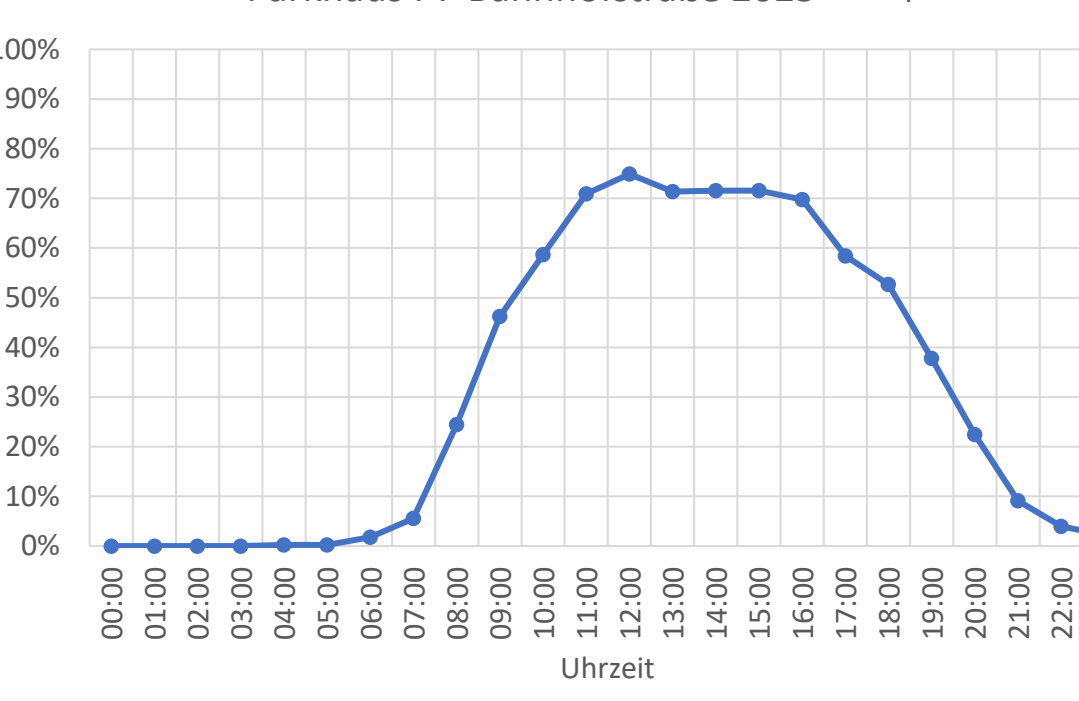
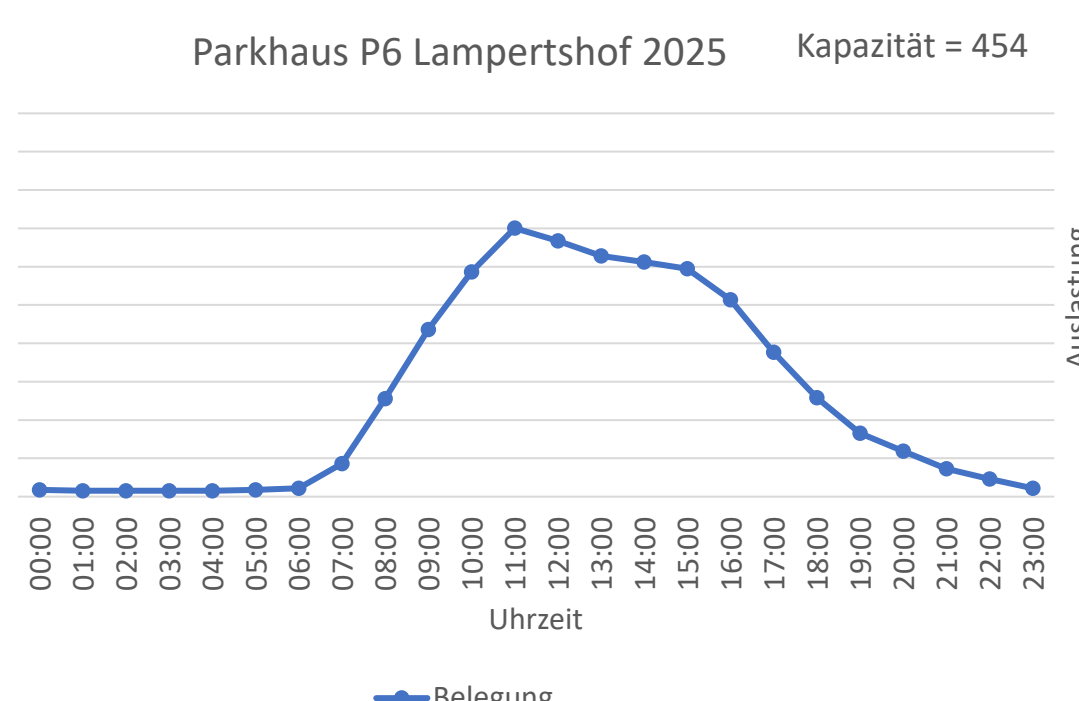
