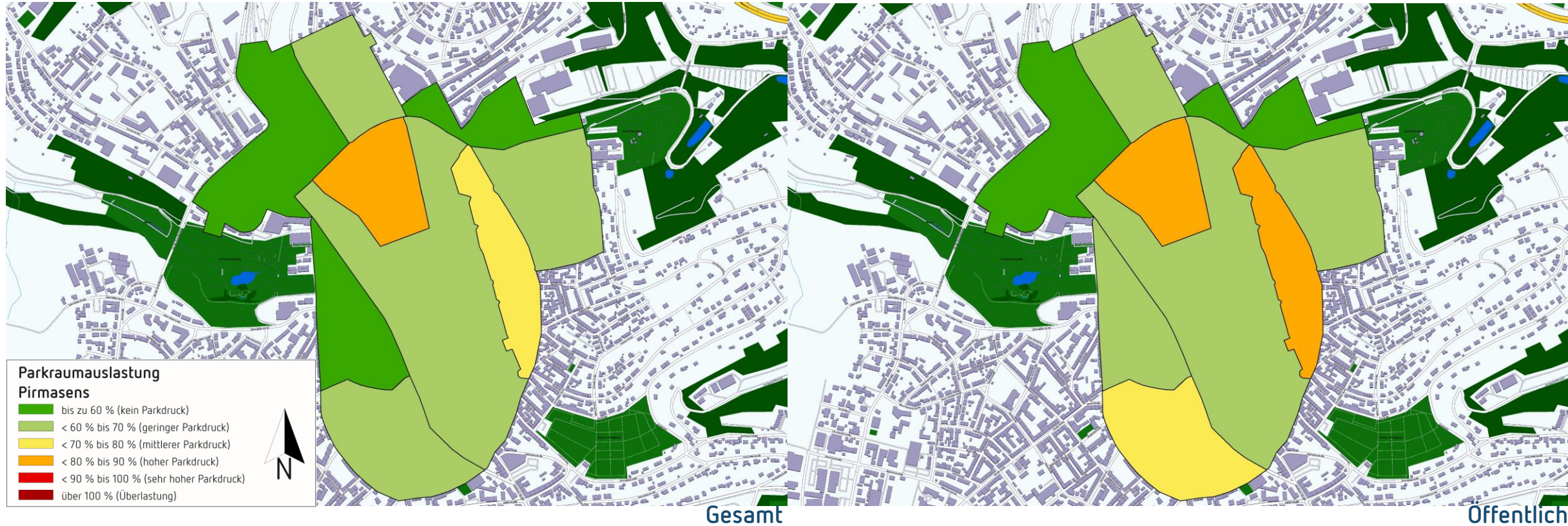
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

11 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

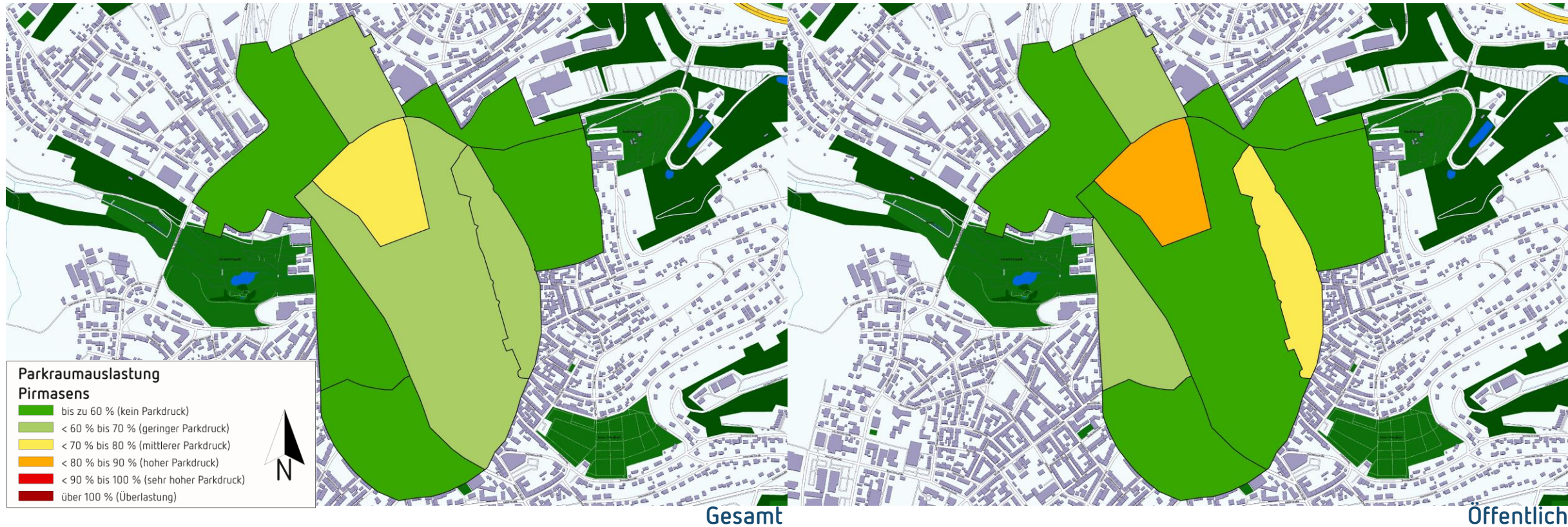


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

13 Uhr



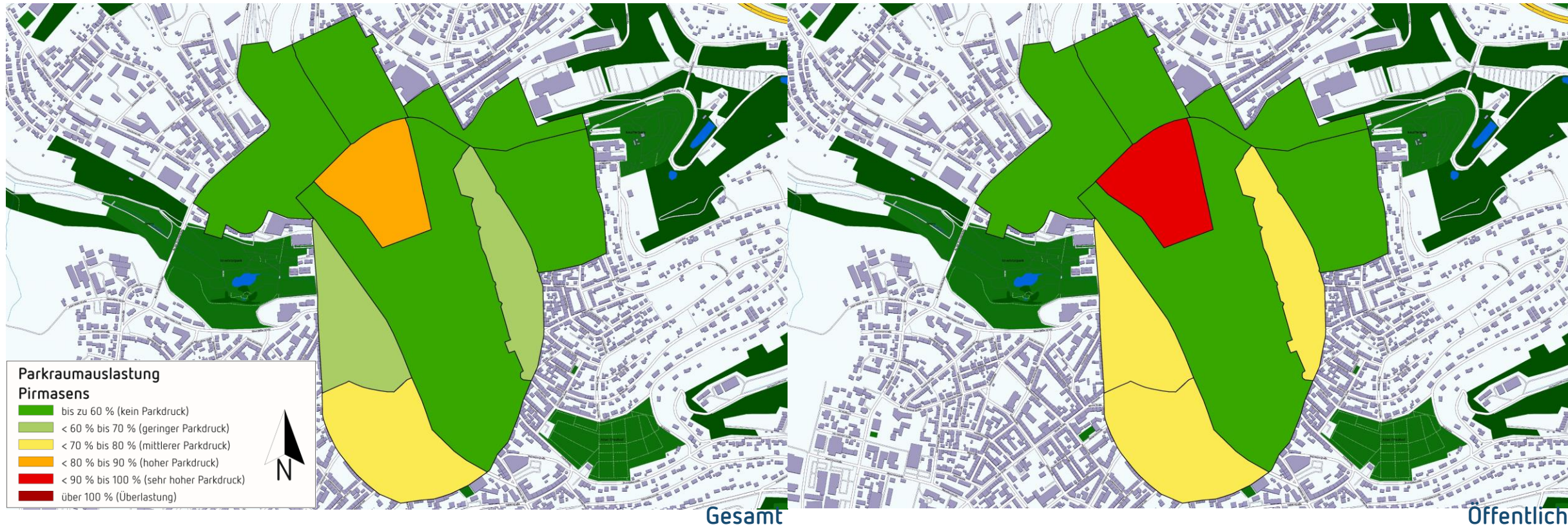
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

15 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

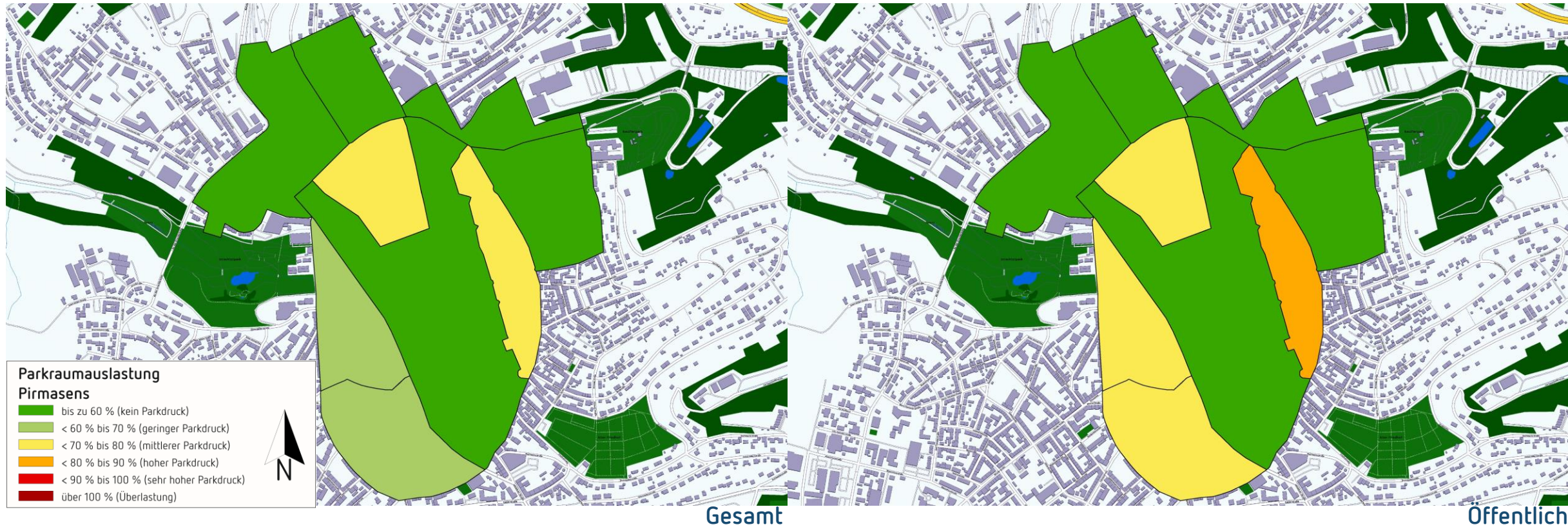


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

17 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

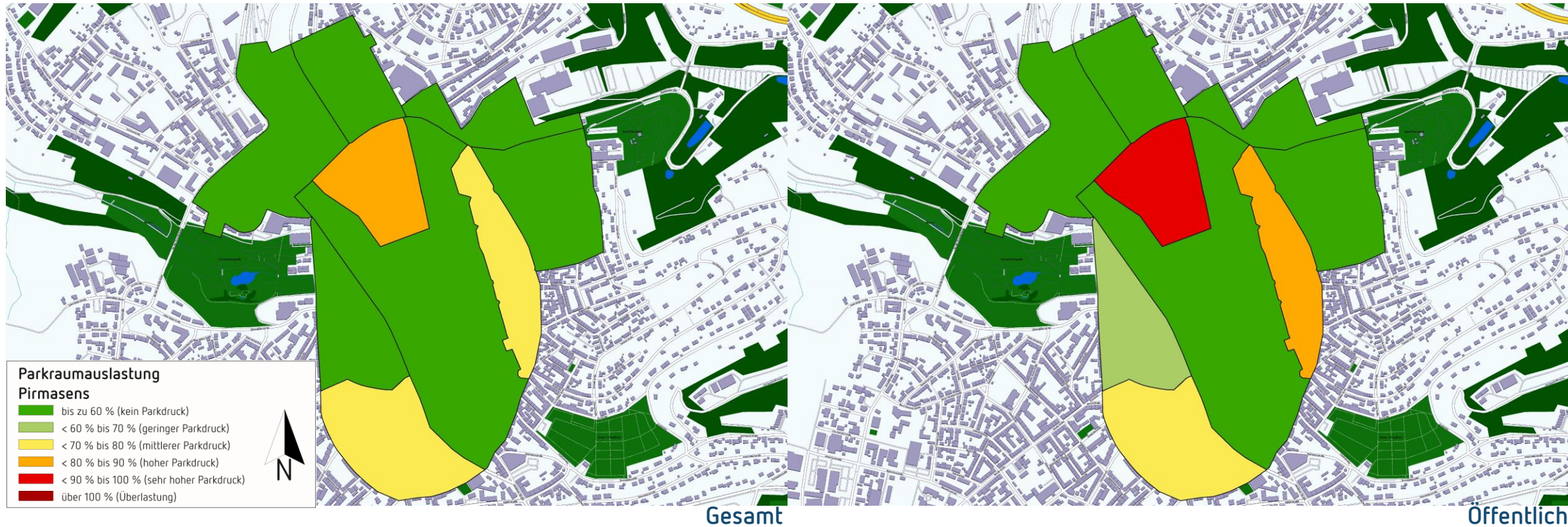


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 3 Bezirksauslastung Werktag

19 Uhr



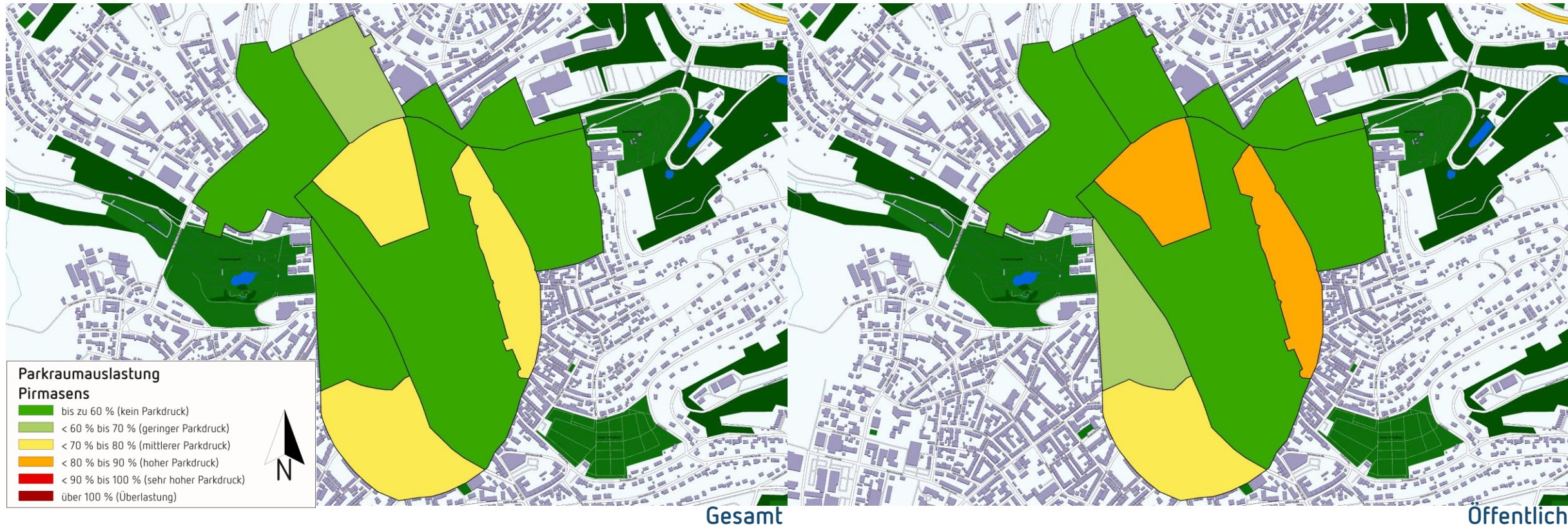
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 4 Bezirksauslastung Samstag

7 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

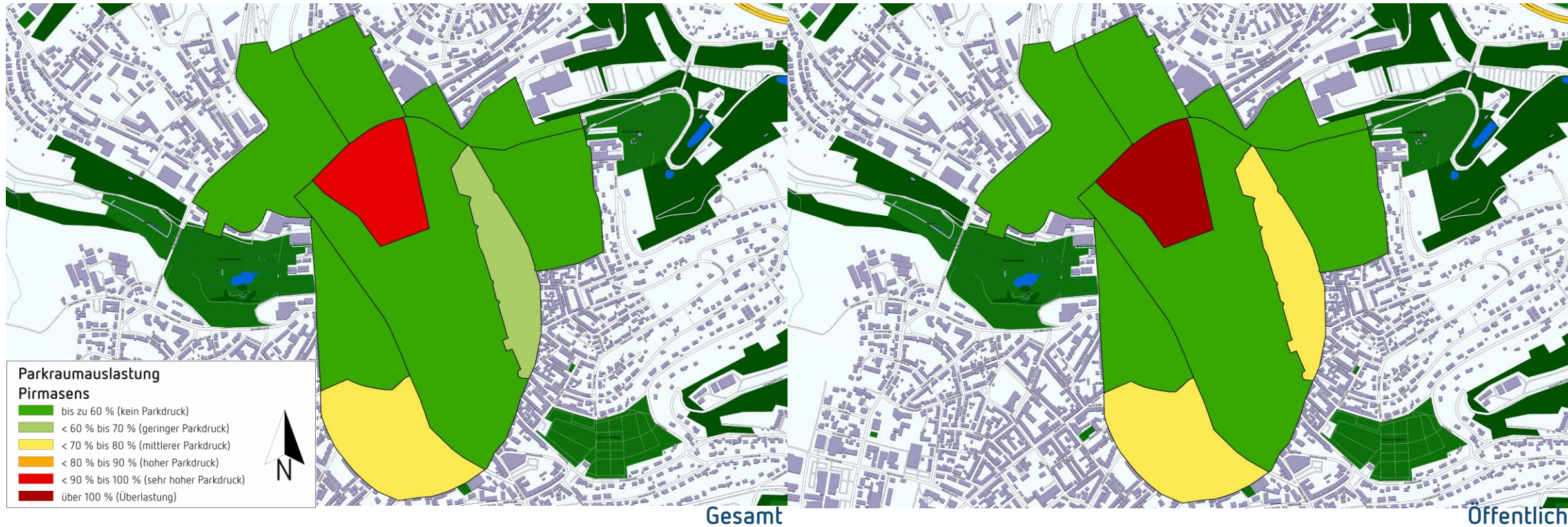


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 4 Bezirksauslastung Samstag

