

# Parkraummanagementkonzept Limburg

## Themen- und Maßnahmenworkshop mit Bürgerinnen und Bürgern

### Protokoll

Ort:	Pater-Richard-Henkes-Saal, Wiesbadener Straße 1, 65549 Limburg
Datum:	28. Juni 2023
Uhrzeit:	17:30 – 20:45 Uhr
Teilnehmende:	32 Teilnehmende, 4 Mitarbeitende der Stadt Limburg, 3 Mitarbeitende der Planersocietät, Moderator

## Agenda

---

Begrüßung und Einführung in den Themen- und Maßnahmenworkshop	3
Kurzvorstellung des Projektes „Parkraummanagementkonzept Limburg“	4
Vorstellung der Themen und Maßnahmen des Konzeptes	6
Workshop-Phase	13
Weiteres Vorgehen	17

## Begrüßung und Einführung in den Themen- und Maßnahmenworkshop

Der 1. Stadtrat der Stadt Limburg, Herr Michael Stanke, begrüßt die Teilnehmenden und führt in den Hintergrund der Veranstaltung ein.

Die Erarbeitung des Parkraummanagementkonzeptes für die Stadt Limburg ist, neben weiteren Konzepten, Teil des Maßnahmenpaketes des im Jahr 2019 verabschiedeten „Masterplan Mobilität 2030“. Der „Masterplan Mobilität 2030“ enthält die Leitlinien der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt und darauf basierend ein Handlungskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen.

Der Plan sieht umfangreiche Verbesserungen beim Parkraummanagement (u. a. Verlagerung in Parkhäuser, Parkleitsystem, Gebührenanpassung, neues Angebot südl. d. Bahnhofs) vor. Das Parkraummanagementkonzept bildet somit ein Baustein des Masterplans zur weiteren Ausarbeitung. Das Thema Parken sei als zentrale Stellschraube zu sehen, die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, etwa durch immer größer werdende Pkw, zu mindern. Ziel ist es, Parksuchverkehr zu reduzieren, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und das Parken in Limburg zu verbessern. Betont wird an dieser Stelle zudem, dass es der Stadt Limburg nicht darum geht, Parkplätze zu kürzen, sondern durch ein verbessertes Leitsystem, neue Erschließungen und weiteren Angeboten eine bessere Steuerung zu gewährleisten.

Nach der Begrüßung und Einführung durch Herrn Stanke übernimmt der Moderator, Herr Vielmeyer, die Begrüßung. In einer kurzen Umfrage im Publikum stimmt die Mehrzahl der Teilnehmenden der Aussage zu, dass das Parken in Limburg ein konflikträchtiges Thema ist. Nach einer kurzen Einweisung in den Ablauf der Veranstaltung, Hinweisen zu Fotos und dem zeitgleich startenden zweiten Online-Dialog übergibt Herr Vielmeyer das Wort an Herrn Laubach von der Stadt Limburg.

Herr Laubach stellt mittels Fotos einige Parksituationen in Limburg vor, die zu (Nutzung-)Konflikten führen, etwa das Parken auf dem Fuß- und Radweg oder die missbräuchliche Nutzung von Sonderparkplätzen.

Abbildung 1: Umfrage zu Beginn der Veranstaltung



Quelle: Planersocietät

## Kurzvorstellung des Projektes „Parkraummanagementkonzept Limburg“

Nach der Begrüßung stellt David Madden, Projektleiter von Seiten des beauftragten Planungsbüros Planersocietät, den Teilnehmenden den Hintergrund des Projektes vor. Zentrale Fragestellungen im Projekt sind

- Wie soll und kann der ruhende Verkehr – also das Parken – in Limburg künftig gestaltet und gesteuert werden?
- Wieviel Parkplätze braucht Limburg? Wo können diese sein?
- Wie und wo können diese (verträglich für Stadt, Mensch und Umwelt) ausgewiesen werden?
- Welche Auswirkung ergeben sich durch andere Maßnahmen auf das Parken? (z. B. durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, durch neue City-Logistik)

Das Projekt startete im Jahr 2021 mit einer ausführlichen Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse zu den Parkplätzen im öffentlichen Raum sowie den Parkbauten im Untersuchungsgebiet. Dran anschließend erfolgte die Maßnahmenentwicklung und Konzeptphase, die im Jahr 2022 von der ersten Beteiligungsphase begleitet wurde. Ein Austausch mit einer eingerichteten Projektgruppe, dem Beirat sowie der Politik erfolgt regelmäßig. Darüber hinaus fanden zwei Workshops mit Parkhausbetreibenden statt. Das Projekt schließt im November / Dezember 2023 mit der Vorstellung in politischen Gremien sowie einer Beschlussfassung ab.

Herr Madden stellt nach dem zeitlichen Verlauf des Projektes die wesentlichen Ergebnisse der Bestands- und Grundlagenermittlung vor.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Innenstadtbereich, in dem ca. 10.200 Bewohnerinnen und Bewohner leben (siehe auch Präsentation Maßnahmenworkshop<sup>1</sup>, S. 20). Im Untersuchungsgebiet befinden sich rund 2.570 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie über 3.500 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten in/auf Parkierungsanlagen. Die Erhebung zur Prüfung fand im Jahr 2021 statt. Ausführliche Informationen hierzu sind auch unter <https://limburg-bewegt.de/parkraumerhebung-2021/> einzusehen. Der Nachfrage aus dem Publikum, ob die Corona-Pandemie die Erhebungsergebnisse beeinflusst haben können, wird entgegnet, dass zum Zeitpunkt der Erhebung keine einschränkenden Maßnahmen, wie zum Beispiel Lockdown, Schließungen, etc. vorlagen. Darüber hinaus zeigen Studien, dass sich insb. der Kfz-Verkehr nach den verhängten Maßnahmen im Zuge der Corona-Pandemie schnell wieder auf den vorherigen Zustand eingependelt hat und auch während der Pandemie geringer als andere Verkehrsarten zurückgegangen ist.

