



Neukonzipierung Parkleitsystem

Neustadt an der Weinstraße

Mai 2015

Dipl.-Ing. Tobias Franke
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

Inhalt

1	Vorbemerkung und Aufgabe	2
2	Bestandssituation	2
	2.1 Parkierungsanlagen	2
	2.2 Mängel im bestehenden Parkleitsystem	4
3	Zielkonzept	6
4	Relevante Parkierungsanlagen	8
5	Zielführung	10
6	Beschilderung	12
7	Kostenschätzung	16
8	Fazit	18
	Verzeichnisse	19

1 Vorbemerkung und Aufgabe

Im Auftrag der Stadtverwaltung wurde von Herbst 2011 bis Frühjahr 2013 ein neues Parkierungskonzept entwickelt, um das Parken in der Innenstadt von Neustadt zu verbessern. Dieses Konzept basiert auf einer umfassenden Parkraumerhebung, auf Daten der Stadtplanung sowie auf Erhebungen der Willkomm Gemeinschaft e.V. und wurde von einem Beirat begleitet. Als Ergebnis sieht das Konzept folgende Bausteine vor:

- Erhöhung des Parkraumangebotes
- Optimierung der Parkraumauslastung (Bewirtschaftungskonzept)
- Verbesserung der Organisation / Parkrauminformation

Ein wichtiger Bestandteil des dritten Bausteins ist das Parkleitsystem. Es soll dazu beitragen, Verkehrsteilnehmer zielgerichtet zu den Parkierungsmöglichkeiten hinzuleiten – ohne dabei unnötigen Parksuchverkehr zu erzeugen. Da das bestehende Parkleitsystem jedoch veraltet ist und Mängel aufweist, ist es dringend grundlegend zu überarbeiten.

Die Neukonzipierung des Parkleitsystems ist demnach mehr als eine Optimierung des bestehenden Systems – es soll ein System neu entwickelt werden, bei dem gegebenenfalls Elemente des bestehenden Systems übernommen werden können. Maßgebliche Fragestellungen bei der Neukonzipierung sind, welche Parkplätze in das Parkleitsystem aufgenommen werden sollen und welche nicht, auf welchen Routen die Verkehre geführt werden sollen und wie die Gestaltung der Beschilderung beschaffen sein soll.

2 Bestandssituation

2.1 Parkierungsanlagen

Neustadt verfügt über mehrere großflächige Parkierungsanlagen innerhalb des Innenstadtbereichs. **Plan 1** stellt alle Parkplätze und Tiefgaragen mit mehr als etwa 15 Stellplätzen im Umfeld der Innenstadt dar – inklusive der bestehenden Stellplatzanzahl (gerundet). Dabei wird zwischen öffentlichen Parkierungsanlagen, halböffentlichen Parkplätzen (z.B. Kundenparkplätze, die jedoch frei zugänglich sind) und Parkplätzen mit eingeschränkten Nutzungen (nur samstags oder nur für Berechtigte nutzbar) unterschieden.

Die nachfolgende **Tabelle 1** listet diese Anlagen mit ihren Kenngrößen auf und liefert zusätzliche Informationen, wie das Parken auf den jeweiligen Parkplätzen reguliert wird.

Standort	Anzahl Stellplätze	Nutzung	Regulierung
Bachgängel	~160	öffentlich	Parkschein
Festwiese	~410	öffentlich	Freies Parken
Friedrichstraße	~110	öffentlich	Parkschein
Hauptbahnhof / Post	~180	öffentlich	Parkschein
Hauptbahnhof P+R	~65	öffentlich	Parkschein
Hetzelanlage (inkl. Umfeld)	~110	öffentlich	Parkschein
Hetzalgalerie / Alter Turnplatz	~110	öffentlich	Parkschein
Klemmhof	~255	öffentlich	Parkschein
Kohlplatz	~60	öffentlich	Parkschein
Strohmarkt	~40	öffentlich	Parkschein
VHS	~40	öffentlich	Parkschein
Summe:	~1.540		
Lidl-Parkplatz	~80	halböffentlich	Parkscheibe
SGD-Parkplatz	~70	halböffentlich	Freies Parken
Summe:	~150		
Finanzamt	~35	nur samstags	Freies Parken
Feuerwehr	~30	nur samstags	Freies Parken
Gartenstraße	~50	nur samstags	Freies Parken
Heinz-Sielmann-Schule	~15	nur samstags	Freies Parken
Ostschule	~15	nur samstags	Freies Parken
Steingleis	~20	Berechtigte	Ausweis
TSG-Parkplatz	~40	Berechtigte	Ausweis
Volksbank	~30	Kunden	Parkschein
Summe:	~235		

Tabelle 1: Parkierungsanlagen innerhalb des Innenstadtbereichs

Der Großteil der Parkplätze wird mit einer gebührenpflichtigen Parkscheinregelung bewirtschaftet. Im Innenstadtbereich Kernstadt bestehen Regulierungen nicht nur für die Parkierungsanlagen sondern auch für die Parkstände im Straßenraum (gebührenpflichtiger Parkschein bzw. Bewohnerparken).

2.2 Mängel im bestehenden Parkleitsystem

Die bestehende Beschilderung des installierten Parkleitsystems wurde aufgenommen und auf Mängel überprüft. Dabei wurden Mängel in folgenden Bereichen erkannt:

- keine einheitliche Beschilderung
- keine durchgehende Zielführung
- keine Hinweise auf bestehendes System an sich
- suboptimale Namensgebung der Anlagen

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele für die dokumentierten Mängel:



Abbildung 1: Beispiel für uneinheitliche Beschilderung



Abbildung 2: Beispiele für uneinheitliche Beschilderung



Abbildung 3: Beispiele für mangelhafte Zielführung



Abbildung 4: Beispiel für fehlende Hinweise auf bestehendes System an sich



Abbildung 5: Beispiel für suboptimale Benennung

Eine einheitliche Beschilderung sowie eine durchgängige Zielführung sind elementar für ein Parkleitsystem. Demnach schwerwiegend sind die Mängel in diesen Bereichen. Aber auch die Benennung der Anlagen kann mitentscheidend für die Akzeptanz des Parkleitsystems sein, da insbesondere für Ortsfremde die Namen eine Orientierungshilfe darstellen (auch beim Wiederfinden der Anlage).

Auf manchen Schildern wird auf einen Altstadtring in Bezug zum Parken hingewiesen. Dieser Altstadtring ist jedoch weder näher definiert noch wird die Beschilderung durchgängig aufrechterhalten. Es ist anzunehmen, dass hiermit der Parksuchverkehr entlang der Altstadt geführt werden sollte. Dies ist ein richtiger Ansatz, der zukünftig konsequenter verfolgt werden sollte.

3 Zielkonzept

Ein Parkleitsystem hat die Aufgabe, auf das Parkraumangebot hinzuweisen und die Verkehrsteilnehmer zielgerichtet dorthin zu führen. Somit hat ein Parkleitsystem sowohl eine verkehrslenkende (vermindert den Parksuchverkehr) als auch eine informierende Bestimmung. Zusätzlich hat die Wegweisung auch eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Durch frühzeitige und eindeutige Informationen gibt die Wegweisung dem Verkehrsteilnehmer einen frühzeitigen Hinweis für dessen zu treffende Routenwahl, so dass verkehrsgefährdende Fahrmanöver weitestgehend vermieden werden.

Parkleitsysteme sind in der Regel mehrstufig aufgebaut. Auf den Hauptzufahrtsstraßen werden die Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Parkieranlagen informiert. Je näher das Fahrtziel rückt, desto weniger Alternativen werden angeboten und am letzten Entscheidungspunkt wird nur noch das angesteuerte Parkziel angezeigt (möglicherweise zusammen mit einem Alternativziel).

Dies bedeutet für Neustadt, dass an den Zufahrtsstraßen zum Innenstadtbereich schon Hinweise auf das bestehende Parkleitsystem anzubringen sind (sogenannte "Startbeschilderung"). Von den Hauptverkehrsstraßen beginnt dann die Zielführung zu den einzelnen Parkieranlagen. Allerdings sind in die Beschilderung nicht nur die angrenzenden Parkieranlagen aufzunehmen, sondern es ist bis zu einem gewissen Punkt immer auf weitere Alternativen hinzuweisen.

Die Zielgruppe für das Parkleitsystem ist in einer touristisch geprägten Stadt wie Neustadt in der Regel der ortsunkundige Besucher. Dieser möchte im Allgemeinen zuerst über die vorhandenen Parkieranlagen informiert werden – erst dann sind etwaige Auslastungen der Anlagen von Inte-

resse. Dies ist zu beachten bei der Frage, ob ein statisches oder ein dynamisches Parkleitsystem einzurichten ist.

Statische Parkleitsysteme bestehen aus festinstallierten Wegweisern, um den Parksuchverkehr zu ordnen und über alternative Parkieranlagen zu informieren. Dynamische Parkleitsysteme erfüllen nicht nur diese Aufgaben, sondern zeigen zusätzlich das aktuell verfügbare Stellplatzangebot der Parkieranlagen über variable Displays an. Ein statisches System benötigt im Vergleich zum dynamischen System deutlich geringere Investitions- und Betriebskosten, da die Wegweiser nicht mit Strom versorgt werden und keine Steuerungszentrale eingerichtet werden muss. Dafür kann aber auch nicht, wie im dynamischen System, aktiv regulierend in den Verkehr eingegriffen werden, was jedoch in Neustadt aufgrund mangelnder Alternativrouten ohnehin kaum möglich ist.