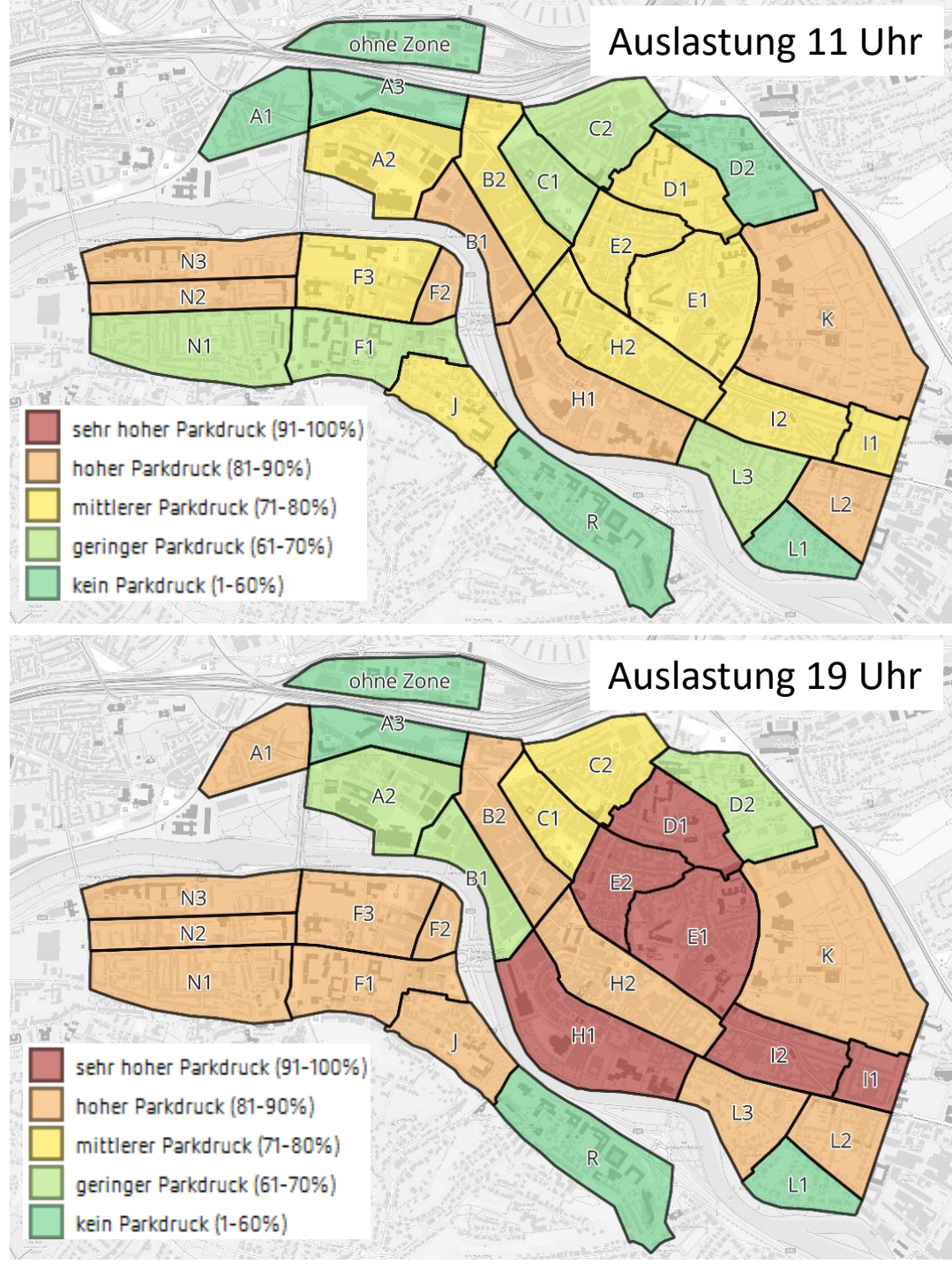