9 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

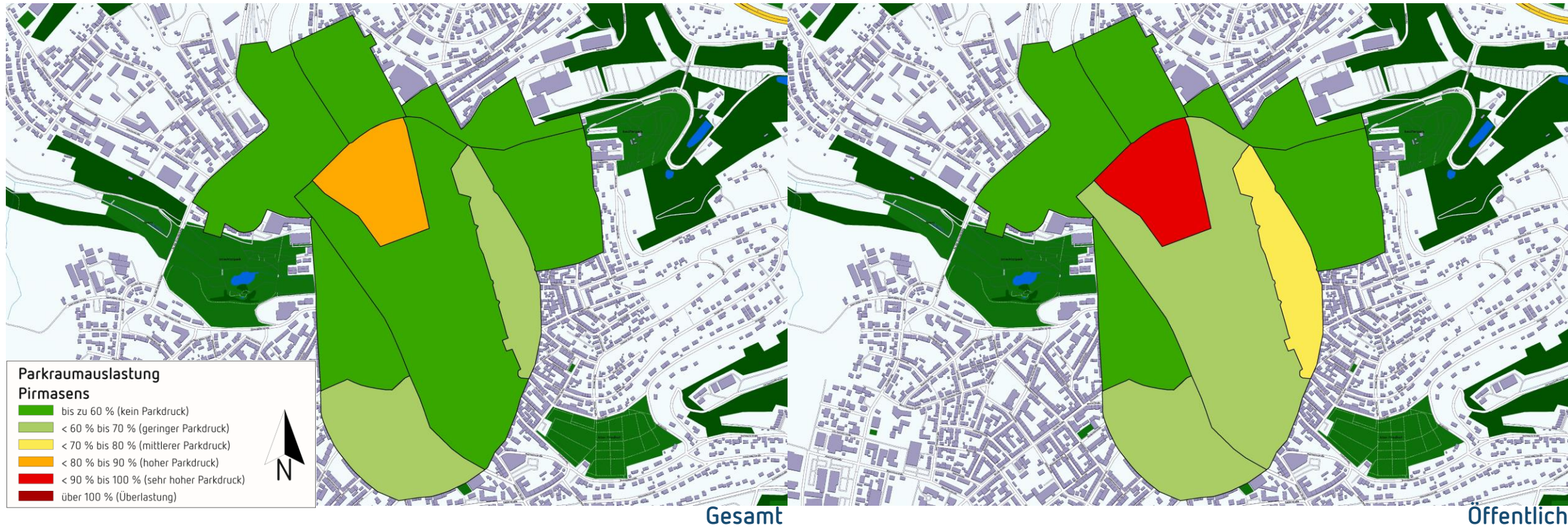


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 4 Bezirksauslastung Samstag

11 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

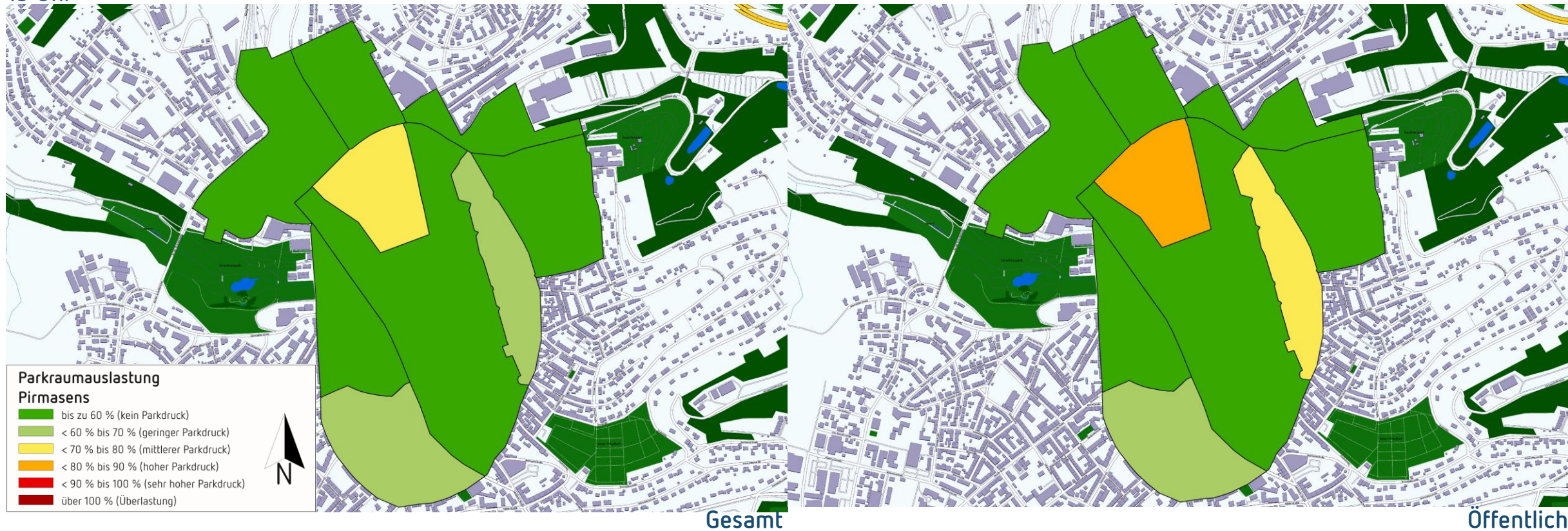


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 4 Bezirksauslastung Samstag

13 Uhr



Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

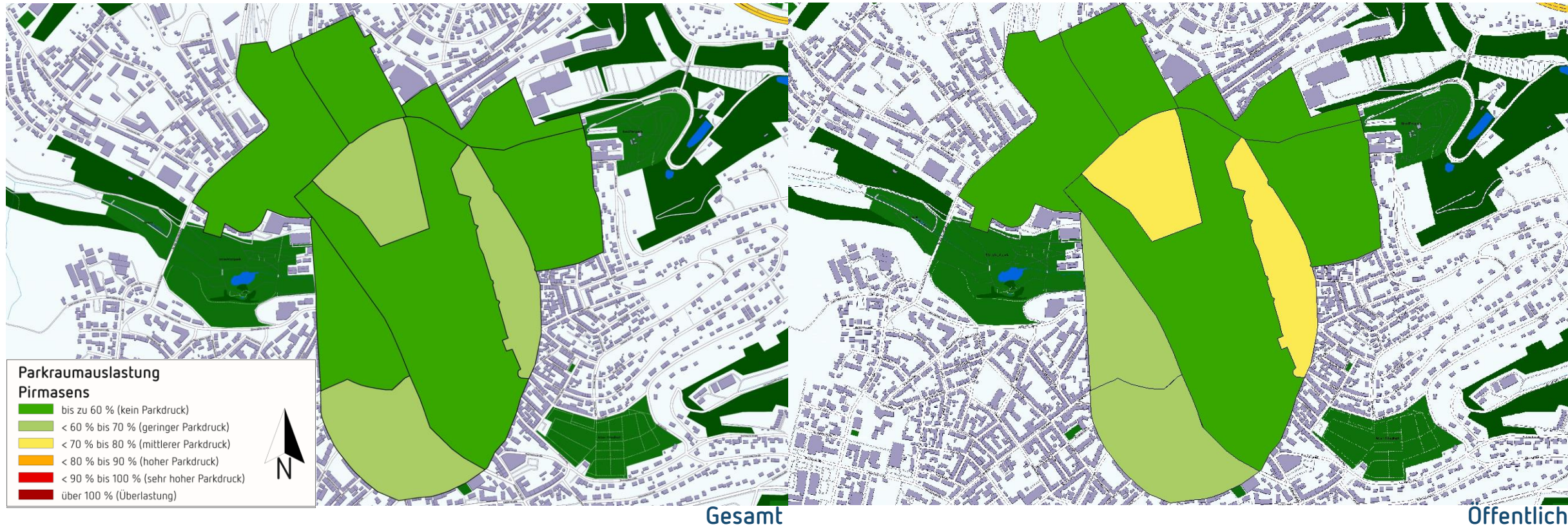


## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 4 Bezirksauslastung Samstag

15 Uhr



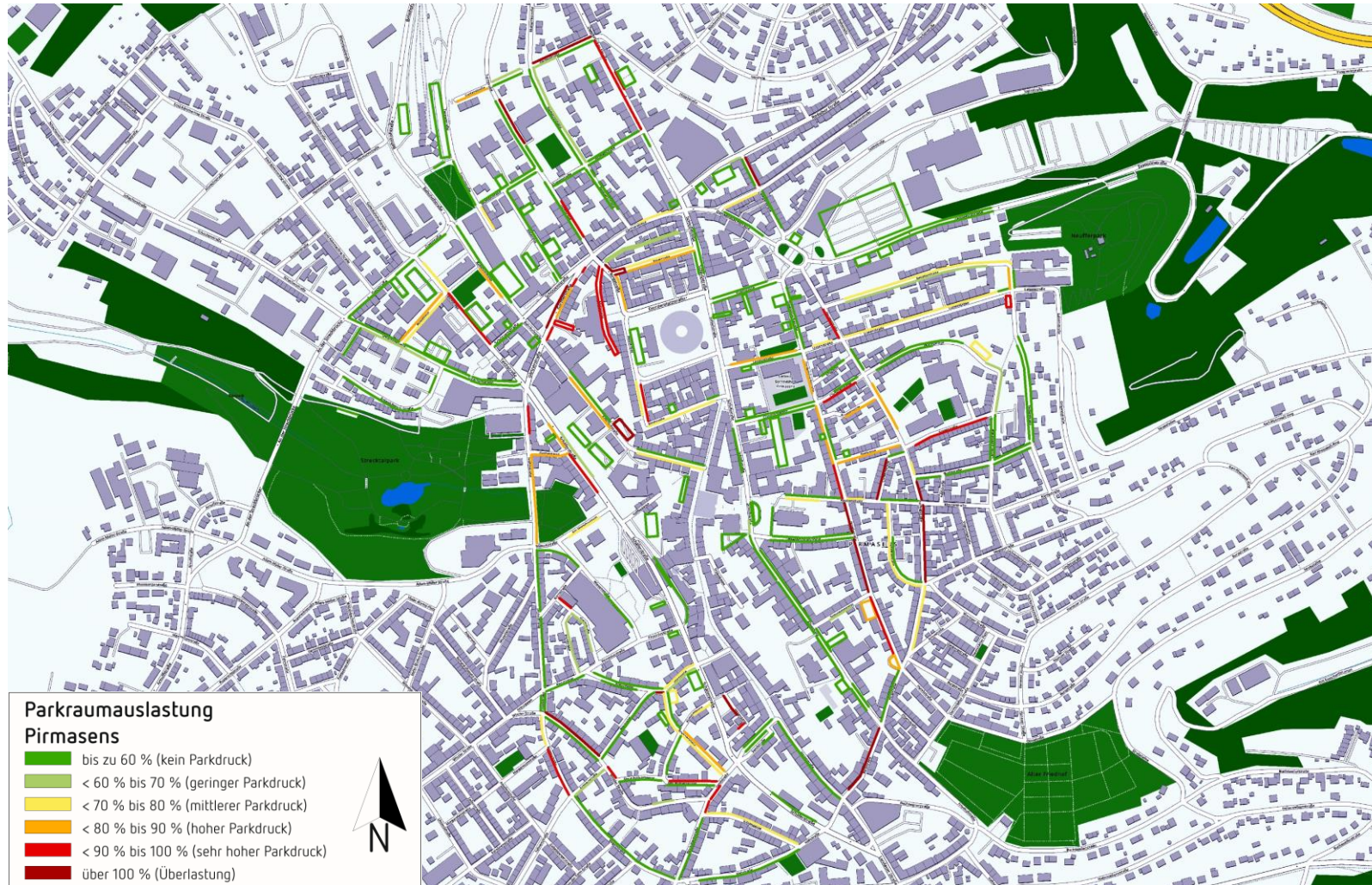
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 4 Uhr

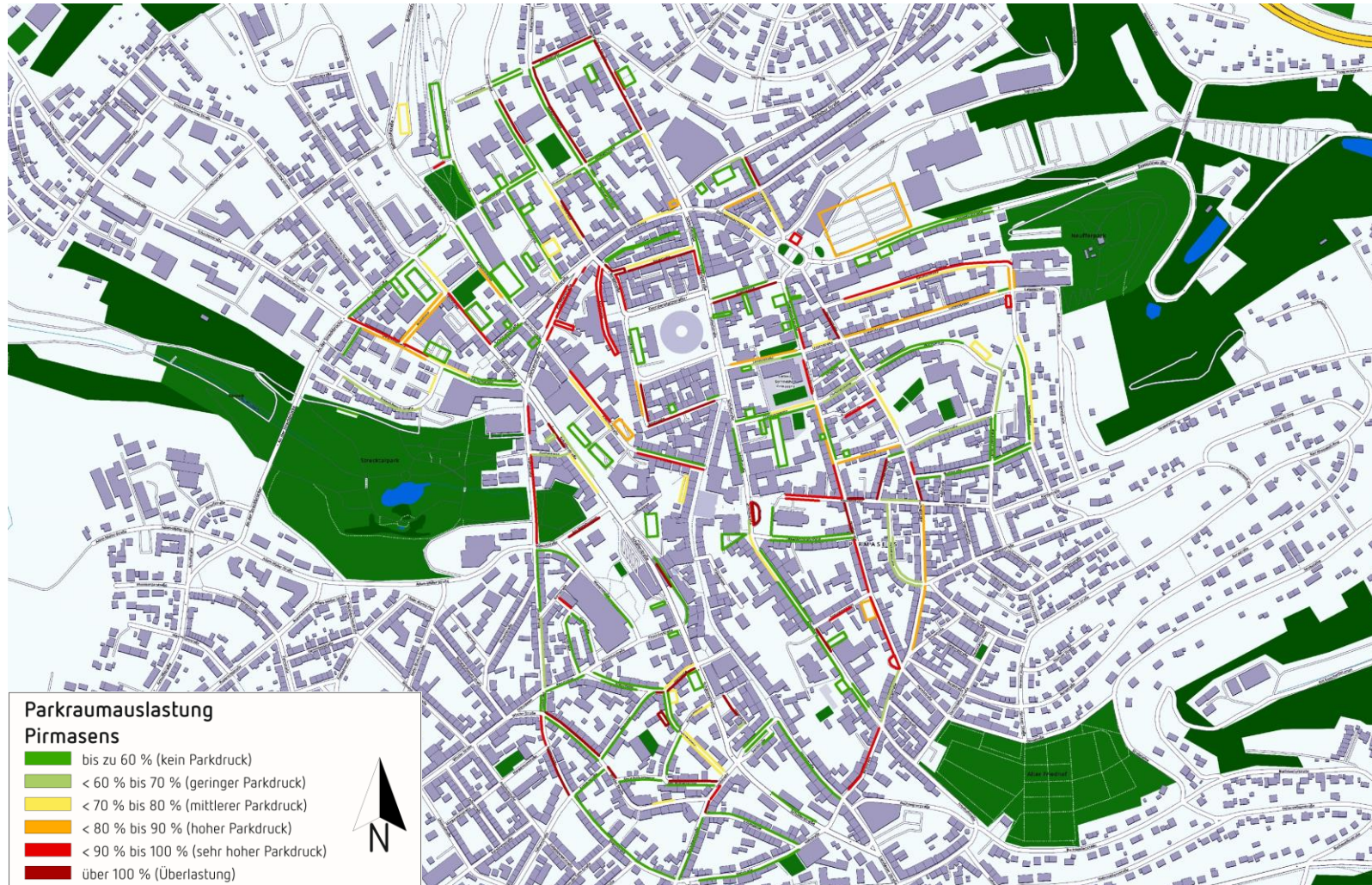
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 7 Uhr

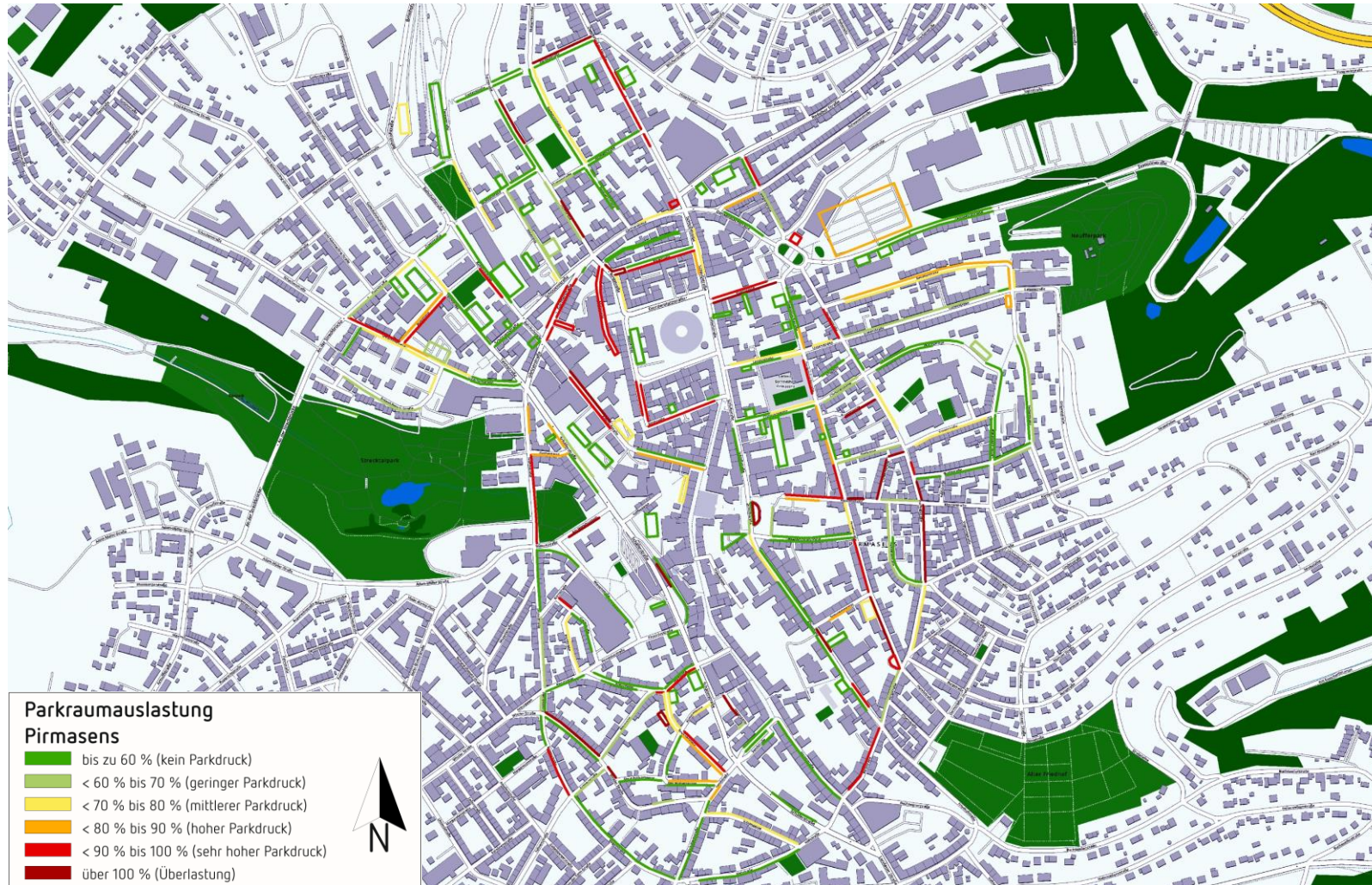
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 9 Uhr