Mit über 6.000 Parkmöglichkeiten im näheren Innenstadtbereich weist Limburg überdurchschnittlich viele innenstadtnahe Parkplätze pro 100 Einwohner im Vergleich zu anderen Städten auf. Dies hängt zwar auch mit der hohen Zentralität und

---

<sup>1</sup> <https://limburg-bewegt.de/wp-content/uploads/2023/07/Praesentation-Buergerveranstaltung.pdf>

Einpendlerströmen zusammen, ist dennoch weit überdurchschnittlich. Insbesondere in der Anzahl der Parkhäuser im Innenstadtbereich ist Limburg für die Stadtgröße außergewöhnlich stark ausgestattet. Die Erhebung und Messung der Auslastung zeigte, dass die Straßenparkplätze überwiegend hoch ausgelastet sind, in den Parkieranlagen jedoch zu jedem Zeitpunkt (auch in Spitzenzeiten) noch freie Kapazitäten bestehen. Dabei sind die Parkhäuser jedoch zum Teil sehr unterschiedlich ausgelastet, einige sehr stark, andere schwächer. Aus diesen Ergebnissen lässt sich bereits ein Fehlsteuerung mit den daraus folgenden negativen Verkehrsauswirkungen erkennen.

In der Erhebung und Auswertung sind Behindertenparkplätze sowie Parkplätze für Motorräder unter der Rubrik „Sonderparken“ mitberücksichtigt worden. Fahrradstellplätze hingegen waren und sind nicht Thema des Parkraummanagementkonzeptes, sondern ist gesondert in dem zum Ende des vergangenen Jahres beschlossenen Radverkehrskonzept thematisiert.

Auf die Frage aus dem Publikum, wie mit dem Thema „Wildparken“ umgegangen werden soll, wird aufgeführt, dass dies in der Verantwortung des Ordnungsamtes liegt.

Abbildung 2: Vorstellung des Projektes



Quelle: Planersocietät

Kontrollen und Sanktionen sind nicht Teil des Parkraummanagementkonzeptes. Im Grundsatz soll dieses Problem auch im Parkraummanagementkonzept durch klarere Regelungen, weniger Parkplätze im Straßenraum und ggf. ergänzende bauliche Maßnahmen angegangen werden.

Dass trotz der Anzahl der Parkmöglichkeiten häufig das Empfinden besteht, nur schwer einen Parkplatz zu finden, liege unter anderem an einer zum Teil falschen Verteilung der Parkplätze sowie einer unzureichenden Steuerung. Dies führt zu einem unnötigen Parksuchverkehr, was wiederum die Aufenthaltsqualität mindert, Sicherheitsrisiken hervorruft und die Umwelt belastet.

Um dem zu entgegen, sind im Parkraummanagementkonzept Maßnahmen entwickelt worden, die es im Rahmen des Maßnahmenworkshops sowie des zweiten Online-Dialoges mit Bewohnerinnen und Bewohnern sowie allen Interessierten zu diskutieren und weiter auszuarbeiten gilt.

## Vorstellung der Themen und Maßnahmen des Konzeptes

Thomas Mattner vom Büro Planersocietät stellt die bisher erarbeiteten Themen- und Maßnahmenfelder vor, die im Anschluss auch in der Workshop-Phase gemeinsam diskutiert und weiterentwickelt werden.

Auf Basis der Zielvorgaben aus u.a. dem Masterplan Mobilität 2030 (siehe hierzu auch <https://limburg-bewegt.de/masterplan-mobilitaet-2030/>), Konzepten und Planungen mit Berührungspunkten und Schnittstellen zum Thema Parken – etwa die Aufwertung des öffentlichen Raumes, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, etc. –, den Erhebungsdaten aus der Grundlagen- und Bestandsanalyse sowie der Beteiligung von Bürger:innen, Interessierten, Stakeholdern, Politik und Verwaltung sind zehn zentrale Themen- und Maßnahmenfelder erarbeitet worden:

Abbildung 3: Vorstellung der Themen- und Maßnahmenfelder des Konzeptes



Quelle: Planersocietät

<p><b>Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Altstadt kern: nur Bewohnerparken mit Parkausweis</li> <li>- Innerer Schiedering: Konzentration auf Parkbauten</li> <li>- 1. Innenstadtgürtel (Krankenhaus, innere Diezer Str., St.Foy-Str., Amtsgericht, Jobcenter): Parkschein und Bewohnerparken</li> <li>- 2. Innenstadtgürtel-Nord (Nordufer): bei Bedarf Parkscheibe und Bewohnerparken</li> <li>- 2. Innenstadtgürtel-Süd (Friedhof, äußere Diezer Str., Blumenrod): Parkscheibe und Bewohnerparken</li> <li>- Gebührenverhältnis: P&amp;R &lt; günstiger als Parkbauten &lt; günstiger als Straßenparken</li> </ul>
<p><b>Ein neues Parkleitsystem für Limburg</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehr effizient zu den Parkbauten lenken.</li> <li>- Parksuchverkehr maßgeblich reduzieren.</li> <li>- Multimodales System: Integration P&amp;R.</li> <li>- Moderne Technik: Hinweise auf Baustellen, Stau,</li> </ul>

