

Stadt Schlitz
Parkraumbewirtschaftungs-
und Verkehrskonzept
"Südliche Altstadt"

Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Jan Fischer M. Eng.

Darmstadt im Dezember 2023

Planungsbüro von Mörner
Mobilität und Verkehr

Stadt Schlitz
Verkehrs – und Parkraumkonzept
„Südliche Altstadt“

Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Jan Fischer M.Eng.

Darmstadt im Dezember 2023

Planungsbüro von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
06151 423933
buero@vonmoerner.de
vonmoerner.de

Inhalt

0	Situation und Aufgabe.....	1
1	Anpassung des Untersuchungsgebiets der Parkraumerhebung.....	1
2	Parkraumuntersuchung	2
2.1	Parkraumanalyse	2
2.1.1	Parkraumbestand.....	2
2.1.2	Parkraumbegehung.....	3
2.1.3	Parkraumbereiche.....	4
2.2	Ergebnisse der Parkraumbegehung	4
2.2.1	Parkraumbefüllung.....	4
2.2.2	Parkdauerverteilung.....	5
2.2.3	Nachtparkende/BewohnerInnen.....	7
2.2.4	Falschparkende	8
2.3	Detailbetrachtung – Parken Altstadt	9
2.4	Schlussfolgerung Analyse Parkraumerhebung	11
3	Verkehrserhebungen.....	13
3.1	Plausibilitätsprüfung der Erhebungsergebnisse.....	13
3.2	Darstellung der Verkehrserhebungen	14
3.2.1	Knotenpunkt Herrngartenstraße/Brauhausstraße/Günthergasse	14
3.2.2	Knotenpunkt Günthergasse/Ringmauer/Bahnhofstraße	14
3.2.3	Knotenpunkt Ringmauer/Otto-Zinßer-Straße	15
3.2.4	Knotenpunkt Im Grund/Hindenburgstraße/Ringmauer/Grabenberg.....	16
3.3	Verkehrserhebung Altstadt und Ringmauer	16
3.4	Verkehrsbelastung Hauptverkehrsachse Günthergasse	17
3.5	Erhebungsergebnisse Radfahrende.....	17
3.6	Radabstellanlagen	18
3.7	Fußverkehr.....	19
4	Schlussfolgerung Analyse Verkehrserhebung.....	19
5	Anmerkungen von BürgerInnen, LoPa und Magistrat	20

6	Handlungsbedarf.....	21
7	Maßnahmen	21
7.1	Parken – Struktur.....	22
7.2	Parken Marktplatz (Detail)	22
7.3	Parken Altstadt (allgemein) – Zufahrtssteuerung Hindenburgstraße.....	23
7.4	Gehwege für Fußgehende nutzbar machen	24
7.5	Parken Beschilderung anpassen.....	25
7.6	Empfehlungen im Rahmen der Umgestaltung/Sanierung der Ortsdurchfahrt	25
7.7	Ortsdurchfahrt – Abschnitt Altstadt.....	26
7.8	Ordnungsrechtliche Beschilderung – Radfahrer frei.....	26
7.9	Radabstellanlagen	26
7.10	Fußwegeachsen über die Ortsdurchfahrt.....	27
7.11	Temporäre/probewise Umnutzung von Pkw-Parkständen zu Radabstellplätzen.....	27
8	Fazit	28

Tabellen

Tabelle 1: Aufteilung der Parkstände im Untersuchungsgebiet	3
Tabelle 2: Parkraumauslastung in der jeweiligen Spitzenstunde zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023	5
Tabelle 3: Parkdauervertelung von 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023	6
Tabelle 4: Nachtparkende am 09.05.2023	7
Tabelle 5: Aufteilung der Parkstände im Detailbetrachtungsbereich „Altstadt“	9
Tabelle 6: Parkraumauslastung in der jeweiligen Spitzenstunde im Detailbetrachtungsbereich „Altstadt“ zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023	10
Tabelle 7: Parkraumauslastung der Spitzenstunde in der kumulierten Version der Altstadt zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023	10
Tabelle 8: Parkdauervertelung der Detailbetrachtung „Altstadt“ von 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023	11
Tabelle 9: Gegenüberstellung der Erhebungsergebnisse Hessen Mobil und Planungsbüro von Mörner	13
Tabelle 10: Verkehrsbelastung der Ringmauer und Altstadt	16

Bilder

Bild 0	Lage Untersuchungsgebiet
Bild 1	Untersuchungsgebiete ISEK und Parkraumerhebung
Bild P1.1	Parkstände und Parkplätze
Bild P1.2	Zeitliche Beschränkungen
Bild P2.1	Aufteilung der Parkstände
Bild P2.2	aggregierte Bereiche
Bild P2.3	aggregierte Bereiche - maßgebende Regelungen
Bild P2.4	Bereiche Parken Altstadt
Bild P3.1	Parkraumauslastung nördliches Gebiet
Bild P3.2	Parkraumauslastung zentrales Gebiet
Bild P3.3	Parkraumauslastung südliches Gebiet
Bild P4.1	Parkdauervertelung nördliches Gebiet
Bild P4.2	Parkdauervertelung zentrales Gebiet
Bild P4.3	Parkdauervertelung südliches Gebiet
Bild P5.1	Detailbetrachtung Parkraum Altstadt
Bild P5.2	Parkraumauslastung Detailbetrachtung Altstadt
Bild P5.3	Parkdauervertelung Detailbetrachtung Altstadt
Bild V1	Standorte Verkehrserhebungen

-
- Bild V2.1** Erhebungsergebnisse "Gleitende Spitzenstunde" vormittags
Bild V2.2 Erhebungsergebnisse vormittags (6:00 - 10:00 Uhr)
Bild V2.3 Erhebungsergebnisse "Gleitende Spitzenstunde" nachmittags
Bild V2.4 Erhebungsergebnisse nachmittags (15:00 - 19:00 Uhr)
- Bild V3** Gegenüberstellung Erhebungsergebnisse - Straßenverkehrszählung Hessen Mobil
- Bild V4.1** Erhebungsergebnisse Radfahrende vormittags (6:00 - 10:00 Uhr)
Bild V4.2 Erhebungsergebnisse Radfahrende nachmittags (15:00 - 19:00 Uhr)
- Bild V5** Fahrradabstellanlagen
- Bild V6.1** Erhebungsergebnisse Fußgehende vormittags (6:00 - 10:00 Uhr)
Bild V6.2 Erhebungsergebnisse Fußgehende nachmittags (15:00 - 19:00 Uhr)
- Bild M0** Lokalisierung der Maßnahmen
- Bild M1** Parkplätze außerhalb des Altstadtbereichs - Gehzeiten zum Marktplatz
- Bild M2** Potentielle Neuaufteilung der Parkstände im zentralen Altstadtgebiet
- Bild M3** Parkstände Fokus Marktplatz
- Bild M4** Alternative Radwegeverbindung
- Bild M5** 2-Kreisel-Lösung und Tempo 30 Hauptverkehrsachse
- Bild M6** Fahrradabstellanlagen
- Bild M7** touristische Fußwegachsen

Anhang

Anhang 1 Anmerkungen Ortsdurchfahrt L3141

Anhang 2.1 Verkehrsbelastung Günthergasse – Brauhausstr. Vormittag (6:00 – 10:00 Uhr)

Anhang 2.2 Verkehrsbelastung Günthergasse - Brauhausstr. Spitzenstunde Vormittag (7:00 – 8:00 Uhr)

Anhang 2.3 Verkehrsbelastung Günthergasse – Brauhausstr. Nachmittag (15:00 – 19:00 Uhr)

Anhang 2.4 Verkehrsbelastung Günthergasse - Brauhausstr. Spitzenstunde Nachmittag (16:15 – 17:15 Uhr)

Anhang 3.1 Verkehrsbelastung Günthergasse - Ringmauer Vormittag (6:00 – 10:00 Uhr)

Anhang 3.2 Verkehrsbelastung Günthergasse - Ringmauer Spitzenstunde Vormittag (7:15 – 8:15 Uhr)

Anhang 3.3 Verkehrsbelastung Günthergasse - Ringmauer Nachmittag (15:00 – 19:00 Uhr)

Anhang 3.4 Verkehrsbelastung Günthergasse - Ringmauer Spitzenstunde Nachmittag (16:30 – 17:30 Uhr)

Anhang 4.1 Verkehrsbelastung Otto-Zinßer-Str. - Ringmauer Vormittag (6:00 – 10:00 Uhr)

Anhang 4.2 Verkehrsbelastung Otto-Zinßer-Str. - Ringmauer Spitzenstunde Vormittag (7:00 – 8:00 Uhr)

Anhang 4.3 Verkehrsbelastung Otto-Zinßer-Str. - Ringmauer Nachmittag (15:00 – 19:00 Uhr)

Anhang 4.4 Verkehrsbelastung Otto-Zinßer-Str. - Ringmauer Spitzenstunde Nachmittag (16:30 – 17:30 Uhr)

Anhang 5.1 Verkehrsbelastung Im Grund - Hindenburgstr. Vormittag (6:00 – 10:00 Uhr)

Anhang 5.2 Verkehrsbelastung Im Grund - Hindenburgstr. Spitzenstunde Vormittag (7:00 – 8:00 Uhr)

Anhang 5.3 Verkehrsbelastung Im Grund - Hindenburgstr. Nachmittag (15:00 – 19:00 Uhr)

Anhang 5.4 Verkehrsbelastung Im Grund - Hindenburgstr. Spitzenstunde Nachmittag (16:15 – 17:15 Uhr)

o Situation und Aufgabe

Die Stadt Schlitz ist geprägt durch die historische Altstadt, die über die nach Norden verlaufende Hindenburgstraße an die L 3140 (Im Grund/Otto-Zinßer-Straße) angeschlossen ist. Zusammen mit der südlich und östlich der Altstadt verlaufenden L 3141 (Bahnhofstraße/Günthergasse/Herrngartenstraße) bilden diese beiden Straßenzüge die Hauptverkehrsachsen durch Schlitz. Der mit Kopfsteinpflaster gepflasterte Altstadtbereich der Burgenstadt befindet sich topographisch deutlich höher als die umliegenden Straßen, sodass zum Erreichen der Altstadt Steigungen oder Treppen zu überwinden sind.

Die engen, zum Teil zugesperrten Gassen behindern erheblich den Fußverkehr, der eine Grundlage einer funktionierenden Stadt mit touristischem Potential darstellt. Die hohe Anzahl an Fahrzeugen im Altstadtbereich kann vor allem auf die hohe Anzahl an Parkständen und Parkmöglichkeiten sowie die dort vorzufindenden zentralen Anlaufpunkte (Burgen, Gaststätten, Rathaus) aber auch die Nutzung durch Anwohnende zurückgeführt werden.

Im Rahmen von *Aktive Kernbereiche in Hessen* wurde 2020 das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Schlitz – „Südliche Altstadt“ (**Bild o**) veröffentlicht. Im Parkraum- und Verkehrsbereich stellen im ISEK insbesondere die verkehrliche Situation durch die Verkehrsbelastung der Günthergasse, eine als zu gering empfundene Anzahl öffentlicher und privater Stellplätze im Gebiet sowie die fehlende Zugänglichkeit für Radfahrende und fehlende Radabstellanlagen die zentralen Aspekte dar.

1 Anpassung des Untersuchungsgebiets der Parkraumerhebung

Zur Beurteilung der Parkraumsituation erfolgt eine Anpassung des Untersuchungsgebiets für die Parkraumerhebung, welche in **Bild 1** dargestellt ist. Das im ISEK dargestellte Gebiet sowie der Altstadtbereich werden von Personen genutzt, welche auch außerhalb des ISEK-Gebiets parken können. Aus diesem Grund erfolgt eine Erweiterung des Untersuchungsgebiets, sodass fußläufige Parkplätze sowie die umliegenden Straßenabschnitte in der Betrachtung berücksichtigt werden. Durch diese Erweiterung lässt sich zudem potentiell bestehender Parkdruck exakt lokalisieren. Vor dem Hintergrund einer Altstadtberuhigung sowie dem damit verbundenen Wegfall von Parkständen im zentralen Altstadtgebiet sind die Auslastungen und Parkdaueranteile der umliegenden Parkstände in die Betrachtung mit einzubeziehen.

2 Parkraumuntersuchung

2.1 Parkraumanalyse

Verschiedenste Interessensgruppen und Vorschriften treffen im Verkehrsraum - und das vor allem in den engen Altstadtbereichen - aufeinander. Es gilt, eine zufriedenstellende Lösung zu finden, die die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität fördert sowie zu einer weiteren Belebung des Entwicklungsgebietes führt.

Historisch gewachsene Altstädte weisen nur selten ausreichend private Stellplätze auf, um Pkw auf den Grundstücken abzustellen. Deshalb wird oft auf den öffentlichen Straßenraum zurückgegriffen. Gewohnheitsnutzung führt häufig zu einer sehr dichten Nutzung - schmale Straßen und kleine Plätze sind zugeparkt.

Basis einer Parkraumuntersuchung ist es, Angebot und Nachfrage auf öffentlich zugänglichen Flächen zu ermitteln, um beides einander gegenüberzustellen. Zunächst ist es daher notwendig, eine flächendeckende Angebotsanalyse in den zentralen Bereichen durchzuführen. Anschließend finden Erhebungen vor Ort statt, um ein vollständiges Bild der Parkraumsituation, also der Parkraumnachfrage, darzustellen. Durch eine zusätzliche Begehung in den Nachtstunden kann die Bewohnernachfrage ermittelt werden.

In der Analyse wird das Angebot (legale Parkstände und nicht zum Parken vorgesehene Flächen) der Nachfrage (Nutzung der ermittelten Flächen durch parkende Fahrzeuge) gegenübergestellt. So kann ein theoretisches (bzw. faktisches) Defizit festgestellt werden und es können quantitative Aussagen bezüglich einer potentiell zu errichtenden Parkflächenreduktion oder -erweiterung getroffen werden.

Die erhobenen Grundlagen ermöglichen es, Konzepte für eine nutzerorientierte Parkraumplanung und Parkraumbewirtschaftung zu erarbeiten, die dann als Grundlage weiterer parlamentarischer Entscheidung zur Schaffung eines attraktiven Angebots sowohl für BewohnerInnen, KundInnen und BesucherInnen (Parkraumangebot, Erreichbarkeit, ...) dienen.

2.1.1 Parkraumbestand

Im Entwicklungsgebiet, einschließlich der fußläufig erreichbaren Randgebiete (Abgrenzung des Untersuchungsgebiets siehe **Bild 1**), wird das Parkraumangebot blockseitenweise katalogisiert. Die genaue Festlegung der zu erfassenden Straßenabschnitte wird in Absprache mit der Verwaltung vorgenommen. Grundsätzlich wird dabei zwischen (ordnungsrechtlich) legal zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten und faktischer Nutzung unterschieden.

In einem ersten Schritt werden alle im Plangebiet (**Bild P 1.1**) vorhandenen Pkw-Parkstände im öffentlichen Raum erfasst und dokumentiert. Diese Bestandsaufnahme bildet die Grundlage für das weitere Vorgehen; weiterhin wurde auf Basis dieser Daten die Parkraumerhebung geplant.

Die Bestandsanalyse wird aufgeschlüsselt nach Parken

- im Straßenraum (längs, schräg, senkrecht),
- auf Parkplätzen (einschl. sog. halböffentlicher Parkplätze),
- mit/ohne zeitliche Beschränkung,
- geduldetes Gehwegparken,
- Elektroladestationen und
- Behindertenparkstände.

Insgesamt sind im unmittelbaren Einzugsbereich **434 Parkstände** im öffentlichen Bereich verfügbar. 312 Parkstände befinden sich am Straßenrand, 122 Parkstände sind Parkplätzen zuzuordnen (**Tabelle 1**):

Tabelle 1: Aufteilung der Parkstände im Untersuchungsgebiet

Untersuchungsgebiet "Südliche Altstadt"	
Beschränkung	Parkstände Straßenparken
Freies Parken	197
Zeitlich beschränkt (Parkscheibe)	80
Behindertenparkstände	7
Elektroladestationen	4
Gehwegparken (geduldet)	24
Gesamt (Straßenparken)	312
Beschränkung	Parkstände Parkplätze
Freies Parken	97
Zeitlich beschränkt (Parkscheibe)	25
Gesamt (Parkplätze)	122
Gesamt (Anzahl Parkstände im Untersuchungsgebiet)	434

Für die zeitlich beschränkten Parkstände bestehen differenzierte Regelungen bezüglich der Parkdauer. Die Maximalparkdauer beschränkt sich auf 30 Min, 1 Std., 90 Min., 2 Std. oder 3 Std. (**Bild P 1.2**).

Für die vorhandenen Parkstände erfolgte eine weitere Untergliederung nach Parkständen innerhalb des Altstadtgebiets sowie des Einzugsgebiets der Altstadt (**Bild P 2.1**). Im direkten Altstadtgebiet liegen 118 Parkstände vor, im umliegenden Einzugsgebiet 316 Parkstände.

2.1.2 Parkraumbegehung

Bei der Parkraumbegehung werden Teile der Kennzeichen geparkter Fahrzeuge unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen an einem repräsentativen Tag¹ notiert. Aus den stündlichen Vergleichsdaten und Standorten lassen sich belastbare Aussagen bezüglich der Belegung/Auslastung, der

¹ FGSV - Empfehlungen für Verkehrserhebungen (S.10); 2012

Parkdauerverteilung (durchschnittliche Aufenthaltszeiten) sowie daraus abgeleitet der Nutzerzugehörigkeit (Arbeiten, Einkaufen, Erledigung, Wohnen, etc.) und Anzahl an Falschparkenden treffen. Durch eine zusätzliche Begehung in der Nacht können Erkenntnisse bezüglich des Bewohnerparkens gewonnen werden.

Für die Parkraumanalyse fand am Dienstag, 09.05.2023, eine Begehung mit Kennzeichenerfassung zur Ermittlung der Parkraumbelegung statt. Die Parkraumerhebung wurde zwischen 07:00 und 20:00 Uhr im stündlichen Rhythmus durchgeführt. Hierzu waren in zwei Schichten jeweils 2 ErheberInnen (von 07:00 – 14:00 Uhr und 14:00 – 20:00 Uhr im Einsatz). Darüber hinaus fand eine einmalige nächtliche Begehung zwischen 00:00 - 02:00 Uhr durch einen Erheber statt.

2.1.3 Parkraumbereiche

Um für die Parkraumuntersuchung stichhaltige Aussagen treffen zu können, wird das Untersuchungsgebiet nach Nutzungsart in verschiedene Parkraumbereiche unterteilt (**Bild P 2.2**), welche in Absprache mit der Verwaltung aggregiert wurden. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Parkraumuntersuchung zielen ausschließlich auf die definierten Parkraumbereiche ab. Eine Betrachtung einzelner Straßenabschnitte ist aufgrund der Erfassung zwar möglich, wird jedoch nur in begründeten Ausnahmefällen durchgeführt.

In den Auswertungen der Parkbereiche werden zwei Kategorien getrennt dargestellt und farbig unterschieden (**Bild P 2.3**):

- freie Parkstände,
- zeitlich beschränkte Parkstände.

Für eine gesonderte Betrachtung des Altstadtgebietes wurden die dortigen Parkflächen entsprechend den o.g. Kategorien dargestellt (**Bild P 2.4**).

2.2 Ergebnisse der Parkraumbegehung

2.2.1 Parkraumbelegung

Die Erkenntnisse zur Auslastung der Parkbereiche und Parkplätze werden gebietspezifisch grafisch in den **Bildern P 3.1 bis P 3.3** dargestellt.

Zwei wichtige Kennlinien in den Grafiken sind die obere graue Linie und die untere rote Linie. Die graue Linie kennzeichnet die Gesamtanzahl der legal vorhandenen Parkstände; die rote Linie kennzeichnet die 85%-Belegung.

Die 85%-Belegung stellt in der Verkehrsplanung eine wichtige Marke dar. Eine höhere Belegung/Auslastung bedeutet, dass Parksuchverkehr entstehen kann, da direkt an den angefahrenen Zielen nicht ausreichend freie Parkstände zur Verfügung stehen. Je nachdem, wie viel freier Parkraum im fußläufigen Umfeld zur Verfügung steht, handelt es sich hierbei um einen Komfortfaktor.

In der nachfolgenden **Tabelle 2** sind die Ergebnisse tabellarisch zusammengestellt - jeweils für die einzelnen Bereiche in Bezug auf die tagsüber abgestellten Fahrzeuge zwischen 07:00 und 20:00 Uhr. Hier werden die Werte des Parkraumangebots, der 85%-Auslastung und der faktischen Nachfrage für die maximale

Auslastung aufgezeigt. In der letzten Spalte wird die kritische Auslastung oberhalb von 85% zusätzlich farblich markiert. Auslastungen nahe an oder über 100 % entstehen meist durch dichtes Parken kürzerer Fahrzeuge und durch das Parken vor der eigenen Hofzufahrt. Zugeparkte Hofzufahrten führen zu einer Reduzierung der Ausweichstellen, sodass der Begegnungsverkehr von Fahrzeugen erschwert wird.

Tabelle 2: Parkraumauslastung in der jeweiligen Spitzenstunde zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023

Bereich	Parkraumangebot Kapazität	85%-Auslastung [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [%]
Altstadt	93	79	72	77
L 3141 - Bahnhofstr. und Günthergasse (zeitl. beschränkt, max. 30 Min./1 Std./2 Std.)	59	50	38	64
Parkplatz am Bürgerhaus	47	40	30	64
Parkplatz an der Stadtbücherei (zeitl. beschränkt, max. 90 Min.)	27	23	21	78
Parkplatz Bahnhofstraße	29	25	12	41
Parkplatz Schloßgartenweg	16	14	14	88
Ringmauer (zeitl. beschränkt, max. 3 Std.)	18	15	19	76
Wohngebiet an der Hainbuche	73	62	38	52
Wohngebiet Nord	52	44	31	60
Wohngebiet Süd	20	17	23	115
Gesamt	435	367	295	

Die Auswertung der Parkraumuntersuchung weist mit Blick auf die Parkraumbelegung folgende Auffälligkeiten auf:

- Deutlich wird, dass eine Überschreitung der 100%-Grenze im Wohngebiet Süd stattfindet, eine Überschreitung der 85%-Grenze auf dem Parkplatz Schloßgartenweg. Alle weiteren aggregierten Bereiche liegen unterhalb der 85%-Grenze.
- Die maximale Auslastung der weiteren Bereiche liegt zwischen 40% und 80%, sodass in allen aggregierten Bereichen im ganztägigen Verlauf ausreichend freie Parkstände vorzufinden sind.
- Die Altstadt (in der Gesamtbetrachtung) weist im gesamten Tagesverlauf Kapazitäten von mindestens 22 Parkständen auf, wobei die maximale Auslastung bei 77% liegt, sodass zu Spitzenzeiten $\frac{3}{4}$ aller Parkstände belegt sind.

2.2.2 Parkdauerverteilung

Die Parkdauerverteilung zeigt die Dauer der einzelnen Parkvorgänge an. Sie gibt somit Aufschluss darüber, wie lange ein Parkvorgang dauert und welcher Nutzung dieser Parkvorgang mit hoher Wahrscheinlichkeit zuzuordnen ist:

- Kurzparken (weniger als eine Stunde) – Einkaufen/Erledigungen,
- Kurzparken erweitert (bis zu zwei Stunden) - Einkaufen/Besorgungen/Erledigungen,
- mittlere Parkdauer (zwei bis vier Stunden) - Halbtagsbeschäftigung/Besorgungen,
- Langzeitparken (vier bis acht Stunden) – Beschäftigte/BewohnerInnen,
- Dauerparken (mehr als acht Stunden) – BewohnerInnen/(Beschäftigte),
- Nachtparken – BewohnerInnen.

Die grafische Aufarbeitung der Parkdauerverteilung kann den **Bildern P 4.1 bis P 4.3** entnommen werden. Zusammengefasst werden die Ergebnisse in **Tabelle 3**:

Tabelle 3: Parkdauerverteilung von 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023

Bereich	Anzahl Parkvorgänge 07-20 Uhr	<1 Std.	1...-2 Std.	2...-4 Std.	4...-8 Std.	>8 Std.
Altstadt	224	99	26	32	38	29
L 3141 - Bahnhofstr. und Günthergasse (zeitl. beschränkt, max. 30 Min./1 Std./2 Std.)	154	116	20	10	4	4
Parkplatz am Bürgerhaus	46	7	4	6	13	16
Parkplatz an der Stadtbücherei (zeitl. beschränkt, max. 90 Min.)	72	46	11	6	8	1
Parkplatz Bahnhofstraße	33	12	6	5	9	1
Parkplatz Schloßgartenweg	29	3	5	6	9	6
Ringmauer (zeitl. beschränkt, max. 3 Std.)	85	58	10	8	7	2
Wohngebiet an der Hainbuche	112	49	20	17	12	14
Wohngebiet Nord	124	60	14	16	23	11
Wohngebiet Süd	60	25	8	9	8	10
Gesamt	939	475	124	115	131	94

Die Parkdauerverteilung zeigt folgende Auffälligkeiten:

- Im gesamten Untersuchungsgebiet kam es zu insgesamt 939 Parkvorgängen:
 - Die Parkvorgänge teilen sich zu ca. 64% auf Kurzparkende unter 2 Stunden sowie ca. 36% auf Parkende länger als 2 Stunden auf.
 - Den größten Anteil mit ca. 51% bildet die Parkdauer <1 Std.
 - Etwa 24% kann der Kategorie Langzeit-/Dauerparkenden von mindestens 4 Std. zugeordnet werden.
- Die Parkstände in der Altstadt werden überwiegend von Kurzzeitparkenden nachgefragt. Dennoch liegen 67 Parkvorgänge vor, welche unter die Kategorie Langzeit-/Dauerparken (länger als 4 Std.) fallen.
- In den Gebieten mit zeitlichen Beschränkungen sind trotz Parkzeitbeschränkungen eine Vielzahl an Langzeitparkenden vorzufinden (vgl. Kapitel 2.2.4).
- In den Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung herrscht ein deutliches Übergewicht der Kurzzeitparkenden <1 Std., die weiteren Parkdauern sind relativ gleichmäßig verteilt. (In Wohngebieten sind Kurzzeitparkenden nicht zwingend als BesucherInnen oder externe Personen zu deklarieren.

BewohnerInnen, die aufgrund von z.B. einem Arbeitsverhältnis am Vormittag das Gebiet hierfür verlassen oder am Nachmittag davon zurückkommen, werden nur für die kurze Parkdauer am Vor- oder Nachmittag aufgenommen und tauchen in der Auswertung als Kurzzeitparkende auf)

2.23 Nachtparkende/BewohnerInnen

Für eine Bewertung der Nutzung des öffentlichen Parkraums wurde die Begehung am 09.05.2023 durch einen Rundgang in der Nacht erweitert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass nachts geparkte Fahrzeuge überwiegend den BewohnerInnen zuzuordnen sind. Wenn diese Fahrzeuge dann am Tag wieder festgestellt werden, kann auf die Nutzung durch BewohnerInnen rückgeschlossen und diesen zugeordnet werden.

Tabelle 4 zeigt den Anteil der durch Nachtparkende/BewohnerInnen belegten Parkstände bezogen auf das gesamte legale Parkraumangebot des jeweiligen Bereichs:

Tabelle 4: Nachtparkende am 09.05.2023

Bereich	Parkraumangebot Kapazität	Nacht maximale Belegung absolut [Anzahl Fahrzeuge]	Nacht maximale Belegung relativ [%]
Altstadt	93	59	63
L 3141 - Bahnhofstr. und Günthergasse (zeitl. beschränkt, max. 30 Min./1 Std./2 Std.)	59	15	25
Parkplatz am Bürgerhaus	47	5	11
Parkplatz an der Stadtbücherei (zeitl. beschränkt, max. 90 Min.)	27	0	0
Parkplatz Bahnhofstraße	29	0	0
Parkplatz Schloßgartenweg	16	8	50
Ringmauer (zeitl. beschränkt, max. 3 Std.)	18	5	28
Wohngebiet an der Hainbuche	73	38	52
Wohngebiet Nord	52	29	56
Wohngebiet Süd	20	15	75
Gesamt	435	174	40

Die Auswertung der Nachtparkenden weist folgende Auffälligkeiten auf:

- Nachts weist keiner der aggregierten Bereiche eine Auslastung von über 85% auf, die Maximalauslastung liegt im Wohngebiet Süd mit 75% vor.
- Die höchsten Auslastungen werden in den Wohngebieten sowie der Altstadt mit einer Belegung zwischen 52% und 75% erreicht.
- Die Parkplätze im Untersuchungsgebiet werden in der Nacht nahezu überhaupt nicht nachgefragt.

2.2.4 Falschparkende

Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden 55 Falschparkvorgänge während des Erhebungszeitraums am 09.05.2023 registriert.

Insgesamt wurden:

- 4 Fahrzeuge im absoluten oder eingeschränkten Haltverbot geparkt,
- 1 Fahrzeug vor einer Einfahrt abgestellt,
- 18 Fahrzeuge außerhalb markierter Bereiche und
- 32 sonstige FalschparkerInnen erfasst (Hierunter fallen Fahrzeuge, die auf Sperrmarkierungen, auf Behindertenparkständen ohne Berechtigung oder im Kreuzungsbereich abgestellt wurden).

Hinzu kommen 54 Fahrzeuge, die in zeitlich beschränkten Parkflächen die Parkdauerbeschränkung überschritten haben:

- | | |
|--|---------------|
| • Bahnhofstraße (max. 30 Min.): | 10 Fahrzeuge, |
| • Bahnhofstraße (max. 1 Std.): | 1 Fahrzeug, |
| • Günthergasse (max. 30 Min.): | 2 Fahrzeuge, |
| • Günthergasse (max. 1 Std.): | 3 Fahrzeuge, |
| • Parkplatz An der Stadtbücherei (max. 90 Min.): | 15 Fahrzeuge, |
| • Ringmauer (max. 3 Std.): | 13 Fahrzeuge. |

Entlang mehrerer Straßenzüge (z.B. Schulstraße oder Salzschlirfer Straße, **Abbildung 1**) wird abschnittsweise einseitig auf dem Gehweg geparkt, weshalb die zusätzliche Unterteilung „geduldetes Gehwegparken“ (vgl. **Tabelle 1**) erfolgt. Gehwegparken ist in der hier vorherrschenden Situation geduldet, allerdings nicht ordnungsrechtlich ausgewiesen und müsste dementsprechend geahndet werden. Pkw dürfen nur auf Gehwegen geparkt werden, wenn dies explizit beschildert ist.



Abbildung 1: geduldetes Gehwegparken am Beispiel der Schulstraße (links) und Salzschlirfer Straße (rechts)

An weiteren Stellen sind Parkstände auf den Gehwegen markiert und/oder beschildert (z.B. Bahnhofstraße oder Ringmauer, vgl. **Abbildung 2**). Bei ausgewiesenem Gehwegparken ist darauf zu achten, die Mindestbreite für Gehwege von 1,80 m + 0,30 m Sicherheitsabstand nicht zu unterschreiten. In den vorliegenden Fällen

werden die vorzusehenden Gehwegbreiten durchgängig unterschritten. Diese Parkstände wurden nicht in die Kategorie „geduldetes Gehwegparken“ inkludiert, da sie ordnungsrechtlich ausgewiesen sind.



Abbildung 2: Beschildertes und/oder markiertes Gehwegparken in der Bahnhofstraße (links) und Ringmauer (rechts)

Gehwege sind, besonders im Hinblick auf die Barrierefreiheit, für Fußgehende freizuhalten. Fahrzeuge sind auf der Fahrbahn abzustellen. Bei zu geringen Fahrbahnbreiten darf im öffentlichen Raum nicht geparkt werden. Im Bestand sind 24 Parkstände vom geduldeten Gehwegparken (Bild P 1.1) betroffen, welche entsprechend den ordnungsrechtlichen Grundsätzen entfallen sollten.

2.3 Detailbetrachtung – Parken Altstadt

Das Altstadtgebiet wurde zusätzlich zu der oben dargestellten Auswertung detaillierter betrachtet. Die 93 ermittelten Parkstände sind in differenzierte Bereiche untergliedert worden, wie in Bild P 5.1 und nachfolgender Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Aufteilung der Parkstände im Detailbetrachtungsbereich „Altstadt“

Detailbetrachtung „Altstadt“		
Bezeichnung	Überwiegende Beschränkung	Anzahl Parkstände
Brauhausstraße	Frei	8
Hotel Vorderburg	Zeitlich beschränkt	4
Marktplatz	Frei	18
Parkfläche Kirche	Frei	6
Ringmauer	Frei	21
Schulstraße	Zeitlich beschränkt	12
Straßenparken	Frei	24
Altstadt		93

Tabelle 6 zeigt die maximale Parkraumauslastung bezogen auf die aggregierten Bereiche. Die Auslastung im Tagesverlauf sind grafisch in **Bild P 5.2** dargestellt.

Tabelle 6: Parkraumauslastung in der jeweiligen Spitzenstunde im Detailbetrachtungsraum „Altstadt“ zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023

Bereich	Parkraumangebot Kapazität	85%-Auslastung [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [%]
Brauhausstraße	8	7	9	113
Hotel Vorderburg	4	3	4	100
Marktplatz	18	15	24	133
Parkfläche Kirche	6	5	5	85
Ringmauer	21	18	21	100
Schulstraße	12	10	4	33
Straßenparken	24	21	23	96
Gesamt	93	79		

Tabelle 7: Parkraumauslastung der Spitzenstunde in der kumulierten Version der Altstadt zwischen 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023

Altstadt Gesamt (vgl. Tabelle 2)	Parkraumangebot Kapazität	85%-Auslastung [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [Anzahl Fahrzeuge]	Auslastung in der Spitzenstunde [%]
Gesamt	93	79	72	77%

Die Auswertung der Parkraumauslastung weist folgende Auffälligkeiten auf:

- Bei der Aufteilung der Altstadt weisen von den sieben definierten Bereichen sechs eine maximale Parkraumauslastung von über 85% und vier von mindestens 100% in der jeweiligen Spitzenstunde auf. In der kumulierten Version (alle Bereiche gemeinsam zur gleichen Zeit) lag die **maximale Auslastung bei 77%** (vgl. Tabelle 2).
 - Die jeweiligen Spitzenstunden in der Altstadt liegen demnach in verschiedenen Stunden über den Tagesverlauf verteilt;
 - Die Nachfrage, insbesondere auf dem Marktplatz, kann als sehr hoch eingestuft werden.
- Die kumulierte Version weist eine Auslastung in der Spitzenstunde von 72 Fahrzeugen auf - demgegenüber stehen bei der detaillierteren Auswertung mit differenzierten Spitzenstunden eine maximale Auslastung von 90 Fahrzeugen.
- Der Bereich Marktplatz weist mit einer maximalen Auslastung von 133% die größte Parkraumauslastung auf. Um 19 Uhr stehen 24 Fahrzeuge auf dem Marktplatz, auf dem lediglich 18 Parkstände markiert/ausgewiesen sind.

Nachfolgende **Tabelle 8** zeigt die Parkdauerverteilung bezogen auf die aggregierten Bereiche in der Altstadt an. Die Parkdauerverteilung im Tagesverlauf wird grafisch in **Bild P 5.3** dargestellt.

Tabelle 8: Parkdauerverteilung der Detailbetrachtung „Altstadt“ von 07:00 – 20:00 Uhr am 09.05.2023

Bereich	Anzahl Parkvorgänge 07-20 Uhr	<1 Std.	1..-2 Std.	2.. -4 Std.	4...-8 Std.	> 8 Std.
Brauhausstraße	23	13	1	2	2	5
Hotel Vorderburg	9	4	3	1	1	0
Marktplatz	64	22	10	18	10	4
Parkfläche Kirche	18	13	0	2	2	1
Ringmauer	44	15	5	2	14	8
Schulstraße	13	8	4	1	0	0
Straßenparken	53	24	3	6	9	11
Gesamt	224	99	26	32	38	29

Die Auswertung der Parkdauerverteilung weist folgende Auffälligkeiten auf:

- Im Detailbetrachtungsraum Altstadt kam es zu insgesamt 224 Parkvorgängen:
 - Die Parkvorgänge teilen sich zu ca. 56% auf Kurzparkende unter 2 Stunden sowie ca. 44% auf Parkende länger als 2 Stunden auf.
 - Den größten Anteil mit ca. 44% bildet die Parkdauer <1 Std.
 - Etwa 30% fallen unter die Kategorie Langzeit-/Dauerparkende mit mindestens 4 Std.
- Die Parkdauer <1 Std. liegt mit knapp 100 Fahrzeugen deutlich über den weiteren Parkdauern, welche relativ gleichmäßig bei etwa 30 Fahrzeuge im Tagesverlauf liegen.
- 20 Parkstände entlang der Altstadtstraßen werden von Langzeit-/Dauerparkenden in Anspruch genommen und sind somit "dauerhaft" nicht verfügbar.
- 14 der 18 vorhandenen Parkstände auf dem Marktplatz sind von Langzeit-/Dauerparkenden >4 Std. belegt. 64 Parkvorgänge im gesamten Tagesverlauf zeigen die hohe Nachfrage und Nutzung der Marktplatzfläche.

