Gemeinde Schlangen

Parkraumkonzept für den Ortskern der Gemeinde Schlangen

IKS Mobilitätsplanung

Bericht

GEMEINDE SCHLANGEN

Das Tor zum Teutoburger Wald

Gemeinde Schlangen

Parkraumkonzept für den Ortskern der Gemeinde Schlangen

- Bericht -

Auftraggeber

Gemeinde Schlangen

Kirchplatz 6

33189 Schlangen

Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561 - 953 79-691

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Bearbeitung

Lauritz Klöpping, M.Sc. (Projektleitung)

lauritz.kloepping@iks-planung.de | 0561 - 953 79 691

Kassel, den 12. Juni 2026

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2026

Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Lauritz Klöpping, M.Sc.

Moritz Strömich, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung / Anlass 1

2 Vorhandene Planungen, Konzepte und Untersuchungen 3

3 Zielsetzung 4

4 Beteiligungsverfahren 5

5 Bestandsanalyse 6

5.1 Bestandserhebung des Parkraums 6

5.2 Erfassung des ruhenden Kfz-Verkehrs 11

5.2.1 Methodik 11

5.2.2 Auslastung 12

5.2.3 Sonderauswertung Geschäftsbereich 17

5.2.4 Sonderauswertung Schulumfeld 19

5.2.5 Regelkonformität 21

5.3 Erkenntnisse aus dem Beteiligungs-Workshop 22

5.4 Zusammenfassende Bewertung 23

6 Strategien und Handlungsfelder 25

7 Instrumentarien der Straßenverkehrs-Ordnung 27

7.1 Parkscheibe oder Parkgebühren 27

7.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs 29

7.3 Bewohnerparkvorrechte 30

8 Handlungsempfehlungen 31

8.1 Parkraummanagement und Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte 31

8.1.1 Bewirtschaftung durch Parkscheibenregelung 33

8.1.2 Verkehrsberuhigter Bereich 34

8.1.3 Umsetzungsempfehlungen 35

8.2 Parken und Schulwegsicherheit im Schulumfeld 36

8.3 Einordnung einer möglichen Quartiersgarage 38

8.4 Parkraumbilanz nach Umsetzung der Planung 39

8.5 Markierung Parkplätze am Fahrbahnrand 42

8.6 Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs 43

8.7 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation 44
8.8 Zusammenfassende Kosten-/ Einnahmendarstellung 45
8.9 Umsetzungsstufen 46
8.10 Evaluation 47

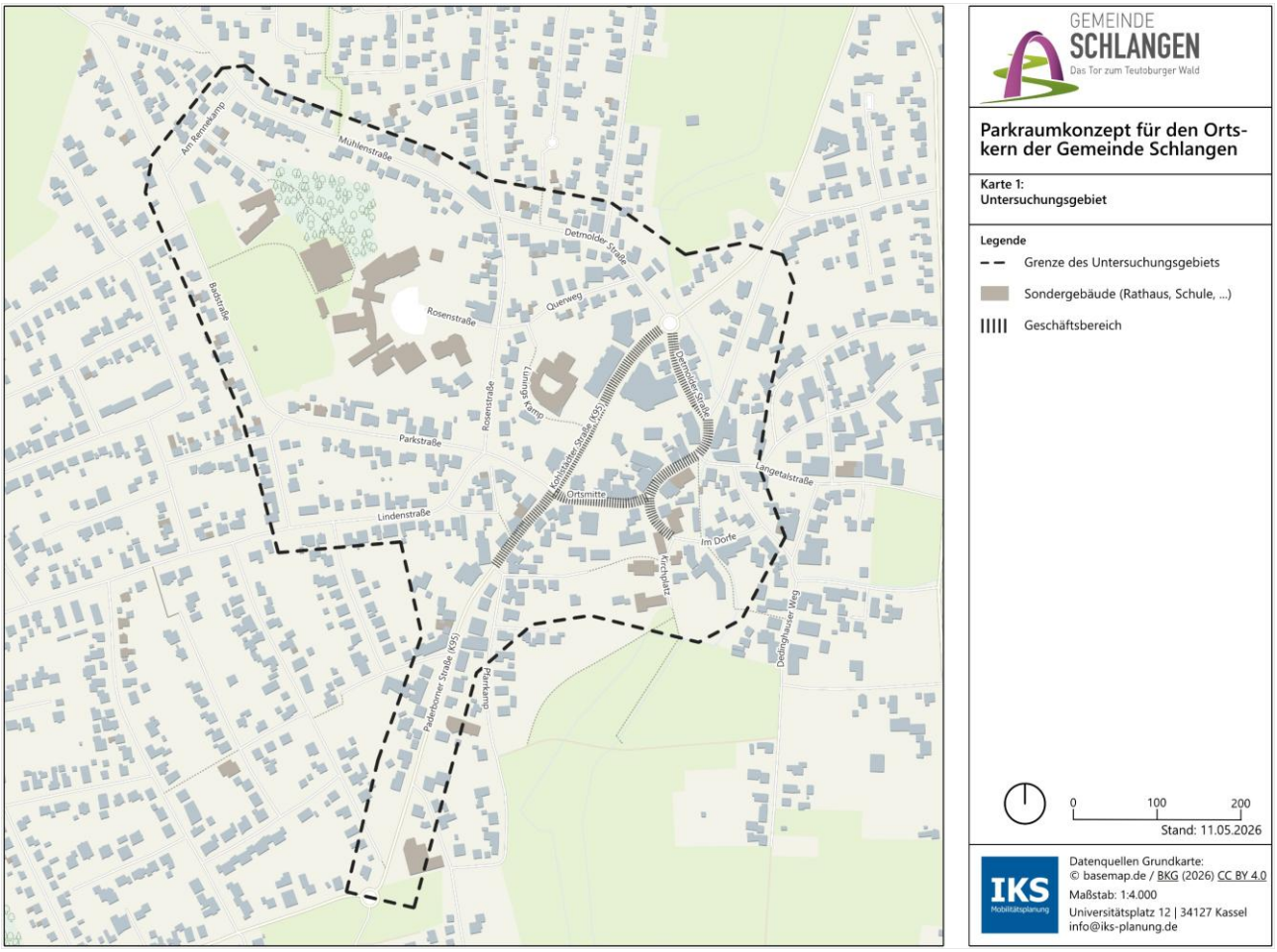
1 Einleitung / Anlass

IKS Mobilitätsplanung wurde von der Gemeinde Schlangen mit der Erstellung eines Parkraumkonzeptes für den Ortskern der Gemeinde beauftragt. Ergebnis der Untersuchung soll eine fachliche Einschätzung der Bestandssituation und Formulierung von konkreten Handlungsempfehlungen sein.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist in Karte 1 dargestellt. Dieses wird im Norden durch die Detmolder Straße und Mühlenstraße, im Osten durch den Dedinghauser Weg und Im Dorfe, im Süden durch die Schützenstraße und im Westen durch die Lindenstraße und Badstraße begrenzt.

Karte 1: Untersuchungsgebiet



Das Gebiet ist überwiegend durch eine gewachsene, dichte Siedlungsstruktur geprägt und umfasst die zentrale Ortslage von Schlangen. Innerhalb der Gemeinde mit rund 9.500 Einwohnern übernimmt der Bereich eine wichtige Funktion als Wohn-, Einkaufs- und Pendlerstandort im Verflechtungsraum zwischen Paderborn, Detmold und Bielefeld. Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig innerhalb der Abgrenzung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK), stellt jedoch nur einen Teilbereich dessen dar und unterstreicht damit die besondere Bedeutung des Bereichs für die zukünftige Ortsentwicklung.

Der Ortskern zeichnet sich durch eine Bündelung von Einzelhandel, Dienstleistungen und gastronomischen Angeboten aus und stellt den zentralen Versorgungsbereich innerhalb des Untersuchungsgebietes dar. Ergänzend sind kleinteilige gewerbliche Nutzungen auch über das übrige Gebiet verteilt.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt sowohl über das übergeordnete Straßennetz als auch über den öffentlichen Personennahverkehr. Es bestehen Busverbindungen unter anderem in Richtung Detmold, Horn-Bad Meinberg und Paderborn.

Die Parkraumsituation ist überwiegend durch straßenbegleitendes Parken sowie durch kleinere, dezentral angeordnete Parkplatzanlagen geprägt.

Abbildung 1: Impressionen aus dem Untersuchungsgebiet

2 Vorhandene Planungen, Konzepte und Untersuchungen

Bei der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes für den Ortskern der Gemeinde Schlangen wurden bestehende Planungen, Konzepte und Untersuchungen berücksichtigt. Diese bilden eine wichtige Grundlage für die Einordnung der Parkraumsituation sowie für die Ableitung der Maßnahmenempfehlungen.

Berücksichtigt wurden insbesondere folgende Grundlagen:

- Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)
- Planungen zur Errichtung der Stadtterrassen
- Einzelhandelskonzept
- Nachhaltigkeitsstrategie der Gemeinde Schlangen
- Konzept für Mobilitätsachsen
- Integriertes Klimaschutzkonzept
- Ladeinfrastrukturkonzept
- Fußverkehrs-Check

Aus den vorhandenen Grundlagen ergeben sich verschiedene Bezüge zum ruhenden Verkehr. Dazu zählen unter anderem die Stärkung des Fußverkehrs, mögliche Änderungen im Bereich bestehender Parkflächen sowie Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote wie Carsharing, Elektromobilität und schulisches Mobilitätsmanagement.

Die vorhandenen Konzepte und Untersuchungen wurden im Rahmen des Parkraumkonzeptes als fachliche Grundlage herangezogen und bei der Entwicklung der Handlungsempfehlungen berücksichtigt.

3 Zielsetzung

Das Parkraumkonzept für den Ortskern der Gemeinde Schlangen orientiert sich an den Zielsetzungen der kommunalen Nachhaltigkeitsstrategie. Im Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität" wird das Ziel formuliert, Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich, sicher und bedarfsgerecht zu gestalten. Gleichzeitig soll Schlangen als „Ort der kurzen Wege" weiter gestärkt werden, wobei dem Fuß- und Radverkehr in der Planung ein besonderer Stellenwert eingeräumt wird.

Vor diesem Hintergrund verfolgt das Parkraumkonzept insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Mobilität in Schlangen nachhaltig und bedarfsgerecht gestalten
- Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum fördern
- Fuß- und Radverkehr als wichtige Verkehrsmittel im Ortskern stärken
- Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, Geschäfte und öffentlicher Nutzungen sicherstellen
- Parkraum effizienter nutzen und Nutzungskonflikte reduzieren
- Aufenthalts- und Begegnungsqualitäten verbessern
- Sozial-ökologische Verkehrswende durch eine geordnete Parkraumbewirtschaftung unterstützen

Das Parkraumkonzept versteht sich damit nicht ausschließlich als Konzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs, sondern als ein Baustein einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Schlangen.

4 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren war als projektbegleitender Prozess angelegt. Beteiligt wurden Akteure aus Politik, Verwaltung, örtliche Gewerbetreibende sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Im Nachgang der angebotenen Veranstaltungen konnten Anmerkungen und Hinweise eingereicht werden, die im Rahmen des Konzeptes geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt wurden.

Abbildung 2: Impressionen des öffentlichen Spaziergangs und des Workshops mit Gewerbetreibenden

Es wurden folgende Bausteine im Rahmen des Beteiligungsverfahrens angeboten:

- März 2026: Workshop mit Gewerbetreibenden zur Bestandsanalyse und Zielsetzung mit ersten Lösungsansätzen
- März 2026: Öffentliche Vorstellung im Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität zu den maßgeblichen Handlungsempfehlungen
- Mai 2026: Öffentlicher Planungsspaziergang zu den maßgeblichen Handlungsempfehlungen
- Projektbegleitende Abstimmungstermine mit der Verwaltung

5 Bestandsanalyse

Das gesamte Straßennetz wurde im Januar 2026 durch Begehungen vor Ort erhoben. Die erhobenen Daten inklusive Fotos wurden in GIS[1] georeferenziert digitalisiert. Die angegebenen Fahrbahn- und Seitenraumbreiten entstammen zum Teil aus Luftbildmessungen sowie eigenen Messungen und ersetzen keine umfängliche Vermessung, die im Rahmen einer Detailplanung genutzt werden kann.

5.1 Bestandserhebung des Parkraums

Im Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätze erhoben. Erfasst wurden dabei Ort, Parkregelung und Anzahl der Parkplätze. Dabei wurden auch straßenverkehrsrechtliche Regelungen, die das Parken einschränken, berücksichtigt, wie zum Beispiel:[2]

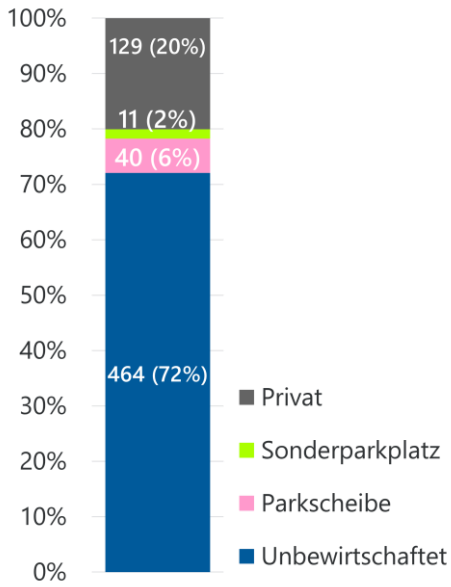
- Absolutes Haltverbot
- Haltverbot vor und auf Fußgängerüberwegen
- Haltverbot auf Strecken mit Richtungspfeilen
- Grenzmarkierungen für Halt-/ Parkverbote
- Eingeschränktes Haltverbot
- Parkverbot 15 Meter vor und hinter Haltestellenschildern
- Parkverbot im 5 Meter Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen (8 m bei Radwegen rechts neben der Fahrbahn)
- Parkverbot vor Bordsteinabsenkungen
- Parkverbot bei unzureichender Restfahrbahnbreite

1 GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

2 Es müssen nicht alle aufgezählten möglichen Regelungen in dem Untersuchungsgebiet vorkommen. Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, §12 Halten und Parken sowie Anlage 2 (zu §41 Absatz 1) Vorschriftzeichen.