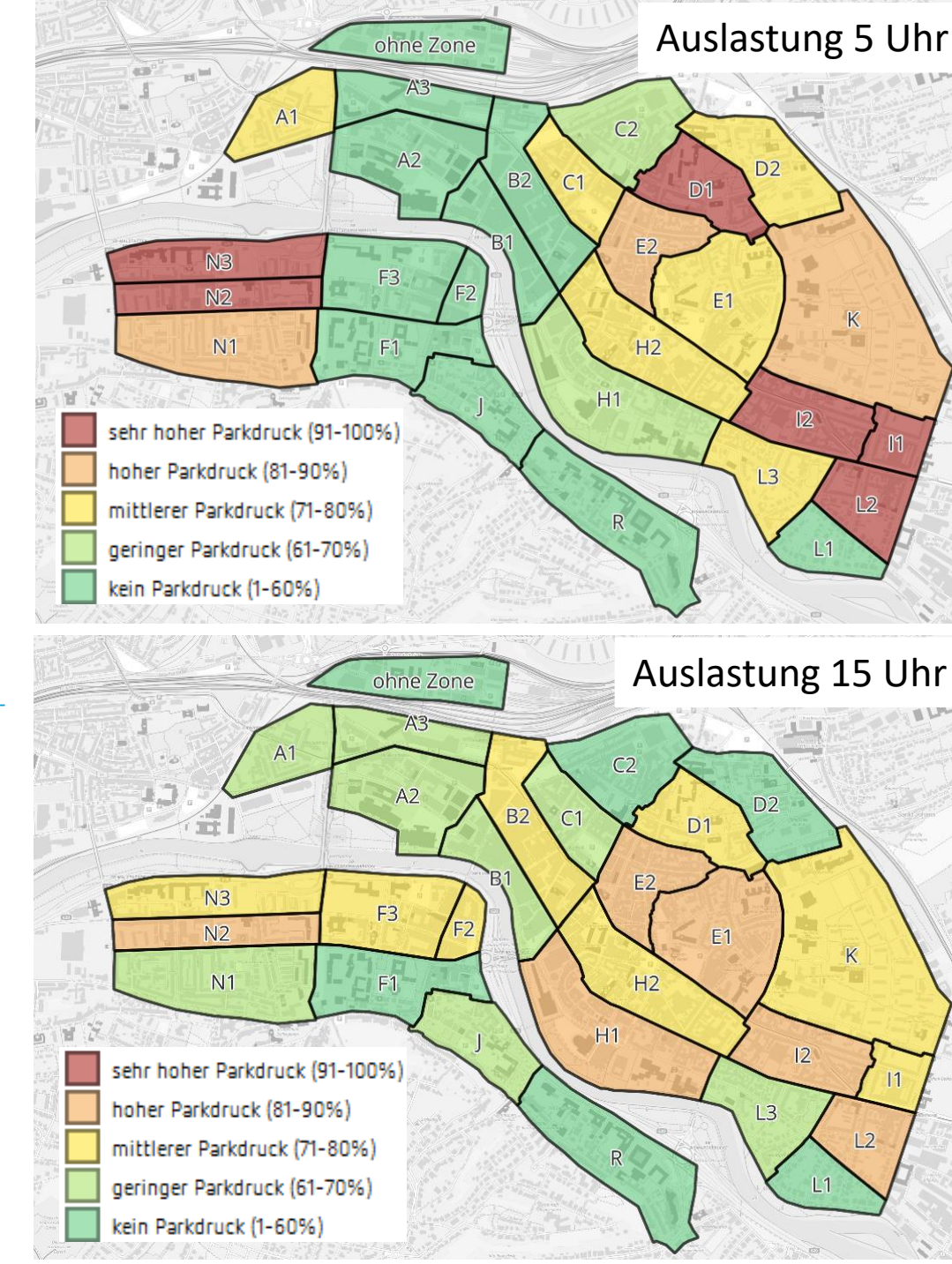
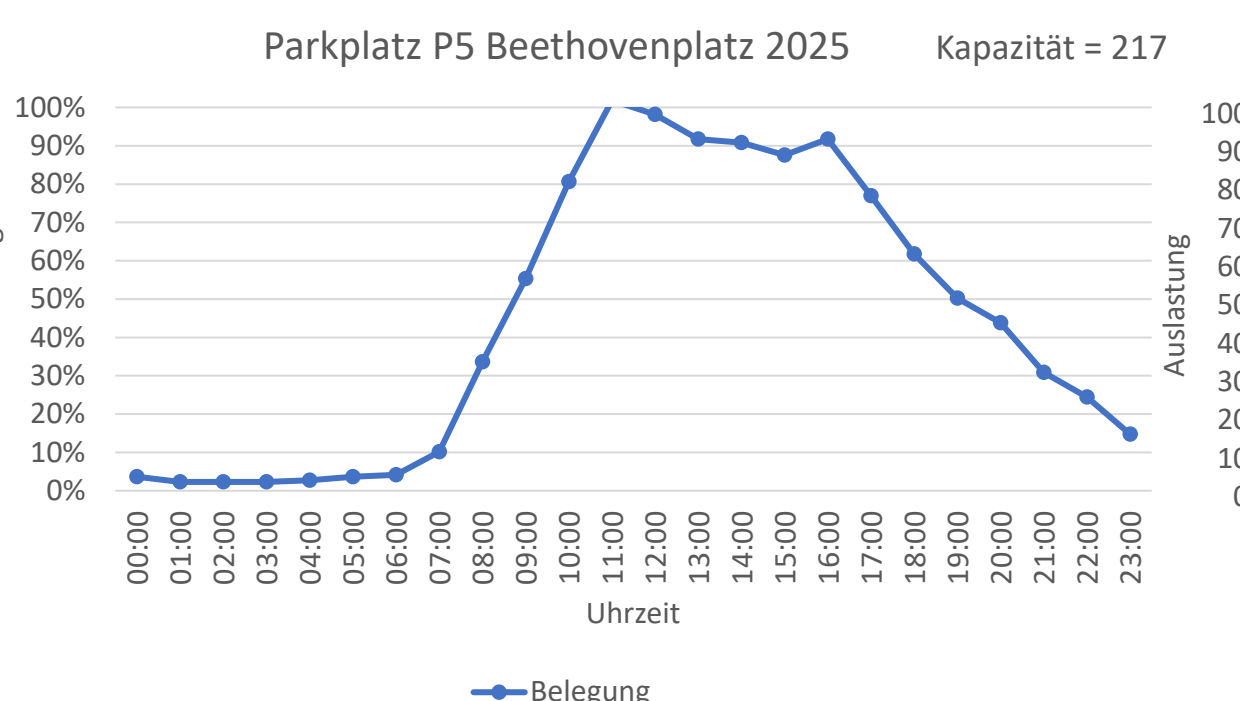