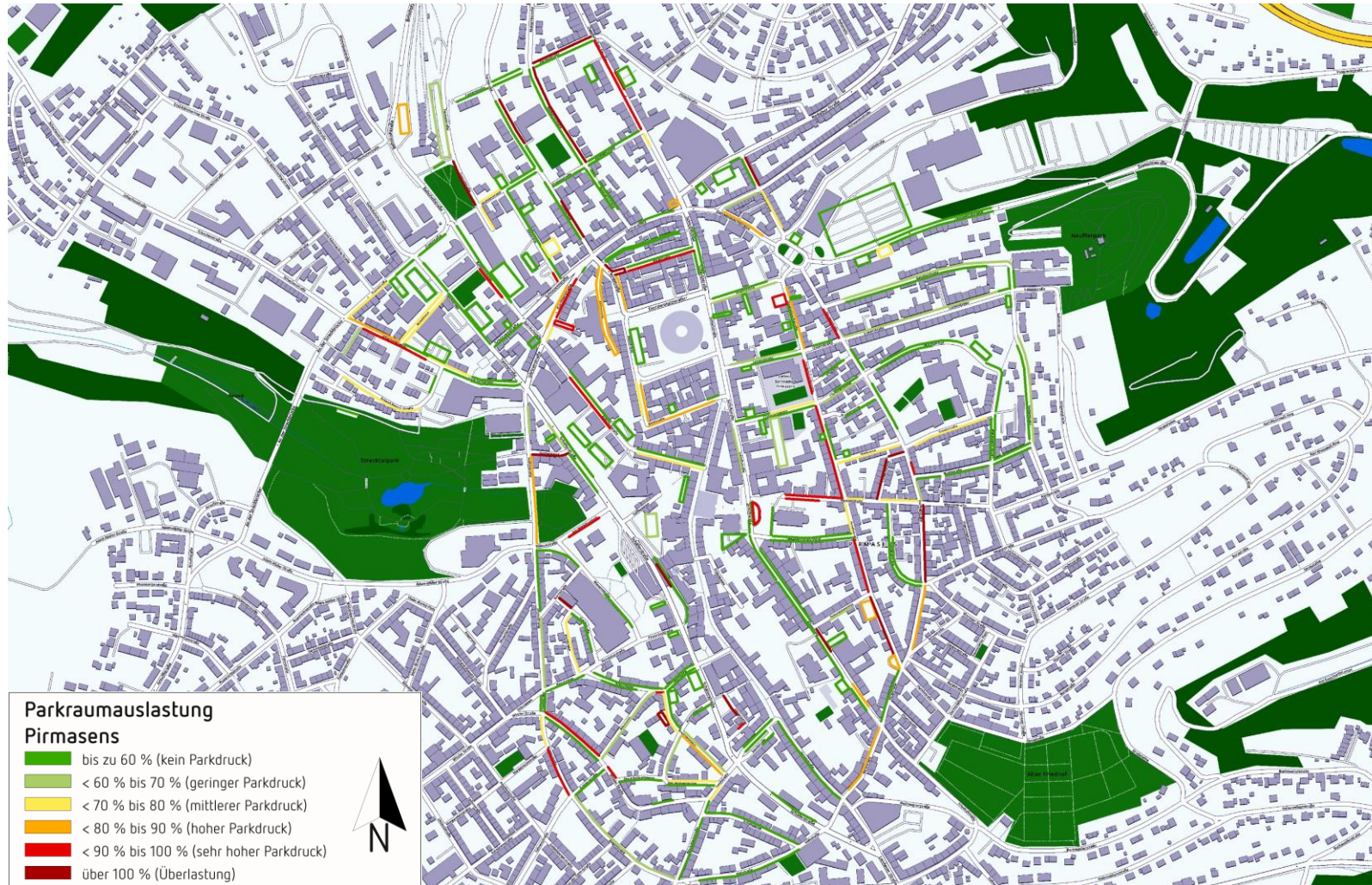
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 11 Uhr

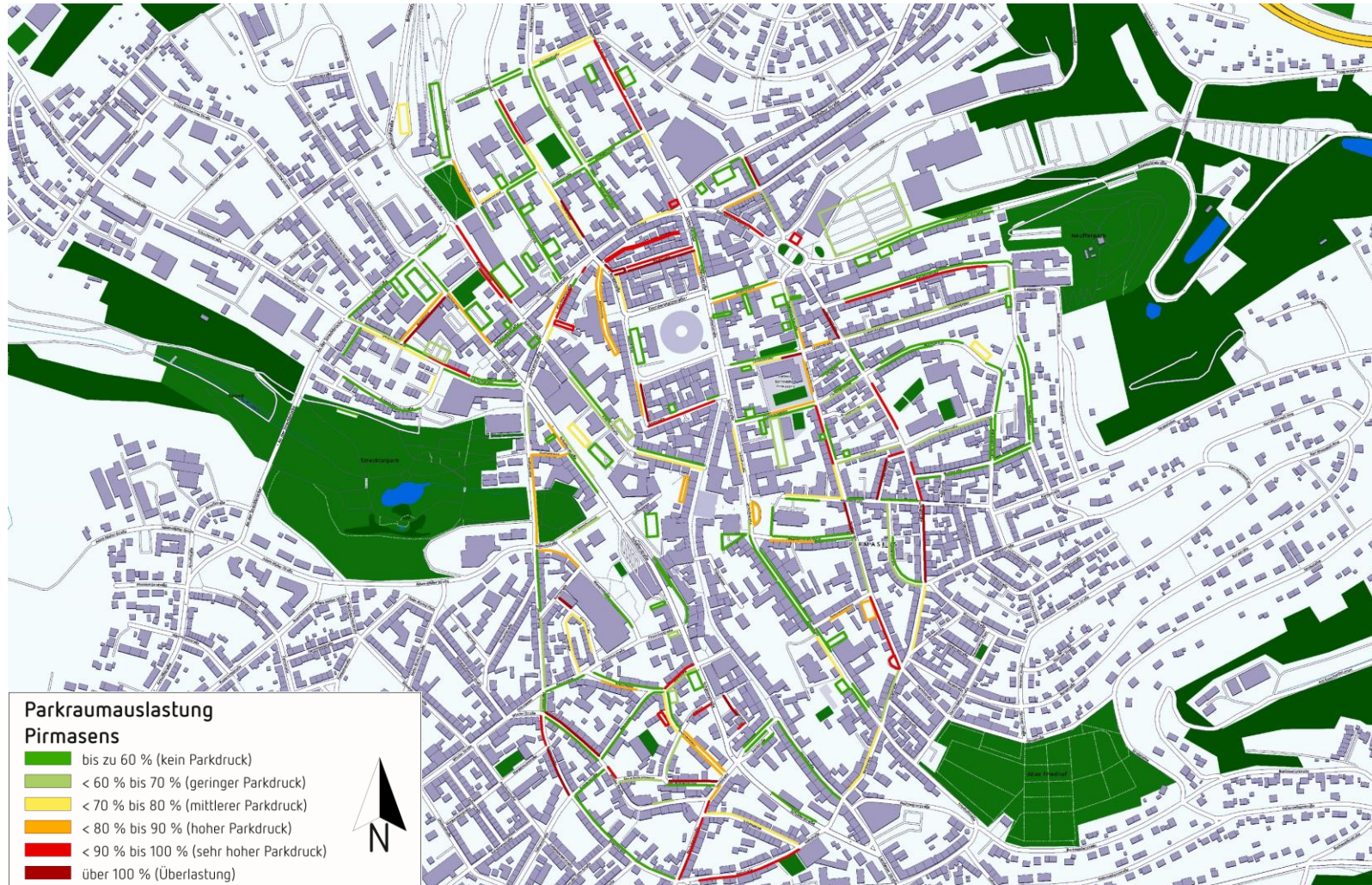
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 13 Uhr

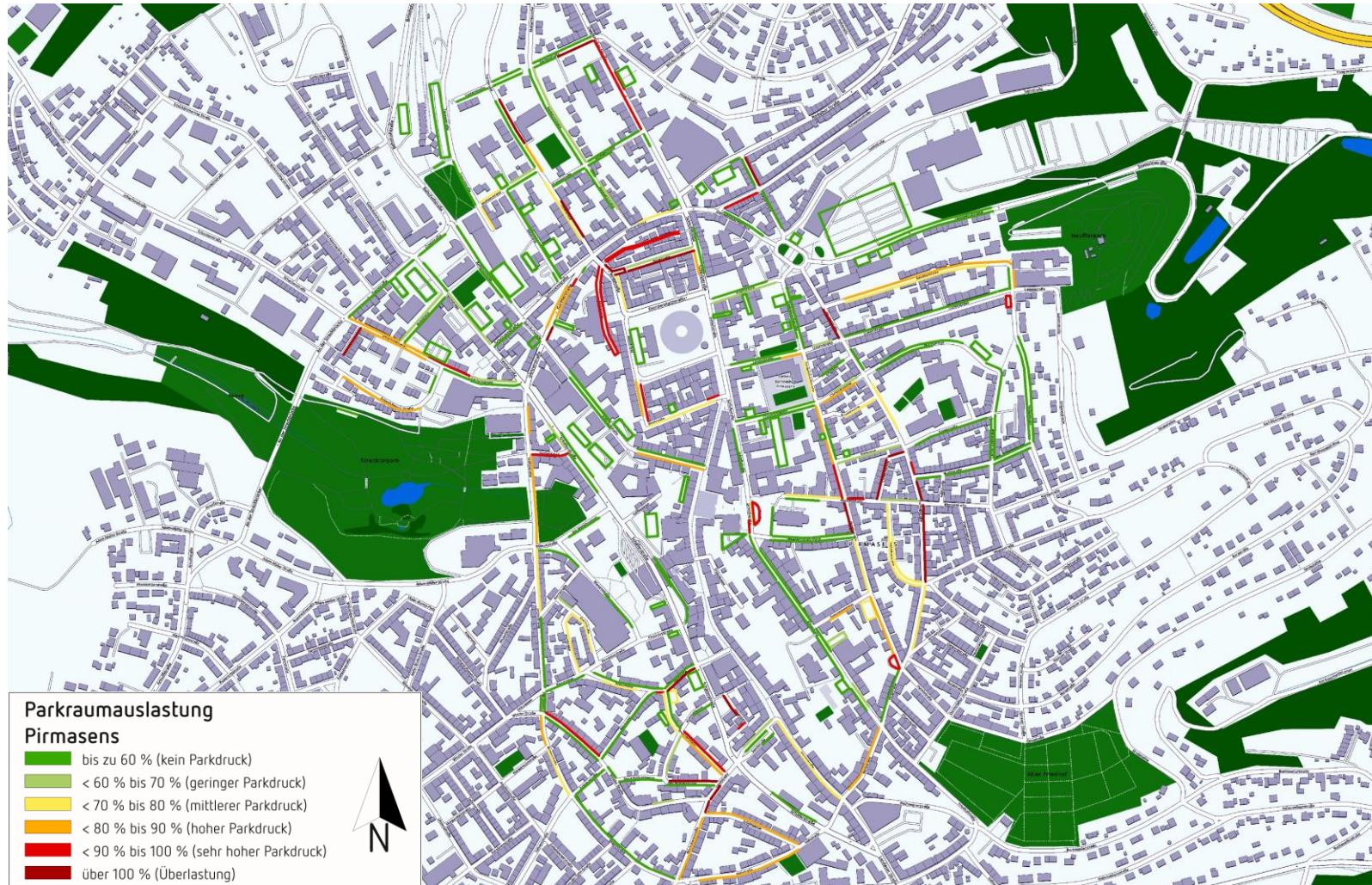
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 15 Uhr

Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 17 Uhr

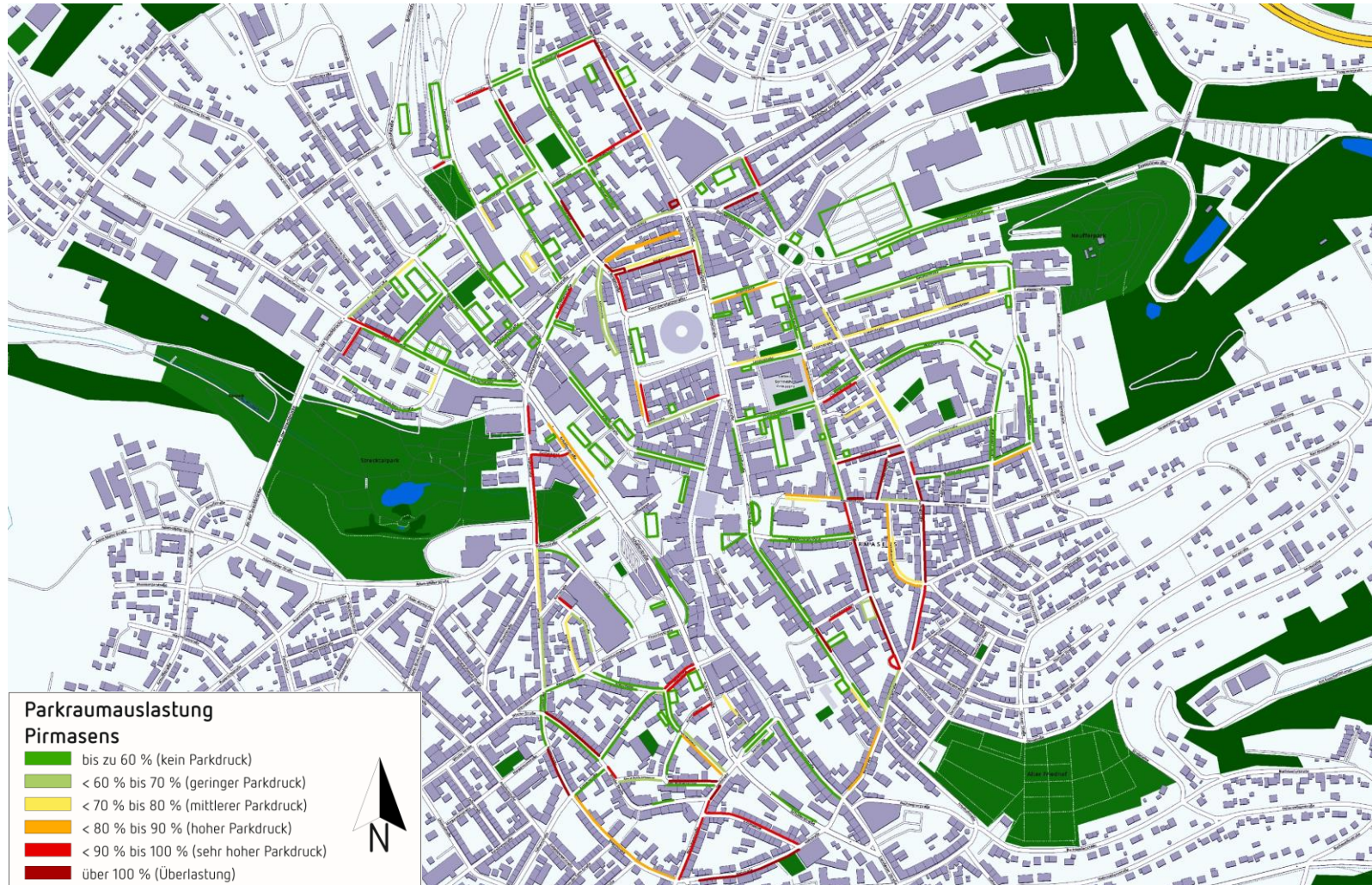
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 5 Auslastung Abschnitt Werktag



Werktag 19 Uhr

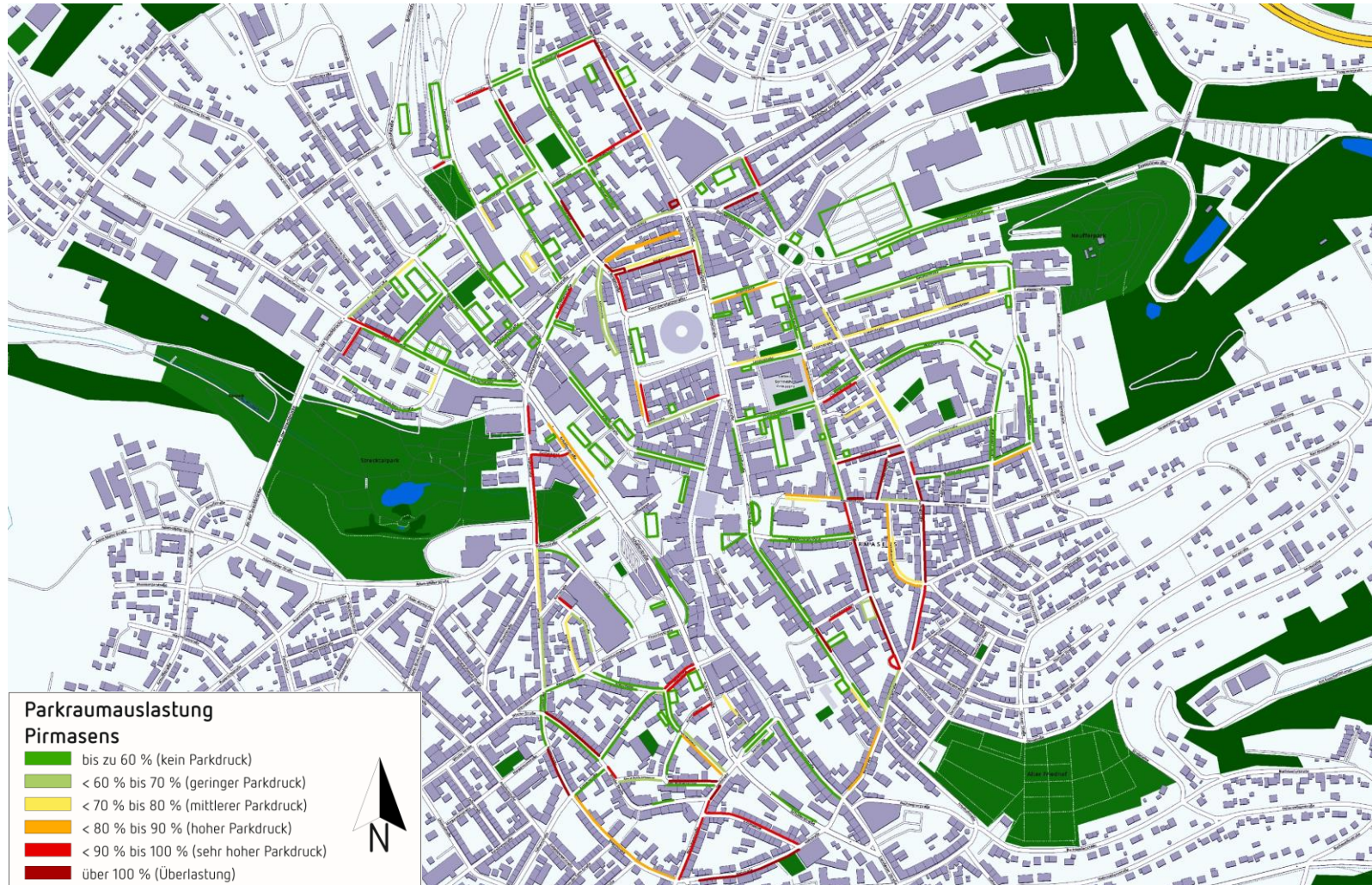
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 6 Auslastung Abschnitt Samstag



