Parkraumuntersuchung

Landshut Nikola und Hauptbahnhof

Auftraggeber: **Stadt Landshut**
Referat 5
Tiefbauamt
Luitpoldstraße 29
84034 Landshut

Auftragnehmer: **PB Consult GmbH**
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg
Tel: +49-911 32239-0
Fax: +49-911 32239-10
info@pbconsult.de

Stand / Version: **29.10.19**

Impressum

PB-Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB Consult GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen nur zum eigenen Gebrauch verwendet werden. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe dieser Dokumente / Dateien an Dritte bedarf einer gesonderten, schriftlichen Zustimmung der PB Consult GmbH.

Inhalt

1. Bestandsaufnahme 5

1.1. Verkehrliche Erschließung und Nutzungsstruktur 6

1.2. Öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet 7

1.3. Schülerverkehre 9

1.4. Parkgebühren 10

2. Parkraumerhebung 11

3. Analyse der Parkraumsituation 12

3.1. Auslastung und Parkdauer im Untersuchungsgebiet 14

3.2. Auslastung in den Gebieten 18

3.3. Gebietsspezifische Auswertung 22

3.3.1. Gebiet A: Bahnhofstraße 22
3.3.2. Gebiet B: Nikolastraße 24
3.3.3. Gebiet C: Ludmillastraße 26
3.3.4. Gebiet D: Lehbühlstraße 28
3.3.5. Gebiet E: Seligenthaler Straße 30
3.3.6. Gebiet F: Herzog-Wilhelm-Straße 32
3.3.7. Gebiet G: Rennweg 34
3.3.8. Gebiet H: Papiererstraße Nord 36
3.3.9. Gebiet I: Bismarckplatz 38
3.3.10. Gebiet J: Franz-Seiff-Straße 40
3.3.11. Gebiet K: Innere Regensburger Straße 42
3.3.12. Gebiet L: Äußere Regensburger Straße 44
3.3.13. Gebiet M: Parkdeck Robert-Koch-Straße 46
3.3.14. Gebiet N: Papiererstraße Süd 48

3.4. Fazit der Analyse 50

4. Parkraumkonzept 52

4.1. Ziele und Ansprüche 52

4.2. Mögliche Bewirtschaftungsformen 53

4.2.1. Bewohnerparken 54
4.2.2. Gebührenpflicht 56
4.2.3. Parkscheibe 57
4.2.4. Empfehlungen für das Nikolaviertel 58

4.3. Mögliche Bewirtschaftungsbereiche 59

4.4. Empfehlungen zur Bewirtschaftung 61

4.4.1. Sonderfall Seligenthaler Straße und Bismarckplatz 62
4.4.2. Sonderfall – Bahnhofstraße 63
4.4.3. Sonderfall – Parkdeck Robert-Koch-Straße 64
4.4.4. Berechnung Personalbedarf 65

4.5. Ausgabe von Bewohnerparkausweisen 67
4.6. Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen 68
4.7. Zusammenfassung und Empfehlungen 69
4.7.1. Rahmenbedingungen Nikolaviertel 69
4.7.2. Parkraumbewirtschaftung 69
4.7.3. Begleitende Maßnahmen und Angebote 70

Abbildungen 72

Tabellen 73

1. Bestandsaufnahme

Die Abgrenzungen des Untersuchungsgebietes sind in Abbildung 1 dargestellt. Es reicht in nördlicher Richtung bis zum Hauptbahnhof und wird von der Pfettrach begrenzt. In südlicher Richtung bildet die Isar die Grenze. Im Westen schließt die B15 das Gebiet ab. Zusätzlich wurde das Parkdeck in der Robert-Koch-Str. untersucht.