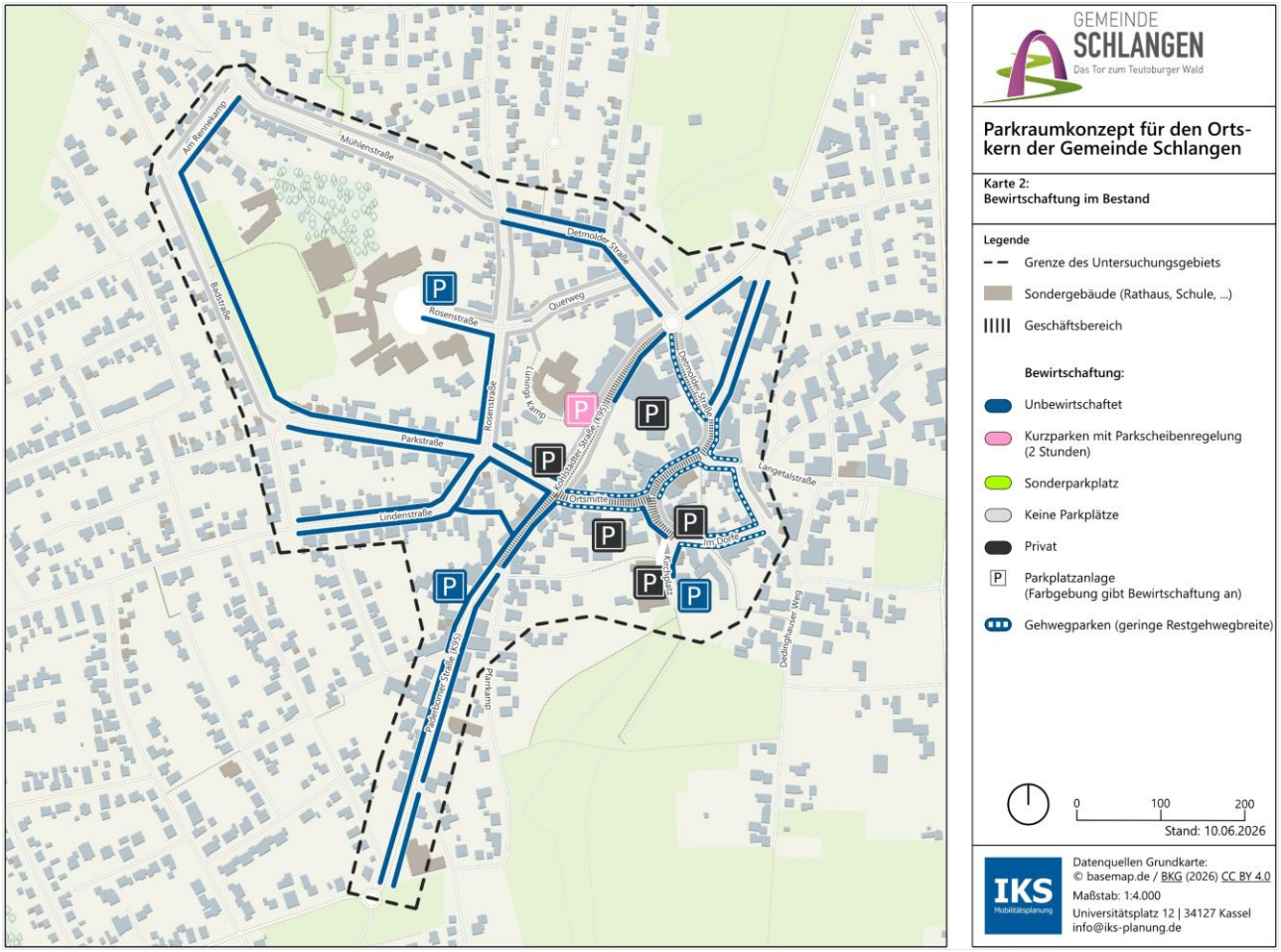
Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet 644 Parkplätze. Davon liegen 515 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und 129 Parkplätze auf privaten Parkplatzanlagen (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Bewirtschaftung im Bestand



In Karte 2 ist die straßenweise zusammengefasste Bewirtschaftung zusätzlich räumlich dargestellt. Mit 464 Parkplätzen ist der überwiegende Anteil der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum unbewirtschaftet und kann somit kostenfrei und dauerhaft zum Parken genutzt werden. Nur auf dem Parkplatz vor dem Supermarkt (Netto) sind 40 Parkplätze mittels Parkscheibe bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer beträgt 2 Stunden. Hinzu kommen 11 Sonderparkplätze, zum Beispiel für Behinderte und E-Ladestationen.

Karte 2: Bewirtschaftung im Bestand



Gehwegparken

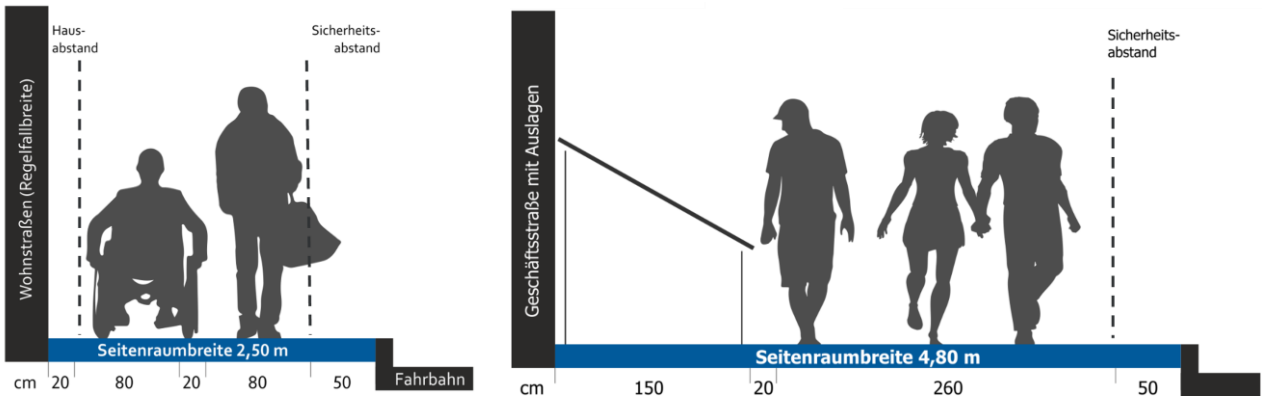
Gehwegparken ist nach der StVO nur erlaubt, wenn dies durch das Zeichen 315 StVO beziehungsweise durch entsprechende Parkflächenmarkierung angeordnet ist. Beide Möglichkeiten unterliegen Einschränkungen durch die VwV-StVO:[3]

Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen bzw. Parkflächenmarkierung:

> *Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.*

Nach den Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs der FGSV, beträgt die erforderliche Gehwegbreite in Wohnstraßen 2,50 m.[4] Diese kann zusätzlich steigen, wenn Mehrfachnutzungen im Seitenraum bestehen (zum Beispiel in Geschäftsstraßen durch Auslagen, Werbung oder Gastronomie) (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: notwendige Gehwegbreiten mit Begegnungsverkehr[5]



[3] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen" und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen"

[4] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023, S. 46 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

[5] Eigene Abbildung, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Nach einem aktuellen Verwaltungsgerichtsverfahren[6] ist die Stadt Bremen verurteilt worden, gegen Falschparkende vorzugehen, wenn die Restgehwegbreite 1,80 m unterschreitet. Da hier allerdings der Abstand zur Hauswand nicht berücksichtigt wird und Begleitpersonen von Radfahrenden Kindern bis zum vollendeten achten Lebensjahr, gegebenenfalls sogar mit Lastenrad oder Anhänger, auf dem Gehweg fahren dürften, sollten 2,50 m von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Stellen des legalen wie auch illegalen Gehwegparkens verortet. In diesen Bereichen verbleibt teilweise eine Restgehwegbreite von deutlich unter 1,80 m. Hier werden die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Nutzung regelmäßig unterschritten (vgl. Abbildung 4). Die betroffenen Abschnitte sind in Karte 2 auf Seite 8 dargestellt. Besonders problematisch wirkt sich dies auf Schulwege sowie auf Verbindungen mit hoher Alltagsbedeutung im Geschäftsbereich aus, da hier Begegnungsfälle häufiger auftreten und die eingeschränkten Breiten zu Ausweichbewegungen auf die Fahrbahn führen können.

Hinzu kommt, dass einzelne im Seitenraum markierte Parkstände nicht den heute anzusetzenden Regelmaßen entsprechen. Im Bestand wurden teilweise Parkstände mit einer Breite von etwa 1,60 m und einer Länge von etwa 4,50 m festgestellt. Nach den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ ist für Parkstände in Längsaufstellung neben einem Hochbord grundsätzlich eine Breite von mindestens 2,00 m erforderlich. Dabei sind neben der Fahrzeugbreite auch Sicherheitsräume, Spiegelüberstände sowie das Ein- und Aussteigen zu berücksichtigen. Für markierte Parkstände in Längsaufstellung wird zudem eine Länge von mindestens 5,80 m empfohlen.[7] Die vorhandenen Markierungen unterschreiten diese Anforderungen deutlich. Sie sind damit weder für heutige Fahrzeugabmessungen ausreichend nutzbar noch geeignet, Gehwegparken dauerhaft geordnet und barrierearm abzuwickeln.

Abbildung 5: Beispielhaftes Gehwegparken im Untersuchungsgebiet

[6] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5.23

[7] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023, S. 34 f.

5.2 Erfassung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Zur Ermittlung konkreter Handlungserfordernisse nach dem Stand von Wissenschaft und Technik wurden verschiedene Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt.

5.2.1 Methodik

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze durch den Kfz-Verkehr sowie deren Nutzergruppen zu identifizieren, wurde am Mittwoch, den 21.01.2026 eine Kennzeichenerhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Gemeinde Schlangen durchgeführt.

Von 9:00 bis 21:00 Uhr wurden in 2-stündigen Intervallen, sowie um 2:00 Uhr nachts am Folgetag, alle auf öffentlichen Parkplätzen und illegal im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets abgestellten Kraftfahrzeuge (exklusive Zweiräder) erfasst.

Datenschutz

Zur Einhaltung des Datenschutzes wurden Ortskennzeichen nicht erfasst, um Rückschlüsse auf Fahrzeughaltende auszuschließen.[8] Die Erfassung des Kennzeichens dient nur dazu die Parkdauer der Fahrzeuge zu ermitteln. Die erfassten Kennzeichenbestandteile reichen aus, um dasselbe Fahrzeug am gleichen Standort wiederzuerkennen. Auf privaten, öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen wurde nur die Anzahl an parkenden Kfz erhoben.

Nutzergruppen und Auslastung

Anhand der Anzahl, wie häufig ein Fahrzeug am Erhebungstag an aufeinander folgenden Zeiten am gleichen Parkplatz erfasst wurde, kann die Nutzergruppe identifiziert werden.

Die Nutzergruppen werden wie folgt definiert:

Tabelle 1: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr[9]

Erfassung	**Bewertung**	**Zuordnung**
1 Zählung	Kurzparkende	Kundenfahrzeuge
2 Zählungen	Mittelzeitparkende	Pendlerfahrzeuge
3-4 Zählungen	Langzeitparkende	
5-6 Zählungen	Dauerparkende	
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben werden	Bewohnende	Bewohnerfahrzeuge

[8] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 103

[9] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

Anhand der Anzahl an parkenden Fahrzeugen, wurde die Auslastung der jeweiligen Straße/ Parkplatzanlage ermittelt. Die Bewertung der Auslastung ist wie folgt definiert:

Tabelle 2: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr[10]

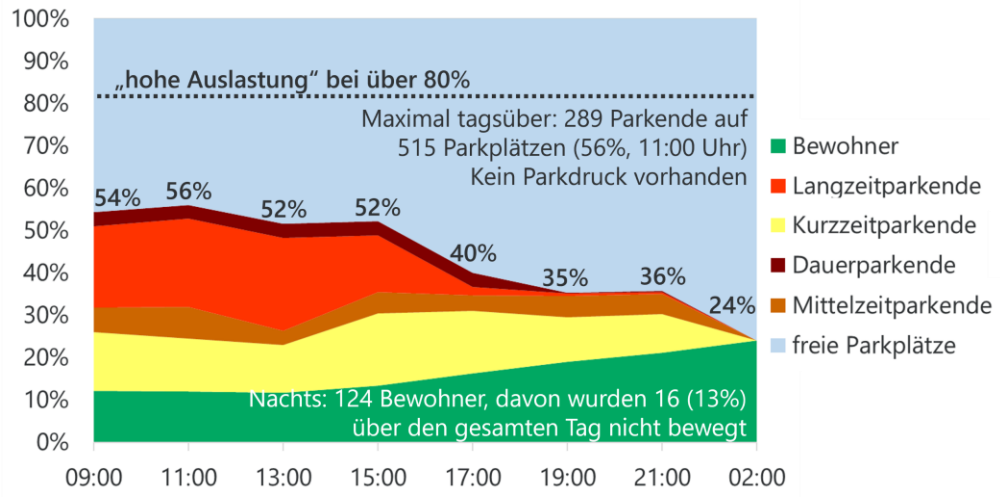
Auslastung	Bewertung
Ab 120 %	sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
100 bis 119 %	sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
90 bis 99 %	sehr hoher Parkdruck
80 bis 89 %	hoher Parkdruck
70 bis 79 %	mittlerer Parkdruck
60 bis 69 %	geringer Parkdruck
bis 59 %	kein Parkdruck

5.2.2 Auslastung

Insgesamt wurden während der Erhebung ca. 1.800 Kennzeichen erfasst. Die maximale Auslastung liegt mit 56,1 % um 11:00 Uhr vor (siehe Abbildung 6). Es liegt damit für das Untersuchungsgebiet zur Spitzenstunde kein Parkdruck vor (vgl. Tabelle 2).

Nachts wurden im Kerngebiet 124 Bewohnerfahrzeuge erfasst, von welchen 16 (13%) den ganzen Tag über nicht bewegt wurden und so im öffentlichen Raum bzw. am Straßenrand stehen.

Abbildung 6: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Gesamtgebiet)



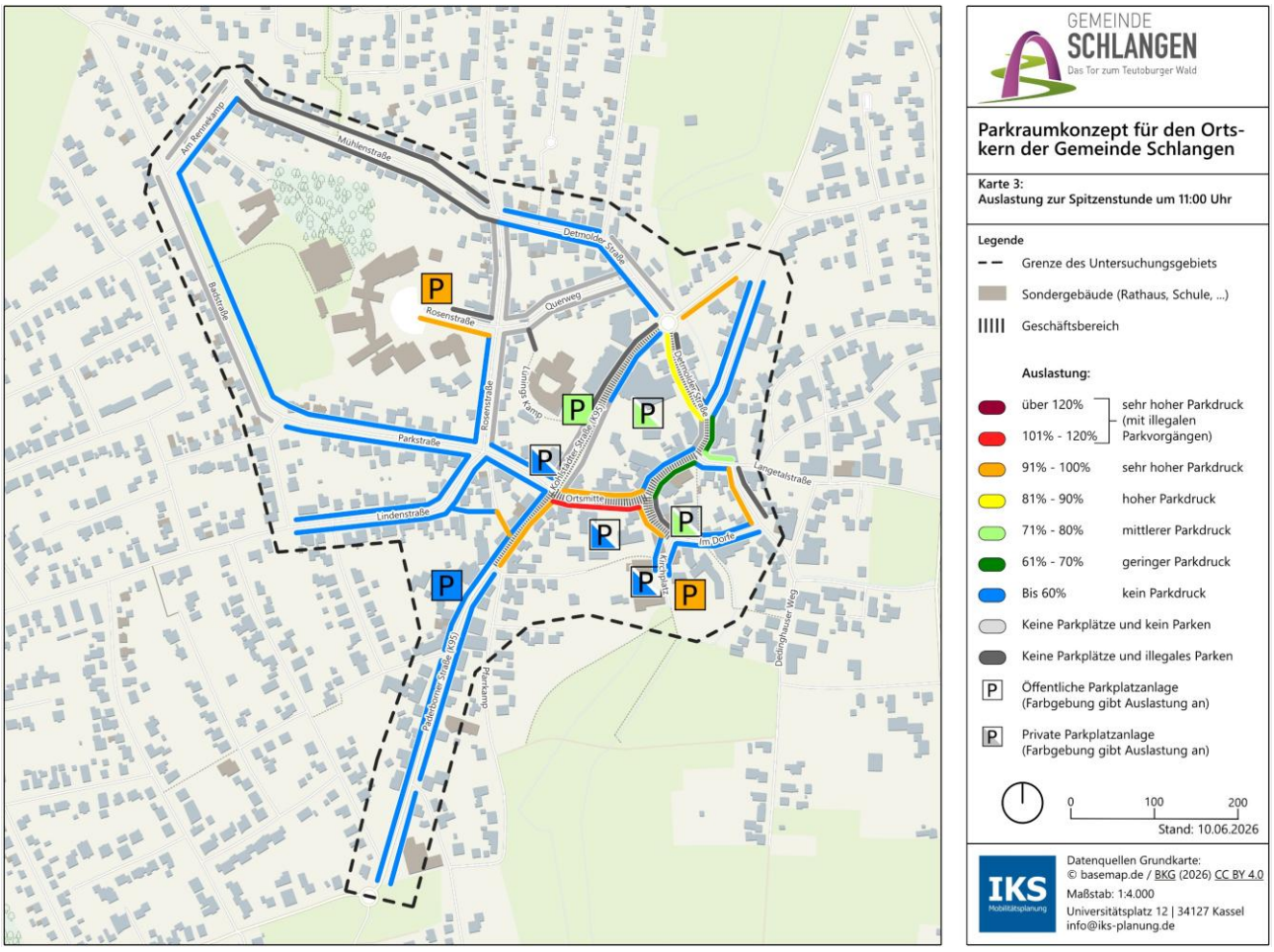
[10] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr

In der Spitzenstunde um 11:00 Uhr ist im gesamten Untersuchungsgebiet durchschnittlich kein Parkdruck ermittelt (56,1 % für das Gesamtgebiet). Einzelne Bereiche im Geschäftsbereich und im Schulumfeld der Grund- und Gesamtschule weisen teilweise Auslastungen von 90 % bis über 100 % auf, im Geschäftsbereich teilweise mit illegalen Parkvorgängen (siehe Karte 3).