Dementsprechend wird empfohlen, dass für Neustadt ein statisches Parkleitsystem einem dynamischen Parkleitsystem vorzuziehen ist. In diesem Zusammenhang ist als weiterer Grund anzuführen: Dynamische Parkleitsysteme lassen sich dauerhaft solide am besten in Verbindung mit Parkhäusern, Tiefgaragen oder beschränkten Stellplatzanlagen betreiben, da dort eine zuverlässige Erfassung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge gewährleistet ist. Diese Anlagen sind in Neustadt jedoch in der Minderzahl, so dass das zuletzt installierte (und mittlerweile inaktive) System stets daran mangelte, dass Fahrzeuge die Parkieranlage gar nicht oder nicht richtig über die Kontaktschleifen an den Zu-/Abfahrten verlassen hatten. Wöchentliche Nachjustierungen der korrekten Stellplatzanzahl waren der Fall. Diese Problematik zu beheben, würde einen hohen Umbauaufwand an einzelnen Anlagen nach sich ziehen.

Somit lassen sich für die Neukonzipierung des Parkleitsystems ins Neustadt folgende Ziele definieren:

- Zielgruppe sind ortsunkundige Besucher. Dies bedeutet:
 - Zielführung ist wichtiger als Auslastungsanzeige
 - nur größere Anlagen sind von Belang
 - die Beschilderung muss immer aktuell sein
 - eingängige Namensgebung der Anlagen
- Bündelung des Parksuchverkehrs, Etablierung des Altstadtrings
- Nutzung vorhandener Schilder bzw. Masten wenn möglich
- klare funktionale Gestaltung der Beschilderung (keine farblichen Hintergründe o.ä.)

4 Relevante Parkierungsanlagen

Ein aussagekräftiges und übersichtliches Parkleitsystem muss sich auf leistungsfähige Parkierungsanlagen konzentrieren, die durch ihre Größe und Lage fähig sind, die bestehende Nachfrage abzudecken. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Willkomm Gemeinschaft e.V. festgelegt, dass nur Parkierungsanlagen mit etwa 25 Stellplätzen und mehr in das Parkleitsystem zu integrieren sind. Neben der Größe stellen auch die Erschließungsqualität, die Funktion im innerstädtischen Verkehrssystem sowie mögliche Einschränkungen weitere Kriterien zur Aufnahme in das Parkleitsystem dar. So ist z.B. der Parkplatz am TSG-Gelände ausreichend groß – jedoch aufgrund seiner untergeordneten Funktion im städtischen Verkehrssystem sowie der eingeschränkten Nutzbarkeit wird nicht empfohlen, diesen Parkplatz in das zukünftige Parkleitsystem einzubinden.

Dahingegen wären Parkierungsanlagen zu integrieren, die heute noch nicht im Bestand vorhanden sind aber deren Einrichtung in den nächsten zwei bis drei Jahren zu erwarten sind. Für Neustadt sind solche geplanten Anlagen derzeit jedoch nicht bekannt (z.B. Reaktivierung Hertie-Parkhaus). Ohnehin ist ein Parkleitsystem so zu konzipieren, dass zukünftige Parkierungsanlagen nachträglich in das System eingefügt werden können.

Nach umfassender Prüfung sind zurzeit für das Parkleitsystem neun bestehende Parkierungsanlagen in das Parkleitsystem aufzunehmen (**Plan 2 – Tabelle 2**):

Standort	Anzahl Stellplätze
Bachgängel	~160
Festwiese	~410
Friedrichstraße	~110
Hauptbahnhof / Post	~180
Hauptbahnhof P+R	~65
Hetzelanlage	~110
Hetzelgalerie / Alter Turnplatz	~110
Klemmhof	~255
Kohlplatz	~60

Tabelle 2: relevante Parkierungsanlagen für Parkleitsystem

Zusätzlich ist für den Parkplatz Gartenstraße zu prüfen, inwieweit diese Anlage in das System einzubinden ist. Da diese Stellplätze nur samstags der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, kann die entsprechende Beschilderung demnach auch nur an diesen Tagen auf die Anlage hinweisen. Dies ist entweder über eine mechanische Lösung (Klappschilder) oder über eine techni-

sche Lösung (an und ausschaltbare Display-Schilder) zu bewirken. Beide Lösungen sind jedoch aufwändig, was es abzuwägen gilt.

Nicht in das Parkleitsystem aufzunehmen sind die weiteren eingeschränkten sowie die halböffentlichen Parkierungsanlagen (**Plan 2**). Auch die öffentlichen Stellplätze am Strohmarkt sind aufgrund der geringen Größe der Anlagen nicht in das Parkleitsystem zu integrieren. Ohnehin sind die dortigen Plätze von der B 38 aus gut einsehbar und anfahrbar.

Der Parkplatz Festwiese wird nicht bewirtschaftet und stellt somit eine Besonderheit dar. Es wird empfohlen, dieses auch zusätzlich auf der Beschilderung darzustellen (**Abschnitt 6**). Ebenfalls soll die Beschilderung Hinweise auf die kostengünstigen Tagestickets an den Parkplätzen Kohlplatz und Hauptbahnhof / Post geben.

Entscheidend für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist neben einer gerichteten Zielführung auch die Gestaltung der einzelnen Wegweiser. So sind einheitliche Bezeichnungen der Parkierungsanlagen auf sämtlichen Wegweisern ebenso wichtig wie die Zuverlässigkeit (Konsistenz), Lesbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit der Anzeigen. Prinzipiell ist einer Bezeichnung mit einprägsamem Namen der Vorzug vor Nummern zu geben. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Willkomm Gemeinschaft e.V. jeder relevanten Parkierungsanlage ein eindeutiger Name zugewiesen, der in dieser Form in die Beschilderung zu integrieren ist. Die nachfolgende **Tabelle 3** listet die Namen der relevanten Parkierungsanlagen auf; **Plan 3** stellt sie grafisch dar.

Lage der Anlage	zukünftige Benennung
Bachgängel	Marktplatz / Rathaus
Festwiese	Festwiese
Friedrichstraße	Altstadt Ost / Friedrichstr.
Hauptbahnhof / Post	Hauptbahnhof / Saalbau
Hauptbahnhof P+R	Hauptbahnhof P+R
Hetzelanlage	Altstadt Süd / Hetzelstr.
Hetzalgalerie / Alter Turnplatz	Alter Turnplatz
Klemmhof	Altstadt Mitte / Klemmhof
Kohlplatz	Altstadt West / Kohlplatz

Tabelle 3: empfohlene Benennung der relevanten Parkierungsanlagen

5 Zielführung

Voraussetzung für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist, dass dessen Elemente ein eigenständiges System bilden, verlässlich (und bei dynamischen Systemen auch aktuell) informieren und kontinuierlich zum Ziel führen.

Für jede einzelne Parkierungsanlage ist die Routenführung über alle einzubeziehenden Zufahrtsstraßen festzulegen (so genannte Zielspinnen). Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergeben sich richtungsbezogene Zielführungspläne, die in **Plan 4.1** bis **Plan 4.3** dargestellt sind.

Die jeweilige Zielführung beginnt in angemessenem Abstand vor den ersten Wegweisern mit einer Startbeschilderung, welche auf das Vorhandensein eines Parkleitsystems in Neustadt hinweist (**Abschnitt 6**). Die Lage der Standorte ist in **Plan 5** (rote Ausrufezeichen) dargestellt. Folgende Standorte sind vorzusehen:

- Landauer Straße (B 39) im Südosten
- Mußbacher Landstraße (B 38) Nordosten
- Talstraße (B 39) im Westen

Weitere Startbeschilderungen können an den Straßen im untergeordneten Netz (Branchweilerhofstraße, Spitalbachstraße, Schillerstraße und Haardter Straße) installiert werden, auch wenn die Zielgruppe der ortfremden Personen diese Straßen nicht primär nutzen.

Die Zielführung erfordert einen Kompromiss zwischen einer möglichst umfangreichen Information und einer systembedingten Vereinfachung/Stilisierung unter Beschränkung auf möglichst wenige aber eindeutige Informationen. Um den zufahrenden Verkehr gezielt und leistungsfähig zu den Parkierungsanlagen zu führen, ist eine ausreichende Beschilderung notwendig. Dabei wird unterschieden, ob der Verkehrsteilnehmer geführt wird ("Führungspunkt") oder ob er sich entscheiden muss ("Entscheidungspunkt"). An Führungspunkten ist lediglich auf das Parkleitsystem und dessen Anlagen hinzuweisen. An Entscheidungspunkten müssen dem Verkehrsteilnehmer Alternativen aufgezeigt werden. In **Plan 5** sind die empfohlenen Standorte für die Beschilderung an Führungspunkten und Entscheidungspunkten dargestellt (inklusive Durchnummerierung der einzelnen Standorte).

Je nach Standort, gerichteter Zielführung und Anzahl der Knotenpunktzufahrten sind ein bis drei Schildermasten mit Wegweisern aufzustellen (**Tabelle 4**). So ist z.B. am Knotenpunkt Karl-Helfferich-Straße / Maximilianstraße (Standort 16) an jeder der drei Knotenpunktzufahrten eine Wegweisung zu installieren, um aus allen Richtungen eine eindeutige Zielführung zu ermöglichen. Nur ein Wegweiser wird hingegen zum Beispiel am Standort 4

(Talstraße / Kohlplatz) benötigt, da hier nur für eine Richtung der Verkehr geleitet wird.

Insgesamt werden für die Zielführung etwa 50 Schildermasten erforderlich (mit unterschiedlicher Anzahl teilaufgelöster Wegweiser). Dabei können eventuell bestehende Masten benutzt werden; es sind jedoch auch neue Masten zu installieren.

Die Inhalte der Wegweiser sind standortgenau im weiteren Entscheidungsprozess festzulegen. Vorschläge dazu sind in **Anlage 1** dargestellt. Dort befindet sich eine Auflistung aller Standorte mit einer Empfehlung der Beschriftung auf den Wegweisern zu den Zielen, auf welche an dem jeweiligen Standort hingewiesen werden soll.