Samstag 7 Uhr

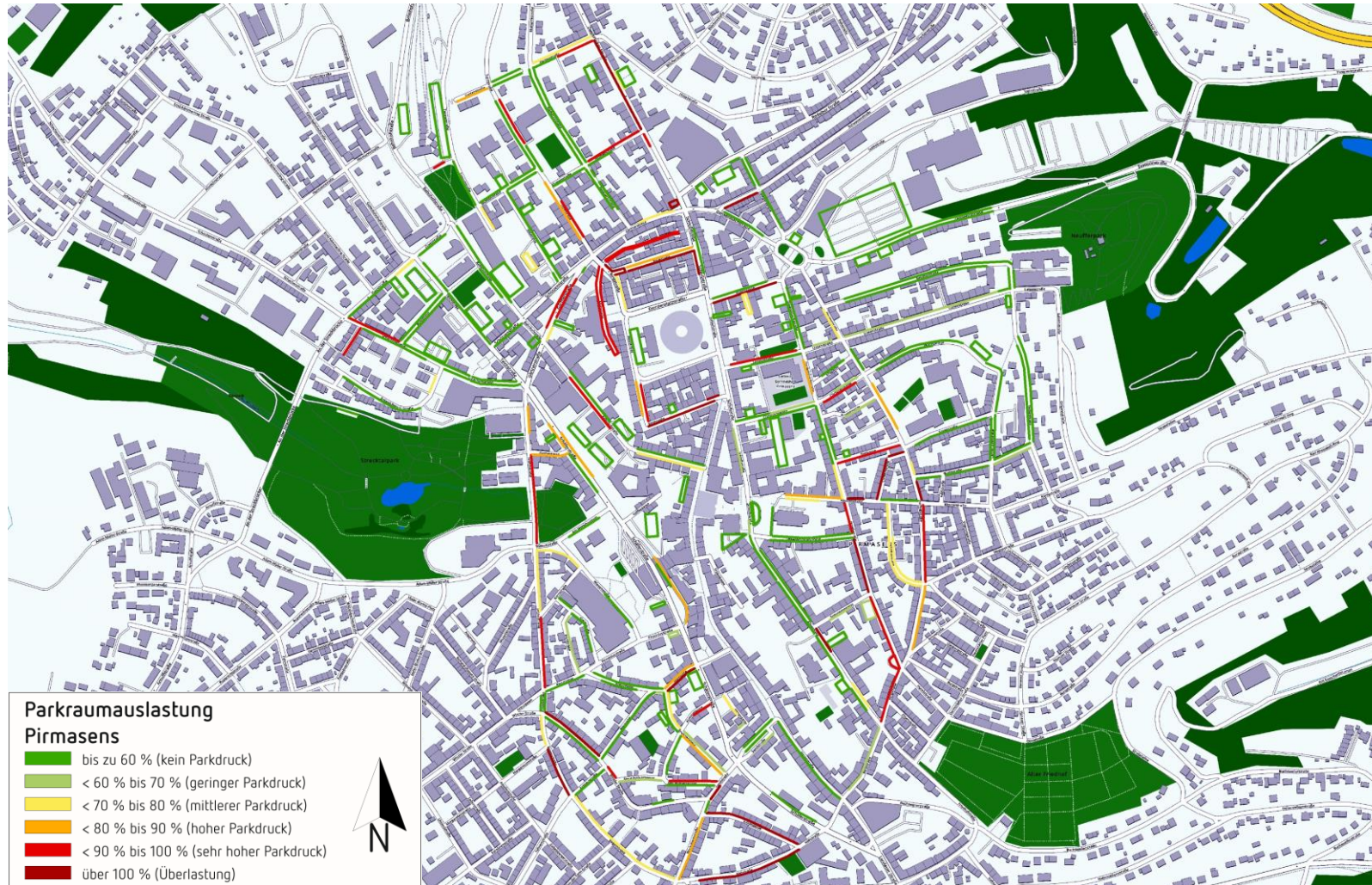
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 6 Auslastung Abschnitt Samstag



Samstag 9 Uhr

Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 6 Auslastung Abschnitt Samstag



Samstag 11 Uhr

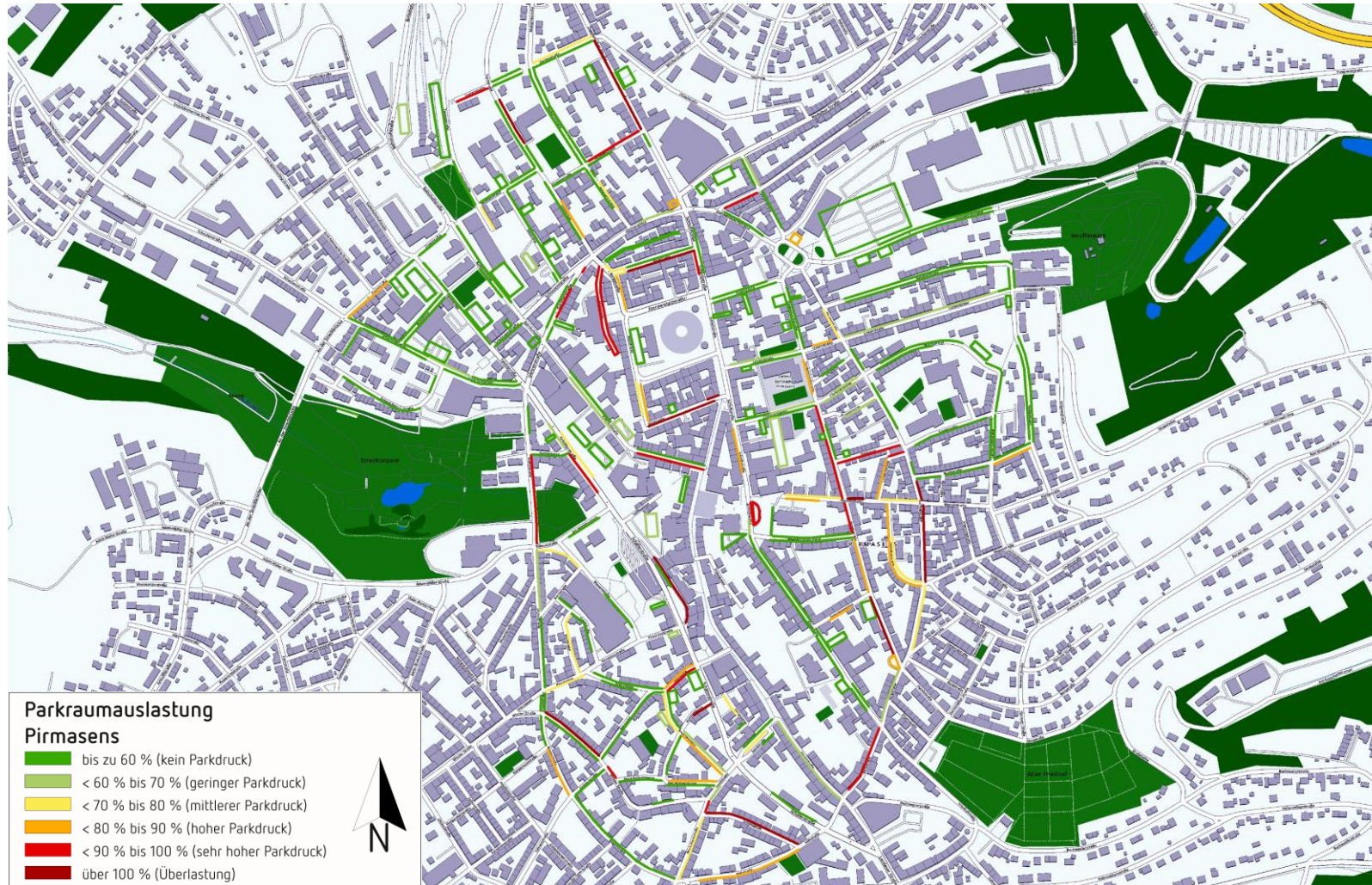
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 6 Auslastung Abschnitt Samstag



Samstag 13 Uhr

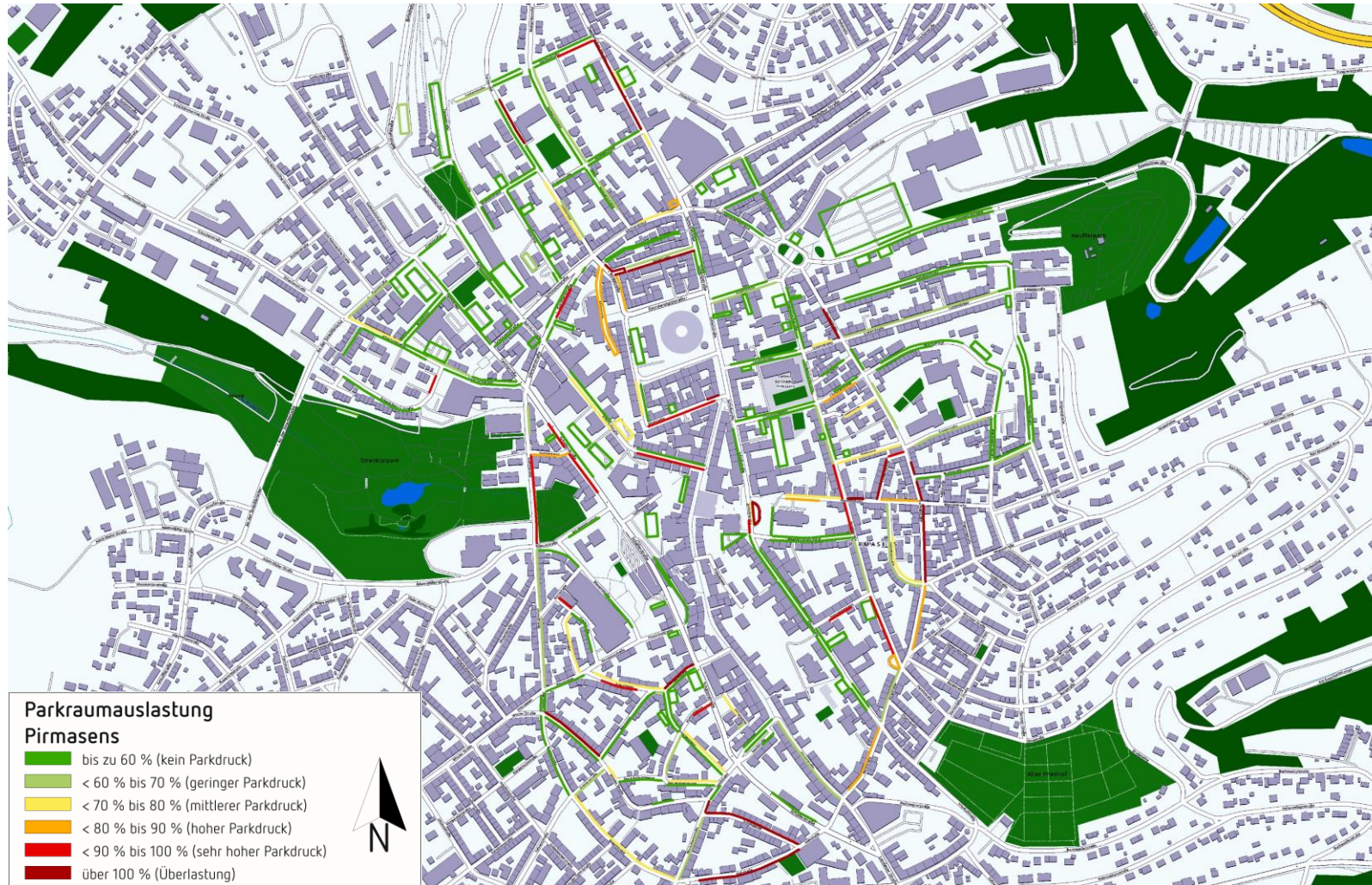
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.1 Straßenraum

### 6 Auslastung Abschnitt Samstag



Samstag 15 Uhr

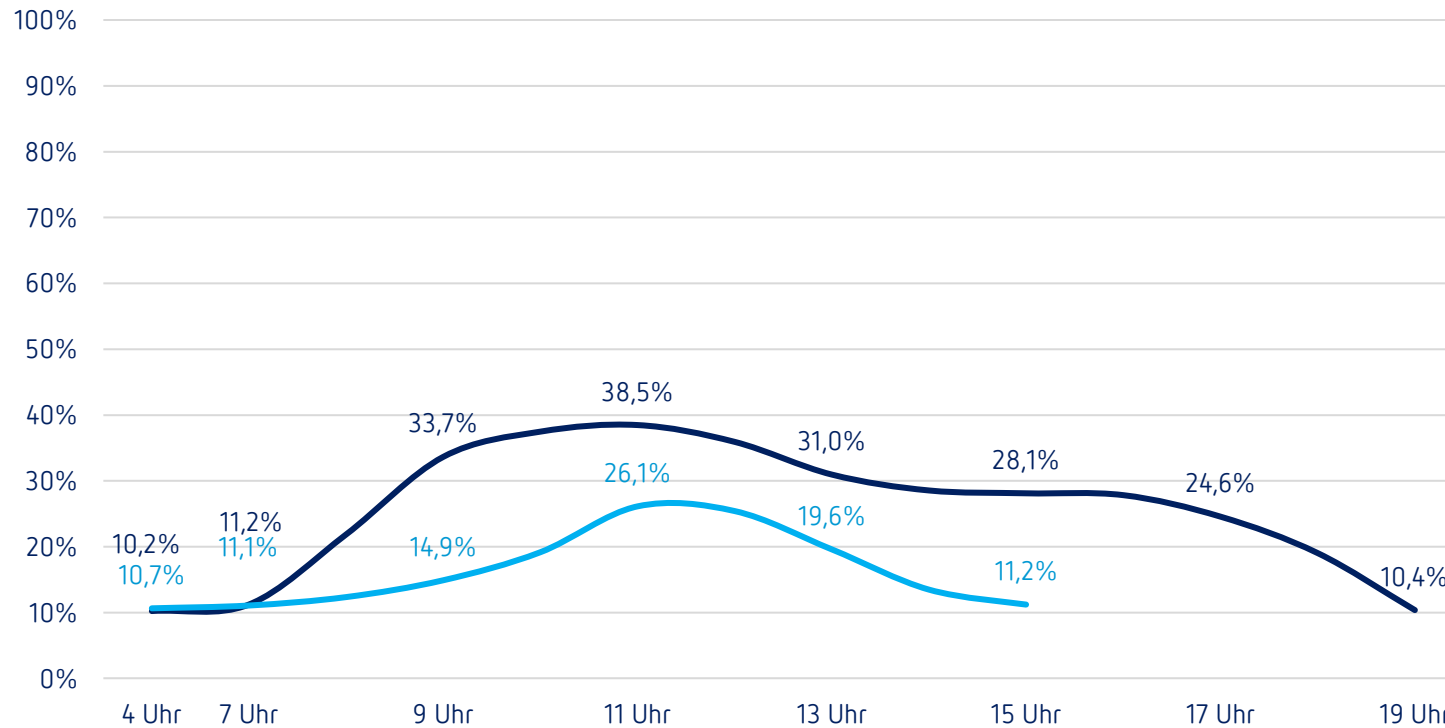
Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung



## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

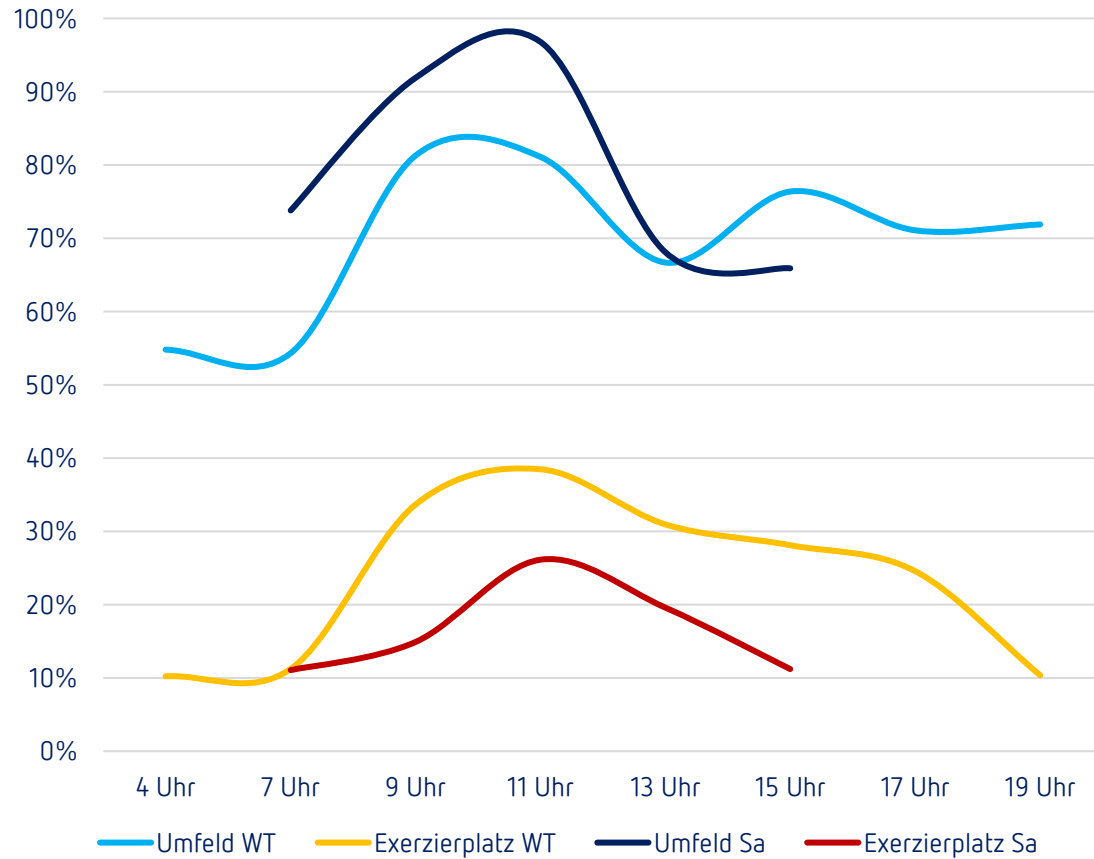
#### Tagesganglinie - Tiefgarage Exerzierplatz (Werktags, Samstag)



