



Parkraummanagementkonzept Limburg an der Lahn

Auswertung des 2. Online-Dialoges vom 28. Juni bis zum 27. Juli 2023



Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.limburg-bewegt.de

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Limburg

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl der Dokumentation werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Hintergrund	5
2	Allgemeine Angaben der Teilnehmenden.....	6
3	Bewertung und Priorisierung von Themen- & Maßnahmenfeldern	11
4	Kommentierung von Themen- & Maßnahmenfeldern	15
5	Ausblick.....	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteil der Teilnehmenden nach Altersgruppen, n=282	6
Abbildung 2: Wohnort der Teilnehmenden, n=282	7
Abbildung 3: Genutzter Parkplatz am Wohnort, n=282	8
Abbildung 4: Genutzte Verkehrsart bei einem Besuch der Limburger Innenstadt, n=282.....	8
Abbildung 5: Auswahl des Verkehrsmittels bei einem Besuch der Limburger Innenstadt nach Wohnort.....	9
Abbildung 6: Genutzter Parkplatz bei Besuchen in der Limburger Innenstadt, n=282.....	10
Abbildung 7: Bewertung der Themen- und Maßnahmenfelder.....	11
Abbildung 8: Priorisierung der Themen- und Maßnahmenfelder.....	14

1 Hintergrund

Im Rahmen der Erstellung des Parkraummanagementkonzeptes für die Stadt Limburg a. d. Lahn fand im Zeitraum vom 28. Juni 2023 bis zum 27. Juli 2023 der 2. Online-Dialog statt.

Alle Bürgerinnen und Bürger, nach Limburg Pendelnde, Besucherinnen und Besucher sowie alle Interessierten hatten die Möglichkeit, in dem genannten Zeitraum die erarbeiteten Themen- und Maßnahmenfelder für das Parkraummanagementkonzept zu kommentieren, zu bewerten und zu priorisieren.

Die Beschreibungen der kommentierten Themen- und Maßnahmenfelder sind auf der Projekthomepage unter <https://limburg-bewegt.de/massnahmenkatalog-2023/> zu finden.

Insgesamt konnte ein reges Beteiligungsinteresse festgestellt werden; es gibt 282 auswertbare Datensätze aus dem 2. Online-Dialog. Einige wenige, nicht auswertbare Daten (etwa aufgrund fehlender relevanter Angaben) wurden aus dem Datensatz entfernt.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Teilnehmenden des Online-Dialoges!

Die Ergebnisse fließen in die weitere Ausgestaltung des Konzeptes mit ein oder werden an entsprechende Stellen weitergeleitet.

Anmerkung: Alle in diesem Dokument dargestellten Diagramme und Tabellen basieren auf den Daten und Ergebnissen des 2. Online-Dialoges des Projektes „Parkraummanagementkonzept für die Stadt Limburg a. d. Lahn“, als Quelle ist die Planersocietät zu nennen.

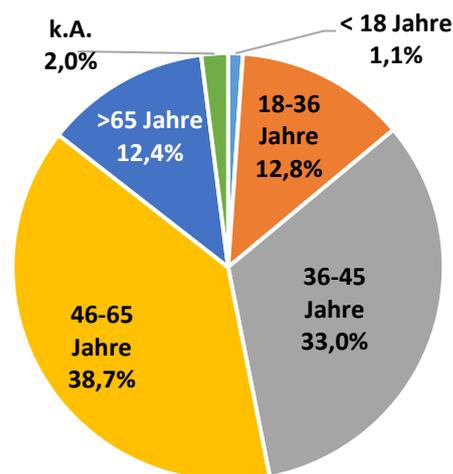
2 Allgemeine Angaben der Teilnehmenden

Zu Beginn der Online-Umfrage wurden allgemeine Angaben der Teilnehmenden, wie das Alter und der Wohnort, abgefragt. Dies dient der ersten Einschätzung zur Bewertung der Ergebnisse.

>> *Beteiligt haben sich überwiegend die mittleren Altersgruppen.* <<

Mit 71,7 % ist der Großteil der Teilnehmenden zwischen 36 und 65 Jahre alt Jahre alt. Dabei nimmt die Gruppe der 46- bis 65-Jährigen mit 38,7 % einen nur etwas größeren Anteil ein als die der 36- bis 45-Jährigen mit 33 %. Die über 65-Jährigen und die 18- bis 36-Jährigen sind mit rund 12 % vertreten gewesen. Lediglich 1 % der Teilnehmenden gab an, unter 18 Jahre alt zu sein.

Abbildung 1: Anteil der Teilnehmenden nach Altersgruppen, n=282



Parken interessiert – pauschal abgeleitet – folglich insbesondere Personen mit

Führer-schein und im berufstätigen Alter, wobei die Entscheidung zur Nutzungsaufteilung des öffentlichen Raums natürlich auch stark die Belange der jungen und alten Altersklassen berücksichtigen sollte.

2 % der Teilnehmenden machten keine Angaben über ihr Alter.

>> *Schwerpunkt der Beteiligten in der Gruppe der in die Innenstadt Pendelnden.* <<

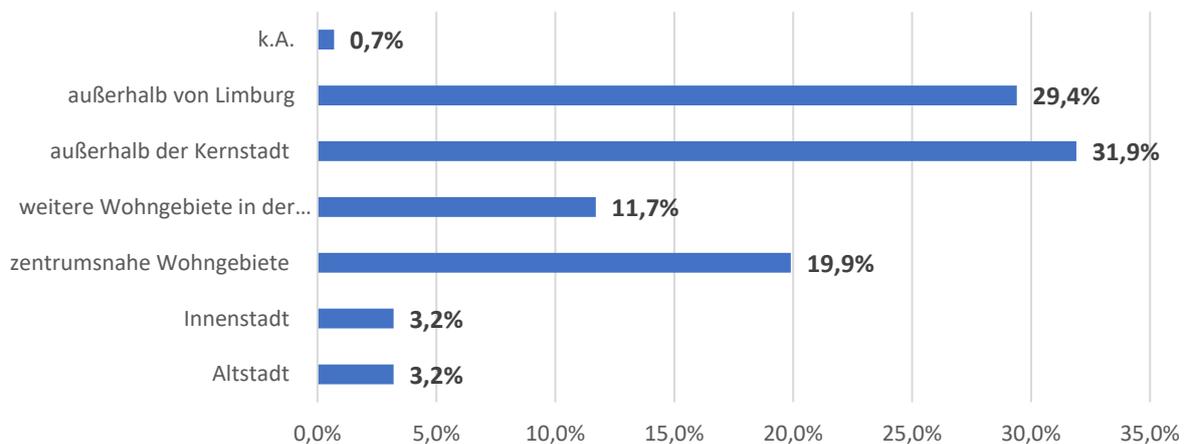
Neben dem Alter ist auch der Wohnort abgefragt worden. Hierbei konnten die Teilnehmenden zwischen folgenden Antwortmöglichkeiten wählen:

- Altstadt (innerhalb der Grabenstraße)
- Innenstadt (innerhalb der Schiede)
- zentrumsnahe Wohngebiete (z. B. Krankenhaus/Marktplatz, Garten-/Egenolfstr., Seilerbahn)
- weitere Wohngebiete in der Kernstadt (z. B. Blumenrod)
- außerhalb der Kernstadt (Staffel, Offheim, Ahlbach, Dietkirchen, Eschhofen, Lindenholzhausen, Linter)

- außerhalb von Limburg

Über die Hälfte der Personen, die an dem Online-Dialog teilgenommen haben, gab an, außerhalb von Limburg (29,4 %) bzw. außerhalb der Kernstadt (31,9 %) zu wohnen. 19,9 % der Teilnehmenden wohnen in zentrumsnahen Wohngebieten und lediglich jeweils 3,2 % in der Innenstadt und Altstadt selbst. Die Teilnahme am Online-Dialog stieß also stärker bei den Einpendelnden, Besucherinnen und Besuchern auf Interesse als bei den im Maßnahmensgebiet lebenden Menschen.