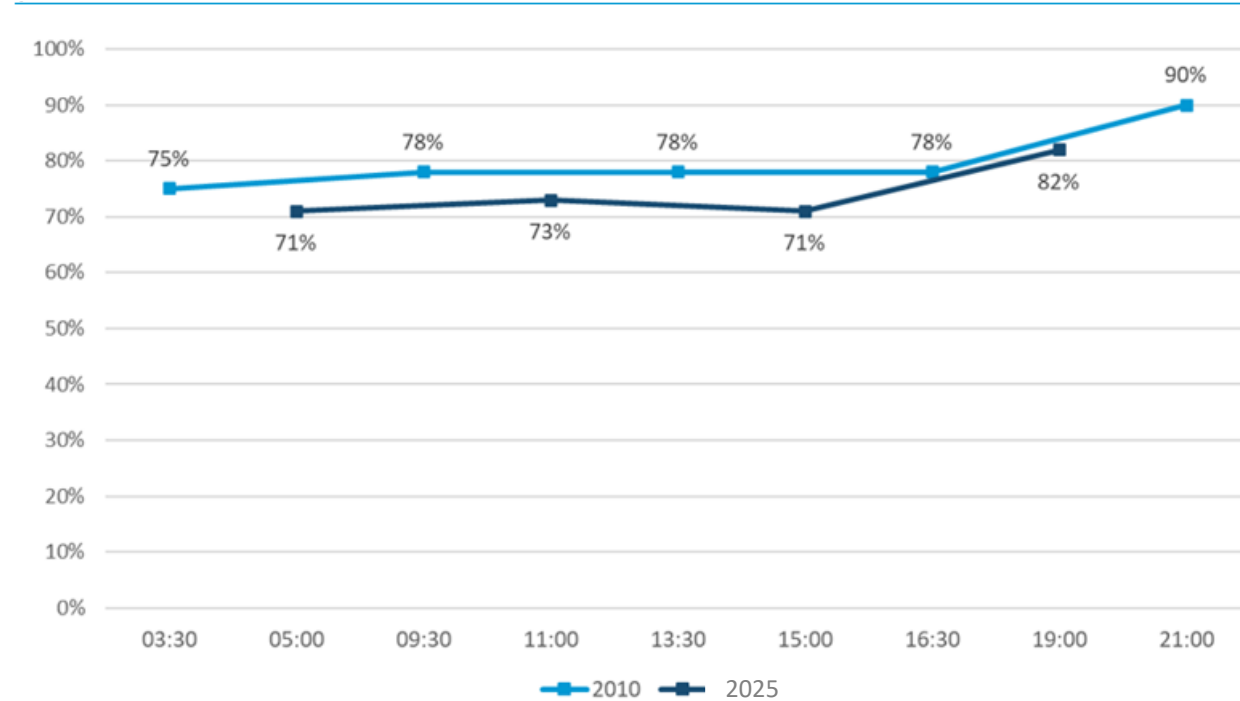