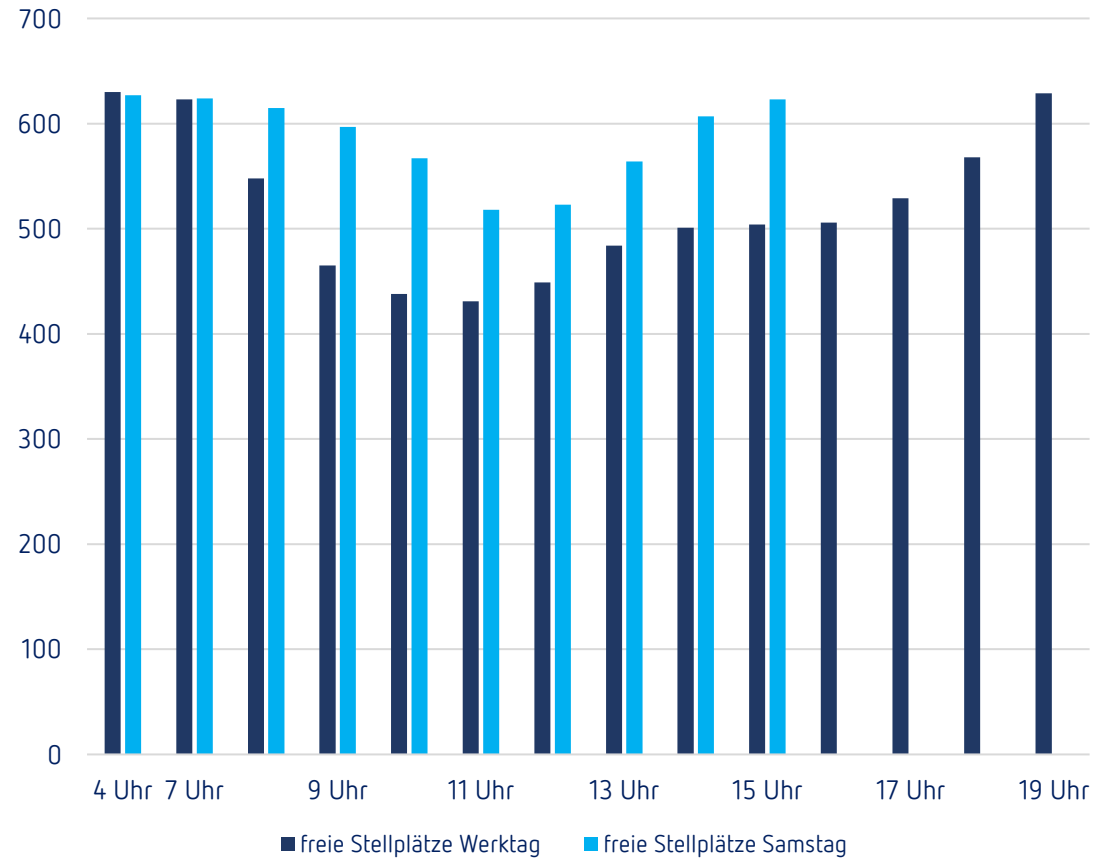
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Exerzierplatz vs. Umfeld (r=150m)



Freie Parkplätze - Tiefgarage Exerzierplatz

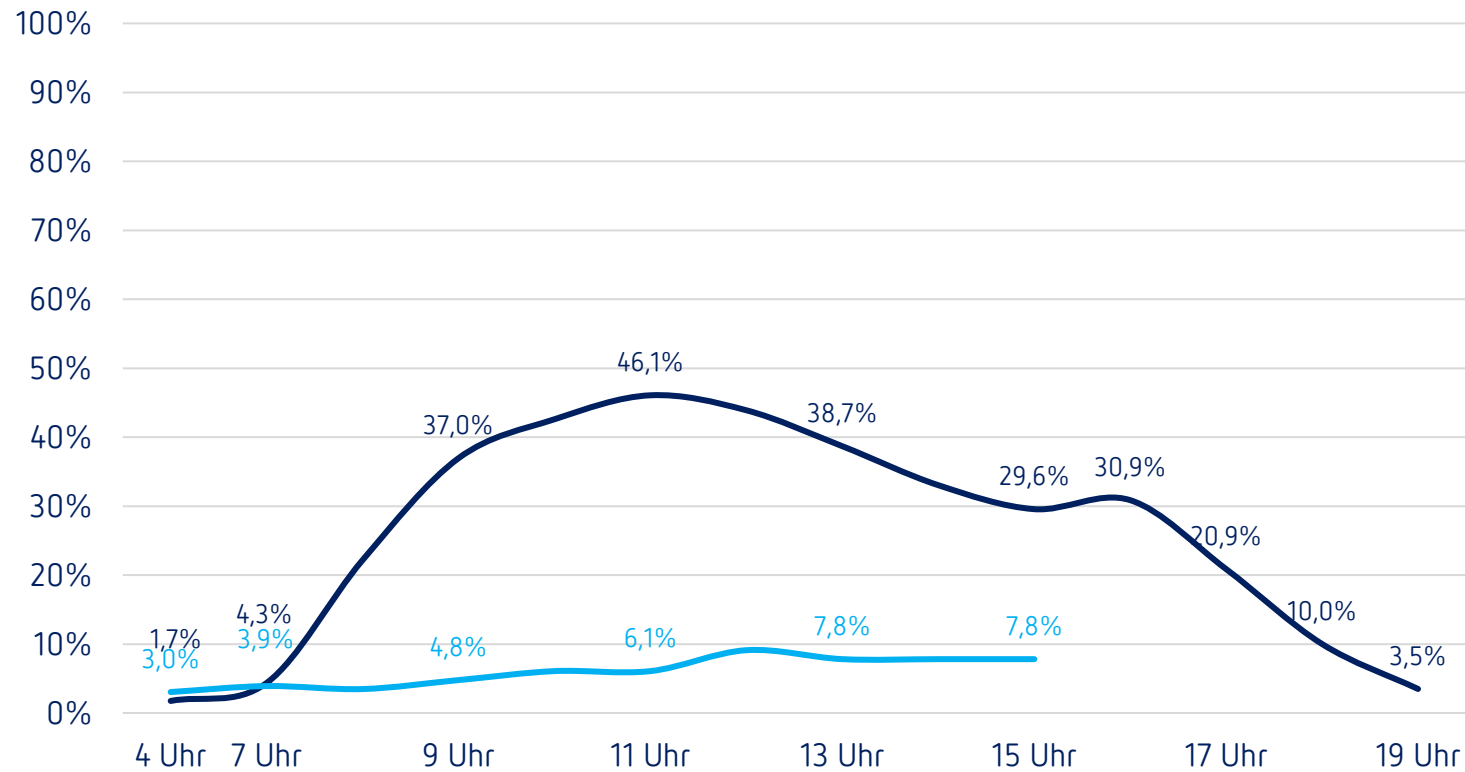




## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

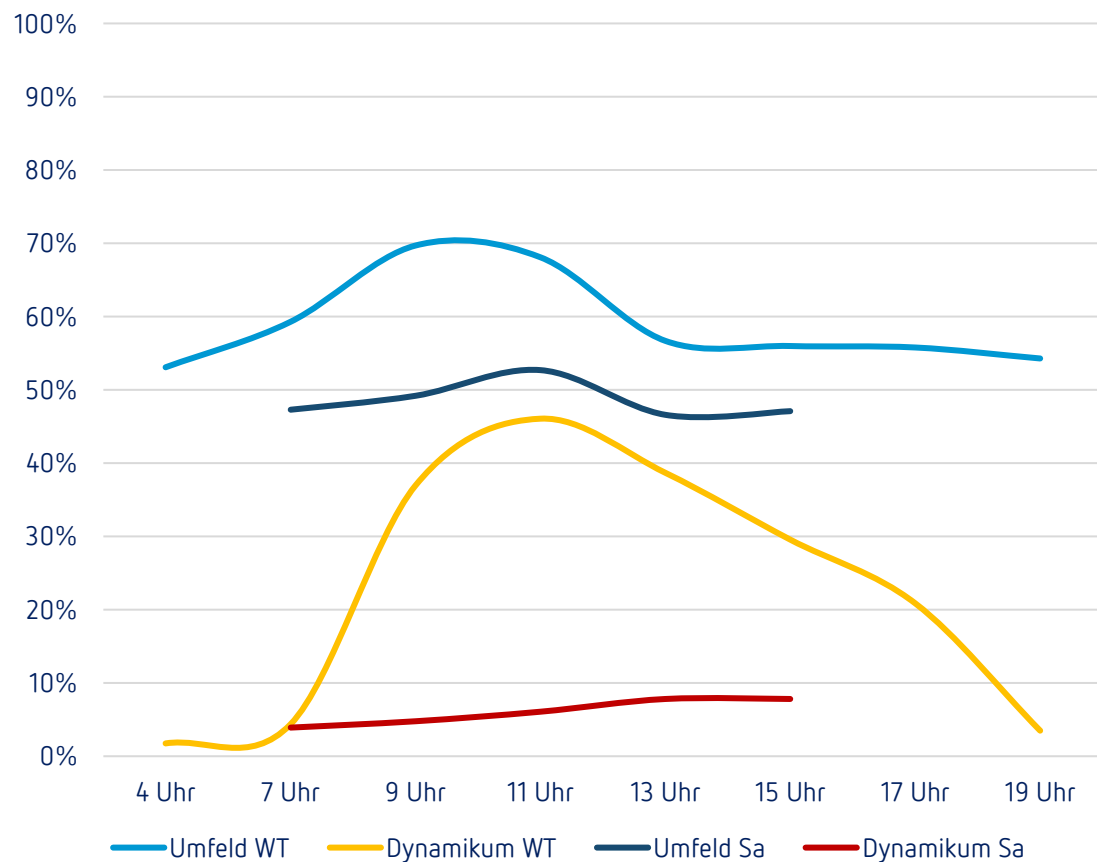
#### Tagesganglinie - Parkhaus Dynamikum (Werktags, Samstag)



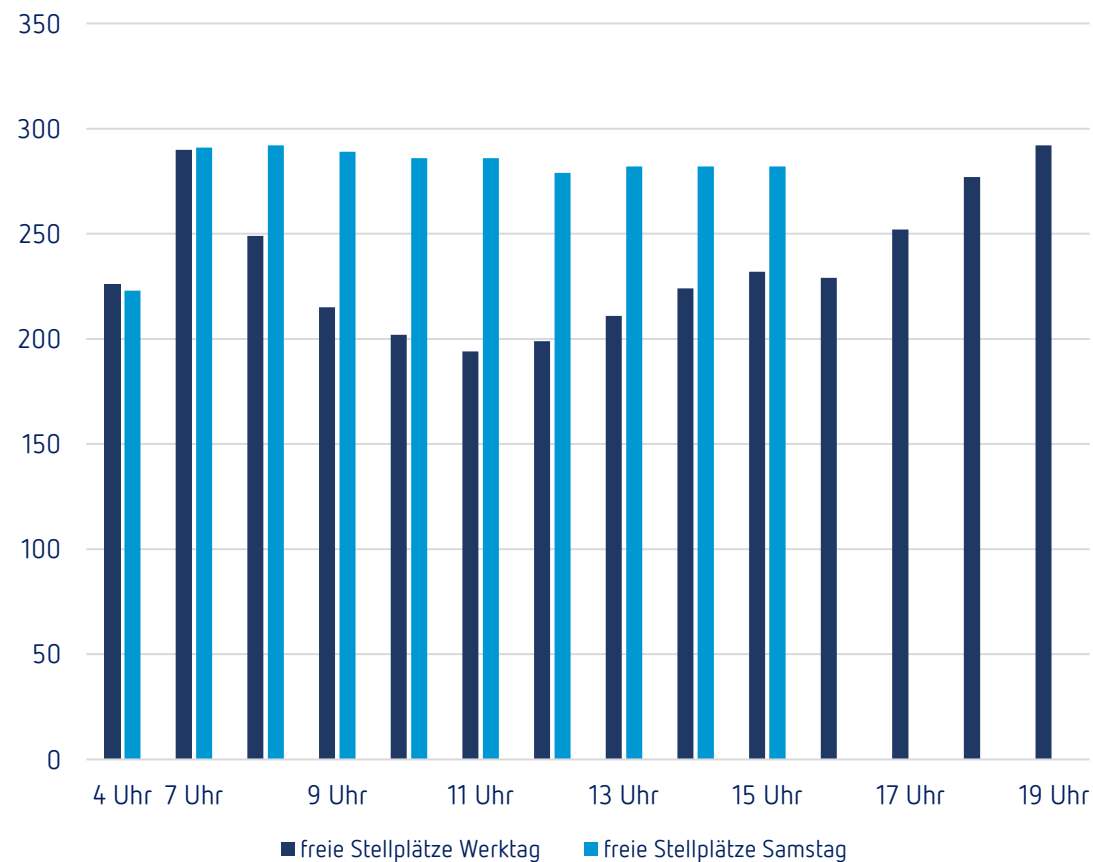
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Dynamikum vs. Umfeld ( $r=150m$ )



Freie Parkplätze - Parkhaus Dynamikum

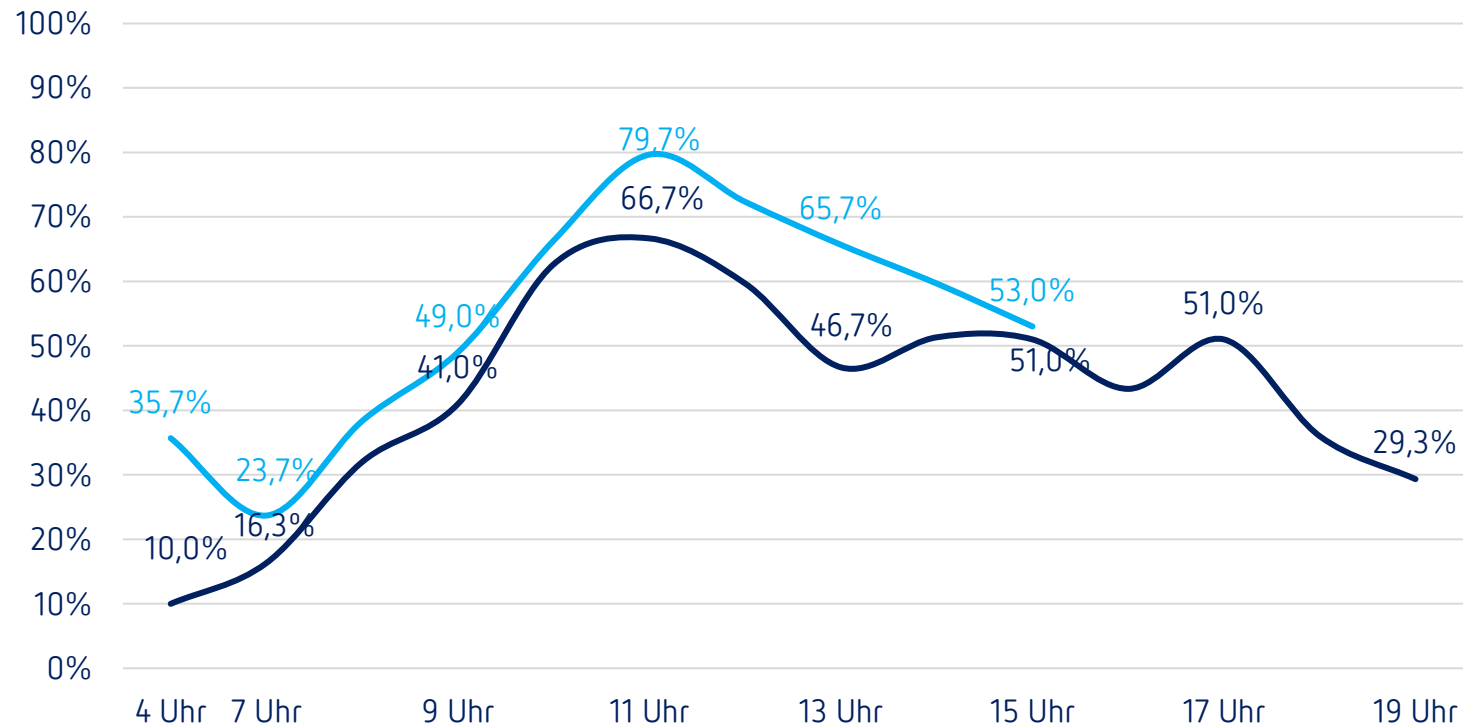




## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

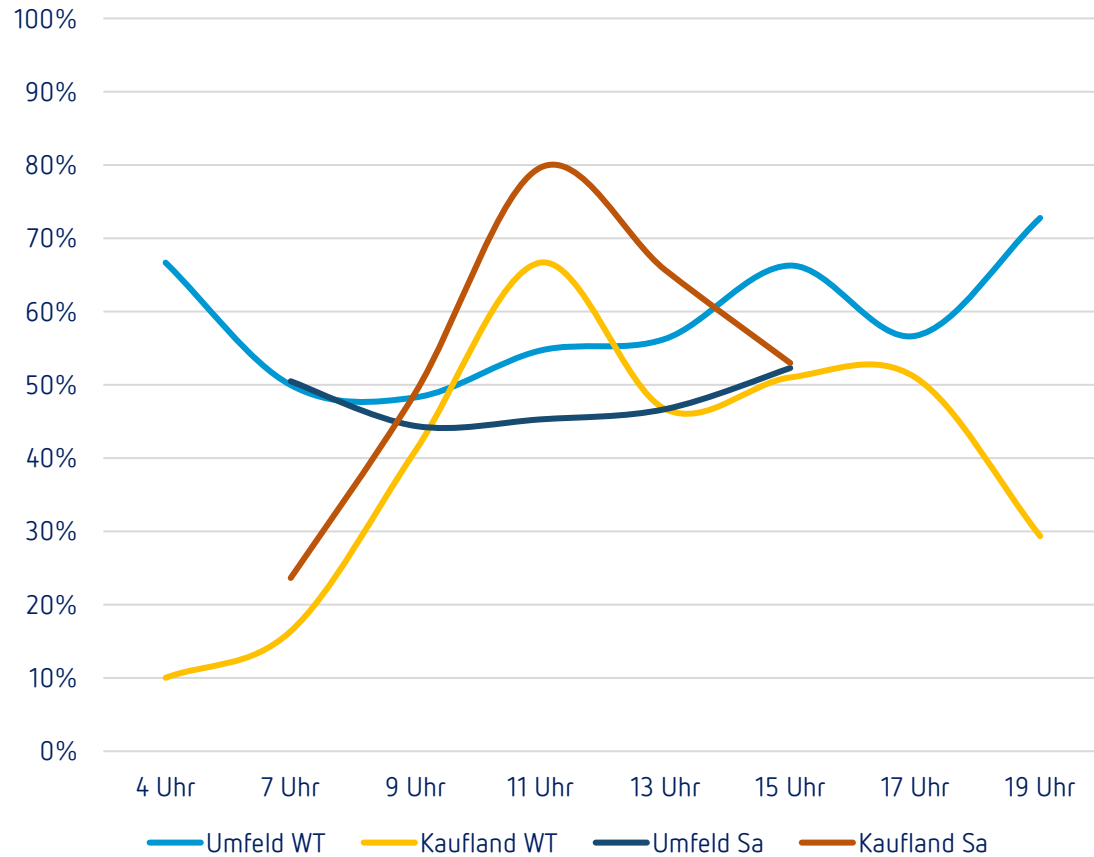
#### Tagesganglinie - Parkhaus Kaufland (Werktags, Samstag)