„Verkehr intelligent und multimodal lenken – Parkplatzsuche erleichtern“	Umleitungen, Veranstaltungen, etc.
<b>Neue Schleifenerschließung der Innenstadt</b>  „Verkehr reduzieren – Erreichbarkeit erhalten – Parkplatzsuche erleichtern“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schleifenerschließung von der Schiede aus</li> <li>- Direkte Führung zu den Parkhäusern</li> <li>- Kein Parksuchverkehr innerhalb der Schiede</li> <li>- Kleine, aber maßgebliche Veränderungen der Verkehrsführung</li> <li>- Aufnahme in ein neues Parkleitsystem</li> <li>- Änderung der Einbahnregelungen zur Verkehrslenkung</li> </ul>
<b>Bündelung des Parkens in den Parkierungsanlagen</b>  „Parken in den Parkhäusern und Tiefgaragen schafft Platz für mehr“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivierung der baulichen Anlagen</li> <li>- Einfache Erreichbarkeit durch Schleifenerschließung</li> <li>- Angebot für Frauen, Familien und Senioren ausweiten</li> </ul>
<b>Schaffung von Parkraum südlich der Gleise</b>  „Verbesserung der Erreichbarkeit von Süden“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Platzbedarf des ZOB steigt (besseres Busangebot).</li> <li>- Parkhaus ZOB ist marode und ungünstig gelegen.             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Alternativen südl. der Gleise ausbauen: insb. Parkplatz Tal Josaphat, evtl. Parkdeck Güterbahnhof.</li> <li>o Anbindung der Innenstadt verbessern (Unterführungen aufwerten / Prüfung neuer Schienenquerung)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme</b>  „Einfach Parken ohne Kleingeld und Kopfzerbrechen“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrtshürden abbauen</li> <li>- Einfache und einheitliche Zugangssysteme</li> <li>- Kennzeichenerfassung, digitale Vernetzung</li> </ul>
<b>Integration und Aktivierung privater Parkflächen</b>  „Ungenutzte Potenziale nutzen, wo es an Alternativen mangelt“	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativen auf ungenutzten Räumen aktivieren, öffentlichen Raum entlasten</li> <li>- Außerhalb von Arbeits- und Öffnungszeiten privaten Parkraum für z. B. Bewohner:innen freigeben</li> <li>- Verträge aushandeln, technische Lösungen bieten</li> <li>- Beispiele: Am Huttig, Blechwarenfabrik</li> </ul>

<p><b>Neuordnung des Bewohnerparkens</b></p> <p>„Auch wenn es voll wird: Parken im Wohnumfeld“</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkraum für Bewohner freihalten, Konflikte mit Externen reduzieren</li> <li>- Bewohnerparkzonen flächig ausweiten</li> <li>- Nachfragebezogene Angebote schaffen</li> <li>- Aber auch: Gebührenhöhe neu festlegen, denn öffentlicher Raum ist wertvoll</li> </ul>
<p><b>Neuanordnung des Sonderparkens</b></p> <p>„Parkmöglichkeiten für diejenigen anbieten, die darauf angewiesen sind“</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angebot bleibt weiterhin gesichert</li> <li>- Behindertenparken, Ladezonen, Krad- und Fahrradparken, Taxistände</li> <li>- Innen- und Altstadt bleibt direkt erreichbar</li> <li>- Qualität verbessern, ggf. Lage optimieren</li> </ul>
<p><b>Ausweisung von Park and Ride</b></p> <p>„Parken dort anbieten, wo Platz ist –Umstieg auf Bus &amp; Bahn fördern“</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- P&amp;R-Standorte nehmen Parkdruck und Verkehr aus der Innenstadt</li> <li>- Mögliche zu prüfende Standorte: Limburg-Süd (A3), Dietkircher Höhe, Kapellenstraße (B49)</li> <li>- Enge Taktung der Busse zur Innenstadt und ggf. anderen Arbeitgebern (z. B. Krankenhaus), Busverkehr wird ab 2025 deutlich ausgeweitet</li> <li>- P&amp;R ins Parkleitsystem integrieren</li> </ul>

Nachfolgend sind die Themen- und Maßnahmenbereiche nochmals detaillierter aufgeführt.

### 1. Die Grundsätze der zukünftigen Parkregelung

Derzeit gibt es neben den baulichen Parkieranlagen und den größeren Parkplätzen viele Straßenabschnitte innerhalb des Schiederings, an denen Parken möglich ist. Im weiteren innerstädtischen Umfeld kann ebenfalls an vielen Stellen am Straßenrand geparkt werden. Vielfältige, oft kleinteilige Regelungen und Bewirtschaftungsformen (frei Parken, Parkscheibe, Parkschein, Bewohnerparken) führen – neben der teils hohen Auslastung und langen Parkdauern zu viel Parksuchverkehr und zu langer Parkplatzsuche am Straßenrand. Daher ist es wichtig, zu verdeutlichen, wo zukünftig Parken zu welchen Konditionen und für welche Zielgruppe möglich ist. Dies verringert den Aufwand für die Parkplatzsuche und vermeidet unnötigen Verkehr.

Vorgeschlagen wird darauf aufbauend ein verständliches, zonenbasiertes Bewirtschaftungskonzept von innen nach außen. Im Altstadtbereich bleiben die bestehenden Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner erhalten, weiteres Parken ist dort nicht möglich. Zwischen der Grabenstraße und der Schiede soll das Parken auf die Parkbauten konzentriert werden. Außerhalb der Schiede, nahe der Innenstadt, soll das Parken auch im Straßenraum mit Parkschein sowie Bewohnerparkregelungen

möglich bleiben. Weiter außerhalb soll die Parksituation durch Bewohnerparken und ggf. Parkscheibenanordnung geregelt werden.