Nr.	Standort der Wegweiser	Anzahl der Schildermasten
1	Talstraße / Amalienstraße	2
2	Talstraße / Ludwigstraße	1
3	Ludwigstraße / Kohlplatz	2
4	Talstraße / Kohlplatz	1
5	Amalienstraße / Luisenstraße	1
6	Talstraße / Luisenstraße	1
7	Amalienstraße / Talstraße	2
8	Ludwigstraße / Rathausstraße	2
9	Bachgängel / Rittergartenstraße	2
10	Landauer Straße / Schillerstraße	3
11	Landauer Straße / Bahnhofstraße	1
12	Landauer Str. / Exter Str. / Bahnhofstr.	3
13	Karl-Helfferich-Straße / Heinestraße	2
14	Karl-Helfferich-Str. / Konrad-Adenauer-Str.	3
15	Karl-Helfferich-Straße / Zufahrt Parkplatz	2
16	Karl-Helfferich-Straße / Maximilianstraße	3
17	Landauer Straße / Moltkestraße	2
18	Landauer Straße / Zufahrt P+R-Parkplatz	2
19	Maximilianstraße / Wiesenstraße	2
20	Wiesenstraße / Zufahrt Parkplatz	1
21	Konrad-Adenauer-Str. / Wiesenstraße	1
22	Mußbacher Landstraße / Haardter Straße	1
23	Mußbacher Landstr. / Martin-Luther-Str.	1
24	Martin-Luther-Str. / Robert-Stolz-Str.	1
25	Martin-Luther-Str. / Konrad-Adenauer-Str.	2
26	Martin-Luther-Str. / Branchweilerhofstr.	1
27	Martin-Luther-Str. / Winzinger Str.	1
28	Winzinger Straße / Spitalbachstraße	1
29	Landauer Straße / Winzinger Straße	1
30	Maximilianstraße / Friedrichstraße	1
Summe		49

Tabelle 4: Konzeption Beschilderung – Anzahl Schildermasten

6 Beschilderung

Die Gestaltung der Parkleitwegweisung ist weder in der "Straßenverkehrs-Ordnung" (StVO)¹ noch in den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung"

¹ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR; BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2013.

zung außerhalb von Autobahnen" (RWB 2000)² geregelt. Dies führt in der Praxis zu einer Vielzahl von Gestaltungsvarianten für die Parkleitwegweisung.

Häufig werden in der Beschilderung von Parkleitsystemen unterschiedliche Farben verwendet – vor allem dann, wenn sich ein Gebiet sinnvoll räumlich in mehrere Bereiche aufteilen lässt und im Bewusstsein der Bevölkerung auch so verankert ist. Aufgrund der geringen Anzahl von relevanten Parkierungsanlagen in Neustadt ist eine unterschiedliche Farbgebung der Anlagen allerdings nicht notwendig und daher auch nicht zu empfehlen. Der Verkehrsteilnehmer kann auch ohne farbliche Darstellungen sehr gut und zielgerichtet geleitet werden. Dahingegen wird angeregt, die Zusatzinformationen "gebührenfrei" für den Parkplatz Festwiese und "Tagesticket" für die Parkplätze Altstadt West / Kohlplatz bzw. Hauptbahnhof / Saalbau farblich zu unterlegen, damit diese sich eindeutig abheben.

Für Neustadt wird empfohlen, die Beschilderung nach der Systematik der RWB 2000² zu gestalten. Damit ist auch sichergestellt, dass die Beschilderung einheitlich gestaltet, gut lesbar und frühzeitig zu erkennen ist. **Abbildung 6** zeigt beispielhaft die empfohlene Gestaltung gemäß der Systematik der RWB 2000 für Führungspunkte, Beispiele für die Gestaltung der Entscheidungspunkte sind in **Abbildung 7** dargestellt.

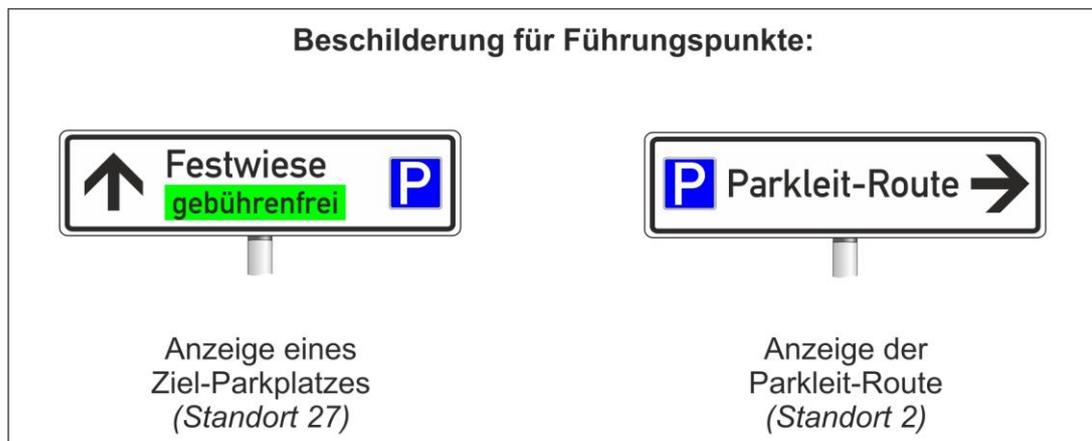


Abbildung 6: empfohlene Gestaltung der Beschilderung für Führungspunkte

2 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000); Köln, 2000.



Abbildung 7: empfohlene Gestaltung der Beschilderung für Entscheidungspunkte

Unabhängig von der Art der Gestaltung, wird eine Beschilderung teilaufgelöste Wegweiser empfohlen. Mittels diesen lassen sich ohne großen Aufwand und kostengünstig Änderungen im System umsetzen.

Um die Benutzer eines Parkleitsystems zielgerecht zu führen, ist es notwendig schon frühzeitig auf das System hinzuweisen. Von einer ausführlichen Erläuterungstafel mit allen Parkplatznamen und der entsprechenden Stellplatzanzahl wird abgesehen, da sich solche Tafeln in der Regel nicht während des Vorbeifahrens lesen und begreifen lassen.

Aus diesem Grund wird empfohlen, über eine aussagekräftige Startbeschilderung lediglich einen Hinweis auf das bestehende Parkleitsystem zu geben. Die Bandbreite der Gestaltung ist groß, weswegen im Anschluss mehrere mögliche Varianten aufgezeigt werden:

Abbildung 8 zeigt beispielhaft eine Startbeschilderung, die einerseits das bekannte Symbol des Altstadtrings aufgreift und zusätzlich über die ange deuteten Bundesstraßen eine räumliche Orientierung bieten kann. In Variante 1B werden zusätzlich noch ausgewählte Parkplätze aufgeführt.

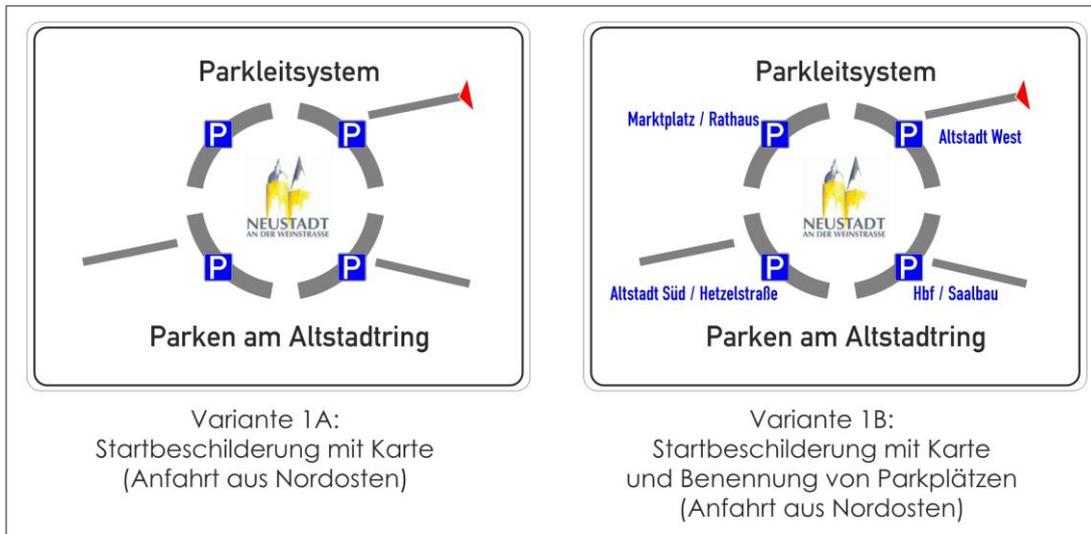


Abbildung 8: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 1

Variante 2 (**Abbildung 9**) ist an ein Begrüßungsschild angelehnt und kann noch mit weiteren – auch variablen – Tafeln ergänzt werden (bspw. mit einer Aufführung der Partnerstädte oder einer bevorstehenden Veranstaltungen).



Abbildung 9: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 2

Die Varianten 3 bis 5 (**Abbildung 10**) lehnen sich an die RWB 2000 an.



Abbildung 10: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 3 bis 5

Großflächige Informationstafeln mit einem Stadtplan, Veranstaltungskalender, touristischen Informationen etc. können unabhängig von der Parkleit-Beschilderung direkt an manchen Parkplätzen installiert werden. Solche Informationstafeln in der Stadtmitte besitzen den Vorteil, dass die meisten Ziele in unmittelbarer Nähe sind und sich ortsunkundige Besucher besser orientieren können – vor allem wenn an diesen Standorten eine aussagekräftige Fußwegebeschilderung vorhanden ist. Zusätzlich sind diese Informationstafeln auch mit der Benennung der Anlage zu versehen, damit sich diese besser einprägen kann.