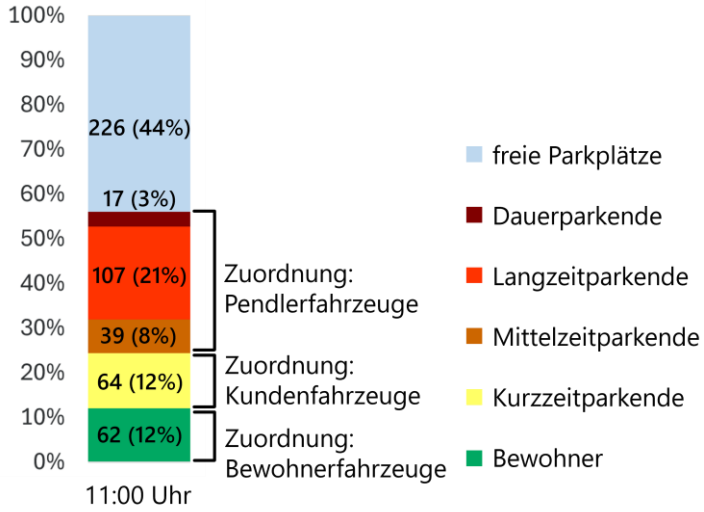
Vor allem in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes liegt die Auslastung der öffentlichen Parkplätze bei unter 60 % (siehe Karte 3). Ein Zusammenhang mit der zunehmenden Entfernung zu dem Geschäftsbereich sowie der Bebauungstypen in Form von Einfamilienhäusern mit eigenen Stellplätzen (Garage/ Carport etc.) lassen diese Zahlen begründen.

Karte 3: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr



In Abbildung 7 und Karte 4 sind die Auswertung der Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11 Uhr dargestellt. Auf das Gesamtgebiet betrachtet sind Pendlerfahrzeuge die größte Nutzergruppe. 21 % (107 Fahrzeuge) der im Gebiet parkenden Fahrzeuge sind Pendlerfahrzeugen zuzuordnen.

Abbildung 7: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Gesamtgebiet)

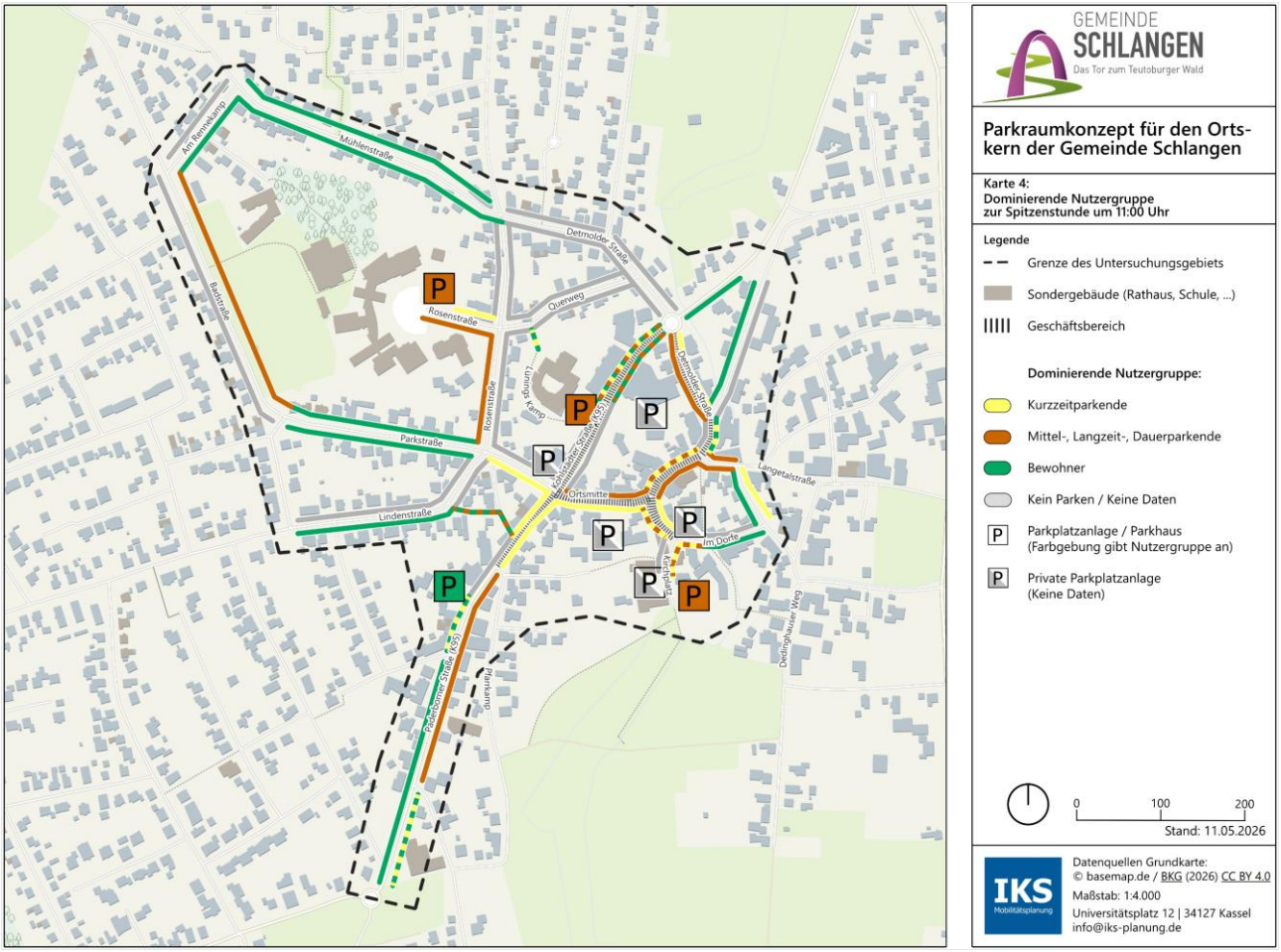


Insbesondere in dem Geschäftsbereich sind Kurzparker die dominierende Nutzergruppe. Diese Fahrzeuge können Kundenfahrzeuge zugeordnet werden. Insgesamt wurden zur Spitzenstunde 64 Fahrzeuge (12% aller Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet) dieser Nutzergruppe erhoben. Die Parkdauer wird in diesem Bereich vorwiegend durch die bestehende Nutzungsstruktur beeinflusst.

Auch Mittel-, Langzeit- und Dauerparker (Pendlerfahrzeuge) finden sich vermehrt im Geschäftsbereich wieder, welche wahrscheinlich auf Fahrzeuge der Mitarbeiter von Geschäften innerhalb des Geschäftsbereiches zurückzuführen sind. Im Schulumfeld der Grund- sowie der Gesamtschule stellen Pendlerfahrzeuge die dominierende Nutzergruppe dar, was mutmaßlich auf Lehrkräfte zurückzuführen ist.

Im Untersuchungsgebiet bestehen zudem Straßenzüge außerhalb des Geschäftsbereichs, in welchen Bewohner die dominanten Nutzergruppen darstellen. Insgesamt wurden zur Spitzenstunde 62 Fahrzeuge (12% aller Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet) dieser Nutzergruppe erhoben.

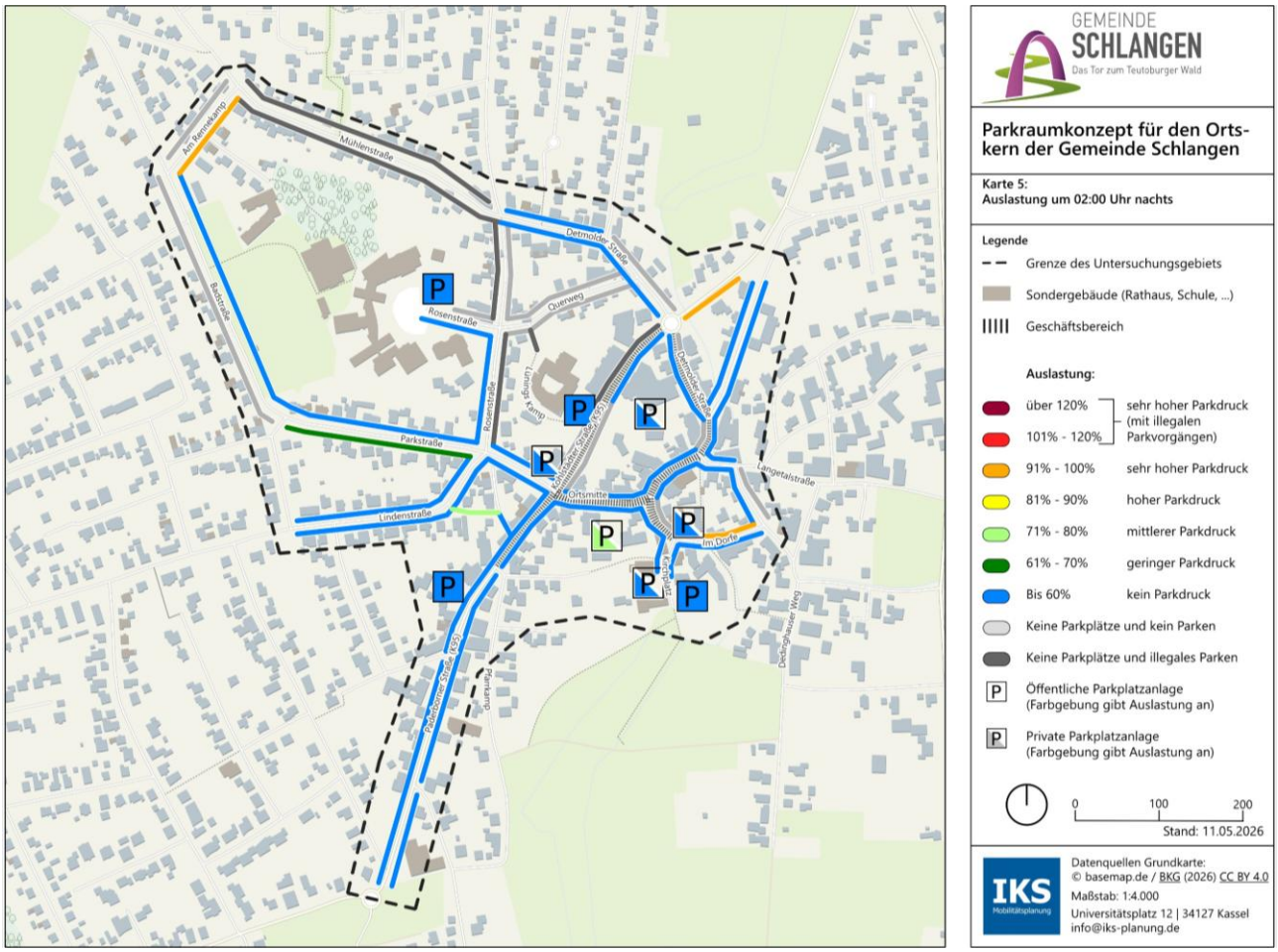
Karte 4: Dominierende Nutzergruppen um 11:00 Uhr



Auslastung um 2 Uhr nachts

Um 2:00 Uhr nachts liegt die Auslastung bei 24,1 %. Damit besteht kein Parkdruck: Von den 515 öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet sind lediglich 124 belegt, sodass 391 Parkplätze frei bleiben. Lediglich einzelnen Abschnitte weisen eine Auslastung von bis zu 100 % auf, dies ist auf die geringe Anzahl an Parkplätzen in diesen Abschnitten zurückzuführen (beispielsweise der Abschnitt im nördlichen Teil der Paderborner Straße, hier stehen 2 Fahrzeuge auf 2 Parkplätzen).

Karte 5: Auslastung 02:00 nachts

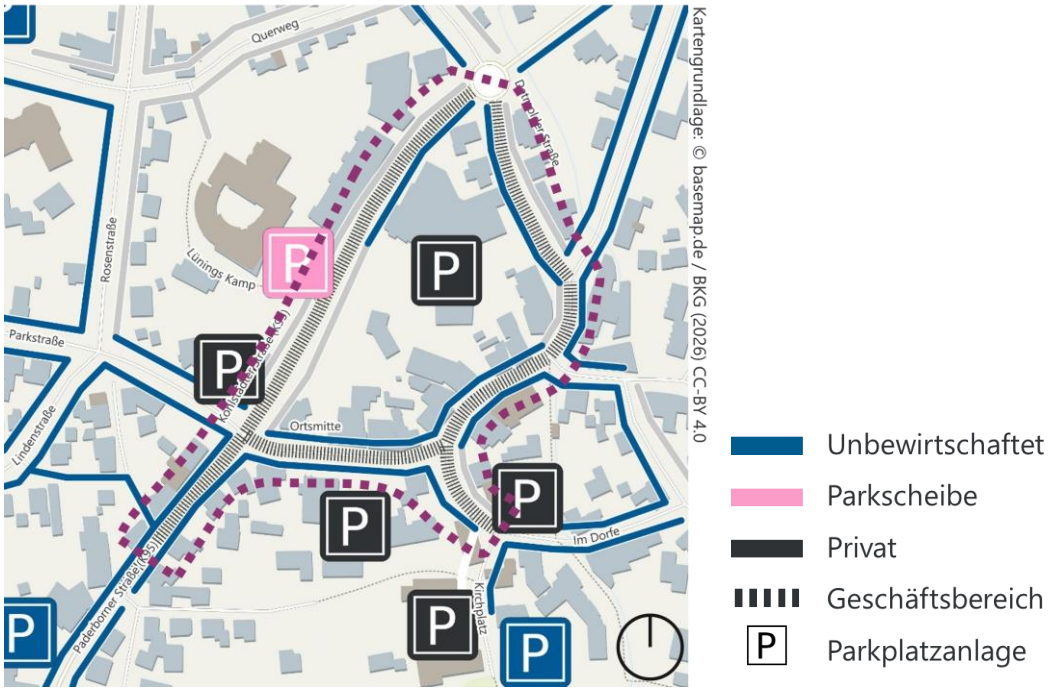


5.2.3 Sonderauswertung Geschäftsbereich

Der Geschäftsbereich um die Ortsmitte nimmt eine besondere Stellung im Untersuchungsgebiet ein, weshalb eine Sonderauswertung durchgeführt wurde. Das Gebiet zeichnet sich vor allem durch seine hohe Nutzungsmischung mit Nahversorgern, Einzelhandel und Dienstleistungen aus und ist daher ein relevanter Zielort für die Gemeinde Schlangen.