Das Gebührenverhältnis ist durch die kürzlich erfolgte Anhebung der Parkpreise im Straßenraum bereits auf einem angemessenen Niveau. Auch künftig soll gelten, dass das Parken im Straßenraum, als wertvollste Parkplatzfläche, am teuersten ist. In den Parkbauten soll es günstiger als im Straßenraum sein. Auf Park-and-Ride-Flächen weiter außerhalb soll es noch günstiger sein. Dieses Gebührenverhältnis soll auch in Zukunft beibehalten werden.

## **2. Ein neues Parkleitsystem für Limburg**

Das derzeitige Parkleitsystem ist nicht mehr aktuell, teilweise funktionsunfähig und technisch nicht mehr zeitgemäß. Außerdem sind derzeit nicht alle Parkieranlagen an das Parkleitsystem angeschlossen, sodass es nicht die volle Lenkungswirkung entfalten kann. Daher soll die Stadt Limburg ein neues Parkleitsystem erhalten. Dadurch soll die Innenstadt weiterhin effizient mit dem Auto, aber auch intermodal mit dem ÖPNV erreichbar sein. Die Parkplatzsuche soll leichter und weniger zeitaufwendig werden, indem das Parkleitsystem die Autofahrenden direkt zu den nächsten freien Parkbauten führt und in Echtzeit freie Kapazitäten anzeigt. Sofern andere Verkehrsangebote (z. B. Park and Ride) günstiger oder schneller sind, wird das Parkleitsystem darauf hinweisen und somit einen Beitrag zum Umstieg leisten. Ebenso sollen alle wichtigen Standorte und Ziele integriert werden. Mit neuer Technik können zudem flexible Hinweise, z. B. zu Veranstaltungen oder Baustellen, angezeigt werden.

## **3. Neue Schleifenerschließung der Innenstadt**

Der Parksuchverkehr, also der Verkehr, der nur entsteht, weil Autofahrende auf der Suche nach einem freien Parkplatz sind, ist insbesondere in der Innenstadt ein großes Verkehrsproblem. Häufig werden Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr dadurch beeinträchtigt, auch der Busverkehr steckt hin und wieder fest. Daher ist innerhalb der Schiede ein System zur Erschließung entwickelt worden, was die Autos direkt zu den Parkbauten (Parkhäuser, Parkdecks, Parkplätze) in der Innenstadt führt. Egal aus welcher Richtung man kommt, man wird immer direkt zu den nächsten Parkplätzen geleitet. Dies wird auch durch das neue Parkleitsystem unterstützt. So wird der Parksuchverkehr effektiv verhindert. Entlang der Schleifen wird das allgemeine Parken im Straßenraum zwar reduziert, für bestimmte Zielgruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte) und den Lieferverkehr soll das Straßenparken jedoch verbessert werden.

Zugleich kann so mehr Platz für den Fußverkehr und attraktive öffentliche Räume gewonnen werden. So kann z. B. der zentrale Abschnitt der Grabenstraße (zwischen Graupfortstraße und Hospitalstraße) zu einer Fußgängerzone umgestaltet werden. Die Werner-Senger-Straße kann zu einer durchgängigen Fußgängerzone werden, indem die Hospitalstraße zuvor abgebunden wird und nur noch Busse hindurchfahren können. Auch der Bahnhofsvorplatz und Übergang zur Innenstadt kann nur noch dem Busverkehr und zu Fuß Gehenden vorbehalten bleiben. Es ergeben sich also zahlreiche Verbesserungen in der Innenstadt für den Fußverkehr sowie für attraktivere öffentlicher Räume mit z. B. mehr Außengastronomie, Grün oder Fahrradabstellplätzen – und

dennoch bleiben alle Parkplätze, Geschäfte und Privatgrundstücke auch mit dem Auto erreichbar.

#### **4. Bündelung des Parkens in den Parkieranlagen**

Innerhalb des Schiederings soll sich das Parken zukünftig auf die dort zahlreich vorhandenen Parkbauten (Parkhäuser, Parkdecks, Parkplätze) konzentrieren. Hier stehen, auch zu Spitzenzeiten, immer freie Kapazitäten zur Verfügung. Diese sollen künftig besser ausgenutzt werden, indem das Parken für die Nutzer:innen vereinfacht wird – beispielsweise durch ein einheitliches Zugangssystem (z. B. schrankenlos und unkompliziert). Auch sollen viele Parkbauten heller und sauberer werden. Zudem können sie besondere Parkplätze für Familien, Frauen und ältere Menschen bereitstellen, z. B. im Erdgeschoss und besonders sicher. Über die Schleifenerschließung werden die Parkbauten künftig noch einfacher erreichbar und mit Hilfe des Parkleitsystems wird die Auslastung besser gesteuert. So kann künftig noch einfacher ein attraktiver Parkplatz in den Parkbauten gefunden werden.

#### **5. Schaffung von Parkraum südlich der Gleise**

Das Parkhaus Bahnhof über dem Busbahnhof ist in einem schlechten Zustand und zieht viele Autos in die Innenstadt hinein. Auch der Busbahnhof im Erdgeschoss ist nicht barrierefrei, unübersichtlich und wenig komfortabel. Zudem benötigen die Busse künftig mehr Platz, da das Busangebot in Limburg ausgebaut werden soll. Deshalb gibt es die Idee, das Parkhaus dort nicht mehr aufwendig zu sanieren und es nicht weiter zu nutzen. Stattdessen könnte dort der Busbahnhof zu einer Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden.