7 Kostenschätzung

Bei der Kostenabschätzung wird von 52 neu zu installierenden Schildermasten für die Parkleitbeschilderung (inklusive Startbeschilderung) ausgegangen. An den drei Standorten zu Beginn der Zielführung ist ein Begrüßungsschild am Ortseingang zu installieren. An den restlichen 49 Standorten sind die jeweiligen teil aufgelösten Tabellenwegweiser zu installieren:

- 19 Standorte mit einem statischen Tabellenwegweiser,
- 22 Standorte mit zwei statischen Tabellenwegweisern,
- 9 Standorte mit drei statischen Tabellenwegweisern.

Im Folgenden werden die Kosten für ein statisches Parkleitsystem übersichtlich abgeschätzt. Bei der Kostenabschätzung wird davon ausgegangen, dass an etwa der Hälfte der Wegweiser-Standorte bestehende Rohrmasten für die Parkleitbeschilderung genutzt werden können, weswegen nur für 25 Standorte neue Rohrmasten installiert werden müssen.

Bei der folgenden Kostenschätzung wird unterschieden, ob die Montagearbeiten durch den städtischen Bauhof ausgeführt (**Tabelle 5**) oder ob diese Arbeiten an Fremdfirmen (**Tabelle 6**) vergeben werden.

Kostenschätzung statisches Parkleitsystem (Eigenmontage)			
Position	Menge	EP	Summe
Begrüßungsschild inkl. Mast	3	1.500 €	4.500 €
Teilaufgelöste Tabellenwegweiser (Parkbeschilderung)	90	200 €	18.000 €
Rohrmast, inkl. Bodenplatte und Fundamentkorb	25	250 €	6.250 €
Zwischensumme (gerundet)			~ 29.000 €
+10% Unvorhergesehenes			2.900 €
Zwischensumme (gerundet)			~ 32.000 €
+19% Mehrwertsteuer			6.080 €
Gesamtsumme Brutto (gerundet)			~ 38.000 €

Tabelle 5: Kostenschätzung statisches Parkleitsystem in Eigenmontage

Kostenschätzung statisches Parkleitsystem (Fremdmontage)			
Position	Menge	EP (inkl. Montage)	Summe
Begrüßungsschild inkl. Mast	3	2.500 €	7.500 €
Teilaufgelöste Tabellenwegweiser (Parkbeschilderung)	90	350 €	31.500 €
Rohrmast, inkl. Bodenplatte und Fundamentkorb	25	500 €	12.500 €
Zwischensumme (gerundet)			~ 52.000 €
+10% Unvorhergesehenes			5.200 €
Zwischensumme (gerundet)			~ 57.000 €
+19% Mehrwertsteuer			10.830 €
Gesamtsumme Brutto (gerundet)			~ 68.000 €

Tabelle 6: Kostenschätzung statisches Parkleitsystem in Fremdmontage

Die Kosten für ein statisches Parkleitsystem in Neustadt werden demnach auf etwa 38.000 € bei Eigenmontage und etwa 68.000 € bei Fremdmontage abgeschätzt.

Ein Parkleitsystem wurde in der Vergangenheit grundsätzlich von Seiten des Landes als förderfähig angesehen. Hier ist bei einer gewünschten Umsetzung frühzeitig Kontakt aufzunehmen und die derzeitige Förderpraxis abzufragen sowie wenn möglich ein Antrag auf Fördermittel zu stellen. Zunächst kann unter Vorlage der nun erstellten Expertise eine formlose Anmeldung für eine Förderung vorgenommen werden.

8 Fazit

Ein wichtiger Bestandteil des Parkierungskonzeptes für Neustadt ist die Optimierung des bestehenden Parkleitsystems. Dieses soll dazu beitragen, Verkehrsteilnehmer zielgerichtet zu den Parkierungsmöglichkeiten hinzuleiten – ohne dabei unnötigen Parksuchverkehr zu erzeugen.

Im Innenstadtgebiet von Neustadt sind neun bestehende Parkierungsanlagen als relevant eingestuft und in die Konzeption eines Parkleitsystems aufgenommen worden. Da in Neustadt mit dem Parkleitsystem hauptsächlich ortsunkundige Besucher angesprochen werden sollen und nur wenige beschränkte Parkierungsanlagen zur Verfügung stehen, wird ein statisches Beschilderungssystem empfohlen. Zentraler Bestandteil der Konzeption ist die Zielführung der Parksuchverkehre. Mittels Zielspinnen wurden für die einzelnen Parkierungsanlagen Routenpläne erstellt. Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergibt sich ein Zielführungsplan inklusive empfohlener Standorte für die Beschilderung. Die Beschilderung ist mit einheitlichen Bezeichnungen der Parkierungsanlagen auf sämtlichen Wegweisern zu versehen. Durch ein klar strukturiertes einheitliches Design sind die hohen Anforderungen an Konsistenz, Zuverlässigkeit, Lesbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit zu erfüllen, so dass eine Anlehnung an die Richtlinien für die wegweisende Beschilderung angestrebt wird.

Erste Kostenschätzungen für das Beschilderungssystem gehen von Brutto-Baukosten in Höhe von etwa 38.000 € bei Eigenmontage bzw. von etwa 68.000 € bei Fremdmontage aus.

Mit dem vorgeschlagenen Parkleitsystem kann eine umfangreiche Information und Lenkung des Parksuchverkehrs ermöglicht werden, die den örtlichen Gegebenheiten angemessen ist. Dabei ist das Parkleitsystem so konzipiert, dass zukünftige Parkierungsanlagen nachträglich in das System eingefügt werden bzw. Änderungen leicht und kostengünstig umgesetzt werden können.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Beispiel für uneinheitliche Beschilderung	4
Abbildung 2: Beispiele für uneinheitliche Beschilderung	4
Abbildung 3: Beispiele für mangelhafte Zielführung	5
Abbildung 4: Beispiel für fehlende Hinweise auf bestehendes System	5
Abbildung 5: Beispiel für suboptimale Benennung	5
Abbildung 6: Gestaltung der Beschilderung – Führungspunkte	13
Abbildung 7: Gestaltung der Beschilderung – Entscheidungspunkte	14
Abbildung 8: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 1	15
Abbildung 9: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 2	15
Abbildung 10: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 3 bis 5	16

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Parkierungsanlagen innerhalb des Innenstadtbereichs	3
Tabelle 2: relevante Parkierungsanlagen für Parkleitsystem	8
Tabelle 3: empfohlene Benennung der relevanten Parkierungsanlagen	9
Tabelle 4: Konzeption Beschilderung – Anzahl Schildermasten	12
Tabelle 5: Kostenschätzung statisches Parkleitsystem in Eigenmontage	17
Tabelle 6: Kostenschätzung statisches Parkleitsystem in Fremdmontage	17

Plandarstellungen als Anhang:

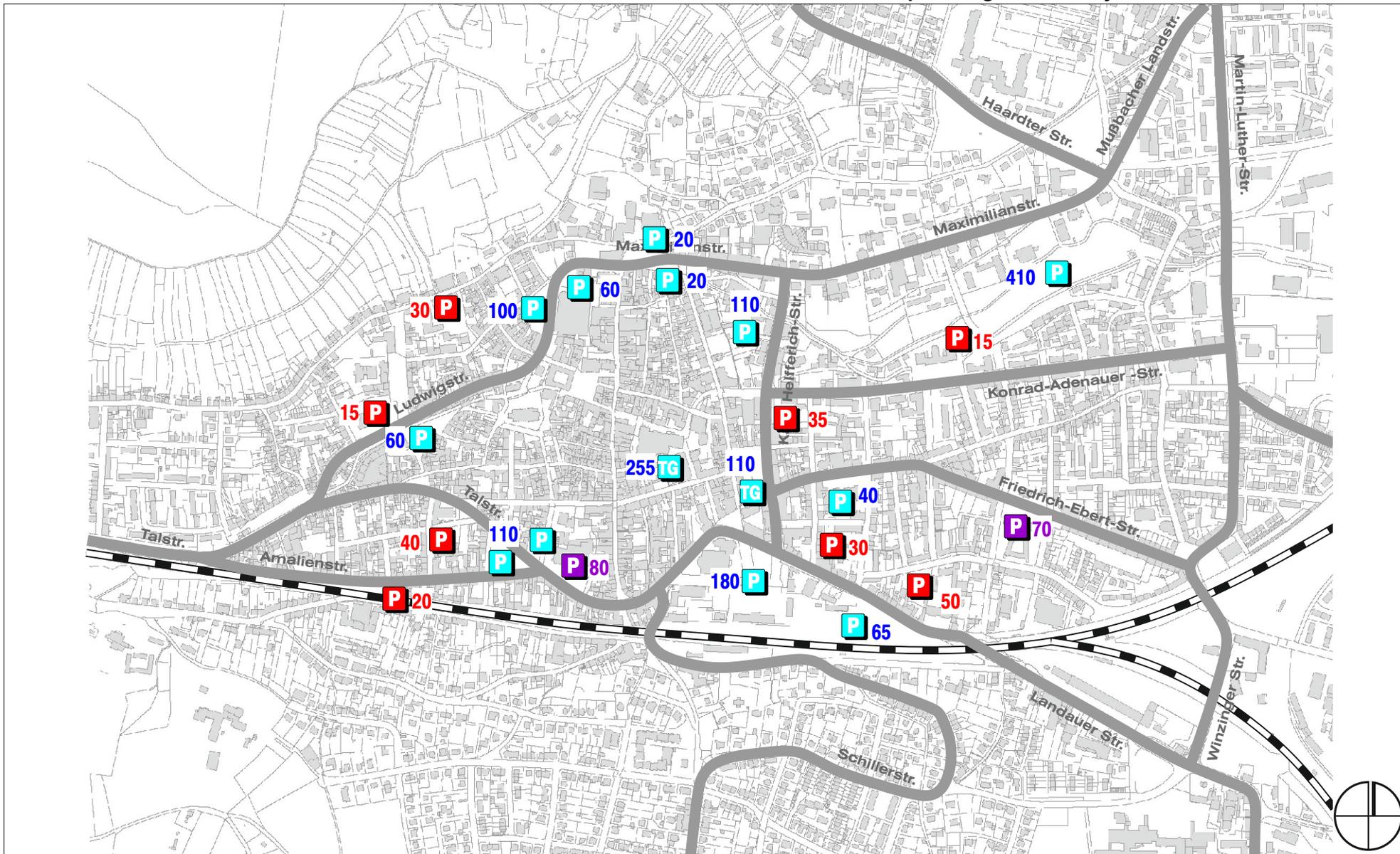
- Plan 1: Übersicht Parkraumangebot
- Plan 2: Relevante Parkieranlagen für Parkleitsystem
- Plan 3: Benennung der Parkieranlagen
- Plan 4: Zielführungspläne
 - Plan 4.1: Zielführung Zufluss aus Süd-Osten
 - Plan 4.2: Zielführung Zufluss aus Nord-Osten
 - Plan 4.3: Zielführung Zufluss aus Westen
 - Plan 4.4: "Parken am Altstadttring" – Überlagerung der Zielspinnen
- Plan 5: Zielführungspunkte

Anlagen:

- Anlage 1: Empfehlung Beschriftung der Tabellenwegweiser

Pläne

Neukonzipierung Parkleitsystem - Neustadt a. d. W.

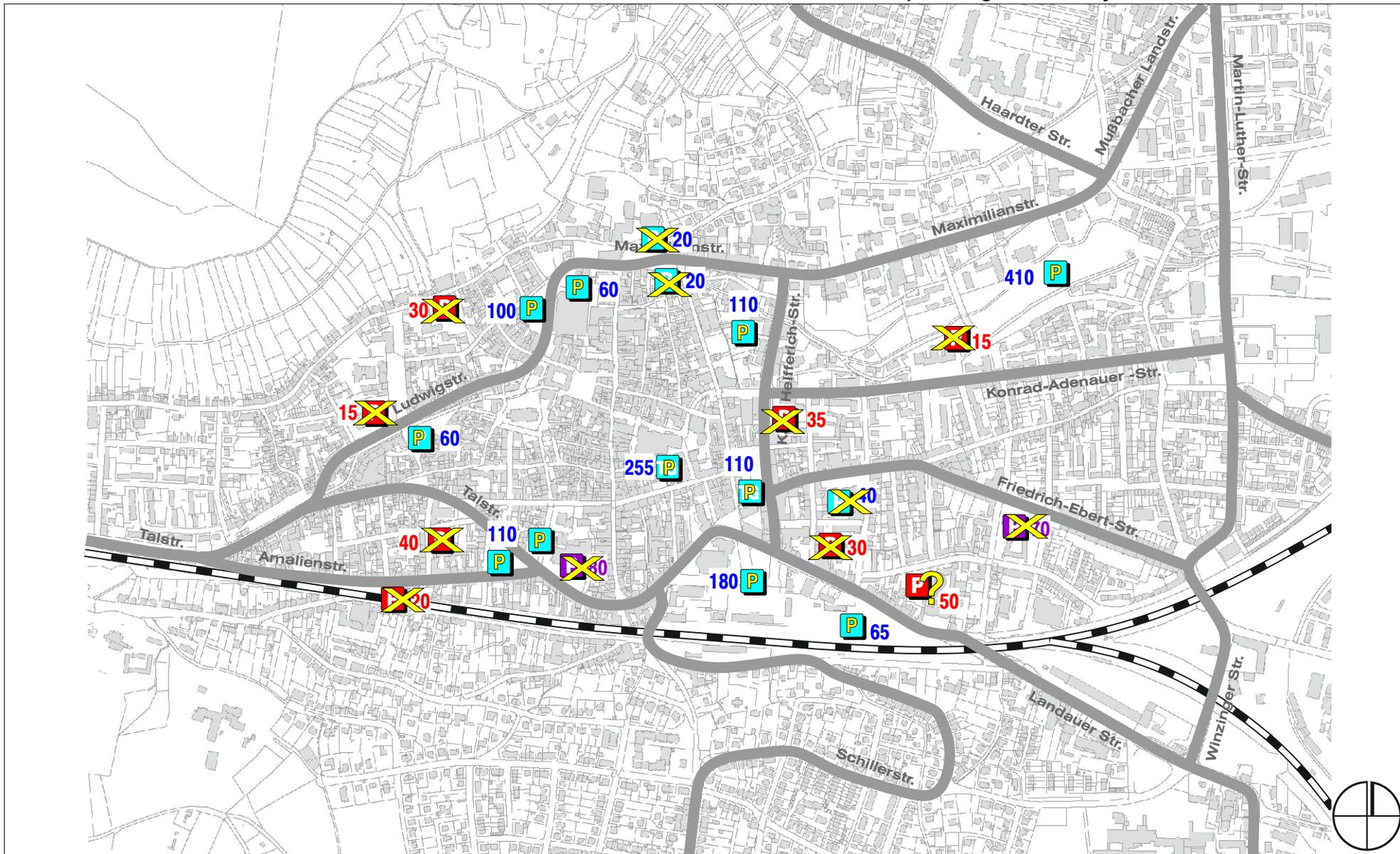


Parkraumangebot (gerundet):
 öffentlich
 halböffentlich (Kundenparkplatz)
 eingeschränkte Nutzung (nur Samstag oder nur für Berechtigte)