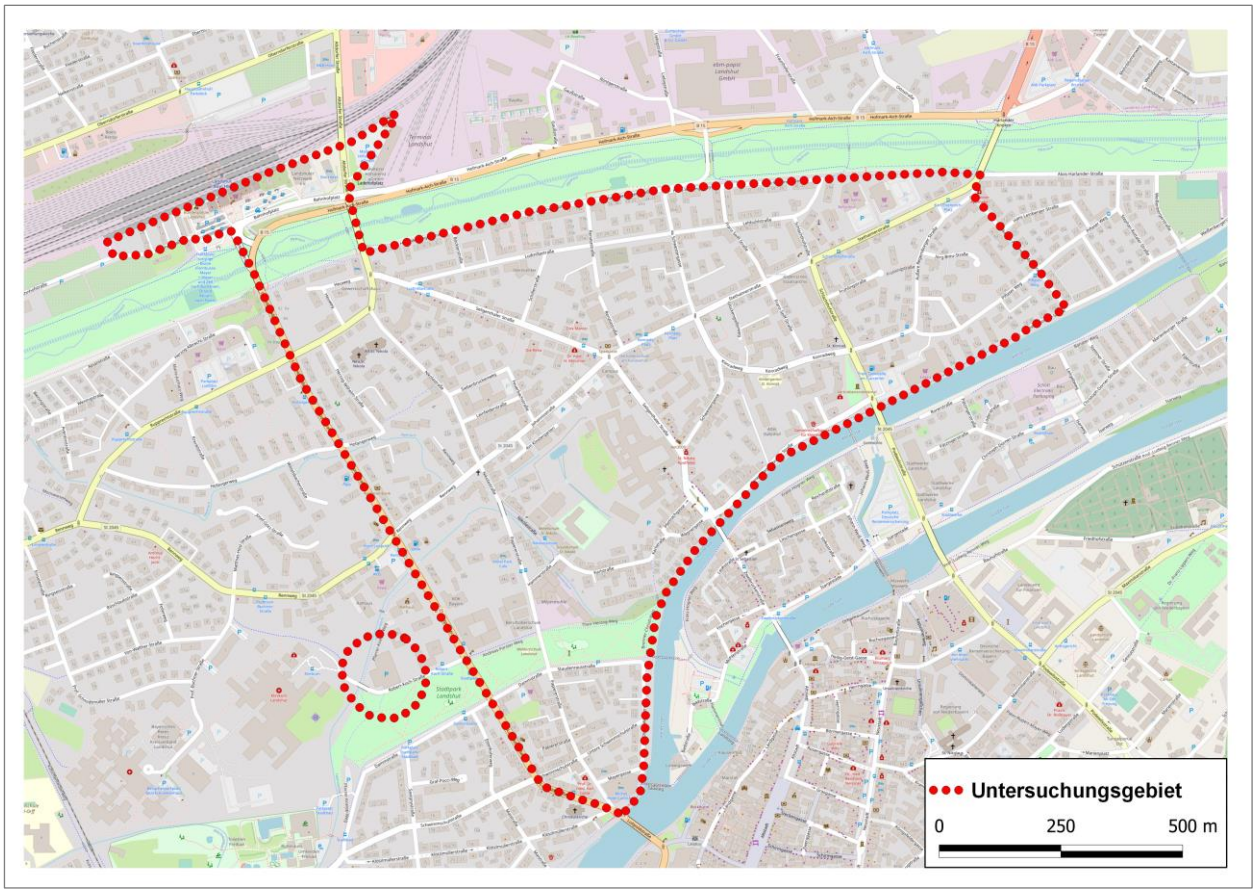


Abbildung 1: Umgriff des Untersuchungsgebietes

1.1. Verkehrliche Erschließung und Nutzungsstruktur

Der Stadtteil Nikola liegt zentral zwischen dem Landshuter Hauptbahnhof und der Innenstadt. In westlicher Richtung bildet die Bundesstraße 15 die Grenze, durch welche der Stadtteil überregional u.a. an die die Bundesautobahn A92 angeschlossen ist. Innerstädtisch wird Nikola durch die Staatsstraße 2045 erschlossen.

