

## **Mobilität im Ballungsraum Stuttgart**

# **Schlussbericht**

**Beitrag des  
Zwendungsempfängers:**

***Stadt Fellbach  
Marktplatz 1  
70734 Fellbach***

**zum Arbeitspaket:**

***C1 – Regionales Parkraummanagement***

**Laufzeit:**

***01.09.98 - 31.12.02***

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen *19B9816W/7* gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

gefördert vom



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

*Fellbach, 17. Juni 2003*

## I. Kurze Darstellung zu

### 1. Aufgabenstellung

Die Belastung der städtischen Umweltqualität insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt in den Verdichtungsräumen ein ernstes Problem dar. Ein zentrales Ziel der kommunalen Verkehrsplanung ist daher die Verringerung von (motorisiertem) Verkehr in städtischen Gebieten. Zur Vermeidung bzw. Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den ÖV stellt in den aktuellen städtischen Verkehrskonzepten das Parkraummanagement (PRM) einen bedeutenden Maßnahmenbereich dar, der ein weites Maßnahmenspektrum umfasst.

Im Rahmen des Projekts soll für den Verdichtungsraum Stuttgart ein Konzept für ein interkommunal koordiniertes Parkraummanagement entwickelt und bewertet werden, bei dem die Verbesserung der Umweltsituation im Vordergrund steht, und das auf andere Verdichtungsräume übertragbar ist. Folgende wissenschaftlich-technische Zielsetzung wird dabei verfolgt:

- Nutzung und Integration der verfügbaren und ausbaubaren Telematikeinrichtungen zur Förderung des regionalen Parkraummanagements
- Informationstechnische Vernetzung der Parkbelegungserfassung und der Parkleittechnik
- Präsentation der Parksituation auf elektronischen Medien
- Abstimmung der unterschiedlichen Formen und Intensitäten des Parkraummanagements innerhalb einer Kommune
- Entwicklung eines innovativen Ansatzes einer kommunal übergreifenden Parkraummanagementstrategie zur Verbesserung der städtischen Umweltsituation als Prototyp für ein Parkraummanagement-Konzept für andere Verdichtungsräume
- Evaluierung der integrierten Parkraummanagement-Konzeption durch Nachweis der zu erreichenden Verbesserungen der städtischen Umweltqualitäten
- Ansätze zur Überwindung von räumlichen Konkurrenzsituationen durch Ermittlung von möglichen Rahmenbedingungen und Anforderungen an ein regionales Parkraummanagement

## **2. Voraussetzungen unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde**

Die große Kreisstadt Fellbach mit ihren 42.500 Einwohnern liegt am östlichen Stadtrand der Landeshauptstadt Stuttgart. Sie ist mit dieser und dem Umland über die S-Bahn mit zwei Linien, die Stadtbahn sowie mehrere ergänzende Buslinien verbunden. Über die Bundesstraßen B 14 und B 29 ist Fellbach an des überregionale Fernstraßennetz angebunden. Die Stadt Fellbach hat die Funktion eines Mittelzentrums und ist Bindeglied zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verkehrs- und Entwicklungsachse des Remstals.

In bezug auf das Parkraummanagement verfügt die Stadt Fellbach über bewirtschafteten Parkraum im Innenstadtbereich und den weiteren Einkaufschwerpunkten, am Bahnhof (Park-and-Ride), sowie im Bereich des Kultur- und Kongresszentrums. Während der Laufzeit des Projektes wurde die Bewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten durch Gemeinderatsbeschluss teilweise zugunsten einer Parkscheibenregelung ersetzt.

Vorgesehen war die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung auf eine neue Generation von Parkscheinautomaten, die es ermöglichen soll, per Fernabfrage die Anzahl der verkauften Parkscheine zu erfassen, um ein aktuelles Bild von der Belegung des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum zu bekommen.

## **3. Planung und Ablauf des Vorhabens**

Zur Umsetzung des Arbeitspaketes C1 Regionales Parkraummanagement beteiligt sich die Stadt Fellbach an vier notwendigen Aktivitäten. Aufbauend auf einer Grundlagenermittlung zur Parkraumsituation in den als Untersuchungsgebiet definierten Teilgebieten der beteiligten Kommunen werden die Auswirkungen von PRM-Maßnahmen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, das Standortwahlverhalten der Angebotseinrichtungen und Betrieb, Verkehrsverlagerungen, die Raumstruktur sowie auf die kommunale Wirtschaftskraft analysiert und diskutiert; daraus werden die Leitlinien eines regionalen PRM-Konzepts entwickelt. Weiterhin wird ein regionales Demonstrationsvorhaben auf Basis einer im Testkorridor aufzubauenden Informations- und Kommunikationsstruktur sowie der Präsentation im Medium Internet entwickelt. Die in den vorgenannten Punkten erarbeiteten Ergebnisse werden unter abgestimmter Beteiligung des VRS und der beteiligten Kommunen Esslingen, Fellbach, Ludwigsburg, Sindelfingen, Stuttgart und Waiblingen umgesetzt.