Die wegfallenden Parkplätze an dieser Stelle sollen durch zusätzliche Parkplätze südlich der Gleise kompensiert werden. Dort könnte weiterer Parkraum entstehen und zugleich die Erreichbarkeit der Innenstadt von Süden verbessern. Dafür gibt es Überlegungen, den Parkplatz Tal Josaphat auszubauen. Auch das Parkdeck Güterbahnhof könnte künftig nicht nur für Bahnpendelnde sondern für alle zur Benutzung bereitstehen – hier sind jedoch Verhandlungen mit der Deutschen Bahn erforderlich. Dabei ist es wichtig, dass die Anbindung und Zugänglichkeit dieser Parkplätze verbessert wird. Dies könnte durch eine deutliche Aufwertung der beiden Unterführungen (Bahnhof und Frankfurter Straße / Eisenbahnstraße) oder sogar durch eine neue Schienenquerung erfolgen. Hierbei soll insbesondere auf Barrierefreiheit und Sicherheit geachtet werden.

#### **6. Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme**

Bei vielen Autofahrenden gibt es manchmal Hürden, ein Parkhaus zu benutzen. Neben Sicherheits- und Attraktivitätsmängeln sind auch die teils schwierigen Zufahrtsituationen mit Schranken und umständlicher Bezahlung ein Hindernis. Die Einfahrt ins Parkhaus und der Bezahlvorgang am Automaten kosten Zeit, sehr kurze Parkvorgänge sind meist nicht möglich. Dies kann auch besser gelöst werden. Ein nachvollziehbares und transparentes Tarifverhältnis sowie ein modernes Zugangssystem (z. B. mit Kennzeichenerfassung – der Betrieb am ICE-Bahnhof wurde bereits gut angenommen) können dem entgegenwirken. So soll es ein unkompliziertes Bezahlungssystem geben (einmal anmelden und ohne Aufwand überall parken), welches auch multimodal mit ÖPNV-Ticket

oder Carsharing nutzbar sein kann. Mittels Sensorik kann es auch mit dem Parkleitsystem gekoppelt werden. So soll ein unkomplizierter, komfortabler Zugang entstehen, bei dem die Nutzer:innen einfach hinein- und wieder hinausfahren können, das Parken im Hintergrund genau abgerechnet wird und keinerlei Aufwände entstehen.

## **7. Integration und Aktivierung privater Parkflächen**

Es gibt mehrere private und gewerbliche Parkplatzflächen im Limburger Innenstadtbereich. Diese werden vorwiegend tagsüber durch Beschäftigte oder Besucherinnen und Besucher genutzt, stehen nachts und auch meist am Wochenende aber in der Regel leer. Parallel herrscht an einigen Stellen in Limburg ein hoher Parkdruck, insbesondere für Anwohnerinnen und Anwohner. Zudem wird mehr Platz im Straßenraum für andere Maßnahmen, wie z. B. Radwege, benötigt. Um vor allem Anwohnerinnen und Anwohnern alternative Parkmöglichkeiten zu bieten, würde sich eine kombinierte Nutzung dieser Parkplatzflächen anbieten, das heißt, dass diese außerhalb der Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten z. B. für umliegende Bewohnende freigegeben oder vermietet werden. Dazu muss zunächst geprüft werden, welche dieser Flächen in Frage kommen, weil die Eigentümer sich dieser Idee offen zeigen müssen und die eigentliche Nutzung sowie rechtliche Rahmenbedingungen dem nicht entgegenstehen dürfen. Zudem sind Verträge auszuhandeln und die technischen Möglichkeiten zur Kontrolle auszuarbeiten. Erste Möglichkeiten könnten sich z. B. für den Parkplatz Blechwarenfabrik oder Am Huttig ergeben, die bereits heute nach Dienstschluss offenstehen. So kann das Parkplatzangebot, auch bei Alternativmaßnahmen im Straßenraum, weitgehend gesichert bleiben.

## **8. Neuordnung des Bewohnerparkens**

Ein häufig genanntes Problem ist, dass Anwohner:innen insbesondere in den zentrumsnahen Bereichen von Limburg und rund um die Kernstadt häufig keinen Platz zum Parken finden. Grundsätzlich sollte das Parken auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Durch die Dichte und das teilweise hohe Alter der Gebäude ist dies jedoch nicht immer möglich, sodass auch Anwohnerinnen und Anwohner Parkplätze im Straßenraum oder in anderen Parkbauten nachfragen. Um diese Situation besser zu steuern, gibt es das Instrument der Bewohnerparkzonen. Ziel des Bewohnerparkens ist es, den Parkdruck für Anwohner:innen zu reduzieren, indem das Parken für gebietsfremde Personen eingeschränkt wird. Dazu muss jedoch ein hoher Parkdruck unterschiedlicher Nutzer:innen-Gruppen vorherrschen. Dies konnte durch umfangreiche Erhebungen an vielen Stellen in Limburg nachgewiesen werden. Daher werden flächendeckende Bewohnerparkzonen in der Limburger Innenstadt und den zentrumsnahen Bereichen vorgeschlagen. Im Gegensatz zum bestehenden Modell, nur einzelne Straßenzüge auszuweisen, bieten die flächigen Bewohnerparkzonen mehr Optionen, das Parken zu ordnen und einen freien Platz zu finden; zudem sind sie auch für Außenstehende besser verständlich. Die Anwohner:innen dieser Zonen können dann mit einem Anwohnerparkausweis dort ohne Parkschein oder -scheibe parken. Ein großer Teil der Straßenparkplätze wird nur ihnen zur Verfügung gestellt. Einige Parkplätze werden auch für Externe (Besucher:innen etc.) z. B. mittels Parkschein (zentrumsnah) oder Parkscheibe (äußere Bereiche) freigegeben. Die Gebühren für die Anwohnerparkausweise sollten allerdings auch neu festgelegt werden, wobei der Wert der Fläche für Straßenraumparken stärker

berücksichtigt werden sollte. Insgesamt kann so an vielen Stellen eine Verbesserung für das Parken für die Anwohner:innen erreicht werden.