Aufgrund seiner Lage ist der Stadtteil von unterschiedlichen Nutzungen geprägt. Neben reiner Wohnbebauung im Gebiet sind hier zahlreiche Schulen angesiedelt:

- Grund- und Mittelschule Nikola
- Grund-, Wirtschaftsschule und Gymnasium Seligenthal
- Berufsschule I + BOS + BFS Informatik

Einrichtungen des Einzelhandels sowie Restaurants und Cafés befinden sich in erster Linie rund um den Bismarckplatz sowie entlang der Seligenthaler Straße (siehe Abbildung 2).

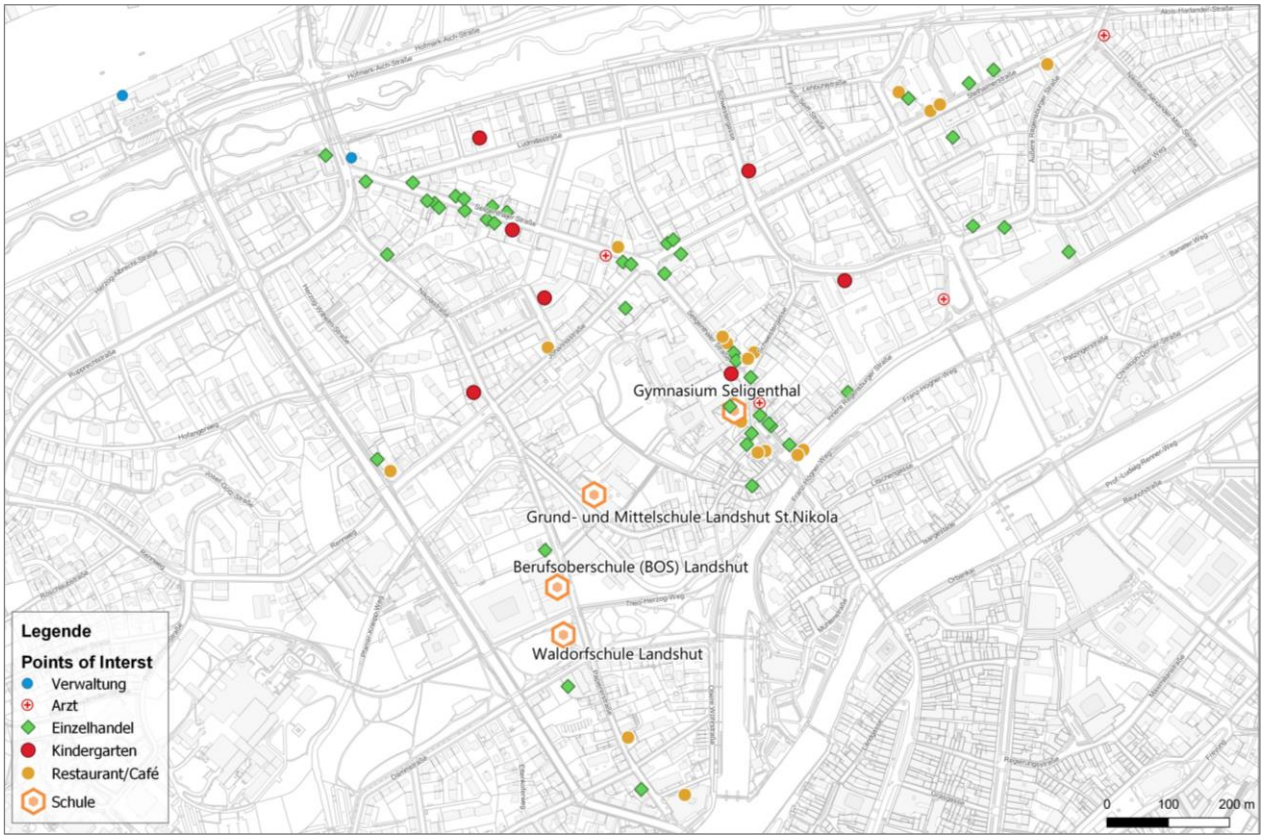


Abbildung 2: Points of Interest im Untersuchungsgebiet

1.2. Öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden alle öffentlichen Stellplätze im Gebiet betrachtet. Reservierte Stellplätze, private Parkplätze, Garagen, etc. waren nicht Teil der Erhebung.