2.4 Schlussfolgerung Analyse Parkraumerhebung

Die Parkstände im öffentlichen Raum sind nur zeitweise bzw. bereichsweise stark nachgefragt. Grundsätzlich sind jederzeit freie Parkstände in den aggregierten Bereichen (und Parkplätzen) und somit in fußläufiger Entfernung vorhanden. Dementsprechend geht aus der Parkraumanalyse hervor, dass im Untersuchungsgebiet kein Mengenproblem, sondern viel mehr ein „temporäres Verteilungsproblem“ zu identifizieren ist. Die Altstadt weist eine sehr hohe Auslastung auf, was durch die Detailbetrachtung deutlich wird, während die umliegenden Bereiche ausreichend freie Parkstände aufweisen.

Insgesamt 65 der 93 vorhandenen Parkstände im Altstadtgebiet werden durch Langzeit-/Dauerparkende "dauerhaft blockiert", da die Fahrzeuge länger als 4 Stunden abgestellt werden. Insgesamt bildet allerdings mit 99 Parkvorgängen <1 Std. das Kurzzeitparken die höchste Nachfrage. Grundsätzlich sollte der Fokus,

insbesondere in historischen Altstadtbereichen, auf eine hohe Aufenthaltsqualität, der Erlebbarkeit der Altstadt und zugunsten von Fußgehenden gelegt werden.

In der Schlitzer Altstadt sollte mit Blick auf den mittelalterlichen Marktplatz mit dem Marktbrunnen mindestens diese Fläche erlebbar und für Fußgehende sowie TouristInnen als attraktiv und nutzbar hergestellt werden.

Ein weiterer Kernaspekt besteht bei den Kontrollen von Falschparkenden. Im gesamten Untersuchungsgebiet kam es während des Erhebungszeitraums von 07:00 - 20:00 Uhr zu insgesamt 109 Falschparkvorgängen. 55 Fahrzeuge wurden in zeitlichen beschränkten Parkständen länger als die maximal erlaubte Parkdauer abgestellt, hinzu kommen 54 regelwidrige Parkvorgänge.

Im Hinblick auf Fußgehende, insbesondere Personen mit Anspruch auf Barrierefreiheit, sind die Gehwege sicher und komfortabel nutzbar zu halten. Im Stadtgebiet liegen sowohl Abschnitte mit markiertem/beschildertem als auch geduldetem Gehwegparken vor, bei denen die Mindestgehwegbreiten deutlich unterschritten sind. Im Regelfall sollte auf Gehwegen nicht geparkt werden.

3 Verkehrserhebungen

Für eine quantitative Bewertung der Verkehrsmengen wurde an einem repräsentativen Dienstag¹ – 09.05.2023 – das Verkehrsaufkommen in der Zeit von 6:00 Uhr bis 19:00 Uhr erhoben. Hierfür fanden Erhebungen an vier Knotenpunkten statt (**Bild V 1**). Die Erhebungsstellen erfolgten nach Absprache mit der Verwaltung entlang der Hauptverkehrsachsen Günthergasse/Bahnhofstraße sowie Im Grund/Otto-ZinBer-Straße. Zusätzlich bilden die ausgewählten Knotenpunkte die Verkehrsbelastung in die Altstadt sowie der parallel verlaufenden Ringmauer ab. Die Verkehrszählungen wurden mittels Kameras unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen durchgeführt.

Die Ergebnisse wurden aufbereitet für die jeweilige 4-Stunden-Gruppen (vormittags 6:00 – 10:00 Uhr, nachmittags 15:00 – 19:00 Uhr) und die in diesen Zeiten liegenden Spitzenstunden. In den **Bildern V 2.1 bis V 2.4** ist dies grafisch dargestellt - dabei beziehen sich die Spitzenstundendarstellungen auf die sogenannte „gleitende Spitzenstunde“ (die kumulierten Spitzenzeiten sind gesondert ausgewiesen). Die grafische Aufbereitung der einzelnen Knoten kann zusätzlich im Detail dem Anhang entnommen werden.

3.1 Plausibilitätsprüfung der Erhebungsergebnisse

Im 5-Jahres-Rhythmus werden in den deutschen Bundesländern Straßenverkehrszählungen auf klassifizierten Straßen (Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen) durchgeführt. Für das Land Hessen erfolgte die letzte Erhebung 2021 durch Hessen Mobil, wobei zwei Messpunkte im Stadtgebiet Schlitz nahe des Untersuchungsgebietes liegen (**Bild V 3**). Die ermittelten Werte beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV), welcher in der vorliegenden Erhebung aufgrund des ausgewerteten Zeitraums von 6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr ausschließlich extrapoliert ermittelt wurde. Hierfür werden in der Verkehrsplanung zwei überschlägige Varianten angewendet:

- Spitzenstunde $\hat{=}$ ~10% des DTV,
- 4-Stunden-Gruppe $\hat{=}$ ~33% des DTV.

Diese Hochrechnungen sind in der folgenden **Tabelle 9** sowie grafisch in **Bild V 3** dargestellt.

Tabelle 9: Gegenüberstellung der Erhebungsergebnisse Hessen Mobil und Planungsbüro von Mörner

	Standort 1:	Verkehrsmenge:	Standort 2:	Verkehrsmenge:
Hessen Mobil (2021)	Im Grund (zw. Einmündung Am Bodenacker und Auf der Zinn)	3.045 Kfz./ 24 Std.	Bahnhofstraße (auf Höhe Poststraße)	8.041 Kfz./ 24 Std.
Planungsbüro von Mörner (2023)	Im Grund (auf Höhe der Altstadtzufahrt)	~4.000 Kfz./ 24 Std.	Bahnhofstraße (auf Höhe Ringmauer)	~7.000 Kfz./ 24 Std.

Bei den Ergebnissen bleibt festzuhalten, dass an beiden Standorten eine geringe Differenz vorliegt. Dies lässt sich insbesondere durch die unterschiedlichen Standorte zwischen den Erhebungsstandorten von Hessen Mobil und Planungsbüro von Mörner (sowie leichten Ungenauigkeiten aufgrund der Hochrechnung basierend auf der Spitzenstunde bzw. 4-Stunden-Gruppe und tägliche Schwankungen bei der Verkehrsmenge) zurückführen. Insgesamt können die erhobenen Verkehrsmengen als plausibel eingestuft werden.

3.2 Darstellung der Verkehrserhebungen

Im Folgenden werden die vier Erhebungspunkte dargestellt und essentielle Auffälligkeiten dokumentiert.

3.2.1 Knotenpunkt Herrngartenstraße/Brauhausstraße/Günthergasse

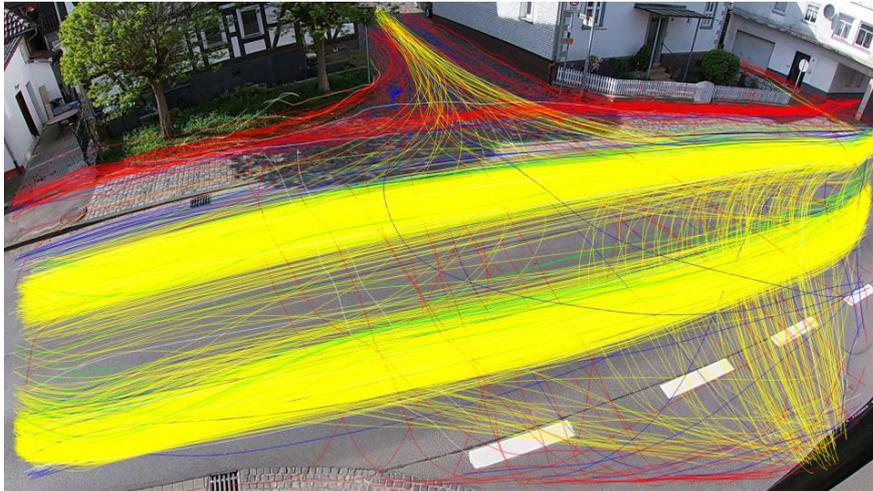


Abbildung 3: Knotenpunkt Herrngartenstraße/Brauhausstraße/Günthergasse
Fußverkehr (rot), Radverkehr (blau), Kfz-Verkehr (gelb), Schwerverkehr (grün)
(Darstellung über die 4-Stunden-Gruppe nachmittags von 15:00 - 19:00 Uhr)

Im Zufahrtsbereich zur Brauhausstraße wird die gesamte Fläche vom Fußverkehr (rot) in Anspruch genommen - deutlich wird auch, dass über die Günthergasse ein hoher Querungsbedarf besteht. Entlang der Hauptachse dominiert der motorisierte Verkehr, die Radfahrenden werden deutlich erkennbar an den Fahrbahnrand gedrängt und fahren teilweise entlang der Entwässerungsrinne oder auf dem Gehweg.

3.2.2 Knotenpunkt Günthergasse/Ringmauer/Bahnhofstraße

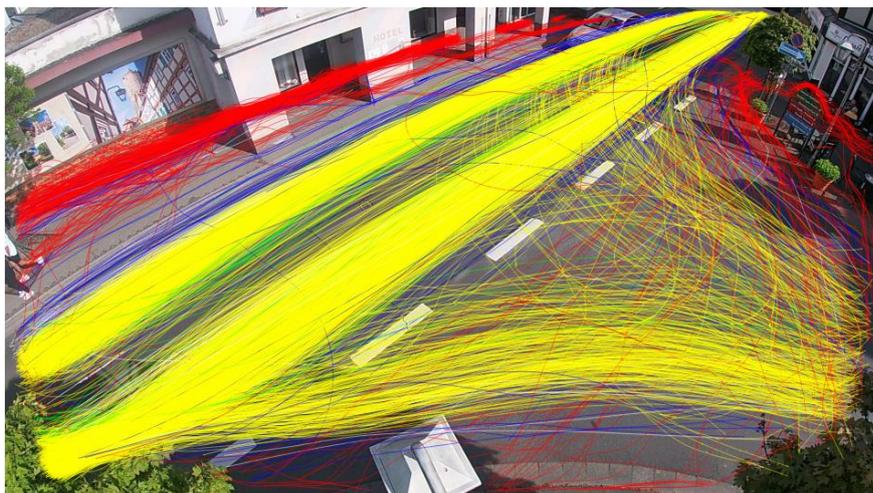


Abbildung 4: Knotenpunkt Günthergasse/Ringmauer/Bahnhofstraße
Fußverkehr (rot), Radverkehr (blau), Kfz-Verkehr (gelb), Schwerverkehr (grün)
(Darstellung über die 4-Stunden-Gruppe nachmittags von 15:00 - 19:00 Uhr)

Am Knotenpunkt Günthergasse – Ringmauer wird der hohe Querungsbedarf über die Ringmauer deutlich, was sich durch die vielen querenden Fußgängerwege (rot) darstellt. Die Querungen erfolgen in direkter Nähe zur Ortsdurchfahrt. Querungsbedarf über die Günthergasse besteht in der Abbildung überwiegend im oberen Bereich (entspricht dem südlichen Anschluss der Günthergasse); links außerhalb des Bildes (nördlich) befindet sich eine Fußgängerschutzanlage, worauf der geringere Querungsbedarf in diesem Bereich zurückgeführt werden kann. Auffällig ist zudem, dass die Radfahrenden erneut sehr nah am Fahrbahnrand oder sogar auf den Gehwegen fahren. Die Breite und Dominanz der gelben Verkehrsströme (Kfz-Verkehr) zeigen die hohe Nutzung durch den motorisierten Verkehr, auch eine hohe Anzahl an abbiegenden Fahrzeugen in die Ringmauer wird deutlich.

3.23 Knotenpunkt Ringmauer/Otto-Zinßer-Straße

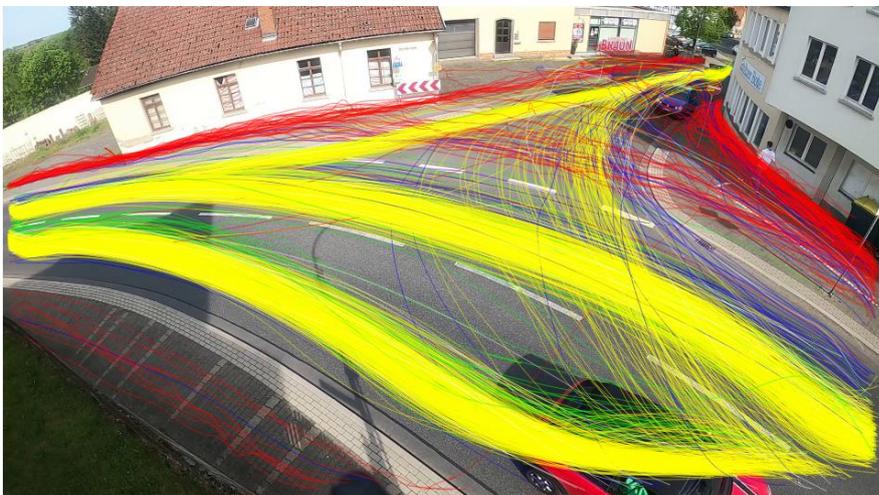


Abbildung 5: Knotenpunkt Ringmauer/Otto-Zinßer-Straße
Fußverkehr (rot), Radverkehr (blau), Kfz-Verkehr (gelb), Schwerverkehr (grün)
(Darstellung über die 4-Stunden-Gruppe nachmittags von 15:00 - 19:00 Uhr)

Der Fußverkehr (rot) verläuft entlang der Gehwege, der motorisierte Verkehr teilt sich mit den Radfahrenden die Fahrbahn. Die Wegebeziehungen der Fußgehenden sind insbesondere entlang der Ringmauer sowie diese querend erkennbar. Der Abzweig Ringmauer wird von vielen Radfahrenden (blau), auch entgegen der Einbahnstraßenregelung fahrend, in Anspruch genommen.

3.2.4 Knotenpunkt Im Grund/Hindenburgstraße/Ringmauer/Grabenberg

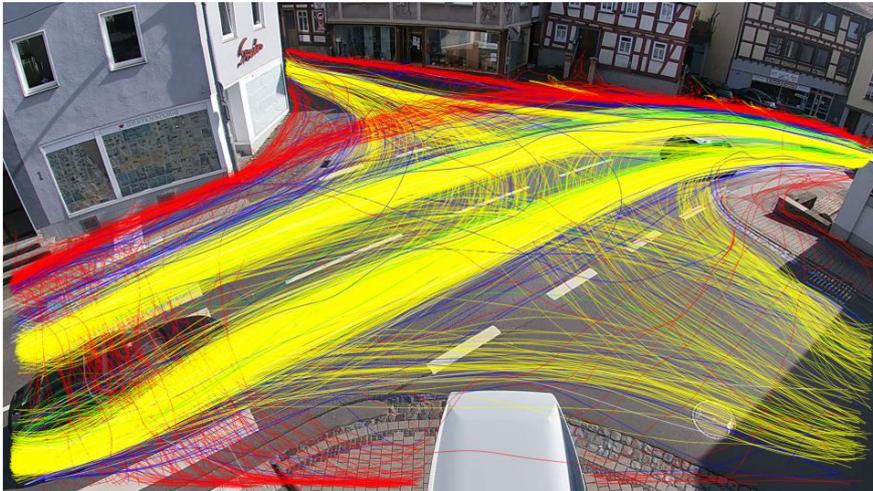


Abbildung 6: Knotenpunkt Im Grund/Hindenburgstraße/Ringmauer/Grabenberg
Fußverkehr (rot), Radverkehr (blau), Kfz-Verkehr (gelb), Schwerverkehr (grün)
(Darstellung über die 4-Stunden-Gruppe nachmittags von 15:00 - 19:00 Uhr)

Die Fußgehenden (rot) nutzen zur Querung der Straße Im Grund überwiegend den dafür vorgesehenen Fußgängerüberweg. Eine häufige Querung Fußgehender ist zudem über die Hindenburgstraße erkennbar. Die Hauptwegebeziehung des motorisierten Verkehrs (gelb) ist deutlich entlang der Hauptachse festzustellen, allerdings bilden auch die Fahrten in die/aus der Altstadt eine nicht zu vernachlässigende Menge. Radfahrende sind überwiegend am Fahrbahnrand und auf den Gehwegen zu verorten.

3.3 Verkehrserhebung Altstadt und Ringmauer

Tabelle 10: Verkehrsbelastung der Ringmauer und Altstadt

	Vormittag (6:00 – 10:00 Uhr) [Kfz/ 4 Std.]	Spitzenstunde Vormittag [Kfz/ Sp.-Std.]	Nachmittag (15:00 – 19:00 Uhr) [Kfz/ 4 Std.]	Spitzenstunde Nachmittag [Kfz/ Sp.-Std.]
Querschnitt Hindenburgstr. (Altstadt)	154	53	203	61
Querschnitt Brauhausstr.	23	5	51	17
Querschnitt Ringmauer Ein- fahrt (Einrichtungsverkehr)	128	43	297	96
Querschnitt Ringmauer Ausfahrt (Einrichtungsver- kehr)	128	43	273	97

Die Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen in **Tabelle 10** zeigt, dass an allen Erhebungsstellen am Nachmittag deutlich mehr Verkehr vorliegt als am Vormittag. Besonders auffällig spiegelt sich dies bei der Ein- und Ausfahrt der Ringmauer wider, wo in der nachmittäglichen 4-Stunden-Gruppe mehr als doppelt so viele Fahrzeuge wie am Vormittag aufgenommen wurden. Dies kann u.a. auf den hohen Geschäftsbesatz entlang der Ringmauer zurückzuführen sein (Am Erhebungstag waren sommerliche Temperaturen, sodass insbesondere die beiden Eis-Cafés in der Ringmauer einen hohen Andrang verzeichneten).

Die Verkehrsmengen in der Altstadt mit unter 100 Fahrzeugen pro Stunde (in der nachmittäglichen Spitzenstunde fährt 1 Fahrzeug pro Minute in die/aus der Altstadt) können zwar insgesamt eher als „niedrig“ eingestuft werden, sind unter den Aspekten der Aufenthaltsqualität, Erlebnisvielfalt sowie den engen Altstadtstraßen aus Sicht des Fußverkehrs dennoch zu hoch und störend.

Die Auswertung der Verkehrserhebung zeigt eine Querschnittsbelastung in der Hindenburgstraße (Zu- und Ausfahrt der Altstadt) von 357 Fahrzeugen in der kombinierten vor- und nachmittäglichen 4-Stunden-Gruppe. In der parallelverlaufenden Ringmauer liegt der kumulierte Querschnitt an der Einfahrt bei 425 Fahrzeugen, an der Ausfahrt bei 401 Fahrzeugen.

3.4 Verkehrsbelastung Hauptverkehrsachse Günthergasse

Die Günthergasse weist hochgerechnet eine DTV-Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Kfz/24 Std auf, die nachmittägliche Spitzenstunde liegt bei 650 Kfz/Sp.-Std. Zusätzlich dient sie als Verbindung des lokalen/regionalen Busverkehrs. Im Abschnitt Günthergasse liegt eine sehr dichte Bebauung und ein überwiegend schmaler Straßenraum vor, wodurch laut Stadtentwicklungskonzept kaum Geschwindigkeitsüberschreitungen vorkommen und die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eher unterschritten wird.²

Insbesondere für Radfahrende stellt die aktuelle Situation keine attraktive Verbindung dar – die Führung erfolgt auf der Fahrbahn: im Mischverkehr bei Tempo 50 mit einer Verkehrsbelastung von 750 Kfz./Sp.-Std. (Problematisch ist Mischverkehr ab einer Verkehrsbelastung von 400 Kfz./Std.³). Zur Etablierung einer Radinfrastruktur ist eine Mindestfahrbahnbreite von 7,50 m Voraussetzung, welche im Bestand nicht vorliegt und aufgrund der beidseitigen Bebauung nicht realisierbar ist. Somit stellt die Ausweisung von Tempo 30 den geringsten Eingriff dar, um Radverkehr sicherer zu gestalten. Unterstützt wird die Ausweisung von Tempo 30 durch die entwickelten Maßnahmen entlang der Günthergasse im ISEK (S. 59 ff.). Als klassifizierte Straße ist Hessen Mobil als Straßenbaulastträger in entsprechende Umgestaltungen mit einzubeziehen. Zur unterstützenden Wirkung von Tempo 30 sind geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen mit in Betracht zu ziehen (Versatz, Mittelinsel, „Hindernis (Grünflächen) im Straßenraum“, Engstellen). Zur Zeit der Erstellung dieses Gutachtens wird die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet.

3.5 Erhebungsergebnisse Radfahrende

Wie bereits an den vorhergehenden Abbildungen ausgeführt, fahren Radfahrende häufig am Fahrbahnrand oder nutzen den Gehweg (erlaubt ist eine Nutzung ausschließlich für Kinder). Die Verkehrsmengen der Radfahrenden sind in **Bild V 4.1 und V 4.2** dargestellt. Da der Fokus der Beauftragung auf dem (motorisierten)

² Integriertes Stadtentwicklungskonzept: 2020

³ FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA: 2010 (S.22)

Verkehr entlang der Hauptachsen lag, können für den Radverkehr abseits der betrachteten Hauptachsen keine Aussagen getroffen werden.

Der von Radfahrenden am stärksten befahrene Querschnitt befindet sich in der Bahnhofstraße und weist in der nachmittäglichen 4-Stunden-Gruppe eine Querschnittsbelastung von 65 Radfahrenden auf. Auf Höhe der L 3140 beträgt die Querschnittsbelastung 48 Radfahrende, die als Einbahnstraße ausgewiesene Ringmauer befahren beidseitig insgesamt 36 Radfahrende (in 4 Stunden).

Die Verkehrsbelastung von Radfahrenden im Untersuchungsgebiet liegt am Nachmittag deutlich höher. Die größte Differenz zwischen Vor- und Nachmittag lässt sich entlang der Hauptverkehrsachse L 3141 erkennen, wo nachmittags etwa drei Mal so viel Radfahrende wie am Morgen aufgenommen wurden.

Insgesamt kann die Anzahl an Radfahrenden im Untersuchungsgebiet/an den jeweiligen Zählstellen als sehr gering eingestuft werden. Sie weist Potential aus, Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten, besonders entlang der Hauptachsen.

3.6 Radabstellanlagen

Im gesamten Untersuchungsgebiet des ISEK befindet sich eine Abstellanlage für Fahrräder, wobei diese auf privatem Grund der Linda-Sonnen-Apotheke steht. Das erweiterte Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung weist drei weitere Radabstellanlagen auf: ADFC-konforme⁴ Radabstellbügel in der Altstadt, nicht ADFC-konforme E-Bike-Ladestationen an der Bleichenstraße sowie eine private Radabstellanlage an der Stadt Apotheke Schlitz. (s.g. „Felgenklemmer“, **Bild V 5**)

Das Fehlen von Radabstellanlagen mindert einerseits die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrads, andererseits werden dadurch Fahrräder auf nicht dafür vorgesehenen Flächen abgestellt. Wie in der nachfolgenden **Abbildung 7** dargestellt, werden Gehwege zugestellt und die Flächen für Fußgehende deutlich eingeschränkt.

In der nachfolgenden **Abbildung 7** könnte z.B. ein Pkw-Stellplatz (temporär/probewise) zu 5 Radabstellplätzen umgenutzt werden. Der Gehweg bleibt weiterhin für Fußgehende nutzbar (siehe Maßnahmenkapitel **7.11**).

⁴ ADFC – ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle; 2023



Abbildung 7: Von Fahrrädern zugedeparkter Gehweg in der Bahnhofstraße (Bildquelle: Apple Karten)

3.7 Fußverkehr

Die Ergebnisse der Erhebung Fußgehender zeigen, dass insbesondere am Knotenpunkt Günthergasse/Ringmauer viele Personen zu Fuß unterwegs sind. Dies betrifft sowohl die Nord-Süd-Achse entlang der Hauptverkehrsstraße sowie die Ringmauer. Ebenso weist der Fußgängerüberweg im Grund eine hohe Anzahl an Fahrbahnquerenden auf. Dargestellt sind die Ergebnisse in den **Bildern V 5.1 und V 5.2**.

Vergleichbar mit der Anzahl Fahrradfahrender sind am Nachmittag deutlich mehr Fußgehende im Untersuchungsgebiet erhoben worden als vormittags. Auffällig bei der Auswertung der Fußgehenden ist, dass sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag deutlich mehr Personen die Altstadt über die Hindenburgstraße und Brauhausstraße verlassen als hineinlaufen.

4 Schlussfolgerung Analyse Verkehrserhebung

Die Verkehrserhebungen können durch den Abgleich mit den Daten von Hessen Mobil als plausibel eingestuft werden. Demnach besteht, insbesondere entlang der beiden Hauptverkehrsachsen L 3140 und L 3141, eine hohe Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr. Auch die Verkehrsströme entlang der Ringmauer sowie in der Zu- und Ausfahrt der Altstadt sind für diese Erschließungsstraßen als hoch einzustufen. Dies kann einerseits mit der geringen Attraktivität für Fußgehende oder Radfahrende zusammenhängen, der hohen Verfügbarkeit öffentlicher Parkstände in der Altstadt und Ringmauer sowie der Anbindung an die direkt angrenzenden klassifizierten Straßen. Zudem bilden beide Landesstraßen direkte Verbindungen durch Schlitz mit dem Umland.

Die Anzahl an Radfahrenden kann insgesamt als sehr gering eingestuft werden. Potentielle Gründe für die geringe Verkehrsbelastung durch Radfahrende können die erlaubten Geschwindigkeiten von 50 km/h und die hohe Anzahl des motorisierten Verkehrs entlang der ausgewiesenen Radwegeverbindungen sein, die fehlende Radinfrastruktur und dementsprechend ein negatives Sicherheitsempfinden. Für Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs verfügt die Bestandssituation über großes Potential, welches mit

entsprechenden Maßnahmen zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung führen kann. Dies gilt neben der Radinfrastruktur auch für das Fahrradparken, welches im Bestand deutliche Mängel aufweist.

Die Erhebungsergebnisse lassen darauf schließen, dass sich Fußgehende insbesondere im Altstadtbereich aufhalten, wo sich sowohl aus touristischer Sicht als auch im Hinblick auf Gaststätten sowie das Rathaus zentrale Anlaufstellen befinden. Ebenso sind Fußgängerströme entlang der Ringmauer sowie am Knotenpunkt zur Hauptverkehrsstraße erkennbar. Außerdem stellen sie direkte Verbindungen zur Fußgänger-schutzanlage, dem Schlosspark sowie dem Fluss Schlitz dar. Insgesamt besteht aber auch bei den Fußgehenden, sowohl in der Anzahl als auch der bestehenden Infrastruktur, Potential zu einer höheren Nutzung.

5 Anmerkungen von BürgerInnen, LoPa und Magistrat

Während des Auf- und Abbaus der Kameras sowie der Durchführung der Parkraumerhebung wurden von BürgerInnen subjektive Wahrnehmungen an die ErheberInnen herangetragen, welche im Folgenden kurz aufgelistet sind:

- Auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge erschweren das Passieren von Fußgehenden, vor allem von Personen mit Rollator oder Kinderwagen;
- Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) werden seitens der Autofahrenden zu häufig nicht berücksichtigt;
- Mitarbeitende von Geschäften parken auf den zeitlich beschränkten Parkständen und blockieren diese tagsüber;
- Geschwindigkeit in der Günthergasse/Bahnhofstraße ist viel zu hoch (mehrmalige Nennung);
- In der Ringmauer fahren täglich mehrere Autos entgegen der Einbahnstraßenregelung;
- Mobile Blitzerstelle auf Höhe der Destillerie ist nahezu allen Autofahrenden bekannt, sodass sie im Anschluss das Tempo erhöhen und gefährliche Situationen auf Höhe des Fußgängerüberwegs zur Altstadt (Erhebungsstelle *Knotenpunkt Im Grund/Hindenburgstraße/Ringmauer/Grabenberg*) entstehen → Wunsch nach variierenden Blitzerstellen, vor allem auch im Bereich der Altstadtzufahrt Geschwindigkeitskontrollen durchführen;
- Geschwindigkeit in der Ringmauer zu hoch.

Ergänzt werden diese durch Hinweise aus LoPa und Magistratssitzung:

- Vielfältige Nutzung des Altstadtgebietes durch NutzerInnen mit sehr unterschiedlichen Anforderungen
 - Hotels
 - Tourismus
 - Einzelhandel
 - Gastronomie
 - Verwaltung
 - Kirche
- Überlegung zur Verlagerung der Ämter mit Publikumsverkehr auf das Brauereigelände

6 Handlungsbedarf

Aus vorangegangener Bestandsaufnahme und -analyse sehen wir in folgenden Bereichen Handlungsbedarf, um Straßenraum, Mobilität und Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet zukunftsfähig zu gestalten:

- attraktive, alte Innenstadt - Tourismus spielt eine relevante Rolle;
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität durch weniger geparkte Fahrzeuge in der historischen Altstadt
- zukunftsfähige Mobilität, E-Klima, Klimaschutzgesetz;
 - Notwendigkeit auf Klimaveränderungen auch mit Anpassungen im Bereich Mobilität zu reagieren.
 - Neue Grundlagen für Verkehrsplanungen z.B. E-Klima 2022.
 - Flächen nutzbar machen für hochwertigen Rad- und Fußverkehr.
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nutzen;
 - Die Möglichkeit nutzen, die sich jetzt mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt bietet, um zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.
- Potential durch Neugestaltung/neue Nutzung des Brauereigeländes nutzen;
 - Die Möglichkeit nutzen, die sich jetzt mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt bietet, um zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.
- Kein unmittelbarer Bedarf an zusätzlichem Parkraum erkennbar – alle Parkstände, die im Brauereigelände geschaffen werden, sind „zusätzlich“;
- Verkehrsberuhigung in der erweiterten Altstadt – über die Ortsdurchfahrt hinaus zwischen „2 Kreiseln“
 - Bezieht sich auf Herrngartenstraße und Günthergasse zwischen Hainbuch im Westen und Eisenbahnbrücke im Nord-Osten

7 Maßnahmen

Auf Grundlage der Parkraumerhebung lässt sich ableiten, dass im Untersuchungsgebiet ausreichend öffentliche Parkstände vorzufinden sind. Die Aussage im ISEK „wenig öffentliche und private Stellplätze im Gebiet“ kann auf das dortige Untersuchungsgebiet (was vor allem entlang der Günthergasse und auf die Altstadt fällt), durchaus belegt werden - dies zeigen die hohen Auslastungen in diesen Bereichen. Doch die Erweiterung des Untersuchungsgebietes wurde mit dem Hintergrund vorgenommen, dass Personen durchaus ein gewisser Weg vom Parkstand zum Ziel zugemutet werden kann und die Gesamtsituation abgebildet werden soll. Dementsprechend ist im gesamten Untersuchungsgebiet durchgehend ein Parkstand vorzufinden, wenn auch nicht direkt vor dem jeweiligen Ziel. Daher liegt kein zwingender Handlungsbedarf vor.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sind in **Bild M O** lokalisiert worden.

7.1 Parken – Struktur

In der umfassenden Betrachtung des Untersuchungsgebiets kann kein dauerhafter Parkdruck identifiziert werden. Rein verkehrstechnisch/mengenmäßig zeigt die durchgeführte Analyse kein Parkproblem. Der durch Nutzende wahrgenommen „Parkdruck“ ist vielmehr ein Element des subjektiv wahrgenommenen Komforts. Nicht zu jeder Tageszeit sind direkt vor jedem Ziel freie Parkstände aufzufinden. Allerdings sind in wenigen Laufmetern Entfernung im gesamten Tagesverlauf freie Parkstände vorhanden.

Mit dem Ziel einer Parkraumbewirtschaftung des Altstadtbereichs soll die Erreichbarkeit der Altstadt gewährleistet werden, ohne dass dies zu Lasten der Aufenthaltsqualität fällt. Daher sollten Parkstände von jeder Richtung kommend bereitgestellt werden, bevor der Altstadtbereich der Ortsdurchfahrt durchfahren wird. Von dort aus wird in der Regel zu Fuß zum jeweiligen Ziel gegangen - der Park-(such)-Verkehr in der Altstadt wird reduziert (**Bild M 1**):

- Aus Richtung Südwest kommend (Salzschlirfer Straße) – Parkplatz auf den Brauereiwiesen;
- Aus Richtung Norden kommend (Bahnhofstraße) – Parkplatz am Tegut (aktuell vermietet/verpachtet – Regelung zur Nutzung anpassen?);
- Aus Richtung Südost kommend (Eisenbahnbrücke) – Parkplatz Bürgerhaus (Flächen könnte bei Bedarf in einem nachgeordneten Schritt erweitert werden).

(Parkraum-)Flächen, die aktuell zum Parken von Kfz genutzt werden, sollten in der öffentlichen Hand gehalten werden. Dies ermöglicht Gestaltungsspielräume in der Form zukünftiger Umnutzung dieser Flächen, falls sie nicht mehr zum Parken benötigt werden.

Für Feste, Weihnachtsmarkt, etc. ist bereits ein Konzept zum Thema Parken in Schlitz vorhanden.

Teil dieser grundlegenden Maßnahme sollte ein System der Parkleitbeschilderung sein, in dem vrs. statisch auf die jeweiligen Parkstände hingewiesen wird. Die Zufahrt zur Altstadt wird direkt als unnötig/unattraktiv ersichtlich. Die Fußwegeachsen mit den zurückzulegenden Entfernungen und Routen sollten an den Parkplätzen ersichtlich sein.

7.2 Parken Marktplatz (Detail)

Der Marktplatz mit dem Marktbrunnen befindet sich in der Altstadt von Schlitz. Derzeit wird dieser Platz dominiert von stehenden Autos, die auf dem gesamten Marktplatzgebiet vorzufinden sind (**Abbildung 8**). Dem entgegen bietet sich an, den mittelalterlichen Marktplatz als Zentrum der Altstadt herzustellen. Ziel daher sollte es sein, den Marktplatz für BewohnerInnen sowie Tourismus erlebbar und nutzbar zu machen.

Um diese Erlebbarkeit zu erreichen, ist das Parken am Marktplatz deutlich einzudämmen. Neben der Verringerung an Parkständen ist dies mit verstärkten Kontrollen durch das Ordnungsamt zu begleiten. Die Parkregelung am Marktplatz ist in die Planungen zur Parkraumregelung für die gesamte Altstadt zu integrieren.

Ein Eingriff mit geringen Veränderungen ist in **Bild M 2** dargestellt. Hier wird der Marktplatz am Brunnen und im südlichen Bereich von parkenden Fahrzeugen befreit.



Abbildung 8: Dominanz des ruhenden Verkehrs auf dem Marktplatz

7.3 Parken Altstadt (allgemein) – Zufahrtssteuerung Hindenburgstraße

Die zentrale Frage nach der Verkehrs- und Parkraumerhebung bildet die verkehrliche Situation am Eingang zur Altstadt. *Wer soll in die Altstadt fahren dürfen? Mit welchem Ziel? Soll in der Altstadt Verkehr „regulär“ stattfinden? Wie kann man den Verkehr in der Altstadt bestmöglich eindämmen? Wer soll die zentralen, „wertvollen“ Parkstände in der Altstadt nutzen dürfen?*

Die Altstadt wird dominiert von fahrenden und stehenden Fahrzeugen, was durch die beiden Erhebungen festzustellen ist. In der nachmittäglichen Spitzenstunde fahren im Querschnitt mehr Kfz auf der Hindenburgstraße (61 Kfz von 16:15 – 17:15 Uhr) als am gesamten Nachmittag Fußgehende (42 Fußgehende von 15:00 – 19:00 Uhr) laufen. Aus der Parkraumerhebung ergibt sich eine hohe Nachfrage an Parkmöglichkeiten in der Altstadt, wobei die Optionen im engen Altstadtkern gering ausfallen.

Hierfür werden im Nachfolgenden vier Optionen dargestellt, welche sowohl verwaltungsintern als auch mit AnliegerInnen und BürgerInnen zu diskutieren sind:

Option 1: Altstadt-Poller

Durch den Einsatz eines absenkbaren Pollers am direkten Zufahrtbereich der Hindenburgstraße können nur Personen einfahren, welche eine Berechtigung dafür erhalten (Hotelgäste, Anwohnende, etc.). Eine solche Berechtigung kann über einen QR-Code oder das entsprechende Kennzeichen erfolgen. Personen ohne Zugangsberechtigung können nicht in die Altstadt einfahren und werden durch ein Parkleitsystem auf umliegende Parkplätze geführt. Für Gottesdienste könnte z.B. der Poller automatisch abgesenkt werden, sodass zu diesen Zeiten auch Personen ohne Berechtigung zum Besuch des Gottesdienstes in die Altstadt fahren können. Technische Lösungen der Zu- und Ausfahrtregelungen sind vielfältig (z.B. kostenfreie Ausfahrt als Kunde, ansonsten kostenpflichtig). Genaue Regelungen müssten gemeinsam mit den Anrainern entwickelt werden.