Die Grundlagenermittlung der Parkraumsituation in der Stadt Fellbach wurde in 1999 begonnen und konnte im Frühjahr 2000 mit der Übergabe des Ergebnisberichts abgeschlossen werden. Parallel zu der Untersuchung lief die Aufstellung der Leitlinien für ein regionales Parkraummanagement in Abstimmung der sechs am Projekt beteiligten Kommunen. Die Ausrüstung der Parkscheinautomaten mit der erforderlichen Kommunikations-Hardware (GSM-Module) erfolgte im ersten Halbjahr 2000. Die Auswertungs- und Prognosealgorithmen für die Belegungsanzeige wurden implementiert. Die Programmierung der Internetseiten für die Demonstrationsphase wurde in 2000 begonnen und konnte Anfang 2001 abgeschlossen werden; die Parkraumsituation wurde mit statischen Daten im Internet präsentiert. Der Internet-Demonstrator-Betrieb konnte mit Verzögerung im zweiten Halbjahr 2002 aufgenommen werden. Zuvor waren technische Probleme der Datenübertragung und -verarbeitung in Zusammenarbeit mit dem beteiligten Ingenieurbüro, den beteiligten Stellen innerhalb der Kommunen und dem Parkscheinautomatenhersteller zu überwinden.

#### **4. Wissenschaftlicher und technischer Stand**

Die kommunale Parkraumbewirtschaftung ist heute ein gängiges und weit verbreitetes Instrument zur Beeinflussung nicht nur des ruhenden Verkehrs selbst, sondern auch des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die Parkraumbewirtschaftung muss dabei in aller Regel einen Ausgleich suchen zwischen den beiden Zielrichtungen „Beseitigung von Missständen in einzelnen Problembereichen“ und „Wahrung der Attraktivität der Kommune insbesondere im Einkaufs- und Besucherverkehr“. Gerade zur Wirkung der Parkraumbewirtschaftung im zuletzt genannten Bereich fehlt es aber an Erfahrungen, insbesondere im Hinblick auf die Interaktionen zwischen den beteiligten Kommunen. Zwar verweisen die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 91) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf diesen Zusammenhang, ohne allerdings konkrete Planungshinweise in Maß und Zahl zu geben.

So sind keine Ansätze eines regionalen Parkraummanagements bekannt. Dies stellt eine bedeutende Wissenslücke dar, da

- verwaltungstechnisch in der Region Stuttgart mit dem „Verband Region Stuttgart (VRS)“ politisch der Weg zu einer abgestimmten Planung in der Region in allen Bereichen geebnet wurde und

- in vielen Ballungsräumen derzeit Anstrengungen zu einem regionalen Verkehrssystemmanagement unternommen werden, das als Eingangsgröße aber zumeist nur den fließenden Kraftfahrzeugverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr umfasst. Die Parkraumplanung geht in diese Konzepte nur als abhängige Variable ein, indem an der Schnittstelle zwischen den genannten Verkehrsmitteln Park-and-Ride-Plätze vorgehalten werden müssen. Eine abgestimmte, regionale Parkraummanagement-Konzeption, die unter den Randbedingungen eines dynamischen Verkehrsmanagements einer Region entwickelt wurde, fehlt.

Allerdings werden bei der Aufstellung einer solchen regionalen Parkraummanagement-Konzeption zahlreiche Hemmnisse zu überwinden sein.

So bestehen trotz der allgemeinen Absicht, auch verwaltungstechnisch zusammenzuwachsen, sicherlich Vorbehalte gegen die Einschränkung der Planungshoheit vor Ort, zumal die Wirkungen eines regional abgestimmten Parkraumkonzepts gänzlich unbekannt sind.

Welche der Städte gehören wirtschaftlich zu den Gewinnern, welche zu den Verlierern, insbesondere bei der Parkraumnachfrage im Einkaufs- und Besucherverkehr?