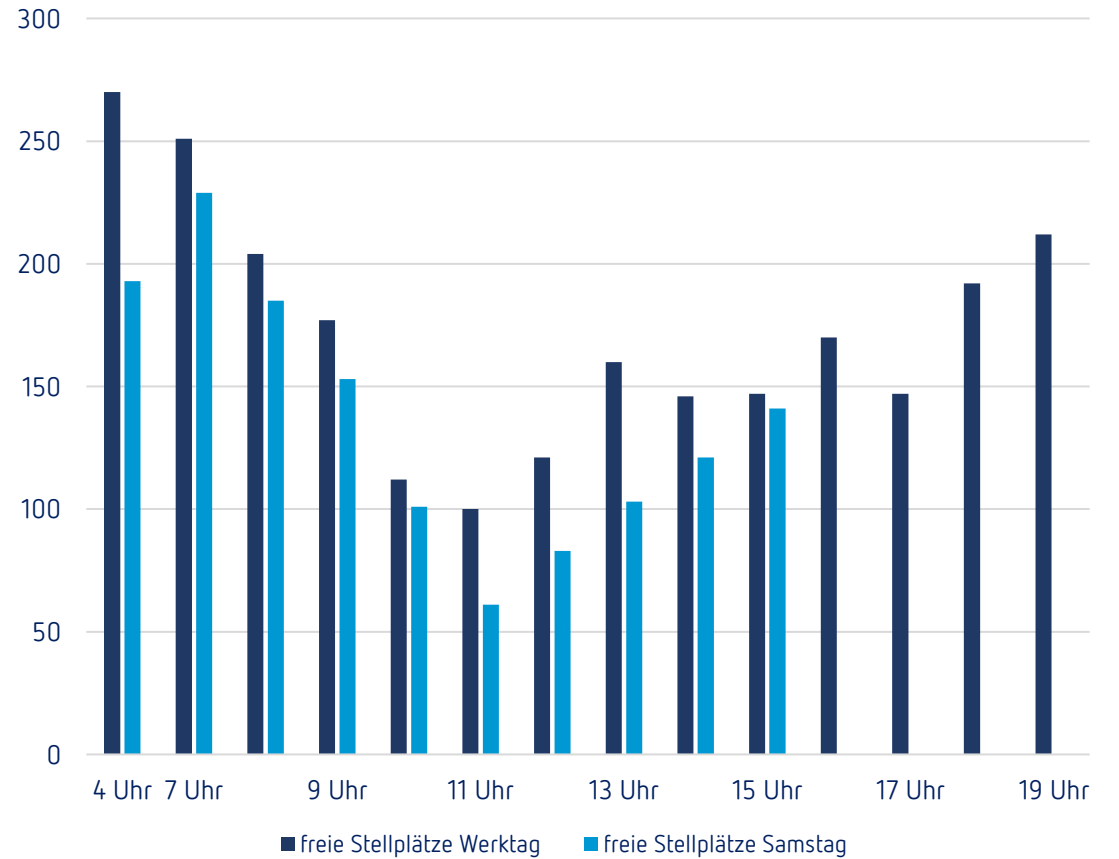
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Kaufland vs. Umfeld ( $r=150\text{m}$ )



Freie Parkplätze - Parkhaus Kaufland

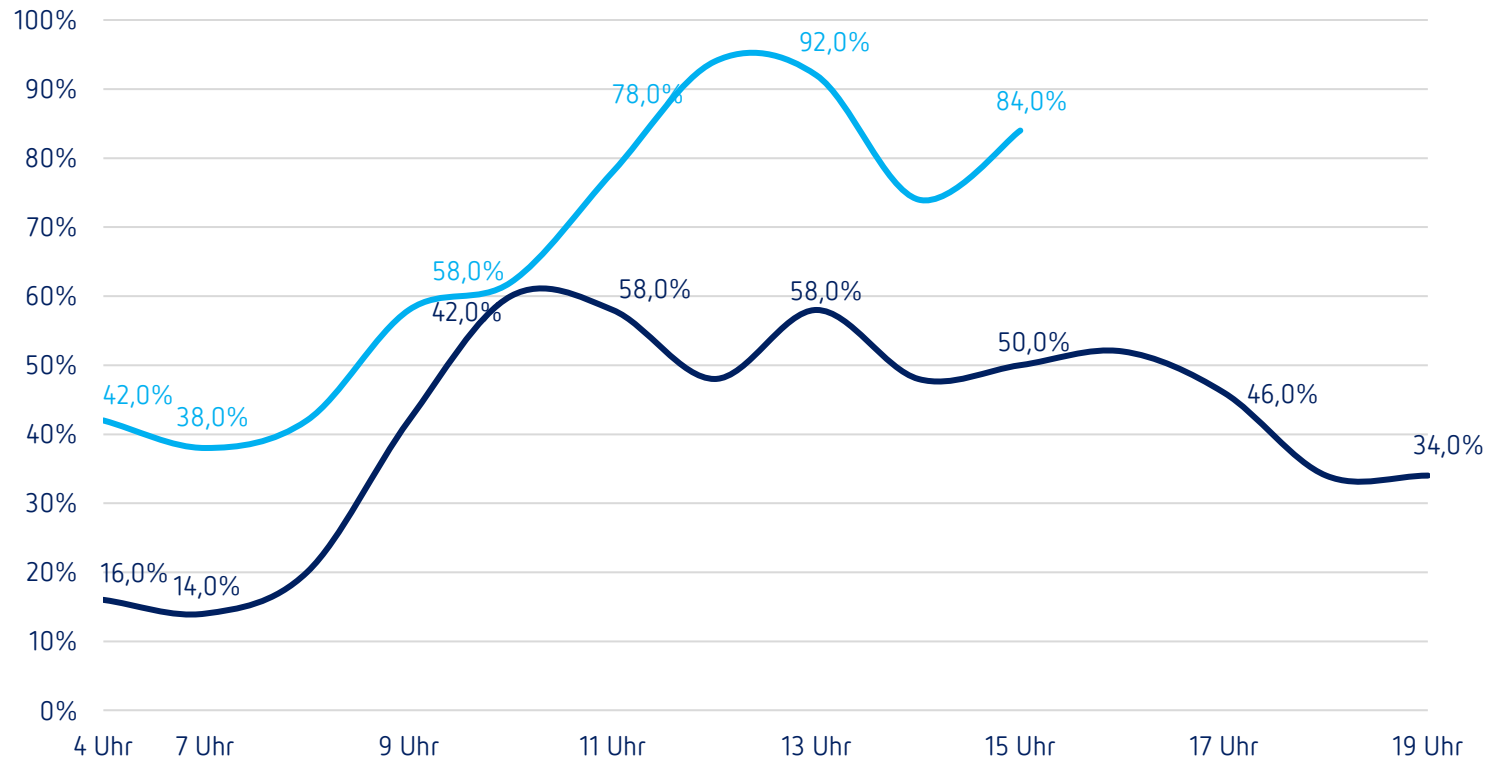




## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

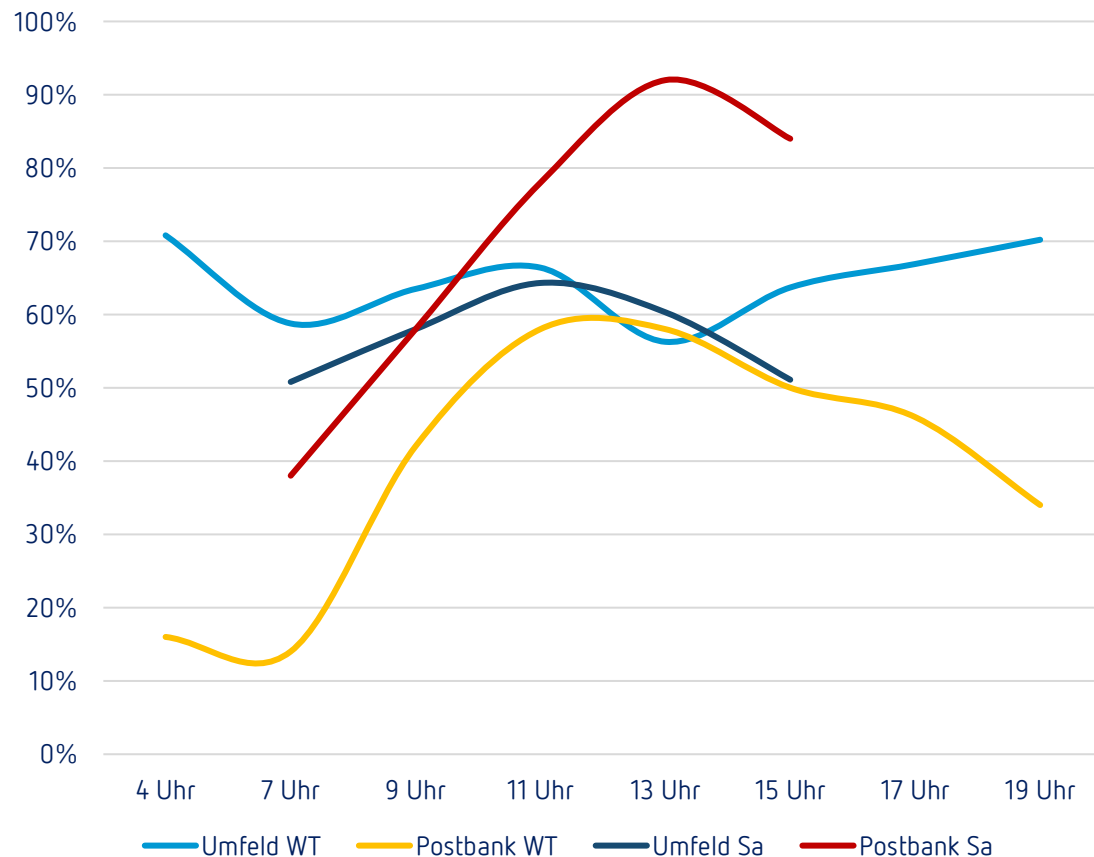
#### Tagesganglinie - Parkhaus Postbank (Werktags, Samstag)



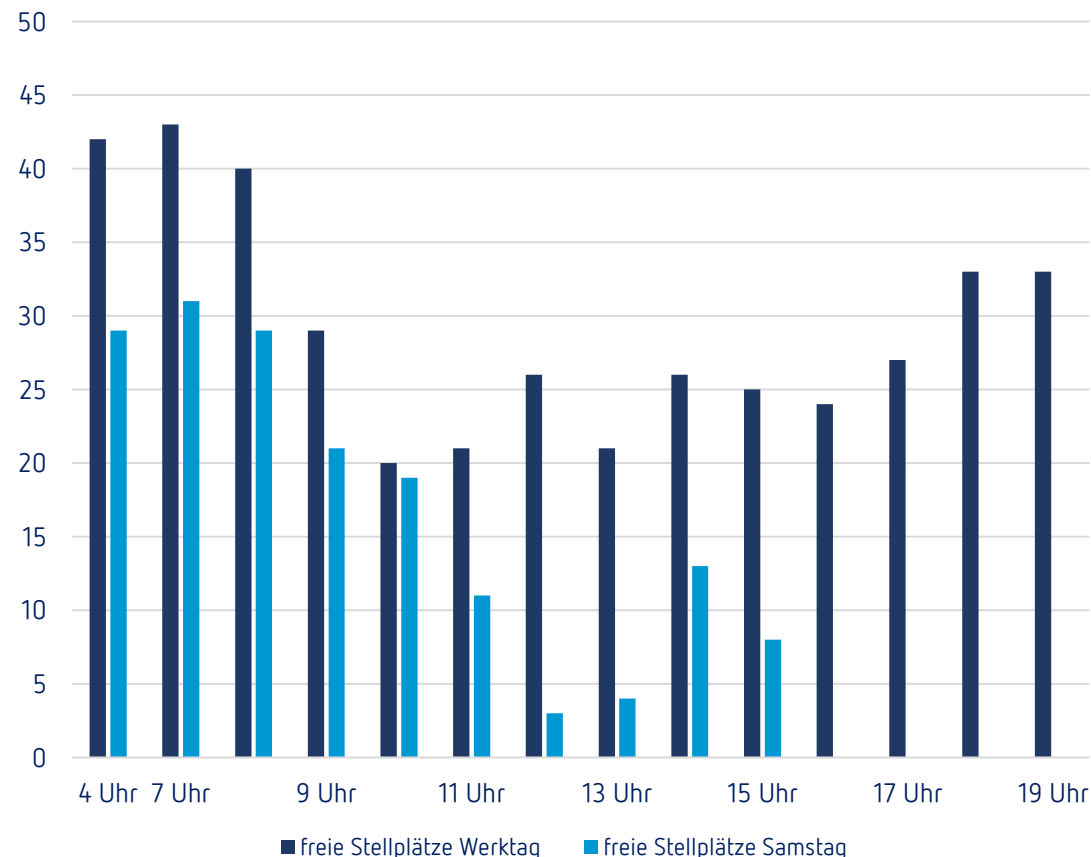
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Postbank vs. Umfeld (r=150m)