### **9. Neuordnung des Sonderparkens**

Die Innenstadt und deren Ziele sollen für jeden Menschen stets und ohne Hindernisse erreichbar sein. Einige Menschen sind dabei z. B. aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten auf ein Auto angewiesen. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind zielnahe Parkmöglichkeiten daher besonders wichtig. Auch wenn die Konzeption zukünftig weniger Parken im Straßenraum vorsieht, wird Behindertenparken dort weiterhin gewährleistet sein. Dieses wird weiterhin an den gewohnten Stellen (mit entsprechendem Ausweis) erhalten bleiben. Die Parkplätze sollen im Austausch unter anderem mit dem Behindertenbeirat noch besser ausgestaltet werden, sodass z. B. das Ein- und Aussteigen leichter möglich ist. Parken für Senioren, Frauen und Familien ist gemäß der Straßenverkehrsordnung im Straßenraum hingegen nicht beschilderbar, daher soll es in den Parkbauten ausgewiesen werden.

Ein weiterer Aspekt ist die Bereitstellung von Lade- und Lieferzonen für den Lieferverkehr oder auch für Handwerker. In Verbindung mit der Schleifenerschließung sollen diese nachfragegerecht bereitgestellt werden. Dieses Thema wird auch im Citylogistik-Konzept der Stadt Limburg behandelt.

Unter Sonderparken fällt auch das Motorradparken sowie Parkplätze für Taxen und Reisebusse und ebenfalls Abstellmöglichkeiten für Wohnmobile. Motorradparken gibt es bereits an vielen Stellen der Innenstadt, in Verbindung mit dem Fahrradparken kann dies ausgeweitet werden. Wohnmobile können neben dem Campingplatz auch am Parkplatz Am Renngraben unterkommen und Reisebusse z. B. am Schleusenweg stehen.

### **10. Ausweisung von Park and Ride**

Limburg ist eine Stadt mit vielen Einpendelnden, die von außen in die Stadt kommen, um dort zu arbeiten, zur Schule zu gehen und ihre Freizeit zu genießen. Insbesondere, wenn diese länger bleiben (z. B. einen ganzen Arbeitstag), besteht die Möglichkeit, dass diese Zielgruppen an unsensiblen Stellen außerhalb der Innenstadt parken. Ziel ist es, für einen Großteil des Einpendelverkehrs attraktive Angebote außerhalb der Innenstadt zu schaffen, um von dort den Rest des Weges mit dem Bus zurückzulegen. Dies reduziert Parkdruck und die Verkehrsbelastung im Zentrum und steigert die Erreichbarkeit und den Komfort (Bus fährt direkt in die Kernstadt, keine langwierige Parkplatzsuche, günstige Parkgebühren). Dafür müssen Parkmöglichkeiten in guter Lage an den Fernstraßen (Autobahn, Bundesstraßen) bereitgestellt und mit einem dichten Busverkehr angebunden werden. Es gilt, unmittelbar an der A3-Abfahrt Limburg-Süd sowie auf der Dietkircher Höhe und an der B49 (Abfahrt Kapellenstraße) zu prüfen, ob dort Flächen infrage kommen. Diese Parkmöglichkeiten würden dann auch in ein neues Parkleitsystem aufgenommen, das den Autofahrenden schon weit vor der Innenstadt zeigen kann, dass es eventuell sinnvoller ist, am Park-and-Ride-Parkplatz zu parken und den Bus in die Innenstadt zu nehmen. Der Busverkehr wird voraussichtlich

2025 deutlich verbessert werden, sodass hier eine gute Anbindung im dichten Takt geplant werden kann. Während der anstehenden Baumaßnahme an der Lichfieldbrücke sollten erste neue Park-and-Ride-Angebote bereits vorhanden sein, um Ausweichmöglichkeiten zu bieten. Die Bauphase kann somit als Etablierung und Verstetigung des Park-and-Ride-Konzepts dienen.

Angemerkt wurde an dieser Stelle, dass die Park&Ride-Parkplätze von der Innenstadt sehr weit entfernt seien. Hier brauche es sehr gute Anbindungen mit einer guten Takung, damit diese attraktiv sind. Es brauche darüber hinaus kurze Wege in die (Innen-)Stadt, ohne in diese hineinfahren zu müssen.

## Workshop-Phase

Die Teilnehmenden sind mithilfe von zuvor auf den Stühlen ausgelegten Schokoladenriegeln auf drei Thementische verteilt worden. Neben einem Stadtplan, der das Untersuchungsgebiet des Parkraummanagementkonzeptes darstellt, liegen auf jedem Tisch Schreibunterlagen sowie Leitfragen zu den Themen und Maßnahmen, die es zu diskutieren und weiter auszuarbeiten gilt. Die Teilnehmenden arbeiten selbstständig und notieren ihre zentralen Ergebnisse. Nach 30 Minuten erfolgt ein Wechsel, die Teilnehmenden können den zweiten Thementisch selbstständig auswählen.

Abbildung 4: Schokoriegel für alle Teilnehmenden



Quelle: Planersocietät

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Diskussionen an den drei Tischen aufgeführt. Die Abschrift der Notizen ist im Anhang zu finden.

### **Tisch 1: Schleifenerschließung, Parkleitsystem, Park & Ride**

Zum Thema Schleifenerschließung ist insbesondere die reduzierte Möglichkeit der Durchfahrt durch die Stadt diskutiert worden. Verhindere ein Schleifenerschließungssystem die Durchfahrt durch den Innenstadtbereich, brauche es eine alternative Möglichkeit abseits der Schiede. Dies sei insbesondere dann der Fall, wenn es zu Ausweichverkehren – etwa bei einer Sperrung der A3 – komme. Problematisch werde dabei insbesondere die Fußgängerzone Grabenstraße gesehen.