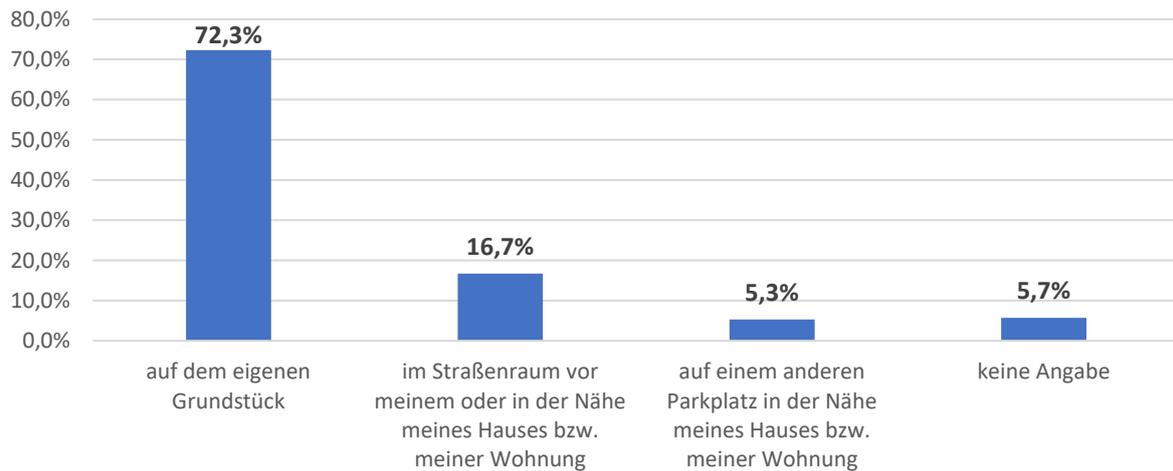
Abbildung 2: Wohnort der Teilnehmenden, n=282



>> Zuhause parken die Teilnehmenden überwiegend auf dem eigenen Grundstück. <<

Auf die Frage, wo die Befragten üblicherweise an ihrem Wohnort parken, antworteten knapp drei Viertel der Teilnehmenden, dass sie auf dem eigenen Grundstück parken. 16,7 % gaben an, sie parken üblicherweise im Straßenraum vor oder in der Nähe des eigenen Hauses bzw. der Wohnung. Nur rund 5 % gaben an, auf einem anderen Parkplatz in der Nähe des eigenen Hauses bzw. der Wohnung zu parken. Somit parkt der überwiegende Teil am Wohnort auf privaten Grundstücken und ist dort nicht auf öffentlich Parkplätze angewiesen.

Abbildung 3: Genutzter Parkplatz am Wohnort, n=282

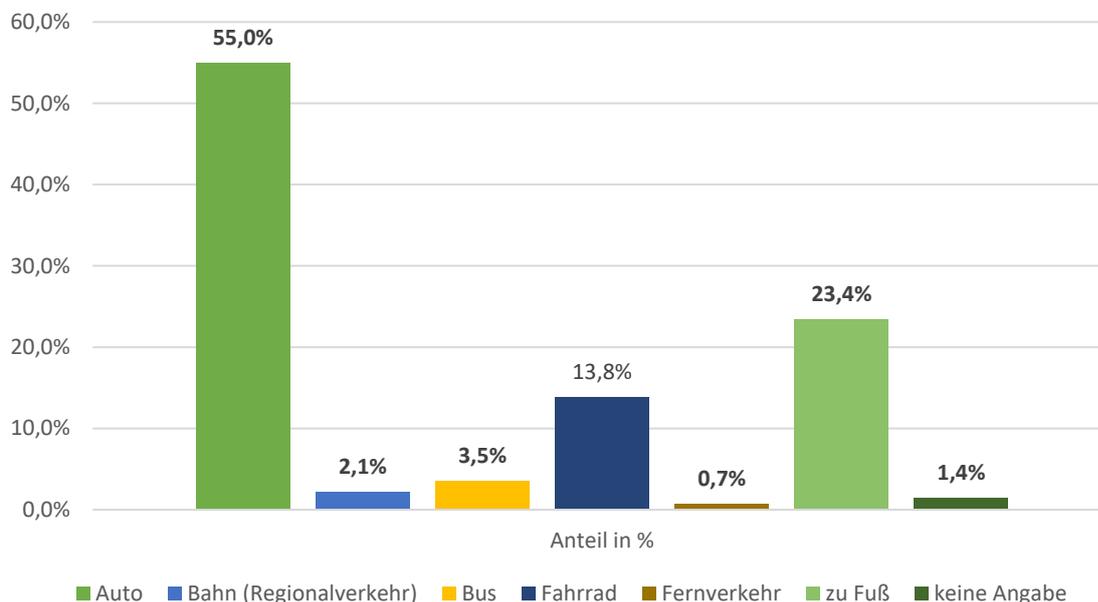


>> Viele Limburgerinnen und Limburger nutzen bei einem Besuch der Innenstadt das Rad oder gehen zu Fuß, das Auto ist jedoch für Personen, die von außerhalb der Kernstadt kommen, das zentrale Verkehrsmittel. <<

Um herauszufinden, wie die Menschen die Limburger Innenstadt erreichen und wie wichtig folglich das Thema des ruhenden Kfz-Verkehrs ist, wurde gefragt, welches Verkehrsmittel bei einem Besuch der Limburger Innenstadt genutzt wird.

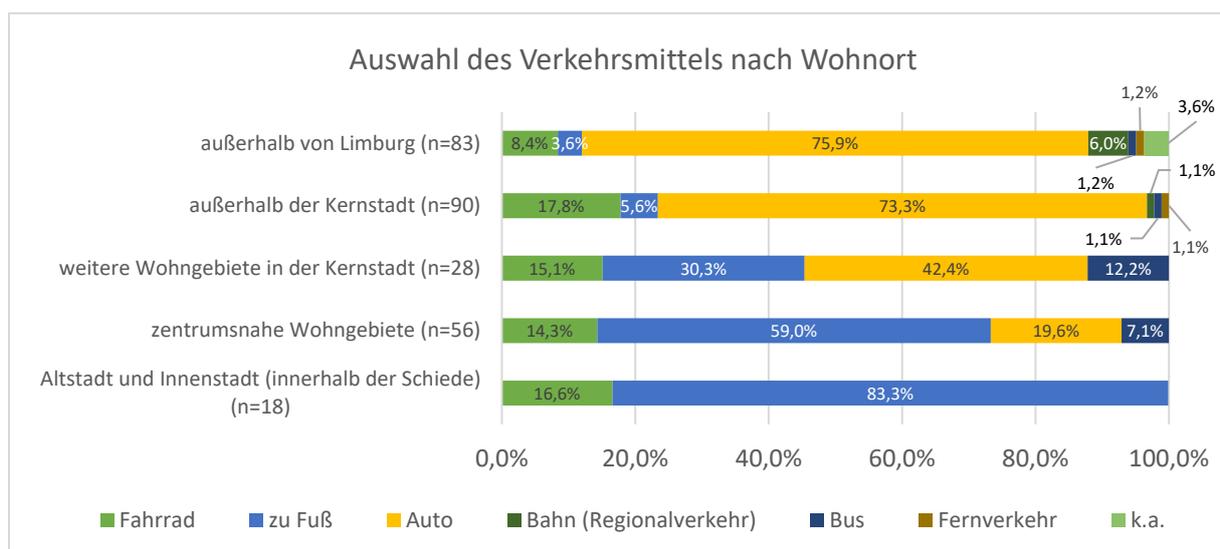
Insgesamt zeigt sich, dass das Auto bei gut der Hälfte der Teilnehmenden die erste Wahl ist, wenn sie die Innenstadt Limburgs besuchen. Viele gehen jedoch auch zu Fuß oder fahren mit dem Rad (zusammen rund 40 % der Teilnehmenden). Der ÖPNV und der Fernverkehr spielen eine untergeordnete Rolle.

Abbildung 4: Genutzte Verkehrsart bei einem Besuch der Limburger Innenstadt, n=282



Das Auto spielt für Personen aus zentrumsnahen Wohngebieten, rund um die Innenstadt, nur eine untergeordnete Rolle. Bei den weiteren Wohngebieten in der Kernstadt wird zu rund 42 % das Auto genutzt und ebenfalls viel zu Fuß gegangen. Insbesondere aber für Personen außerhalb der Kernstadt und Limburgs stellt das Auto das zentrale Verkehrsmittel dar; rund drei Viertel nutzen dies für den Innenstadtbesuch. Das Fahrrad wird, unabhängig von der Entfernung zur Innenstadt, zu etwa 15-17 % genutzt. Untergeordnet ist der öffentliche Nahverkehr: Bus und Bahn werden verhältnismäßig wenig genutzt, lediglich die Stadtlinie spielt innerhalb Limburgs eine gewisse Rolle. Insgesamt ist die Anzahl der Antworten zu beachten; es handelt sich zum Teil lediglich um kleine Stichproben.