Das Gebiet wird durch die Detmolder Straße im Norden, die Langetalstraße im Osten, die Straße Im Dorfe im Süden und die Paderborner/ Kohlstädter Straße im Westen begrenzt (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Sonderauswertung Geschäftsbereich (Parkplätze am Straßenrand)

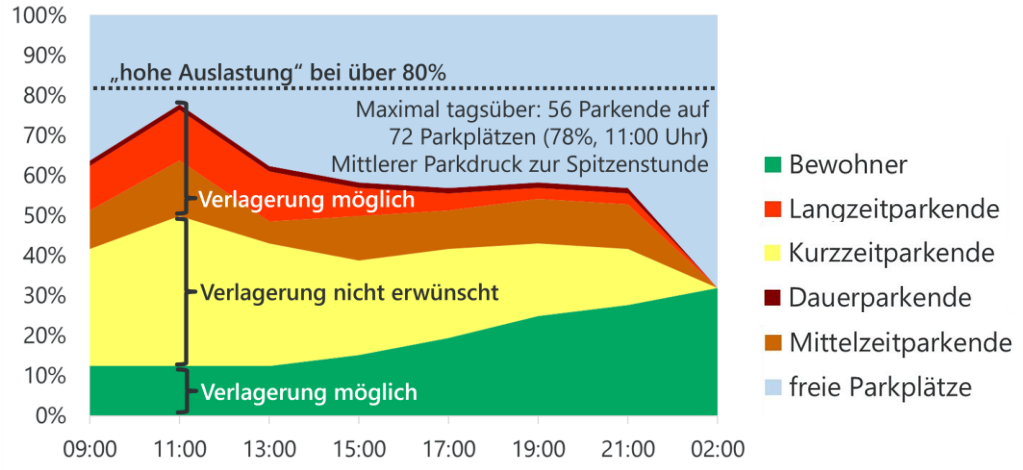


Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr liegt die Auslastung der 72 Parkflächen im öffentlichen Straßenraum bei 77,8 %. Damit besteht in diesem Bereich ein mittlerer Parkdruck. Die dominierende Nutzergruppe bilden die Kurzzeitparkenden beziehungsweise Kundenfahrzeuge. Sie belegen 37,5 % der Parkflächen, was 27 Fahrzeugen entspricht. Den zweitgrößten Anteil stellen die Pendlerfahrzeuge mit 27,8 % dar, gefolgt von den Bewohnerfahrzeugen mit 12,5 %. Im weiteren Tagesverlauf nimmt der Anteil der Bewohnerfahrzeuge zu.

Besonders hoch ist der Nutzungskonflikt in direkter Geschäftslage in der Ortsmitte, hier bestehen Abschnitte, bei denen die Auslastung 100% teilweise überschreitet (siehe Karte 3 auf Seite 13). Besonders die Parkplätze in direkter Geschäftslage sollten für Kunden reserviert sein.

In der Nacht um 2:00 Uhr beträgt die Auslastung 31,9 %. Damit besteht in diesem Bereich nachts kein Parkdruck (siehe Abbildung 9 auf Seite 18).

Abbildung 9: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Sonderauswertung Geschäftsbereich)



Zusätzlich ist in Abbildung 9 das Verlagerungspotential auf die umliegenden öffentlichen Parkplatzanlagen und Parkplätze im Straßenraum dargestellt. Dabei können alle Bewohner, Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende auf umliegende Parkplatzanlagen oder Parkplätze auf der Fahrbahn verlagert werden. In vielen Abschnitten in direkter Lage zum Geschäftsbereich sowie auf der Parkplatzanlage der Bäckerei Nowosad liegt die Auslastung zur Spitzenstunde unter 60 % (siehe Karte 3 Seite 13).

Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr können 29 Fahrzeuge und um 15:00 Uhr 25 Fahrzeuge verlagert werden, welche der Nutzergruppe Pendler oder Bewohner zuzuordnen sind.

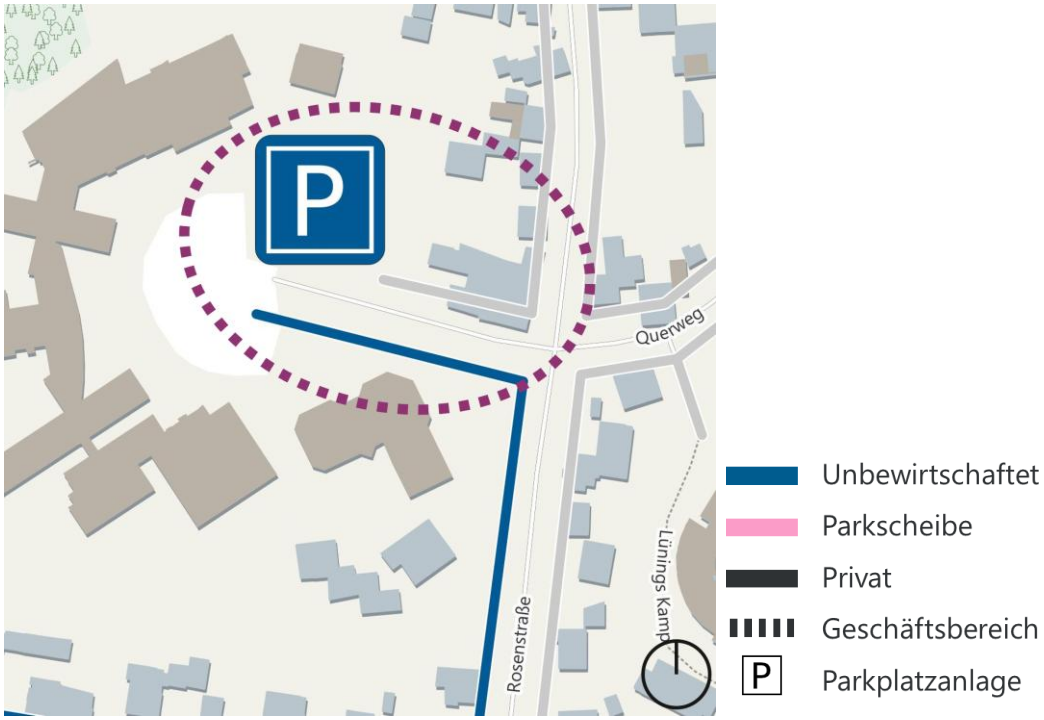
Abbildung 10: links: Parkplatzanlage „Nowosad“, rechts: Ortsmitte in Richtung Schafkampweg – Auslastung um 09:00 Uhr

5.2.4 Sonderauswertung Schulumfeld

Im Rahmen von Parkraumkonzepten entstehen insbesondere im Umfeld von Schulen häufig Diskussionen um die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten. Neben den Beschäftigten der Schulen treten zu Unterrichtsbeginn und -ende zusätzliche Hol- und Bringverkehre sowie Kurzzeitparkvorgänge auf.

Im Untersuchungsgebiet der Gemeinde Schlangen betrifft dies das Umfeld der Grundschule und der Gesamtschule. Daher wurde eine Sonderauswertung des Schulumfeldes vorgenommen, um die Parkraumsituation in diesem Bereich vertiefend zu untersuchen.

Abbildung 11: Untersuchungsgebiet Sonderauswertung Schulumfeld



Die Sonderauswertung beschränkt sich auf die öffentliche Parkplatzanlage im Umfeld der Schulen westlich der Rosenstraße. Der Untersuchungsraum umfasst insgesamt 85 öffentliche Parkplätze.

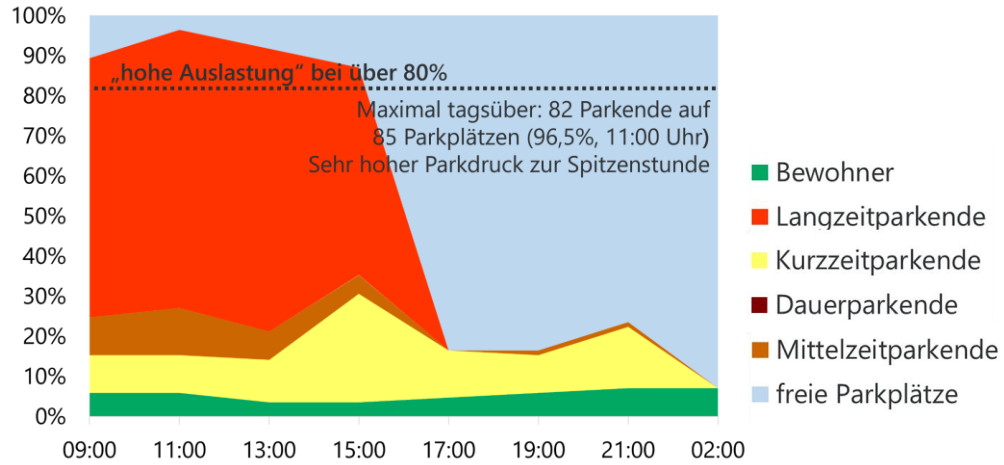
Die maximale Auslastung beträgt um 11:00 Uhr 82 parkende Fahrzeuge auf 85 Parkplätzen. Dies entspricht einer Auslastung von 96,5 %. Damit liegt zur Spitzenstunde ein sehr hoher Parkdruck vor.

Die dominierende Nutzergruppe bilden dabei vor allem Langzeitparkende, die insbesondere im Zeitraum zwischen 9:00 Uhr und 15:00 Uhr einen großen Anteil der belegten Parkplätze ausmachen. Dies deutet darauf hin, dass ein wesentlicher Teil der Parkplätze

über mehrere Stunden gebunden ist und während des Schulbetriebs nur eingeschränkt für kurzfristige Parkvorgänge zur Verfügung steht.

Ab 17:00 Uhr geht die Auslastung deutlich zurück. In den Abend- und Nachtstunden besteht kein Parkdruck mit einer maximalen Auslastung von 23,5 % um 21:00 Uhr. Um 2:00 Uhr nachts beträgt die Auslastung 7,1 %.

Abbildung 12: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Sonderauswertung Schulumfeld)



Aufgrund der Lage der Parkplatzanlage im direkten Schulumfeld sowie der hohen Belegung während der Unterrichtszeiten ist davon auszugehen, dass es sich hierbei zu einem wesentlichen Teil um Fahrzeuge von Lehrkräften, Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule und weiteren Schulbeschäftigten handelt.

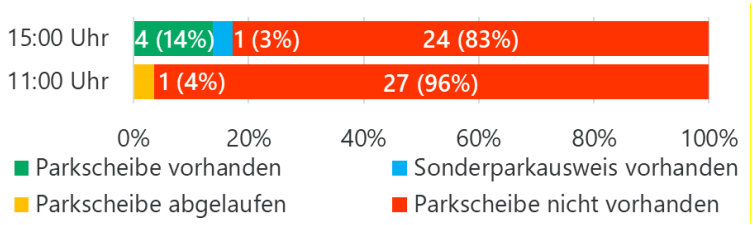
Abbildung 13: Auslastung der Parkplatzanlage Rosenstraße – 09:00 Uhr

5.2.5 Regelkonformität

Ergänzend zur Kennzeichenerhebung wurde am 21.01.2026 die Einhaltung der Regelkonformität bei Parkplätzen mit Parkscheibenregelung kontrolliert (siehe Abbildung 14), in der Gemeinde Schlangen ist nur der Parkplatz des Netto-Discounters mittels Parkscheibe bewirtschaftet (siehe Karte 2 auf Seite 8).

Dabei wurden insgesamt 522 Fahrzeuge kontrolliert. Die Regelkonformität lag zwischen 0% und 14 %. Im Durchschnitt lag sie bei 7 %.[11]

Abbildung 14: Regelkonformität (Netto-Parkplatz)



Im Rahmen der Erhebungen wurden zudem weitere illegale Parkvorgänge beobachtet. Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es einzelne Abschnitte, in denen die bestehenden Regelungen missachtet werden. Auffällig waren illegale Parkvorgänge auf dem Gehweg, beispielsweise in der Ortsmitte.

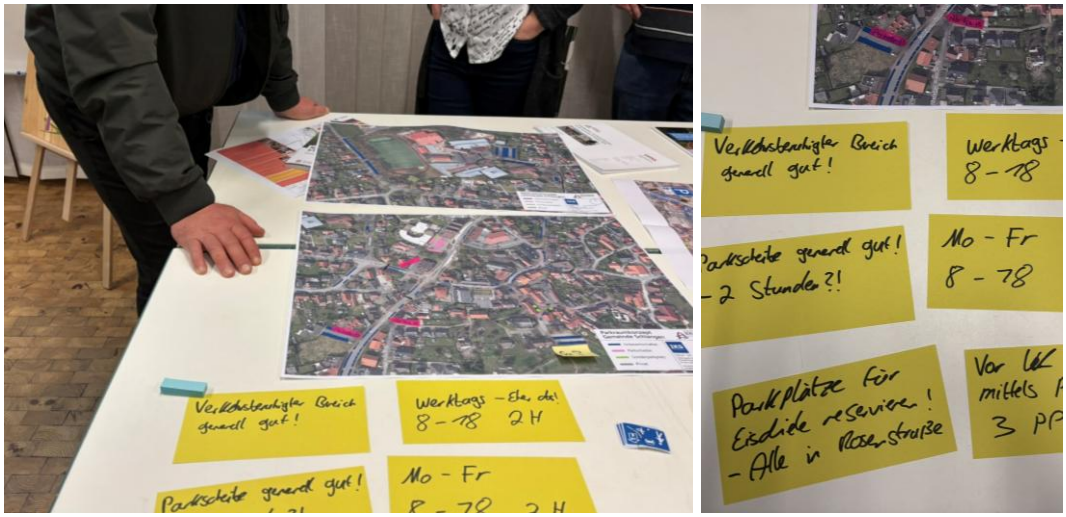
Abbildung 15: Bewirtschaftung und Auslastung des Nettoparkplatzes – 09:00 Uhr

[11] Für die Kontrolle der Auslage von Parkscheiben ist nicht die Gemeinde Schlangen zuständig.

5.3 Erkenntnisse aus dem Beteiligungs-Workshop

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde ein Workshop für Gewerbetreibende angeboten. Teilnehmende konnten nach einer Input-Präsentation über den vorgestellten Arbeitsstand diskutieren und Anmerkungen zu den jeweiligen Themen geben.

Abbildung 16: Anmerkungen und Anregungen im Rahmen des Gewerbeworkshops



Im Rahmen der Workshops wurden folgende zentralen Aussagen eingebracht:

- Länge der Parkscheibenregelung auf Werktags zwischen 8:00 und 18:00 Uhr auf 2 Stunden festlegen
- Weitere Parkplätze mittels Parkscheibe bewirtschaften – vor allem weitere Parkplätze entlang der Paderborner Straße
- Die Ortsmitte als Verkehrsberuhigten Bereich umgestalten und ausweisen
- Weiterer Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
- Gehwegparken entfernen, wenn nicht mind. 1,50 m Restgehwegbreite besteht (Barrierefreie Gehwege als Voraussetzung lebenswerter Quartiere)
- Errichtung eines absoluten Haltverbots in der Straße „Im Winkel"

5.4 Zusammenfassende Bewertung

Auf Grundlage vorhandener Konzepte, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse wird deutlich, dass im Ortskern der Gemeinde Schlangen insgesamt kein flächendeckender Parkdruck besteht. Gleichzeitig zeigen sich in einzelnen Teilbereichen punktuelle Nutzungskonflikte, insbesondere im Geschäftsbereich sowie im Umfeld der Grund- und Gesamtschule.