Weiterhin diskutiert worden ist die Steuerung und Information der Parkplätze, die über die Schleifenerschließung erreichbar sind, über eine App oder über Google Maps.

Auf die Frage nach Orten, an denen eine Aufwertung und/oder Verkehrsberuhigung besonders wichtig gesehen werden, ist u. a. der Ross- und Kornmarkt sowie der Platz vor dem Dom genannt worden. Neue Nutzungen anstelle von Straßenparken konnten sich die Teilnehmenden insbesondere an der Graupfortstraße vorstellen: für

Zweirichtungsverkehr sei kaum Platz, die Situation sei jetzt schon unübersichtlich. Dies sei auch den „Elterntaxis“ geschuldet. Hier brauche es dann eine Alternative für die Eltern. Im Allgemeinen wird angemerkt, dass eine Reduzierung des Verkehrs in der engeren Innenstadt dazu führen würde, dass diese attraktiver wird.

Für das neue Parkleitsystem wünschen sich die Teilnehmenden Informationen zu Sonderparkplätzen wie Behindertenparkplätze, E-Lademöglichkeiten, aber auch Fahrradparkplätze. Darüber hinaus müsse im Parkleitsystem angezeigt werden, welche Parkplätze besetzt sind und Alternativen aufzeigen. Auch hier wird eine App als Orientierung als hilfreich angesehen.

An Tisch 1 sind neben den Fragen zu dem Parkleitsystem und der Schleifenerschließung auch das Thema Park & Ride diskutiert worden. Wichtig hier sei es, dass eine An- und Zufahrt schnell möglich ist. Die Parkplätze müssen gut liegen und barrierefrei sein. Auch der Preis für Park & Ride-Parkplätze sei entscheidend für dessen Attraktivität für die Nutzer:innen. Angemerkt wird jedoch auch, dass, solange es so viele Parkplätze im Innenstadtbereich gibt, Park & Ride weniger genutzt würde. Die Zielgruppen, die es anzusprechen gilt, seien insbesondere Pendelnde, weniger Freizeittouristen. Im Hinblick auf die Pendelnden könne es eine Idee sein, die Arbeitgeber in die weitere Ausgestaltung und Planung der Park & Ride-Parkplätze miteinzubinden. Zentral bei der Planung und Ausgestaltung von Park & Ride-Parkplätzen sei eine dichte Taktung von Bussen etc., die die Personen in die Stadt bringen. Informationen, wann z. B. der nächste (Shuttle-)Bus fährt, wären hilfreich. Denkbar sei auch, diese bereits an den Autobahnabfahrten zu platzieren, so dass die Park & Ride-Parkplätze für ankommende Personen attraktiver werden. Auch nach möglichen Orten für die Art der Parkplätze wurde gefragt. Genannt worden sind hier u.a. die Jugendherberge, an Autobahnabfahrten, am Marktplatz, im Industriegebiet Offheim und Dietkircher Höhe sowie auch an Firmengeländen.

## **Tisch 2 – Stärkung der Parkieranlagen**

An Tisch zwei sind die Themen- und Maßnahmenbereiche Parkhäuser, Tarif-, Zufahrt- und Bezahlssysteme sowie alternative Parkmöglichkeiten diskutiert worden. Die Verlagerung des Parkens von dem öffentlichen Straßenraumparken in die Parkbauten werde als sinnvoll und notwendig angesehen. Zu diskutieren wäre auch, Bewohnerparken in Parkhäuser zu verlagern und die Gebührenregelungen hierfür entsprechend anzupassen.

Als attraktiv werden das Parkhaus Parkdeck Hospitalstraße sowie um die Werkstadt wahrgenommen werden. Damit auch weitere Parkhäuser attraktiv und besser genutzt werden, brauche es mehr Sicherheit und eine bessere Beleuchtung im Dunkeln, freundliche Auf- und Abgänge, helle Wände, Sonderparkplätze (auch Frauenparkplätze, Eltern-Kind-Parkplätze) sowie breitere Parkplätze. Häufig seien die Parkplätze und Parkhäuser insb. für SUVs sehr eng und schmal. Denkbar sei hier eine Mischung aus schmalen und breiten Parkplätzen. Dies würde aber in der Summe weniger Parkplätze bedeuten. In diesem Zuge wurde auch angemerkt, dass weniger Pfosten und

weniger enge Kurven wünschenswert seien.

Zentral bei einer forcierten stärkeren Nutzung der (bestehenden) Parkhäuser ist eine gute Erreichbarkeit und Auffindbarkeit. Diese sei nicht immer gegeben.

Eine bessere Anbindung des Lahnstar an das Krankenhaus sowie der Wunsch, bei einer Planung eines Parkhauses im Tal Josaphat einen Übergang / Brücke vom zweiten Stockwerk über die Gleise zur Frankfurter Str. zu errichten, sind ebenfalls angemerkt worden.

Hinsichtlich des Tarif- und Zugangssystems sei eine automatische Kennzeichenerfassung mit automatisierter Abrechnung wünschenswert. Zugleich wurde auch angemerkt, dass das Parken aber auch ohne Smartphone und Internet möglich sein muss bzw. dass Parken auch für „nicht Technikaffine“ weiterhin möglich bleiben muss. Darüber hinaus ist der Wunsch genannt worden, Parkplätze im Vorhinein mittels App reservieren bzw. buchen zu können. Diskutiert wurde auch ein flexibles Preissystem, welches sich nach der Nachfrage und der Auslastung richtet.

Eine der Leitfragen bezog sich auf ein mögliches zukünftiges Parkangebot südlich der Gleise. Hier wurde angemerkt, dass eine barrierefreie Querung für Fuß- und Radverkehr ermöglicht werden müsse.