Welche Bereiche der einzelnen Kommune müssen in das regionale Bewirtschaftungskonzept einbezogen werden? Genügen die jeweiligen Innenstädte, welche Sub-Zentren müssen berücksichtigt werden?

Diese offenen Fragen, wobei die Aufzählung keineswegs vollständig sein muss, sind im Verlauf der Untersuchung zu klären, und zwar unter den Blickwinkeln

- der verkehrlichen Wirkungen,
- der Wirkungen auf die kommunale Wirtschaftskraft,
- der Wirkungen auf die Raumstruktur und
- der rechtlichen und verwaltungsmäßigen Abwicklung.

Dynamische Parkleitsysteme auf kommunaler Ebene sind heute Stand der Technik. Allerdings sind alle bekannten Anwendungen von Parkleitsystemen auf jeweils eine Kommune begrenzt. In Ausnahmefällen werden Park-and-

Ride-Angebote am Stadtrand in das Parkleitsystem integriert. In Köln wird das Parkraumangebot nicht nur über straßenseitige Wechselverkehrszeichen, sondern auch über elektronische Medien (u. a. Internet) angeboten. Bislang unbekannt sind Ansätze, diese Informationen, die in elektronische Medien eingespeist werden sollen, auf einer regionalen Datenbasis aufzusetzen. Technisch dürfte die Zusammenführung von Daten unterschiedlicher Parkleitsysteme kein Problem darstellen. Bislang ungeklärte Fragen bestehen im rechtlich-organisatorischen Bereich im Hinblick auf die Überlassung von Daten an eine „übergeordnete Stelle“ und die Organisation dieser „Stelle“ selbst. Auch bestehen keine Erkenntnisse über die Wirkungen derartiger Informationen auf die Verkehrsteilnehmer und in Folge insbesondere auf die Wirtschaftskraft einer Kommune.

Die neueste Generation von Parkscheinautomaten, die derzeit in den Markt eingeführt wird, erlaubt es, diese Automaten online von einer Zentrale aus zu betreiben. Dazu gehört auch die Möglichkeit, aktuelle Daten zum Verkauf von Parkscheinen abzurufen. Damit könnte es bei Entwicklung geeigneter Algorithmen erstmals möglich werden, Aussagen über die Belegungssituation im öffentlichen Straßenraum zu gewinnen. Bisher sind derartige Aussagen nicht möglich. Die über einen derartigen Algorithmus gewonnenen Belegungsdaten können in das regionale Parkinformationssystem eingespeist werden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß im Bereich des Parkraummanagements auf kommunaler Ebene zahlreiche Erfahrungswerte vorliegen, daß aber für eine regional abgestimmte Konzeption der Parkraumbewirtschaftung nahezu alle Wissensgrundlagen fehlen. Lediglich die technischen Voraussetzungen scheinen gegeben.

## II. Eingehende Darstellung

### 1. des erzielten Ergebnisses

Für das Forschungsprojekt MOBILIST wurden für die Stadt Fellbach kleinräumige Grundlagendaten zum Parkraumangebot und zur Parkraumnachfrage erfasst. Nach der räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Innenstadt von Fellbach wird das Angebot an Stellplätzen erfasst. Es wird unterschieden nach Stellplätzen in Parkbauten, auf Parkplätzen und Stellplätzen im Straßenraum. Private Stellplätze werden, soweit sie öffentlich zugänglich sind, einbezogen. Die Parkraumnachfrage wird durch eine differenzierte Zählung (Kennzeichenerfassung) der parkenden Fahrzeuge an einem Normalwerktag (Dienstag) und einem Samstag ermittelt. Zusätzlich werden mit einer Kurzbefragung an ausgewählten Parkieranlagen Angaben zum Parkzweck, zum Wohnort, zum Ziel der Erledigungen sowie die Meinung zu den Parkgebühren und zur Parkraumsituation in der Innenstadt erhoben.

Im Rahmen der Nachfrageanalyse wurden im öffentlichen Straßenraum rd. 870 Stellplätze untersucht. In größeren Parkieranlagen wurden rd. 479 Stellplätze betrachtet. Die Stellplätze im Straßenraum sind werktags im Mittel zu knapp 70 % und samstags zu 60 % belegt. Unter Einbezug der geringen Belegung der Tiefgaragen sind insgesamt gesehen in der Kernstadt von Fellbach genügend Stellplätze vorhanden und das Gesamtangebot erscheint ausreichend.