Ruhender Kfz-Verkehr

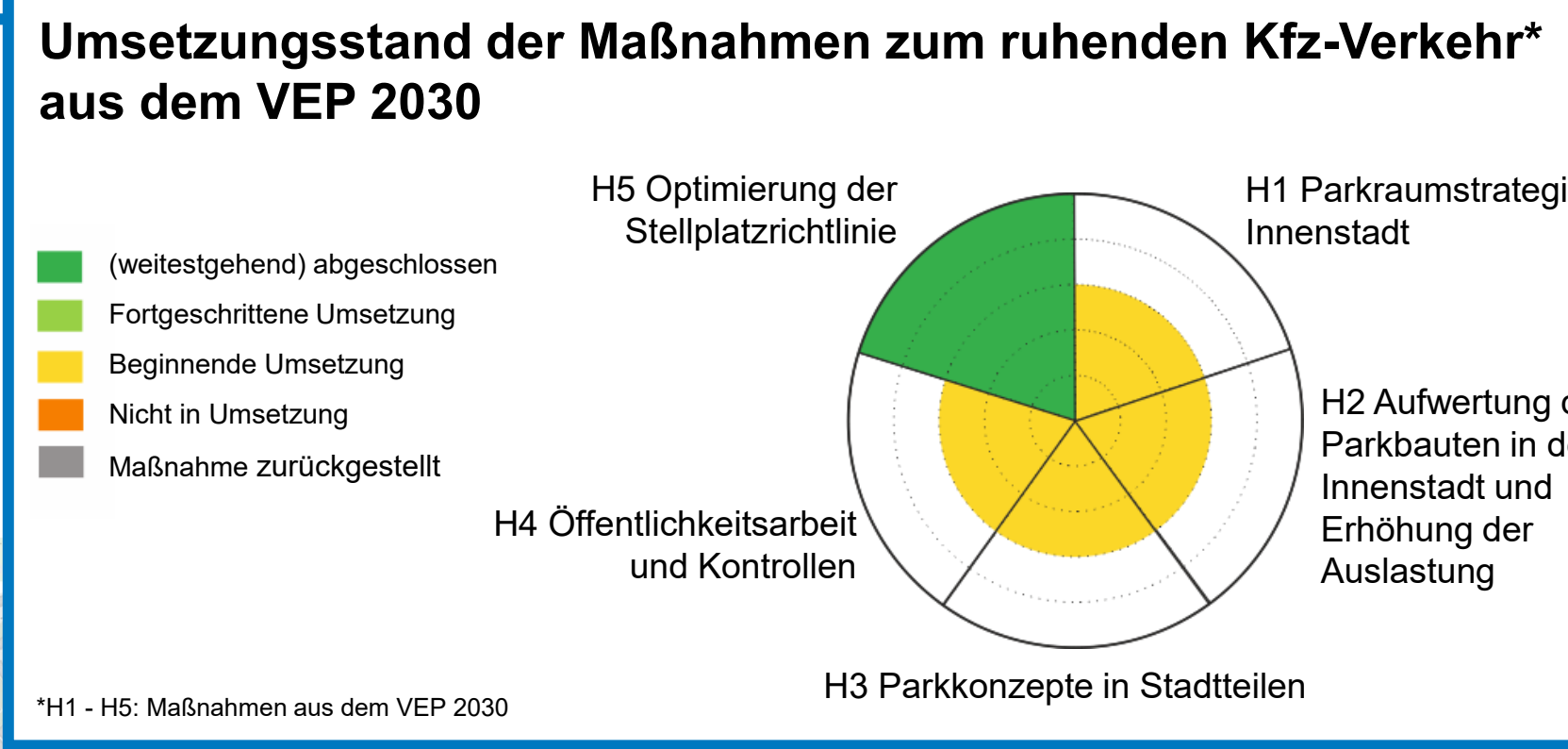