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch Wohnnutzung, kleinteilige Versorgungsangebote, Dienstleistungen sowie zentrale öffentliche Einrichtungen geprägt. Der Geschäftsbereich um die Ortsmitte stellt dabei einen wichtigen Zielort für Kunden- und Pendlerverkehre dar. Das Schulumfeld nimmt aufgrund der dortigen Grund- und Gesamtschule eine besondere Stellung ein.

Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet 644 Parkplätze. Davon liegen 515 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und 129 Parkplätze auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen. Der überwiegende Teil der öffentlichen Parkplätze ist unbewirtschaftet und kann kostenfrei sowie ohne zeitliche Begrenzung genutzt werden. Lediglich der Parkplatz vor dem Netto-Markt ist mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

Folgende Analyseergebnisse sind für das Parkraumkonzept von besonderer Bedeutung:

- Die maximale Auslastung im Gesamtgebiet wurde um 11:00 Uhr mit 56,1 % ermittelt. Damit besteht im Untersuchungsgebiet zur Spitzenstunde insgesamt kein Parkdruck. In den Randbereichen liegt die Auslastung deutlich unter 60 %.
- Einzelne Bereiche weisen deutlich höhere Auslastungen auf. Dies betrifft vor allem den Geschäftsbereich sowie das Schulumfeld der Grund- und Gesamtschule, wo teilweise Auslastungen von 90 % bis über 100 % festgestellt wurden. Im Geschäftsbereich treten dabei vereinzelt auch illegale Parkvorgänge auf.
- Zur Spitzenstunde stellen Pendlerfahrzeuge im Gesamtgebiet die größte Nutzergruppe dar. Um 11:00 Uhr wurden 107 Pendlerfahrzeuge erhoben, was rund 21 % der im Gebiet parkenden Fahrzeuge entspricht.
- Im Geschäftsbereich dominieren Kurzzeitparkende beziehungsweise Kundenfahrzeuge. Gleichzeitig sind dort auch Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende festzustellen, die vermutlich auf Beschäftigte der umliegenden Geschäfte zurückzuführen sind.
- Die Sonderauswertung des Geschäftsbereichs zeigt zur Spitzenstunde eine Auslastung von 77,8 % bei 72 Parkflächen im öffentlichen Straßenraum. Damit besteht dort ein mittlerer Parkdruck. Die Kurzzeitparkenden bilden mit 27 Fahrzeugen die wichtigste Nutzergruppe, gefolgt von Pendlerfahrzeugen und Bewohnerfahrzeugen.

- Im Schulumfeld ist die Parkraumsituation deutlich angespannter. Auf der öffentlichen Parkplatzanlage westlich der Rosenstraße wurden um 11:00 Uhr 82 parkende Fahrzeuge auf 85 Parkplätzen erhoben. Dies entspricht einer Auslastung von 96,5 % und damit einem sehr hohen Parkdruck.
- Die dort dominierende Nutzergruppe bilden Langzeitparkende, die insbesondere zwischen 9:00 Uhr und 15:00 Uhr einen großen Anteil der belegten Parkplätze ausmachen. Aufgrund der Lage im direkten Schulumfeld ist davon auszugehen, dass es sich zu einem wesentlichen Teil um Fahrzeuge von Lehrkräften und weiteren Schulbeschäftigten handelt.
- In den Abend- und Nachtstunden besteht im Schulumfeld kein Parkdruck. Die Auslastung sinkt ab 17:00 Uhr deutlich und beträgt um 2:00 Uhr nachts 7,1 %.
- Im Gesamtgebiet besteht nachts kein Parkdruck. Um 2:00 Uhr sind 124 der 515 öffentlichen Parkplätze belegt, sodass 391 Parkplätze frei bleiben. Die nächtliche Auslastung beträgt 24,1 %.
- Im Untersuchungsgebiet wurden mehrere Bereiche mit legalem und illegalem Gehwegparken festgestellt. Teilweise verbleiben Restgehwegbreiten von deutlich unter 1,80 m. Dies ist insbesondere auf Schulwegen sowie auf wichtigen Alltagsverbindungen im Geschäftsbereich problematisch, da hier Begegnungsfälle häufiger auftreten und eingeschränkte Breiten zu Ausweichbewegungen auf die Fahrbahn führen können.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass der Handlungsbedarf im Ortskern der Gemeinde Schlangen weniger in einer generellen Ausweitung des Parkraumangebotes liegt. Im Gesamtgebiet bestehen sowohl tagsüber als auch nachts ausreichend freie Parkplätze. Vielmehr zeigt sich eine Verteilungsproblematik innerhalb des Geschäftsbereiches und des Schulumfeldes.

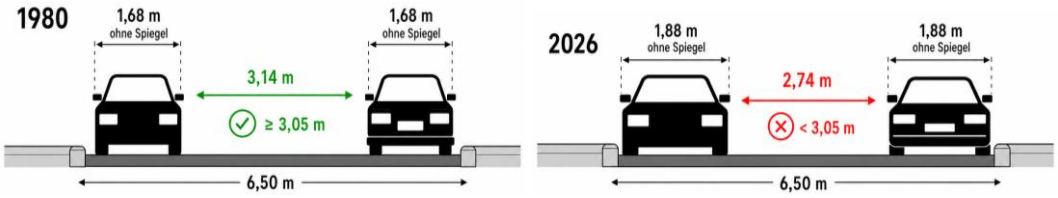
Während im Geschäftsbereich insbesondere Pendlerfahrzeuge in direkter Nähe zu Geschäften zentrale Parkplätze über längere Zeit binden, ist das Schulumfeld während der Schulzeiten durch eine sehr hohe Auslastung geprägt. Ergänzend treten dort kurzzeitige Parkvorgänge durch umliegende Nutzungen wie das Eiscafé oder das Bürgerhaus auf. Der Handlungsbedarf liegt damit vor allem in einer gezielteren Organisation und Steuerung des vorhandenen Parkraums, der Sicherung von Kurzzeitparkmöglichkeiten, der Verbesserung der Regelkonformität sowie der Entschärfung von Konflikten durch Gehwegparken.

6 Strategien und Handlungsfelder

Die nachfolgenden Anmerkungen sind bei der Entwicklung eines Parkraumkonzeptes zu beachten und den Strategien und Handlungsempfehlungen zum Umgang mit konkreten Problemfeldern in der Gemeinde Schlangen vorangestellt:

- Parkraum ist ein knappes und begrenztes Gut. Um ein knappes Gut wird es immer Nutzungskonflikte geben. Hier ist ein Parkraummanagement für den ruhenden Verkehr notwendig.
- „Parkraumprobleme" treten häufig dort auf, wo eine hohe Nutzungsdichte und Nutzungsmischung besteht. Die hohe Nutzungsmischung ist jedoch zugleich ein Merkmal und eine Qualität zentraler Ortsbereiche.
- Unter diesen Aspekten ist eine möglichst effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraums geboten. Die Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 zeigt, dass Pkw im Durchschnitt nur 42 Minuten pro Tag unterwegs sind und damit rund 97 % des Tages stehen. Gleichzeitig hat die Parkzeit zu Hause gegenüber 2017 zugenommen.[12]
- Private Stellplätze sind häufig nur einzelnen Nutzergruppen zugeordnet und werden dadurch nicht durchgehend effizient genutzt. Die Landesbauordnung NRW folgt grundsätzlich einer objektbezogenen Stellplatzlogik: Notwendige Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze sind bei entsprechenden Vorhaben auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung herzustellen beziehungsweise nach örtlicher Bauvorschrift abzulösen.[13]
- Die zunehmende Fahrzeuggröße reduziert die Nutzbarkeit vorhandener Straßenräume. Dies betrifft insbesondere schmale Straßenquerschnitte, Bereiche mit Gehwegparken sowie Straßenabschnitte, in denen durch parkende Fahrzeuge die Restfahrbahnbreite eingeschränkt wird (eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m muss frei bleiben).

Abbildung 17: Reduzierung der Parkplätze durch zunehmende Fahrzeugbreiten – Beispiel: VW Passat



[12] infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland 2023 – Ergebnisbericht, 2025, S. 89 f.,

[13] BauO NRW 2018, § 48 Abs. 1.

- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine freiwillige kommunale Aufgabe. Es besteht kein Anspruch auf einen öffentlichen Parkplatz im direkten Umfeld des Zielortes.

Zur Umsetzung bieten sich insbesondere folgende Handlungsfelder an, um mit den analysierten Problemfeldern umzugehen:

- Effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums durch eine differenzierte Betrachtung der Nutzergruppen, insbesondere Bewohner, Kunden und Pendler.
- Prüfung einer verständlichen und zielgerichteten Parkraumbewirtschaftung in Bereichen mit erhöhtem Parkdruck beziehungsweise Nutzungskonflikten.
- Reduzierung von Konflikten durch Gehwegparken und eingeschränkte Restfahrbahnbreiten. Die Sicherung ausreichend nutzbarer Gehwege und verkehrssicherer Straßenräume hat dabei eine hohe Priorität.
- Parkraummanagement als System verstehen. Dazu gehören nachvollziehbare Regelungen, regelmäßige Kontrollen, Öffentlichkeitsarbeit sowie bedarfsgerechte Sonderregelungen, zum Beispiel für Lieferdienste, Handwerksbetriebe, Pflegedienste und mobilitätseingeschränkte Personen.
- Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung. Mit dem neuen § 63g StVG wurde ein Rechtsrahmen für die Datenverarbeitung zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs geschaffen. Dies betrifft unter anderem kennzeichenbasierte Parkberechtigungen sowie stichprobenartige mobile optisch-elektronische Kontrollen unter Beachtung von Vorgaben zur Datenlöschung, Zweckbindung und Kenntlichmachung der Kontrollen.[14]

[14] Bundesgesetzblatt 2026 I Nr. 142, Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, S. 6 f., § 63g StVG

7 Instrumentarien der Straßenverkehrs-Ordnung

Eine Bewirtschaftung des Parkraums steigert die Kapazität erheblich. Wird beispielsweise ein Parkplatz den ganzen Tag vom Fahrzeug einer Berufspendelnde Person belegt, parkt dort nur ein Fahrzeug. Die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe oder Parkgebühren erhöht den Umschlag und kann durchaus bis zu einer zehnfachen Belegung führen.

7.1 Parkscheibe oder Parkgebühren

Als Instrumente der Parkraumbewirtschaftung stehen insbesondere Parkscheibenregelungen und Parkgebührenregelungen zur Verfügung. Beide Instrumente können dazu beitragen, den Parkraumumschlag zu erhöhen und Langzeitparken in besonders nachgefragten Bereichen zu begrenzen. Sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich Steuerungswirkung, Flexibilität, Kosten und Kontrollaufwand.

Für den Einsatz einer **Parkscheibenregelung** sprechen folgende Punkte:

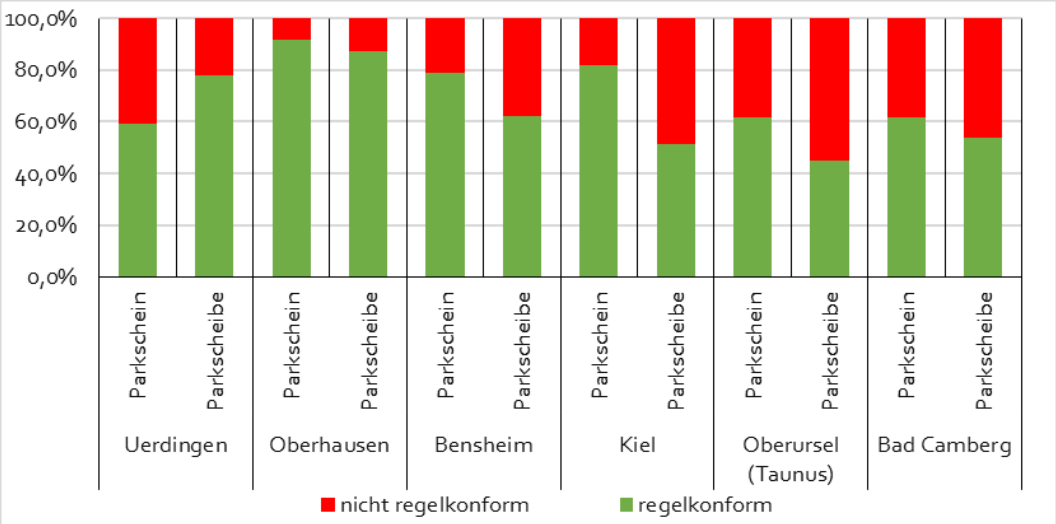
- Die Parkscheibenregelung ist für Nutzende kostenfrei und stellt damit ein niedrigschwelliges Instrument der Parkraumbewirtschaftung dar.
- Sie ist leicht verständlich und insbesondere dort geeignet, wo vor allem Kunden- und Besucherverkehr gefördert werden soll.
- Durch die Festlegung einer Parkhöchstdauer kann Langzeitparken in zentralen Bereichen reduziert und der Parkraumumschlag erhöht werden.
- Die Regelung ist einfach einzuführen und verursacht keine zusätzlichen Kosten für Parkscheinautomaten oder digitale Bezahlsysteme.

Folgende Punkte sind bei einer **Parkscheibenregelung** zu berücksichtigen:

- Die mit der Einführung, Beschilderung und Überwachung verbundenen Kosten werden allein von der Kommune getragen.
- Durch das Weiterdrehen der Parkscheibe kann die Parkhöchstdauer umgangen werden. Dies betrifft insbesondere Berufspendelnde, die im direkten Umfeld ihrer Arbeitsstelle parken.

- Es muss eine Parkhöchstdauer festgelegt werden. Dadurch ist die Regelung weniger flexibel für Nutzende mit längerem Parkbedarf, zum Beispiel bei Arztbesuchen oder längeren Erledigungen.
- Die Regelkonformität ist bei Parkscheibenregelungen häufig geringer als bei Parkgebührenregelungen, weshalb eine regelmäßige Überwachung erforderlich ist. (siehe Abbildung 18)

Abbildung 18: Regelkonformität bei Parkschein- und Parkscheibenregelung in anderen Städten



Für den Einsatz einer **Parkgebührenregelung** sprechen folgende Punkte:

- Parkgebühren stellen ein marktwirtschaftliches Instrument zur Steuerung eines knappen Gutes dar. Die Bereitstellung von Parkraum ist eine kommunale Dienstleistung, die Flächen beansprucht und Kosten verursacht.
- Durch Parkgebühren kann die Nachfrage nach besonders zentral gelegenen Parkplätzen gezielter gesteuert werden.
- Auch ohne die Festlegung einer Parkhöchstdauer kann durch die monetäre Steuerung ein erhöhter Parkraumumschlag erreicht werden.
- Es bestehen differenzierte Möglichkeiten, die Parkgebühren an unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse anzupassen, zum Beispiel durch Kurzzeit- oder Tagestarife.
- Einnahmen aus Parkgebühren können zur Finanzierung der Bereitstellung, Unterhaltung und Überwachung des Parkraums beitragen.