Option 2: zeitliche Beschränkung

Eine weitere Option bildet die zeitliche Beschränkung der Parkstände. Dies kann zunächst allein durch eine zeitliche Parkdauerbeschränkung umgesetzt werden (Parkscheibenregelung). In einem ggf. nachfolgenden Schritt könnte auf eine monetäre/gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung gewechselt werden (Parkscheinregelung). Langzeitparkende werden in diesem Ansatz auf die umliegenden, freien Parkplätze (z.B. am

Bürgerhaus oder in der Bahnhofstraße) oder den in Planung befindlichen Parkplatz auf den Brauereiwiesen verweisen.

Option 3: Bewohnerparken

In Altstädten besteht für BewohnerInnen häufig keine Möglichkeit zum Abstellen des Fahrzeugs auf dem eigenen Grundstück, sodass diese Personengruppe im öffentlichen Raum bevorzugt werden kann. Wie bereits im ISEK aufgeführt ist daher über die Umsetzung von Bewohnerparken für den Altstadtkern zu diskutieren. Im Falle des absenkbaren Pollers können Anwohnende eine Zufahrtsberechtigung erhalten, bei Option 2 könnte ein Teil der Parkstände ausschließlich BewohnerInnen zur Verfügung gestellt werden (beispielhafte Darstellung in **Bild M 2**).

Option 4: Haltverbotszone mit zeitl. Beschränkung und/oder Bewohnerparken

Zur ordnungsrechtlichen Regelung kann der gesamte Altstadtbereich auch zu einer Haltverbotszone umgestaltet werden, in der Parken nur in markierten Bereichen gestattet ist. Zeitliche Beschränkungen und Bewohnerparken lassen sich mit diesem Ansatz verknüpfen. Ohne Zufahrtsbeschränkung sind regelmäßige Kontrollen des Ordnungsamtes notwendig.

Um den Fokus auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu legen, ist mit dem Parken restriktiv umzugehen. Im gesamten Altstadtkern sind die Parkstände eindeutig auszuweisen/zu markieren sowie durchgängig und möglichst einheitlich zu regeln. Die Ausweisung ist in Rücksprache mit der Stadtplanung sowie der Feuerwehr vorzunehmen.

Am Beispiel des Marktplatzes könnte Parken nur noch auf zwei Seiten statt wie im Bestand auf allen vier Seiten (**Bild M 3**) erlaubt werden, sodass der Marktbrunnen als zentrales Element nicht von stehenden Fahrzeugen umgeben ist. Eine Reduktion der Parkstände erhöht die Aufenthaltsqualität in der Altstadt.

Bei allen Regelungen ohne Zufahrtsbeschränkung ist eine intensive Überwachung durch das Ordnungsamt notwendig.

7.4 Gehwege für Fußgehende nutzbar machen

Die Gehwege sind Fußgehenden vorbehalten - sie stellen einen besonders geschützten Raum dar. Ordnungswidrig auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge sind strikt zu ahnden. In einer Übergangsphase können Anwohnende/Parkplatznutzende mit Hinweiszetteln an den Fahrzeugen darauf aufmerksam gemacht werden, bevor kostenpflichtig geahndet wird. Die ausgewiesenen Parkstände auf den Gehwegen sollten auf die Fahrbahn verlagert werden. In Ausnahmefällen können Parkstände auf Gehwegen mit entsprechender Markierung umgesetzt werden, wenn eine Restgehwegbreite von **mindestens 2,10 m** sichergestellt werden kann.

Am Untersuchungstag kam es im gesamten Gebiet zu insgesamt über 100 ordnungswidrigen Parkvorgängen. Durch das Ordnungsamt sind verstärkte Kontrollen hinsichtlich parkender Fahrzeuge durchzuführen.

Sind seitens des Ordnungsamtes die Kapazitäten für entsprechende Kontrollen nicht vorhanden, ist verwaltungsintern über eine zusätzliche Arbeitskraft hierfür zu diskutieren.

7.5 Parken Beschilderung anpassen

Die Beschilderung für die Parkstände in der Günthergasse (zwischen Siebertshof und Steinweg) ist anzupassen. Die bestehende Beschilderung entspricht nicht den dafür vorgesehenen Parkständen (die Beschilderung zeigt Gehwegparken linksseitig der Fahrbahn an – dies würde die andere Straßenseite betreffen). Zudem ist das Schild in den Sommermonaten aufgrund der umgrenzenden Baumblätter nicht erkennbar (**Abbildung 9**).



Abbildung 9: Falsche Beschilderung der Parkstände, welche in den Sommermonaten nicht erkennbar ist

7.6 Empfehlungen im Rahmen der Umgestaltung/Sanierung der Ortsdurchfahrt

Aus der Verkehrserhebung geht hervor, dass die Günthergasse in beiden Richtungen vom motorisierten Verkehr sehr stark befahren ist, gleichzeitig aber eine ausgewiesene Fahrradachse darstellt. Im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ist hierbei die Relevanz des Radverkehrs zu prüfen, bei der Führung auf der Fahrbahn ist für den Radverkehr entsprechend Sicherheit zu tragen. Da aufgrund der bestehenden Breiten keine Radinfrastruktur umsetzbar ist, wäre das mildeste Mittel eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h. Außerdem sind zu den ausgewiesenen Parkständen Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zu markieren, vor allem um „Dooring-Unfälle“ zu vermeiden. Zur gesamten Planung der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erfolgte ein Austausch mit dem Planenden der Ortsdurchfahrt des Ingenieurbüros Habermehl+Follmann.

Des Weiteren wurden Optionen erarbeitet (**Bild M 4**), wie der Radverkehr alternativ zur Hauptverkehrsachse geleitet werden könnte. Diese Routen sind mit dem örtlichen Radverkehrsbeauftragten sowie dem örtlichen ADFC zu diskutieren.

Die Empfehlungen zur Ortsdurchfahrt L 3141 sind **Anhang 1** zu entnehmen.

7.7 Ortsdurchfahrt – Abschnitt Altstadt

Der Bereich der Altstadt und Brauereiwiesen erstreckt sich von den Knotenpunkten Herrngartenstraße/Auf der Zinn bis zur Bahnhofstraße/Schlitzer Straße. Um die Ein- und Ausfahrt in den Altstadtbereich deutlich zu kennzeichnen, wird empfohlen, beide Knotenpunkte mit Kreisverkehren hervorzuheben und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 zu setzen (**Bild M 5**). Die Kreisverkehre wirken zudem geschwindigkeitsmindernd für den Kfz-Verkehr, ermöglichen Fußgehenden eine attraktive Querung mit Querungshilfe und Radfahrenden eine Führung ohne Straßenquerung.

Der Kreisverkehr an der Einmündung Schlitzer Straße ist im ISEK als Einzelmaßnahme aufgeführt (Maßnahmennummer: 2.1) mit dem Ziel der Stärkung der klimagerechten Mobilität durch Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. An der Einmündung Auf der Zinn ist seitens der Entwurfsplanung (Stand 05/23) die Umsetzung eines Kreisverkehrs vorgesehen. Beide Knotenpunkte stellen im Bestand relevante und ausgewiesene Fahrradachsen dar, was weiterhin für eine fahrradfreundliche Gestaltung spricht.

7.8 Ordnungsrechtliche Beschilderung – Radfahrer frei

Die Ringmauer ist als Einbahnstraße sowie als Radverkehrsachse ausgewiesen. Allerdings besteht keine Beschilderung, dass Radfahrende entgegen der Einbahnstraße fahren dürfen (Freigabe würde durch das Zusatzzeichen 1022-10 – Radverkehr frei erfolgen). Im Bestand ist das Befahren der Ringmauer von der L 3140 kommend regelwidrig. Da die Strecke im Bestand bereits genutzt wird und als Radverbindung deklariert ist, sollte die Einbahnstraße für Radfahrende in beide Richtungen freigegeben werden.

Sind im Stadtgebiet weitere Einbahnstraßen ausgeschildert, sollten diese ebenfalls durchgehend in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden. Dies ermöglicht direkte Verbindungen für Radfahrende und steigert die Attraktivität des Radverkehr.

7.9 Radabstellanlagen

Im gesamten Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung befinden sich zwei öffentliche Radabstellanlagen. Neben attraktiven und sicheren Radwegen bildet das Abstellen des Fahrrads einen essentiellen Aspekt, eine gute Radinfrastruktur bereitzustellen. Dementsprechend sollten weitere Radabstellanlagen installiert werden. Hierfür dienen insbesondere ausgewiesene Radwege sowie zentrale Anlaufstellen als attraktive Standorte (vgl. **Bild M 6**). Dabei ist darauf zu achten, dass die Abstellanlagen den Anforderungen des ADFC⁴ entsprechen, sodass ein sicheres und bequemes Abschließen gewährleistet wird (**Abbildung 10**). An einem zentralen, innerstädtischen Punkt mit evtl. sich kreuzenden Fahrradachsen kann zudem eine Service-Station mit Reparaturwerkzeug und Ersatzschläuchen bereitgestellt werden (**Abbildung 10**), um die Attraktivität zu steigern. Dies ist mit dem örtlichen ADFC sowie Radverkehrsbeauftragten abzusprechen.



Abbildung 10: Überdachte, ADFC-konforme Radabstellanlage in Mörfelden (links) und Fahrrad-Service-Station mit Ersatzschläuchen in Bad Orb (rechts)

In weiteren Schritten sind alle Ziele in Schlitz - Ziele des täglichen Bedarfs, Naherholung und touristische Orte - mit Radabstellanlagen ausstatten. Dies trägt zu einer weiteren Förderung des Radverkehrs und der Radinfrastruktur bei.

7.10 Fußwegeachsen über die Ortsdurchfahrt

Im Hinblick auf (touristische) Fußwegeachsen stechen besonders zwei Wegeverbindungen (**Bild M 7**) hervor: Von dem Altstadtgebiet über die Brauereiwiesen, parallel zum Sengelbach mit Anschluss an den Burgenblick (weiterführend bis zur Berleburg).

Von dem Altstadtgebiet über die Brauhausstraße und den Schloßgartenweg in den Schlosspark. (Alternativroute über den Krämpelmarkt und den Steinweg)

Beide Achsen sind für Fußgehende attraktiv zu gestalten. Dies beinhaltet insbesondere gesicherte Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsachsen sowie ausgeschilderte Wegebeziehungen. Beide touristischen Achsen sind zudem mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Premium-Stadtwanderweg sowie der geführten Stadttour in Verbindung zu setzen.

7.11 Temporäre/probewise Umnutzung von Pkw-Parkständen zu Radabstellplätzen

Ob Radabstellanlagen im Straßenraum von Nutzenden angenommen werden, kann sehr gut mit Hilfe temporärer Lösungen getestet werden. Als Beispiel sei hier das „fietsvlonder“⁵ genannt. Eine mobile Konstruktion mit Fahrradanhängern, die für einen Testzeitraum auf einen Pkw-Parkstand gestellt wird. Zeigt sich über den Testzeitraum (mehrere Monate), dass der Standort angenommen wird (regelmäßige Stichproben), kann dieser Standort mit fest installierten Radabstellanlagen verstetigt werden und das „fietsvlonder“ an eine andere Stelle umgesetzt werden.

⁵ <https://www.fietsvlonder.nl>



Abbildung 11: Temporäre Radabstellanlage "fietsvlonder"

Vorschlag für den ersten Einsatz: Ringmauer Höhe Hausnr. 26/28 (Haut und Haar Friseur)

8 Fazit

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist geprägt von unterschiedlichen Nutzungen - sowohl Wohnnutzung als auch Gewerbenutzung und Freizeitnutzung sind vorzufinden. Besonders deutlich wird dies beim Blick auf die Schlitzer Altstadt mit folgenden Nutzungen:

- Wohnen
- Hotels
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Stadtverwaltung
- Sehenswürdigkeiten/touristische Attraktionen
- Kirche

Die durchgeführte Parkraumerhebung zeigt, dass im gesamten Tagesverlauf freie Parkstände im Untersuchungsgebiet vorzufinden sind. Durch die Auswertung des Parkraumkonzeptes wird deutlich, **dass kein Mengenproblem, sondern viel mehr ein Verteilungsproblem** vorliegt. Zu bestimmten Zeiten sind einzelne Bereiche oder Parkplätze hoch ausgelastet, dennoch sind in direkter (fußläufiger) Verbindung immer Parkstände vorzufinden. Der Komfort eines Parkstandes direkt vor dem Ziel kann dagegen nicht ganztäglich gewährleistet werden.

Die Parkraumerhebung fand zu einem Zeitpunkt (Mai 2023) statt, an dem sich die Brauereiwiesen in der Bau- und Planungsphase befand. Dementsprechend sind alle Parkstände, die auf dem Brauereigelände hergestellt werden, zusätzlich zur Parkraumuntersuchung zu betrachten. Durch die Fertigstellung der Parkfläche an der Brauereiwiese wird eine erhebliche Ausweitung der Parkmöglichkeiten stattfinden - mit einem direkten Zugang zur Altstadt.

Durch die Verkehrserhebung wurde das hohe Kfz-Aufkommen entlang der Ortsdurchfahrt bestätigt. Ebenso herrscht in der Ringmauer sowie in der Altstadt eine für die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten als hoch einzustufende Verkehrsbelastung. Rein mengenmäßig ist die Verkehrsmenge in der Altstadt auf der bestehenden Infrastruktur gut abzubilden. Da die Altstadt allerdings nicht ausschließlich für den fließenden Verkehr gedacht ist, sondern vielmehr Aufenthaltsqualität bieten soll und einen touristischen Anlaufpunkt darstellt, wird jeder Pkw und jede Pkw-Fahrt als ungewünschter Fremdkörper wahrgenommen.

Radfahrten finden auf dem untersuchten Hauptwegnetz kaum statt, trotz sommerlicher Bedingungen bei den Erhebungen im Mai 2023. Die Radfahrenden werden im Untersuchungsgebiet im Mischverkehr geführt - auf Straßen mit Tempo 50, hohen Verkehrsbelastungen sowie topographischen Steigungen. Des Weiteren befinden sich im Untersuchungsgebiet lediglich zwei öffentliche Radabstellanlagen. Inwieweit Radfahrende auf umliegenden Straßen fahren, kann aus dieser Untersuchung keine Aussage getroffen werden.

Aus den Blickwinkeln Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität liegt im gesamten Untersuchungsgebiet Handlungsbedarf vor - von kleinen, punktuellen Maßnahmen (Gehwegparken unterbinden, Beschilderungen anpassen, Radabstellanlagen schaffen) bis hin zu großen, flächigen Maßnahmen, die jeweils einer detaillierten Planung und einer enger Abstimmung mit betroffenen BürgerInnen und NutzerInnen bedarf (Einbeziehung der Altstadt in die Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 und 2-Kreisel-Lösung, Sperrung der Altstadt durch einen Altstadtpoller, stärkere Nutzung der am Rande des Untersuchungsgebiets liegenden Parkplätze für Langzeitparkende).

Bilder



Stadt Schlitiz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept



Lage Untersuchungsgebiet

 Untersuchungsgebiet ISEK



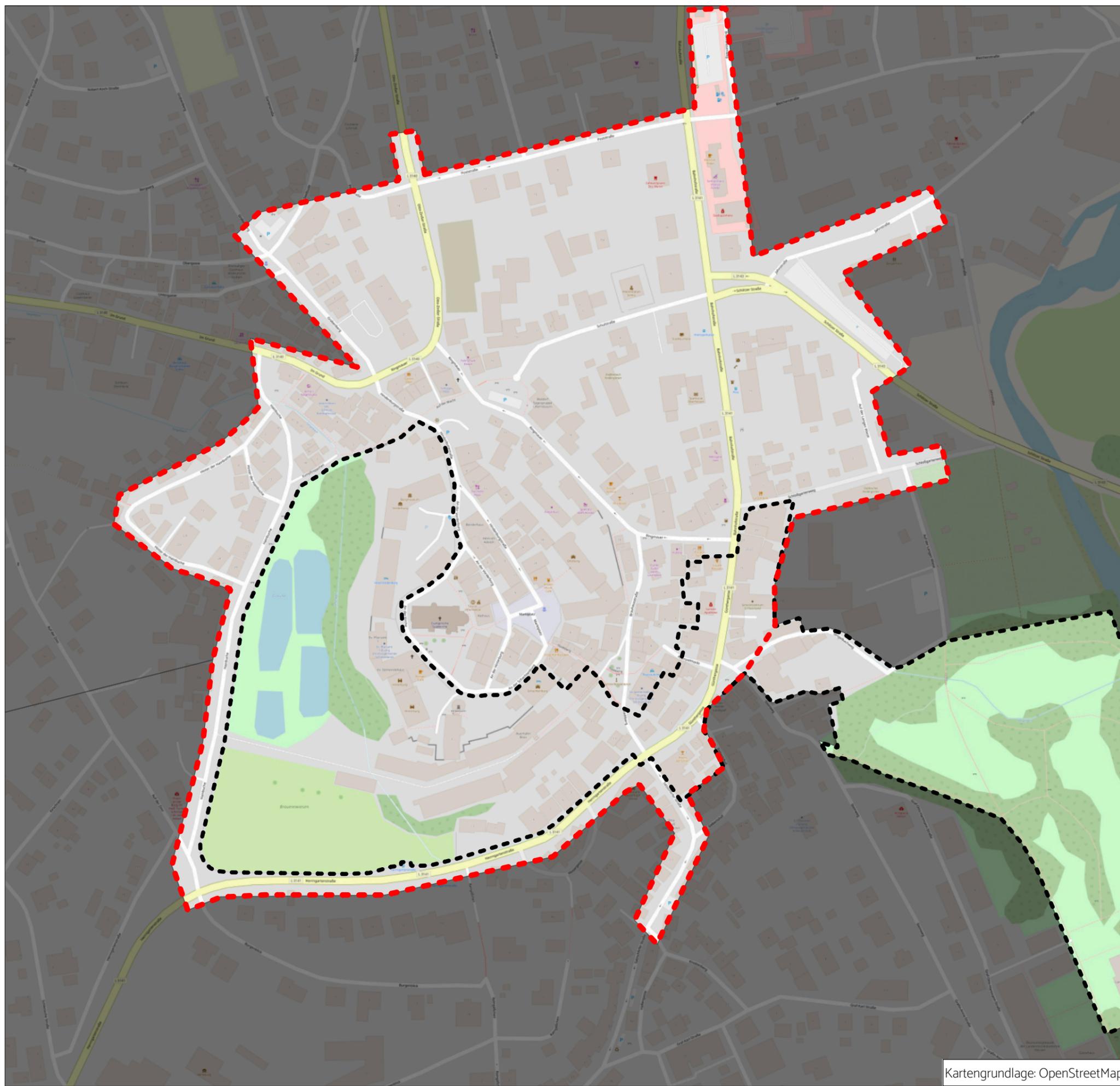
0 m 200 m

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

Untersuchungsgebiete

- Untersuchungsgebiet ISEK
- Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung

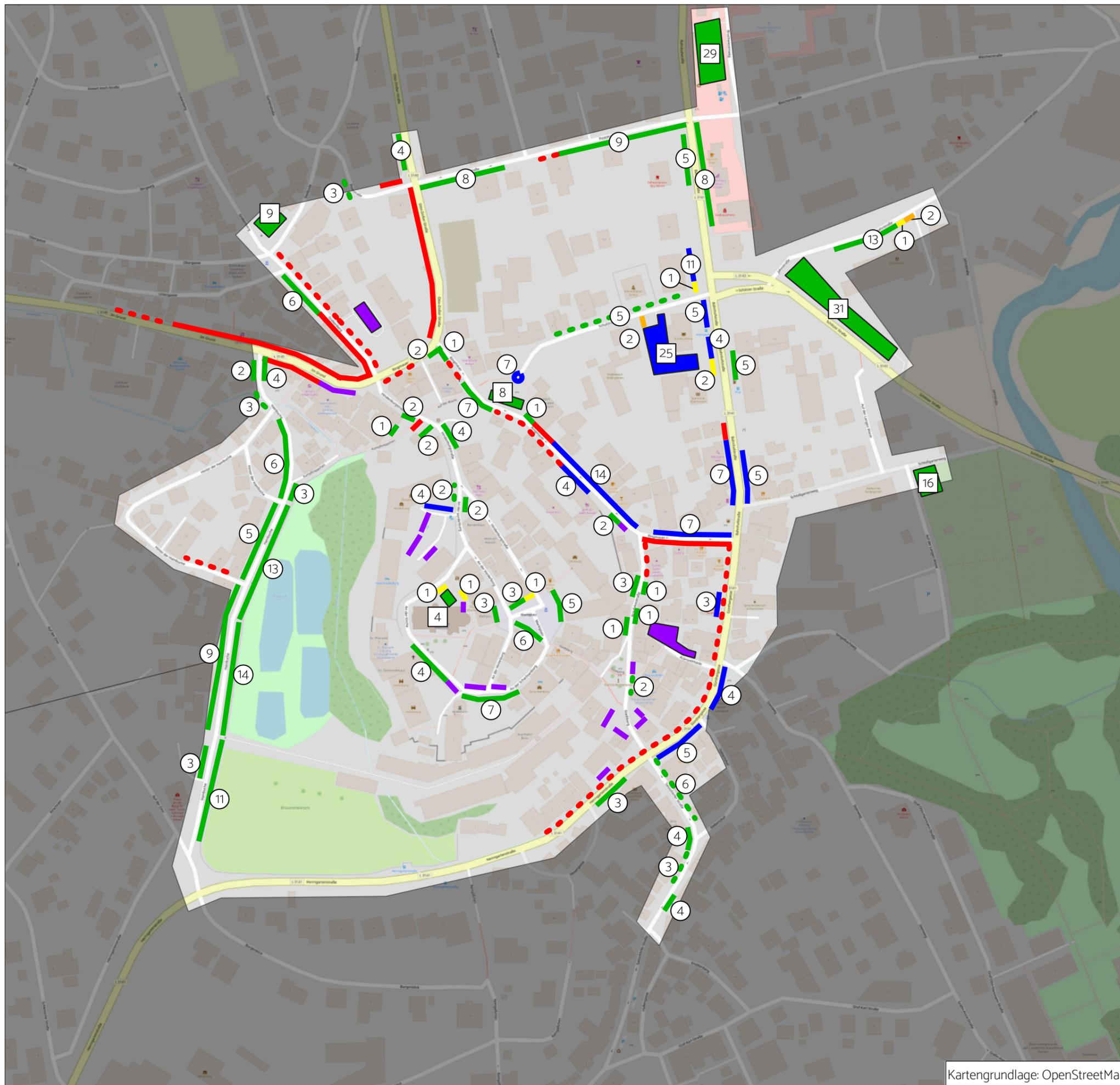


Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

P1.1

Parkstände und Parkplätze
 Status Quo



- Parkstände:**
- █ frei
 - █ zeitlich beschränkt (Parkscheibe)
 - █ Behindertenparkstände
 - █ Elektroladestation
 - Gehwegparken (geduldet)
 - █ absolutes Haltverbot
 - eingeschränktes Haltverbot
 - █ privat

Anzahl Parkstände:
197
80
7
4
24
Σ 312
Parkstände

- Parkplätze:**
- █ frei
 - █ zeitlich beschränkt (Parkscheibe)
 - █ privat

Anzahl Parkstände:
97
25
Σ 122
Parkstände

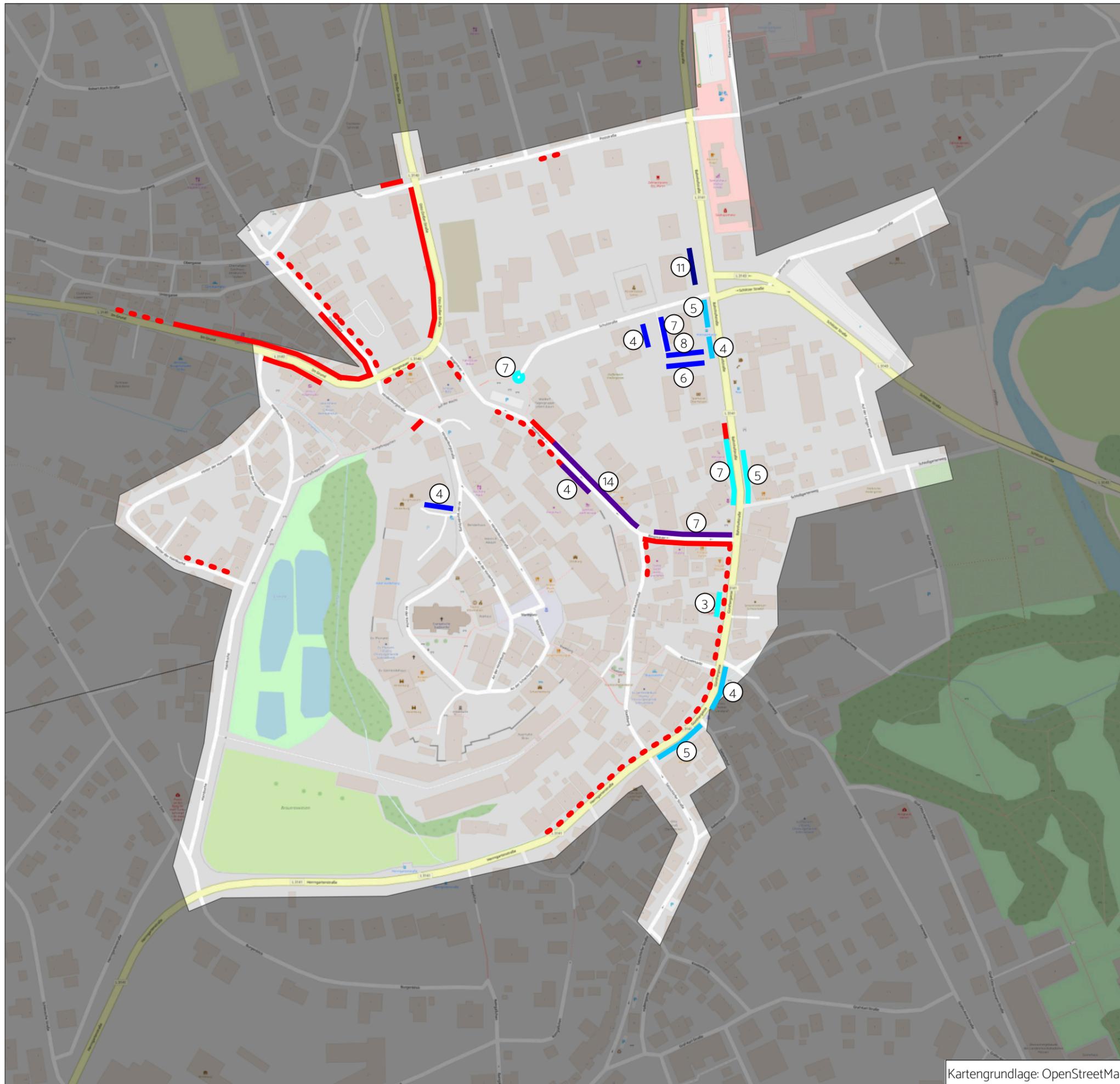


Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

P1.2

Parkstände und Parkplätze
 Zeitliche Beschränkungen



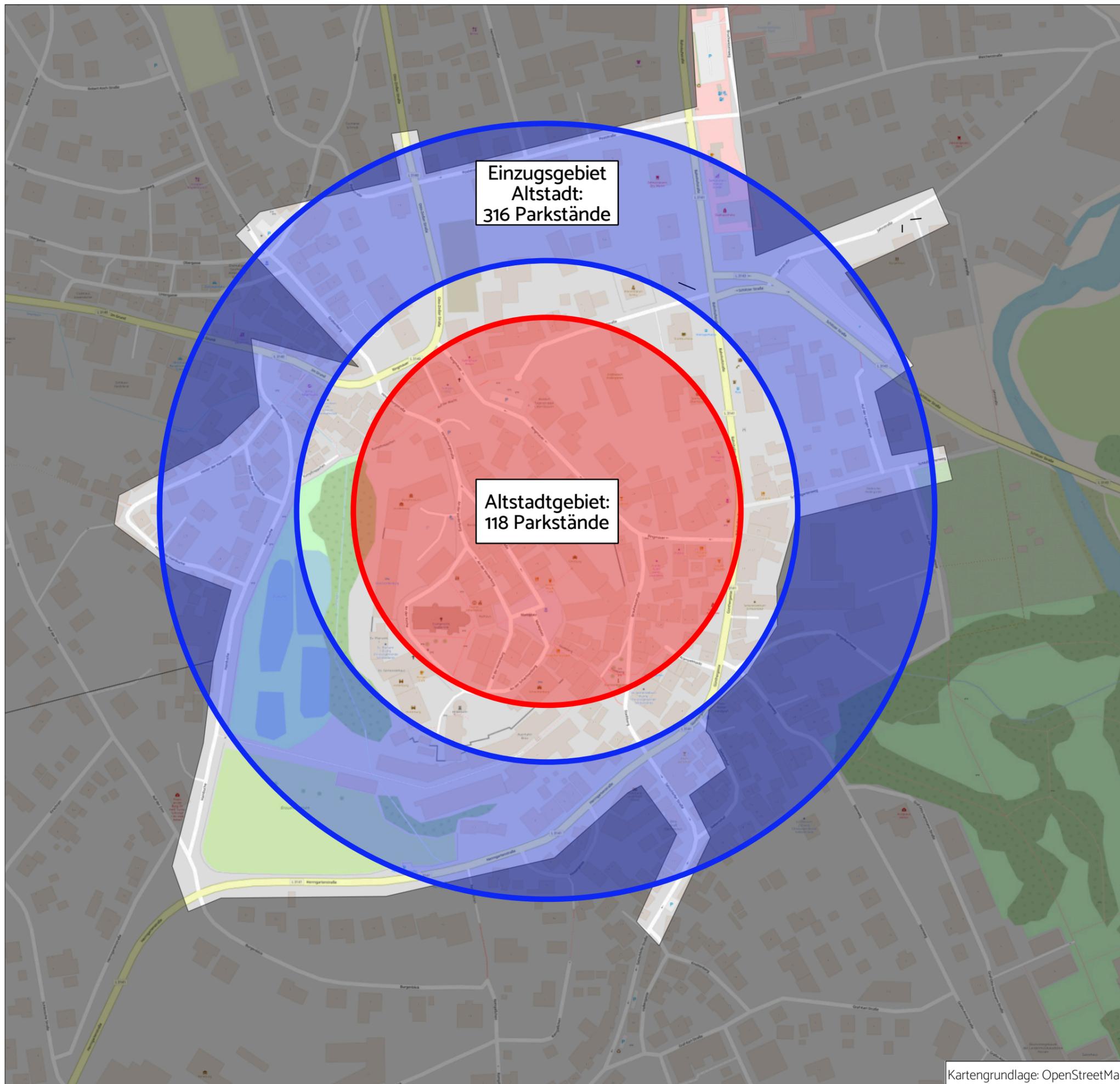
	30 Min.	22
	1 Std.	18
	90 Min.	29
	2 Std.	11
	3 Std.	25
	absolutes Haltverbot	
	eingeschränktes Haltverbot	
Σ		105
		Parkstände



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Aufteilung Parkstände

-  Altstadtgebiet
-  Einzugsgebiet Altstadt

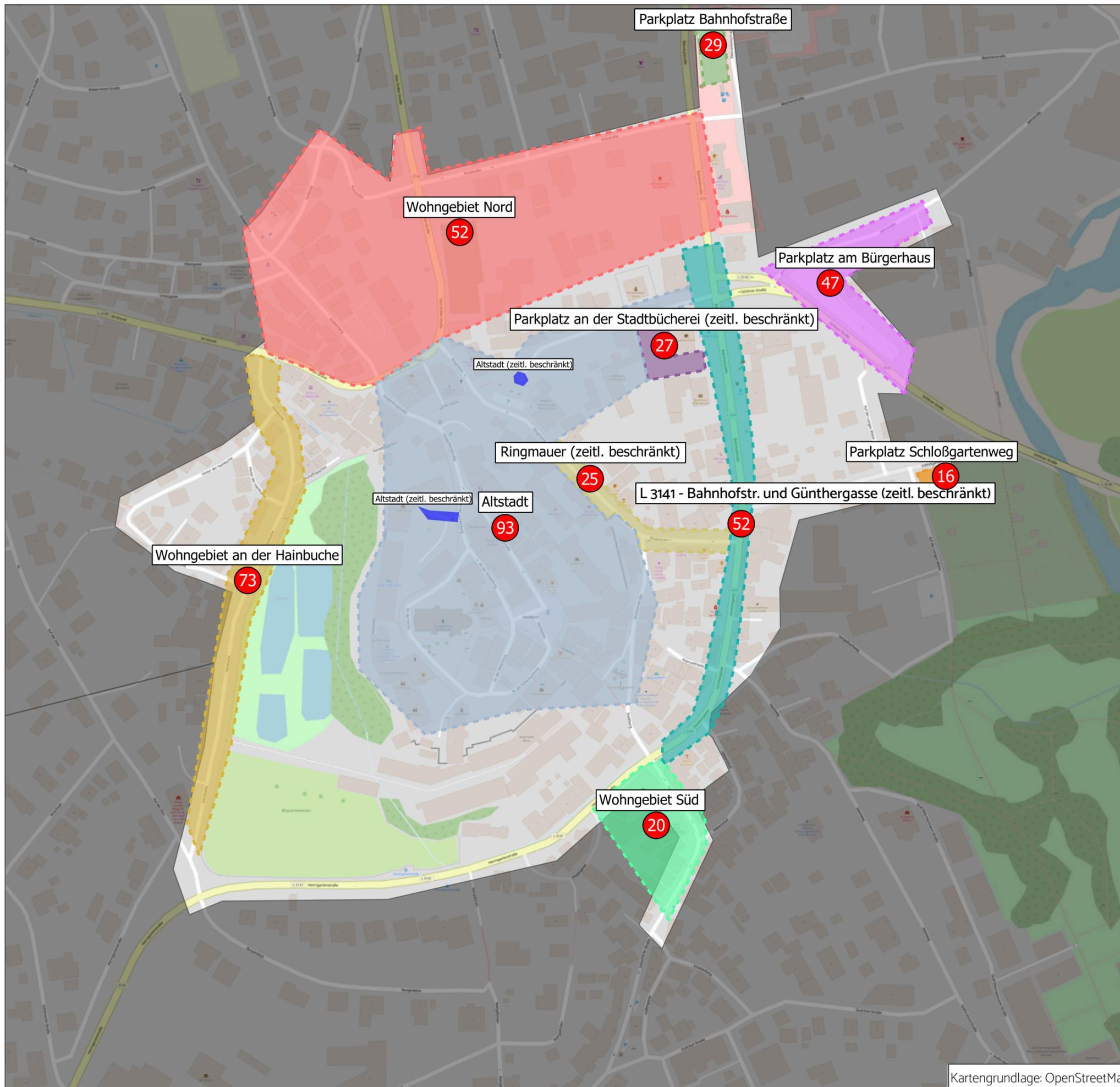


Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

P2.2

aggregierte Bereiche

-  Altstadt
-  L 3141 - Bahnhofstr. und Günthergasse (zeitl. beschränkt)
-  Parkplatz am Bürgerhaus
-  Parkplatz an der Stadtbücherei (zeitl. beschränkt)
-  Parkplatz Bahnhofstraße
-  Parkplatz Schloßgartenweg
-  Ringmauer (zeitl. beschränkt)
-  Wohngebiet an der Hainbuche
-  Wohngebiet Nord
-  Wohngebiet Süd



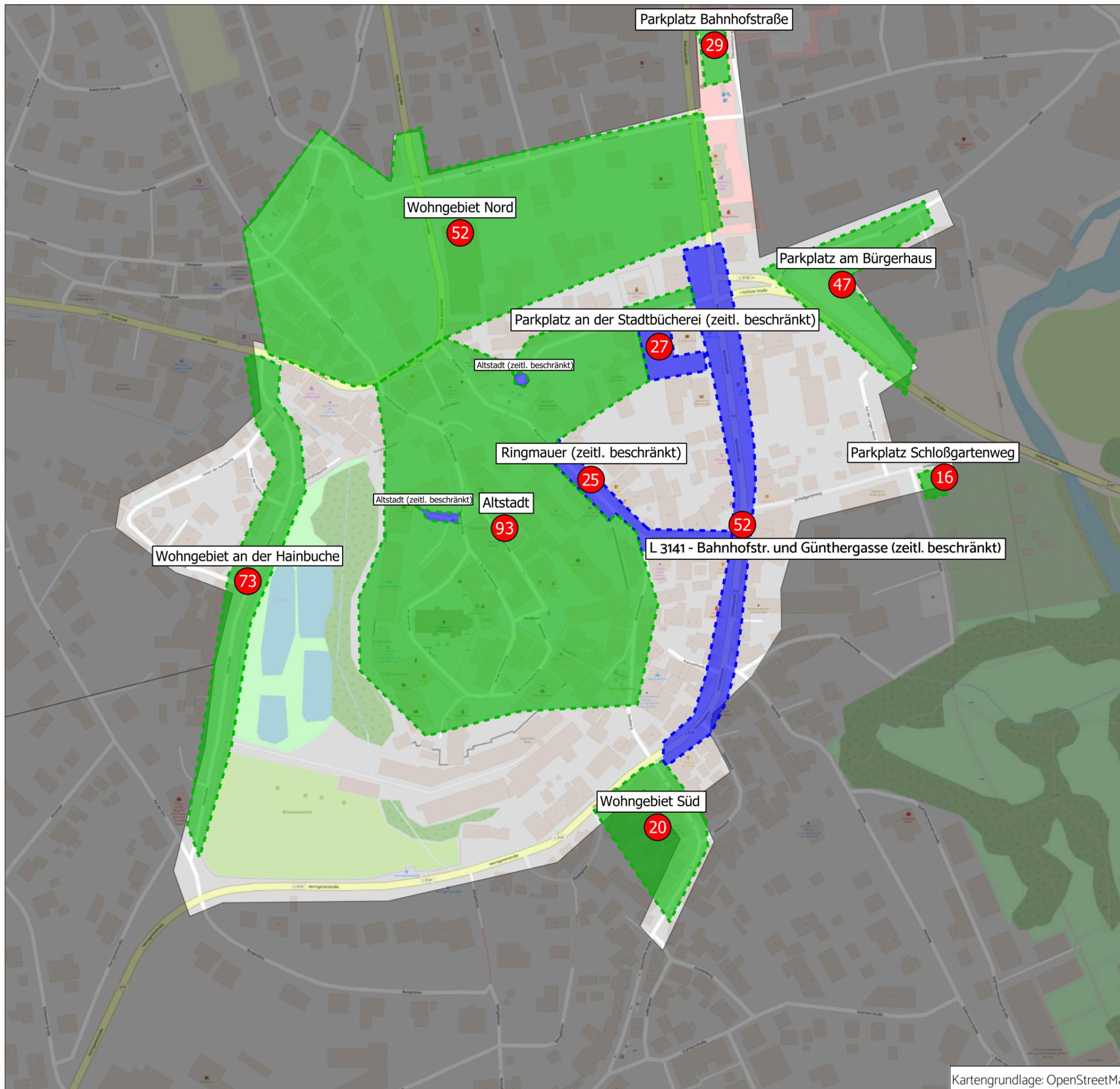
Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