Übersicht
 Parkraumangebot

Stand: 07.01.2015

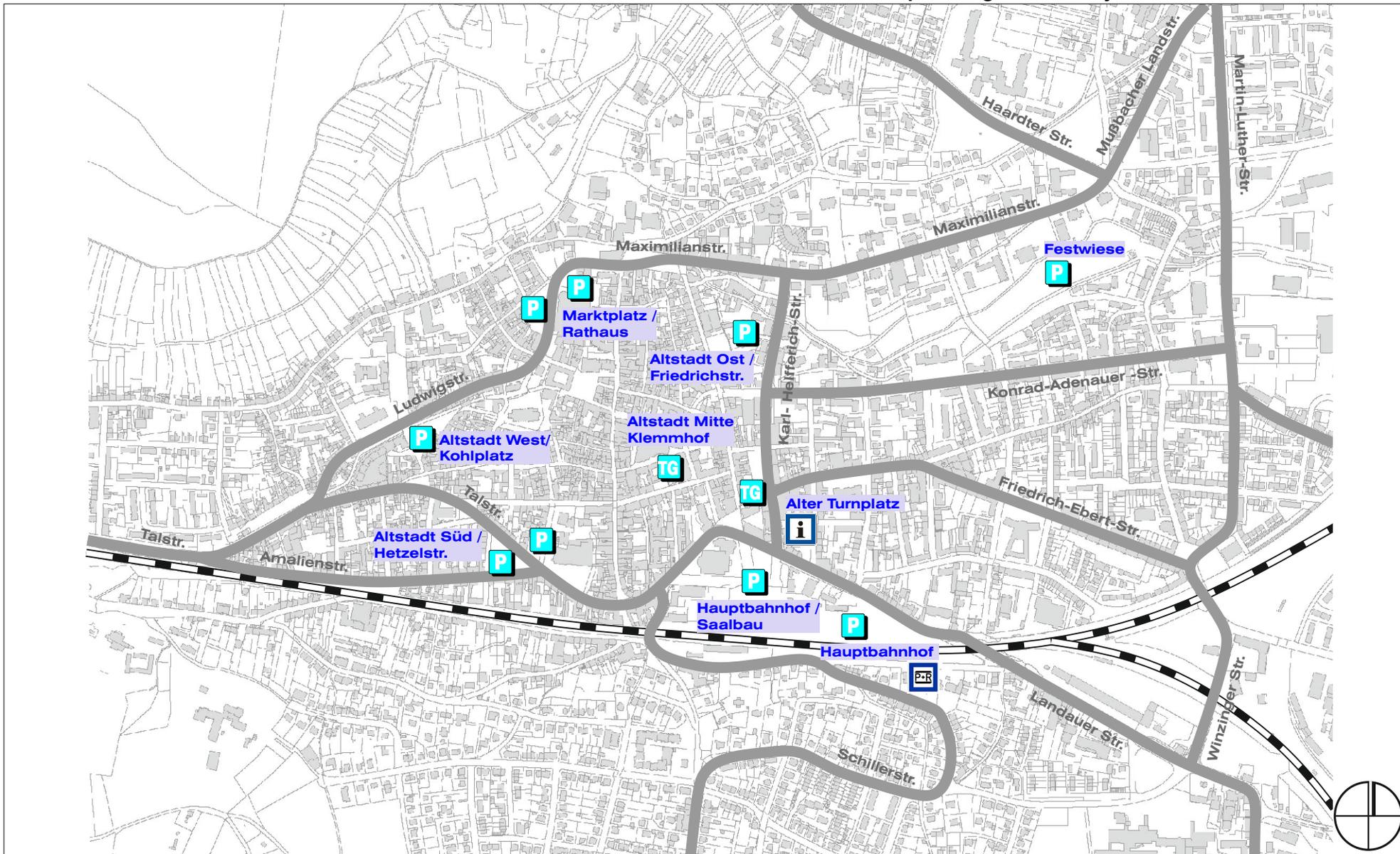




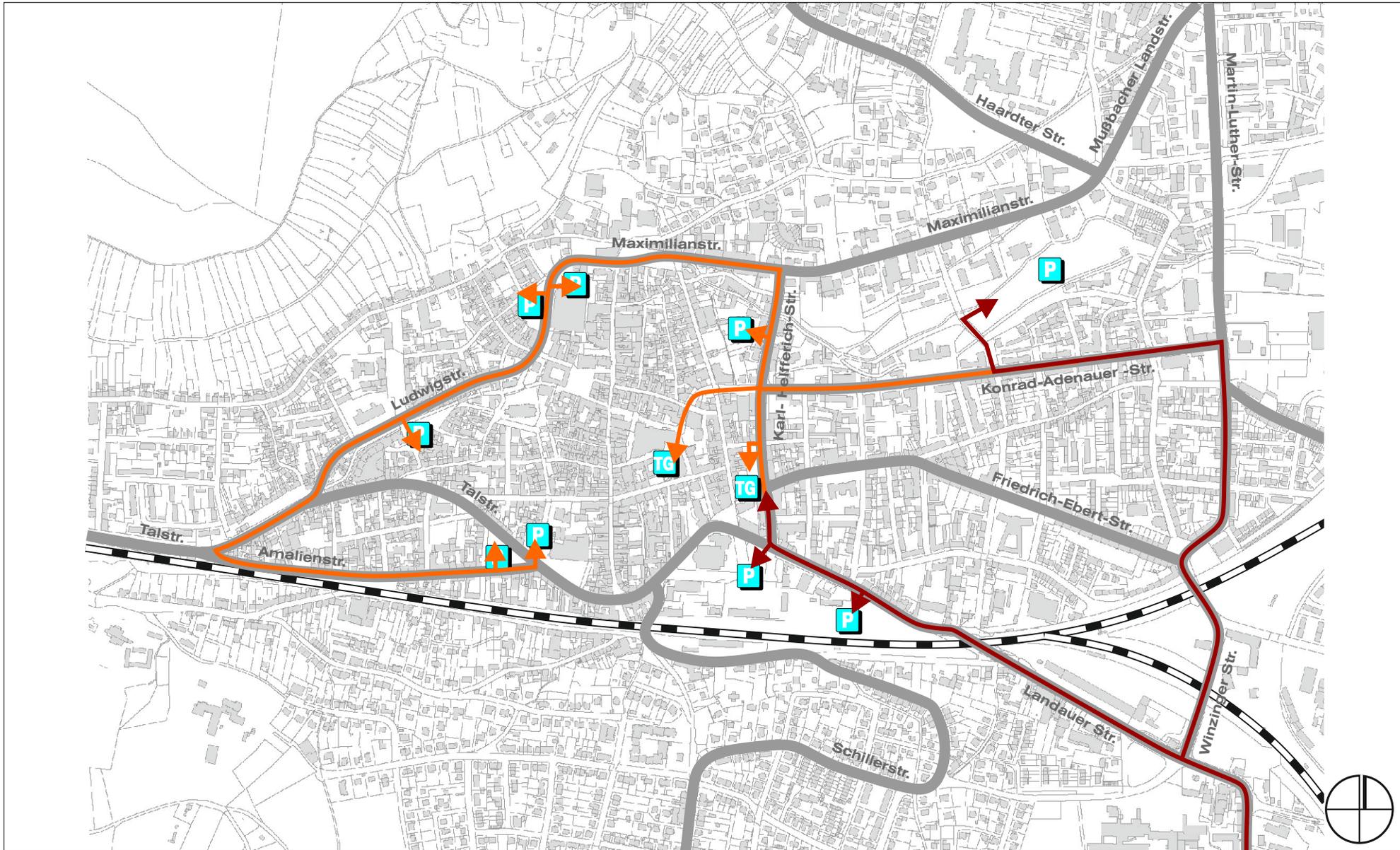
Parkraumangebot (gerundet):
 öffentlich
 halböffentlich (Kundenparkplatz)
 eingeschränkte Nutzung

P in PLS aufnehmen
X nicht in PLS aufnehmen
? fraglich ggf. später in PLS aufnehmen

Relevante Parkieranlagen
für Parkleitsystem



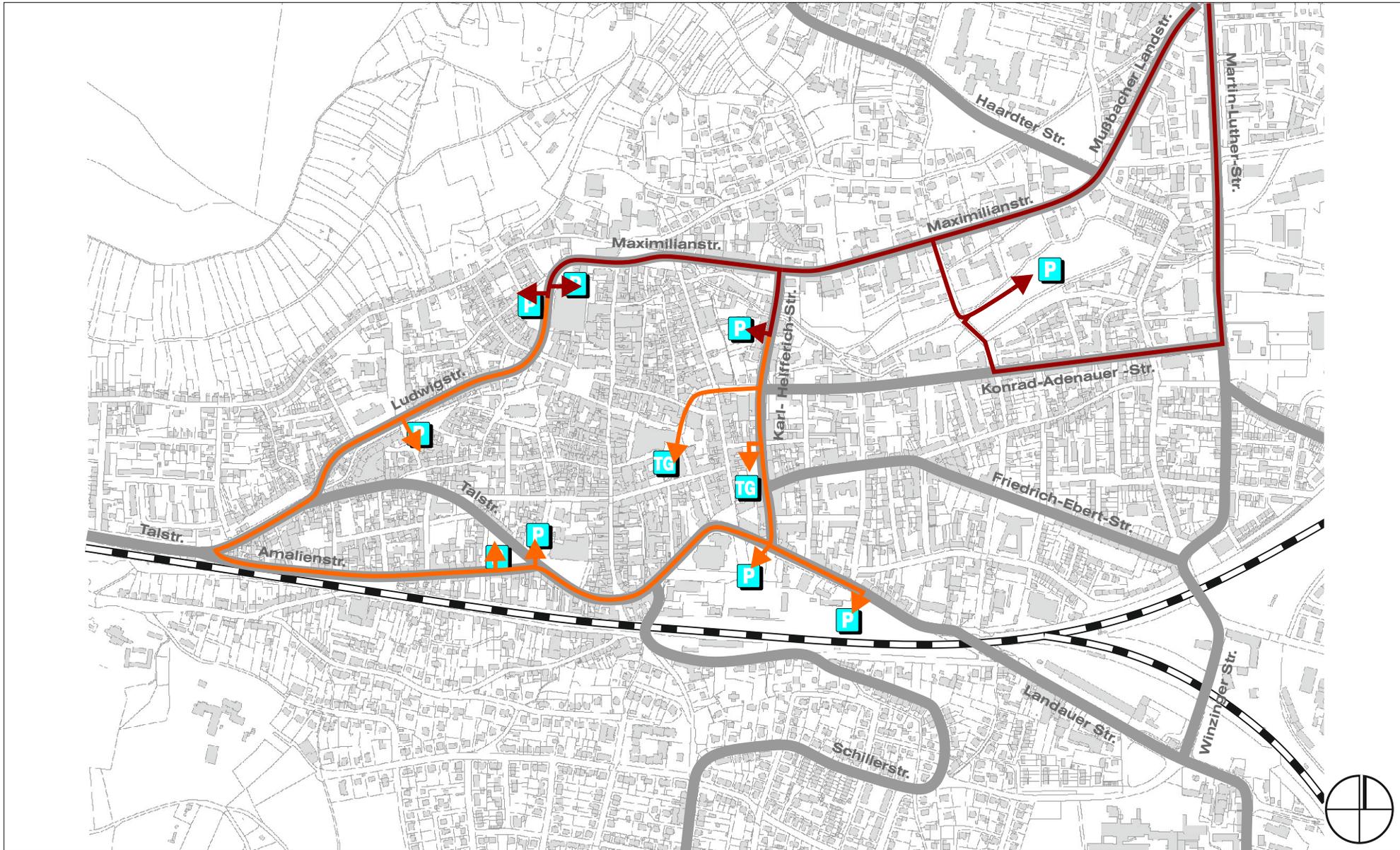
Benennung der Parkieranlagen



— direkte Führung
 — indirekte Führung

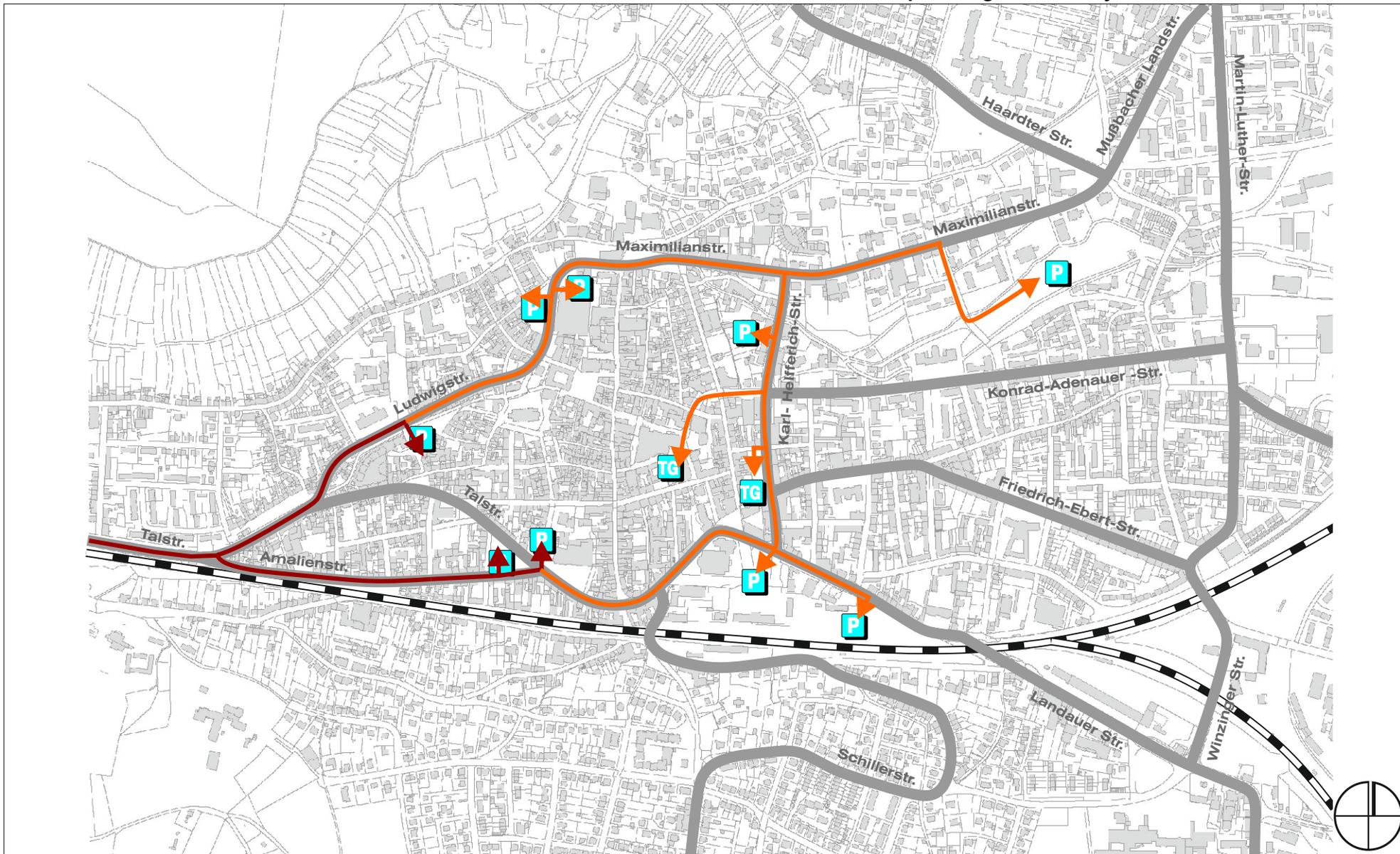
Zielführung
 Zufluss aus Süd-Osten

R+T
 Verkehrsplanung



- direkte Führung
- indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Nord-Osten