Folgende Punkte sind bei einer **Parkgebührenregelung** zu berücksichtigen:

- Die Einführung ist mit höheren organisatorischen und technischen Anforderungen verbunden, zum Beispiel durch Parkscheinautomaten, digitale Bezahlsysteme oder Kontrolltechnik.
- Für Nutzende entstehen direkte Kosten, wodurch die Akzeptanz insbesondere in kleineren Kommunen geringer sein kann.
- Eine Parkgebührenregelung sollte daher vor allem dort geprüft werden, wo ein hoher Parkdruck besteht oder eine stärkere Steuerung des ruhenden Verkehrs erforderlich ist.

7.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, da andernfalls der Regelungszweck in Frage gestellt ist. Dies gilt insbesondere für Parkhöchstdauern, Haltverbote, Gehweg-parken sowie Parkregelungen in stark nachgefragten Bereichen.[15]

Ziele der Parkraumüberwachung sind im Wesentlichen:

- Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung
- Erwirkung einer hohen Regelkonformität
- Sicherstellung der Wirksamkeit eingeführter Parkregelungen
- Vermeidung von Behinderungen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr

Die Überwachung erfolgt in der Regel durch den kommunalen Ordnungsdienst. Relevante Kontrollbereiche sind insbesondere:

- Einhaltung von Parkhöchstdauern bei Parkscheibenregelungen
- gültige Parkscheine beziehungsweise digitale Parkberechtigungen bei Parkgebührenregelungen
- Halt- und Parkverbote
- nicht angeordnetes Gehwegparken
- sicherheitsrelevante Bereiche, zum Beispiel Einmündungen, Feuerwehrzufahrten, Querungsstellen und Schulumfelder

[15] Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt (Hrsg.): Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V 1, Bergisch Gladbach 1993, S. 100.

Zunehmend gewinnen digitale Kontrollmöglichkeiten an Bedeutung. Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wurde 2026 ein bundeseinheitlicher Rechtsrahmen für die digitale Parkraumkontrolle geschaffen (siehe Kapitel 6 ab Seite 25). Dazu zählen insbesondere Scan-Fahrzeuge, die im Vorbeifahren Kennzeichen parkender Fahrzeuge erfassen und diese mit digitalen Parkberechtigungen oder Parkscheindaten abgleichen.

Scan-Fahrzeuge können die Kontrollleistung deutlich erhöhen. Als Größenordnung wird angegeben, dass mit digitaler Parkraumkontrolle bis zu 1.000 Fahrzeuge pro Stunde überprüft werden können, während eine Fußstreife etwa 50 Fahrzeuge pro Stunde kontrolliert.[16] Damit ersetzen Scan-Fahrzeuge die kommunale Überwachung nicht vollständig, können das vorhandene Personal jedoch deutlich entlasten und eine höhere Kontrolldichte ermöglichen.

7.3 Bewohnerparkvorrechte

Bewohnerparkvorrechte stellen ein weiteres Instrument der Parkraumbewirtschaftung dar. Sie können dort eingesetzt werden, wo in dicht bebauten Quartieren ein erheblicher Parkdruck besteht und Bewohnerinnen und Bewohner in besonderem Maße mit anderen Nutzergruppen, zum Beispiel Berufs-, Kunden- oder Besucherverkehr, um den vorhandenen Parkraum konkurrieren.

Im Untersuchungsgebiet der Gemeinde Schlangen steht dieses Instrument jedoch nicht im Vordergrund. Die Erhebungen zeigen, dass insbesondere tagsüber in einzelnen Bereichen Nutzungskonflikte durch Kunden-, Besucher- und Pendlerverkehr auftreten. Nachts besteht hingegen kein flächendeckender Bewohnerparkdruck. Vor diesem Hintergrund wird die Einführung von Bewohnerparkvorrechten im Rahmen des vorliegenden Parkraumkonzeptes nicht als vorrangige Maßnahme betrachtet.

[16] Bundesministerium für Verkehr: Stellungnahme zum Entwurf des fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, 2026; vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Testbetrieb digitale Parkraumkontrolle mit Scan-Fahrzeugen, 2025.

8 Handlungsempfehlungen

Für das Parkraumkonzept der Gemeinde Schlangen ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen. Die Handlungsempfehlungen folgen dem Grundsatz, den vorhandenen Parkraum nicht auszuweiten, sondern zielgerichteter zu organisieren. Die Analyse zeigt, dass der Handlungsbedarf nicht aus einem flächendeckenden Parkraummangel entsteht, sondern aus punktuellen Nutzungskonflikten in der Ortsmitte und im Schulumfeld. Kurzzeitparkvorgänge in zentralen Lagen sollen erleichtert, länger parkende Fahrzeuge auf weniger sensible Bereiche gelenkt und Konflikte mit Fußverkehr, Schulwegen und Aufenthaltsqualität reduziert werden.

8.1 Parkraummanagement und Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte

Im zentralen Bereich der Gemeinde Schlangen besteht bereits heute eine Tempo-20-Zone mit Haltverbotszone. Das Parken ist dort nur auf markierten Flächen zulässig. Damit ist eine grundsätzliche Ordnung des ruhenden Verkehrs bereits angelegt. In der Praxis zeigen sich jedoch weiterhin Nutzungskonflikte durch länger parkende Fahrzeuge auf zentralen Parkplätzen sowie durch Gehwegparken und eingeschränkte Restgehwegbreiten.

Der Handlungsbedarf ergibt sich dabei nicht aus einem flächendeckenden Parkraummangel, sondern aus einer punktuellen Verteilungs- und Nutzungskonkurrenz in der Ortsmitte. Im Geschäftsbereich wurden zur Spitzenstunde 72 Parkflächen im öffentlichen Straßenraum betrachtet. Die Auslastung lag bei 77,8 % und damit im Bereich eines mittleren Parkdrucks. Die Kurzzeitparkenden beziehungsweise Kundenfahrzeuge stellen mit 27 Fahrzeugen die wichtigste Nutzergruppe dar (siehe 5.2.3 Seite 17).

Gleichzeitig bestehen für Bewohner-, Mittelzeit-, Langzeit- und Dauerparkende Verlagerungspotenziale auf umliegende Parkplätze. Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr betrifft dies 29 Fahrzeuge. Im Gesamtgebiet standen zu diesem Zeitpunkt 226 öffentliche Parkplätze frei (siehe 5.2.2 Seite 12).

Ergänzend bestehen im fußläufigen Umfeld der Ortsmitte weitere freie Parkraumkapazitäten. Innerhalb einer Gehzeit von etwa fünf Minuten aus dem Ortskern standen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr rund 50 öffentliche freie Parkplätze zur Verfügung. Für länger parkende Nutzergruppen, insbesondere Beschäftigte, Pendlerinnen und Pendler sowie einzelne Bewohnerfahrzeuge, ist diese Entfernung grundsätzlich zumutbar. Die zentralen Parkplätze in direkter Geschäftslage sollten dagegen vorrangig für Kunden- und Besucherverkehre verfügbar sein.

Die Maßnahme für die Ortsmitte wird daher in zwei Bausteine unterteilt: Durch eine Parkscheibenregelung soll die Verfügbarkeit zentraler Parkplätze für Kunden, Besucherinnen und Besucher verbessert werden. Durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs soll der Straßenraum langfristig neu geordnet, Gehwegparken reduziert und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

Abbildung 19: Empfohlene Umsetzung der Parkscheibenregelung und des verkehrsberuhigten Bereichs

8.1.1 Bewirtschaftung durch Parkscheibenregelung

Für den Kernbereich der Ortsmitte wird empfohlen, die bestehende Parkordnung durch eine Parkscheibenregelung zu ergänzen. Ziel ist es, den Parkraumumschlag in Bereichen mit Geschäfts-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen zu erhöhen und zentrale Parkplätze stärker für Kunden- und Besucherverkehre verfügbar zu machen.

Die Empfehlung einer Parkscheibenregelung ergibt sich ausdrücklich nicht aus einem flächendeckenden Parkraummangel im Untersuchungsgebiet. Vielmehr zeigt die Analyse, dass in der Ortsmitte eine punktuelle Nutzungskonkurrenz zwischen Kunden-, Bewohner- und Pendlerfahrzeugen besteht. Während im Gesamtgebiet zur Spitzenstunde ausreichend freie Parkplätze vorhanden sind, werden zentrale und besonders zielnahe Parkplätze in der Ortsmitte teilweise durch länger parkende Fahrzeuge gebunden.

Die Parkscheibenregelung dient daher nicht der Verknappung des Parkraums, sondern der besseren Verfügbarkeit zentraler Parkplätze für Kunden- und Besucherverkehre.

Empfohlen wird eine Parkhöchstdauer von 2 Stunden werktags zwischen 8:00 und 18:00 Uhr. Damit bleiben die Parkplätze für typische Erledigungen, Einkäufe, Arztbesuche oder gastronomische Nutzungen nutzbar. Länger parkende Fahrzeuge werden dagegen stärker auf umliegende Parkplätze gelenkt.

Die Parkscheibenregelung sollte nicht ausschließlich auf den engsten Kernbereich beschränkt bleiben, sondern auch weitere zielnahe Parkplätze mit Bedeutung für den Kunden- und Besucherverkehr einbeziehen. Dies betrifft insbesondere einzelne Parkplätze an der Paderborner Straße, an der Detmolder Straße sowie im Bereich Im Dorfe / Kirchplatz. Dadurch wird eine einheitlichere Regelung geschaffen und unerwünschte Verlagerungen innerhalb der Ortsmitte werden reduziert.

Die Umsetzung folgender Regelungen wird empfohlen (siehe Abbildung 19):

- Einführung einer Parkscheibenregelung im zentralen Geschäftsbereich
- Parkhöchstdauer 2 Stunden, werktags 8:00 bis 18:00 Uhr
    - Die Parkplätze vor der Apotheke „Vornewald“ befinden sich auf dem Flurstück der Apotheke. Die Gestaltung der Parkplätze in Senkrechtaufstellung unterscheiden sich in der Gestaltung nicht von den öffentlichen Parkplätzen und sollen in Absprache mit der Apotheke in die Bewirtschaftung mit aufgenommen werden
- Einbeziehung weiterer zielnaher Parkplätze im Umfeld der Ortsmitte
- Begleitende Kontrolle der Regelkonformität
- Evaluation der Auslastung und möglicher Verlagerungseffekte nach Umsetzung

8.1.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Neben der zeitlichen Steuerung des Parkens besteht in der Ortsmitte ein räumlicher Neuordnungsbedarf. In Teilbereichen führen Gehwegparken und schmale Seitenräume zu eingeschränkten Restgehwegbreiten. Dies ist insbesondere im zentralen Geschäftsbereich problematisch, da hier Fußverkehr, Eingänge, Schaufensterbereiche, Außengastronomie, Aufenthalt und Parken auf engem Raum zusammentreffen.

Zur Lösung dieser Konflikte wird für den Kernbereich der Ortsmitte die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen. Die Maßnahme sollte jedoch nicht allein durch Beschilderung umgesetzt werden, sondern mit einer baulichen und gestalterischen Umgestaltung des Straßenraums verbunden sein. Dies knüpft an die Zielrichtungen des ISEK und der Fußverkehrs-Checks an, die für die Ortsmitte eine stärkere Verkehrsberuhigung, eine Aufwertung des öffentlichen Raums und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorsehen.

Im Zuge der Umgestaltung sollten die heutigen Parkplätze nicht als unveränderlicher Bestand fortgeschrieben werden. Vielmehr ist der Straßenraum als Gesamtraum neu zu bewerten.

Dies gilt insbesondere für Bereiche mit Gehwegparken beziehungsweise Parkständen im Seitenraum. Dort bestehen nicht nur Konflikte mit dem Fußverkehr, sondern auch Parkstandsabmessungen, die deutlich unter den heutigen Regelmaßen liegen (siehe Kapitel 5.1 ab Seite 6). Einzelne markierte Parkstände weisen Breiten von rund 1,60 m und Längen von etwa 4,50 m auf. Eine bloße Fortschreibung dieser Markierungen würde die bestehenden Nutzungskonflikte daher verfestigen. Im Zuge der Umgestaltung ist vielmehr zu prüfen, welche Parkstände unter Berücksichtigung ausreichender Gehwegbreiten, barrierefreier Wegebeziehungen, heutiger Fahrzeugabmessungen und gestalterischer Anforderungen tatsächlich verträglich erhalten werden können. Ziel ist eine verträgliche Verteilung der Funktionen Parken, Fußverkehr, Radverkehr, Aufenthalt, Begrünung und Außengastronomie.

Als Orientierungswert kann im Rahmen der späteren baulichen Umgestaltung ein Entfall von bis zu 20 Parkplätzen angesetzt werden. Dieser Wert stellt keinen planerischen Zielwert dar, sondern beschreibt einen aus der Erhebung abgeleiteten verträglichen Rahmen. Er zeigt, in welcher Größenordnung ein Entfall von Parkplätzen voraussichtlich möglich ist, ohne dass im Ortskern ein flächendeckender Parkdruck entsteht. Der mögliche Entfall einzelner Parkplätze ist vor diesem Hintergrund vertretbar, da im fußläufigen Umfeld der Ortsmitte weiterhin freie Parkraumkapazitäten bestehen und länger parkende Nutzergruppen auf diese Bereiche verlagert werden können.

Grundlage hierfür sind das ermittelte Verlagerungspotenzial zur Spitzenstunde, die erwartete stärkere Nutzung der verbleibenden zentralen Parkplätze durch Kunden- und Besucherverkehre sowie ein konservativer Zuschlag für eine nicht vollständige Einhaltung der Parkscheibenregelung. Die konkrete Anzahl entfallender Parkplätze ist erst im weiteren Straßenraum- und Freiraumplanungsprozess festzulegen und mit den Anforderungen an Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthalt, Begrünung, Außengastronomie und Erreichbarkeit abzuwägen.

Die Umsetzung folgender Punkte wird empfohlen (siehe Abbildung 19):

- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Kernbereich der Ortsmitte
- Umsetzung als bauliche und gestalterische Umgestaltung
- Neuordnung der Parkplätze im Zuge der Straßenraumplanung
- Stärkere Gewichtung von Fußverkehr, Aufenthalt, Begrünung und Außengastronomie
- Entfall einzelner Parkplätze im Rahmen der Umgestaltung, bis zu 20 Parkplätze
- Sicherung ausreichender Kurzzeitparkmöglichkeiten für Kunden und Besucher

8.1.3 Umsetzungsempfehlungen

Die Umsetzung der Maßnahme sollte stufenweise erfolgen. Dadurch kann die Parkraumbewirtschaftung kurzfristig eingeführt und die bauliche Umgestaltung der Ortsmitte in die weiterführende Planung integriert werden.

- **Kurzfristige Umsetzung der Parkscheibenregelung:** Zunächst sollte die Parkscheibenregelung im zentralen Geschäftsbereich sowie auf weiteren zielnahen Parkplätzen im Umfeld der Ortsmitte eingeführt werden. Empfohlen wird eine Parkhöchstdauer von 2 Stunden werktags zwischen 8:00 und 18:00 Uhr. Die räumliche Abgrenzung sollte sich an der in Abbildung 19 dargestellten Empfehlung orientieren.
- **Begleitende Kommunikation und Kontrolle:** Die Einführung sollte frühzeitig gegenüber Gewerbetreibenden, Anwohnenden sowie Besucherinnen und Besuchern kommuniziert werden. Dabei sollte vermittelt werden, dass die Regelung die Erreichbarkeit der Ortsmitte sichert und zentrale Parkplätze besser für kurze Erledigungen verfügbar macht. Insbesondere in der Anfangsphase sollten begleitende Kontrollen durchgeführt werden, um die Regelkonformität zu erhöhen.
- **Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich:** Mittelfristig sollte die Ortsmitte baulich und gestalterisch als verkehrsberuhigter Bereich umgebaut werden. Im Zuge der Planung sind die heutigen Parkplätze neu zu bewerten und mit den Anforderungen an Fußverkehr, Aufenthalt, Begrünung, Außengastronomie und Barrierefreiheit abzuwägen.