P2.3

aggregierte Bereiche
maßgebende Regelungen

-  frei
-  zeitlich beschränkt



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

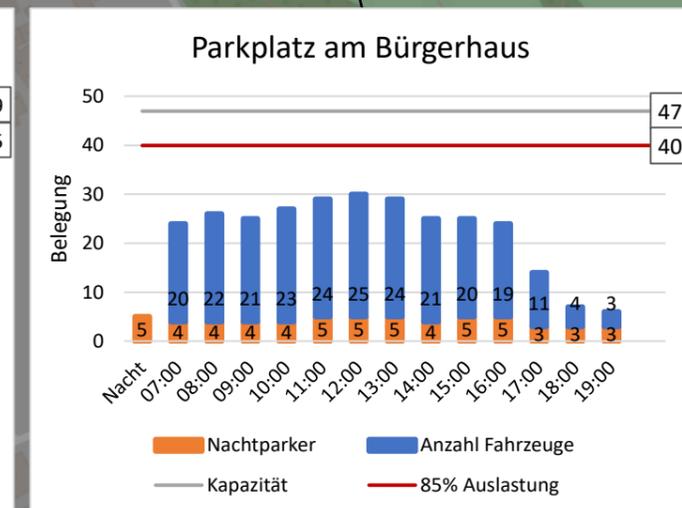
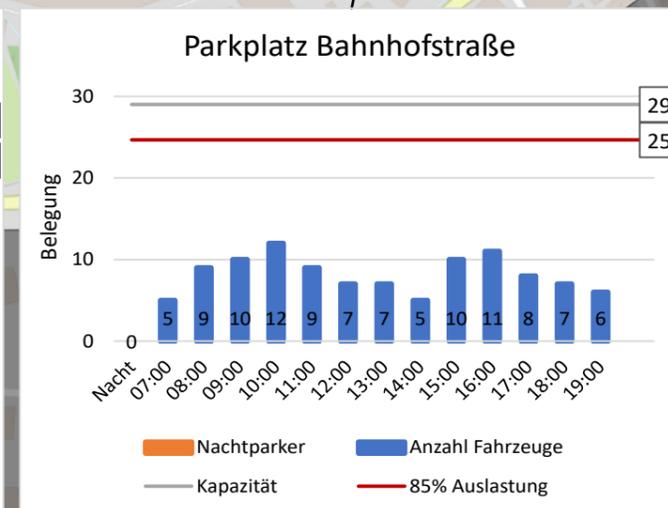
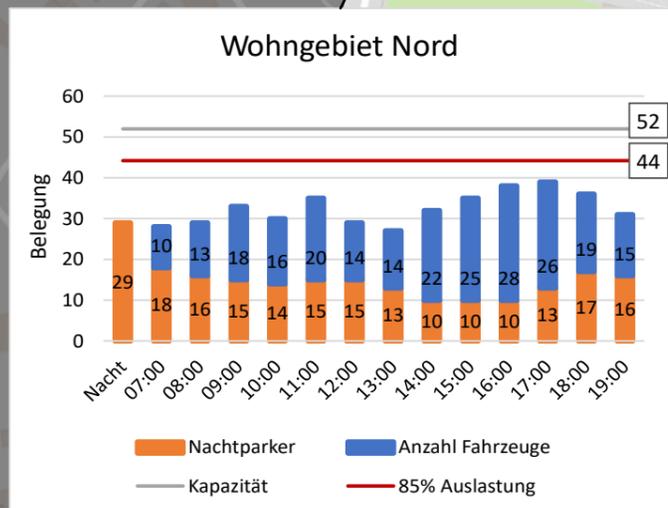
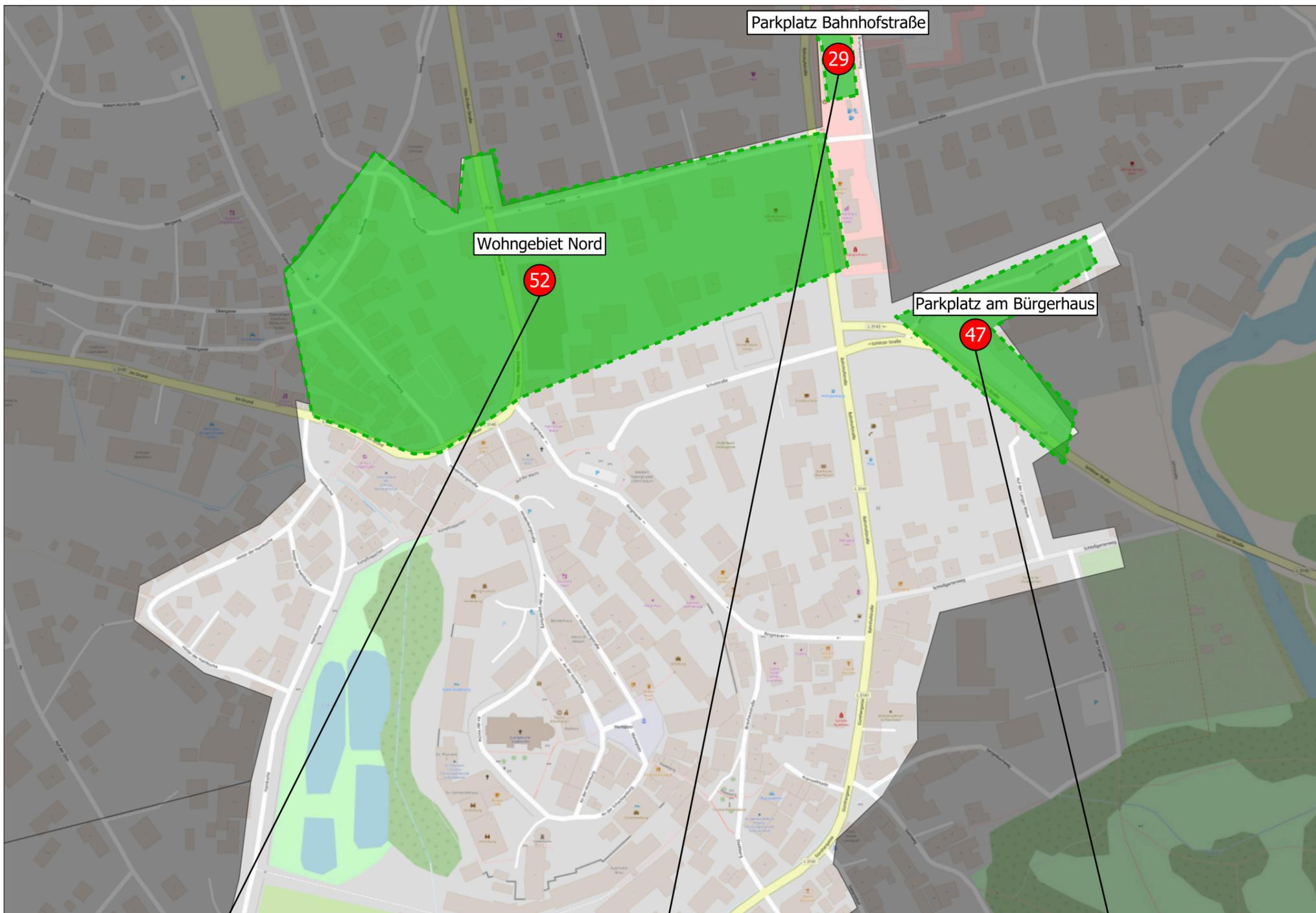
P2.4

Bereiche Parken Altstadt

-  frei
-  zeitlich beschränkt
-  privat

Parkraumauslastung
 nördliches Gebiet
 Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



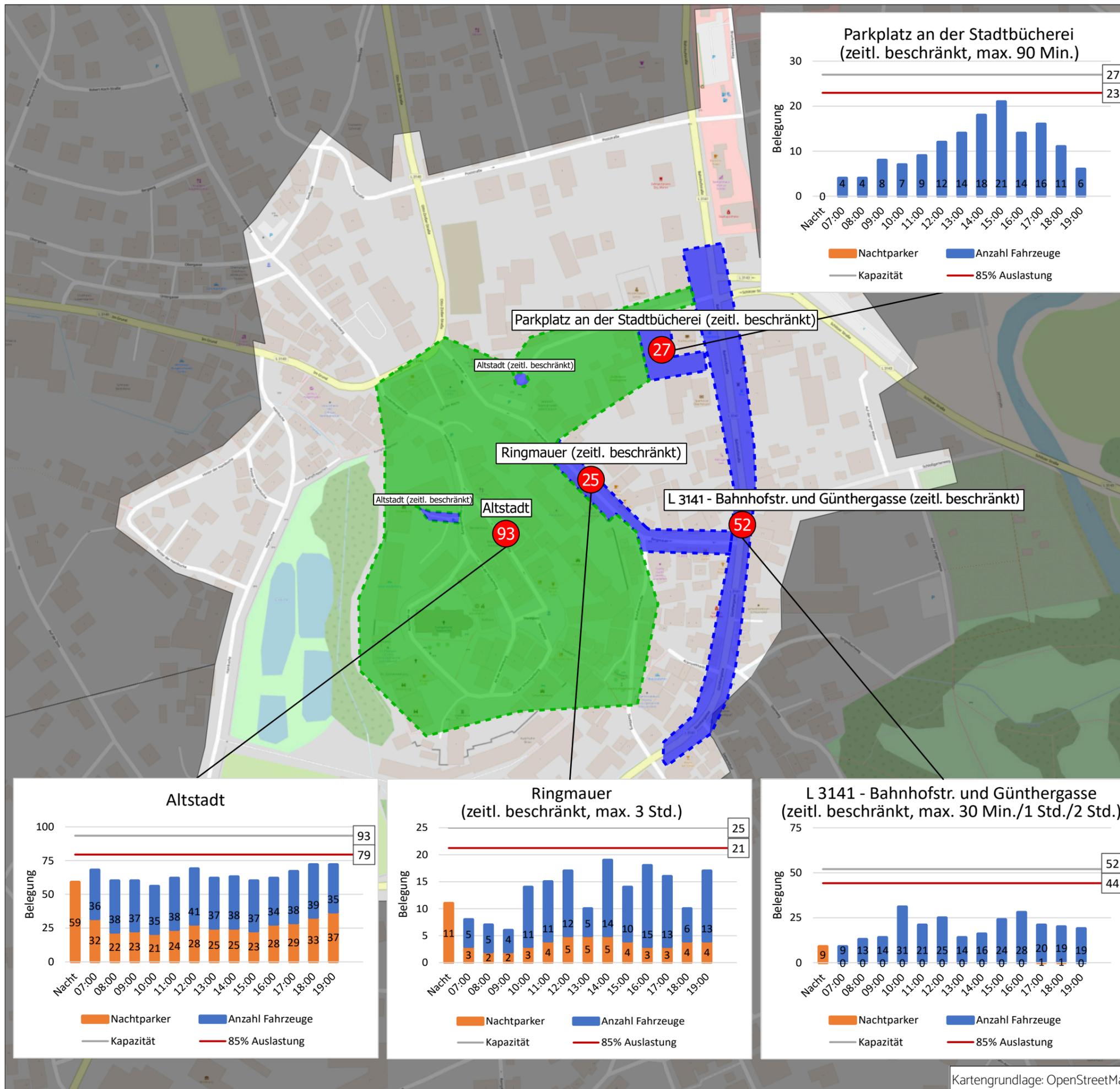
Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

P3.2

Parkraumauslastung
zentrales Gebiet

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



Kartengrundlage: OpenStreetMap



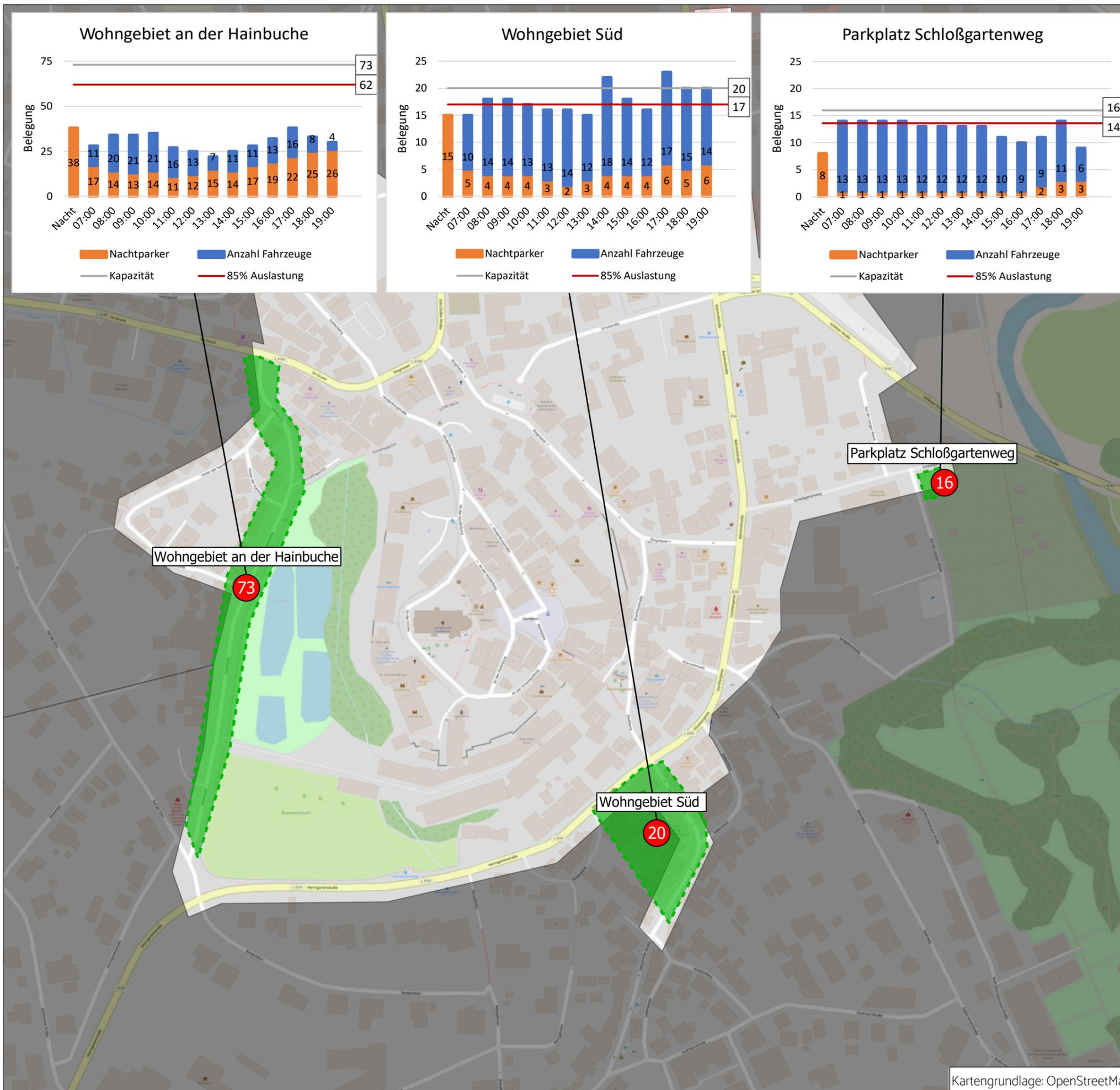
Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

P3.3

Parkraumauslastung
südliches Gebiet

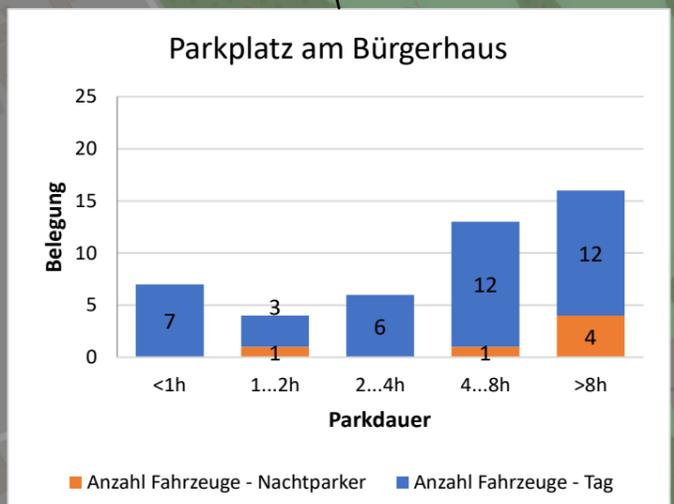
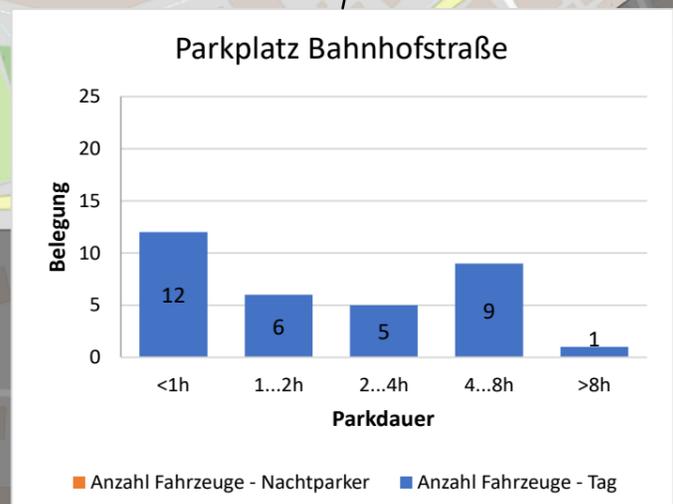
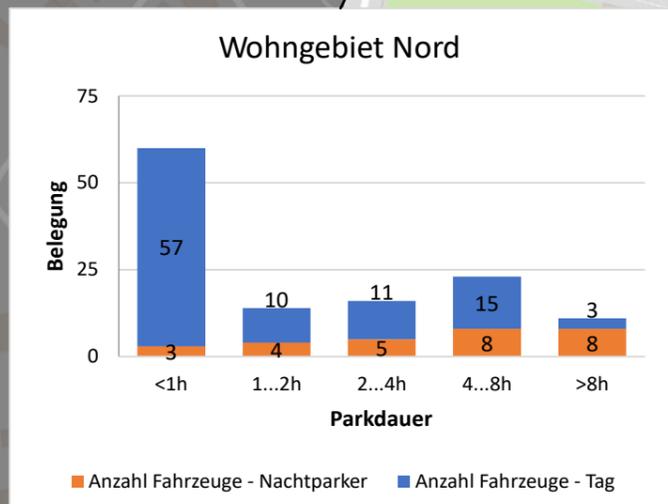
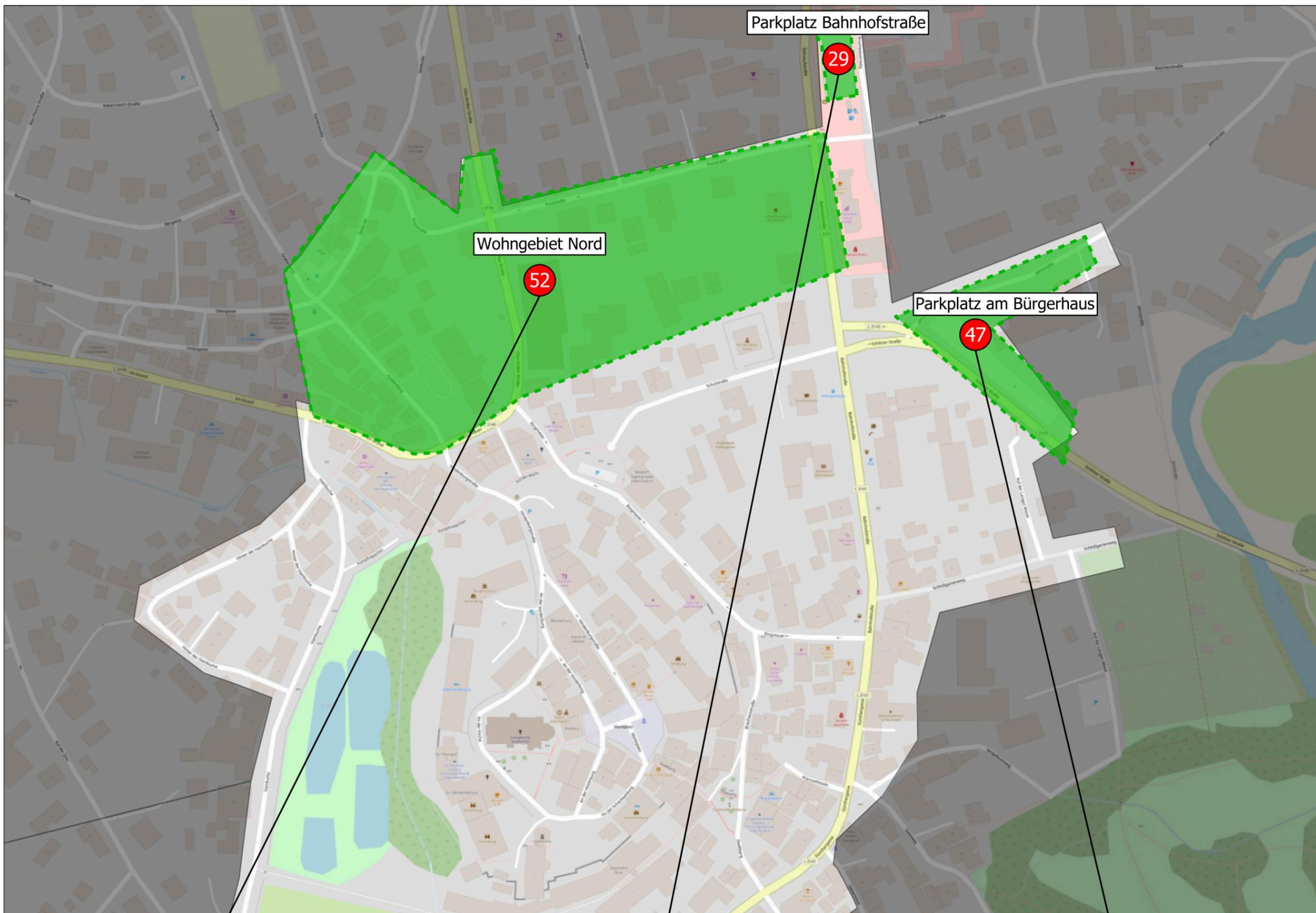
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



Parkdauererzeugung
 nördliches Gebiet
 Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 07:00 - 20:00 Uhr

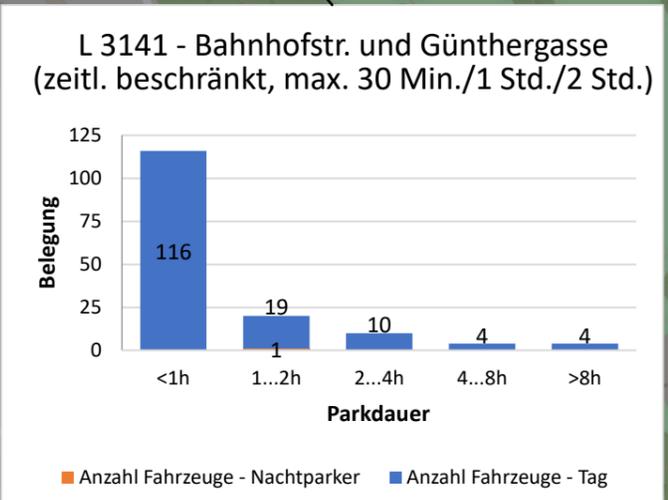
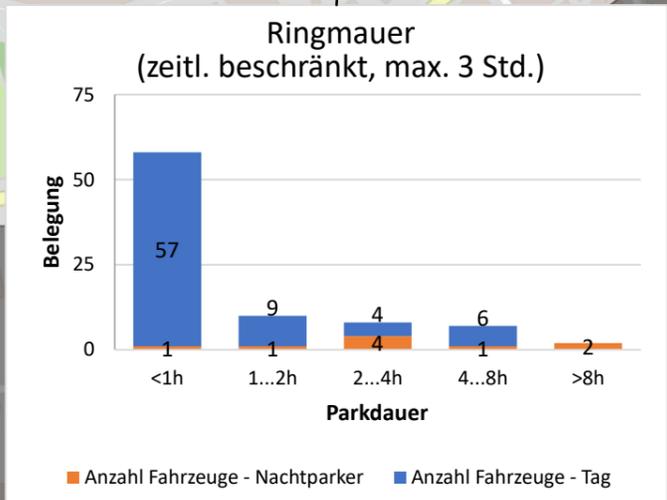
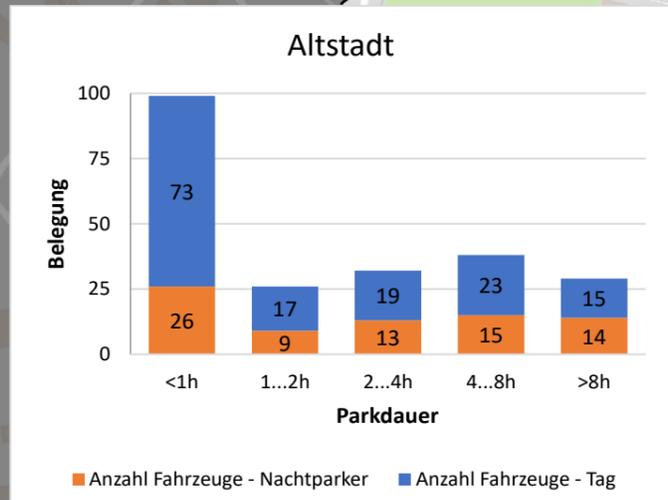
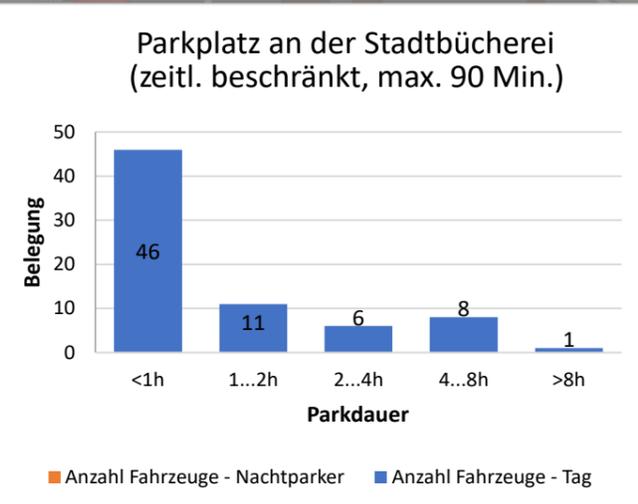
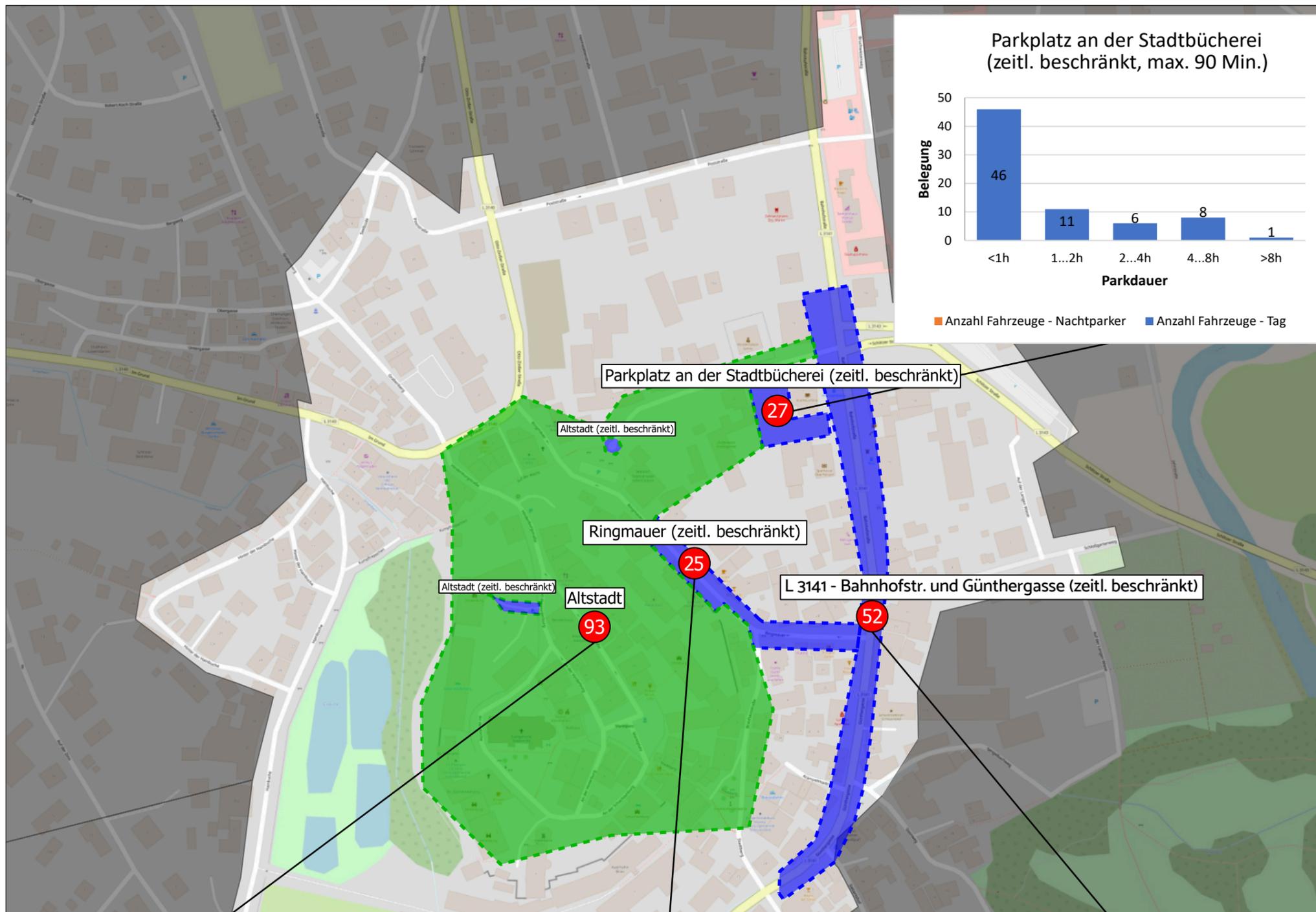
-  frei
-  zeitlich beschränkt



Parkdauerverteilung
zentrales Gebiet

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
07:00 - 20:00 Uhr

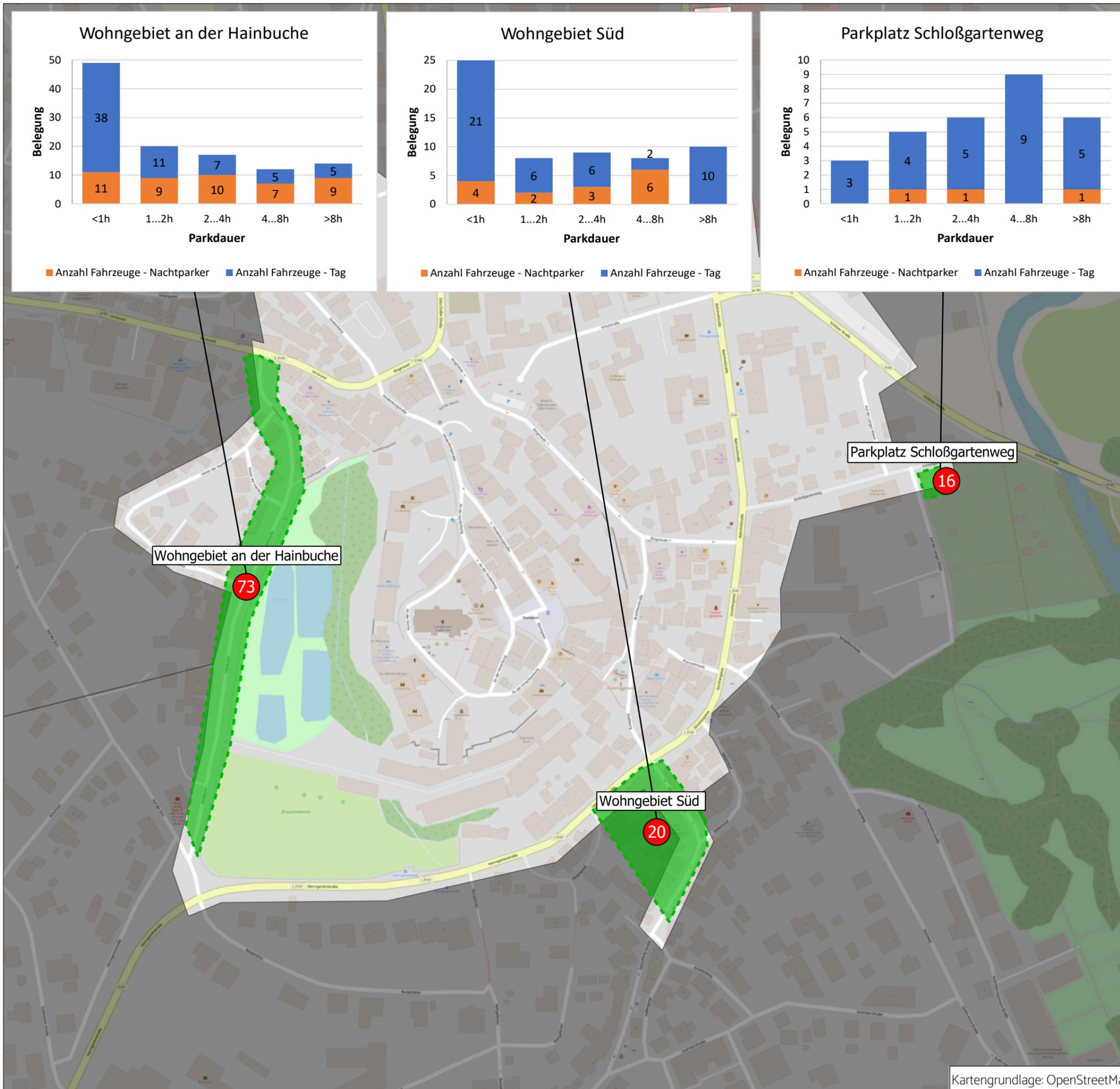
-  frei
-  zeitlich beschränkt



Parkdauerverteilung
südliches Gebiet

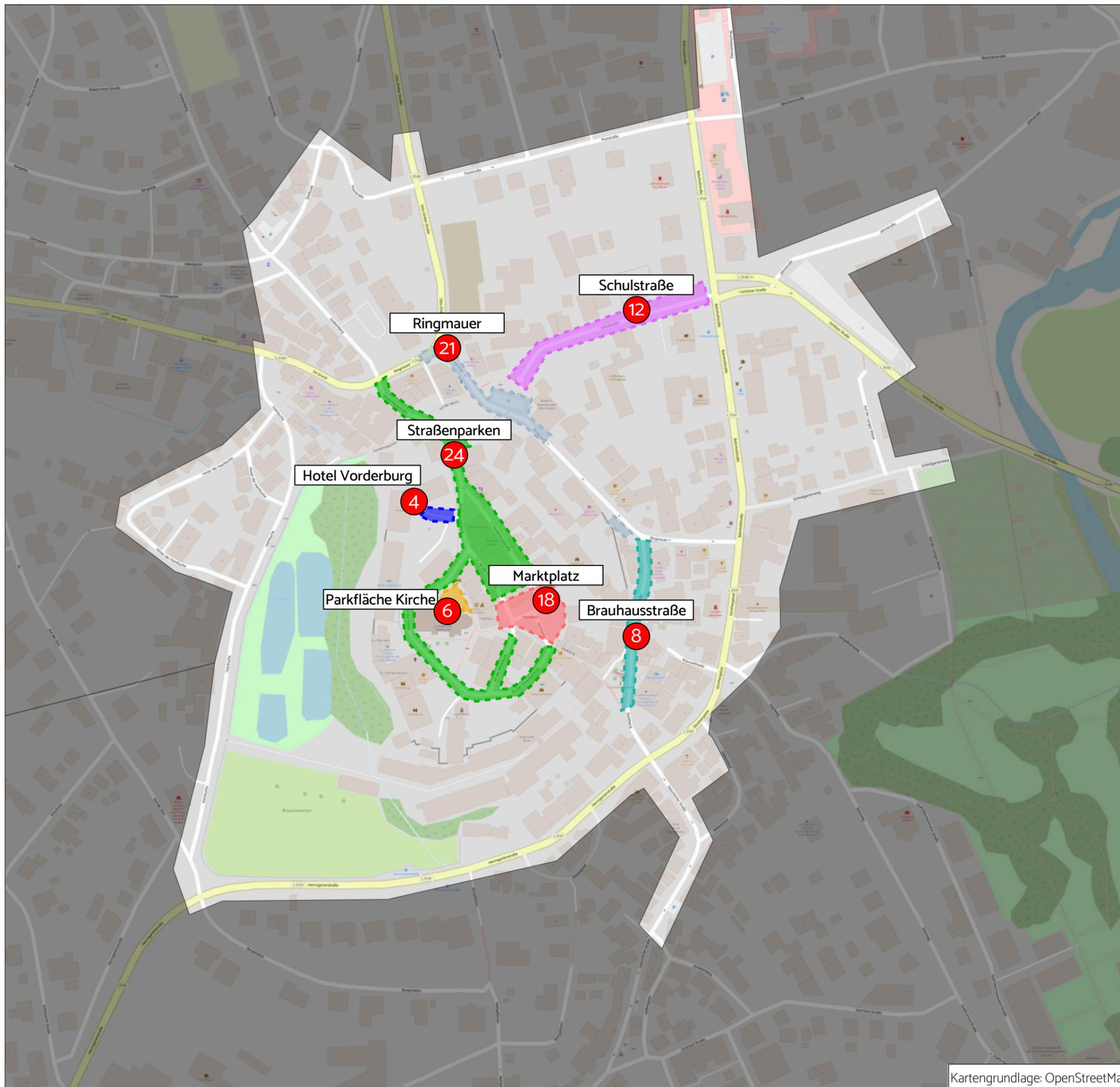
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



Betrachtungsbereich Altstadt
aggregierte Bereiche

-  Brauhausstraße
-  Hotel Vorderburg (zeitlich beschränkt)
-  Marktplatz
-  Parkfläche Kirche
-  Ringmauer
-  Schulstraße
-  Straßenparken



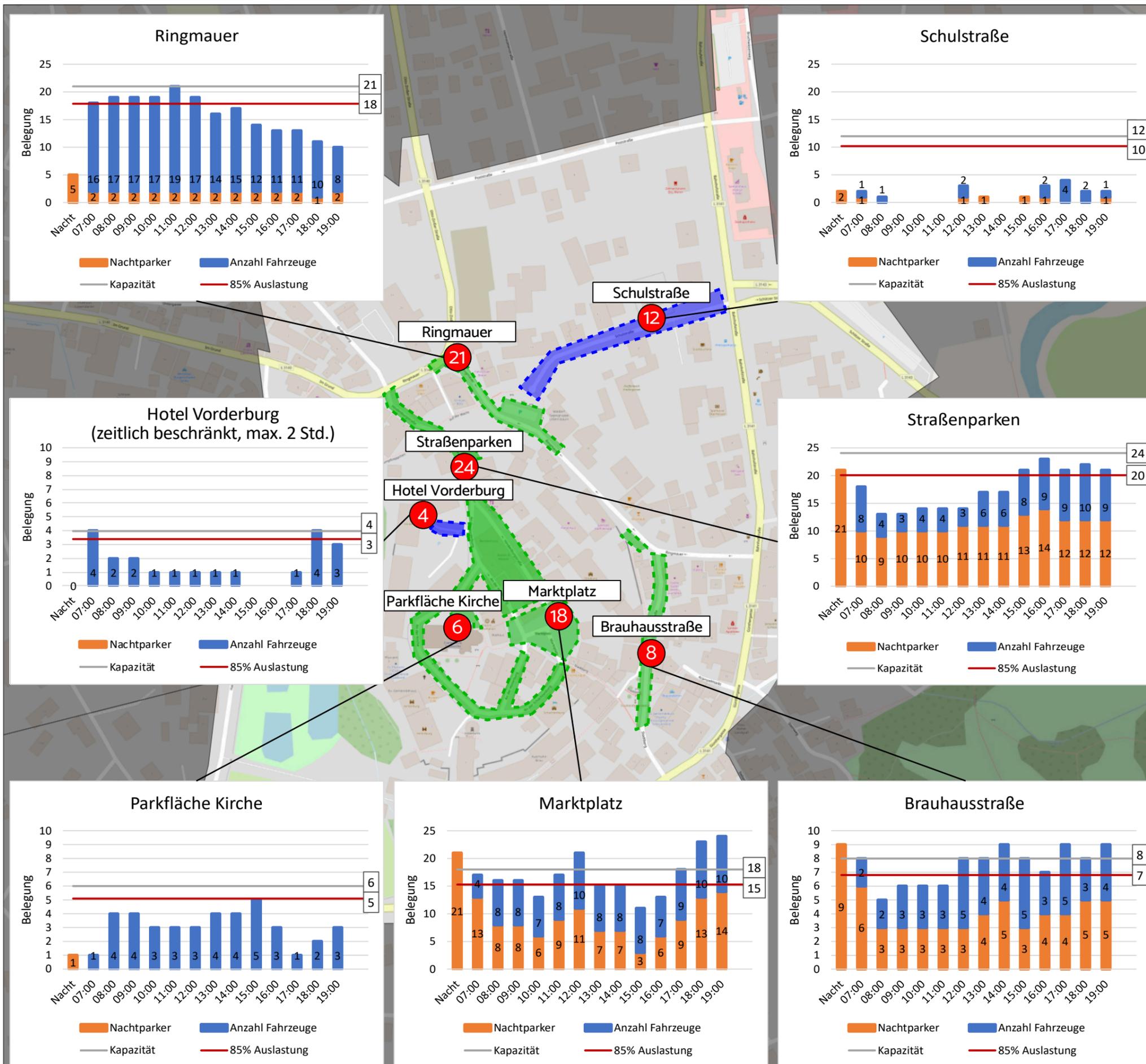
Stadt Schitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

P5.2

Parkraumauslastung
Altstadt

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



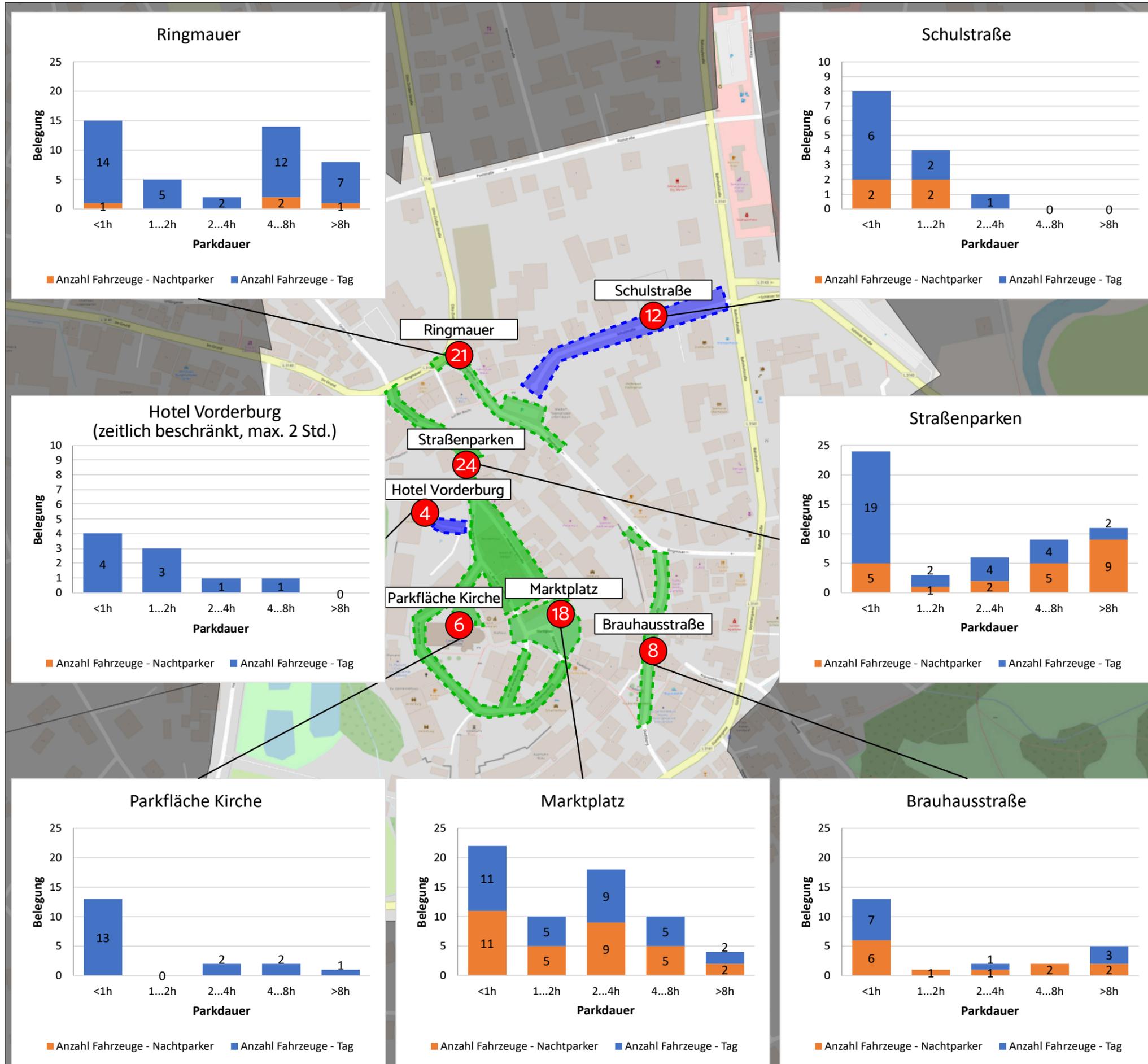
Kartengrundlage: OpenStreetMap



Parkdauererzeugung
 Altstadt

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 07:00 - 20:00 Uhr

-  frei
-  zeitlich beschränkt



Kartengrundlage: OpenStreetMap

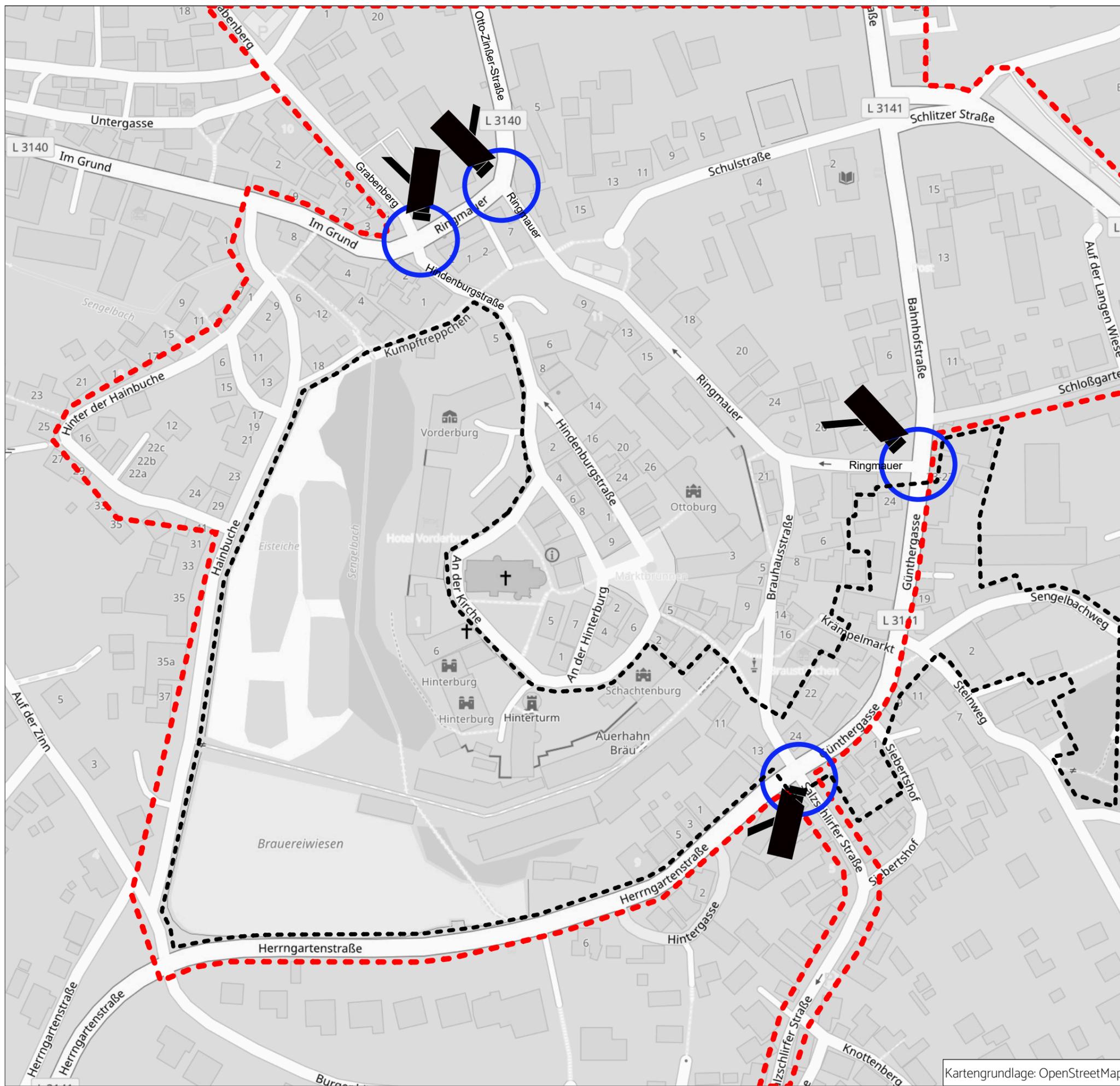


Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

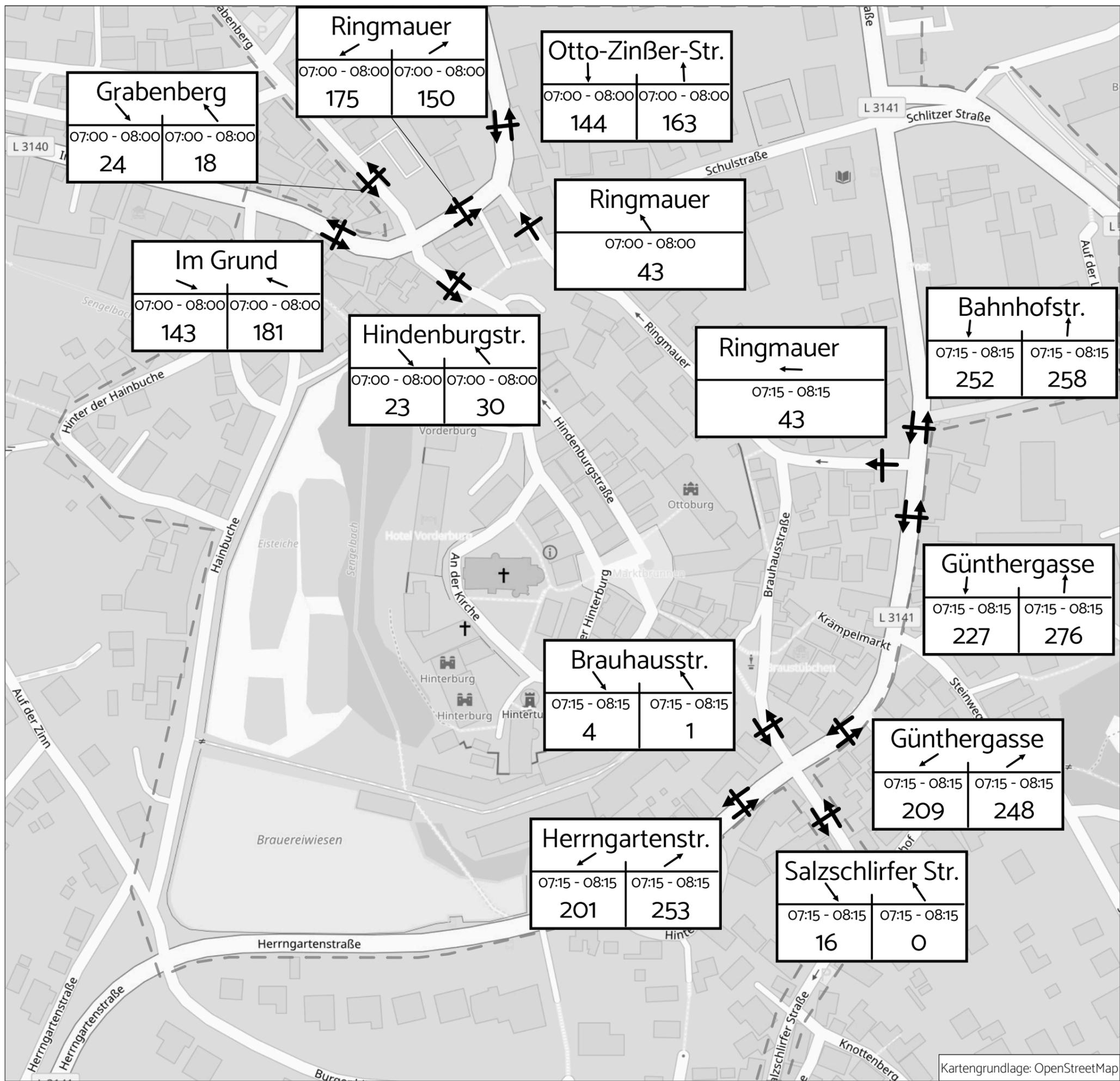
V1

Standorte Verkehrserhebungen

-  Erhebung Verkehrsmengen
-  Kamera mit Blickrichtung
-  Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung,
-  Untersuchungsgebiet ISEK



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

V2.1

Verkehrsbelastung
 Spitzenstunde Vormittag

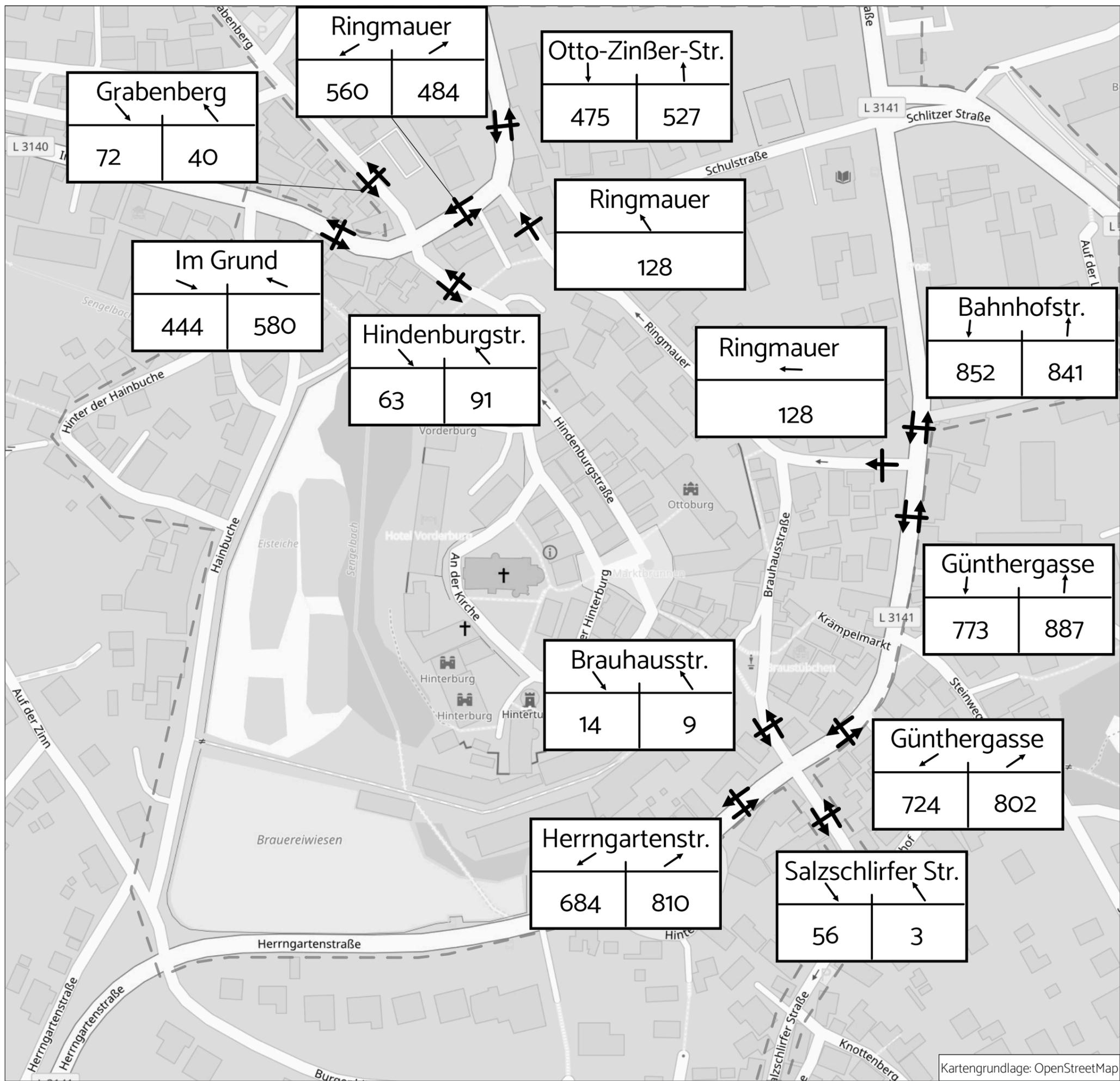
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 Erhebungszeit: 06:00 - 10:00 Uhr

Strassenname
Fahrtrichtung
Spitzenstunde Vormittag
Verkehrsmenge

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

V2.2

Verkehrsbelastung Vormittag

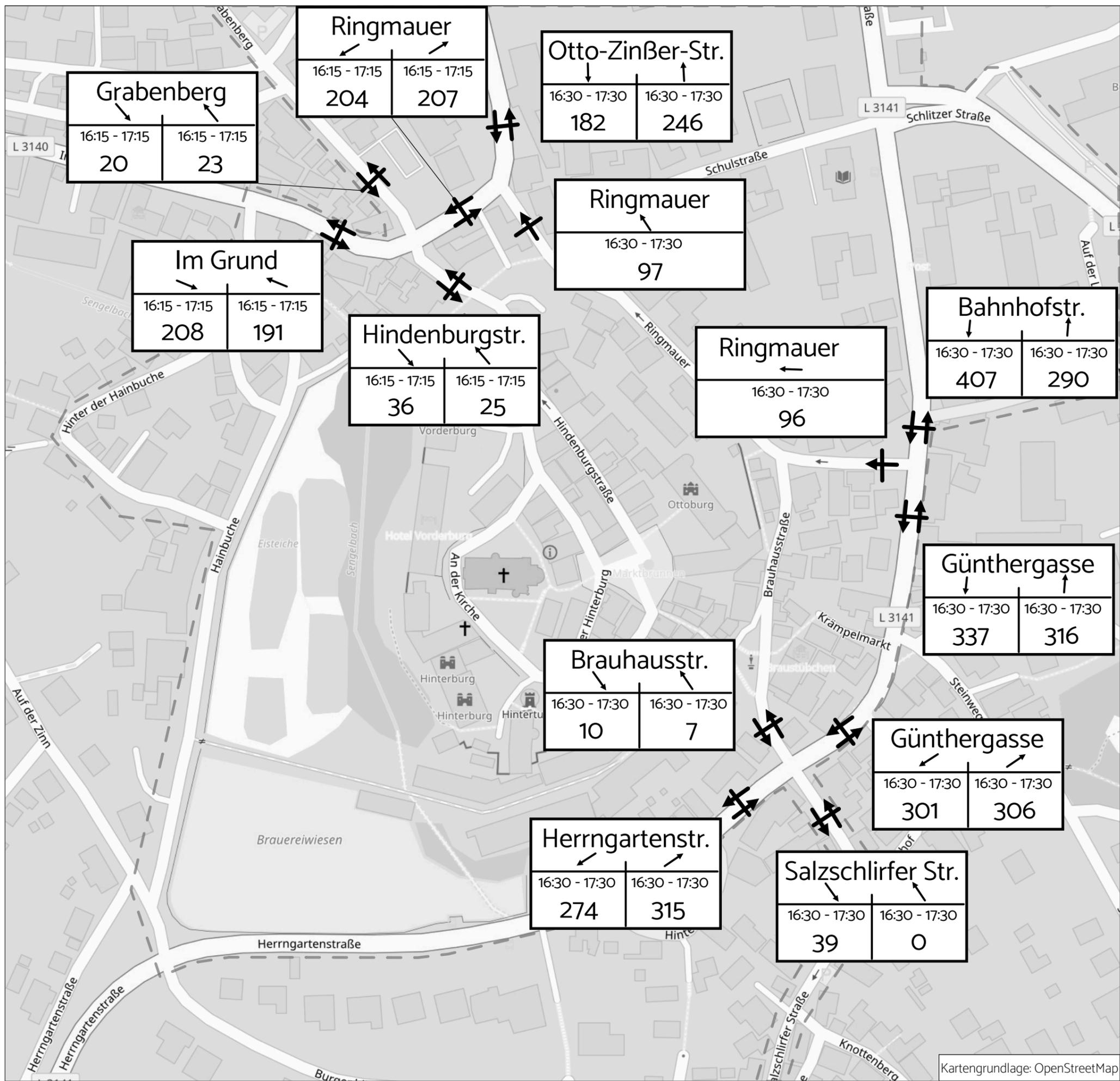
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 Erhebungszeit: 06:00 - 10:00 Uhr

Strassenname Fahrtrichtung
Verkehrsmenge

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

V2.3

Verkehrsbelastung
 Spitzenstunde Nachmittag

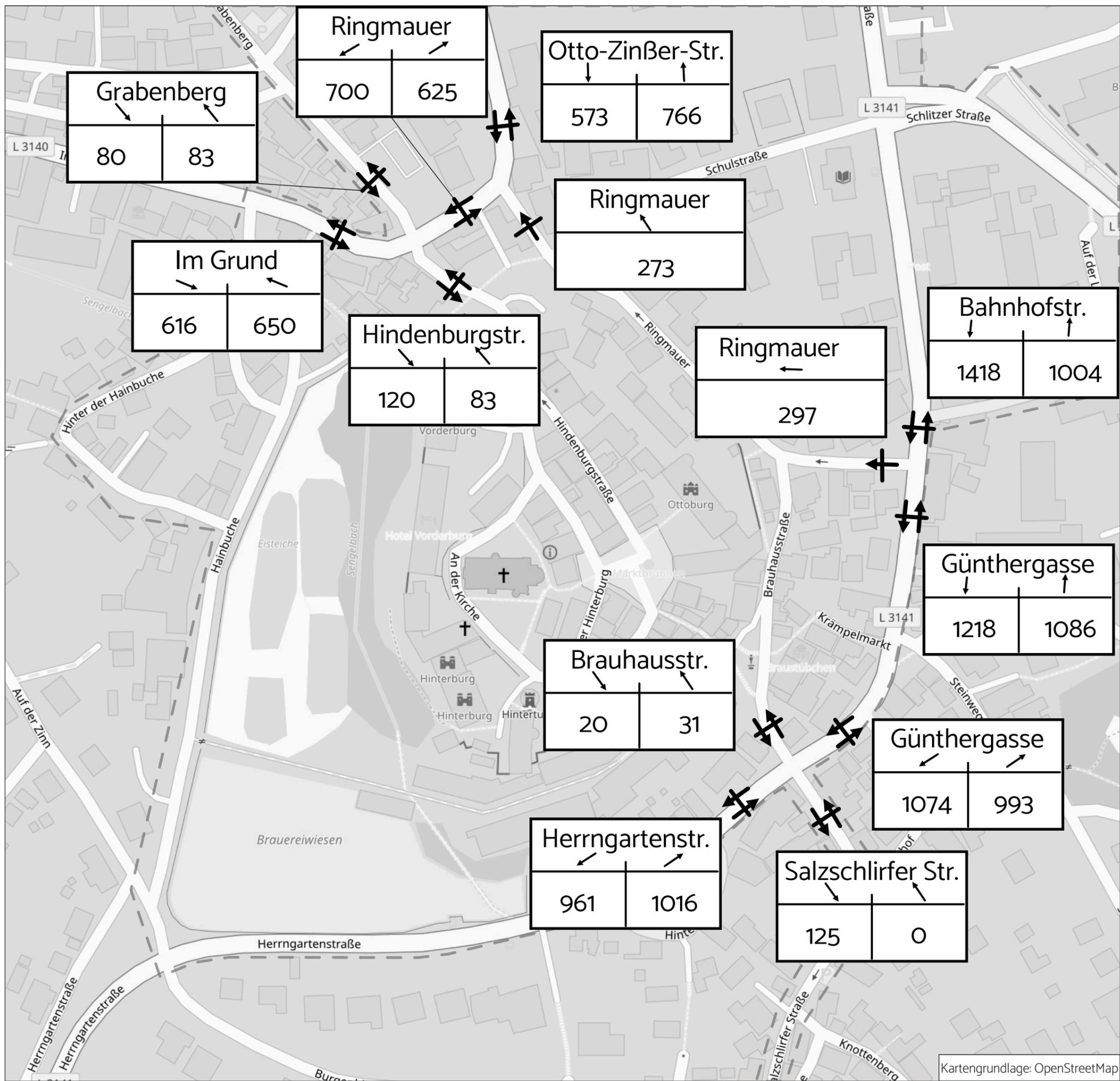
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 Erhebungszeit: 15:00 - 19:00 Uhr

Strassenname
Fahrtrichtung
Spitzenstunde Nachmittag
Verkehrsmenge

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

V2.4

Verkehrsbelastung Nachmittag

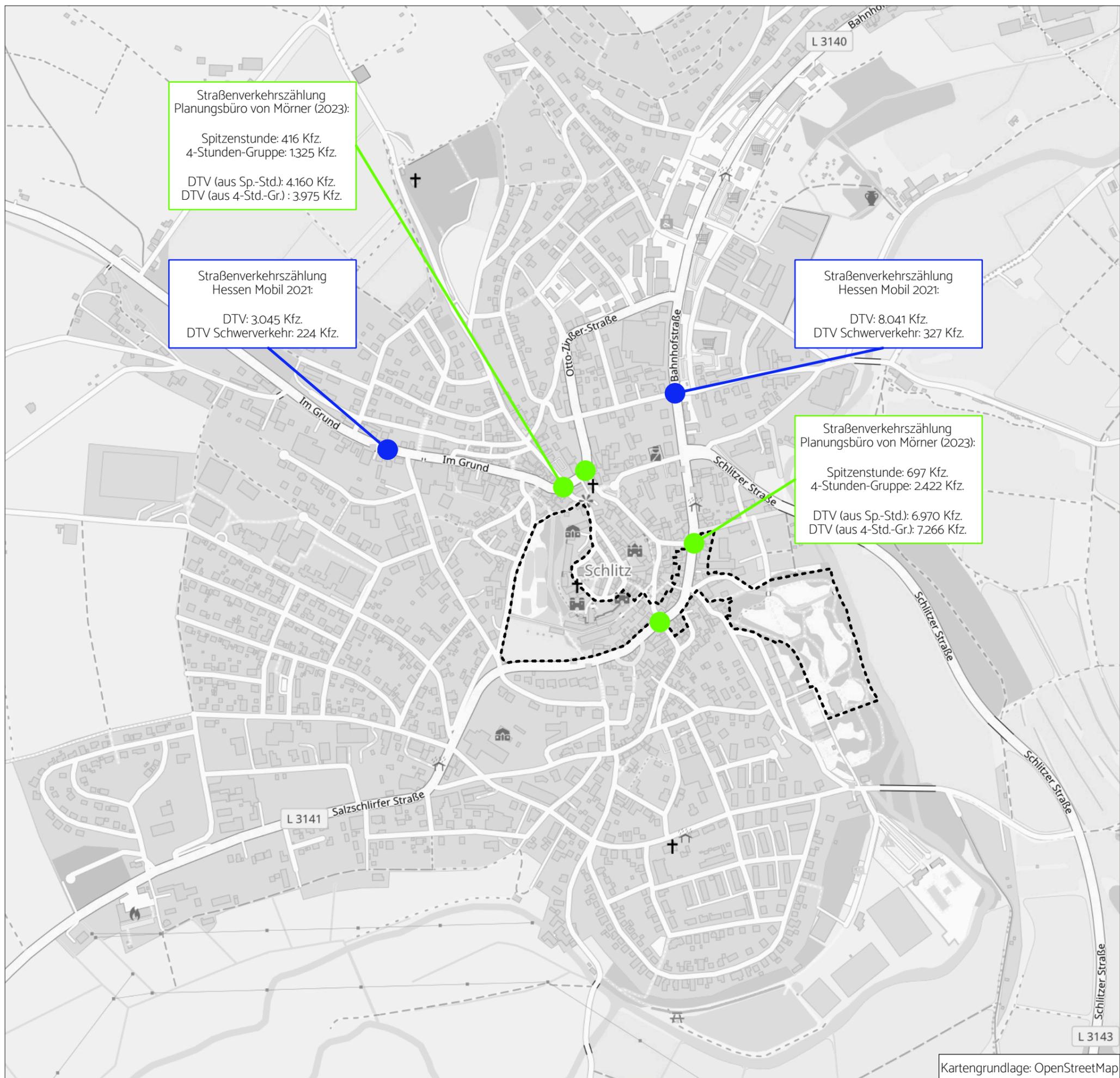
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 Erhebungszeit: 15:00 - 19:00 Uhr

Strassenname Fahrtrichtung
Verkehrsmenge

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitiz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

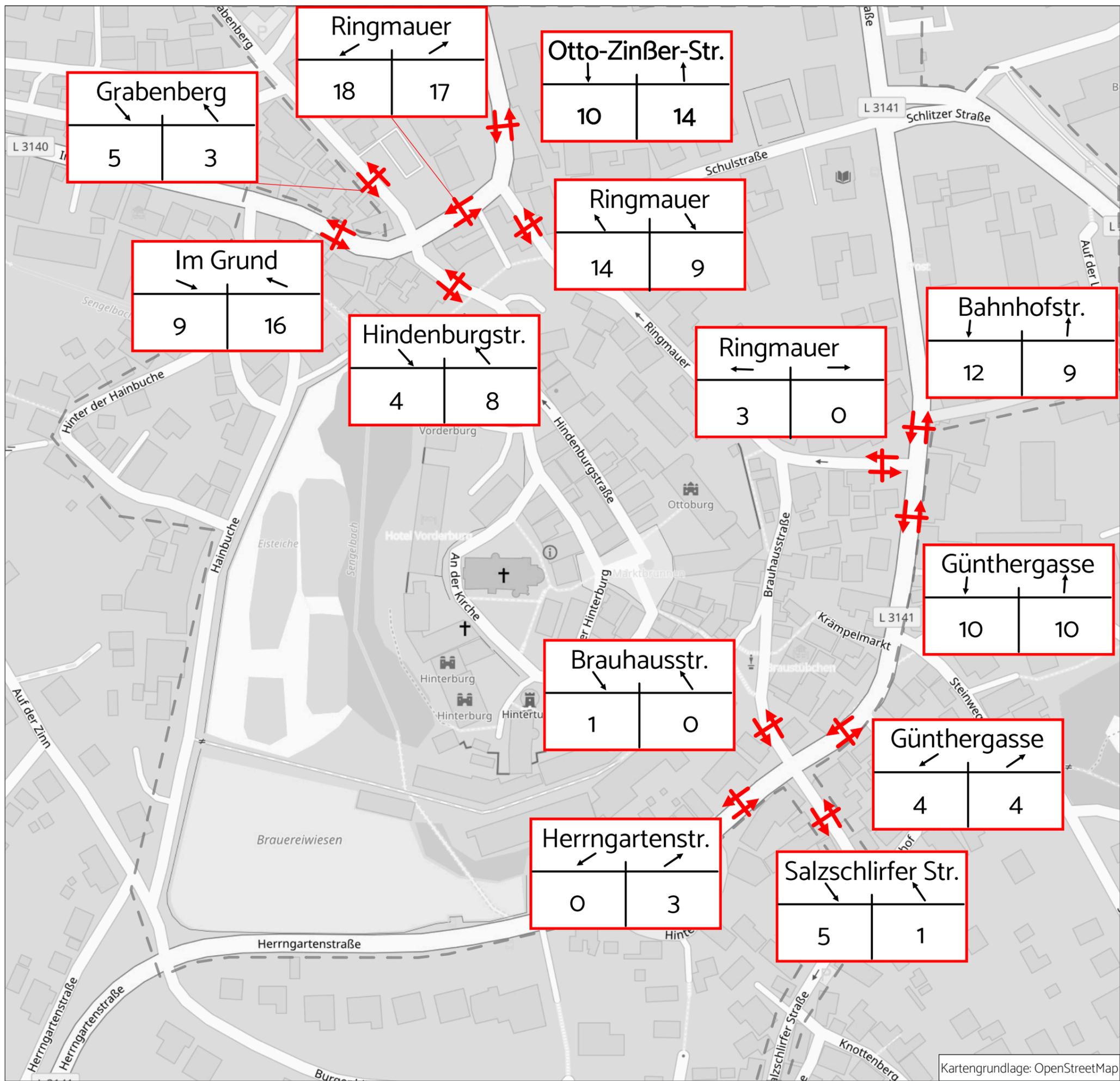
V3

Vergleich Erhebungsergebnisse
 Hessen Mobil (2021) und
 Planungsbüro von Mörner (2023)

- Untersuchungsgebiet ISEK
- Erhebungsstellen Planungsbüro von Mörner (2023)
- Erhebungsstellen Hessen Mobil (2021)

Der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) wurde im Beispiel des Planungsbüro von Mörner aus der Spitzenstunde (oberer DTV-Wert) und aus der 4-Stunden-Gruppe (unterer DTV-Wert) extrapoliert. Dabei wird in der Verkehrsplanung angesetzt, dass die Spitzenstunde ca. 10% des DTV und die 4-Stunden-Gruppe ca. 33% des DTV bildet.





Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

V4.1

Verkehrsbelastung
Radfahrende Vormittag

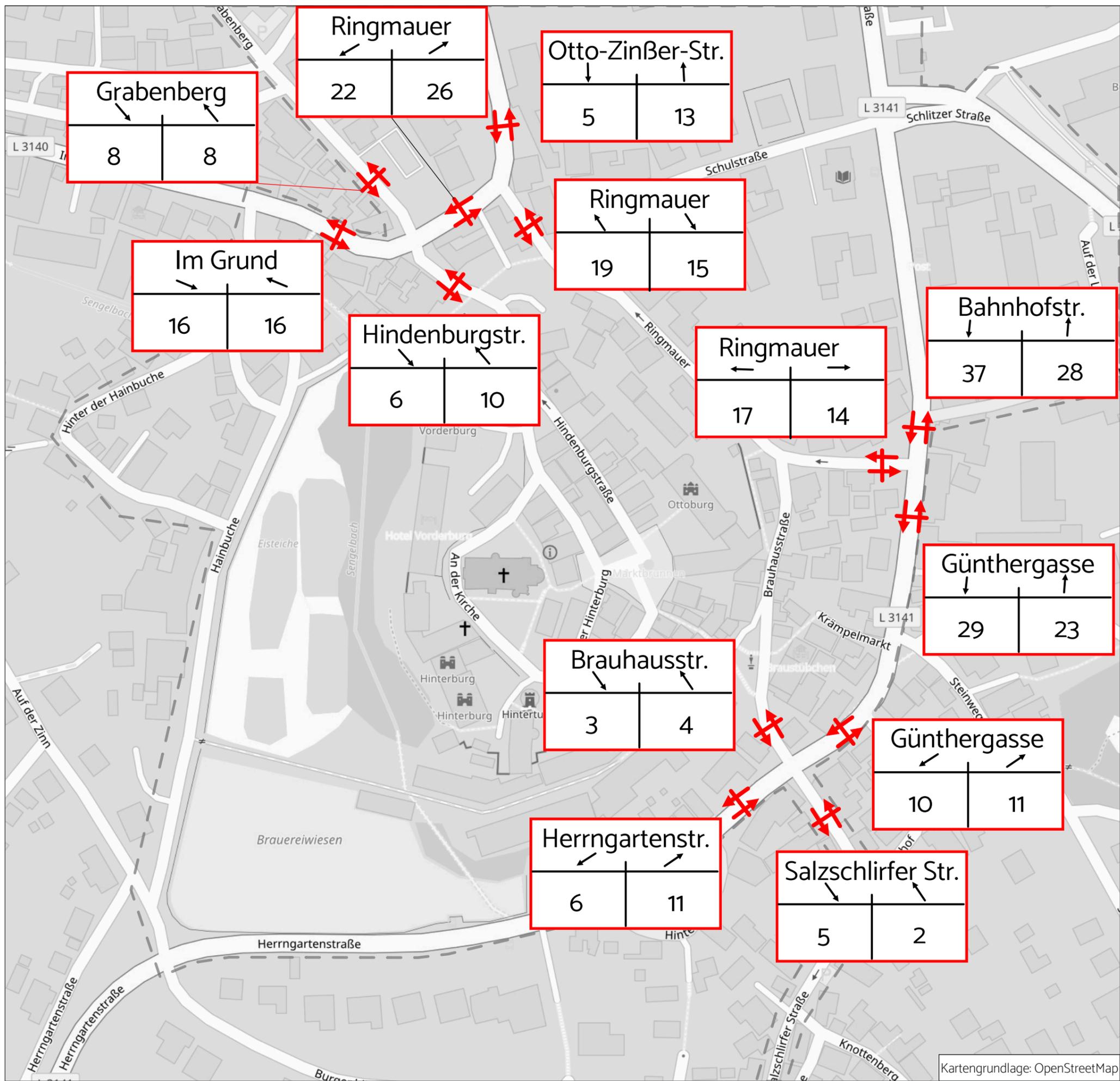
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
Erhebungszeit: 06:00 - 10:00 Uhr

Strassenname
Fahrtrichtung
Anz. Radfahrende

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

V4.2

Verkehrsbelastung
Radfahrende Nachmittag

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
Erhebungszeit: 15:00 - 19:00 Uhr

Strassenname
Fahrtrichtung
Anz. Radfahrende

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt SchlitZ
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

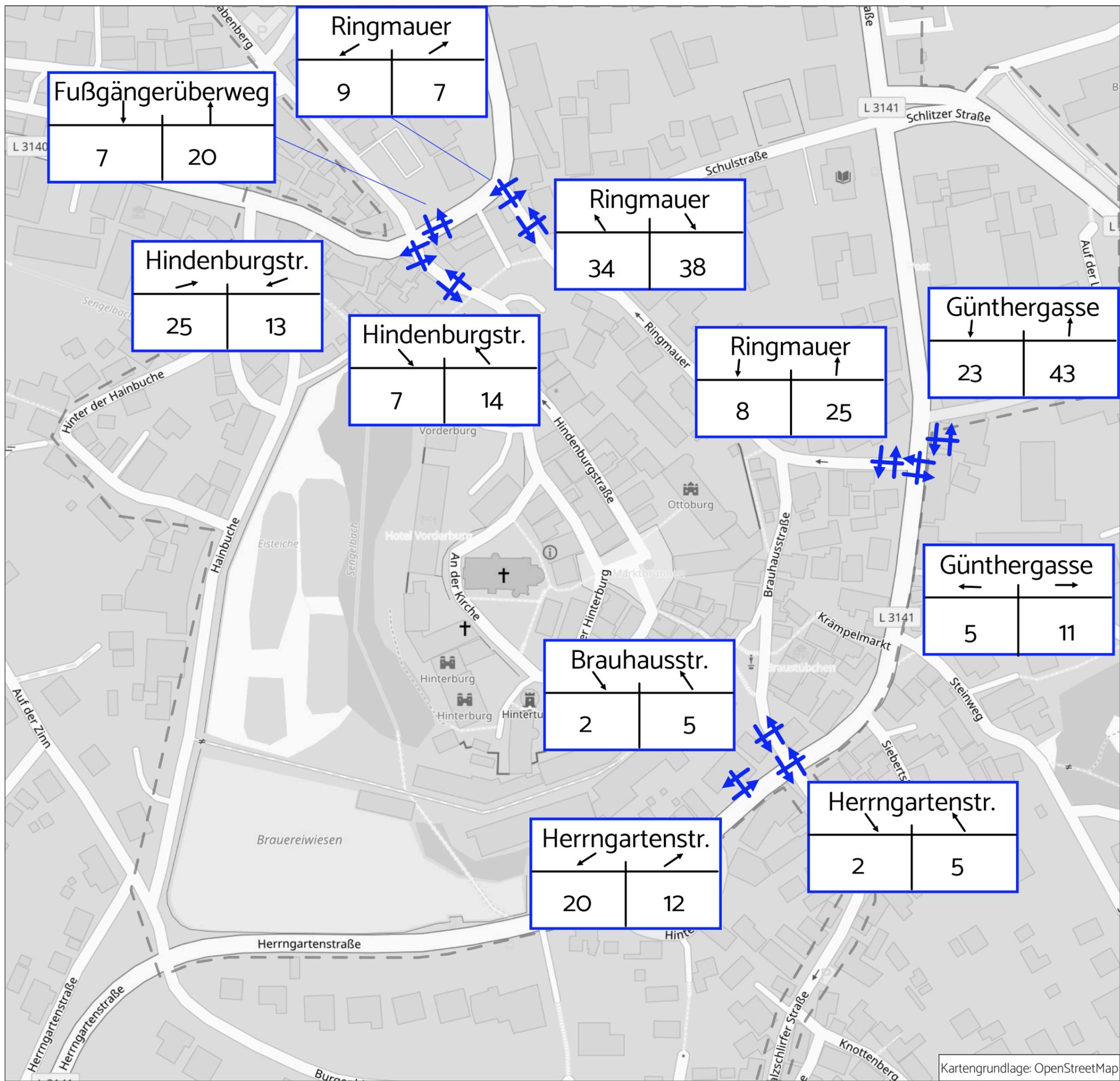
V5

Radabstellanlagen

- Radabstellanlage
- E-Bike-Ladestation
- private Radabstellanlage
- ausgewiesene Radwege
- ⋯ Untersuchungsgebiet ISEK



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Verkehrsbelastung
 Fußgehende Vormittag

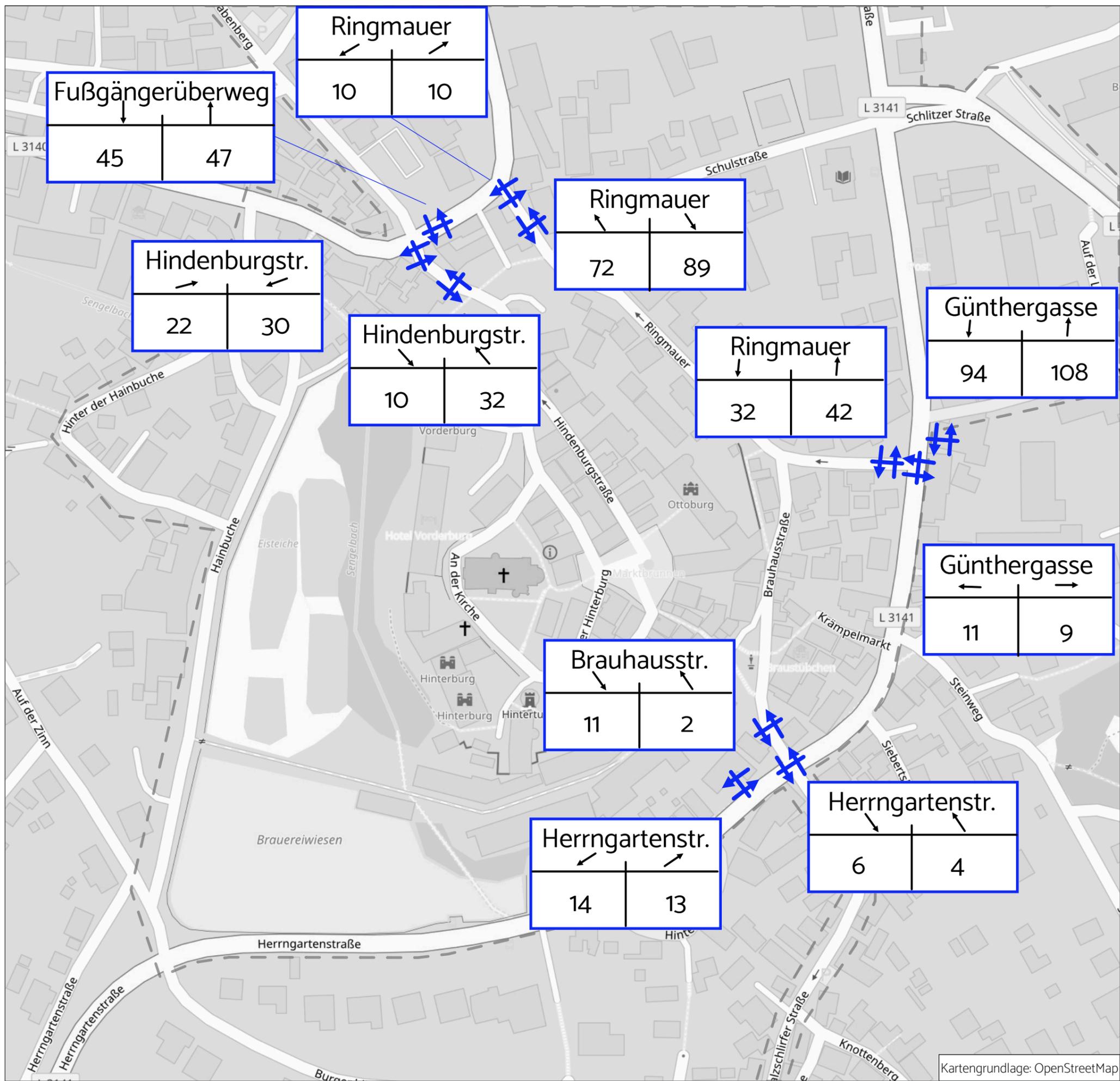
Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
 Erhebungszeit: 06:00 - 10:00 Uhr

Strassenname
Laufrichtung
Anz. Fußgehende

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

V6.2

Verkehrsbelastung
Fußgehende Nachmittag

Erhebungsdatum: Di., 09.05.2023
Erhebungszeit: 15:00 - 19:00 Uhr

Strassenname
Laufrichtung
Anz. Fußgehende

--- Abgrenzung Parkraumerhebung



0 m 100 m

Kartengrundlage: OpenStreetMap

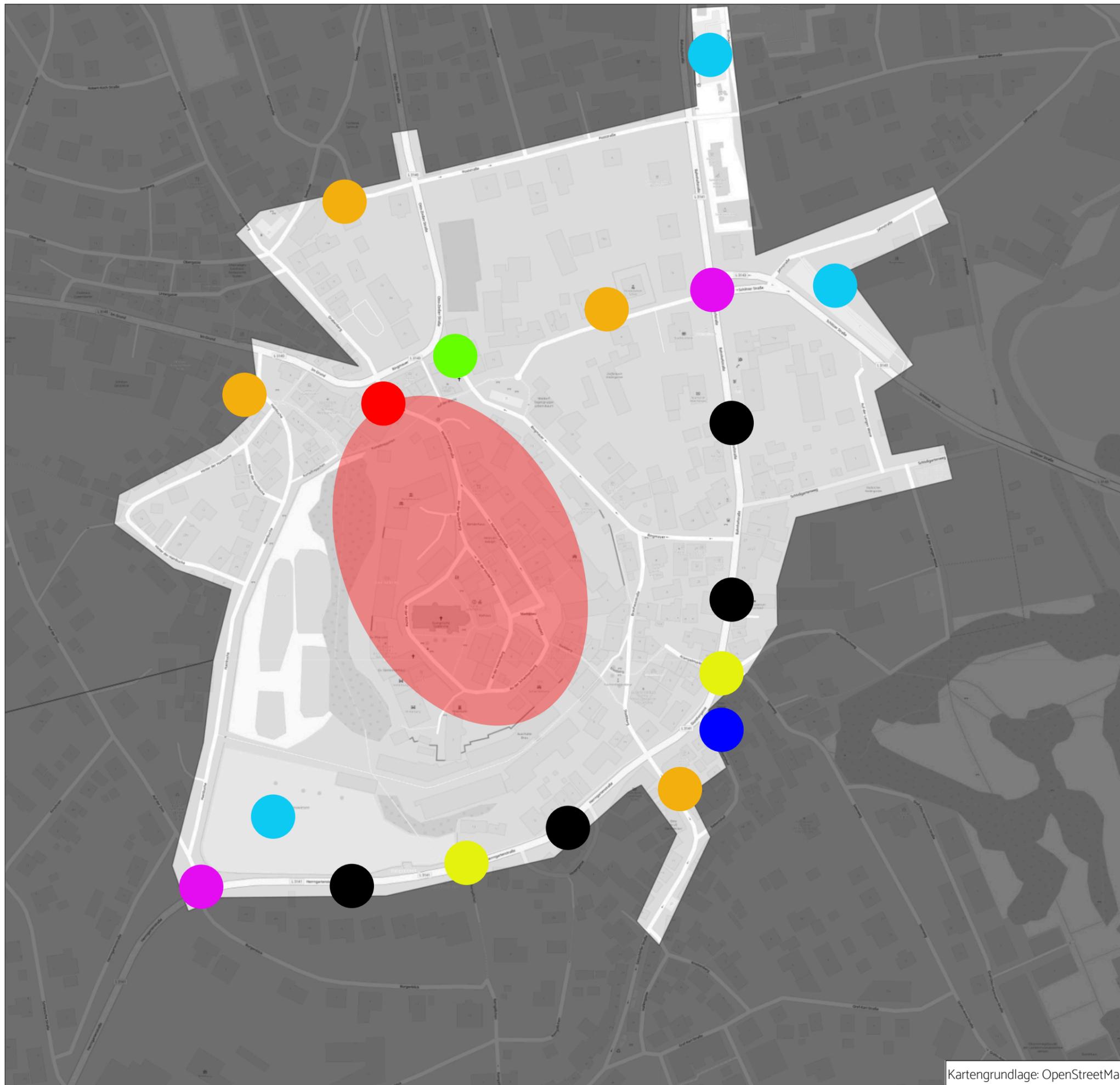
Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

MO

Lokalisierung Maßnahmen

-  Zufahrt und Regelungen innerhalb der Altstadt diskutieren
-  Radinfrastruktur entlang ausgewiesener Radverbindungen auf klassifizierten Straßen verbessern
-  2-Kreisellösung als Symbolisierung des Altstadtgebiets
-  Freigabe der Ringmauer für den Radverkehr
-  Etablierung von Querungshilfen entlang touristischer Achsen
-  geduldetes Gehwegparken
-  fehlerhafte & nicht erkennbare Parkbeschilderung
-  Parkleitsystem einführen (ausgewiesene Parkplätze am Bürgerhaus, an der Bahnhofstraße und auf den Brauereiwiesen)

weitere gesamtstädtische Maßnahmen
(stärkere Kontrollen des OA, Radabstellanlagen erweitern, alternative Radwegeachsen prüfen, etc.)



Kartengrundlage: OpenStreetMap

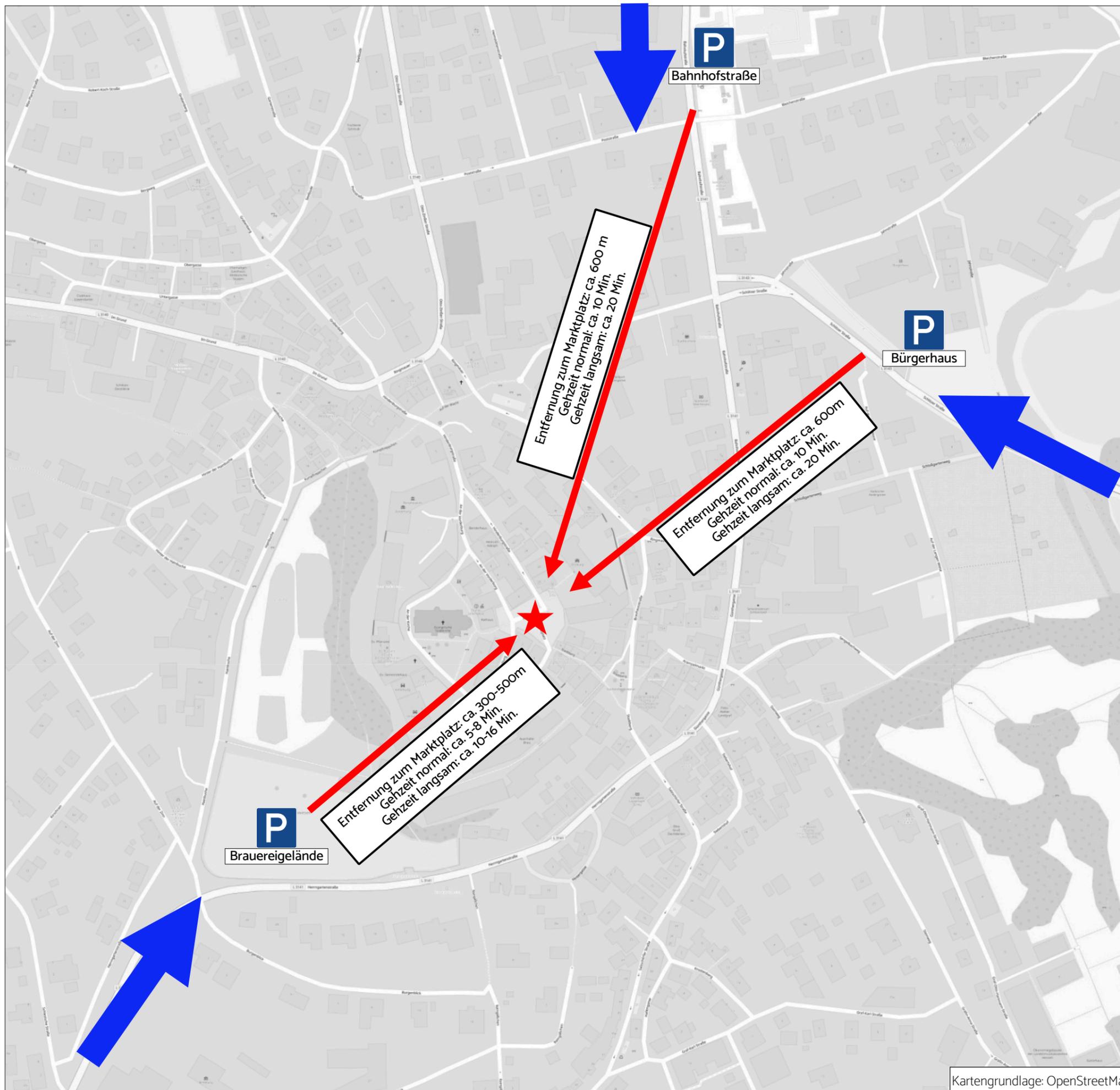
Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

M1

Parkplätze außerhalb des Altstadt-
bereichs - Gehzeiten zum
Marktplatz

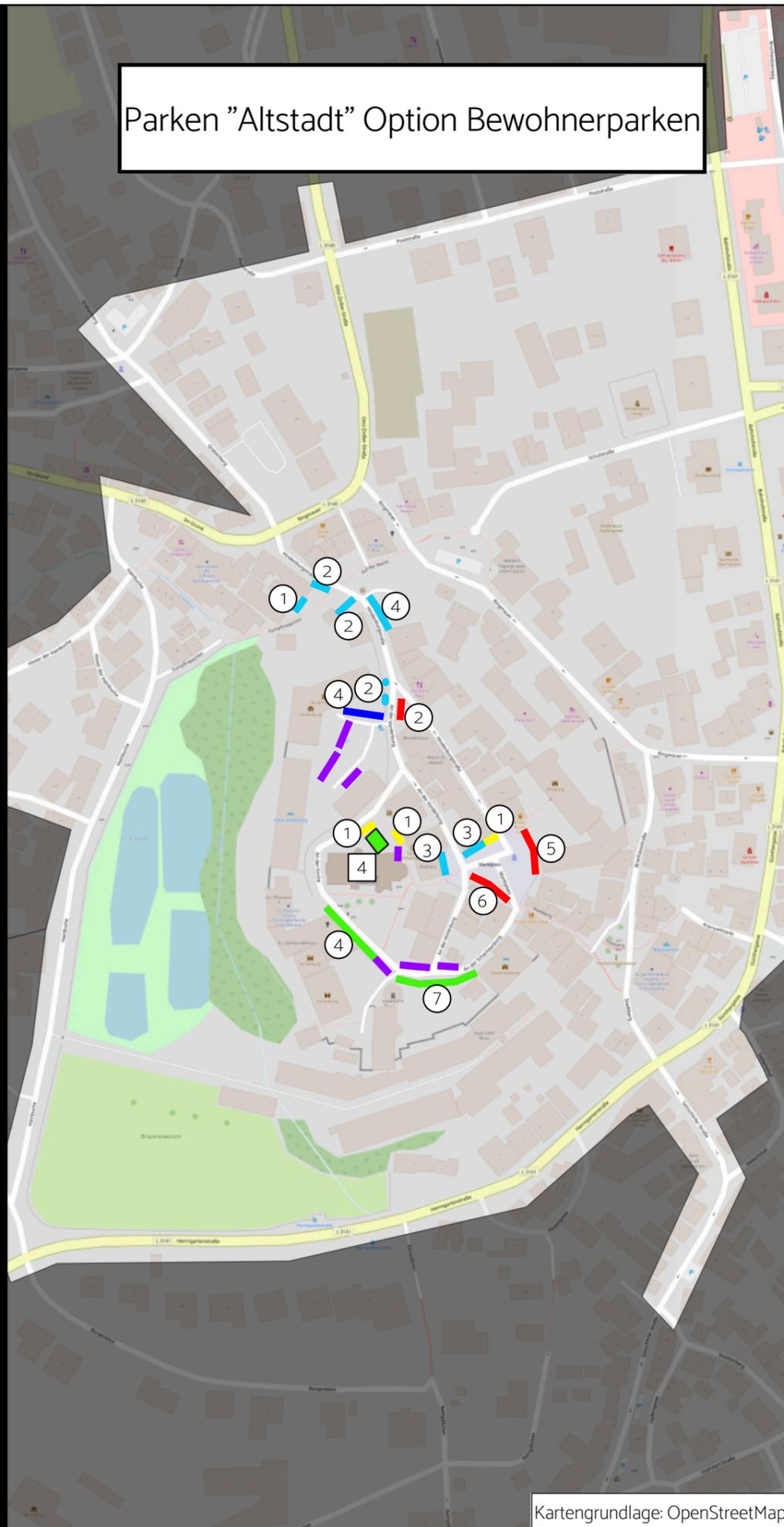
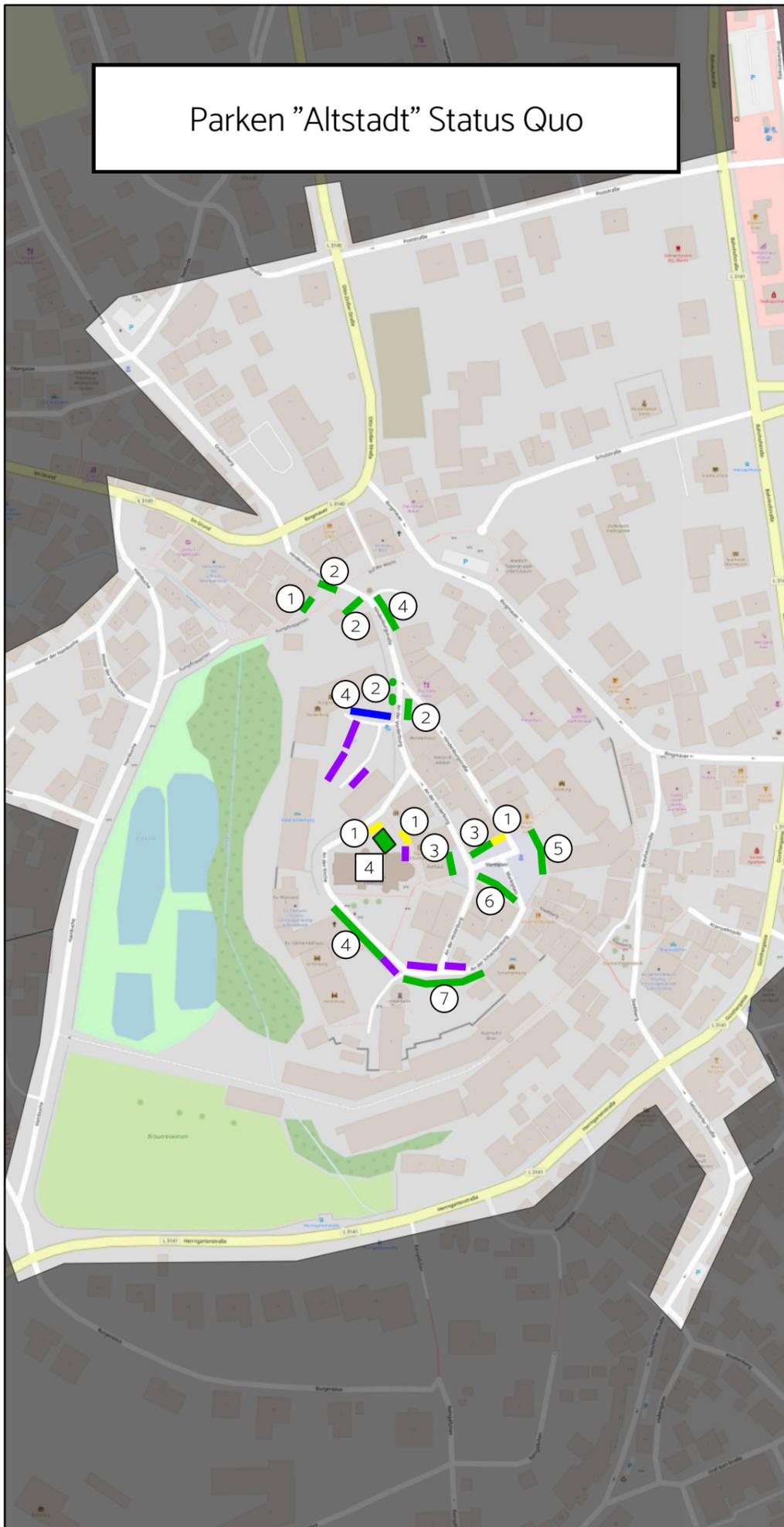
-  Parkplatz
-  Gehrouten zum Marktplatz
-  Marktplatz

Ermittlung Geschwindigkeiten:
Bei normalem Gehen wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von
3,6km/h und bei langsamem Gehen von 1,8km/h angenommen.



Parken "Altstadt" Status Quo

Parken "Altstadt" Option Bewohnerparken



Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

M2

Potentielle Neuaufteilung der
Parkstände im zentralen
Altstadtgebiet

Parkstände (Status Quo):

- █ frei
- █ Behindertenparkstand
- █ privat

Anzahl Parkstände:

49
3

Σ 52
Parkstände

Parkstände (Vorschlag):

- █ Bewohnerparken
- █ Bewohnerparken + zeitlich beschränkt
- █ wegfallende Parkstände
- █ privat
- █ zeitlich beschränkt
- █ Behindertenparkstand

Anzahl Parkstände:

15
17
13
0
4
3

Σ 39
Parkstände



0 m 100 m

Parken Marktplatz Status Quo



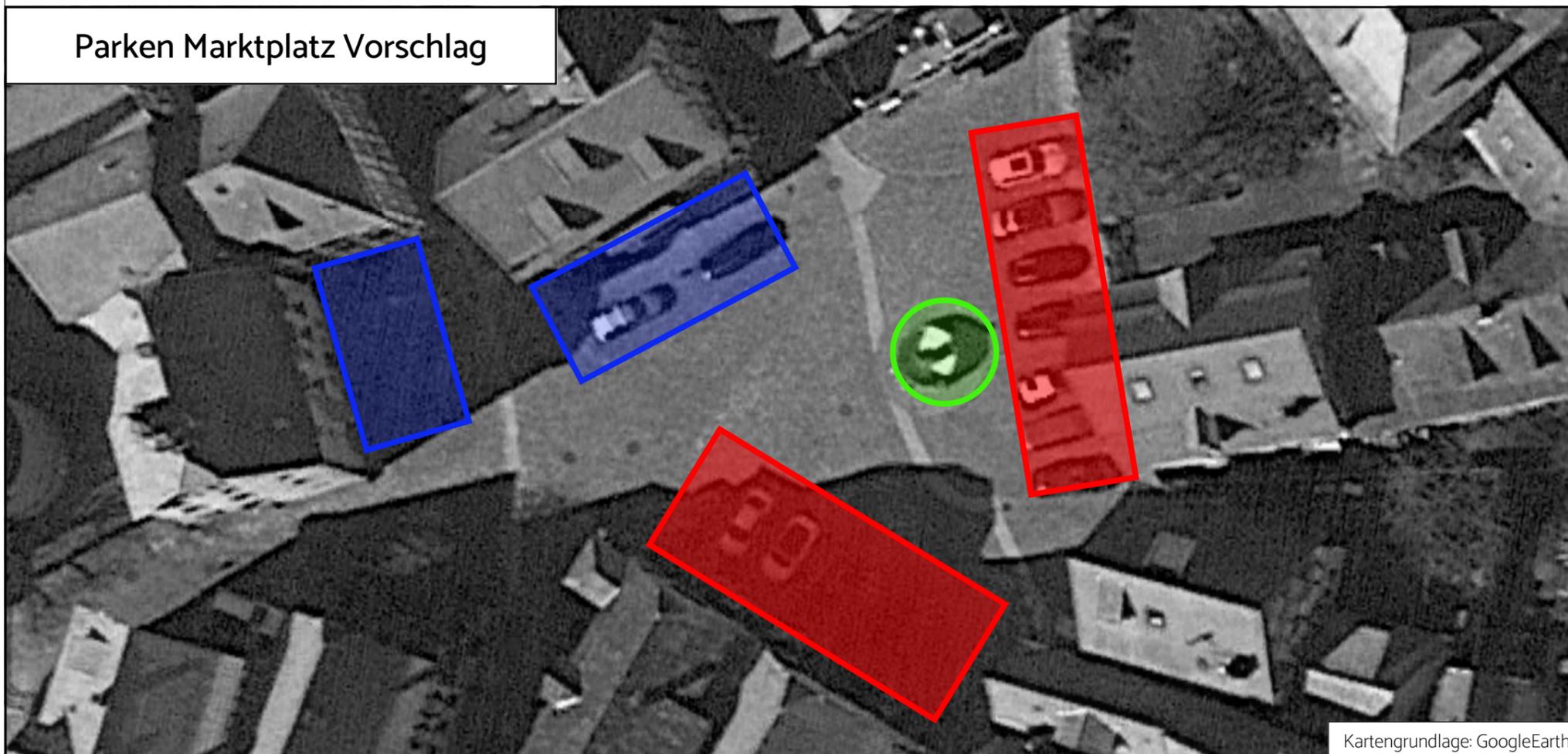
Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

M3

Fokus Marktplatz

-  beparkte Fläche
-  wegfallende, derzeit beparkte Fläche
-  Marktbrunnen

Parken Marktplatz Vorschlag



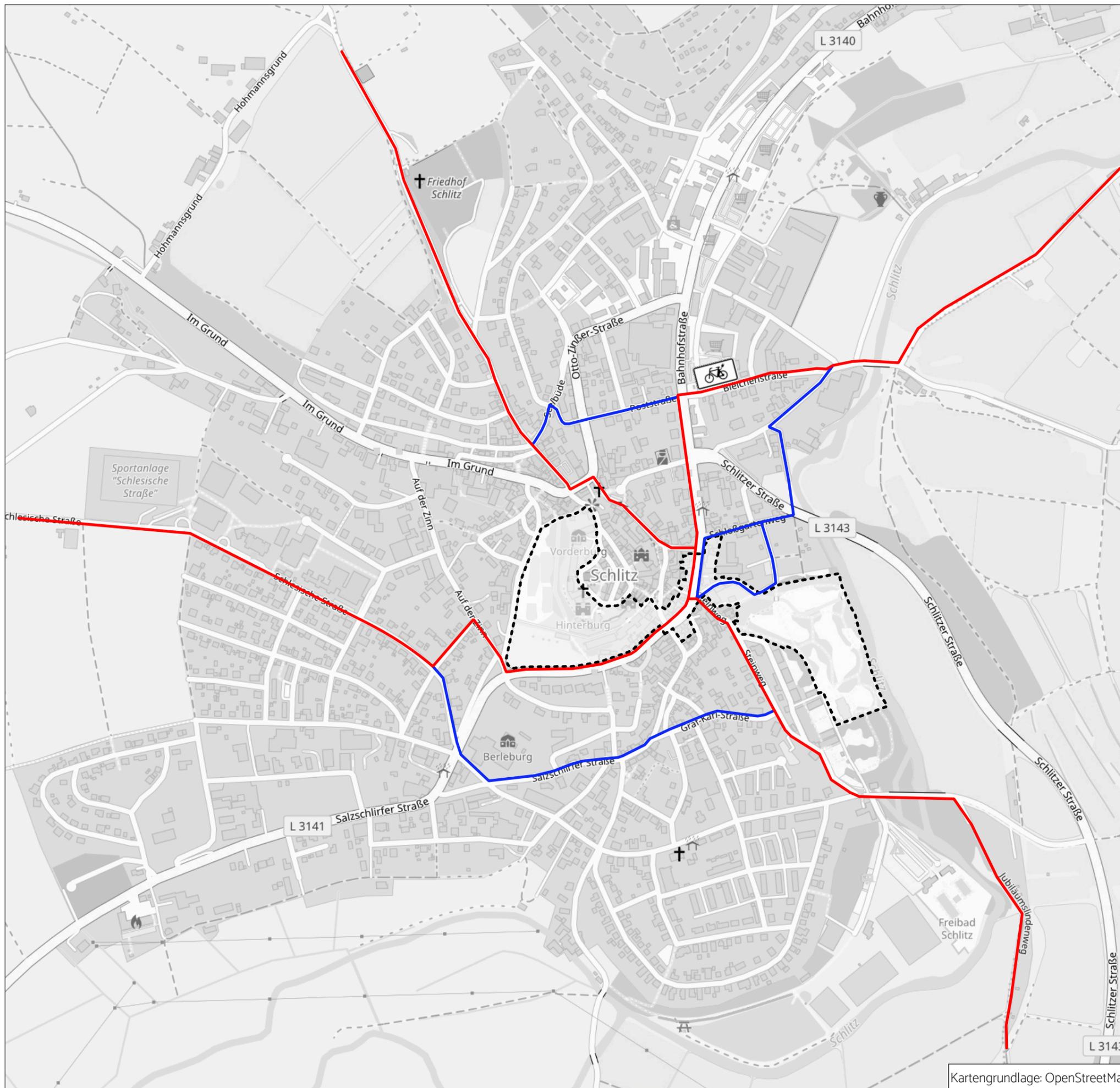
Kartengrundlage: GoogleEarth

Stadt Schlitz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

M4

Maßnahme
Alternative Radwegführung

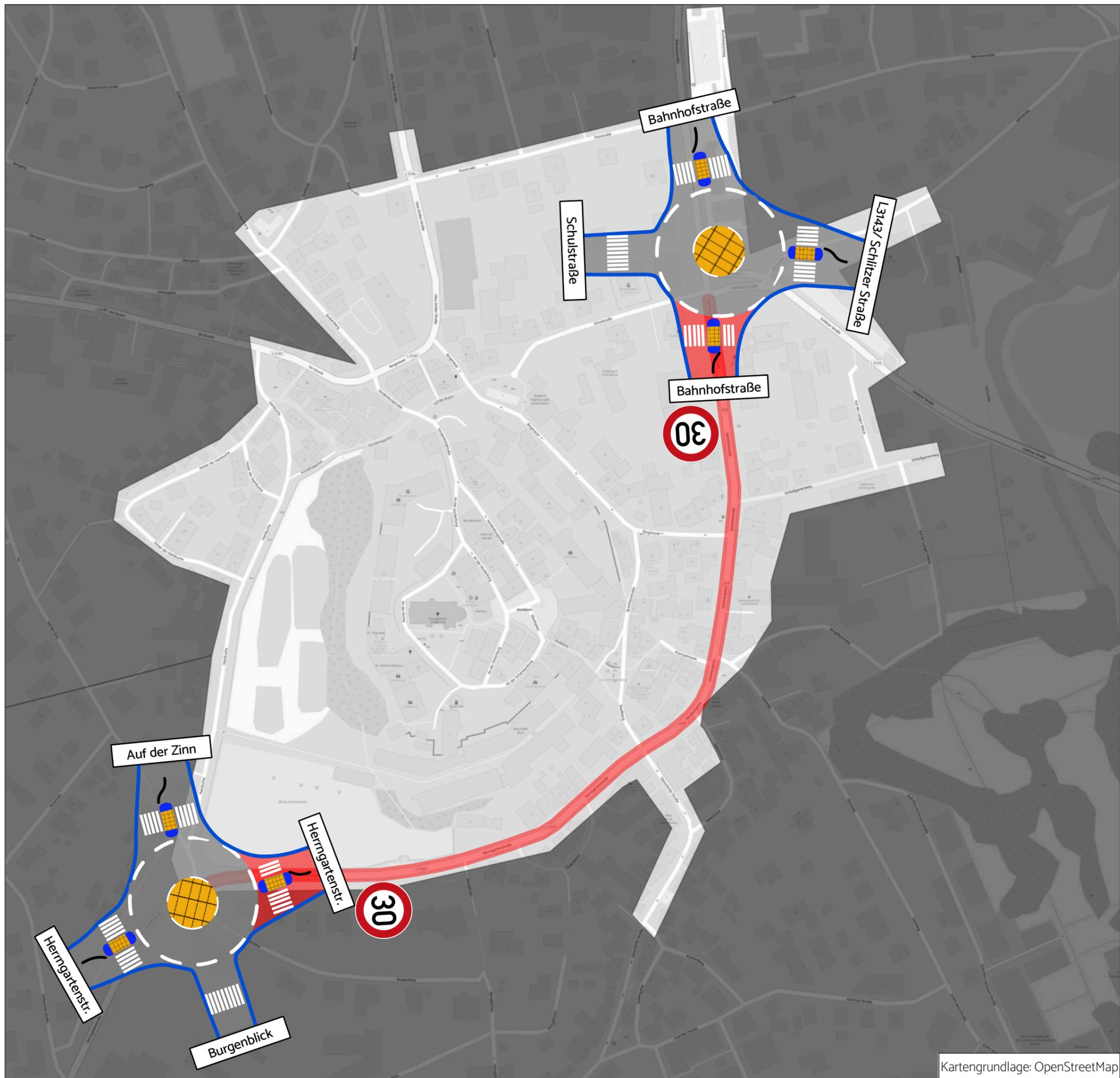
-  Untersuchungsgebiet ISEK
-  Bestehende Radwegführung
-  Alternative Radwegführung
abseits der bestehenden Hauptrouten
-  Elektroladestation für Fahrräder



Kartengrundlage: OpenStreetMap



0 m 200 m



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stadt Schitz
 Fördergebiet "Südliche Altstadt"
 Verkehrs- und Parkraumkonzept

M5

2-Kreisel-Lösung und Tempo 30

 Hauptverkehrsachse
 (Bahnhofstraße - Günthergasse - Herrngartenstraße)



ADFC-konforme Radabstellanlage



ADFC-konforme Radabstellanlage (überdacht)



Stadt Schütz
Fördergebiet "Südliche Altstadt"
Verkehrs- und Parkraumkonzept

M6

Radabstellanlagen
Potentielle Standorte

- öffentliche Radabstellanlage
- private Radabstellanlage
- ausgewiesene Radwege
- Untersuchungsgebiet ISEK
- potentielle Standorte für Radabstellanlagen



Kartengrundlage: OpenStreetMap

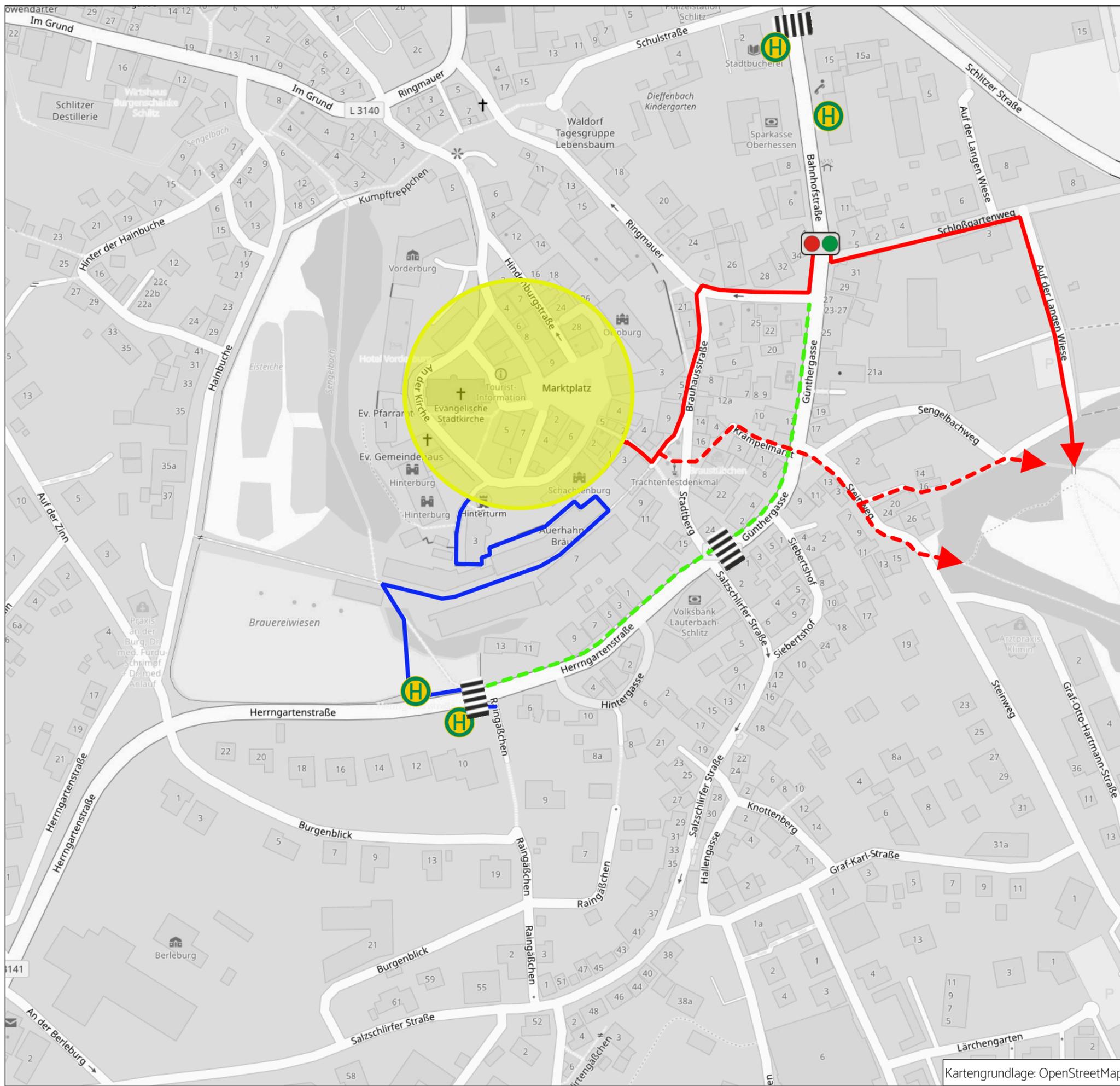
Stadt Schitz Fördergebiet "Südliche Altstadt" Verkehrs- und Parkraumkonzept

M7

Touristische Achsen

-  Altstadtbereich/Marktplatz
-  Touristische Achse Altstadt - Schlosspark (Hauptroute)
-  Touristische Achse Altstadt - Schlosspark (Alternativroute)
-  Touristische Achse Altstadt - Berleburg/Burgenblick
-  potentielle Verbindung/ Rundweg zwischen den beiden dargestellten touristischen Achsen
-  Bushaltestelle
-  Fußgängerüberweg (Bestand und Planung)
-  Fußgängerschutzanlage

Die beiden dargestellten touristischen Achsen sind mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Premium-Stadtwanderweg sowie der geführten Stadttour in Verbindung zu setzen. Dementsprechend sind weitere Maßnahmen zu berücksichtigen.



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Anhang

Marvin Swoboda
Burgenstadt Schlitz
Fachbereich Technische Dienste

An der Kirche 4
36110 Schlitz

09.08.2023

Anmerkungen zur Planung der OD L 3141

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hier unsere Einschätzung zur vorliegenden Planung der OD L 3141 durch den Ort Schlitz.

Die Landesstraße L 3141 wird derzeit im innerörtlichen Bereich von Schlitz neu geplant, unter anderem im Bereich Bahnhofstraße/ Günthergasse/Herrngartenstraße, welche sich im Untersuchungsgebiet des in Bearbeitung befindlichen Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungskonzept „südliche Altstadt“ befinden. Bei Sichtung der bereitgestellten Pläne (Planungsstand 05/23) sind Aspekte aufgefallen, die hier vor der Fertigstellung des Gutachtens zur Diskussion gestellt werden. Die hier aufgeführten Punkte sind aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch zu diskutieren (Dr.-Ing. Moritz von Mörner ist zertifizierter Sicherheitsauditor).

Die entsprechenden Aspekte wurden bereits mit dem Planzeichnenden des Ingenieurbüros Habermehl + Follmann diskutiert.

- **Übergang des gemeinsamen Geh- und Radwegs Poststraße**

Die Einmündungen Poststraße/Bleichenstraße sollten zur sicheren Führung von Fußgehenden niveaugleich als Gehwegüberfahrt ausgebildet werden. Dies betrifft alle nachgeordneten Einmündungen, vor allem wenn der Radverkehr auf dem Gehweg geführt wird. Fußgehende und Radfahrende benötigen eine sichere und barrierefrei nutzbare Querungsstelle. Bei der Nutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs für Radfahrende sollte dies auch in der Einmündung

ersichtlich sein, was mittels Fahrradpiktogrammen und Rotmarkierung im Kreuzungsbereich erreicht werden kann.

- **Übergang gemeinsamer Geh- und Radweg auf die Fahrbahn** (Nähe Einmündung Schulstraße)

Zum Hervorheben für Autofahrende und zum Schutz der Radfahrenden, dass die Weiterführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs für Radfahrende auf der Fahrbahn erfolgt, sollte der entsprechende Bereich auf der Fahrbahn rot eingefärbt werden.

- **Einmündungen Schulstraße aufpflastern/Gehwegüberfahrt**

Im Verlauf der L 3141 werden die untergeordneten Straßen im Kreuzungsbereich größtenteils aufgepflastert, zur Vereinheitlichung und sicheren Führung von Fußgehenden sollte dies ebenfalls auf alle nachgeordneten Straßen übertragen werden. Die Befahrung durch Kfz wird deutlich verlangsamt und die Einmündungen können barrierefrei gequert werden. (Aufpflasterungen sind vorzugsweise mit Schrägbord, alternativ mit Rundbord umzusetzen).

- **Durchgehende Piktogrammreihe**

Entlang der L 3141 wird eine Piktogrammreihe geplant, welche an der Kreuzung zur L 3143/Schlitzer Straße unterbrochen wird. Die Piktogramme sollten dabei über die Kreuzung hinweg durchgezogen werden, um eine durchgängige Führung des Radverkehrs (vor allem für Kfz-Fahrende) erkennbar zu gestalten.

- **Querungssituation in der Ringmauer**

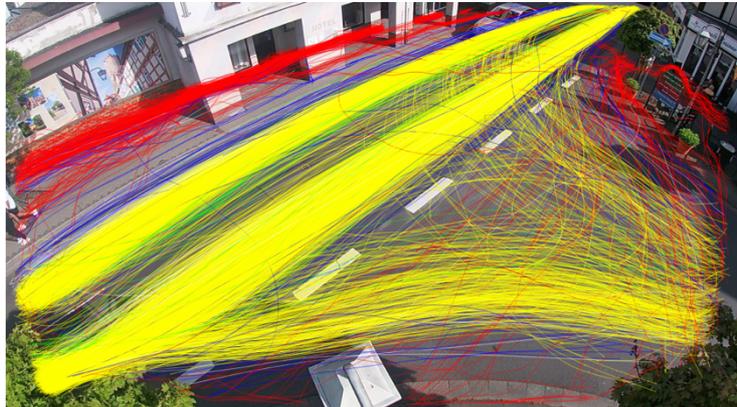
Die im Mai 2023 durchgeführte Verkehrserhebung hat gezeigt, dass ein hoher Querungsbedarf von Fußgehenden über die Einmündung Ringmauer vorliegt (Die roten Linien in der nachfolgenden Abbildung zeigen die zurückgelegten Wege der Fußgehenden). Die Querungen finden überwiegend im direkten Einmündungsbereich statt. Die barrierefrei geplante Querungsstelle befindet sich dabei deutlich eingerückt in die Ringmauer, sodass längere Wege entstehen und die Querung nicht in der Laufachse liegt. Dies ist auf städtebauliche Gründe zurückzuführen.

Auch hier sollte die Einmündung durch Schrägbord oder Rundbord

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

aufgepflastert werden und so deutlich die Trennung zwischen Ortsdurchfahrt und nachgeordnetem Straßennetz widerspiegeln.



Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

- **Aufpflasterungen in Einmündungen und Kreuzungen**

Rundborde (+3 cm) können trotz ihrer geringen Höhe weiterhin eine Barriere darstellen. Generell sollte möglichst einheitlich abgestimmt werden, ob die Gehwege niveaugleich durchgeführt werden können, um Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu erhöhen. Dies bedeutet, jeweils eine Gehwegüberfahrt und deutlich verringerte Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung einer einheitlichen Gestaltung mit Schrägbord oder Rundbord ist empfehlenswert. Einige Gehwegüberfahrten sind im vorliegenden Planungsstand mit Rundborden ausgeführt.

- **Breite des Sicherheitstrennstreifens**

Auf Grundlage der 2022 von der FGSV erschienenen E-Klima sind die absoluten Mindestmaße (Klammerwerte) nicht mehr umzusetzen; ebenfalls befinden sich derzeit viele der FGSV-Regelwerke (RASt 06, EAR, ERA, EFA) in der Überarbeitung. Demnach sind Sicherheitstrennstreifen mit einer Mindestbreite von 0,75 m zu markieren.

Ebenso sollten die Parkstände entlang der Ortsdurchfahrt 0,75 m eingerückt werden, um auf dieser ausgewiesenen Radroute die Wahrscheinlichkeit von „Dooring“-Unfällen zu reduzieren und somit die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

- **Zwei-Kreisel-Lösung**

Zur Verdeutlichung des Altstadtbereichs zwischen den Knotenpunkten

Herrngartenstraße/Auf der Zinn und Bahnhofstraße/Schlitzer Straße bietet es sich an, die Zu- und Ausfahrt durch Kreisverkehre weiter hervorzuheben. Diese wirken geschwindigkeitsmindernd für den Kfz-Verkehr und ermöglichen Fußgehenden und Radfahrenden eine einfache Querung der Ortsdurchfahrt.

Der Kreisverkehr an der Einmündung Schlitzer Straße ist im ISEK als Einzelmaßnahme aufgeführt (Maßnahmennummer: 2.1). An der Einmündung Auf der Zinn ist seitens der Entwurfsplanung ein Kreisverkehr vorgesehen.

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

- **Touristische Achsen attraktiv gestalten**

Als (touristische) Fußwegeachsen stechen besonders zwei Wegeverbindungen hervor:

Von der Altstadt mittels der Treppe/dem geplanten Aufzug auf die Brauereiwiesen, über das Raingäßchen zur Berleburg und von der Altstadt über den Stadtberg – Krämpelmarkt – Steinweg in den Schlosspark.

Für die erste Verbindung ist in der Planung ein Fußgängerüberweg auf Höhe der Bushaltestelle vorgesehen, für die zweite Achse ist eine Querungshilfe im Kreuzungsbereich empfehlenswert.

- **Parken im Verlauf der Ortsdurchfahrt**

Die Parkraumerhebung zeigt, dass entlang der Ortsdurchfahrt im Tagesverlauf immer freie Parkstände verfügbar sind. Eine Reduktion der entlang der Ortsdurchfahrt befindlichen Parkstände zu Gunsten der Flächennutzung für Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität sowie Begrünung ist zu empfehlen.

Nach der 2022 erschienenen E-Klima sowie den dazugehörigen Steckbriefen zur E-Klima sind die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren, außerdem ist ruhender Kfz-Verkehr nur in Ausnahmefällen im Straßenraum zu positionieren. Diese Flächen sollen für Lieferr/Laden, Mobilitätseingeschränkte und Bike-/Carsharing vorgesehen werden.

Die im September 2023 erscheinende Überarbeitung der EAR enthält neue/angepasste Maße für Parkstände und Abstandsflächen.

- **Zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt**
Mit Blick auf das hohe Fußverkehrsaufkommen entlang der Ortsdurchfahrt – vor allem auch durch Touristen – und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wird eine Ausweisung mit Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt empfohlen. Dies stellt mit Blick auf die Verkehrssicherheit den kleinsten Eingriff für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt durch diese Maßnahme erhöht.

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

relevante Aktuelle FGSV-Veröffentlichung:

E-Klima

Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen.

<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>

E-Klima 2022 - Steckbriefe (Ausgabe Oktober 2022 mit Ergänzungen Dezember 2022)

<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022-steckbriefe>

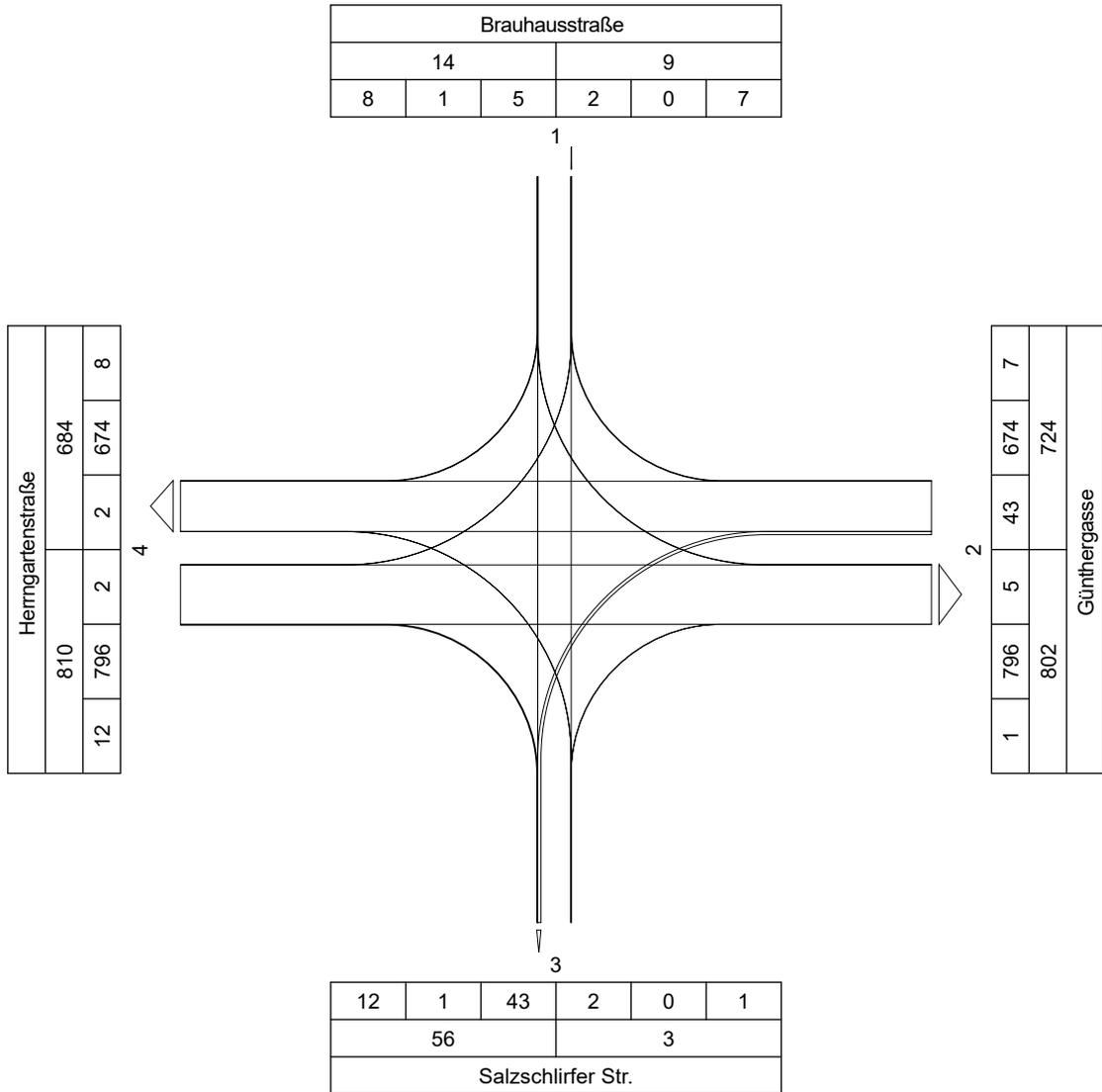
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
(Sicherheitsauditor)

09.08.2023

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Brauhausstraße
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAG 06:00 bis 10:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

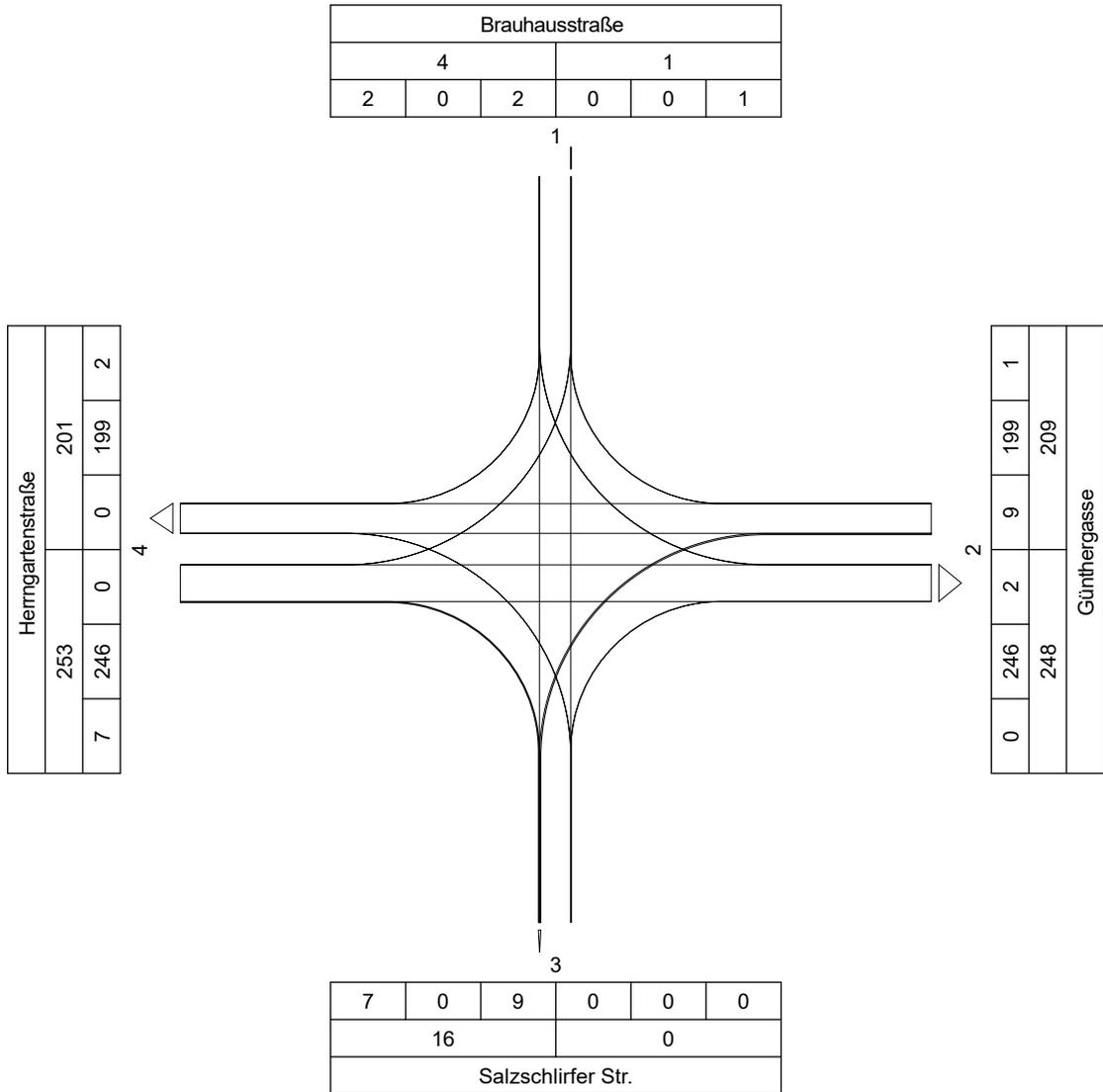
2.1

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Brauhausstraße
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAGSSPITZE 07:15 bis 08:15 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

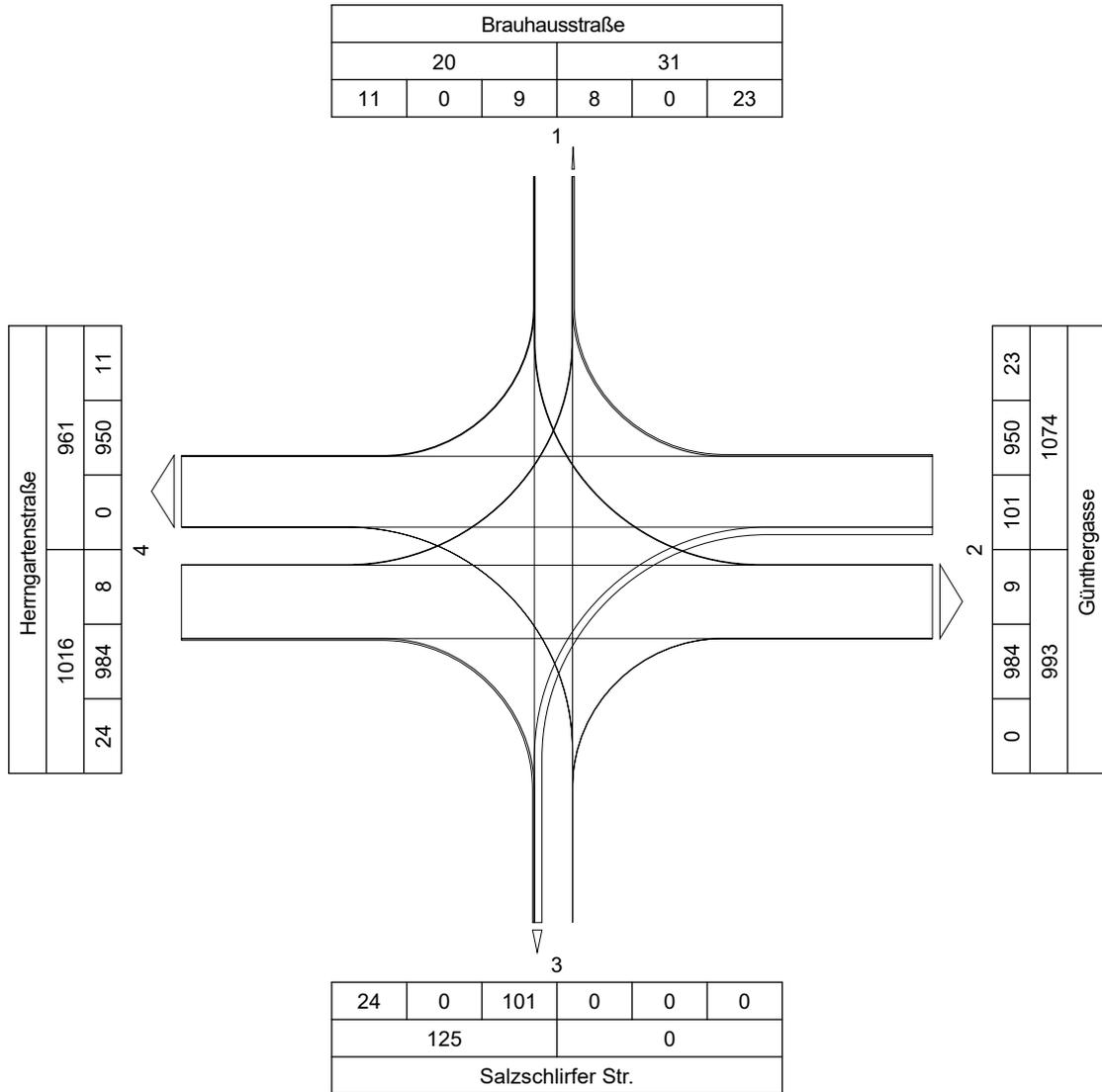
Verkehrserhebung

2.2

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Brauhausstraße
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAG 15:00 bis 19:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

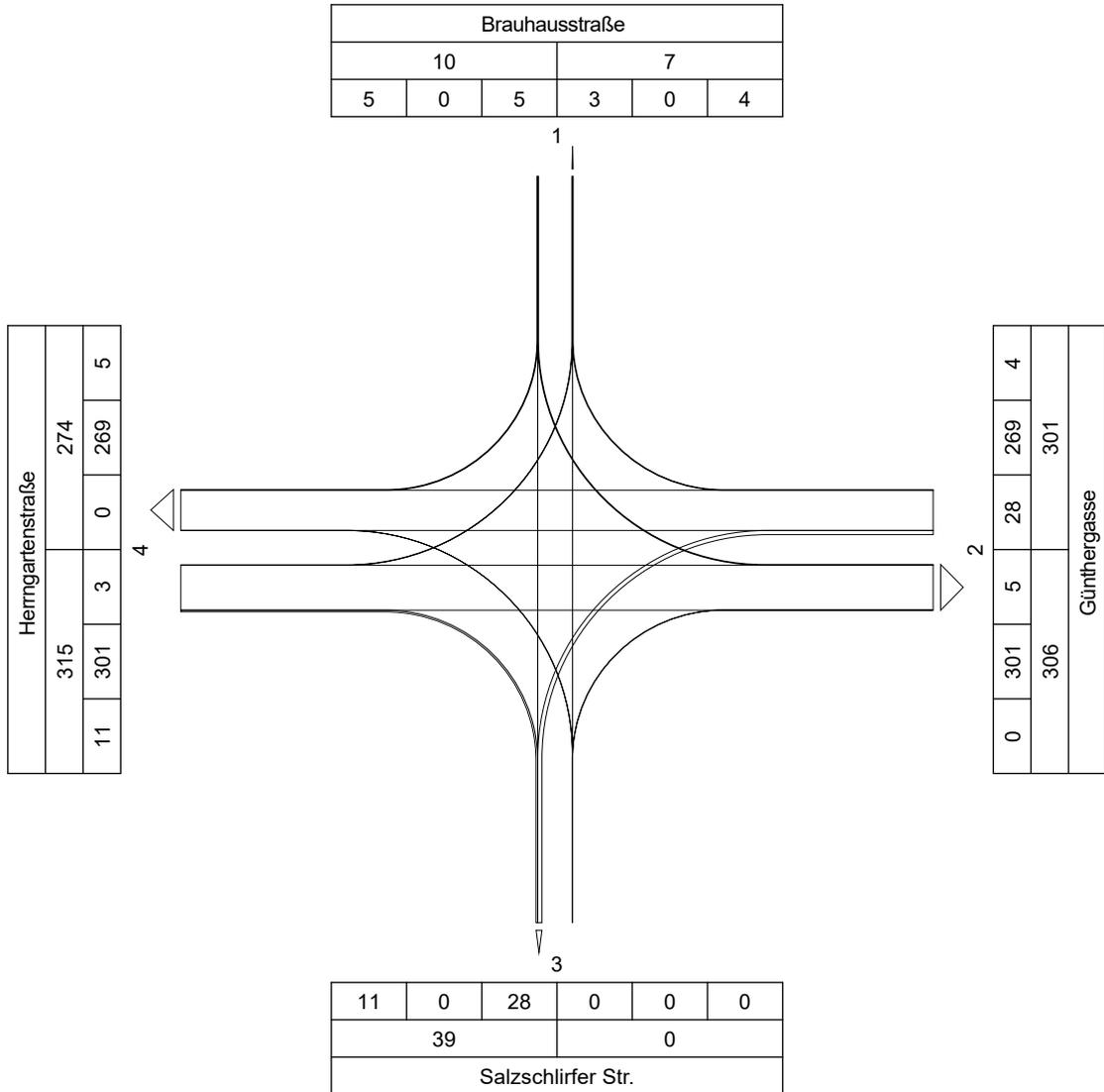
2.3

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Brauhausstraße
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAGSSPITZE 16:30 bis 17:30 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