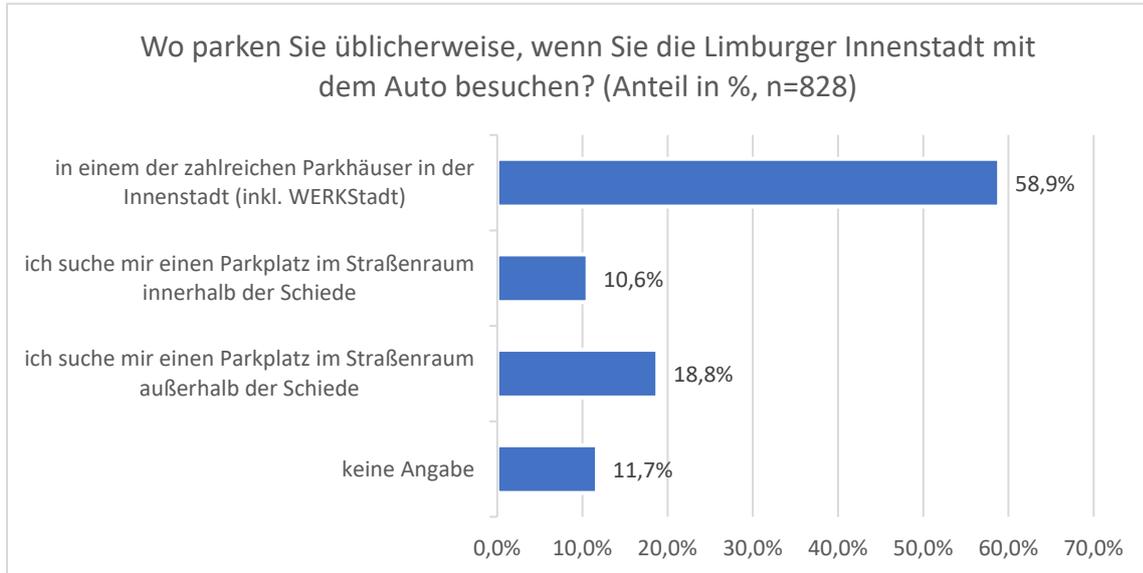
Abbildung 5: Auswahl des Verkehrsmittels bei einem Besuch der Limburger Innenstadt nach Wohnort



>> Ein Großteil der Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzen die Parkhäuser. <<

Neben der Frage, welcher Parkplatz in Wohnortnähe genutzt wird, ist ebenfalls die Frage gestellt worden, welche Parkmöglichkeiten genutzt werden, wenn die Limburger Innenstadt mit dem Auto angefahren wird. Hier ist der Anteil derjenigen, die in einem der zahlreichen Parkhäuser parken, mit insgesamt 58,9 % am höchsten. Nur 10,6 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, sich bei einem Besuch der Limburger Innenstadt einen Parkplatz im Straßenraum innerhalb der Schiede zu suchen, wohingegen 18,8 % angaben, einen Parkplatz im Straßenraum außerhalb der Schiede zu nutzen. Knapp 12 % machten hier keine Angaben. Insgesamt nutzen demnach knapp 30 % den Straßenraum zum Parken, während knapp 60 % in ein Parkhaus fahren.

Abbildung 6: Genutzter Parkplatz bei Besuchen in der Limburger Innenstadt, n=282



>> Rund zwei Drittel der Einpendelnden nutzen regelmäßig die Parkbauten. <<

63,3 % der Personen, die die Limburger Innenstadt mit dem Auto besuchen und von außerhalb der Kernstadt (also Staffel, Offheim, Ahlbach, Dietkirchen, Eschhofen, Lindenholzhausen oder aus Linter) kommen, gaben an, in einem der zahlreichen Parkhäuser zu parken. Und auch der Anteil der Personen, die aus der Altstadt oder der Innenstadt selbst kommen und in den Parkhäusern parken, liegt bei 33,3 % bzw. 44,4 %.

3 Bewertung und Priorisierung von Themen- & Maßnahmenfeldern

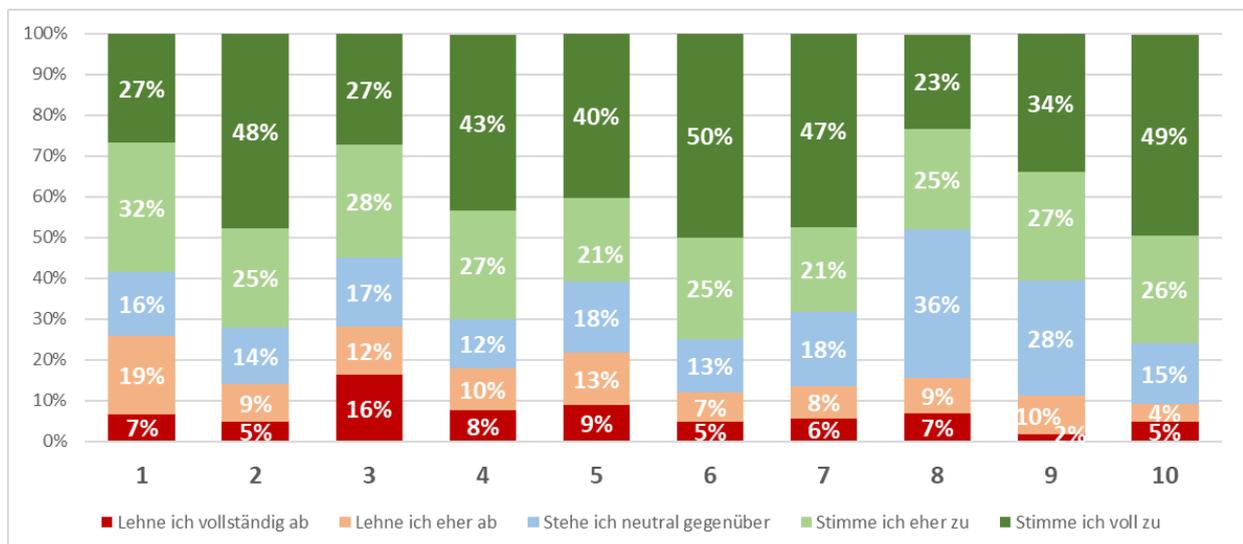
Im Rahmen des Projektes sind in den vergangenen Monaten und aufbauend auf den bisherigen Arbeiten insgesamt zehn Themen- und Maßnahmenfelder erarbeitet worden:

1. Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen
2. Ein neues Parkleitsystem für Limburg
3. Neue Schleifenerschließung der Innenstadt
4. Bündelung des Parkens in den Parkierungsanlagen
5. Schaffung von Parkraum südlich der Gleise
6. Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme
7. Integration und Aktivierung privater Parkflächen
8. Neuordnung des Bewohnerinnen- und Bewohner-Parkens
9. Neuordnung des Sonderparkens
10. Ausweisung von Park and Ride

Die detaillierte Beschreibung der Themen und Maßnahmen ist unter <https://limburg-bewegt.de/massnahmenkatalog-2023/> nachzulesen.

In einem zweiten Schritt des Online-Dialoges wurden die Teilnehmenden gebeten, die Themen und Maßnahmen des Parkraummanagementkonzeptes zu bewerten. In der nachfolgenden Abbildung und Tabelle werden die Gesamteinschätzungen zu den Maßnahmen- und Themenfeldern wiedergegeben.

Abbildung 7: Bewertung der Themen- und Maßnahmenfelder



>> Insgesamt erfahren die Themen und Maßnahmen eine überwiegende, zumeist auch sehr hohe Zustimmung. <<

Bei jedem Themenfeld überwiegt die Zustimmung der Teilnehmenden gegenüber der Ablehnung deutlich. Zu erkennen ist, dass – bis auf das Themenfeld 8 „Neuordnung des Bewohnerparkens“ mit 47,8 % – bei jedem der Themen- und Maßnahmenbereiche die Zustimmung mit „Stimme ich voll zu“ und „Stimme ich eher zu“ stets über 50 % liegt. Der Anteil der vollständigen Zustimmung liegt stets bei deutlich über 20 %, teilweise bei bis zu 50 %, wohingegen der Anteil der vollständigen Ablehnung, bis auf eine Ausnahme, im einstelligen Prozentbereich liegt. Die höchsten Zustimmungswerte erhielt das Themen- und Maßnahmenfeld 6 „Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme“ mit 75 % sowie das Themen- und Maßnahmenfeld 2 „Ein neues Parkleitsystem für Limburg“ mit 72 %.