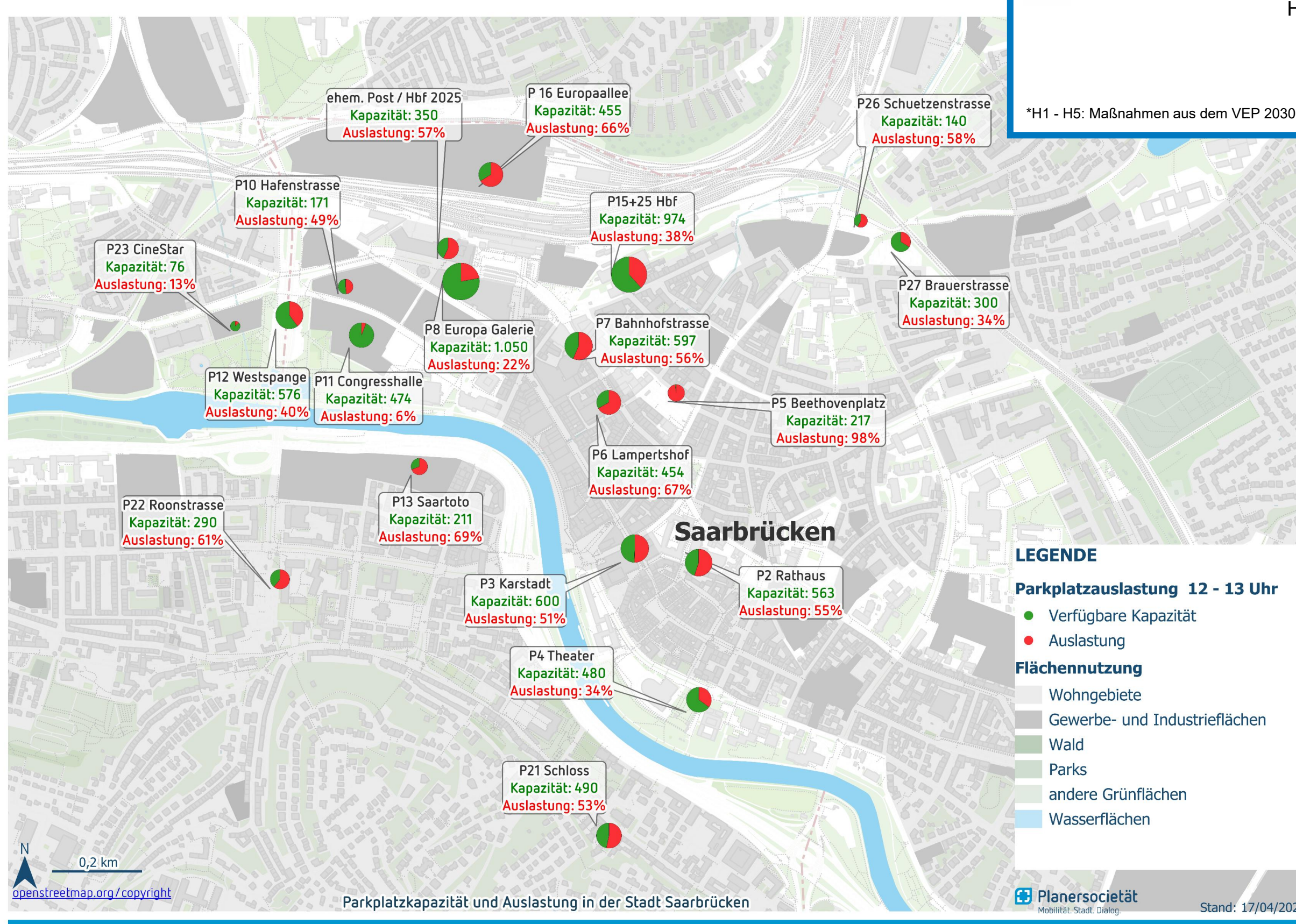
Zahlen, Daten, Fakten