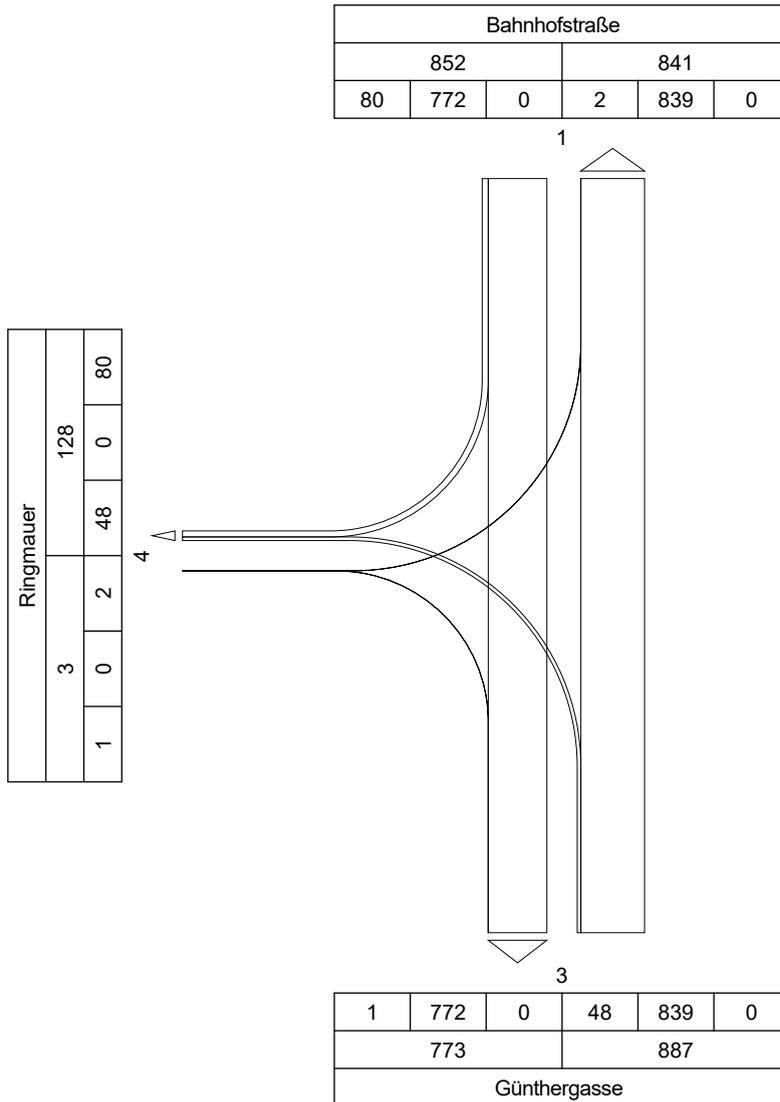
2.4

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAG 06:00 bis 10:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

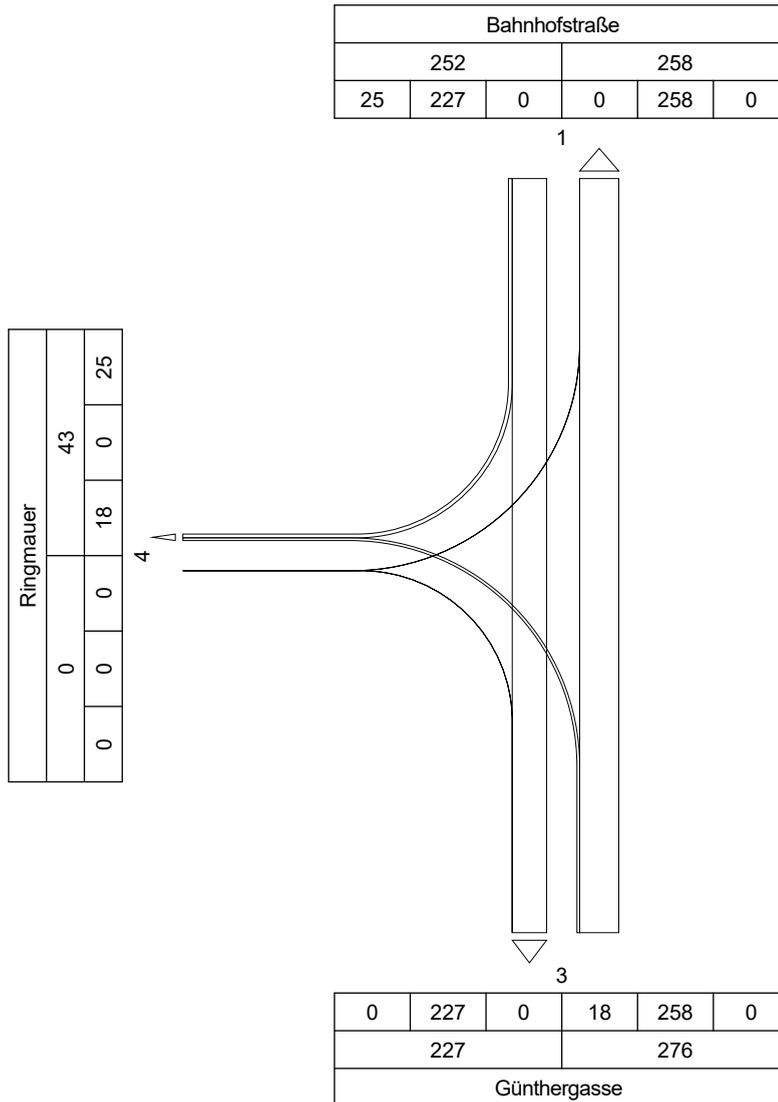
3.1

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAGSSPITZE 07:15 bis 08:15 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

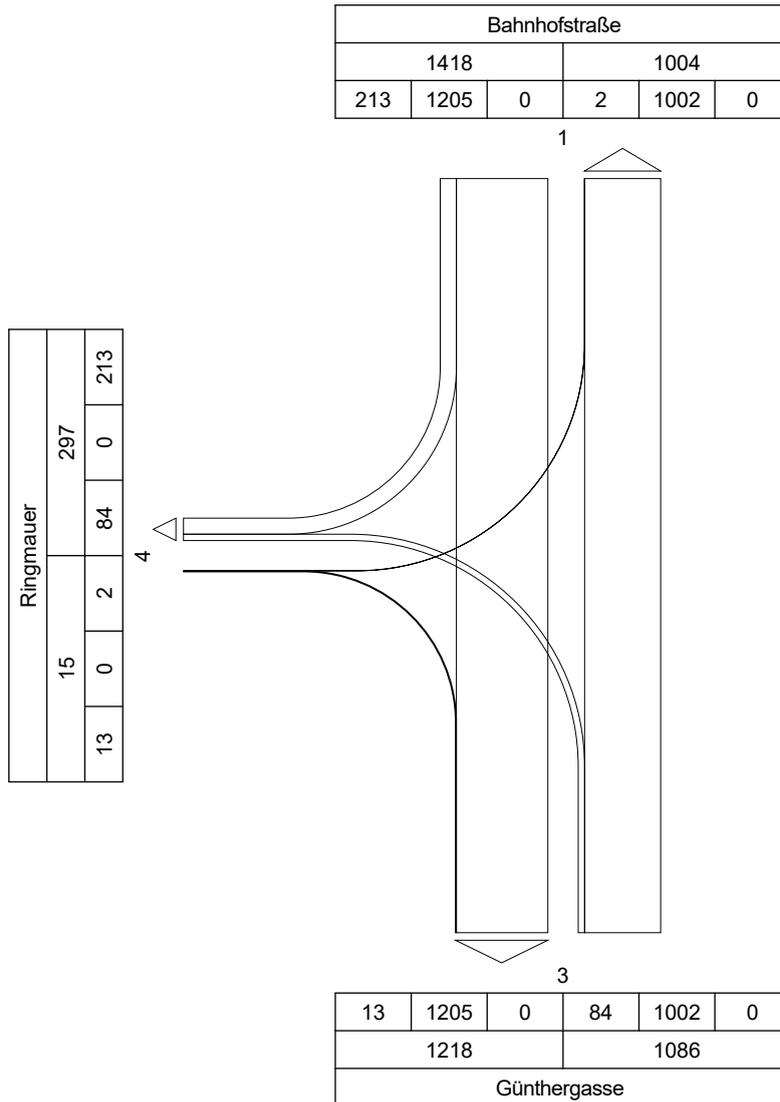
3.2

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAG 15:00 bis 19:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

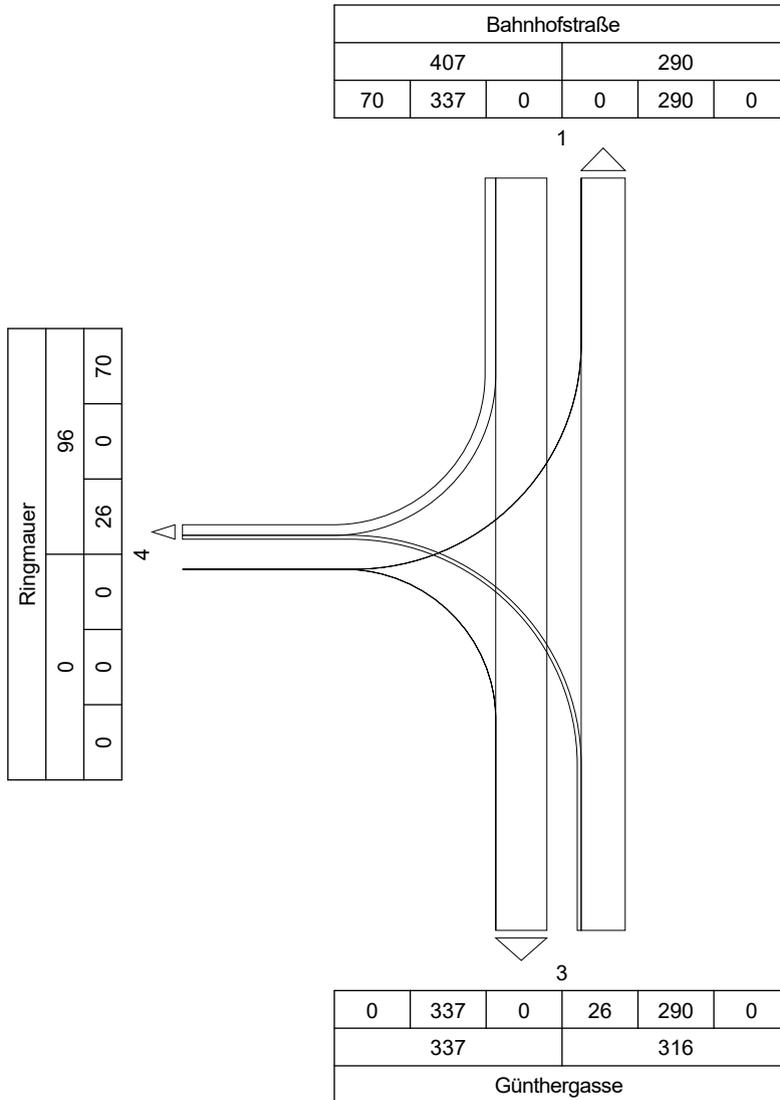
3.3

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Günthergasse-Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAGSSPITZE 16:30 bis 17:30 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

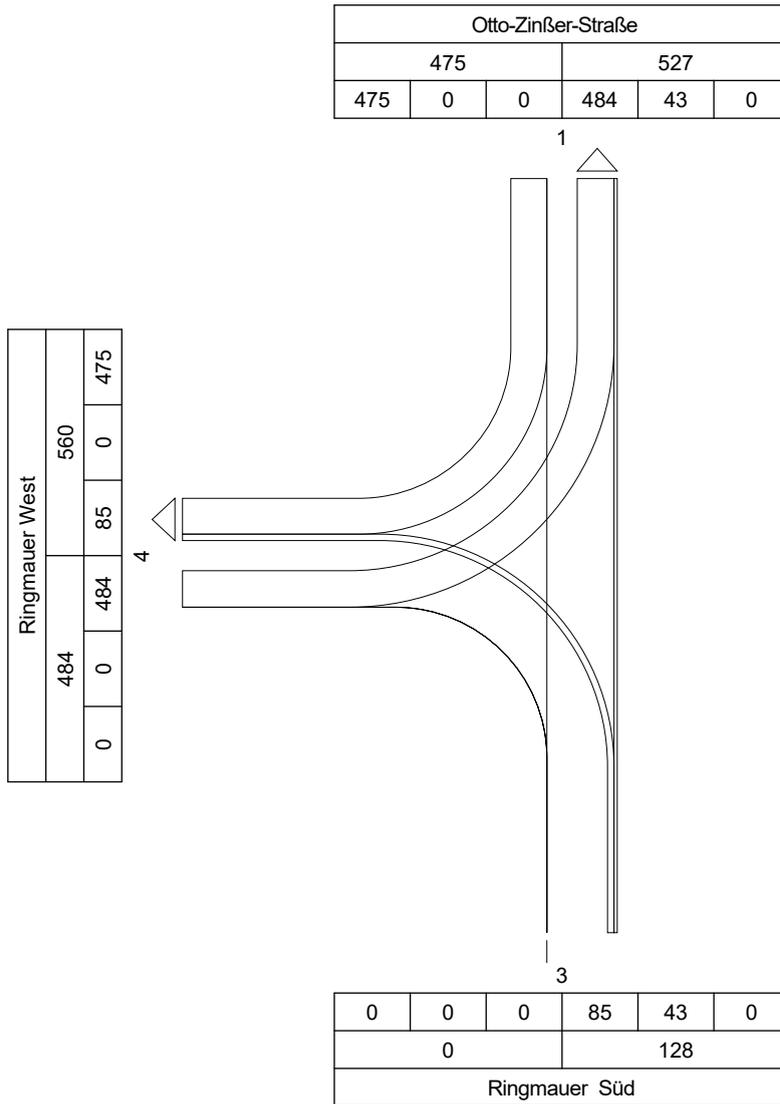
3.4

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Otto-Zinßer-Straße- Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAG 06:00 bis 10:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

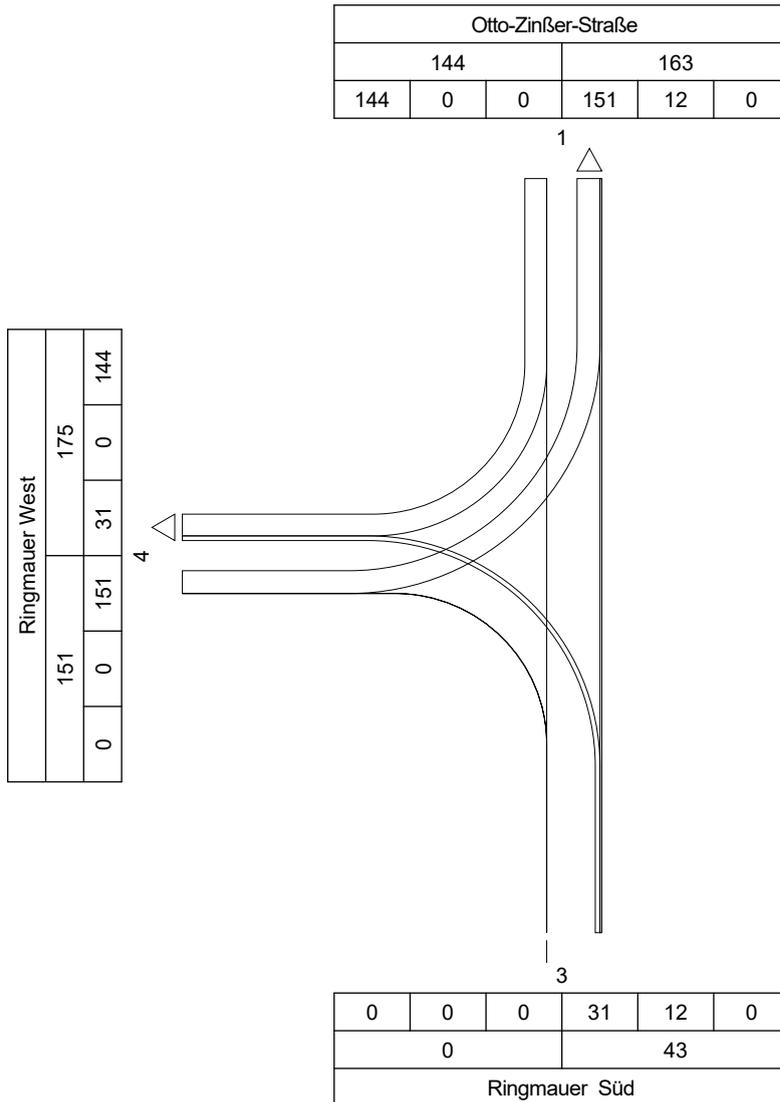
4.1

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Otto-Zinßer-Straße- Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAGSSPITZE 07:00 bis 08:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

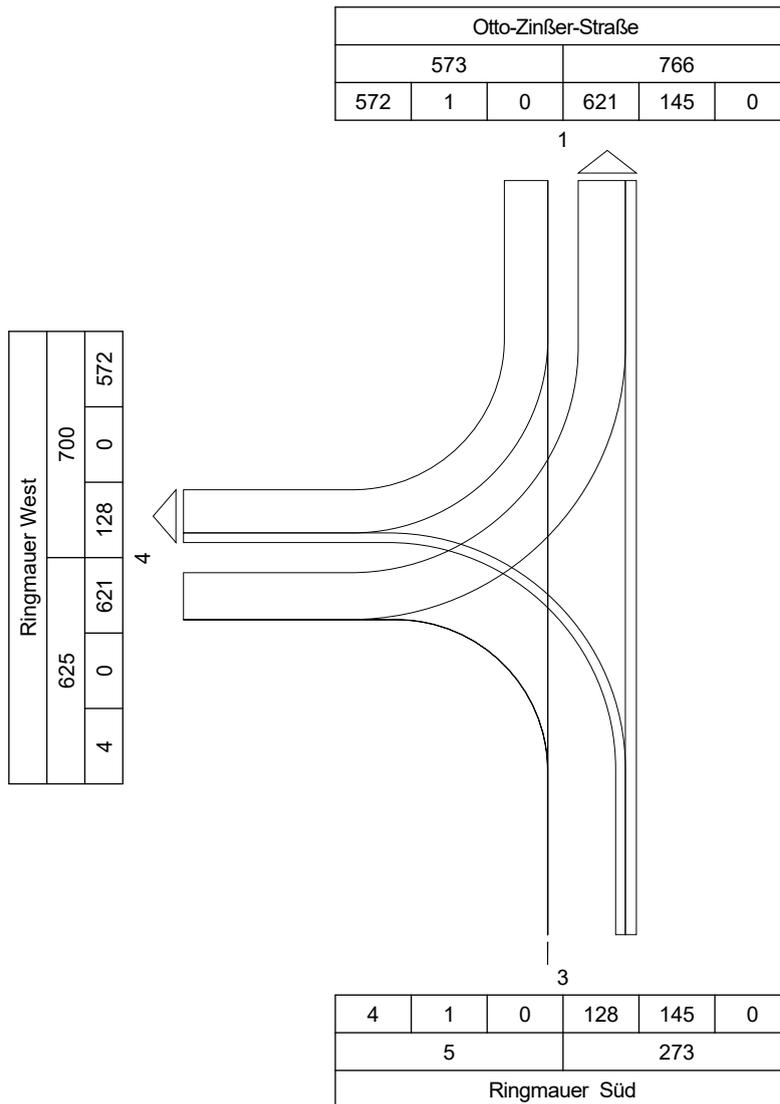
4.2

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Otto-Zinßer-Straße- Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAG 15:00 bis 19:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

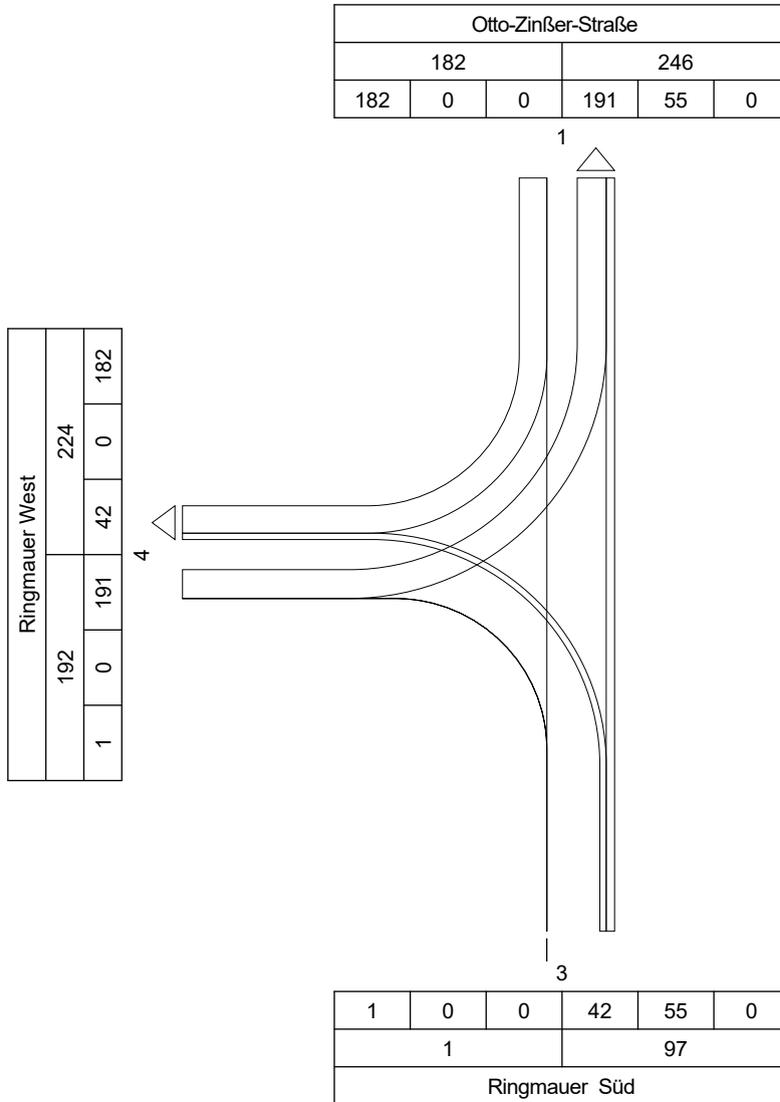
4.3

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Otto-Zinßer-Straße- Ringmauer
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAGSSPITZE 16:30 bis 17:30 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

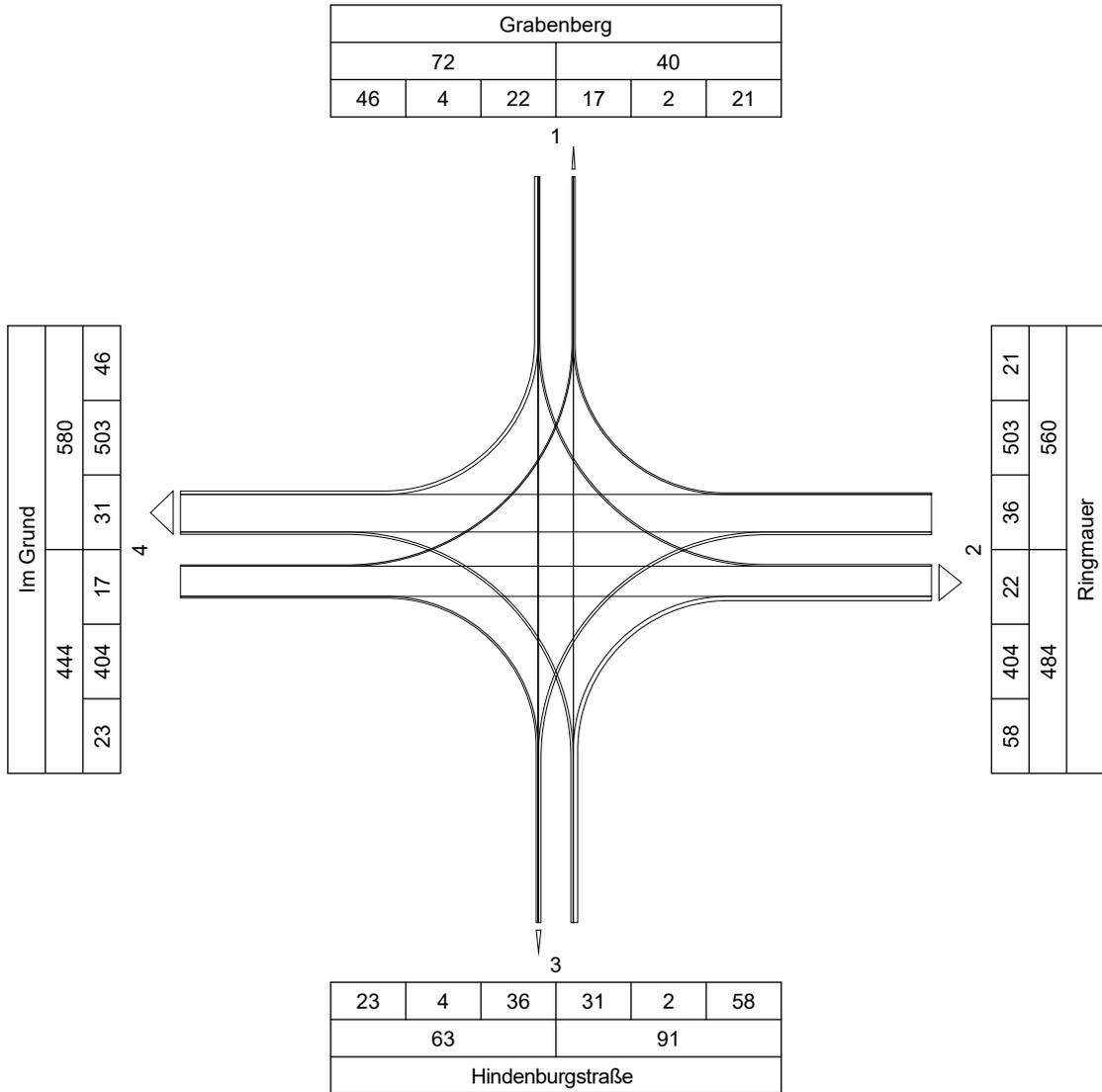
4.4

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Im Grund - Hindenburgstr
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAG 06:00 bis 10:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

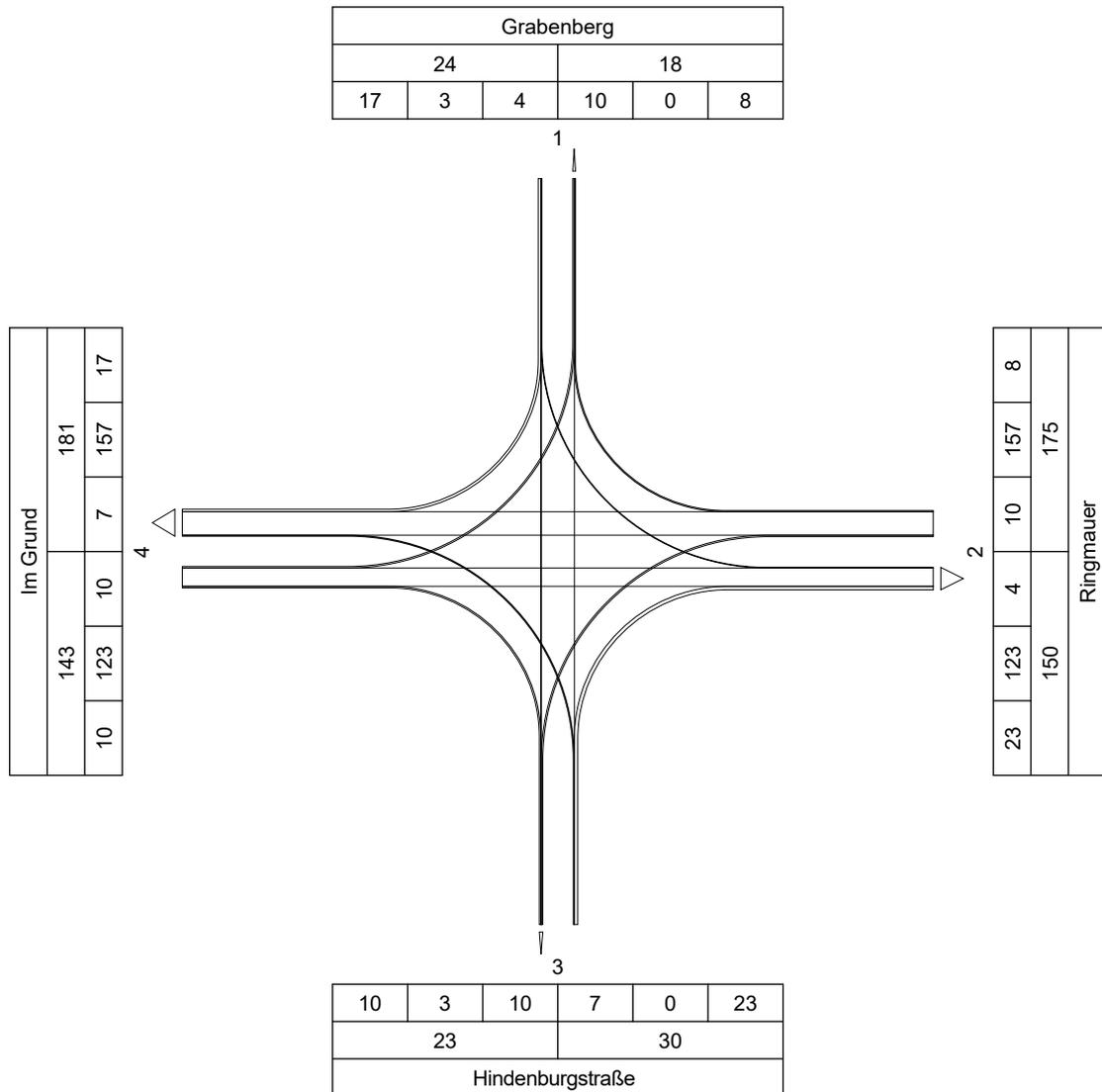
5.1

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Im Grund - Hindenburgstr
 Zähldatum: 09.05.2023
 VORMITTAGSSPITZE 07:00 bis 08:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

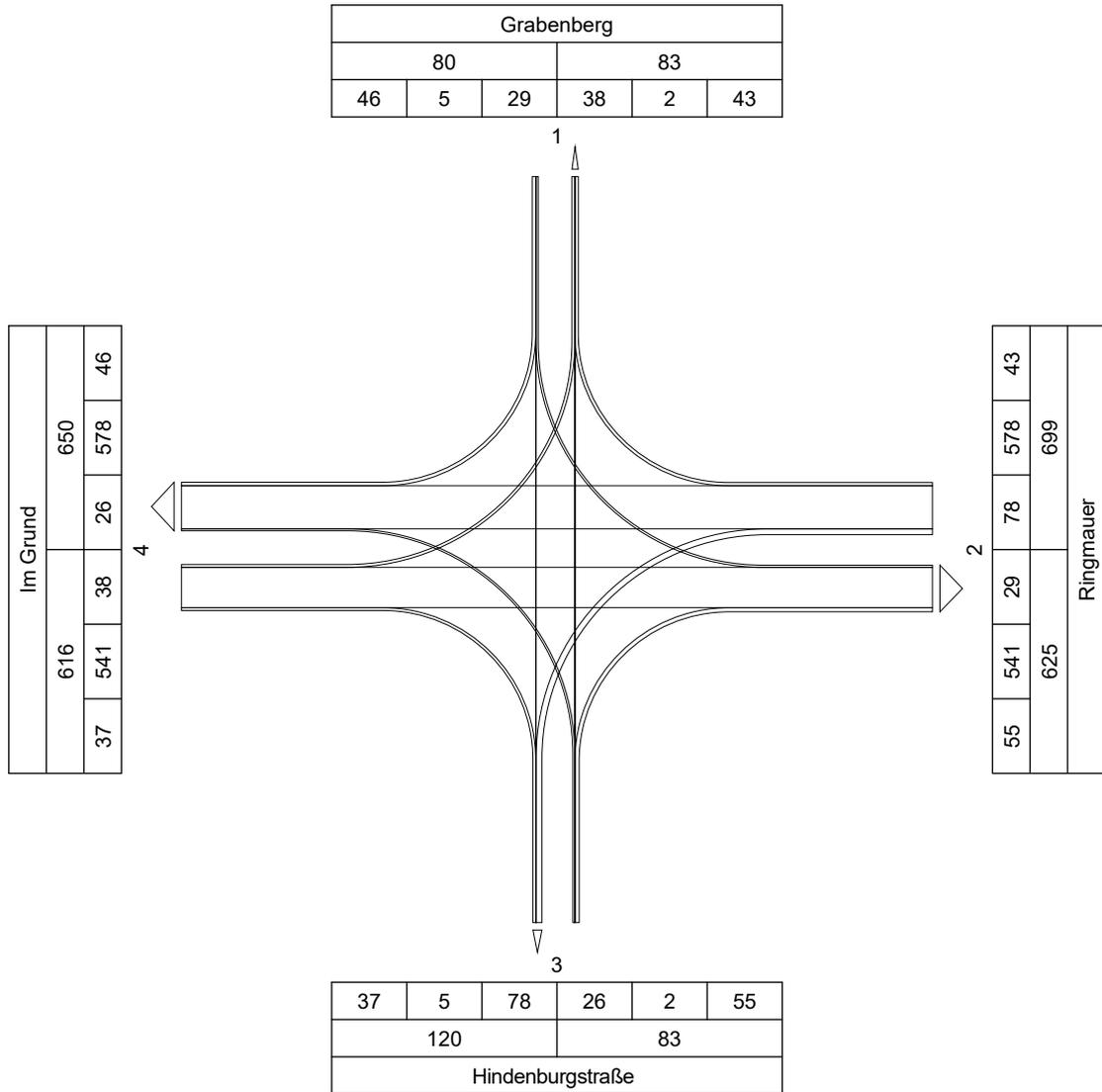
Verkehrserhebung

5.2

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Im Grund - Hindenburgstr
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAG 15:00 bis 19:00 Uhr

Einheit: 1 cm = 1000 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

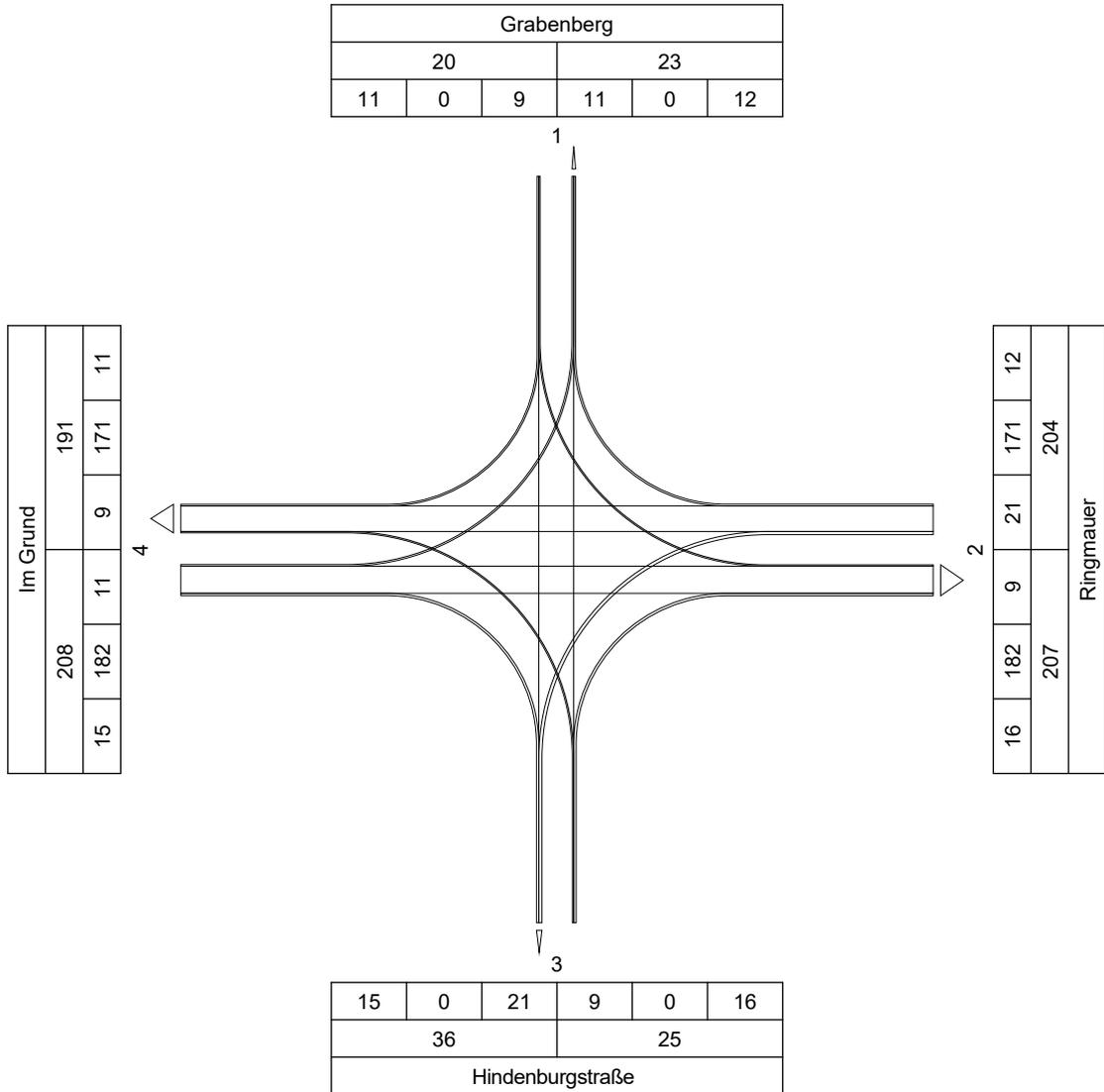
5.3

Verkehrserhebung

Verkehrsuntersuchung

Zählort: Schlitz
 Zählstelle: Im Grund - Hindenburgstr
 Zähldatum: 09.05.2023
 NACHMITTAGSSPITZE 16:15 bis 17:15 Uhr

Einheit: 1 cm = 500 Kfz



Stadt Schlitz
 Verkehrs- und Parkraum-
 untersuchung

5.4

Verkehrserhebung