8.2 Parken und Schulwegsicherheit im Schulumfeld

Im Schulumfeld der Grundschule und der Gesamtschule besteht zu Schulzeiten ein hoher Parkdruck. Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr waren 82 der 85 öffentlichen Parkplätze belegt. Dies entspricht einer Auslastung von 96,5 %. Die dominierende Nutzergruppe bilden Langzeitparkende, bei denen es sich aufgrund der Lage und Nutzungsstruktur mutmaßlich überwiegend um Fahrzeuge von Lehrkräften und weiteren Schulbeschäftigten handelt. Gleichzeitig bestehen im weiteren Umfeld, insbesondere im Bereich Badstraße / Sportplatz, freie Parkraumkapazitäten (siehe 5.2.4 auf Seite 19).

Der Handlungsbedarf ergibt sich damit weniger aus einem flächendeckenden Mangel an Parkplätzen als aus einer Verteilungsproblematik sowie aus den Anforderungen an ein sicheres und qualitätsvoll gestaltetes Schulumfeld.

Ziel der Maßnahme ist es, länger parkende Fahrzeuge aus dem unmittelbaren Schulumfeld zu verlagern und die Parkplätze im Bereich Rosenstraße /Bürgerhaus stärker für kurze Parkvorgänge verfügbar zu machen. Hierfür kann eine Parkscheibenregelung für 10 Parkplätze im Bereich des Eiscafés beziehungsweise Bürgerhauses vorgesehen werden. Ergänzend sollen die Parkplätze im Bereich Badstraße / Sportplatz als Ausweichstandort für länger parkende Fahrzeuge gestärkt werden. Die fußläufige Entfernung von rund 250 m ist für länger parkende Nutzergruppen grundsätzlich zumutbar.

Darüber hinaus sollte das Schulumfeld schrittweise auch unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit weiterentwickelt werden. Da im direkten Schulumfeld bereits heute ein sehr hoher Parkdruck besteht, wird ein kurzfristiger Entfall von Parkplätzen nicht empfohlen. Ein möglicher späterer Entfall oder eine Umnutzung einzelner Parkplätze sollte nur erfolgen, wenn die Verlagerung länger parkender Fahrzeuge in Richtung Badstraße / Sportplatz funktioniert und durch Kommunikation mit den Schulen begleitet wird, bzw. zu ergänzen.

In weiteren Umsetzungsstufen können dann einzelne Parkplätze in der Rosenstraße entfallen oder umgenutzt werden, um sichere Wegebeziehungen, zusätzliche Freiflächen, eine mögliche Erweiterung des Schulhofs oder Stadtterrassen zu ermöglichen. Die bestehenden Sonderparkplätze sind dabei in allen Stufen zu erhalten.

Die Verlagerung länger parkender Fahrzeuge in Richtung Badstraße / Sportplatz sowie die möglichen Entwicklungsstufen im Bereich Rosenstraße sind in Abbildung 20 dargestellt.

Umsetzungsempfehlungen

Für die Weiterentwicklung des Schulumfelds wird eine stufenweise Umsetzung empfohlen. Dabei sollten die bestehenden Sonderparkplätze, insbesondere Behindertenparkplätze, in allen Umsetzungsstufen erhalten und bedarfsgerecht in die Planung integriert werden.

- **Stufe 1 Ordnung, Bewirtschaftung und Kommunikation:** Kurzfristig wird empfohlen, im Schulumfeld keine Parkplätze entfallen zu lassen. Zur besseren Steuerung der Nachfrage können rund 10 Parkplätze im Bereich des Eiscafés beziehungsweise Bürgerhauses mit einer Parkscheibenregelung versehen werden. Länger parkende Fahrzeuge, insbesondere von Beschäftigten der Schulen, sollten auf die Parkplätze im Bereich Badstraße/ Sportplatz gelenkt werden. Hierfür wird eine frühzeitige Abstimmung mit den Schulleitungen sowie eine gezielte Information der Lehrkräfte und weiteren Schulbeschäftigten empfohlen. Dabei sollte die Nutzung der Parkplätze Badstraße/ Sportplatz als zumutbarer Ausweichstandort aktiv kommuniziert werden.
- **Stufe 2 Schulwegsicherheit und Flächengewinn:** In einem zweiten Schritt kann die Parkscheibenregelung für rund 10 Parkplätze beibehalten werden. Ergänzend kann ein Entfall von bis zu 10 Parkplätzen geprüft werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Verlagerung länger parkender Fahrzeuge auf die Parkplätze im Bereich Badstraße / Sportplatz erkennbar funktioniert und durch die Schulen mitgetragen wird. Dadurch entstehen Spielräume für einen sichereren Schulweg sowie für eine mögliche Erweiterung des Schulhofs beziehungsweise angrenzender Freiflächen.
- **Stufe 3 Weitergehende Umnutzung:** Langfristig kann eine weitergehende Umnutzung einzelner Parkplätze beziehungsweise Parkplatzflächen geprüft werden. Mögliche Nutzungen sind zusätzliche Flächen für einen sicheren Schulweg, eine Erweiterung des Schulhofs oder weitere Entsiegelung.

Abbildung 20: Empfohlene Umsetzung der Parkscheibenregelung

8.3 Einordnung einer möglichen Quartiersgarage

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wurde auch die Frage eingeordnet, ob im Ortskern der Gemeinde Schlangen Bedarf für die Errichtung einer Quartiersgarage besteht. Auf Grundlage der Bestandserhebung und der Analyse wird die Errichtung einer Quartiersgarage derzeit nicht empfohlen.

Im Untersuchungsgebiet besteht kein flächendeckender Parkraummangel. Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr waren 289 der 515 öffentlichen Parkplätze belegt. Damit standen 226 öffentliche Parkplätze frei. Auch nachts besteht kein Parkdruck: Um 2:00 Uhr waren 124 öffentliche Parkplätze belegt, sodass 391 Parkplätze frei blieben (siehe Kapitel 5.2 ab Seite 11). Die festgestellten Herausforderungen ergeben sich daher nicht aus einer insgesamt zu geringen Anzahl an Parkplätzen, sondern aus punktuellen Verteilungs- und Nutzungskonflikten in der Ortsmitte sowie im Schulumfeld.

Die Einordnung einer Quartiersgarage lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- **Parkraumbedarf:** Es besteht derzeit kein nachgewiesener Bedarf für zusätzliche größere Parkraumkapazitäten. Die vorhandenen Konflikte sind vorrangig durch eine bessere Organisation, Bewirtschaftung und Verteilung des bestehenden Parkraumangebots zu lösen, vorwiegend im Geschäftsbereich der Gemeinde Schlangen.
- **Kosten und Finanzierung:** Eine Quartiersgarage wäre mit hohen Investitions- und Betriebskosten verbunden. Zur Finanzierung wäre voraussichtlich eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung erforderlich. Der Nutzen ist fraglich, solange im öffentlichen Straßenraum weiterhin kostenfreie oder niedrigschwellige Parkmöglichkeiten bestehen.
- **Flächenwirkung:** Mögliche Standorte würden wertvolle Flächen beanspruchen und könnten je nach Lage Aufenthaltsqualität, Sichtbeziehungen oder städtebauliche Entwicklungsziele beeinträchtigen.
- **Alternative Empfehlung:** Vorrangig empfohlen wird eine effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraumangebots durch Bewirtschaftung, Kontrolle, Kommunikation und die gezielte Verlagerung länger parkender Fahrzeuge.

Sofern zentrale Flächen in der Ortsmitte weiterentwickelt werden, sollten diese nicht vorrangig als zusätzliche Kfz-Parkierungsanlagen betrachtet werden. Sinnvoller ist die Prüfung kleiner Mobilitätsstandorte, an denen verschiedene Angebote gebündelt werden können. Dazu zählen beispielsweise sichere Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Carsharing-Angebote, die Einbindung des Gemeindefuhrparks oder Paketstationen.

8.4 Parkraumbilanz nach Umsetzung der Planung

Die empfohlenen Maßnahmen führen nicht zu einer grundlegenden Reduzierung des Parkraumangebotes im Untersuchungsgebiet. Vielmehr steht eine Steuerung und Verteilung der vorhandenen Parkplätze im Vordergrund. Gleichwohl können im Zuge der baulichen Umgestaltung der Ortsmitte sowie bei einer möglichen Weiterentwicklung des Schulumfelds einzelne Parkplätze entfallen.

Zur Einordnung der Auswirkungen wird nachfolgend eine Parkraumbilanz für die wesentlichen Handlungsschritte dargestellt. Als Ausgangspunkt dient die Erhebung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt waren im Untersuchungsgebiet 289 der 515 öffentlichen Parkplätze belegt. Damit standen 226 öffentliche Parkplätze frei. Die Auslastung lag bei 56,1 %. Es besteht somit im Gesamtgebiet kein flächendeckender Parkdruck (siehe Kapitel 5.2.2 ab Seite 12).

Die Bilanzierung basiert auf konservativen Annahmen zur Wirkung der empfohlenen Maßnahmen. Sie dient nicht als exakte Prognose, sondern als rechnerische Plausibilisierung, ob die vorgeschlagenen Bewirtschaftungs- und Umgestaltungsmaßnahmen unter realistischen Bedingungen grundsätzlich verträglich umgesetzt werden können. In der Praxis können sich durch konsequente Kontrolle, begleitende Öffentlichkeitsarbeit sowie veränderte Routinen der Parkenden zusätzliche Entlastungseffekte ergeben.

Die Prozentwerte beziehen sich jeweils auf die im Bestand erhobenen Nutzergruppen beziehungsweise auf die Belegung im betrachteten Teilraum zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr. Verlagerungen innerhalb des Untersuchungsgebietes reduzieren die Belegung in einzelnen Teilräumen, führen jedoch nicht automatisch zu weniger Fahrzeugen im Gesamtgebiet. Folgende Grundannahmen werden für die Bilanzierung angesetzt:

Ortsmitte

- Pendler- und Bewohnerfahrzeuge in der direkten Geschäftslage:
  - 70 % der Pendlerfahrzeuge *(Verlagerung durch Parkscheibenregelung mit 2 Stunden Höchstparkdauer)*
- Kundenfahrzeuge in der Ortsmitte:
  + 20 % der Kundenfahrzeuge *(mehr Kurzzeitparkvorgänge durch bessere Verfügbarkeit zentraler Parkplätze)*
- Konservativer Zuschlag:
  + 3 Fahrzeuge *(Zuschlag für Weiterdrehen der Parkscheibe)*
- Parkplätze in der Ortsmitte:
  - 20 Parkplätze *(Annahme für die bauliche Umgestaltung der Ortsmitte)*

Schulumfeld

- Parkende Fahrzeuge im direkten Schulumfeld:
  - 15 % *(Verlagerung länger parkender Fahrzeuge, insbesondere Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler und weitere Schulbeschäftigte, die aufgrund der Parkscheibenregelung im Bereich Rosenstraße/ Bürgerhaus direkt die Parkplätze Badstraße / Sportplatz anfahren)*
- Parkende Fahrzeuge im direkten Schulumfeld nach zusätzlichem Entfall von Parkplätzen:
  - 5 % *(Durch den Entfall von bis zu 10 Parkplätzen sinkt die Verfügbarkeit im direkten Schulumfeld zusätzlich. Es wird daher angenommen, dass ein kleiner weiterer Anteil länger parkender Fahrzeuge direkt auf Parkplätze im weiteren Umfeld ausweicht.)*

Gesamtgebiet

- Parkende Fahrzeuge im Gesamtgebiet nach Bewirtschaftung:
  + 2 % *(zusätzliche Kundenverkehre in der Ortsmitte durch bessere Verfügbarkeit zentraler Parkplätze; die verlagerten Pendler-, Bewohner- und Lehrkräftefahrzeuge bleiben in der Gesamtbilanz weiterhin enthalten)*
- Öffentliche Parkplätze im Gesamtgebiet nach vollständiger Umsetzung:
  - 30 Parkplätze *(möglicher Entfall in der Ortsmitte und im Schulumfeld)*

Bilanzierung Ortsmitte

Tabelle 3: Bilanzierung Ortsmitte

Ortsmitte	Parkplätze	Fahrzeuge	Freie Parkplätze	Auslastung
Bestand 11:00 Uhr	72	56	16	77,8 %
Nach Parkscheibenregelung	72	ca. 44	ca. 28	ca. 61 %
Nach Entfall von bis zu 20 Parkplätzen	52	ca. 44	ca. 8	ca. 85 %

Durch die Parkscheibenregelung sinkt die rechnerische Belegung in der Ortsmitte von 56 auf rund 44 Fahrzeuge. Auch bei einem späteren Entfall von bis zu 20 Parkplätzen verbleibt unter den getroffenen Annahmen eine funktionsfähige Parkraumsituation. Die Auslastung würde bei rund 85 % liegen. Entscheidend ist, dass die verbleibenden Parkplätze stärker dem Kunden- und Besucherverkehr zur Verfügung stehen.

Bilanzierung Schulumfeld

Tabelle 4: Bilanzierung Schulumfeld

Schulumfeld	Parkplätze	Fahrzeuge	Freie Parkplätze	Auslastung
Bestand 11:00 Uhr	85	82	3	96,5 %
Nach Parkscheibenregelung auf 10 Parkplätzen	85	ca. 70	ca. 15	ca. 82 %
Nach Entfall von bis zu 10 Parkplätzen	75	ca. 67	ca. 7	ca. 89 %

Im Schulumfeld wird nicht davon ausgegangen, dass lediglich die 10 bewirtschafteten Parkplätze anders genutzt werden. Vielmehr entfaltet die Parkscheibenregelung eine Lenkungswirkung auf das Parkverhalten insgesamt. Für länger parkende Nutzergruppen, insbesondere Lehrkräfte und weitere Schulbeschäftigte, wird das direkte Schulumfeld weniger attraktiv. Es ist daher anzunehmen, dass ein Teil dieser Fahrzeuge künftig direkt auf die Parkplätze an der Badstraße / am Sportplatz oder auf andere freie Parkmöglichkeiten im Umfeld ausweicht. Die angenommene Entlastung setzt voraus, dass die Ausweichstandorte aktiv mit den Schulen abgestimmt, kommuniziert und bei Bedarf organisatorisch begleitet werden.

Bei einem späteren Entfall von bis zu 10 Parkplätzen wird ein geringer weiterer Verlagerungseffekt angenommen. Der Entfall wird jedoch nicht als gleichwertiger Rückgang der Nachfrage angesetzt. Die Situation bleibt mit einer rechnerischen Auslastung von rund 89 % angespannt, ist aber grundsätzlich darstellbar, wenn die Verlagerung länger parkender Fahrzeuge dauerhaft funktioniert und durch Kommunikation mit den Schulen begleitet wird.