Nicht Thema des Parkraummanagementkonzeptes, jedoch im Rahmen des Workshops häufig genannt, war das Thema Fahrradparken. Der Hinweis, dass es mehr zentrale Fahrradabstellparkplätze brauche, werde mitgenommen und weitergeben.

### **Tisch 3 – Bewohnerparken, Sonderparken und Aktivierung**

Am dritten Tisch beschäftigten sich die Teilnehmenden mit den Themen- und Maßnahmenbereichen Bewohnerparken und Bewohnerparkzonen, der Nutzung privater Parkmöglichkeiten sowie dem Sonderparken.

In der Diskussion um das Bewohnerparken ist deutlich geworden, dass es eine bessere Beschilderung und klare Gestaltung benötige. Die vorgestellten Bewohnerparkzonen werden als sinnvoll angesehen und allgemein unterstützt.

Das Wohngebiet „Am Meilenstein“ liegt nicht im Untersuchungsgebiet des Parkraummanagementkonzeptes, wurde jedoch besonders angesprochen. Es sei wünschenswert, dies hierin aufzunehmen. Problematisch sei hier insbesondere das „Wild-Parken“.

Bei der Umsetzung von Bewohnerparkplätzen brauche es Kontrollen. Diese finden allgemein zu gering und nicht dort statt, wo sie benötigt werden. So seien z. B. Falschparker ein Sicherheitsrisiko für zu Fuß Gehende. Als problematisch werde darüber hinaus der Schülerverkehr gesehen. Es gebe alternative Parkmöglichkeiten, die jedoch nicht genutzt werden. Hier sei eine Stellschraube, das Parken im öffentlichen Raum zu verbessern. Im Hinblick auf das Bewohnerparken wurde zudem angemerkt, dass die Gebührenregelung angepasst werden müsse.

Um das Straßenparken zu reduzieren und den Parkdruck zu verringern, wird über die Möglichkeit diskutiert, vermehrt private Parkplätze/Parkbauten für die Anwohnerinnen

und Anwohner nutzbar zu machen. Hierunter sind z. B. Parkplätze von Firmen, Discos etc. zu verstehen, welche insbesondere in den Abend- und Nachtstunden ungenutzt sind. Als mögliche Orte sind von den Teilnehmenden die Johann-Bopp-Str., die ABID-Anlage (Blumenröder + Gartenstr.), die Parkplätze des Sozialamtes, Kindergarten Gartenstraße, die Rasenfläche neben der Sporthalle Gartenstraße, und die Parkplätze der Moschee Blumenröder Str. genannt worden. Denkbar sei hier z. B. eine Parkplatzbörse für Anwohner:innen zur Untervermietung.

Ein besonderes Parkplatzangebot müsse es vor allem für Menschen mit Behinderung geben. Bei der Anordnung der Parkplätze sei es wünschenswert, den Behindertenbeirat der Stadt Limburg hinzuzuziehen. Ebenfalls als Mehrwert werden Informationen hierüber gesehen, die über eine App abgerufen werden können. Die Teilnehmenden merkten zudem an, dass das Be- und Entladen für die Altstadtbewohnenden fehle. Die Verlagerung von Bewohnerparken in Parkbauten sei denkbar, brauche jedoch eine fußläufige Erreichbarkeit und eine gesonderte Bepreisung. Auch Fahrradwege in den Wohngebieten müssen verbessert werden. Hierzu könne auch das Straßenparken verzichtet werden, wenn Alternativen für die Anwohnenden geschaffen werden.

Abbildung 5: Teilnehmende bei der Diskussion der Themen- und Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

## Weiteres Vorgehen

Nach der Diskussion der Themen- und Maßnahmenbereiche und die weitere Ausarbeitung durch die Teilnehmenden an den Thementischen erfragt der Moderator zentrale Erkenntnisse des heutigen Abends sowie das bisherige Gefühl hinsichtlich der Themen- und Maßnahmen. Eine Teilnehmende gibt an, dass die große Anzahl der Parkplätze – sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den Parkieranlagen – in der Limburger Innenstadt nicht bekannt waren. Die Mehrheit der Teilnehmenden gibt an, dass die Maßnahmen in die richtige Richtung gehen, zwei Meldungen gibt es auf die Nachfrage, ob stärkere Eingriffe/Maßnahmen notwendig seien. Offene Punkte gibt es noch bei der Schleifenerschließung und der damit einhergehenden reduzierten

Möglichkeit der Innensstadtdurchquerung. Hier werde befürchtet, dass sowohl verkehrstechnisch als auch umwelttechnisch eine erhöhte Belastung entstehe.

Der Projektleiter auf Seiten der Stadt Limburg – Herr Azzou – bedankt sich ganz herzlich bei den Teilnehmenden für ihre Teilnahme und ihre Beiträge. Ziel sei es, die Maßnahmen und Themen nun weiter auszuarbeiten, zum Ende des Jahres in politischen Gremien vorzustellen und mit einem Beschluss zu festigen.

Der Online-Dialog, der allen Interessierten nochmals die Gelegenheit gibt, die Themen und Maßnahmen zu bewerten und zu kommentieren, ist noch bis zum 27. Juli 2023 unter <https://limburg-bewegt.de/zweite-beteiligungsphase-28-juni-bis-27-juni-2023/>

**Anlagen:**

Präsentation (siehe <https://limburg-bewegt.de/zweite-beteiligungsphase-28-juni-bis-27-juni-2023/>)

Abschrift Notizen der Thementische (siehe <https://limburg-bewegt.de/zweite-beteiligungsphase-28-juni-bis-27-juni-2023/>)