Die Ablehnung der Themen und Maßnahmen („Lehne ich eher ab“ und „Lehne ich vollständig ab“) liegt zumeist bei unter 20 % und übersteigt lediglich bei zwei Themen die 25 %-Marke (nämlich bei „Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen“ mit 25,9 % und „Neue Schleifenerschließung der Innenstadt“ mit 28,2 %).

Um die 15 % der Teilnehmenden stehen den Maßnahmen neutral gegenüber bzw. haben sich noch keine abschließende Meinung gebildet; Ausnahmen bilden die Maßnahmen 8 (Neuordnung des Bewohnerparkens) und 9 (Neuordnung des Sonderparkens) mit deutlich höheren Werten, eventuell auch, weil sich hier viele Teilnehmenden nicht betroffen fühlen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt sowohl die absoluten Zahlen als auch den prozentualen Anteil (Tabelle 1).

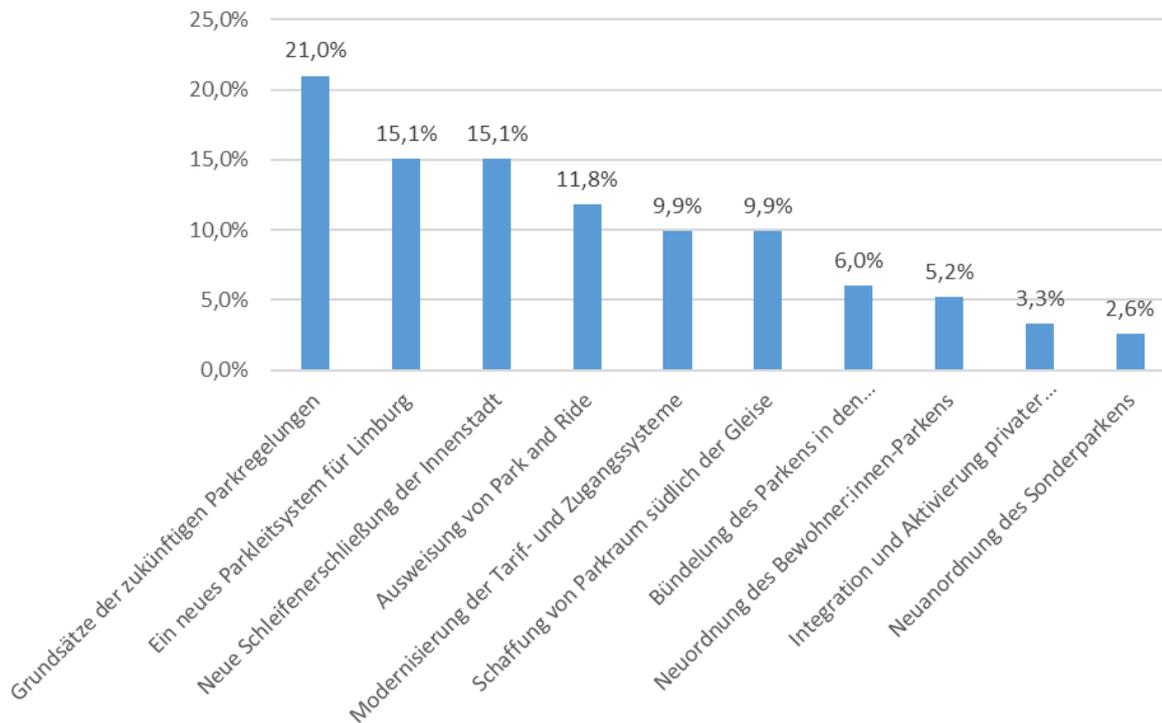
Bewertung der Themen- und Maßnahmenfelder

	1. Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen	2. Ein neues Parkleitsystem für Limburg	3. Neue Schleifenerschließung der Innenstadt	4. Bündelung des Parkens in den Parkieranlagen	5. Schaffung von Parkraum südlich der Gleise	6. Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme	7. Integration und Aktivierung privater Parkflächen	8. Neuordnung des Bewohner-Parkens	9. Neuordnung des Sonderparkens	10. Ausweisung von Park and Ride
	(n=224)	(n=212)	(n=202)	(n=196)	(n=194)	(n=192)	(n=192)	(n=190)	(n=188)	(n=186)
Zustimmung kumuliert	58,4 %	72,1 %	54,9 %	69,8 %	60,8 %	75,0 %	68,2 %	47,8 %	60,6 %	75,7 %
Stimme ich voll zu	60, 26,7 %	101, 47,6 %	55, 27,2 %	85, 43,3 %	78, 40,2 %	96, 50,0 %	91, 47,4 %	44, 23,1 %	64, 34,0 %	92, 49,4 %
Stimme ich eher zu	71, 31,7 %	52, 24,5 %	56, 27,7 %	52, 26,5 %	40, 20,6 %	48, 25,0 %	40, 20,8 %	47, 24,7 %	50, 26,6 %	49, 26,3 %
Stehe ich neutral gegenüber	35, 15,6 %	29, 13,7 %	34, 16,8 %	24, 12,2 %	34, 17,5 %	25, 13,0 %	35, 18,2 %	69, 36,3 %	53, 28,2 %	28, 15,0 %
Lehne ich eher ab	43, 19,2 %	20, 9,4 %	24, 11,9 %	20, 10,2 %	25, 12,9 %	14, 7,3 %	15, 7,8 %	17, 8,9 %	18, 9,6 %	8, 4,3 %
Lehne ich vollständig ab	15, 6,7 %	10, 4,7 %	33, 16,3 %	15, 7,6 %	17, 8,8 %	9, 4,7 %	11, 5,7 %	13, 6,8 %	3, 1,6 %	9, 4,8 %
Ablehnung kumuliert	25,9 %	14,1 %	28,2 %	17,8 %	21,7 %	12,0 %	13,5 %	15,7 %	11,2 %	9,1 %

>> **Klare Grundsätze der zukünftigen Parkregelung sind wichtig.** <<

Darüber hinaus hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Themen- und Maßnahmenfelder zu priorisieren. Die Priorisierung der Themen- und Maßnahmenfelder erfolgte, indem die Teilnehmenden diese in ihre favorisierte Reihenfolge bringen konnten.

Abbildung 8: Priorisierung der Themen- und Maßnahmenfelder



Die Ergebnisse zeigen, dass das Themen- und Maßnahmenfeld „Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen“ für die Teilnehmenden am häufigsten auf Platz 1 bei der Frage nach der Wichtigkeit aufgeführt wurde. Jeweils 15 % gaben an, dass sowohl ein neues Parkleitsystem für Limburg als auch die neue Schleifenerschließungen der Innenstadt sehr wichtig für das Konzept seien. Die Integration und Aktivierung privater Parkplätze sowie die Neuordnung des Sonderparkens wurde hingegen als wenig prioritär betrachtet.

Bei dieser Einstufung wird einerseits die derzeitige Einstufung der Bedeutung der Maßnahmen im Verständnis der Beteiligten deutlich. Grundsätzlich haben jedoch alle Maßnahmen ihre Bedeutung für das Gesamtkonzept und leisten einen wichtigen Beitrag zur Gesamtwirkung.

4 Kommentierung von Themen- & Maßnahmenfeldern

Nachfolgend werden die Kommentare der Beteiligten zu den einzelnen Maßnahmen- und Handlungsfeldern zusammengefasst dargestellt und interpretiert.

Die Erklärungen zu den Inhalten der Themen- und Maßnahmenfeldern befinden sich zusammengefasst in den blau hinterlegten Kästen¹.

¹ Die Erklärungen zu den Themen- und Maßnahmenfeldern in den gelb hinterlegten Feldern geben verkürzte, zusammengefasste Texte wieder. Im Online-Dialog waren diese teils ausführlicher und bebildert.

1. Themen- und Maßnahmenfeld: Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen

Zum ersten Themenfeld hatten die Teilnehmenden des Online-Dialoges vielfältige Meinungen. Zahlreiche Hinweise wurden abgegeben. Der Vorschlag, die Parkplätze für Anwohnende innerhalb der Schiede zu erhalten, wird von einigen als notwendig empfunden, wohingegen andere eine starke Verkehrsreduzierung und gänzlich verkehrsberuhigte Bereiche bevorzugen. Eine stärkere Entlastung des Innenstadtbereichs vom Kfz-Verkehr wird von einigen auch vor dem Hintergrund der Luftqualität sowie mehr Platz (und weniger Gefahren) für den Rad- und Fußverkehr und Grünflächen gefordert. Ein wesentlicher (aber eigentlich themenfremder, vgl. Themen und Maßnahmenfeld 10) Aspekt in den Kommentaren widmet sich den Sonderparkplätzen im Sinne von behindertengerechten Parkplätzen. Die Nutzung von nicht berechtigten Personen müsse dort stärker kontrolliert werden. Darüber hinaus müsse darauf geachtet werden, dass genügend Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen werden. So werden etwa Kurzzeitparkplätze für Arzt- oder Apothekenbesuche gefordert.

Einige kritisieren das Fehlen von Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher im Altstadtbereich. Auch für Pendelnde bedürfe es kostenlose Parkplätze an zentralen Stellen. Auf der anderen Seite wird gefordert, dass der Autoverkehr aus der Innenstadt weitestgehend herausgehalten wird und Angebote im Sinne von Park-and-Ride-Parkplätzen verstärkt in Angriff genommen werden müssen. Auch eine bessere ÖPNV-Anbindung wird gefordert.

Darum geht es: Die Grundsätze des Parkens beinhalten, eindeutig erkennbar zu machen, wo zukünftig das Parken zu welchen Konditionen und für welche Zielgruppe innerhalb der Schiede und im Umfeld der Kernstadt möglich ist. Dies verringert den Aufwand der Parkplatzsuche und vermeidet unnötigen Verkehr. Kernstück ist dazu ein verständliches, zonenbasiertes Bewirtschaftungskonzept von innen nach außen: Im Altstadtbereich bleiben die bestehenden Parkmöglichkeiten für Anwohnende erhalten, weiteres Parken ist dort im Straßenraum nicht möglich. Zwischen der Grabenstraße und Schiede soll Parken gänzlich auf Parkbauten konzentriert werden. Außerhalb der Schiede, nahe der Innenstadt, soll das Parken im Straßenraum mit Parkschein sowie Bewohnerparkregelung möglich bleiben. Weiter außerhalb soll die Parksituation durch Bewohnerparken und ggf. Parkscheiben-anordnung geregelt werden. Darüber hinaus gilt es den, öffentlichen Raum, der für das Parken genutzt wird, besser seinem Wert entsprechend zu bepreisen (zumindest teurer als in Parkhäusern). Park-and-Ride-Plätze werden gegenüber den Kosten in den Parkhäusern günstiger.

Auch hinsichtlich der Parkgebührenordnung gibt es ambivalente Meinungen. So gibt es bspw. die Meinung, das Parken im Zentrum Limburgs müsse im Verhältnis zu anderen, umliegenden Zentren günstiger werden.

→ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (1. Themen- und Maßnahmenfeld: Grundsätze der zukünftigen Parkregelungen):** Deutlich wird, dass die Grundsätze des Parkens Ängste hervorrufen, die insbesondere die Belange der Besucherinnen und Besucher sowie der Pendelnden betreffen: durch die Gebührenordnung sowie der Reduzierung von öffentlichen Parkmöglichkeiten im inneren Schiedering wird ein Attraktivitätsverlust sowie die fehlende Erreichbarkeit zentraler Orte, insb. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, befürchtet. Auf der anderen Seite gibt es zahlreiche Stimmen, die gerade für die Reduzierung der Emissionen sowie der Umverteilung des Straßenraums zugunsten umweltverträglicher Mobilität plädieren bzw. eine gänzlich autofreie Innenstadt wünschen.

Das Konzept stellt einen gangbaren und wirksamen Kompromiss dar und berücksichtigt mit seinen Maßnahmen die vielfältigen und teils entgegengesprechenden Ansprüche. Hier gilt es nun, die Grundsätze des Konzeptes noch klarer auszuarbeiten, die jeweilige Intention verständlich zu machen und den Fokus nicht auf Einschränkungen und Gebote sondern auf neue Alternativen und Vorteile für die Bevölkerung und Innenstadtbesucherinnen und -besucher zu legen. Parkmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkung bleiben selbstverständlich erhalten; dies wird in Maßnahme 9 ausführlich behandelt.

2. Themen- und Maßnahmenfeld: Ein neues Parkleitsystem für Limburg

Die Meinungen zum Parkleitsystem in Limburg sind überwiegend positiv, wenn auch inhaltlich durchmischt. Einige Teilnehmende des Online-Dialoges wünschen sich eine funktionierende und verständliche App, die die Kapazitäten und die Parkplatzpreise anzeigt. Andere wiederum betonen, dass ein neues Parkleitsystem mit dem Ziel, auch auf Park-and-Ride umzuleiten, mit einer hohen Taktung des ÖPNV einhergehen müsse. Auch Hinweise auf Sonderparken im System werden befürwortet. Es wird angemerkt, dass das Parkleitsystem gut funktionieren muss und bereits vorhandene Technik genutzt werden sollte. Einige äußern Bedenken hinsichtlich des hohen Aufwands und der Kosten – der Mehrwert wird nicht immer deutlich.

Darum geht es: Das bisherige Parkleitsystem ist nicht aktuell, teils funktionsunfähig und technisch nicht zeitgemäß. Außerdem sind nicht alle Parkierungsanlagen angeschlossen, sodass es nicht die volle Lenkungswirkung entfalten kann. Daher soll die Stadt Limburg ein neues Parkleitsystem erhalten. Dies soll helfen, die Innenstadt weiterhin effizient mit dem Auto, aber auch intermodal mit dem ÖPNV zu erreichen. Die Parkplatzsuche soll leichter und weniger zeitaufwendig werden, indem das Leitsystem die Autofahrenden direkt zu den nächsten freien Parkhäusern führt und in Echtzeit freie Kapazitäten anzeigt. Sofern andere Verkehrsangebote (z. B. Park and Ride) günstiger oder schneller sind, soll 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.

Argumentiert wird darüber hinaus, dass viele, die mit dem Auto die Limburger Innenstadt besuchen, die Parkplätze bereits kennen und ein neues Parkleitsystem nicht beachtet werde bzw. nicht nötig sei.

→ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (2. Themen- und Maßnahmenfeld: Ein neues Parkleitsystem für Limburg):** Ein neues Parkleitsystem wird allgemein in den Bewertungen der Öffentlichkeit als sehr wichtig für Limburg angesehen. Wichtig für die weitere Ausarbeitung ist, ein praktisch anwendbares und funktionierendes System zu planen, das den Menschen im Alltag eine Unterstützung bietet und zugleich Verkehr wirksam lenkt, um unnötige Emissionen und Belastungen durch Parksuchverkehr zu vermeiden. Moderne Parkleitsysteme sind in der Regel kostenintensiv und auch die weiteren Maßnahmen verlangen Investitionen, weshalb im Sinne eines möglichst effizienten Umgangs mit den verfügbaren Mitteln bei dieser Maßnahme überlegt werden muss, unnötige Kosten zu vermeiden (z. B. versuchen bestehende Schilderstandorte und

Infrastrukturen weiter zu verwenden und eine für Limburg zugeschnittene und nicht überdimensionierte und stadtverträgliche Lösung aufzubauen).

3. Themen- und Maßnahmenfeld: Neue Schleifenerschließung der Innenstadt

Einige der Teilnehmenden des 2. Online-Dialoges befürworten die Erschließung der Innenstadt mittels des vorgeschlagenen Schleifensystems und die damit einhergehenden Umgestaltungsmöglichkeiten. Durch den gewonnenen Platz, den verminderten Parksuchverkehr und die Reduzierung der Emissionen versprechen sie sich eine Aufwertung der Innenstadt. Auch die Erhöhung der Sicherheit, v. a. auf Schulwegen, wird in diesem Kontext vermerkt. Ein Anliegen ist insbesondere die stärkere Beachtung des Radverkehrs: gefordert werden mehr Fahrradwege, die sicher und komfortabel sind.

Andere hingegen sehen die Schleifen und Einbahnstraßen kritisch und befürchten eine erhöhte Verkehrsbelastung auf der Schiede. Auch wird angemerkt, dass durch die Schleifenerschließung die Wegführung komplizierter und undurchsichtiger für die Autofahrenden wird. Ebenfalls kontrovers diskutiert werden die Notwendigkeit von öffentlichen Straßenrandparkplätzen im Innenstadtbereich und die Auswirkungen einer Reduzierung solcher auf den Handel. Es wird betont, dass das Konzept eine gute Balance zwischen zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV finden müsse. Die Luftqualität und Verkehrssicherheit bilden zentrale Anliegen hierbei.

Darum geht es: Innerhalb der Schiede wird ein Schleifensystem für den motorisierten Verkehr entwickelt, das die Erreichbarkeit sicherstellt und zugleich verhindert, dass Verkehrsprobleme durch Parksuchverkehr entstehen. Die Autos werden durch das System direkt zu den Parkbauten, also zu Parkhäusern, Parkdecks und Parkplätzen geführt. Egal aus welcher Richtung man kommt, man wird immer direkt zu den nächsten Parkplätzen geleitet. Dies wird auch durch das neue Parkleitsystem unterstützt. Entlang der Schleifen wird das allgemeine Parken im Straßenraum reduziert, für bestimmte Zielgruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte) und den Lieferverkehr soll das Straßenparken jedoch erhalten und verbessert werden. So kann gleichzeitig mehr Platz für den Fußverkehr und attraktive öffentliche Räume gewonnen werden.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (3. Themen- und Maßnahmenfeld: Neue Schleifenerschließung der Innenstadt):** Die Mehrheit der Beteiligten spricht sich für eine Schleifenerschließung der Kernstadt innerhalb der Schiede aus oder ist zumindest neutral dazu eingestellt. Die Kommentare zeigen aber auch, dass es wichtig ist, hierzu noch mehr Informationen zu den erwarteten Wirkungen und deren Vorteilen aufzuarbeiten. So wurde bereits mittels

Modellrechnungen belegt, dass die Schiede durch die Maßnahme nicht kritisch mehrbelastet werden würde. Auch muss besser herausgestellt werden, dass durch die Schleifen und Unterstützung mittels Parkleitsystem ein einfacheres System, als es heute der Fall ist, entstehen soll, welches die Erreichbarkeit verbessert und die Parkplatzsuche verkürzt. Die Kernstadt bleibt somit auch für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden erreichbar, vielmehr verbessert sich das Besuchserlebnis durch eine direkte und schneller erfolgreiche Parkplatzsuche (mit Ziel in den Parkbauten).

4. Themen- und Maßnahmenfeld: Bündelung des Parkens in den Parkierungsanlagen

Auch zum Themen- und Maßnahmenfeld „Bündelung des Parkens in Parkierungsanlagen“ gibt es vielfältige Hinweise durch die Teilnehmenden. So wird zum einen eine Modernisierung und bessere Gestaltung der Parkhäuser begrüßt, da diese oft zu eng und dunkel seien. Auch ein einheitliches Zugangssystem wird befürwortet.

Auf der anderen Seite jedoch werden Bedenken für die Erreichbarkeit durch Touristen geäußert und die Einhaltung bzw. Kontrolle der Nutzung der Sonderparkplätze kritisch hinterfragt.

Ein zentraler Punkt, der von vielen Teilnehmenden angesprochen wird und die Nutzung der Parkhäuser adressiert,

ist die unzureichende Breite der Parkplätze. Viele Parkhäuser werden als zu eng und schmal empfunden. Wichtig sei es, die Parkhäuser barrierefrei und sicher zu gestalten, dies betreffe auch die Wege in und um die Parkbauten.

Darum geht es: 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. Erreicht werden soll dies z. B. durch die vereinfachte Nutzung (einheitliches Zugangssystem; schrankenlos und unkompliziert). Darüber hinaus ist es Ziel, viele Parkbauten heller und sauberer zu gestalten. Zudem könnten sie besondere Parkplätze für Familien, Frauen und ältere Menschen bereitstellen. Über die Schleifenerschließung werden die Parkbauten künftig noch einfacher erreichbar. Mit Hilfe des Parkleitsystems wird die Auslastung besser gesteuert. So kann künftig noch einfacher ein attraktiver Parkplatz in den Parkbauten gefunden werden.

➔ Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (4. Themen- und Maßnahmenfeld: Bündelung des Parkens in den Parkierungsanlagen):

Grundsätzlich wird der Gedanke, Parken innerhalb der Schiede in den dortigen baulichen Anlagen zu bündeln, von den meisten Teilnehmenden unterstützt. Wichtig

sind den Menschen dann jedoch sichere und gepflegte Parkbauten, die breit genug für moderne Autos sind und möglichst allen Ansprüchen der Nutzergruppen nachkommen. Hierfür sind für viele Parkbauten Empfehlungen auszusprechen; die Stadt ist jedoch auch auf die Kooperation mit den privaten Parkhausbetreibenden angewiesen.

5. Themen- und Maßnahmenfeld: Schaffung von Parkraum südlich der Gleise

Obwohl rund 61 % der Teilnehmenden der Maßnahme ihre Zustimmung aussprechen, kommentierten viele Befragte die geplante Umverlagerung des Parkens vom ZOB als problematisch und würden lieber den Erhalt der Parkplätze am ZOB unterstützen – gerade für ältere oder eingeschränkte Menschen sei dieser zentrale Standort gut geeignet. Die Modernisierung des Busbahnhofs wird hingegen begrüßt und als notwendig erachtet. Die Hauptkritik fokussiert sich auf der fußläufige Erschließung von den südlichen

Darum geht es: Aufgrund einer Vielzahl an Faktoren wird das Parkhaus am Bahnhof voraussichtlich nicht mehr saniert. Die daraus resultierenden wegfallenden Parkplätze 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. Im Gespräch sind darüber hinaus noch weitere Flächen, die für die Benutzung aller zum Parken bereitgestellt werden. Zentral hierbei ist, dass die Anbindung und Zugänglichkeit dieser Parkplätze zum innerstädtischen Bereich verbessert wird. Dies könnte durch eine deutliche Aufwertung der beiden Unterführungen oder durch eine neue Schienenquerung erfolgen. Hierbei soll insbesondere auf Barrierefreiheit und Sicherheit geachtet werden.

Potenzialstandorten Tal Josaphat und Güterbahnhof in die Innenstadt. Die Unterführungen werden als unsicher wahrgenommen, weshalb barrierefreie Alternativen geprüft werden sollten. Es gibt Vorschläge für neue Fußgängerbrücken über die Bahn. Der mögliche Ausbau des Parkplatzes Tal Josaphat wird auch dahingehend kritisch gesehen, dass das bestehende Grün und die Bäume für einen Parkhausneubau weichen müssten, lieber sollten Kapazitäten in den bestehenden Parkieranlagen der Innenstadt genutzt werden.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (5. Themen- und Maßnahmenfeld: Schaffung von Parkraum südlich der Gleise):** Die Neuorganisation und Umgestaltung des ZOB als moderner Busbahnhof und Mobilitätsschnittstelle ist absolut notwendig und wird auch von den Beteiligten als sinnvoll angesehen. Dadurch müsste das verkehrlich kritisch zu bewertende und auch überwiegend gering ausgelastete Parkhaus dort jedoch voraussichtlich

aufgegeben werden. Neuer Parkraum im Süden wird zwar ebenfalls begrüßt, um ihn als vollwertigen Ersatz für das Parkhaus ZOB wahrzunehmen, ist aber eine barrierefreie, sichere und direkte Fußwegeerschließung in die Innenstadt herzustellen. Für Menschen, die schlecht zu Fuß sind, sind zentralere Parkalternativen in der Innenstadt zu schaffen bzw. zu sichern (z. B. in den anderen dortigen Parkierungsanlagen). Dies ist Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme und wird im Konzept betont. Ein möglicher Ausbau des Standorts Tal Josaphat als Parkhaus sollte sich harmonisch einfügen und den Baumbestand bzw. den nahen Naturraum nicht stören. Zugleich ist die Erreichbarkeit und Zufahrtsituation sorgfältig zu planen.