Gesamtbilanz

Tabelle 5: Bilanzierung

Gesamtgebiet	Öffentliche Parkplätze	Fahrzeuge	Freie Parkplätze	Auslastung
Bestand 11:00 Uhr	515	289	226	56,1 %
Nach Parkscheibenregelung Ortsmitte und Schulumfeld	515	ca. 295	ca. 220	ca. 57 %
Nach Entfall von bis zu 20 Parkplätzen in der Ortsmitte	495	ca. 295	ca. 200	ca. 60 %
Nach zusätzlichem Entfall von bis zu 10 Parkplätzen im Schulumfeld	485	ca. 295	ca. 189	ca. 61 %

Auch unter Berücksichtigung zusätzlicher Kundenverkehre in der Ortsmitte verbleiben nach den angenommenen Parkplatzentfällen zur Spitzenstunde rechnerisch rund 189 freie öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet. Die Auslastung steigt von 56,1 % auf rund 61 %. Damit besteht im Durchschnitt ein geringer Parkdruck.

Der mögliche Entfall von Parkplätzen ist daher nicht als Ziel der Planung zu verstehen, sondern als Folge einer städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung einzelner Teilräume. Entscheidend ist, dass verbleibende Parkplätze besser organisiert, stärker für die jeweils geeigneten Nutzergruppen verfügbar gemacht und länger parkende Fahrzeuge auf weniger konfliktträchtige Standorte gelenkt werden.

Die Bilanz zeigt, dass die empfohlenen Maßnahmen im Gesamtgebiet verträglich umgesetzt werden können. Die zentrale Herausforderung liegt nicht in einer zu geringen Gesamtzahl an Parkplätzen, sondern in punktuellen Nutzungskonflikten in der Ortsmitte und im Schulumfeld. Diese können durch Bewirtschaftung, Verlagerung länger parkender Fahrzeuge, Kontrolle und Kommunikation besser gelöst werden als durch eine Ausweitung des Parkraumangebotes.

8.5 Markierung Parkplätze am Fahrbahnrand

Ergänzend wird empfohlen, im direkten Umfeld der Ortsmitte Parkplätze am Fahrbahnrand eindeutig zu markieren. Dadurch wird für Verkehrsteilnehmende klar erkennbar, in welchen Bereichen das Parken vorgesehen und zulässig ist. Die Markierung trägt dazu bei, Unsicherheiten beim Parken zu reduzieren und den vorhandenen Parkraum geordneter zu nutzen.

Gleichzeitig können durch die gezielte Markierung Bereiche freigehalten werden, in denen das Parken aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Sichtbeziehungen oder der Restfahrbahnbreite nicht gewünscht ist. Die Maßnahme ist daher nicht als Ausweitung des Parkraumangebots zu verstehen, sondern als Beitrag zur besseren Ordnung und Verständlichkeit der vorhandenen Parkraumsituation.

8.6 Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Eine Parkscheibenregelung entfaltet nur dann eine steuernde Wirkung, wenn ihre Einhaltung regelmäßig kontrolliert wird. Ohne Kontrolle besteht das Risiko, dass die Parkhöchstdauer nicht eingehalten oder durch Weiterdrehen der Parkscheibe umgangen wird. Die Maßnahme würde dann ihre zentrale Funktion verlieren, nämlich den Umschlag auf besonders nachgefragten Parkplätzen zu erhöhen und diese stärker für Kunden- und Besucherverkehre verfügbar zu machen.

Die Regelkonformität lag bei der Schwerpunktkontrolle der im Bestand bewirtschafteten Abschnitte bei ca. 7 %. Dieser Wert zeigt, dass eine reine Beschilderung ohne begleitende Kontrolle nicht ausreicht, um die gewünschte Steuerungswirkung zu erzielen. Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es außerdem Abschnitte in denen illegal geparkt wird. Hinzu kommt ein Mehraufwand, der durch die Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche entsteht.

Für die Überwachung der künftig rund 82 bewirtschafteten Parkplätze entsteht ein zusätzlicher Kontrollaufwand. Dieser kann je nach organisatorischer Einbindung durch vorhandenes Personal, Schwerpunktkontrollen oder zusätzliche Personalanteile abgedeckt werden.

Insbesondere zum Start der neuen Bewirtschaftung sollten vermehrt Schwerpunktkontrollen durchgeführt werden (vgl. auch Kapitel 7.2 auf Seite 29). Gegebenenfalls können zu Beginn erstmal Verwarnungen ausgesprochen werden, bevor Verstöße geahndet werden, um den Betroffenen die Veränderung der Regelungen zu vermitteln.

Insbesondere sollte auch das Image der Parkraumüberwachung und der Überwachungskräfte positiv besetzt werden. Die Ahndung von Regelverstößen ist keine „Abzocke“ und trifft auch nur diejenigen, die sich nicht regelkonform verhalten. Die Parkraumüberwachung ist damit beispielsweise essenzieller Bestandteil von sicheren Schulwegen, barrierefreien Gehwegen und eines hohen Umschlags auf Kundenparkplätzen.

8.7 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Änderungen im öffentlichen Raum werden von vielen Menschen zunächst kritisch wahrgenommen. Wenn Parkplätze entfallen oder zeitlich beschränkt werden, die vorher frei zur Verfügung standen, entsteht häufig das Gefühl einer persönlichen Benachteiligung oder Einschränkung. In Beteiligungs- und Entscheidungsprozessen können solche Bedenken die öffentliche Wahrnehmung der Maßnahme prägen.

Umso wichtiger ist eine frühzeitige positive Kommunikation der bestehenden Problemlage, gesteckter Zielsetzungen und erwarteter Verbesserungen durch die neuen Regelungen und Gestaltungsmöglichkeiten.

Beispielsweise über die Website der Gemeinde Schlangen oder in Zusammenarbeit mit der örtlichen Presse könnten kleine Serien zu folgenden Themen herausgegeben werden:

- Verwaltung sorgt für barrierefreie Wege, sichere Schulwege und zufriedene Kundschaft
- Straßenräume früher und heute – was ist aus den Ängsten vor der Umgestaltung geworden, wie bewerten die Menschen die gewonnene Aufenthaltsqualität nach dem Umbau
- Verkehrsberuhigter Bereich – Welche Vorteile bringt das mit sich

8.8 Zusammenfassende Kosten-/ Einnahmendarstellung

Für die Schätzung berücksichtigt wurden Ausgaben für Beschilderung und Markierung der Parkscheibenregelung, begleitende Öffentlichkeitsarbeit, eine spätere Evaluation sowie laufende Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Da keine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung empfohlen wird, werden keine Parkgebühreneinnahmen angesetzt. Die empfohlenen Maßnahmen sind daher nicht auf eine Einnahmeerzielung ausgerichtet. Ziel ist vielmehr die Sicherung der Regelwirkung, die bessere Verfügbarkeit zentraler Parkplätze sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit.

Die dargestellten Kosten sind als überschlägige Größenordnung zu verstehen. Die tatsächlichen Kosten hängen insbesondere vom Umfang der Beschilderung, der Anzahl erforderlicher Markierungen, der konkreten Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit sowie der späteren Kontrolldichte ab.

Tabelle 6: zusammenfassende Kosten- / Einnahmendarstellung

Kostenpunkt	**Kosten- / Einnahmen**
Beschilderung Parkscheibenregelung	- 5.000 € bis - 10.000 € einmalig
Markierung / Anpassung Parkflächen	- 3.000 € bis - 8.000 € einmalig
Öffentlichkeitsarbeit	- 1.000 € bis - 3.000 € einmalig
Evaluation nach Umsetzung	- 3.000 € bis - 6.000 € einmalig
Kontrolle ruhender Verkehr	- 5.000 € bis - 15.000 € / Jahr
Einnahmen Regelverstöße	nicht belastbar kalkulierbar
GESAMT einmalig	**- 15.000 € bis - 30.000 €**
GESAMT laufend	**- 5.000 € bis - 15.000 € / Jahr**

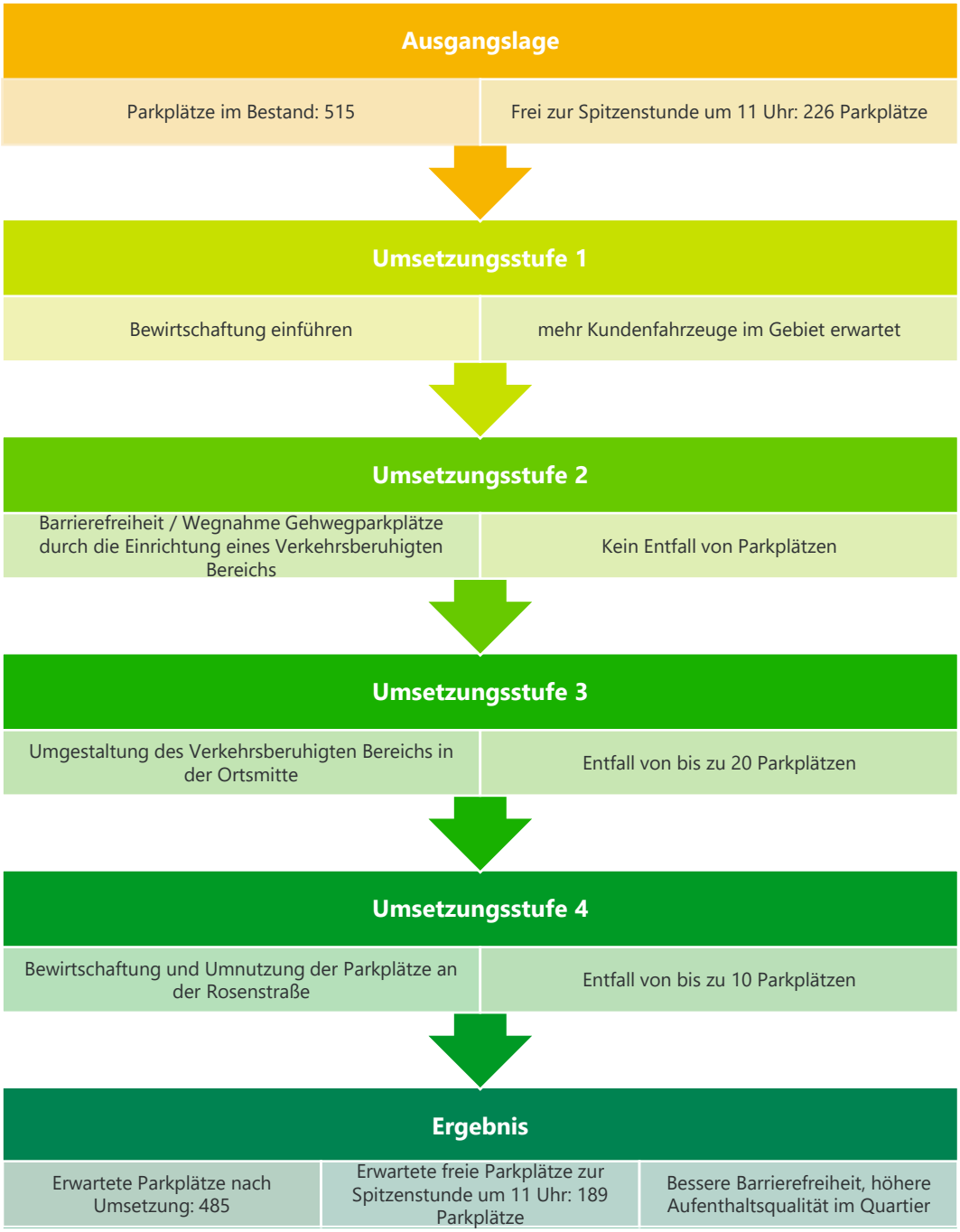
Einnahmen aus Verwarn- oder Bußgeldern sollten nicht als Finanzierungsgrundlage des Parkraumkonzeptes angesetzt werden. Die Überwachung dient in erster Linie der Durchsetzung der Regelungen und nicht der Einnahmeerzielung.

Für die kurzfristige Einführung der empfohlenen Parkscheibenregelung und der begleitenden Maßnahmen entstehen einmalige Kosten von überschlägig 15.000 € bis 30.000 €. Hinzu kommen laufende Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs von überschlägig 5.000 € bis 15.000 € pro Jahr.

8.9 Umsetzungsstufen

Auf Grundlage der bekannten anstehenden Planungen und Entwicklungen im Bereich Ortsmitte, wird eine stufenweise Umsetzung empfohlen (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21: Empfohlene Umsetzungsstufen



8.10 Evaluation

Nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes wird die Durchführung einer Wirkungsanalyse beziehungsweise Evaluation empfohlen. Der Zeitraum wird durch die Entwicklungen im Quartier bestimmt. Für die kurzfristig umgesetzten Bewirtschaftungsmaßnahmen wird eine erste Wirkungskontrolle nach etwa 6 bis 12 Monaten empfohlen. Eine umfassendere Evaluation des gesamten Parkraumkonzeptes kann nach 5 bis 10 Jahren beziehungsweise anlassbezogen erfolgen.

Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet 1
Karte 2: Bewirtschaftung im Bestand 8
Karte 3: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr 13
Karte 4: Dominierende Nutzergruppen um 11:00 Uhr 15
Karte 5: Auslastung 02:00 nachts 16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Impressionen aus dem Untersuchungsgebiet....2
Abbildung 2: Impressionen des öffentlichen Spaziergangs und des Workshops mit Gewerbetreibenden....5
Abbildung 3: Bewirtschaftung im Bestand....7
Abbildung 4: notwendige Gehwegbreiten mit Begegnungsverkehr....9
Abbildung 5: Beispielhaftes Gehwegparken im Untersuchungsgebiet....10
Abbildung 6: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Gesamtgebiet)....12
Abbildung 7: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Gesamtgebiet)....14
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Sonderauswertung Geschäftsbereich (Parkplätze am Straßenrand)....17
Abbildung 9: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Sonderauswertung Geschäftsbereich)....18
Abbildung 10: links: Parkplatzanlage „Nowosad", rechts: Ortsmitte in Richtung Schafkampweg – Auslastung um 09:00 Uhr....18
Abbildung 11: Untersuchungsgebiet Sonderauswertung Schulumfeld....19
Abbildung 12: Tagesganglinie der Nutzergruppen (Sonderauswertung Schulumfeld)....20
Abbildung 13: Auslastung der Parkplatzanlage Rosenstraße – 09:00 Uhr....20
Abbildung 14: Regelkonformität (Netto-Parkplatz)....21
Abbildung 15: Bewirtschaftung und Auslastung des Nettoparkplatzes – 09:00 Uhr....21
Abbildung 16: Anmerkungen und Anregungen im Rahmen des Gewerbeworkshops....22
Abbildung 17: Reduzierung der Parkplätze durch zunehmende Fahrzeugbreiten – Beispiel: VW Passat....25
Abbildung 18: Regelkonformität bei Parkschein- und Parkscheibenregelung in anderen Städten....28
Abbildung 19: Empfohlene Umsetzung der Parkscheibenregelung und des verkehrsberuhigten Bereichs....32
Abbildung 20: Empfohlene Umsetzung der Parkscheibenregelung....37
Abbildung 21: Empfohlene Umsetzungsstufen....46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr 11
Tabelle 2: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr 12
Tabelle 3: Bilanzierung Ortsmitte 40
Tabelle 4: Bilanzierung Schulumfeld 41
Tabelle 5: Bilanzierung 41
Tabelle 6: zusammenfassende Kosten- / Einnahmendarstellung 45

Quellenangaben

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar, in der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

BauO NRW 2018

Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt (Hrsg.): Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V 1, Bergisch Gladbach 1993

Bundesgesetzblatt 2026 I Nr. 142, Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Bundesministerium für Verkehr: Stellungnahme zum Entwurf des fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, 2026; vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Testbetrieb digitale Parkraumkontrolle mit Scan-Fahrzeugen, 2025

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5.23

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

infas, DLR, IVT und infas 360: Mobilität in Deutschland 2023 – Ergebnisbericht, 2025

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist

–

IKS
Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de