In Bereichen bzw. Straßenabschnitten im Zentrum (Berliner Platz, Stuttgarter Platz) sind die Stellplätze zeitweise maximal zu 100 % ausgelastet. Die Anzahl der Parkvorgänge ist werktags mit über 4.000 Parkvorgängen zwar größer als samstags (ca. 2.500). Beim Vergleich der Parkvorgänge je Stunde sind samstags mehr Parkvorgänge (358/h) als werktags (330/h) zu verzeichnen.

Bei einigen Straßenstellplätzen im näheren Zentrum um den Berliner Platz wurde – örtlich und zeitlich begrenzt – abschnittsweise ein hoher Parkdruck festgestellt. Die Nachfrage nach Stellplätzen erreichte bzw. überschritt hier zeitweise das Stellplatzangebot (höherer Kurzzeitparkeranteil < ½ h). Hingegen wurden im unmittelbaren Nahbereich – insbesondere im Parkhaus Stadtmitte – freie Stellplätze festgestellt.

Die Tiefgaragen sind in Vergleich zu den Straßenparkplätzen wesentlich weniger ausgelastet (mittlere Belegung 48 % am Werktag und 15 % am Samstag). Dabei ist zu beachten, dass die Tiefgarage Schwabenlandhalle hauptsächlich bei Veranstaltungen genutzt wird und für den täglichen Innenstadtverkehr weniger von Bedeutung ist.

Die Tiefgarage Stadtmitte ist zwar am Werktag durchschnittlich zu über 50 % belegt, jedoch ist die Belegung am Samstag – obwohl Markttag – mit durchschnittlich rd. 20 % sehr gering. Die Benutzer der Tiefgarage sind werktags überwiegend Besucher/Kunden der Verwaltung/Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen und weniger einkaufende Personen. Samstags wird die Tiefgarage Stadtmitte überwiegend für den Einkaufsverkehr benutzt, jedoch deutet die geringe Auslastung auf Unattraktivität oder mangelnden Bedarf hin.

Die P+R-Stellplätze sind an Werktagen stark nachgefragt und am Samstag erwartungsgemäß nur relativ gering belegt.

Insgesamt zeigte sich, dass die Stellplätze werktags stärker belegt werden als samstags. Ein Grund für die höhere Belegung der Stellplätze werktags ist, dass neben dem Einkaufsverkehr eine hohe Stellplatznachfrage durch Besucher öffentlicher Einrichtungen (Behörden) und privater Dienstleistungen (Praxen, Banken) verursacht wird und samstags im wesentlichen der Einkaufsverkehr vorherrscht.

Mit der Kurzbefragung wurden insgesamt 439 Personen u. a. nach dem Parkzweck, der Beurteilung der Parksituation und nach den Parkgebühren befragt.

Am Werktag haben die Parkzwecke Einkauf und private Erledigungen zusammen über 50 % Anteil am ruhenden Verkehr. Samstags überwiegt der Einkaufsverkehr mit Anteilen bis 75 %. Generell wurde die Parksituation werktags und samstags überwiegend als gut mit gelegentlichen Probleme beurteilt. Unterschiede gibt es hier zwischen den Befragten in den Parkieranlagen und jenen, die im Straßenraum parken. Danach schätzen die an den Straßenstellplätzen Befragten die Parksituation schlechter ein als die anderen Befragten.

Die Parkgebühren wurden von etwa der Hälfte der Befragten als angemessen beurteilt. Bei den Befragten in der Tiefgarage wurden die Gebühren als zu hoch eingestuft.

Basierend auf der Auswertung der Untersuchungen zum Parkraummanagement in den sechs am Projekt MOBILIST C1 teilnehmenden Städten (Esslingen, Fellbach, Ludwigsburg, Sindelfingen, Stuttgart und Waiblingen) wurden insgesamt neun Leitlinien für ein abgestimmtes regionales Parkraummanagement in den drei Themenbereichen „Ziele“, „Regionale Vorgaben“ und „Vorgaben für die Umsetzung“ abgeleitet.

### Ziele

- Im Rahmen des regionalen Parkraummanagements sollen die Parkregelungen der einzelnen Kommunen harmonisiert werden. Dies bedeutet, dass das regionale Parkraummanagement unter Wahrung der örtlichen Besonderheiten lokal unterschiedliche Ausprägungen aufweisen soll, die sich dem Verkehrsteilnehmer auch unter regionalen Aspekten erschließen. Insbesondere soll mit dem regionalen Parkraumkonzept eine Konkurrenzierung zwischen den Städten über das Parkraumangebot verhindert werden.
- Wichtige Grundlage für die Wirkung des regionalen Parkraummanagements ist die Realisierung eines dynamischen Informations- und Leitsystems.
- Ziel des regionalen Parkraummanagements ist es, eine effizientere Nutzung vorhandener Ressourcen unter Wahrung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Erschließungsbedürfnisse der Wirtschaft bei Einhaltung der notwendigen Umweltstandards zu erreichen.