6. Themen- und Maßnahmenfeld: Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme

Die Einführung eines einheitlichen, modernen Tarif- und Zugangssystems für die Limburger Parkbauten wird grundsätzlich von den Teilnehmenden begrüßt. Wichtig sei jedoch, dass Datenschutz und Benutzerfreundlichkeit priorisiert und auch Alternativen für nicht digital-affine Menschen zur Verfügung gestellt werden. Gewünscht wird von einigen, über die Stadtgrenze hinauszuschauen: eine App, die nur in Limburg gilt, sei unpraktisch – insb. für Touristinnen und Touristen sowie für Gelegenheitsbesucherinnen und -besucher. Wünschenswert sei eine (über-)regional nutzbare Lösung. Besonders kurze Parkvorgänge sollten zukünftig fair und unkompliziert abgerechnet werden können.

Darum geht es: Bei Autofahrenden gibt es oft 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 können dem entgegenwirken. So soll es ein unkompliziertes Bezahlungssystem geben. Denkbar ist auch, dass das Bezahlungssystem 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 zu den Parkhäusern entstehen.

Durchaus widersprüchliche Meinungen gibt es zur Höhe der Parkgebühren. Um die Straßen zu entlasten und die Emissionen zu reduzieren finden einige, dass das Parken durchaus noch teurer werden könnte, viele schreiben jedoch auch, dass die Parkkosten keinesfalls weiter steigen dürfen, um den Besuch der Innenstadt noch attraktiv zu halten.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (6. Themen- und Maßnahmenfeld: Modernisierung der Tarif- und Zugangssysteme):** Aus den Rückmeldungen der Teilnehmenden wird deutlich, dass die Idee, ein einheitliches und unkompliziertes Bezahl- und Zufahrtssystem für die Limburger Parkieranlagen zu schaffen, durchaus begrüßt wird und deren Nutzung stärken kann. Dabei muss der Fokus jedoch auf Einfachheit gelegt werden, so dass auch Menschen ohne Technikaffinität damit zurechtkommen. Das neue System muss das Parken vereinfachen und auch Vorteile gegenüber dem jetzigen Zustand bieten (z. B. faire Abrechnung kurzer Parkvorgänge). Idealerweise wird das Parken im Parkhaus genauso einfach, wie „mal kurz am Straßenrand“ zu halten. Das Gebührenverhältnis und -niveau in Limburg wird aus gutachterlicher Sicht als angemessen betrachtet, so dass hier zur Verkehrslenkung zurzeit keine erneuten Preiserhöhungen nötig sind. Unabhängig davon stehen die Unterhaltungskosten und Wirtschaftlichkeitszwänge der privaten Betreiber im Raum – ein neues Techniksystem sollte daher möglichst nicht zu Lasten der Nutzenden gehen. Eine Verknüpfung (z. B. als Bürgerkarte oder ÖV-Ticket) und regionale Ausweitung des Systems sollten angestrebt werden, erfordern jedoch sehr hohen Abstimmungsaufwand, weshalb dies eher langfristig eingestuft werden muss.

7. Themen- und Maßnahmenfeld: Integration und Aktivierung privater Parkflächen

Einige Teilnehmende begrüßen die Idee, private Parkplätze zu aktivieren – auch, um den Bedürfnissen von älteren oder vorübergehend eingeschränkten Menschen gerecht zu werden. Positiv wird gesehen, dass bereits vorhandene Flächen stärker genutzt und keine neuen Flächen versiegelt werden müssen. Einige schlagen vor, solche Flächen dann auch in das Parkleitsystem zu integrieren. Man solle dieses Prinzip durchaus einmal ausprobieren.

Darum geht es: Es gibt viele private und gewerbliche Parkplatzflächen im (Innen-) Stadtbereich. Diese werden vorwiegend tagsüber durch Beschäftigte oder Besuchende genutzt, stehen aber nachts und auch meist am Wochenende in der Regel leer. Parallel herrscht an einigen Stellen in Limburg ein hoher Parkdruck, insbesondere für Anwohnende. Zudem wird mehr Platz im Straßenraum für andere Maßnahmen (z. B. Radwege) benötigt. Um vor allem Anwohnenden 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 Bewohnerinnen und Bewohner freigegeben oder vermietet werden. So kann das Parkplatzangebot, auch bei Alternativmaßnahmen im Straßenraum, gesichert bleiben.

Andere äußern jedoch starke Bedenken hinsichtlich der Freigabe und somit Schaffung zusätzlicher Parkplätze. Dies unterstütze den privaten Autobesitz und die Nutzung des Pkw bei der Fahrt in die Innenstadt. Vielmehr sei ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel notwendig.

Angemerkt wird zudem, dass der Abstimmungsbedarf zur Nutzung privater Flächen sehr groß und komplex sei. Die zeitliche Freigabe müsse passen, die Haftungsfrage und das Vorgehen bei Verstößen geregelt sein. Die Nutzung dürfe für Anwohner:innen keine zusätzlichen Kosten erzeugen, aber auch nicht durch den hohen Verwaltungsaufwand zu Lasten der Allgemeinheit gehen.

- ➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (7. Themen- und Maßnahmenfeld: Integration und Aktivierung privater Parkflächen):** Die nächtliche Freigabe privater Parkflächen (z. B. Firmenparkplätze) kann eine Alternative darstellen, wenn es im privaten und öffentlichen Raum keine geeigneten Abstellmöglichkeiten (v. a. für Anwohnende) gibt. Geeignete Lösungen auszuarbeiten, erfordert viel Abstimmung und ganz individuelle Gespräche. Sowohl der Wille auf Anbieterseite als auch die Nachfrage müssen vorhanden sein. Einige Städte (z. B. Düsseldorf und Wiesbaden) gehen hier mit Beispielen voran und zeigen, wie man Lösungen und Gespräche initiieren könnte. Die Maßnahme wird jedoch eher nur eine lokale zu prüfende Ergänzung – und keine flächendeckende Lösung der innerstädtischen Parkprobleme – bieten können und damit in der Priorität geringer zu bewerten sein.

8. Themen- und Maßnahmenfeld: Neuordnung des Bewohnerparkens

Die Meinungen zur Neuordnung des Bewohnerparkens in der Limburger Innenstadt sind vielfältig. Einige der Teilnehmenden begrüßen die Maßnahme, um ausreichend Parkplätze für Anwohnende bereitzustellen. Andere äußern Bedenken bezüglich der Zonierung und stellen den Bewohnerbedarf in einigen Teilgebieten in Frage. Die Nutzung privater Parkflächen sollte überprüft und Zweckentfremdung (etwa die Nutzung der Garage als Lagerraum) verhindert werden. Viele der Hinweisgebenden fordern den Fortbestand von Behindertenparken und Parkmöglichkeiten für Externe, Handwerker, Pflegedienste und Lieferfahrzeuge bzw. schlagen Besucherparkausweise vor. Auch besonders die Parkbedarfe der Schulen werden aufgeführt. Viele fordern eine gerechtere Bepreisung der Parkausweise. Einige fordern dabei weniger, andere mehr Gebühren. Mit einer Neuregelung einhergehen müsste zudem eine regelmäßige Kontrolle in den Bewohnerparkzonen.

Darum geht es: Grundsätzlich sollte das Parken auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Dies ist jedoch nicht immer möglich, sodass auch Bewohnerinnen und Bewohner vor allem in der dichter bebauten Innenstadt 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 Anwohnende zu reduzieren, indem das Parken für ortsfremde Personen eingeschränkt wird. Daher werden flächendeckende Bewohnerparkzonen in der Limburger Innenstadt und den zentrumsnahen Bereichen vorgeschlagen. Im Gegensatz zum bestehenden Modell 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 Anwohnenden dieser Zonen können mit einem Bewohnerparkausweis dort ohne Parkschein oder -scheibe parken. Ein Teil der Straßenparkplätze wird ausschließlich ihnen zur Verfügung gestellt, ein Teil bleibt jedoch auch für Externe erhalten. Die Gebühren für die Anwohnerparkausweise sollten allerdings auch neu diskutiert werden, wobei der Wert der Fläche für Straßenraumparken angemessener berücksichtigt werden sollte.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (8. Themen- und Maßnahmenfeld: Neuordnung des Bewohnerparkens):** Die Bewohnerparkzonen bedeuten keinen kompletten Ausschluss externer Nutzerinnen und Nutzer. Dies scheint von vielen Teilnehmenden missverstanden worden zu sein. Im öffentlichen Raum müssen allein schon nach Gesetz stets auch große Anteile für externe Nutzung verfügbar bleiben. Jedoch ist v. a. die Lenkung von Langzeitparkenden in Parkbauten, auf P+R-Anlagen oder gänzlich andere Verkehrsmittel durchaus ein Ziel, welches mittels Bewirtschaftung (Parkschein, Parkscheibe) erreicht werden soll. Die

Bewohnerinnen und Bewohner werden durch Kauf eines Bewohnerparkausweises von der Parkschein-/ Parkscheibenpflicht in ihrem Wohnumfeld befreit. Durch eine sozial-verträgliche, aber wertgerechte Bepreisung der Bewohnerparkausweise sollte aber auch die Nutzung privater Flächen gestärkt werden. Für spezielle Gruppen ohne Alternative sollten Einzellösungen gefunden werden (z. B. Parkplätze für die Lehrenden an den Schulen).