- Ca. 15.500 innerstädtische Parkmöglichkeiten (8.500 in Parkbauten & 7.000 im öffentlichen Straßenraum)
- Straßenraum: Ø Auslastung in Bewohnerparkzonen ist insgesamt leicht rückläufig
- Parkbauten: Im Zeitraum von 12-13 Uhr sind in Summe nur 50% der Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern belegt (im Ø zwischen 7 – 21 Uhr sogar nur 35%)
- Zwischen den Parkbauten bestehen aufgrund von Lage und Qualität Auslastungsunterschiede

Durchschnittliche Auslastung der Parkzonen im Tagesverlauf (2010 und 2025)



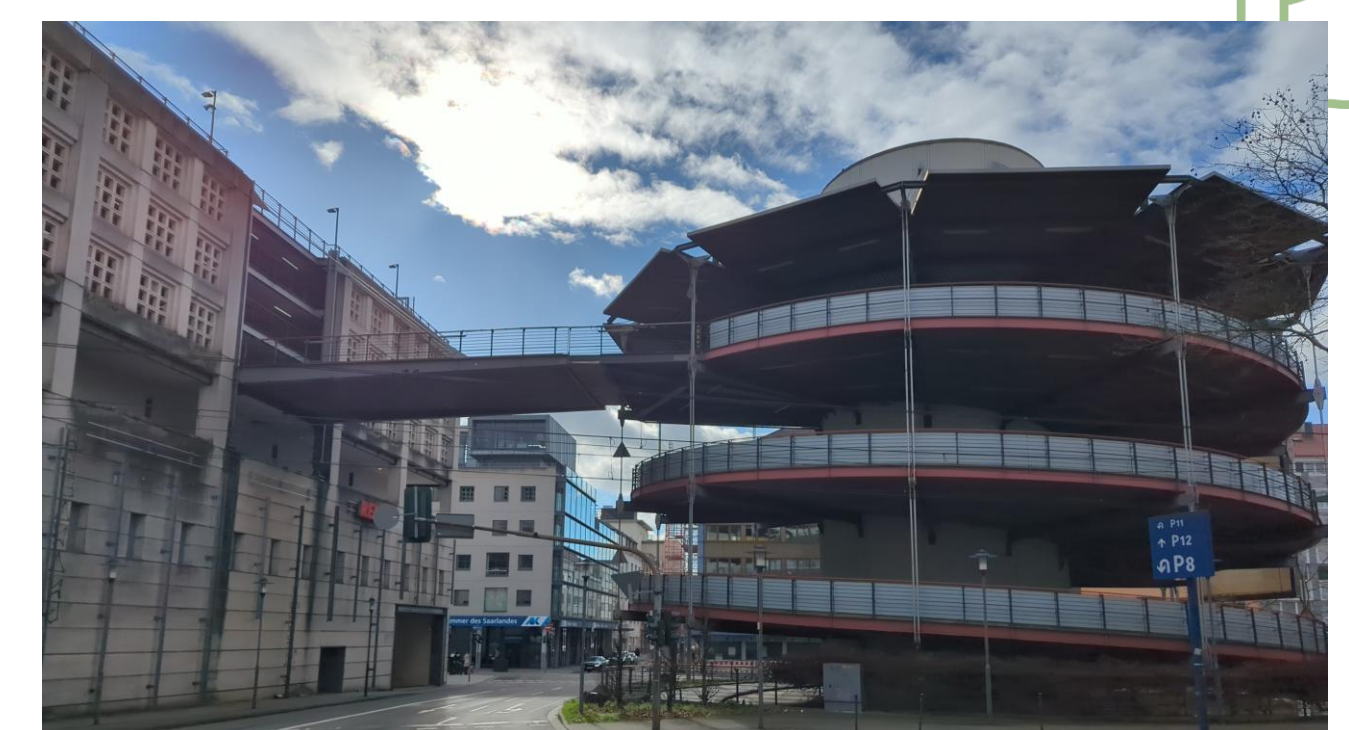
Wo stehen wir aktuell?



Übersicht Parkbauten in der Innenstadt: zahlreiche freie Kapazitäten in den innerstädtischen Parkbauten; zum dargestellten Zeitraum zwischen 12 – 13 Uhr sind in Summe nur ca. 50%* der Parkmöglichkeiten belegt

*P11 Congresshalle ist hierbei bereits rausgerechnet, da zum Erhebungszeitpunkt nicht alle Stellplätze nutzbar waren

Stärken und Herausforderungen in Saarbrücken



Innerstädtische Parkbauten: Viele und gut verteilte Parkmöglichkeiten mit erheblichen freien Kapazitäten



Stellplatzpotenziale: Große Parkplatzflächen von Institutionen und Ministerien vorhanden, die potenziell für zusätzliche Zwecke genutzt werden könnten



Umfassende Bewirtschaftung: In der Innenstadt sind weite Teile des öffentlichen Raums zeitlich oder monetär bewirtschaftet und Bewohnende in diesen Bereichen privilegiert



Veränderte Voraussetzung: Einige der innerstädtischen Parkbauten sind seit Neustem wieder in kommunaler Hand; hier ergeben sich neue Steuerungsoptionen