Freie Parkplätze - Parkhaus Postbank

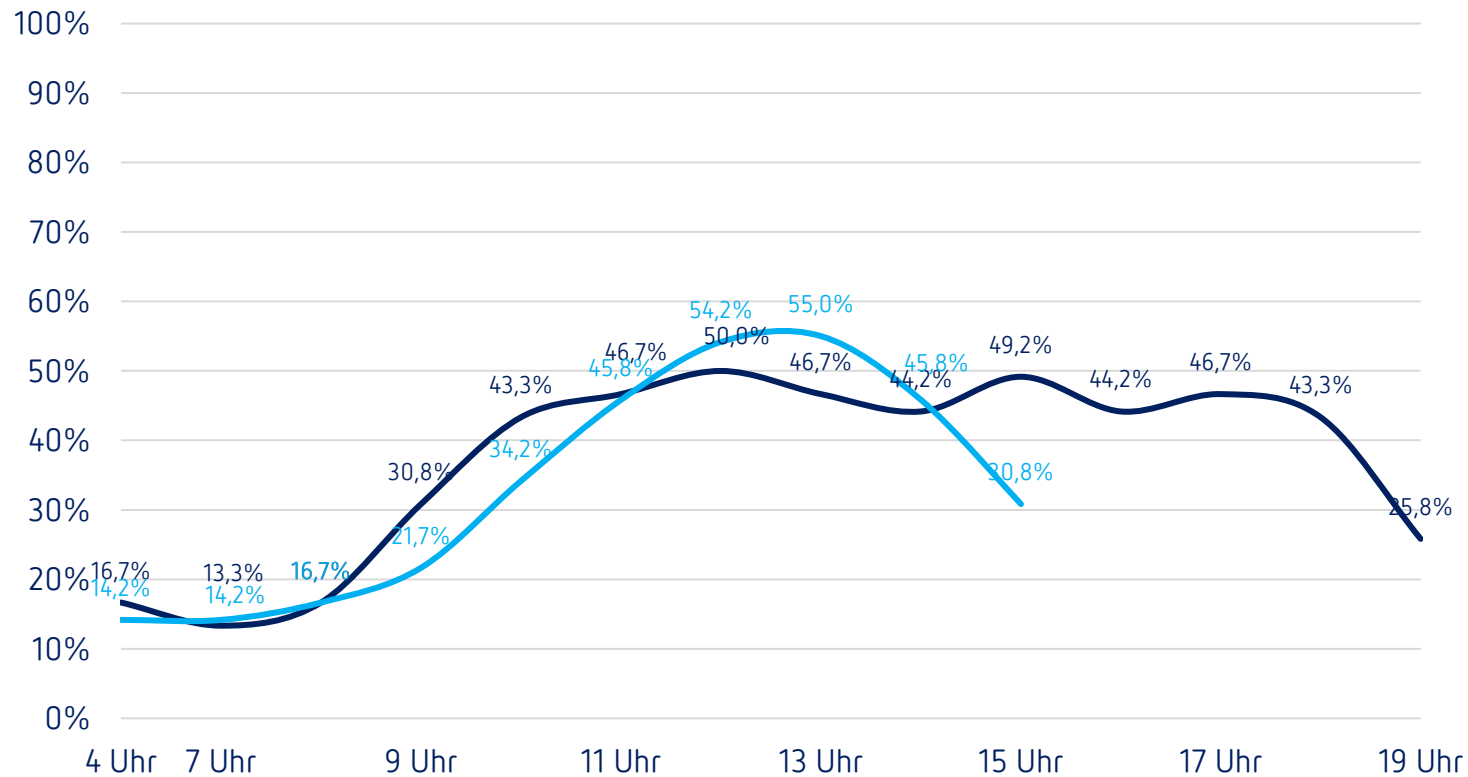




## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

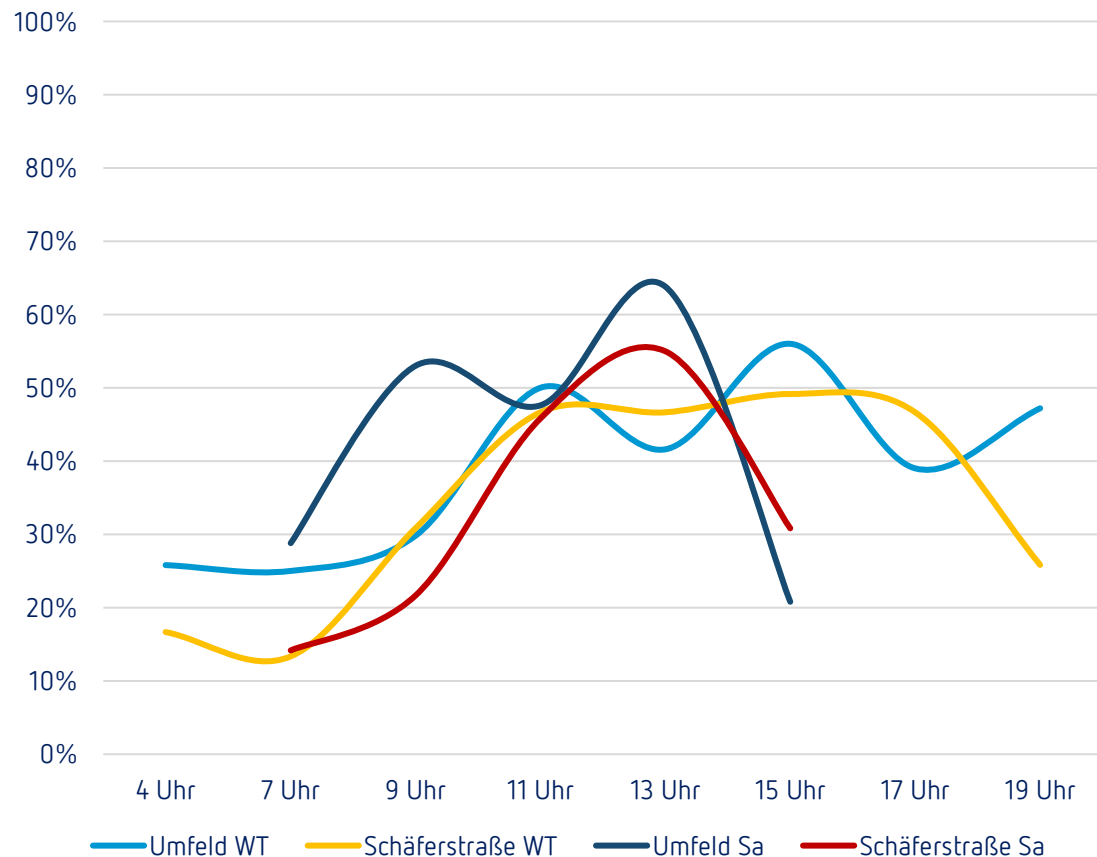
#### Tagesganglinie - Parkhaus Schäferstraße (Werktags, Samstag)



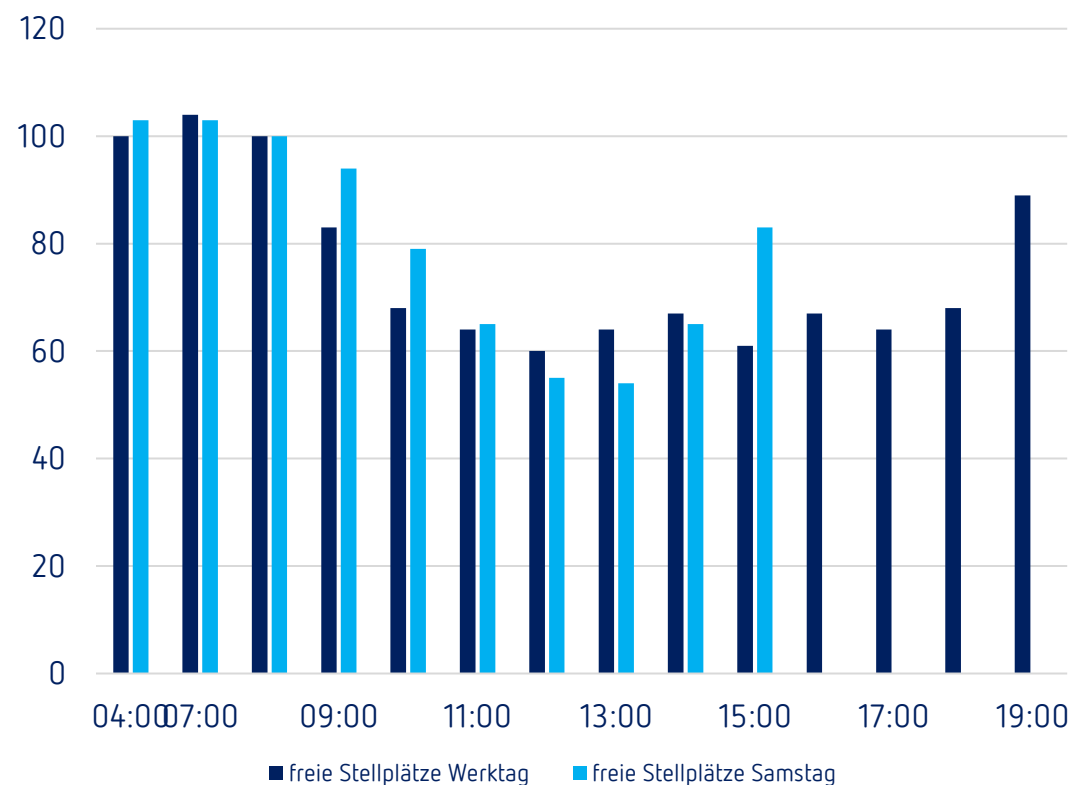
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Schäferstraße vs. Umfeld ( $r=150m$ )



Freie Parkplätze - Parkhaus  
Schäferstraße

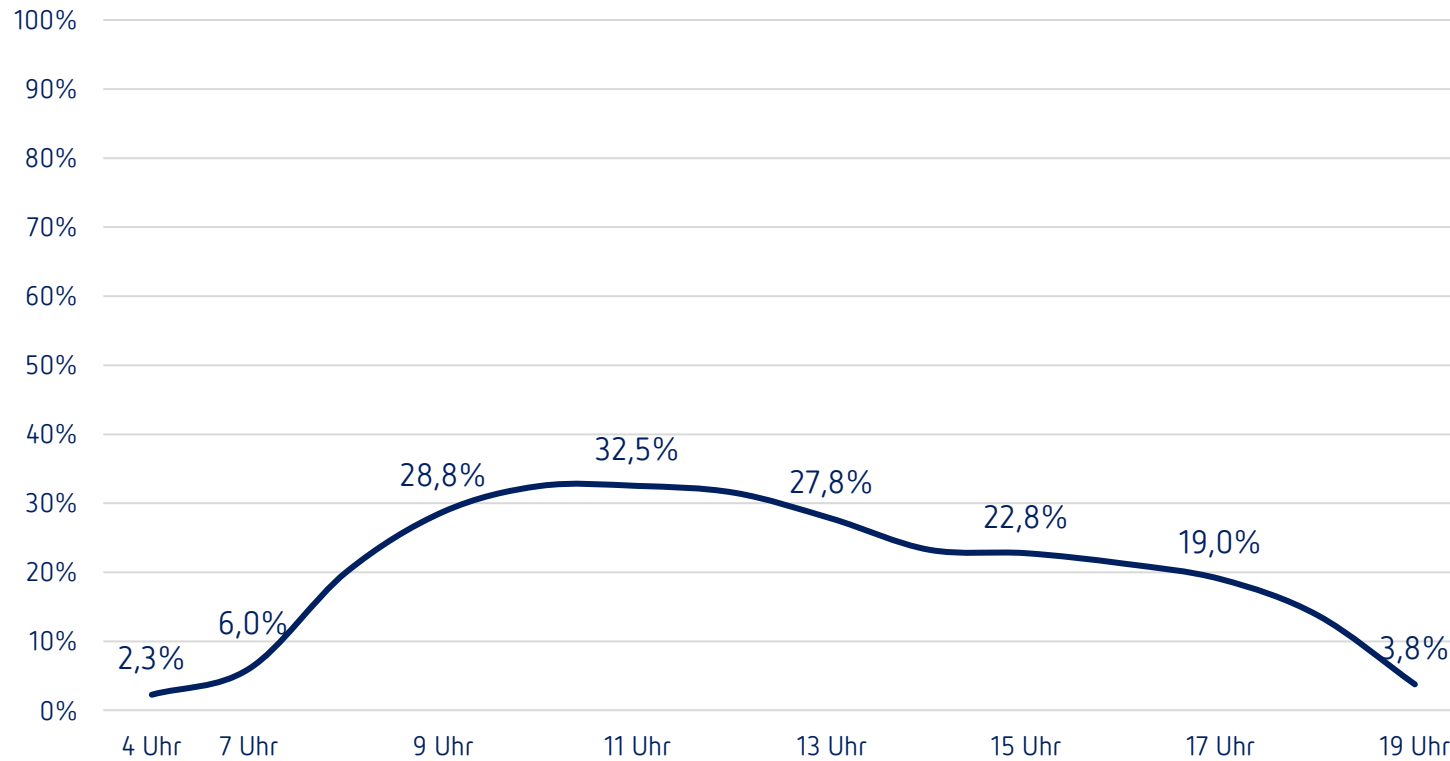




## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

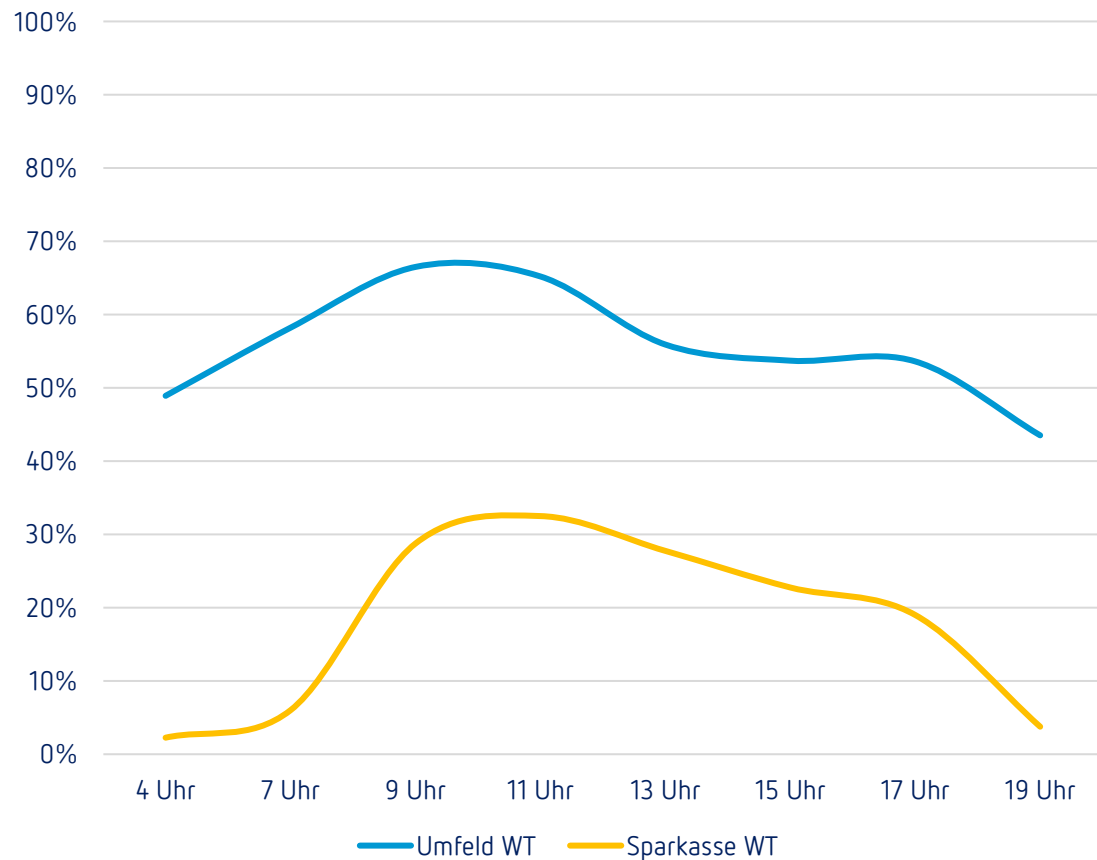
#### Tagesganglinie - Parkhaus Sparkasse (Werktags)



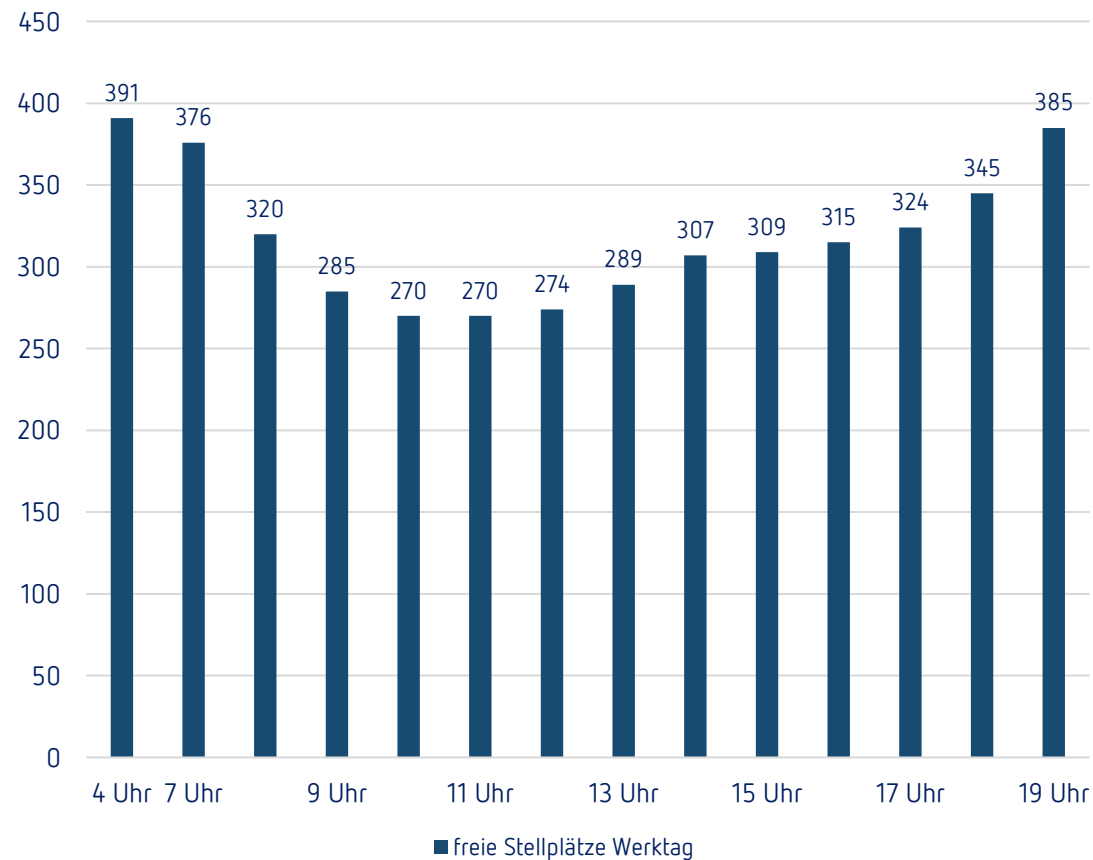
## 2 Anhang

### 2.2 Parkbauten

Auslastung Sparkasse vs. Umfeld ( $r=150m$ )