9. Themen- und Maßnahmenfeld: Neuordnung des Sonderparkens

Die Hinweise und Kommentare befassen sich insbesondere mit Behindertenparken, Seniorenparken, Ladezonen und Angebote für Dienstleistende sowie Zweirad-abstellanlagen.

Es werden Vorschläge gemacht, Fahrrad-garagen auszubauen. Aufgrund der Fahrrad-straße wird der Schleusenweg als möglicher Reisebushaltepunkt in Frage gestellt.

Behindertenparkplätze sollen besser gekennzeichnet und Verstöße stärker kontrolliert werden. Hier müsse mehr Bewusst-sein in der Bevölkerung geschaffen werden, diese freizuhalten. Viele weisen zudem darauf hin, dass nicht alle mobilitätseingeschränkten Personen auch einen Behindertenausweis besitzen – dieser Zielgruppe

müsse ebenfalls ein Parken nah an den Zielorten (Ärzte, Apotheken) gewährleistet werden.

Das Bedürfnis nach ausgewiesenen Stellflächen für Lieferverkehr solle auch berücksichtigt werden.

Darum geht es: Für mobilitätseingeschränkte Person sind zielortnahe Parkmöglichkeiten besonders wichtig. Auch wenn die Konzeption zukünftig weniger Parken im Straßenraum vorsieht, wird Behindertenparken weiterhin an den gewohnten oder besser geeigneten Stellen gewährleistet sein. 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 ausweisbar, kann daher nur in den Parkbauten ausgewiesen werden.

Ein weiterer Aspekt ist die Bereitstellung von Lade- und Lieferbereichen für Handwerker und Dienstleistende. Diese sollen nachfragegerecht bereitgestellt werden. Unter das Sonderparken fällt auch das Motorradparken sowie Parkplätze für Taxen, Reisebusse und Abstellmöglichkeiten für Wohnmobile. Diese Sonderparkausweisungen werden im Konzept berücksichtigt.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (9. Themen- und Maßnahmenfeld: Neuordnung des Sonderparkens):** Auch wenn Sonderparken in der Priorisierung durch die Öffentlichkeit nicht auffällig weit vorn steht, sind

insbesondere die speziellen Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen stets mit zu berücksichtigen. Wichtig ist eine eindeutige Beschilderung und Markierung und konsequente Ahndung von Fehlnutzung. Im öffentlichen Raum ist laut StVO lediglich die Bevorzugung von behinderten Personen mit entsprechendem Ausweis möglich, fußläufige und barrierearme Lösungen für Familien und Senioren können aber im Rahmen der Parkbauten angeboten werden. Auch die Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Lieferverkehr etc. muss durch gut platzierte Ladezonen und nach Möglichkeit mittels entsprechender Sonderregelungen für Handwerker und Pflegedienste gewährleistet werden. Fahrradparken wird ebenfalls im Konzept mitgedacht, ist jedoch vorrangig im Radverkehrskonzept thematisiert.

10. Themen- und Maßnahmenfeld: Ausweisung von Park and Ride

Die Hinweise befassen sich konstruktiv mit der Idee eines Park-and-Ride-Systems in Limburg. Für viele ist dies eine wichtige Grundlage, um Verkehr aus der Innenstadt herauszuhalten. Wichtig ist vielen allerdings ein kostengünstiges bzw. sogar kostenloses Angebot und eine attraktive Taktung, um einen funktionierenden Umstieg auf den Bus zu ermöglichen.

Einige der Teilnehmenden äußern Skepsis, ob das Konzept in Limburg funktionieren – insbesondere bei Schichtdiensten und flexiblen Arbeitszeiten. Es wird kritisiert, dass kein Angebot aus Südwesten (Rheinland-Pfalz) geplant wurde und bezweifelt, ob es denn attraktiv genug für Pendler sei, auf den letzten Kilometern noch in den Bus zu steigen.

Einige sehen Park and Ride nur als Ergänzungslösung, andere wünschen sich lieber ein regional ausgeweitetes Busangebot. Auch wird vorgeschlagen, Unternehmen einzubinden, um ihre Mitarbeitenden zu motivieren, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Neben Bussen wird zum Pendeln in die Innenstadt Limburgs von den Park-and-Ride-Flächen auch die Bereitstellung von E-Scootern, Leihrädern und Kleinstfahrzeugen vorgeschlagen.

Darum geht es: Ziel ist es, für einen Großteil des Verkehrs, der durch die Einpendelnden entsteht, attraktive Parkangebote außerhalb der Innenstadt zu schaffen. Der Weg in die Innenstadt wird mit dem ÖPNV mit dichter Taktung zurückgelegt. Dies reduziert den Parkdruck im innerstädtischen Bereich und die Verkehrsbelastung im Zentrum, womit wiederum die Erreichbarkeit und der Komfort (Bus fährt direkt in die Kernstadt, keine langwierige Parkplatzsuche, sehr geringe Parkgebühren) gesteigert werden. Dafür müssen Parkmöglichkeiten in guter Lage an den Fernstraßen (Auto-bahn, Bundesstraßen) bereitgestellt und mit einem dichten Busverkehr angebunden werden. Die Park-and-Ride-Parkplätze sind ferner in das Parkleitsystem aufzunehmen und auf die Nutzung und ihre Vorteile hinzuweisen.

➔ **Gutachterliches Kurzfazit auf Grundlage der Beteiligung (10. Themen- und Maßnahmenfeld: Ausweisung von Park and Ride):** Park and Ride kann nur Erfolg haben, wenn es eine wirkliche Alternative gegenüber der Fahrt ins Zentrum mit dem eigenen Auto darstellt. Dazu muss das Angebot und die Taktung der Busse ausgeweitet werden (was bereits geplant ist) und ein möglichst niederschwelliger Preis bestehen. Die Standorte der Parkplätze müssen entsprechend gut erreichbar von den Haupteinfahrtsachsen sein und dürfen nicht zu nah, aber auch nicht zu weit entfernt liegen. Aus Südwesten (Rheinland-Pfalz) kommend gibt es kaum geeignete Flächen, dafür besteht dort (z. B. ab Diez) die Alternative der Bahnnutzung und (bei zukünftigem Ausbau der Wegeinfrastruktur) die Möglichkeit, ab Diez mit dem Rad zu pendeln. Durch weniger kostengünstige Parkmöglichkeiten im direkten innerstädtischen Umfeld und passende Bewirtschaftungsmodelle kann und muss Park and Ride aber auch von der anderen Seite unterstützt und bevorteilt werden (sogenanntes „Push & Pull-Prinzip“). Zudem ist ein neues Angebot gut zu kommunizieren und zu bewerben (z. B. durch Kooperation mit Arbeitgebern) und Hinweise im Parkleitsystem zu integrieren.

5 Ausblick

Mit dem nun erfolgten zweiten Online-Dialog, der sich an die Öffentlichkeitsveranstaltung vor Ort angeschlossen hat, geht die Bearbeitung des Parkraummanagementkonzepts in die finale Phase. Die Themen und Maßnahmen, die mit der breiten Öffentlichkeit und der Stadtgesellschaft diskutiert worden sind, werden nun im Detail ausgearbeitet und im Hinblick auf die Parkplatzanzahl im öffentlichen Raum bilanziert. Es ist geplant, dass zum Ende des Jahres die Politik das Parkraummanagementkonzept zur Diskussion und Beschlussfassung vorgelegt wird.