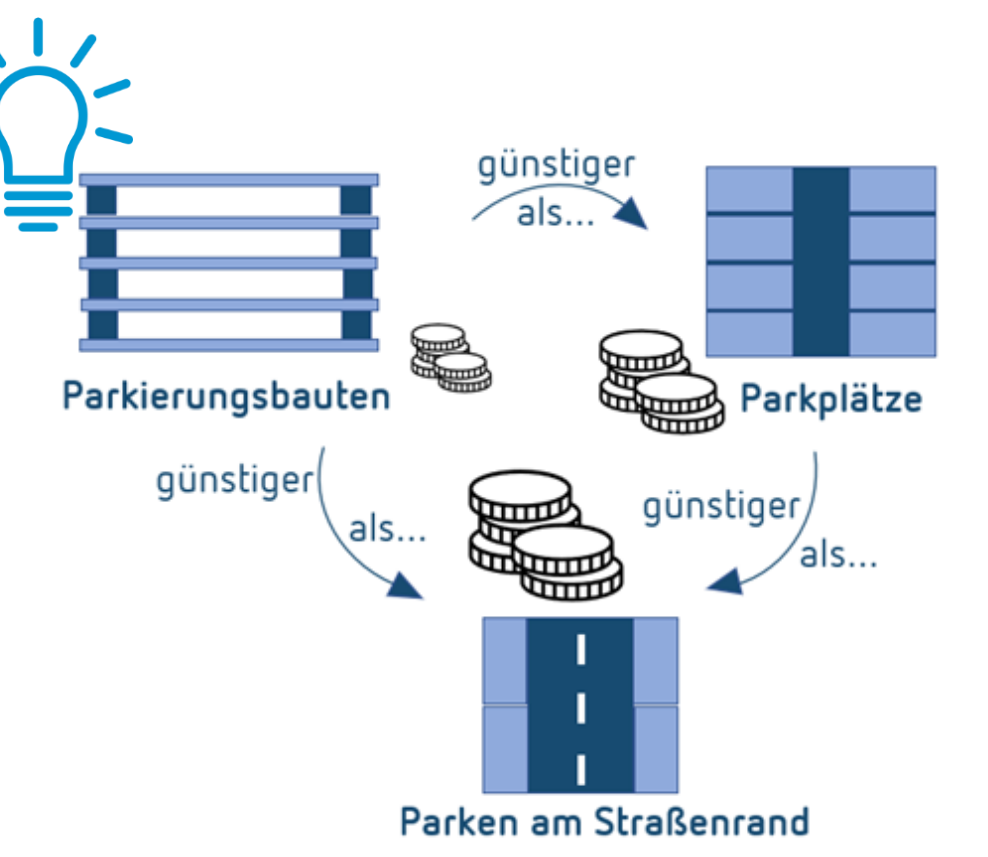
Innerstädtische Verkehre: Parkmöglichkeiten ziehen Verkehre in sensible Bereiche; dort ist aufgrund verkehrlicher Komplexität gute Lenkungswirkung erforderlich



Mehrfachnutzung ermöglichen: Es braucht Ideen und Umsetzungswillen zur Aktivierung und Nutzung der Potenziale



Gebührenhöhe & Lenkungswirkung: Im Vergleich zu Preisen im ÖPNV sowie Gebühren in Parkbauten sind die Parkgebühren im öffentlichen Raum gering



Flächeninanspruchnahme & resultierende Konflikte: Im gesamten Stadtgebiet zeigt sich, dass das Parken enorme Flächen bindet und dadurch Konflikte hervorruft



Potenziale und Handlungserfordernisse

- **Parkraum ordnen:** Flächen für den ruhenden Verkehr gesamtstädtisch ordnen; Bewohnerparken gezielt als Steuerungsinstrument einsetzen; Fokus auf konfliktbehafteten Bereichen
- **Parkraumbewirtschaftung prüfen und ggf. anpassen:** Parken im öffentlichen Raum sollte teuer sein als in Parkbauten oder die Fahrt im ÖPNV; Gebührenverhältnisse dahingehend aktualisieren
- **Konflikte im Verkehrsraum reduzieren:** Ruhender Verkehr ist häufig Auslöser von Flächenkonflikten (z. B. zugesperrte Gehwege, Querungen, Haltestellen); eine stärkere Durchsetzung bestehender Regeln sowie Kommunikationsarbeit ist zentral
- **Nachfrage in die Parkbauten verlagern:** frei werdende Potenziale im öffentlichen Straßenraum für Umgestaltungen nutzen – auch für Klimaanpassung
- **Mehrfachnutzung etablieren:** Weiterführende Nutzung von vorhandenen und nur teilweise genutzten Stellplatzkapazitäten ermöglichen (z.B. institutionelle Parkmöglichkeiten)
- **Nutzung neuer Steuerungsoptionen & Qualifizierung von innerstädtischen Parkbauten:** Durch Gebührenanpassungen und Attraktivierung Parkraumnachfrage in die Parkbauten lenken
- **Kommunikation zum ruhenden Verkehr stärken:** Aufbau einer strategischen, von Politik, Stadtverwaltung und weiteren Stakeholdern getragenen Kommunikation zum ruhenden Verkehr
- **Unzureichende Kontrolle des ruhenden Verkehrs:** Verstöße beeinträchtigen Sicherheit, Zugänglichkeit und Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung.