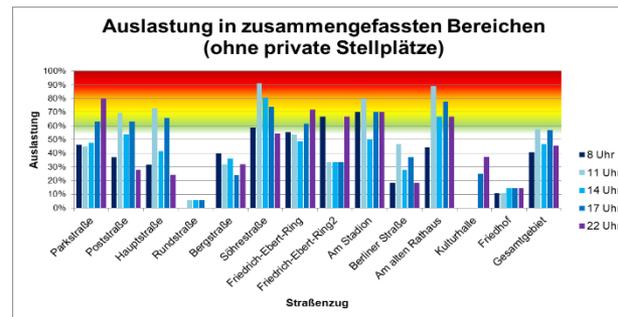
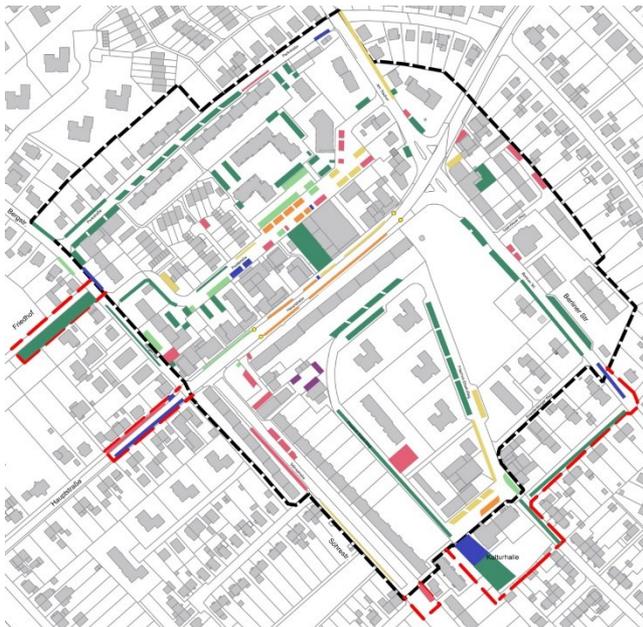


Parkraumuntersuchung und –konzeption Lohfelden



Berliner Straße, öffentliche und private Parkplätze

Verfügbar 62 davon 19 privat

	Neubedarf 50		Differenz zum Neubedarf	
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	17	45	5	-
11 Uhr	29	33	-	-21
14 Uhr	20	42	-	-30
17 Uhr	28	34	16	-22
22 Uhr	23	39	11	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Kfz am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Anlass und Aufgabe

- Potenzielle Bauvorhaben im Bereich der Hauptstraße (gemäß B-Plan Nr. 61 „Hauptstraße – zentraler Bereich“)
- Neu induzierter ruhender Verkehr
- Untersuchung des Parkraumangebots hinsichtlich der Kapazitäten

- Parkraumerhebung mit
 - Auslastungserhebung und
 - Kennzeichenerfassung (zur Erhebung von Nutzergruppen)

- Parkraumkonzeption mit
 - Bilanzierung je Bereich und
 - Maßnahmenvorschlägen

Parkraumerhebung

Bestandaufnahme

- Dokumentation der bestehenden Regelungen im Untersuchungsgebiet
- Prüfung der Parkplatzanzahl
- öffentliche und private Park- bzw. Stellplätze
- Keine Garagen erfasst

Durchführung

- Kombinierte Auslastungs- und Kennzeichenerhebung
- Am Donnerstag, 12.10.23
- 5 Rundgänge zu den Zeiten 8, 11, 14, 17 und 22 Uhr
- 2 Erheberinnen

Parkregelung

Beschilderung

-  Absolutes Haltverbot
-  Eingeschränktes Haltverbot
-  Parkscheibe 1h werktags 8-18h
-  Stellplatz (privat)
-  Frei

Regelung nach StVO

-  Haltverbot
-  Frei



Regelung

- Absolutes Haltverbot
- Eingeschränktes Haltverbot
- Parkscheibe 1h werktags 8-18h
- Stellplatz (privat)
- Frei
- Sonderstellplatz

Regelung nach StVO

- Haltverbot
- Parken zulässig

Sonstiges

24 Anzahl Park-/Stellplätze

Parkraumerhebung

Bestandsaufnahme

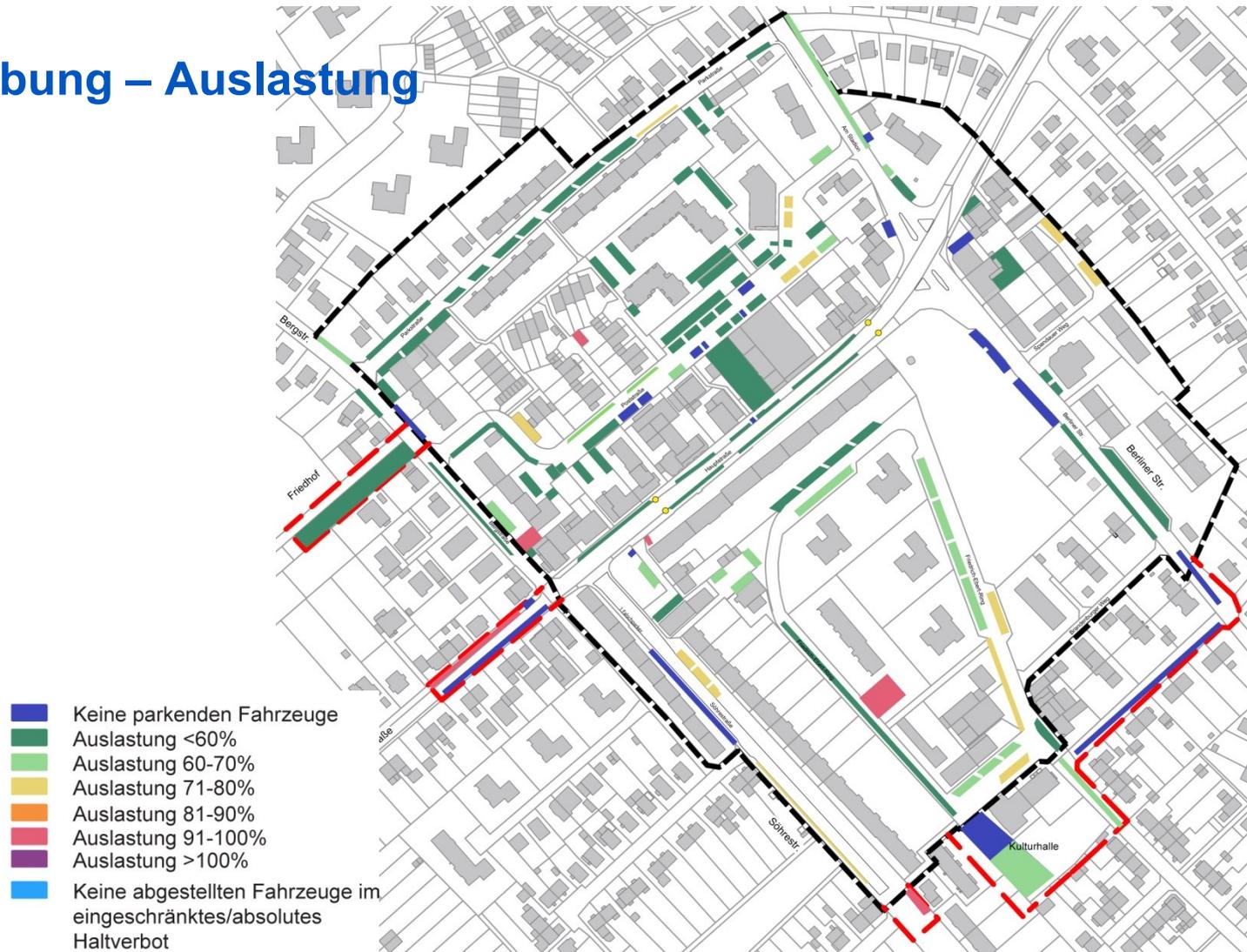
- Keine Parkgebühren
- hauptsächlich freies Parken ohne zeitl. Beschränkung
- Parkscheibenregelung in der Hauptstraße, Poststraße (Bereich EDEKA) und Teilstück Berliner Straße
- Parkhaus EDEKA (privat, öffentlich zugänglich)
- privates Parken mitunter nicht ersichtlich (F.-Ebert-Ring, Berliner Straße)
- Anordnung von Haltverboten in verschiedenen Bereichen
- Weitere Parkbeschränkungen durch §12 StVO

- Insgesamt ca. 894 Park- und Stellplätze*
- Davon ca. 548 öffentliche Parkplätze*

* Fahrbahnrandparken nicht exakt bestimmbar

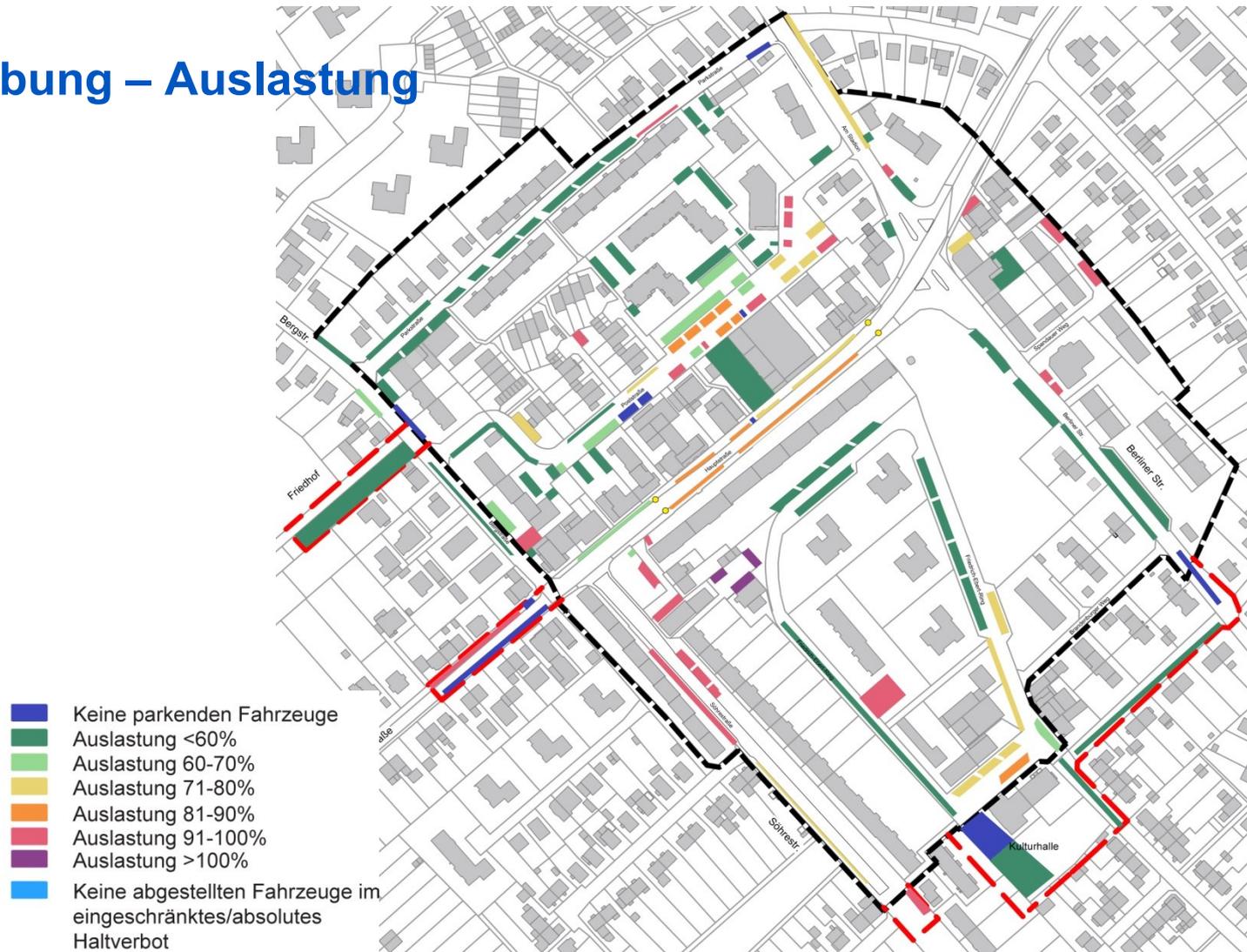
Parkraumerhebung – Auslastung

8 Uhr



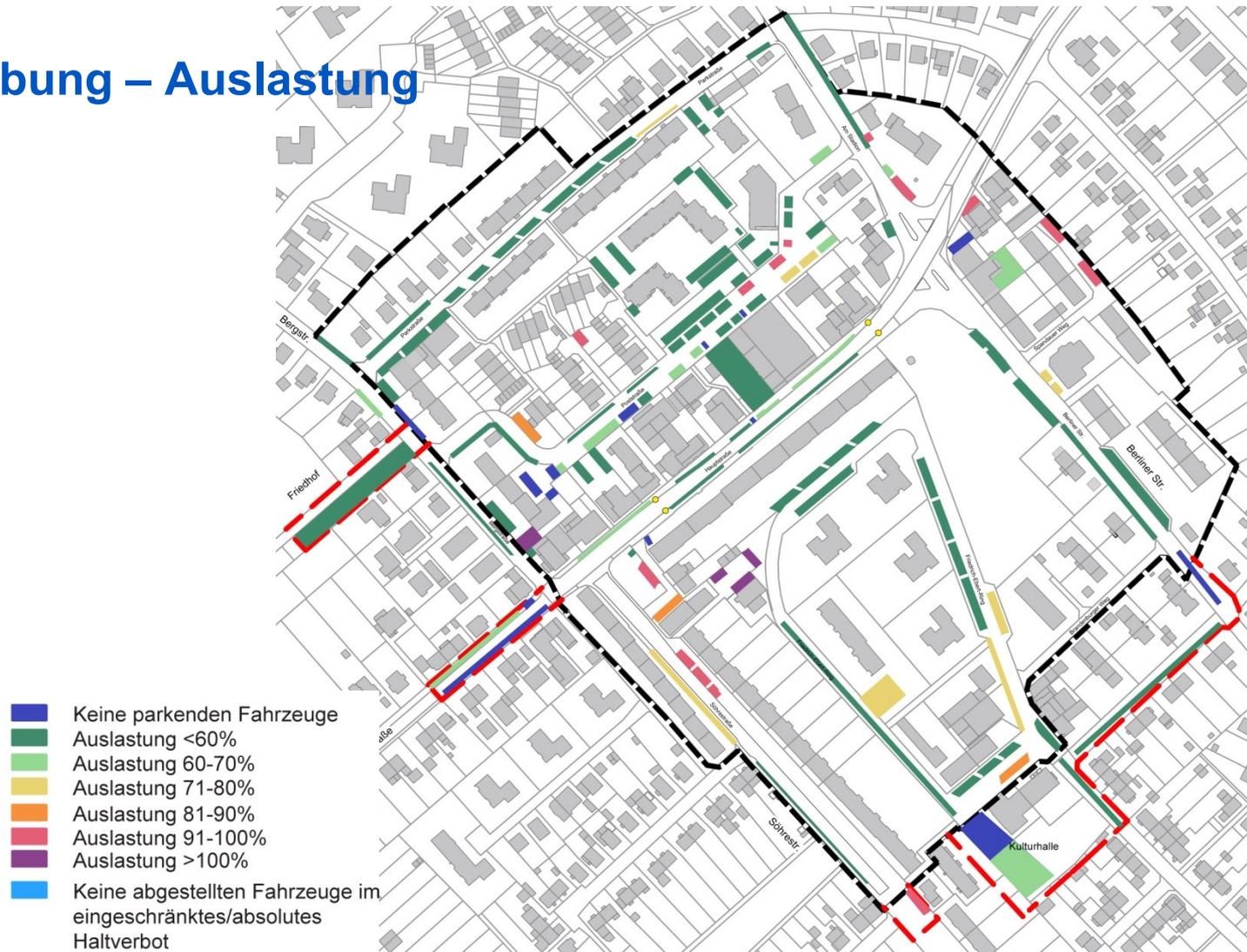
Parkraumerhebung – Auslastung

11 Uhr



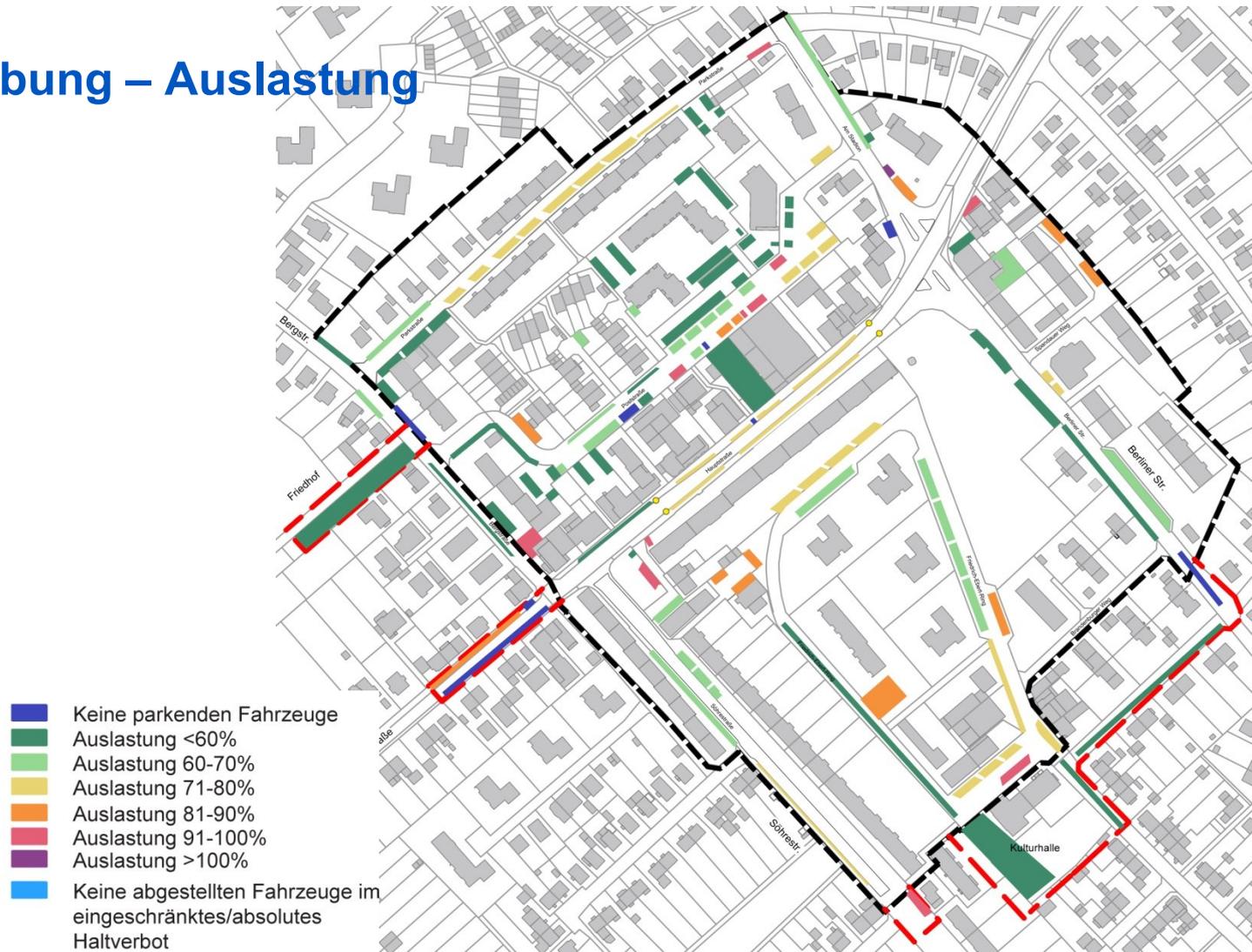
Parkraumerhebung – Auslastung

14 Uhr



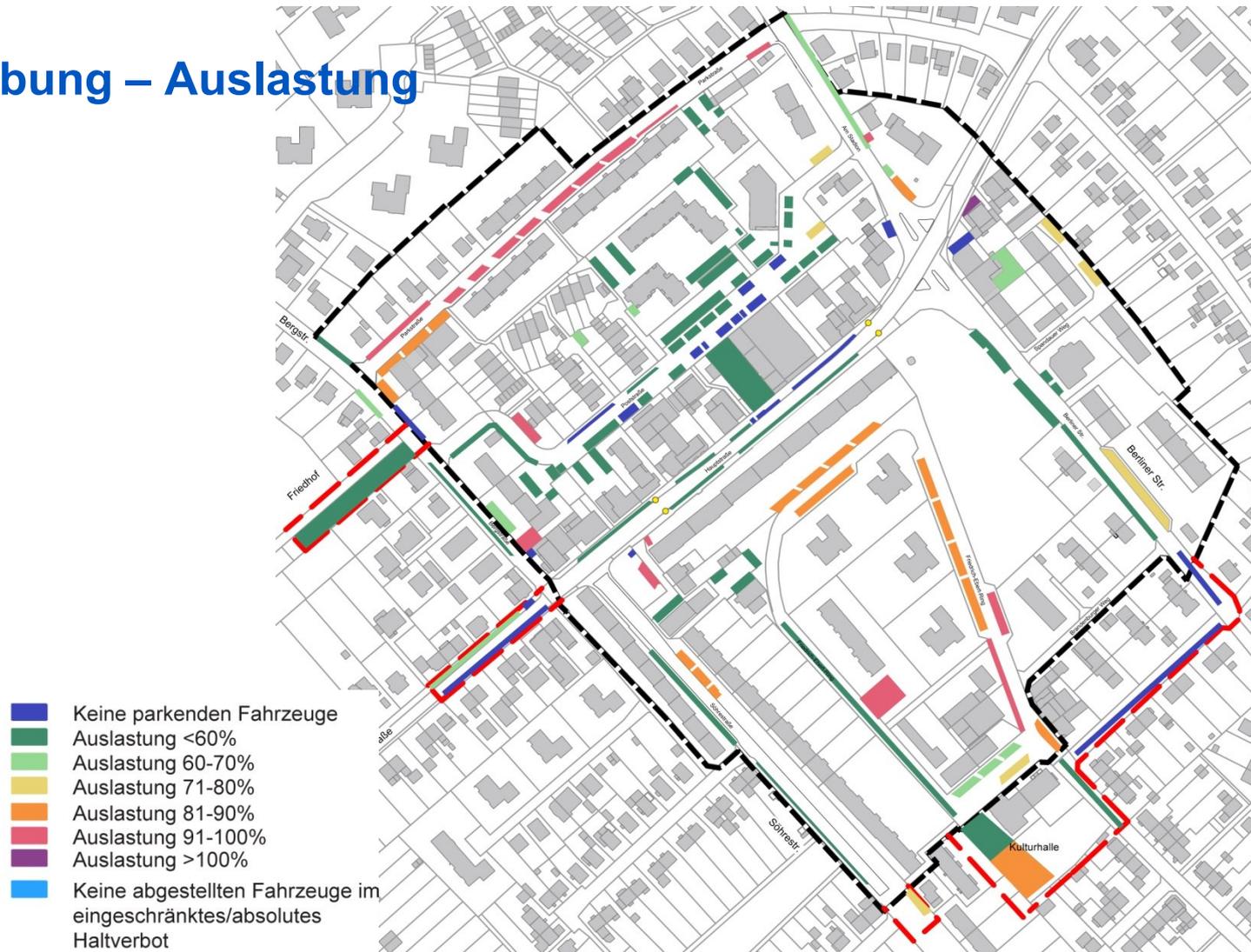
Parkraumerhebung – Auslastung

17 Uhr



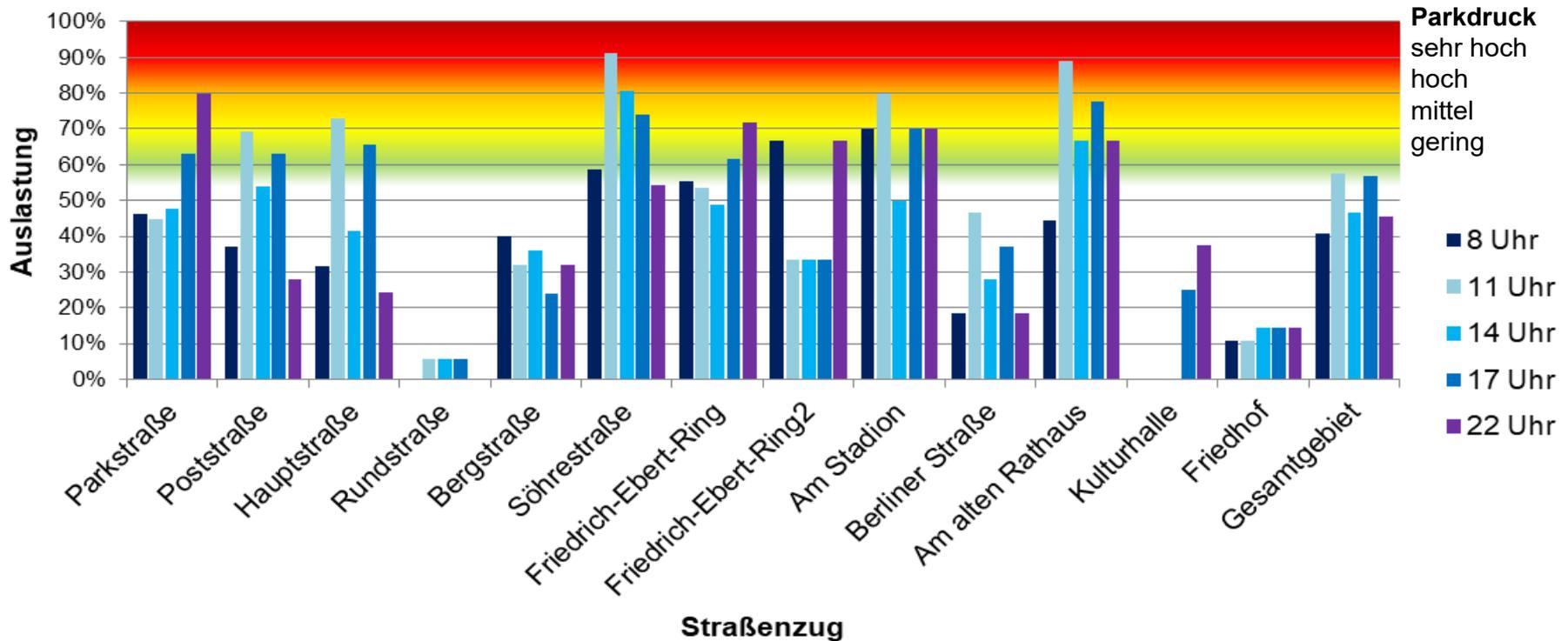
Parkraumerhebung – Auslastung

22 Uhr

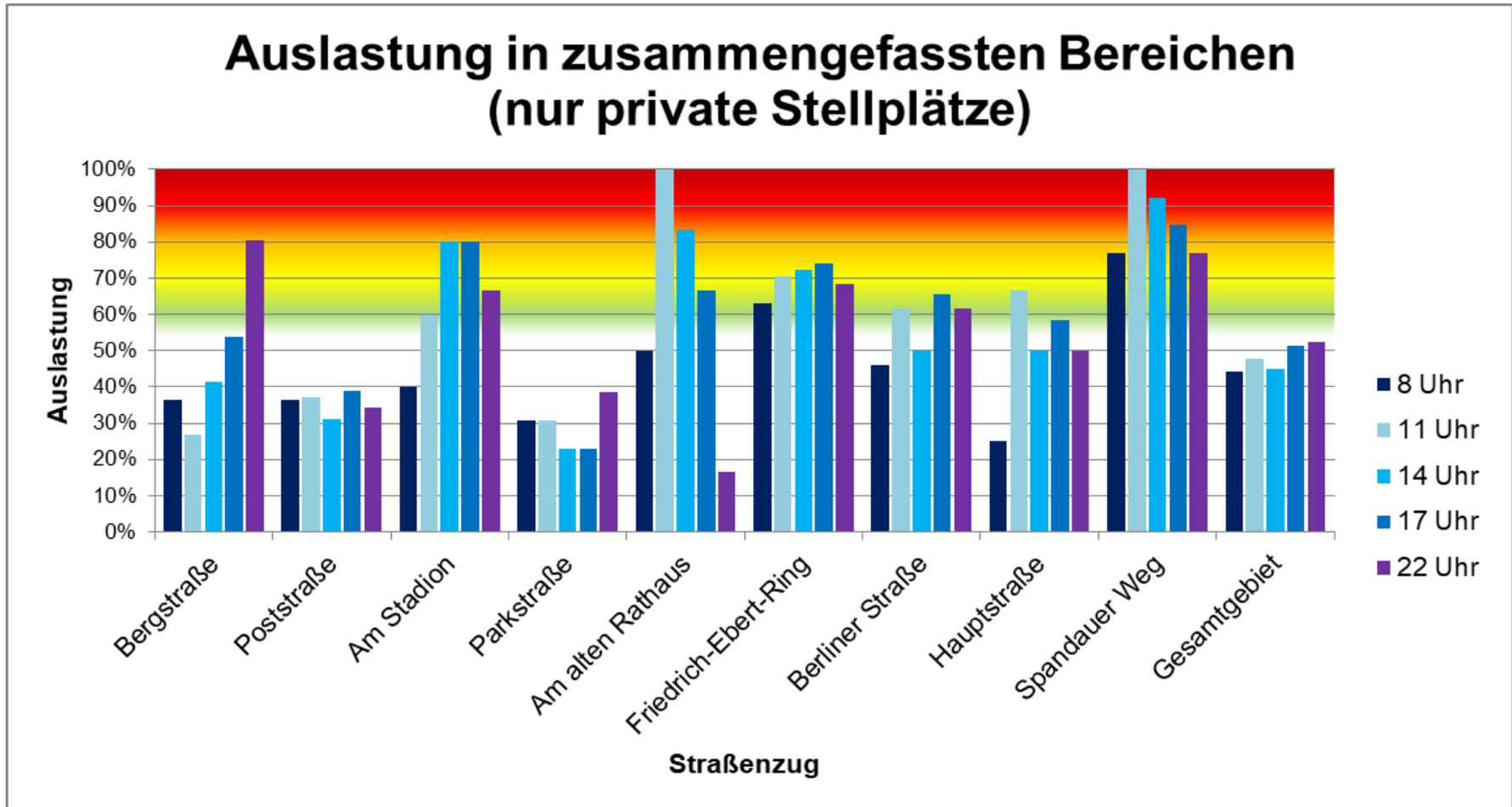


Parkraumerhebung – Auslastung

Auslastung in zusammengefassten Bereichen (ohne private Stellplätze)



Parkraumerhebung – Auslastung (nur privat)



Parkraumerhebung – Auslastung

Zusammenfassung

- Innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes besteht kein Parkdruck (öffentliche Parkplätze)
- In Teilbereichen besteht zu einzelnen Tageszeitintervall hoher Parkdruck (Parkstraße, Söhrestraße, Am alten Rathaus)
- Höchste Auslastung im Gesamtgebiet um 11 und 17 Uhr → Indiz für Kundenverkehr
- Nachts nur geringer Parkdruck (Ausnahme Parkstraße, hoch)
- Private Parkplätze im gesamten Gebiet nur gering ausgelastet, Ausnahmen sind Spandauer Weg und altes Rathaus zwischen 11 und 17 Uhr

Parkraumerhebung – Kennzeichenerfassung

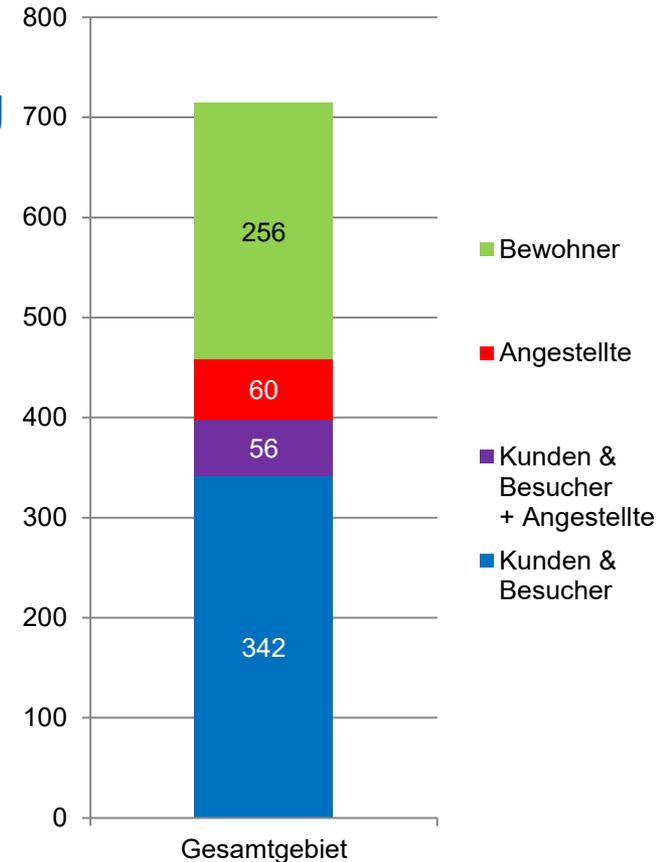
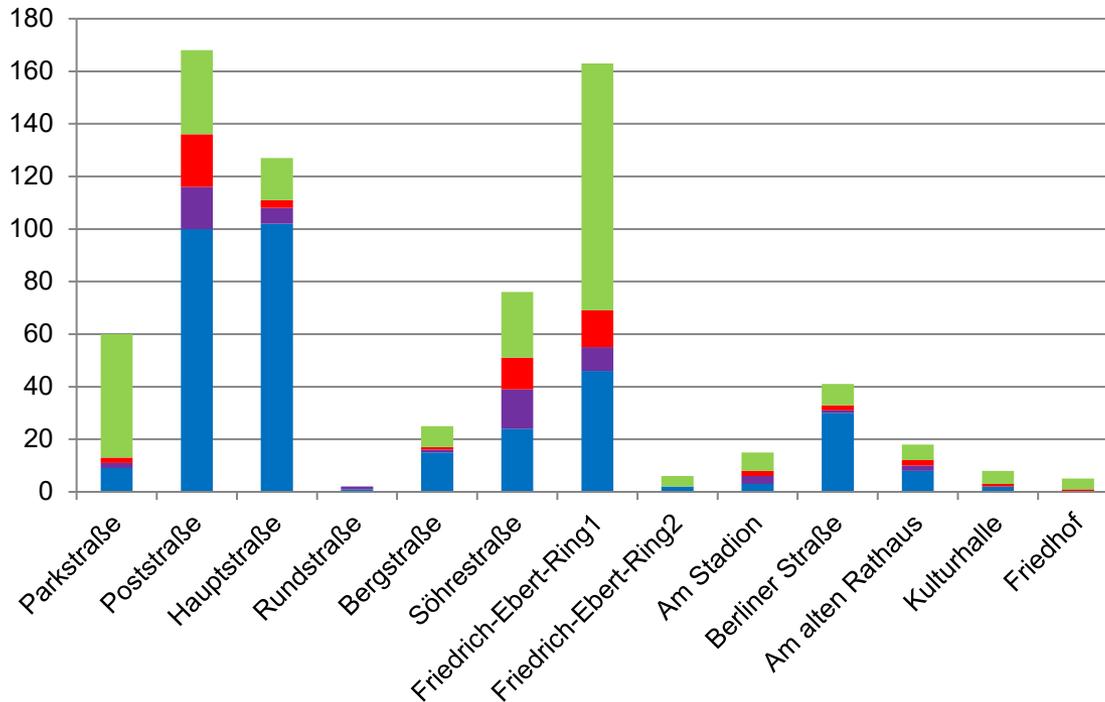
- Durch die Kennzeichenerfassung wird die Parkdauer ermittelt und daraus wiederum werden Nutzergruppen abgeleitet
- Kennzeichenerfassung erfolgte an allen öffentlichen Parkplätzen, sowie dem privaten Parkplatz an der Kulturhalle
- um 8 Uhr, 11 Uhr, 14 Uhr, 17 Uhr und 22 Uhr
- Durch die 3- bis 5-stündigen Pausen zwischen den Runden, werden Kurzparker eher unterberücksichtigt

Parkraumerhebung – Kennzeichenerfassung

- Vier Nutzergruppen konnten identifiziert werden
- 1. Bewohner:** Parken außerhalb der Geschäftszeiten, besonders um 22 Uhr (Dauerparker: Parken von 8 Uhr bis 22 Uhr, ggf. mit einer Unterbrechung; Nachtparker: Parken um 22 Uhr)
 - 2. Kunden & Besucher:** Parken innerhalb der Geschäftszeiten (8 Uhr bis 18 Uhr) lediglich in einem Erhebungsintervall
 - 3. Angestellte:** Parken innerhalb der Geschäftszeiten (8 Uhr bis 18 Uhr) durchgehend in drei bis vier Intervallen
 - 4. Kunden & Besucher oder Angestellte:** Parken innerhalb der Geschäftszeiten für zwei Intervalle (lange Besuche oder Teilzeitbeschäftigte)

Eher Besucher in Wohnbereichen, Kunden in Geschäftsbereichen

Parkraumerhebung – Kennzeichenerfassung



- Kund:innen machen mit 48% bis 55% den größten Anteil der Nutzer:innen aus
- Knapp 36% der Nutzer:innen sind Bewohner:innen
- Angestellte bilden mit 8% bis 16% den geringsten Anteil der Nutzer:innen

Parkraumerhebung – Erkenntnisse

- Auf den freien Parkplätzen in der Parkstraße, Friedrich-Ebert-Ring und Hauptstraße finden sich viele Dauerparker (Bewohner:innen)
- Auf den Parkplätzen mit Parkscheibenregelung an Hauptstraße, Poststraße, sowie freien Parkplätzen an der Berliner Straße, Am Stadion und Söhrestraße parken zu den Geschäftszeiten viele Kund:innen, am Abend die Bewohner:innen
- Die meisten Angestellten parken in der Poststraße
- Der Parkplatz am Friedhof wird (am Erhebungstag) nicht von Besucher:innen genutzt und ist außerdem nur gering frequentiert
- Erwartungsgemäß sind die Poststraße, Berliner Straße, Hauptstraße und Bergstraße, an denen Geschäfte liegen, die Straßen mit der höchsten Parkplatznutzung durch Kunden

Parkraumkonzeption

Der aktuelle in der Aufstellung befindliche B-Plan Nr. 61 „Hauptstraße – zentraler Bereich“ ermöglicht potenzielle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet. Im Wesentlichen sind Nachverdichtungen im Untersuchungsbereich angedacht.

Des Weiteren bestehen aktuell Leerstände (Söhrestraße), die perspektivisch ebenfalls genutzt werden und somit den Stellplatzbedarf weiter steigen lassen. Außerdem ist eine potenzielle Umgestaltung der Hauptstraße mit Neuorganisation des Parkens möglich.

Mit der Parkraumkonzeption werden die Auswirkungen der potenziellen Entwicklungen auf das Parkraumangebot untersucht und Maßnahmen benannt, wie dem begegnet werden kann.

Im Folgenden werden die jeweiligen Entwicklungen und daraus resultierenden Einflüsse im Hinblick auf das Parken in Lohfelden kurz dargestellt

Potenzielle Entwicklungen

Bebauungsplan Nr. 61 "Hauptstraße – zentraler Bereich"



Potenzielle Entwicklungen

B-Plan Nr. 61 „Hauptstraße – zentraler Bereich“

„Das zulässige Maß der Nutzung eröffnet gegenüber dem Bestand ein Potenzial von überschlägig 200 Wohneinheiten. Diese werden, da es sich fast ausschließlich um private Investitionen handeln wird, erfahrungsgemäß über einen längeren Zeitraum verteilt realisiert.“

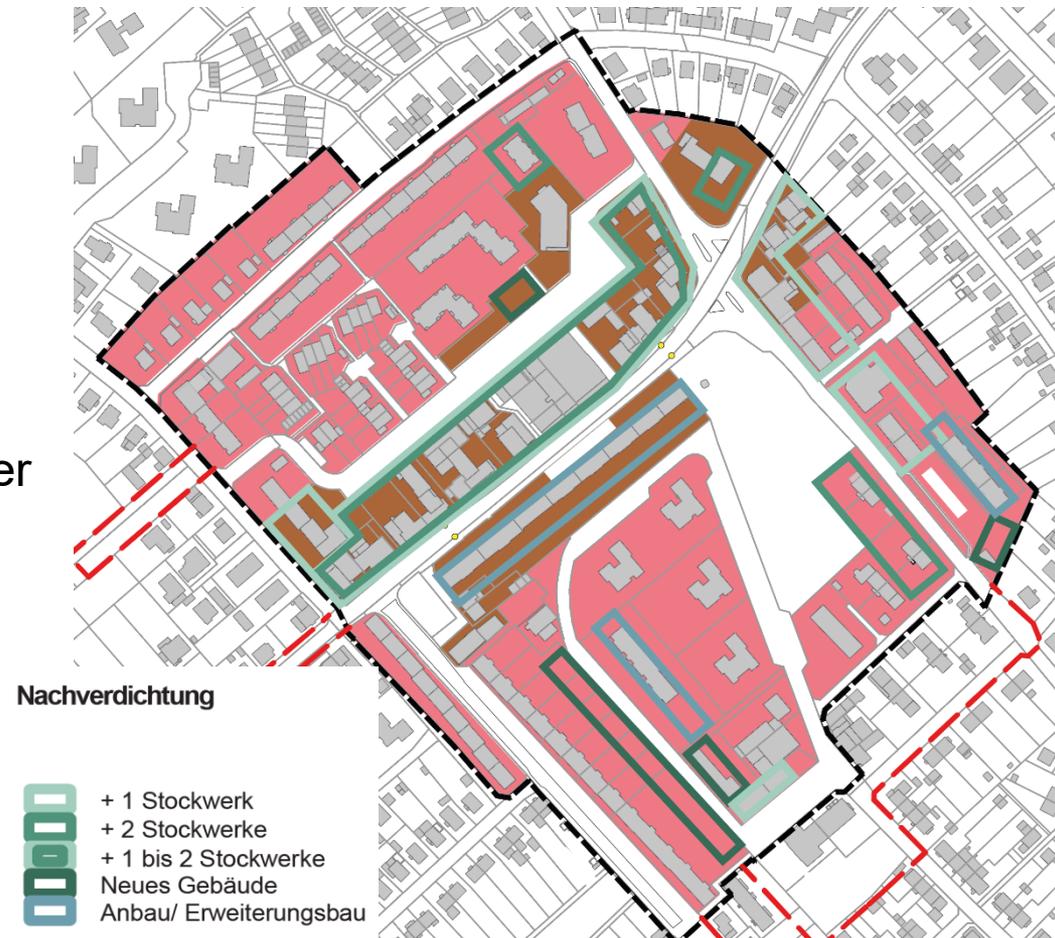
Die neuen Wohneinheiten generieren eine Zunahme des Stellplatzbedarfs. Dieser ist i.d.R. auf dem Baugrundstück nachzuweisen.

Im Rahmen der Konzeption werden die Auswirkungen auf den öffentlichen Parkplatzbestand geprüft.

Potenzielle Entwicklungen

B-Plan Nr. 61 "Hauptstraße – zentraler Bereich"

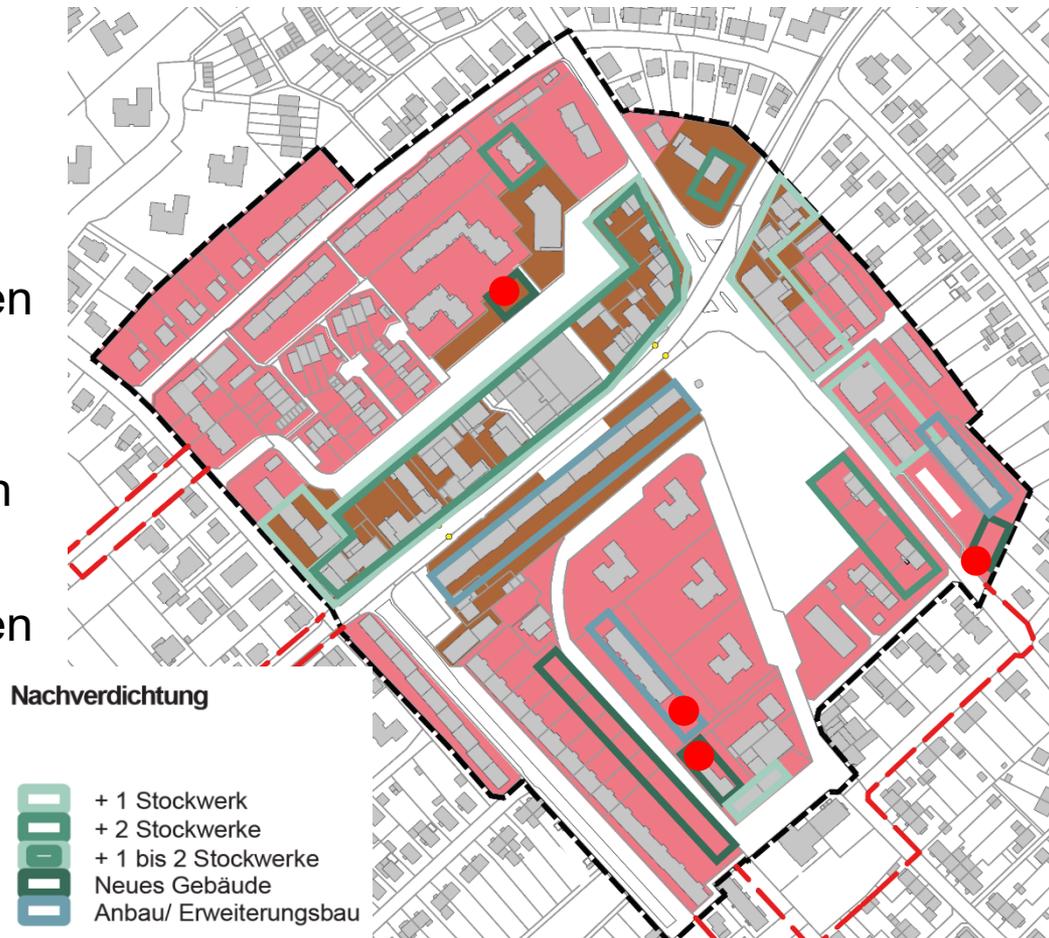
- Durch Nachverdichtung (Aufstockung/Neubau) können ca. 200 neue Wohneinheiten entstehen
- Neubau: F.-Ebert-Ring, Berliner Straße und Poststraße
- Aufstockung: Berliner Straße, Hauptstraße, Poststraße, Parkstraße, Bergstraße
- An-/Erweiterungsbau: Hauptstraße (Südseite), F.-Ebert-Ring und Berliner Str.



Potenzielle Entwicklungen

B-Plan Nr. 61 "Hauptstraße – zentraler Bereich"

- Überbauung von 14 Stellplätzen und 12 Garagen am F.-Ebert-Ring
- Überbauung von 4 Garagen an der Berliner Straße
- Überbauung von 12 Stellplätzen in der Poststraße



Potenzielle Entwicklungen

B-Plan Nr. 61 "Hauptstraße – zentraler Bereich"

- Optionale Fläche für eine Kindertagesstätte (Außenfläche ca. 1.500m²/ Baugrundfläche: 1.200m²)



Potenzielle Entwicklungen

Leerstandsminderung Söhrestraße

- Renovierung von 18 Häusern a 5 WE = 90 WE
- Davon z.T. bereits wieder/noch bewohnt
- aktuell stehen ca. 50 Wohneinheiten leer
- Es sind keine Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden
- Stellplätze können nach Wiederbezug nicht gefordert werden
- Abwicklung im öffentlichen Straßenraum notwendig

Potenzielle Entwicklungen

Umgestaltung der Hauptstraße

- zwischen Bergstraße und Berliner Straße
- vorliegende Planungen / Skizzen
- Parken wird neu organisiert
- Parkplatzanzahl bleibt identisch

→ Keinen Einfluss

Stellplatzbedarf durch potenzielle Entwicklungen

- Ermittlung des zusätzlichen Parkplatzbedarfs über den Motorisierungsgrad
- Hessen: 529, LK Kassel: 608, Stadt Kassel: 392 Pkw/1.000 EW
- Einwohnerabschätzung erfolgt nach Kennwert EW je Wohneinheit (Annahme 2,1 bis 2,8)
- Aufteilung der bis zu 200 Wohneinheiten auf die einzelnen Erweiterungsflächen als Anhaltspunkt (Annahme nach Flächen und Ausbaugrad, s. nächste Folie)
- Weiterhin zu berücksichtigen sind aktuelle Leerstände in der Söhrestraße → ca. + 50 WE, die perspektivisch wieder bezogen werden
- Insgesamt sind somit 250 WE zu berücksichtigen

Stellplatzbedarf durch potenzielle Entwicklungen

Straße	Pkw/1000 EW in								
	Potenzielle EW*		Hessen (529)		LK Kassel (608)		Stadt Kassel (392)		Mittelwert
			Anzahl Pkw		Anzahl Pkw		Anzahl Pkw		
min	max	min	max	min	max	min	max		
Berliner Straße	116	157	61	83	70	95	45	61	69
F.-Ebert-Ring	104	140	55	74	63	85	41	55	62
Nördl. Hauptstraße ¹	145	196	77	104	88	119	57	77	87
Südl. Hauptstraße	25	34	13	18	15	20	10	13	15
Poststraße	17	22	9	12	10	14	6	9	10
Parkstraße	8	11	4	6	5	7	3	4	5
Söhrestraße (leer)	105	140	56	74	64	85	41	55	62
Gesamt	519	700	219	296	252	340	162	220	311

* Abschätzung unter der Annahme von zukünftig entwickelten Wohneinheiten an den Standorten und dem Kennwert von 2,1 bis 2,8 EW/WE

Annahmen WE-Verteilung auf die Baugebiete:

Berliner Straße - 56 WE, F.-Ebert-Ring - 50 WE, Hauptstraße (Nordseite, inkl. Bergstraße) - 70 WE, Hauptstraße (Südseite) - 12 WE, Parkstraße - 4 WE, Poststraße - 8 WE

¹ Nachverdichtungen in den Wohnblöcken zwischen Haupt- und Poststraße

Stellplatzbedarf durch potenzielle Entwicklungen

- Für die weitere Betrachtung wird mit dem Mittelwert 311 Pkw weitergerechnet
- bezogen auf die Anzahl der neu entstehenden WE (Haushalte) entspricht dies 1,24 Fahrzeugen je Haushalt (jeder 4. neue Haushalt = 2 Pkw)
- Im Folgenden werden die Stellplatzbedarfe den einzelnen Bereichen der geplanten Nachverdichtungen und Neubauten sowie der Leerstandminderung zugeordnet und bilanziert
- Es ist anzunehmen, dass sich der Stellplatzbedarf aufgrund der Schaffung von Wohnnutzungen vor allem abends/nachts auswirkt.

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Berliner Straße

- die zur Nachverdichtung vorgesehenen Gebäude auf der Ostseite der Berliner Straße verfügen z.T. über private Stellplätze (19)
- Davon belegt sind zwischen 8 und 15 PP (22 Uhr)
- Außerdem gibt es bis zu 43 öffentliche Parkplätze, die zwischen 19% und 47% (11 Uhr) belegt sind.
- Nutzende sind hauptsächlich Kunden und Angestellte, ab 22 Uhr verringert sich der Parkdruck auf den öffentlichen Parkplätzen
- Die zusätzlichen 69 Kfz (+4 Kfz durch den Entfall von Garagen) können nicht vollständig im verfügbaren Parkraumangebot (öffentlich und privat) aufgenommen werden
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von 34 PP

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Berliner Straße

Berliner Straße, öffentliche und private Parkplätze

Verfügbar 62 davon 19 privat

Neubedarf 69 +4 wg. Entf. Garagen Differenz zum Neubedarf

	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	17	45	28	-
11 Uhr	29	33	-	-15
14 Uhr	20	42	-	-24
17 Uhr	28	34	39	-16
22 Uhr	23	39	34	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Friedrich-Ebert-Ring

- Entlang des Friedrich-Ebert-Ring gibt es aktuell 125 öffentliche Parkplätze
- weitere 38 private Stellplätze (ohne Garagen)
- unmittelbar vor den geplanten Nachverdichtungen sind ca. 23 öffentliche PP verfügbar, diese waren zwischen 17% und 43% ausgelastet
- hauptsächlich durch Anwohner, ab 22 Uhr steigt der Parkdruck

- Die zusätzlichen 62 Kfz (+26 durch Entfall von 14 Stpl. und 12 Garagen) können nicht im verfügbaren Parkraumangebot (unmittelbar vor den Gebäuden) aufgenommen werden.
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von 75 PP
- Werden die gesamten öffentlichen Parkplätze im Friedrich-Ebert Ring (125) in die Bilanz einbezogen, würde um 22 Uhr weiterhin eine Differenz von 53 PP bestehen.

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Friedrich-Ebert-Ring

F.-Ebert-Ring West, öffentliche Parkplätze

Verfügbar	23	unmittelbar vor den geplanten Gebäuden			
		+26 wg. Entfall			
Neubedarf	62	Stpl./Garagen		Differenz zum Neubedarf	
		genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr		7	16	72	-
11 Uhr		4	19	-	3
14 Uhr		7	16	-	6
17 Uhr		7	16	72	6
22 Uhr		10	13	75	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – nördliche Hauptstraße

- Entlang der Hauptstraße gibt es aktuell 70 öffentliche Parkplätze, davon 16 westlich der Söhrestraße
- Während der Erhebung waren davon 17 (22 Uhr) bis 51 (11 Uhr) Parkplätze belegt (26% bis 77%)
- hauptsächlich durch Kunden und Angestellte. Ab 22 Uhr verringert sich der Parkdruck
- Annahme: Aufteilung der potenziellen Parkplatzbedarfe (87) auf die Parkplätze in Post-, nördl. Haupt- und Bergstraße im Verhältnis 55:35:10
- → 31 Kfz von 87 Kfz orientieren sich zu den Parkplätzen Hauptstraße
- Die zusätzlichen 31 Kfz können vollständig aufgenommen werden
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von -22 PP
- Im Zeitintervall von 17 Uhr ergibt sich eine Differenz von 7 PP → ggf. Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – nördliche Hauptstraße

Hauptstraße, öffentliche Parkplätze

Verfügbar 70	davon 16 in Hauptstraße West, inkl. 4 theoretischen ¹
--------------	--

	Neubedarf 31		Differenz zum Neubedarf	
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	22	48	-17	-
11 Uhr	51	19	12	-11
14 Uhr	29	41	-10	-33
17 Uhr	46	24	7	-16
22 Uhr	17	53	-22	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

¹ in der Praxis nicht genutzt

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Poststraße

- Entlang der Poststraße gibt es aktuell 111 öffentliche Parkplätze
- Während der Erhebung waren davon 31 (22 Uhr) bis 77 (11 Uhr) Parkplätze belegt (28% bis 69%)
- hauptsächlich durch Kunden und Angestellte, ab 22 Uhr verringert sich der Parkdruck
- Parkbedarf entsteht durch die Entwicklung eines Baufeldes nördlich des EDEKA (10 Kfz) sowie durch Entwicklungen in der nördlichen Hauptstraße
- Annahme: Aufteilung der potenziellen Parkplatzbedarfe nördliche Hauptstraße (87) auf die Parkplätze in Post-, nördl. Haupt- und Bergstraße im Verhältnis 55:35:10 = 48 Kfz in Poststraße, insgesamt 58 Kfz
- Der Entfall der 12 privaten Stellplätze im Bereich des Baufeldes kann durch die übrigen privaten Stellplätze aufgenommen werden – kein zusätzlicher Bedarf
- Die zusätzlichen 58 Kfz können vollständig aufgenommen werden

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Poststraße

- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von -22 PP
- Im Zeitintervall von 17 Uhr ergibt sich eine Differenz von 17 PP → ggf. Bedarf

Poststraße, öffentliche Parkplätze

Verfügbar 111

Neubedarf 58	Differenz zum Neubedarf			
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	41	70	-12	-
11 Uhr	77	34	-	-20
14 Uhr	60	51	-	-37
17 Uhr	70	41	17	-27
22 Uhr	31	80	-22	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Bergstraße

- Entlang der Bergstraße gibt es aktuell 25 öffentliche Parkplätze
- Während der Erhebung waren davon 6 (17 Uhr) bis 10 (8 Uhr) Parkplätze belegt (24% bis 40%)
- hauptsächlich durch Kunden und Angestellte. Ab 22 Uhr dennoch ähnlicher Parkdruck (32%)
- Parkbedarf entsteht durch Entwicklungen in der nördlichen Hauptstraße
- Annahme: Aufteilung der potenziellen Stellplatzbedarfe auf die Stellplätze in Post-, nördl. Haupt- und Bergstraße im Verhältnis 55:35:10
- → 9 Kfz von 87 Kfz orientieren sich zu den Parkplätzen Hauptstraße
- Die zusätzlichen 9 Kfz können vollständig aufgenommen werden
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von -8 PP
- Im Zeitintervall von 17 Uhr ergibt sich eine Differenz von -10 PP

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Bergstraße

Bergstraße, öffentliche Parkplätze

Verfügbar 25 ohne Friedhofs-PP

	Neubedarf 9		Differenz zum Neubedarf	
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	10	15	-6	-
11 Uhr	8	17	-	-15
14 Uhr	9	16	-	-14
17 Uhr	6	19	-10	-17
22 Uhr	8	17	-8	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – südliche Hauptstraße

- Den Gebäuden der südlichen Hauptstraße stehen im Friedrich-Ebert-Ring 24 private Stellplätze zur Verfügung
- Während der Erhebung waren davon 11 (11 Uhr) bis 21 (22 Uhr) Stellplätze belegt (46% bis 88%)
- Eine weitere Nutzung von öffentlichen Parkplätzen in der Hauptstraße ist anzunehmen
- Der zusätzliche Parkbedarf (15 Kfz) kann nicht auf den privaten Stellplätzen vollständig aufgenommen werden
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von 12 Stlp.
- Im Zeitintervall von 17 Uhr ergibt sich eine Differenz von 10 Stlp.
- Kapazitätsreserven auf der Hauptstraße vorhanden (siehe Folie 33)
- Aufnahme des Parkbedarfs in Hauptstraße theoretisch möglich

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – südliche Hauptstraße

Südliche Hauptstraße, private Stellplätze

Verfügbar 24 Im F.-Ebert-Ring

	Neubedarf 15		Differenz zum Neubedarf	
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	14	10	5	-
11 Uhr	11	13	-	-9
14 Uhr	12	12	-	-8
17 Uhr	19	5	10	-1
22 Uhr	21	3	12	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Stellplatzbilanz durch potenzielle Entwicklungen – Parkstraße

- Entlang der Parkstraße ist es möglich, das Gebäude Parkstraße 11 aufzustocken
- Vor dem Gebäude liegt ein privater Stellplatz. Dieser wies zu jedem Erhebungsintervall mindestens 8 freie Stellplätze auf.
- Die zusätzlich 5 Pkw könnten auf dem privaten Stellplatz untergebracht werden.

Stellplatzbilanz durch die Kita

Annahme: 4 Gruppen a 20 Kinder ab 3 Jahren → 12 Stellplätze (5 Beschäftigte, 7 Kunden)

- Diese können nicht zusammen mit den zusätzlichen Anwohnern im Friedrich-Ebert-Ring parken und müssten ebenfalls auf dem Grundstück untergebracht werden.

Stellplatzbilanz Leerstandsminderung Söhrestraße

- Entlang der Söhrestraße gibt es aktuell 46 öffentliche Parkplätze
- Während der Erhebung waren davon 25 (22 Uhr) bis 42 (11 Uhr) Parkplätze belegt (54% bis 91%)
- hauptsächlich Kunden und Angestellte, ab 22 Uhr verringert sich der Parkdruck auf den öffentlichen Parkplätzen
- Die zusätzlichen 62 Kfz können nicht im verfügbaren Parkraumangebot (unmittelbar vor den Gebäuden) aufgenommen werden
- Im Zeitintervall von 22 Uhr ergibt sich eine Differenz von +41 PP
- Im Zeitintervall von 17 Uhr ergibt sich eine Differenz von +50 PP

- Das Ausweichen in Nebenstraßen und verbotswidriges Parken wird wahrscheinlich

Stellplatzbilanz durch Leerstandsminderung – Söhrestraße

Söhrestraße, öffentliche Parkplätze

Verfügbar 43				
Neubedarf 62		Differenz zum Neubedarf		
	genutzt	frei	morgens/abends	tags*
8 Uhr	27	19	43	-
11 Uhr	42	4	58	12
14 Uhr	37	9	53	7
17 Uhr	34	12	50	4
22 Uhr	25	21	41	-

* Annahme: tagsüber verbleiben nur ca. 1/4 der Neubedarfe am Standort, ab 17 Uhr steigt der Bedarf

Lohfelden

Parkraumkonzept

Parkraumbilanzierung um 22 Uhr

Parkraumnutzung

-  Parkraumangebot im Straßenzug mit Anzahl PP
-  belegte Parkplätze
-  Parkplatz-Neubedarf
-  Parkplatzrestbestand
-  Parkplatzfehlbestand

- 23 jeweilige Anzahl

potenzielle Nachverdichtungen

-  + 1 Stockwerk
-  + 2 Stockwerke
-  + 1 bis 2 Stockwerke
-  Neues Gebäude
-  Anbau/ Erweiterungsbau

Datengrundlage LK Argus Kassel

Kartengrundlage Akp

Stand April 2024



LK Argus

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Fazit (um 22 Uhr bzw. nach Geschäftsschluss)

- Im nordwestlichen Teil (Poststraße, Bergstraße und Friedhofsparkplatz) gibt es nach Geschäftsschluss Kapazitäten, um den zusätzlichen ruhenden Verkehr durch Nachverdichtung mit Wohnnutzung aufzunehmen
- Im südöstlichen Teil ist der Parkdruck durch Anwohner höher. Die Baumaßnahmen müssen entweder Stellplätze integrieren oder es müssen alternative Maßnahmen getroffen werden
- Die Söhrestraße wird bei voller Entwicklung der Leerstände vrsl. überbeansprucht werden – es müssen Maßnahmen zur Kompensation erfolgen
- Zusätzliche Bebauung auf der Nordseite der Hauptstraße kann bei entsprechender Verteilung auf Poststraße, Hauptstraße und Bergstraße kompensiert werden (kleinteilige Durchwegung zur Hauptstraße ist gegeben)
- Nach aktueller Verteilung könnte der Mehrbedarf durch die Bebauung in der südlichen Hauptstraße auch an der Hauptstraße aufgenommen werden

Mögliche Maßnahmen

Als möglichen Maßnahmen ist eine Kombination aus verschiedenen Möglichkeiten sinnvoll. Grundsätzlich sollte es darum gehen, dass Pkw Aufkommen zu reduzieren. Ist dies nicht möglich sollen ergänzende Maßnahmen zur Aufnahme der Mehrverkehre umgesetzt werden.

Wahrscheinlich wird eine Kombination aus beiden Ansätzen benötigt.

Reduzierung / Minimierung des Parkaufkommens

- alternativen Mobilitätsformen anbieten, z.B. Car-Sharing oder Mobilstationen
 - Hierfür sind geeignete Standorte und Betreiber notwendig
 - Car-Sharing ist dezentral an verschiedenen Orten möglich
- Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur, auch in / an Wohngebäuden (ebenerdige, gut zugängliche Abstellanlagen – siehe auch Leitfaden Radabstellanlagen AGNH)
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots



Mögliche Maßnahmen

Zusätzliche Parkraumangebote

- Schaffung der benötigten Stellplätze auf den Baugrundstücken, insbesondere dort, wo bereits private Stellplätze vorhanden sind (Stellplatzablöse am F.-Ebert-Ring und Berliner Straße eher restriktiv)
- Söhrestraße – Aufstockung Parkplatz (mit Parkdecks) Kita Fröbelweg (gegenüber H.-Nr. 21) prüfen und als Quartiersgarage nutzen (ggf. Nachweispflicht, dass für ein Kfz ein Stellplatz angemietet ist oder dass kein Kfz- Besitz vorliegt)
- Bessere Ausnutzung vorhandener privater Stellplätze (Hauptstraße Südseite – private Mieterstellplätze gegen höhere Nebenkosten)
- Aufwertung der Parkgarage EDEKA und entsprechende Nutzung für Kunden ggf. in Verbindung mit Ausweisung von Bewohnerparkplätzen Poststraße

Mögliche Maßnahmen

Parkraumbewirtschaftung

- Ausweisung von Bewohnerparkplätzen (ggf. ab 18 Uhr)
- Umwandlung von Parkplätzen in Bewohnerparkplätze in der Berliner Straße und Söhrestraße
- evtl. Einführung im gesamten Untersuchungsgebiet



Kulturhalle

- Bei Veranstaltungen hoher Parkdruck
- Vorhandene Stellplätze auf der Südwestseite unzureichend
- Aufstockung mit Parkdecks und / oder Veranstaltungsmanagement
 - Eintrittsticket inkl. Busfahrkarte
 - Shuttleservice

Mögliche Maßnahmen

Kulturhalle

- Radabstellangebote schaffen
- Gehwegeverbindung und Wegebeschilderung zum Parkplatz Nordhessen Stadion / Freibad verbessern (ca. 1 km Entfernung = 15min)
- Unterstützt durch Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken im Umfeld)

Lohfelden

Parkraumkonzept

potenzielle Maßnahmen

Maßnahmen

- Car-Sharing
- 🚲↑ Stärkung Radangebot (Radwege und Abstellplätze)
- 🚌↑ Stärkung ÖPNV-Angebot
- Schaffung von Stellplätzen auf Baugrundstücken
- 🟡 Aufstockung (Parkdecks)
- 📱 Aufwertung Parkhaus EDEKA
- Verbesserung der Auslastung/ Nutzung
- 📍 Bewohnerparkzone, ab 18 Uhr
- 🚲 Radabstellanlagen schaffen
- ➡ Wegeverbindung Parkplatz Nordhessenarena verbessern

Datengrundlage LK Argus Kassel

Kartengrundlage Akp

Stand Juli 2024



LK Argus

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de