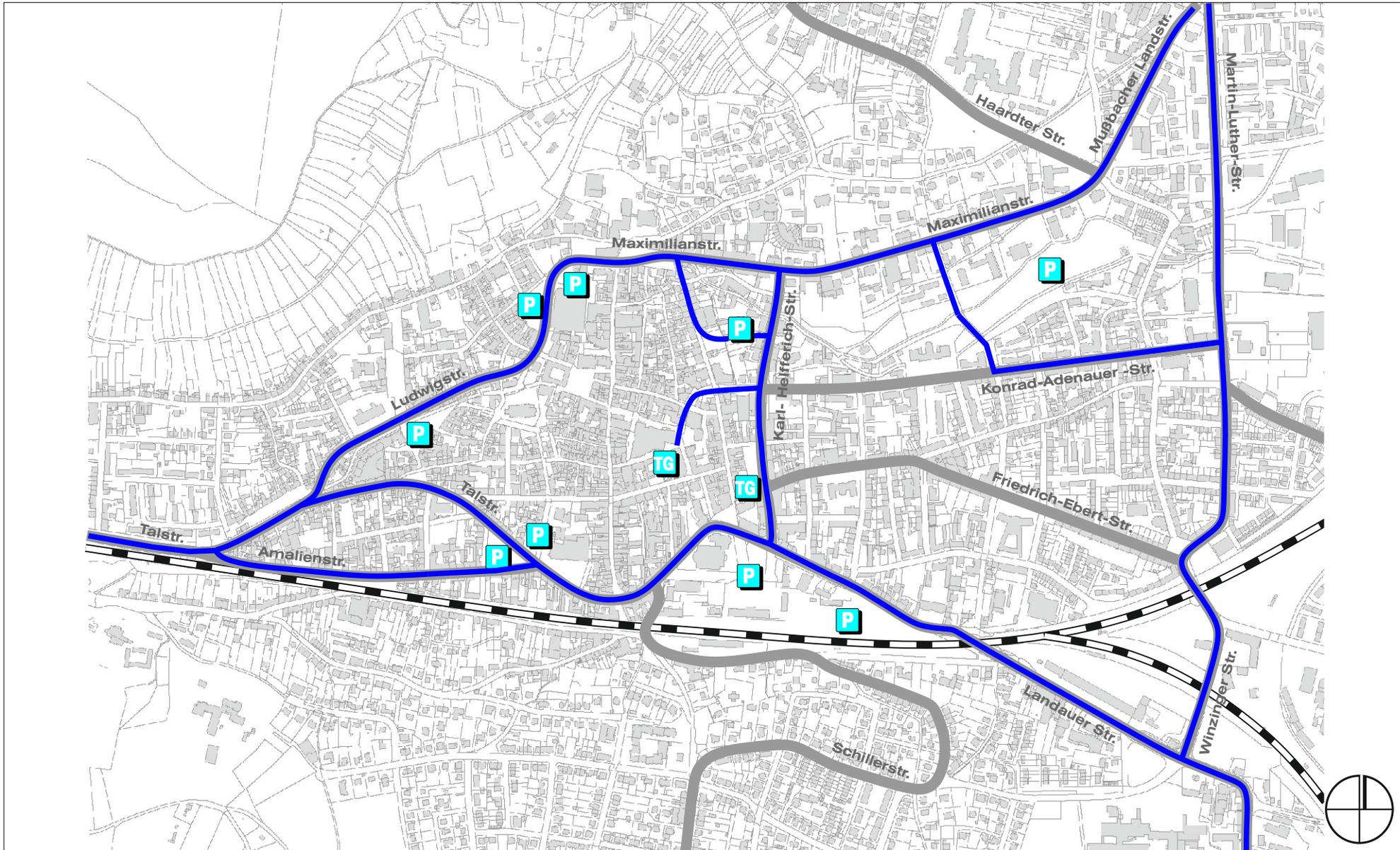


— direkte Führung
 — indirekte Führung

Zielführung
 Zufluss aus Westen

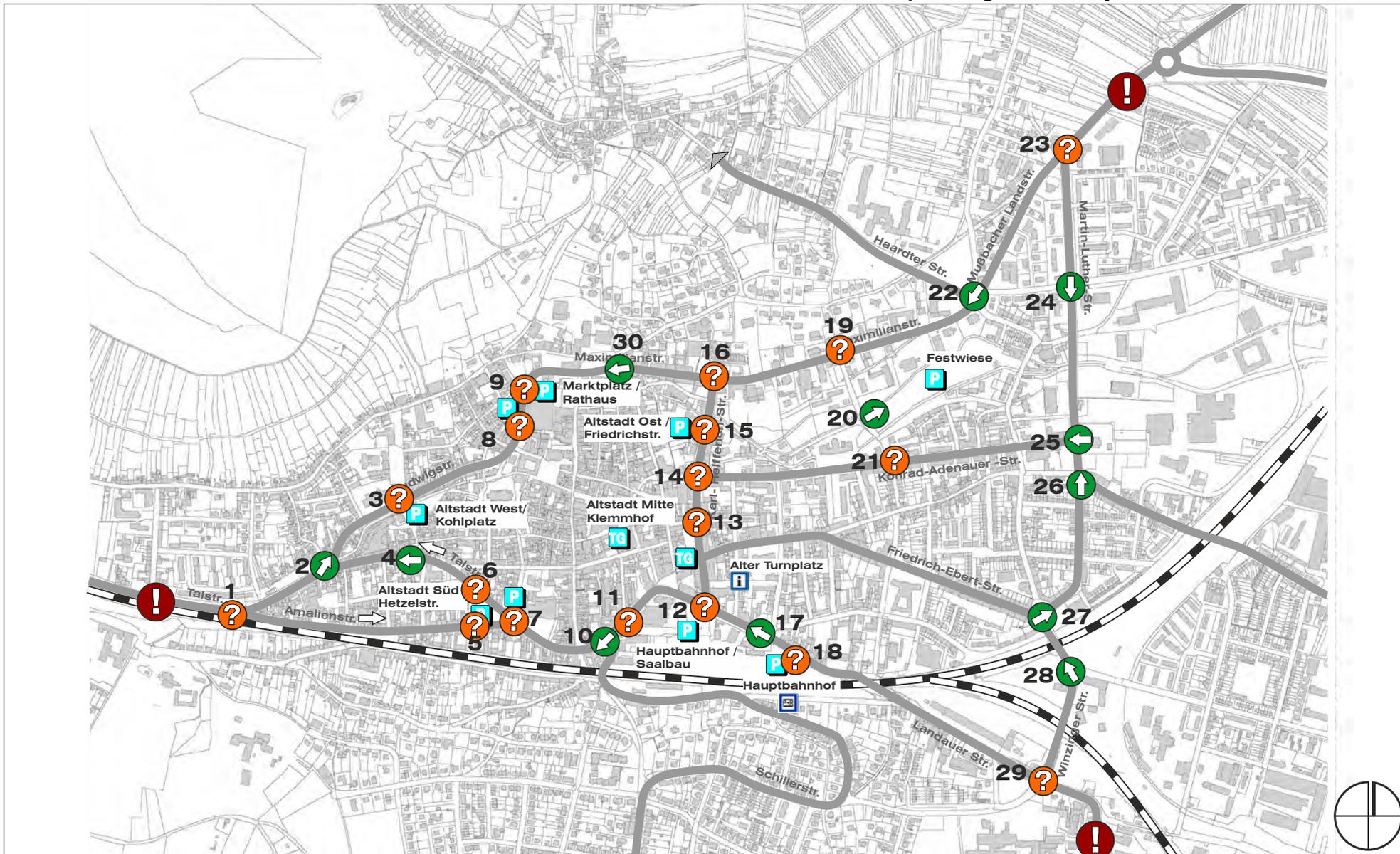
R+T
 Verkehrsplanung

Stand: 07.01.2015



— „Parken am Altstadttring“ - einbezogenes Straßennetz

Zielführung
“Parken am Altstadttring“
Überlagerung der Zielspinnen



- Hinweis auf bestehendes PLS
- Entscheidungspunkt
- Führungspunkt

Zielführungspunkte

Stand: 07.04.2015

Anlage

Nr.	Standort der Wegweiser (Bild 6)	Anzahl teilaufgelöste Wegweiser	Beschriftung		Bemerkung
1	Talstraße / Amalienstraße	<i>2 Mast</i>			
1-1	Talstraße - westliche Zufahrt	3	↑	Altstadt Süd / Hetzelstraße	
			←	Altstadt West / Kohlplatz	Tagesticket
			←	Parkleit-Route	
1-2	Talstraße - nördliche Zufahrt	1	←	Parkleit-Route	
2	Talstraße / Ludwigstraße	<i>1 Mast</i>			
2-1	Talstraße - östliche Zufahrt	1	→	Parkleit-Route	
3	Ludwigstraße / Kohlplatz	<i>2 Mast</i>			
3-1	Ludwigstraße - westliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			→	Altstadt West / Kohlplatz	Tagesticket
3-2	Ludwigstraße - östliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			←	Altstadt West / Kohlplatz	Tagesticket
4	Talstraße / Kohlplatz	<i>1 Mast</i>			
4-1	Talstraße - östliche Zufahrt	1	↑	Parkleit-Route	
5	Amalienstraße / Luisenstraße	<i>1 Mast</i>			
5-1	Amalienstraße - westliche Zufahrt	3	P	Altstadt Süd / Hetzelstraße I	StVO-Zeichen 314 kombiniert mit Text
			↑	Altstadt Süd / Hetzelstraße II	
			↑	Parkleit-Route	
6	Talstraße / Luisenstraße	<i>1 Mast</i>			
6-1	Talstraße - östliche Zufahrt	2	P	Altstadt Süd / Hetzelstraße I	StVO-Zeichen 314 kombiniert mit Text
			↑	Parkleit-Route	
7	Amalienstraße / Talstraße	<i>2 Mast</i>			
7-1	Amalienstraße - westliche Zufahrt	2	↑	Altstadt Süd / Hetzelstraße II	
			→	Parkleit-Route	
7-2	Talstraße - östliche Zufahrt	3	↑	Altstadt Süd / Hetzelstraße I	
			↑	Parkleit-Route	
			→	Altstadt Süd / Hetzelstraße II	

Nr.	Standort der Wegweiser (Bild 6)	Anzahl teilaufgelöste Wegweiser	Beschriftung	Bemerkung
8	Ludwigstraße / Rathausstraße	<i>2 Maste</i>		
8-1	Ludwigstraße - westliche Zufahrt	3	↑ Parkleit-Route	
			↑ Marktplatz / Rathaus Ost	
			← Marktplatz / Rathaus West	
8-2	Ludwigstraße - östliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route	
			→ Marktplatz / Rathaus West	
9	Bachgängel / Rittergartenstraße	<i>2 Maste</i>		
9-1	Bachgängel - westliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route	
			→ Marktplatz / Rathaus Ost	
9-2	Bachgängel - östliche Zufahrt	3	↑ Parkleit-Route	
			↑ Marktplatz / Rathaus West	
			← Marktplatz / Rathaus Ost	
10	Landauer Straße / Schillerstraße	<i>3 Maste</i>		
10-1	Landauer Straße - westliche Zufahrt	1	↑ Parkleit-Route	
10-2	Landauer Straße - östliche Zufahrt	1	↑ Parkleit-Route	
10-3	Schillerstraße	1	→ Parkleit-Route	
11	Landauer Straße / Bahnhofstraße	<i>1 Mast</i>		
11-1	Landauer Straße - westliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route	
			→ Saalbau / Hauptbahnhof	Tagesticket
12	Landauer Str. / Exter Str. / Bahnhofstr.	<i>3 Maste</i>		
12-1	Landauer Straße - westliche Zufahrt	3	↑ Hauptbahnhof 	Tagesticket
			→ Hauptbahnhof / Saalbau	Tagesticket
			← Parkleit-Route	
12-2	Landauer Straße - östliche Zufahrt	2	→ Parkleit-Route	
			← Hauptbahnhof / Saalbau	Tagesticket
12-3	Exter Straße - nördliche Zufahrt	3	↑ Hauptbahnhof / Saalbau	Tagesticket
			→ Parkleit-Route	
			← Hauptbahnhof 	Tagesticket

Nr.	Standort der Wegweiser (Bild 6)	Anzahl teilaufgelöste Wegweiser	Beschriftung	Bemerkung
13	Karl-Helfferich-Straße / Heinestraße	<i>2 Maste</i>		
13-1	Karl-Helfferich-Straße - südliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route ← Alter Turnplatz i	
13-2	Karl-Helfferich-Straße - nördliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route → Alter Turnplatz i	
14	Karl-Helfferich-Str. / Konrad-Adenauer-Str.	<i>3 Maste</i>		
14-1	Karl-Helfferich-Straße - südliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route ← Altstadt Mitte / Klemmhof	
14-2	Karl-Helfferich-Straße - nördliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route → Altstadt Mitte / Klemmhof	
14-3	Konrad-Adenauer-Str. - östliche Zufahrt	3	↑ Altstadt Mitte / Klemmhof → Parkleit-Route ← Hauptbahnhof / Saalbau	Tagesticket
15	Karl-Helfferich-Str. / Zufahrt Parkplatz Friedrich	<i>2 Maste</i>		
15-1	Karl-Helfferich-Straße - südliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route ← Altstadt Ost / Friedrichstraße	
15-2	Karl-Helfferich-Straße - nördliche Zufahrt	2	↑ Parkleit-Route → Altstadt Ost / Friedrichstraße	
16	Karl-Helfferich-Straße / Maximilianstraße	<i>3 Maste</i>		
16-1	Karl-Helfferich-Straße - südliche Zufahrt	2	→ Festwiese ← Parkleit-Route	gebührenfrei
16-2	Maximilianstraße - westliche Zufahrt	2	↑ Festwiese → Parkleit-Route	gebührenfrei
16-3	Maximilianstraße - östliche Zufahrt	2	↑ Marktplatz / Rathaus Ost ← Parkleit-Route	
17	Landauer Straße / Moltkestraße	<i>2 Maste</i>		
17-1	Landauer Straße - westliche Zufahrt	1	↑ Hauptbahnhof EB	Tagesticket
17-2	Landauer Straße - östliche Zufahrt	2	↑ Hauptbahnhof / Saalbau ↑ Parkleit-Route	Tagesticket

Nr.	Standort der Wegweiser (Bild 6)	Anzahl teilaufgelöste Wegweiser	Beschriftung		Bemerkung
18	Landauer Str. / Zufahrt P+R-Parkplatz	<i>2 Maste</i>			
18-1	Landauer Straße - westliche Zufahrt	1	→	Hauptbahnhof	Tagesticket
18-2	Landauer Straße - östliche Zufahrt	3	↑	Hauptbahnhof / Saalbau	Tagesticket
			↑	Parkleit-Route	
			←	Hauptbahnhof	Tagesticket
19	Maximilianstraße / Wiesenstraße	<i>2 Maste</i>			
19-1	Maximilianstraße - westliche Zufahrt	1	→	Festwiese	gebührenfrei
19-2	Maximilianstraße - östliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			←	Festwiese	gebührenfrei
20	Wiesenstraße / Zufahrt Parkplatz	<i>1 Mast</i>			
20-1	Wiesenstraße - südliche Zufahrt	1	→	Festwiese	gebührenfrei
20-2	Wiesenstraße - nördliche Zufahrt	1	←	Festwiese	gebührenfrei
21	Konrad-Adenauer-Str. / Wiesenstraße	<i>1 Mast</i>			
21-1	Konrad-Adenauer-Str. - östliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			→	Festwiese	gebührenfrei
22	Mußbacher Landstraße / Haardter Straße	<i>1 Mast</i>			
22-1	Mußbacher Landstraße - östliche Zufahrt	1	↑	Parkleit-Route	
23	Mußbacher Landstr. / Martin-Luther-Str.	<i>1 Mast</i>			
23-1	Mußbacher Landstraße - östliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			←	Festwiese	gebührenfrei
24	Martin-Luther-Str. / Robert-Stolz-Str.	<i>1 Mast</i>			
24-1	Martin-Luther-Straße - nördliche Zufahrt	1	↑	Festwiese	gebührenfrei
25	Martin-Luther-Str. / Konrad-Adenauer-Str.	<i>2 Maste</i>			
25-1	Martin-Luther-Straße - südliche Zufahrt	1	←	Festwiese	gebührenfrei
25-2	Martin-Luther-Straße - nördliche Zufahrt	1	→	Festwiese	gebührenfrei
26	Martin-Luther-Str. / Branchweilerhofstr.	<i>1 Mast</i>			
26-1	Martin-Luther-Straße - südliche Zufahrt	1	↑	Festwiese	gebührenfrei

Nr.	Standort der Wegweiser (Bild 6)	Anzahl teilaufgelöste Wegweiser	Beschriftung		Bemerkung
27	Martin-Luther-Str. / Winzinger Str.	<i>1 Mast</i>			
27-1	Winzinger Straße - südliche Zufahrt	1	↑	Festwiese	gebührenfrei
28	Winzinger Straße / Spitalbachstraße	<i>1 Mast</i>			
28-1	Winzinger Straße - südliche Zufahrt	1	↑	Festwiese	gebührenfrei
29	Landauer Straße / Winzinger Straße	<i>1 Mast</i>			
29-1	Landauer Straße - östliche Zufahrt	2	↑	Parkleit-Route	
			→	Festwiese	gebührenfrei
30	Maximilianstraße / Friedrichstraße	<i>1 Mast</i>			
30-1	Friedrichstraße - südliche Zufahrt	1	←	Parkleit-Route	
<p>Summe: 49 Maste</p> <p>90 Wegweiser</p>					