Freie Parkplätze - Parkhaus Sparkasse





## 2 Anhang

### 2.3 Sonderstellplätze

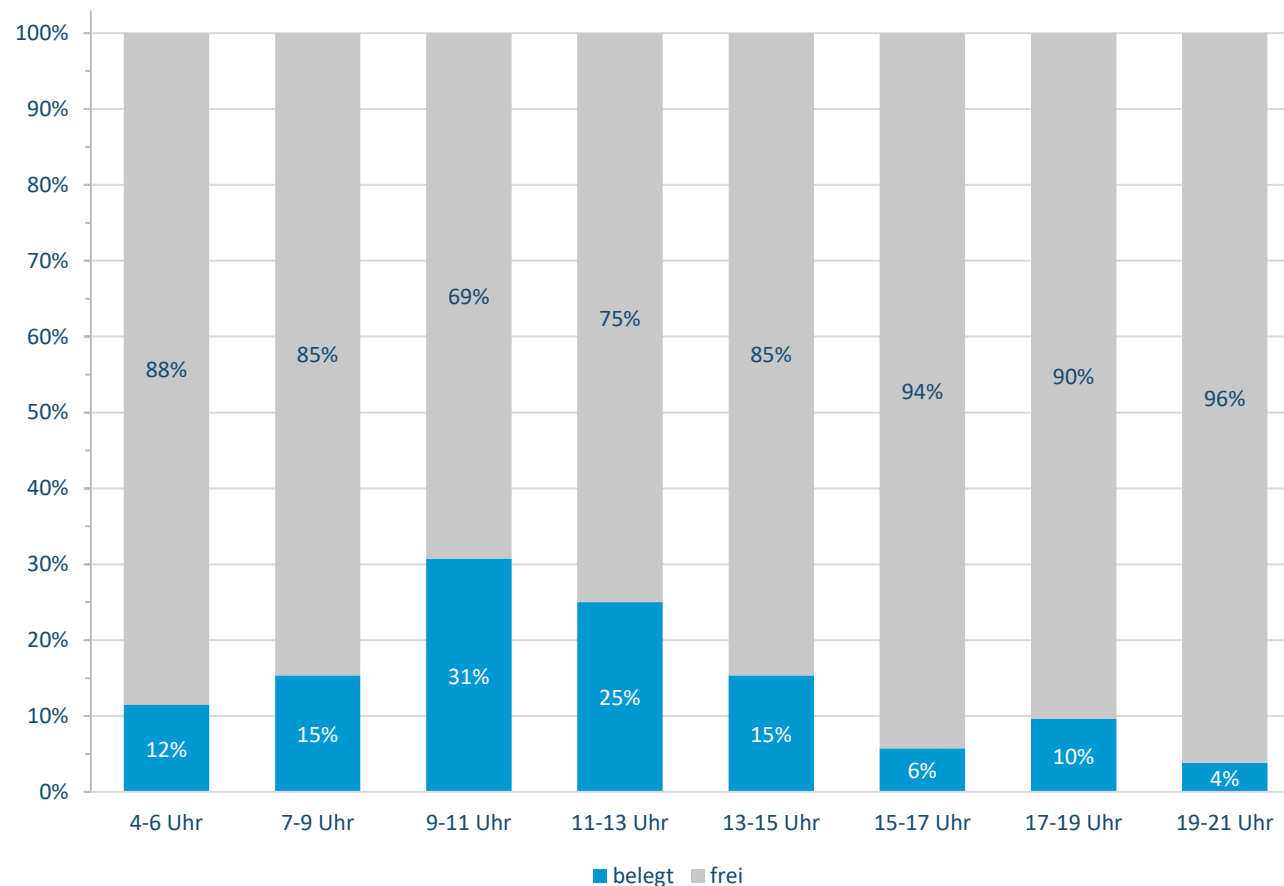


Quelle: OSM & Mitwirkende, eigene Bearbeitung

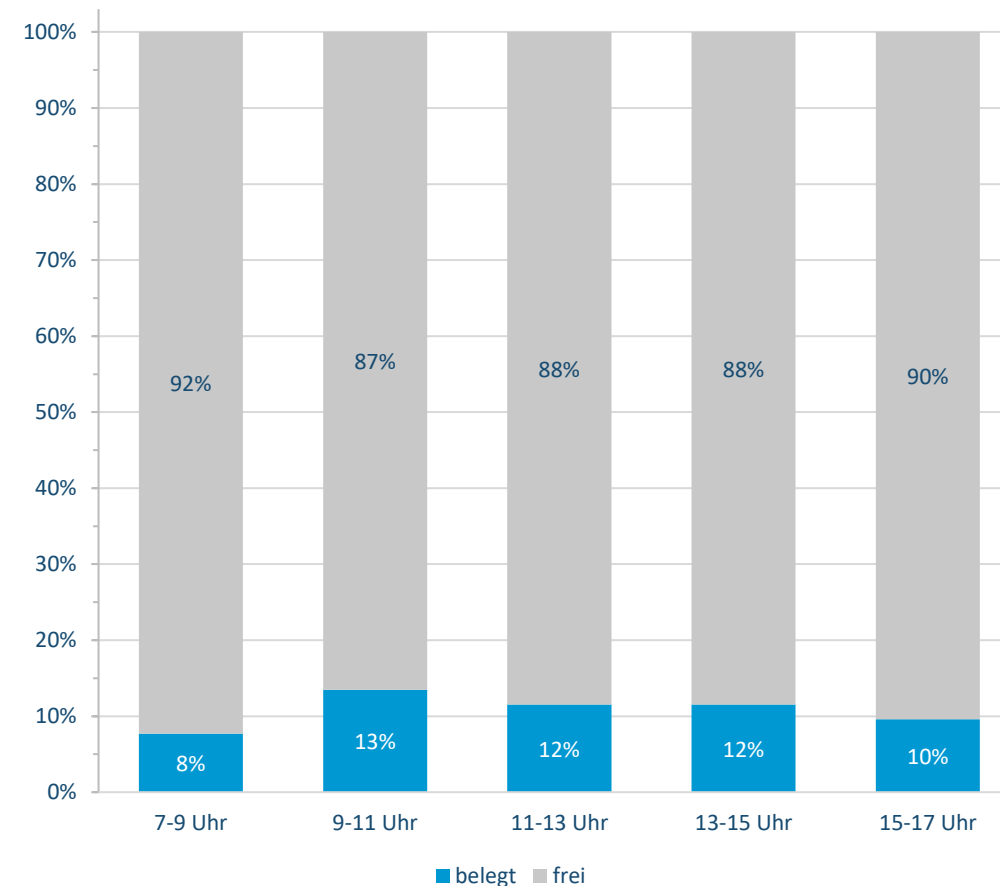
## 2 Anhang

### 2.3 Sonderstellplätze

Auslastung Behindertenparken (werktags) (n=52)



Auslastung Behindertenparken (samstags) (n=52)

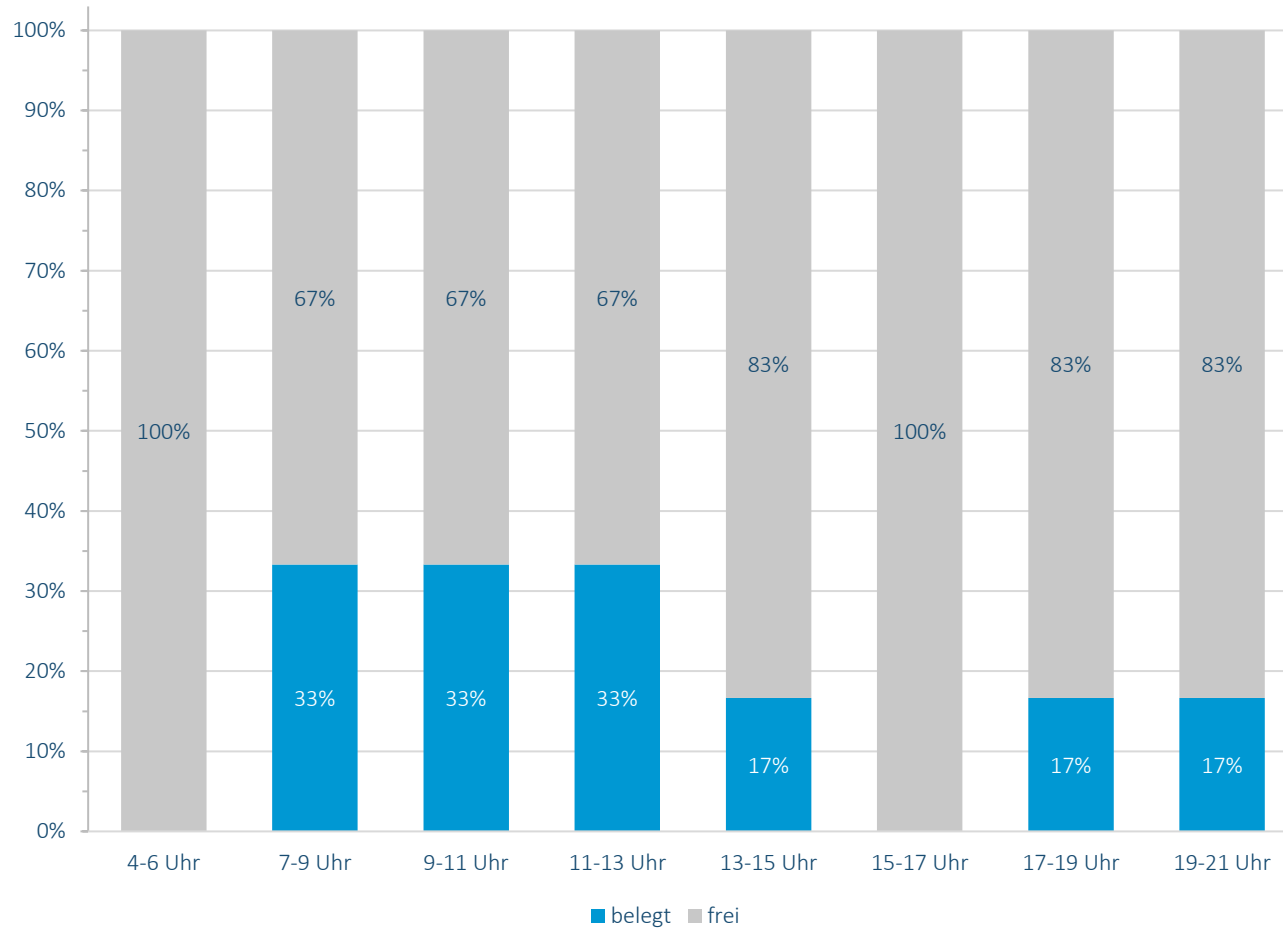




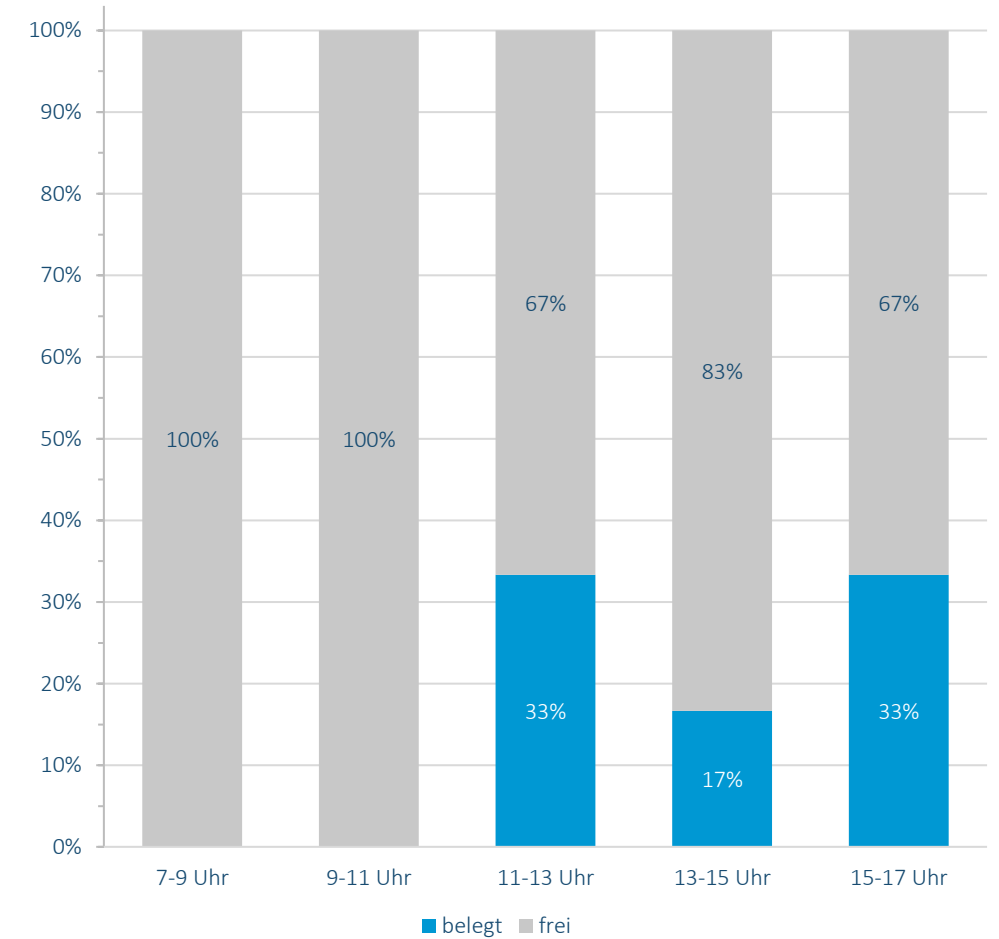
## 2 Anhang

### 2.3 Sonderstellplätze

Auslastung Elektro-Laden (werktags) (n=6)



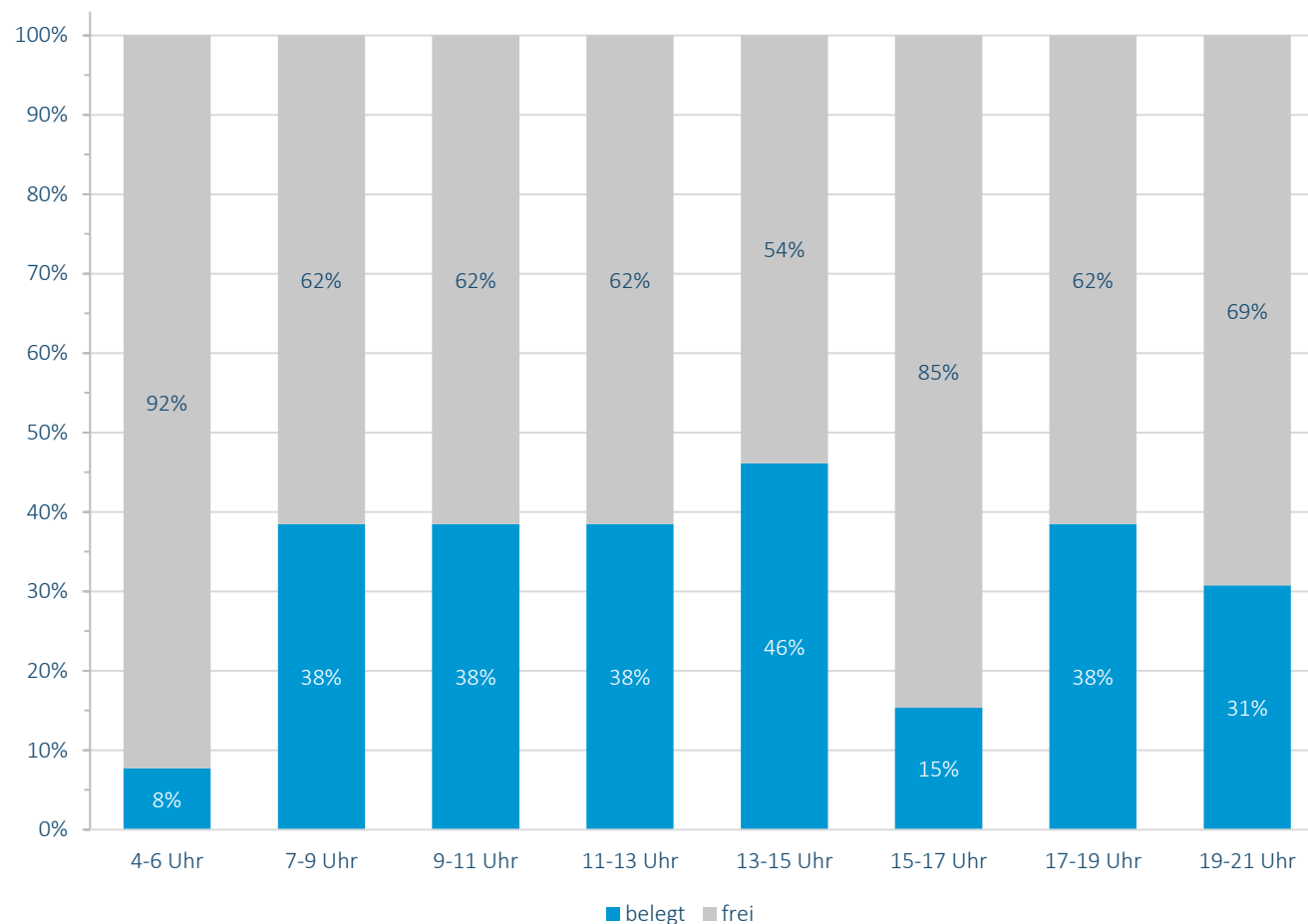
Auslastung Elektro-Laden (samstags) (n=6)



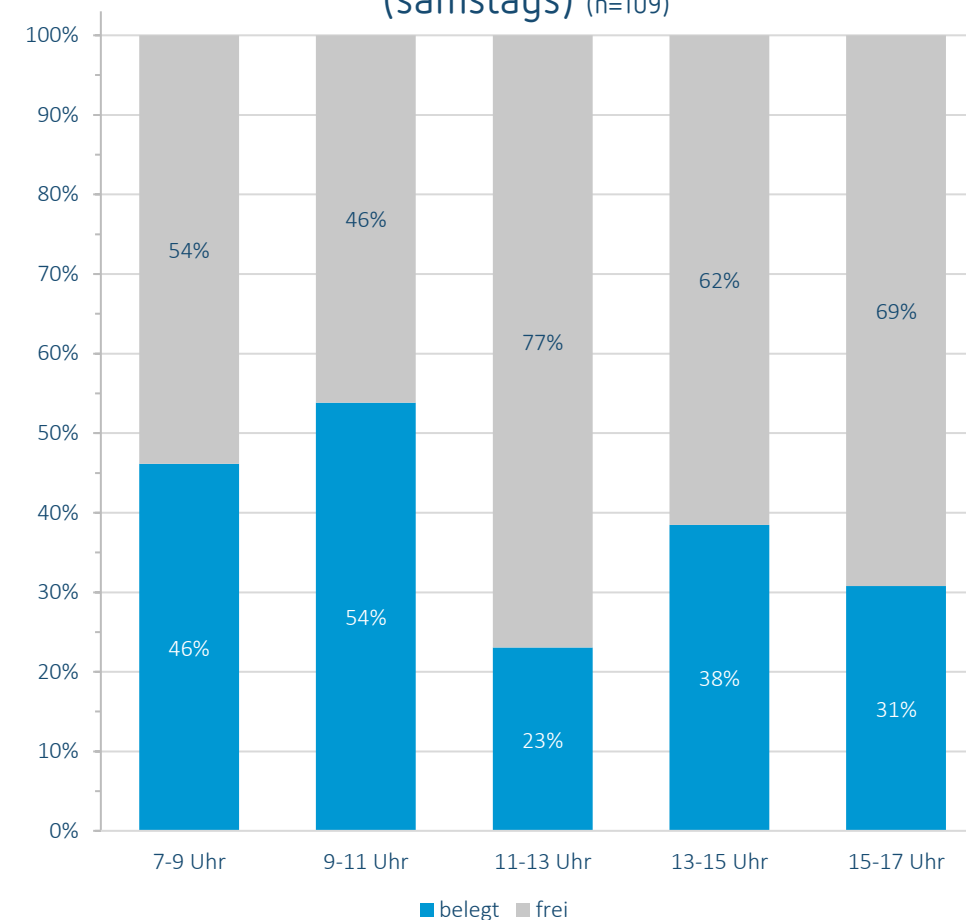
## 2 Anhang

### 2.4 Eingeschränktes Halteverbot

Auslastung eingeschränktes Halteverbot (werktags) (n=109)



Auslastung eingeschränktes Halteverbot  
(samstags) (n=109)







Abschlussbericht

# Stadt Pirmasens Parkraumkonzept