### Regionale Vorgaben

- Das regionale Parkraummanagement umfasst alle Städte und Gemeinden der Region Stuttgart. Die an C1 teilnehmenden Städte sind Demonstratoren für die Entwicklung und Umsetzung des regionalen Parkraummanagements.
- Das regionale Parkraummanagement bezieht sich nicht nur auf die Kernbereiche der Innenstädte, sondern bezieht auch andere für die Verteilung der Parkraumnachfrage in der Region wichtige Bereiche (z. B. Park-and-Ride, Parken und Mitfahren, Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“) mit ein.

- Das regionale Parkraummanagement soll in seinen Grundzügen so angelegt sein, dass es auf vergleichbare Regionen übertragbar ist.

#### Konkrete Vorgaben für die Umsetzung des Regionalen Parkraummanagements

- Das regionale Parkraummanagement umfasst alle Maßnahmen der Parkraumplanung. Im einzelnen ist dies die Festlegung der Anzahl der Parkstände (öffentlich, privat, wechselseitige Bereitstellung), die Festlegung der Parkdauer, die Festlegung der Parkgebühren (im öffentlichen Straßenraum, außerhalb des öffentlichen Straßenraums, Sondernutzungen), die Bevorzugung von Nutzergruppen, die Überwachung und Ahndung sowie die Information. Dabei ist eine enge Abstimmung mit dem jeweiligen ÖPNV-Angebot notwendig.
- Der in aller Regel knappe Parkraum im öffentlichen Straßenraum der Kernbereiche der Innenstädte soll dem Kurzparken mit einem möglichst hohen Umschlag vorbehalten sein. Dabei sind die Belange der Anrainer (Anwohner, Gewerbetreibende) zu berücksichtigen.
- Durch geeignete Festlegungen von Parkdauer und Parkgebühr soll, zumindest in den Kernbereichen, das Parken im öffentlichen Straßenraum zugunsten von Parkraumangeboten außerhalb des öffentlichen Straßenraums zurückgedrängt werden.

Für den Demonstrationsbetrieb des Parkrauminformationssystems Region Stuttgart im Internet wurden für Fellbach sechs Parkscheinautomaten in der P+R-Zone Schaflandstraße/Phillip-Reis-Straße nördlich des Bahnhofs ausgewählt.

Im Parkrauminformationssystem werden statische und dynamische Informationen zu den Parkierungseinrichtungen zur Verfügung gestellt. Statische Informationsinhalte sind z. B. Lage und Art der Parkierungsanlage bzw. des bewirtschafteten Straßenabschnitts, Kapazität, Gebührenregelungen, Öffnungszeiten bzw. Bewirtschaftungszeiträume, Parkdauerregelungen und sonstige Informationen (z. B. Behindertenstellplätze). Dynamische Informationsinhalte sind die Zahl der freien Stellplätze und die Belegungstendenz der jeweiligen Parkierungseinrichtung.

Die Ermittlung der Zahl der freien Parkstände im Straßenraum erfolgt auf Basis der Anzahl verkaufter Parkscheine. Zusätzlich wird über einen Korrektur-

faktor das reale Parkverhalten (Parkzeitüberschreitung/-unterschreitung, kein Parkschein gelöst) abgebildet. Darum wurden in allen C1-Kommunen vor-Ort-Untersuchungen zur Ermittlung dieser Korrekturfaktoren durchgeführt.

Für die Kurzzeitbelegungsprognose (Belegungsentwicklung der nächsten 30 Minuten) werden die historische Belegungsganglinie und die aktuelle Belegung gegenüber gestellt und eine mittlerer Trend berechnet. Belegungsganglinien liegen für Werkzeuge, Ferienwerkzeuge, Brückentage und Adventssamstage vor.

Der Kommunikationsweg vom Parkscheinautomat zum Nutzer des Parkrauminformationssystems beginnt mit der Übermittlung einer Kurznachricht vom Automaten (über die installierten GSM-Module) an das Rechenzentrum des Parkscheinautomaten-Herstellers. Die Nachricht mit den verkauften Tickets der letzten halben Stunde sowie einem Zeitstempel wird halbstündlich zu den Betriebszeiten abgeben. Beim Empfänger werden aus diesen Daten über die historische Belegungsganglinie aus der Grundlagenermittlung die aktuelle Belegung und die Tendenz der Stellplatzauslastung berechnet. Die Herstellerfirma der PSA stellt diese Daten über eine definierte Schnittstelle im Internet zur Verfügung. Die vom Ingenieurbüro eingerichtete Seite zur Darstellung der Parkraumsituation in den beteiligten Kommunen kann auf diese Schnittstelle zugreifen und bildet die gelieferten Daten für die Nutzer ab.

Der Einstieg für den Nutzer in das Parkrauminformationssystem erfolgt über eine regionale Eingangsseite mit der Übersicht über die Region Stuttgart mit den beteiligten Kommunen. Über diese Karte und die hinterlegten Verknüpfungen wird zur Parkrauminformation der einzelnen Städten verzweigt.

Die städtische Eingangsseite für Fellbach zeigt in einem Ausschnitt der Stadtkarte die Lage der P+R-Parkzone am S-Bahnhof sowie des P+R-Parkhauses am S-Bahnhof und des Parkhauses Stadtmitte. Durch anklicken der Objekte öffnen sich Zusatzfenster, die dynamische und statische (Parkzone) bzw. nur statische (Parkhäuser) Informationen bieten.

Für die P+R-Parkzone werden in einem ersten Fenster die Anzahl der insgesamt vorhandenen Parkstände und der aktuell verfügbaren Parkstände zum Zeitpunkt der letzten Berechnung angezeigt. Die Trendanzeige für die Belegungsentwicklung vervollständigt den dynamischen Teil. Die Werte werden zu

den Betriebszeiten halbstündlich aktualisiert. In einem weiteren Fenster sind statische Daten zum Entgelt und den entgeltpflichtigen Zeiten verfügbar.

Mit dem Beginn der Demonstrationsphase wurde im Stadtanzeiger und der regionalen Presse auf den neuen Dienst hingewiesen, um die Publikumswirksamkeit des Parkrauminformationssystems zu erhöhen. Auf der städtischen Website wurde eine Verknüpfung zum Parkrauminformationssystem eingebracht.

Eine Empfehlung aus der Projektbearbeitung an die städtische/regionale Verkehrsplanung lautet, ein einheitliches Bewirtschaftungskonzept zu verfolgen, das nach Zentralität abgestufte Parkgebühren vorsieht und gebührenfreie Zonen in den Innenstädten vermeidet. Weiterhin sollten Parkgebühren im Straßenraum höher sein als Gebühren in Parkhäusern. Die jeweiligen lokalen Rahmenbedingungen können jedoch eine abweichende Handlungsweise nach sich ziehen.

## **2. des voraussichtlichen Nutzens**

Das Parkrauminformationssystem wird über die Projektlaufzeit hinaus in der Hälfte der beteiligten Städte, teilweise mit Einbindung weiterer Parkieranlagen, weiter betrieben. In Fellbach wurde das System nach Abschluss des Projektes MOBILIST nicht weiter betrieben. Generell stellen die Kommunikationskosten ein Hemmnis der Umsetzung dar; weitere Hemmnisse sind der Aufwand für Datenpflege, Datenaktualisierung und Wartung des Systems.

Das Parkrauminformationssystem soll nach Möglichkeit um weitere Kommunen in der Region Stuttgart erweitert werden. Zur Förderung der Umsetzungsbemühungen wurde im Juni 2002 ein Symposium veranstaltet, bei dem das Informationssystem und das regionale Parkraummanagementkonzept vorgestellt wurden. Einzelne Städte haben dort ihr Interesse an dem System bekundet. Der Ausdehnung des Parkrauminformationssystems steht allerdings insoweit Zurückhaltung der Kommunen in der Region entgegen, als das politische und wirtschaftliche Interessen tangiert sind und in der polyzentrischen Region Stuttgart Kaufkraftabfluss befürchtet wird.

Positiv zu vermerken ist, dass PSA-Software- und Hardware-Hersteller durch C1 mit dazu angeregt wurden, dynamische Informationskomponenten zu entwickeln und anzubieten (z. B. SchlumbergerSema Parkfolio-System).

Ein weiterer positiver Effekt ist die Verbesserung des Kenntnisstandes über Parkgeschehen und Wirkung von Managementmaßnahmen; dies eröffnet Spielräume zur Versachlichung der politischen Diskussion um Parkraummanagement.

### **3. Fortschritte an anderen Stellen**

Nicht bekannt geworden.

### **4. Veröffentlichungen**

Keine.