Insgesamt wurden knapp 1.870 Stellplätze erhoben. 184 davon befinden sich im öffentlichen Teil des Parkdecks in der Robert-Koch-Straße. 35 Stellplätze im Untersuchungsgebiet konnten aufgrund von Baustellen am Erhebungstag nicht erfasst werden.

Der Großteil (76%) der erfassten Stellplätze, etwa 1.400 Stück, steht zur freien Verfügung und wird nicht bewirtschaftet (siehe Übersichtskarte Abbildung 4).

Auf etwa 15% der Stellplätze wird die Parkdauer mittels Parkscheibe (Bewirtschaftungszeiten Mo-Fr 8 bis 18 Uhr bzw. 9 bis 19 Uhr) beschränkt. Auf dem Parkdeck Robert-Koch-Straße betrug die Höchstparkdauer zum Zeitpunkt der Erhebung (Juli 2019) 3 Stunden. Im September 2019 wurde die Bewirtschaftungsform angepasst. Mittlerweile gilt eine Höchstparkdauer von 6 Stunden. Diese wird mittels Parkschein kontrolliert, dessen Kosten 1 Euro pro Stunde (die erste Stunde ist frei) betragen. Rund um den Bismarckplatz und auf drei Stellflächen in der Nikolastraße ist die Parkdauer auf 15 min beschränkt.

Zeitlich beschränkte Haltverbote finden sich entlang der Seligenthaler-, Nikola- und Inneren Regensburger Straße. Parkverbote von denen Anwohner ausgenommen sind finden sich u.a. in der Hans-Wertinger-Straße, Karlstraße und am Bismarckplatz.

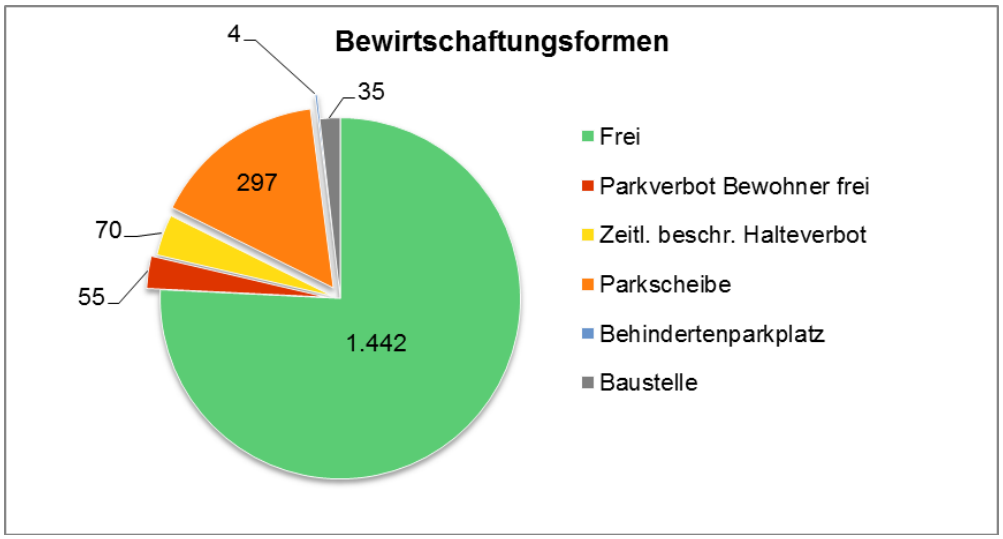


Abbildung 3: Stellplätze im Untersuchungsgebiet nach Bewirtschaftungsform

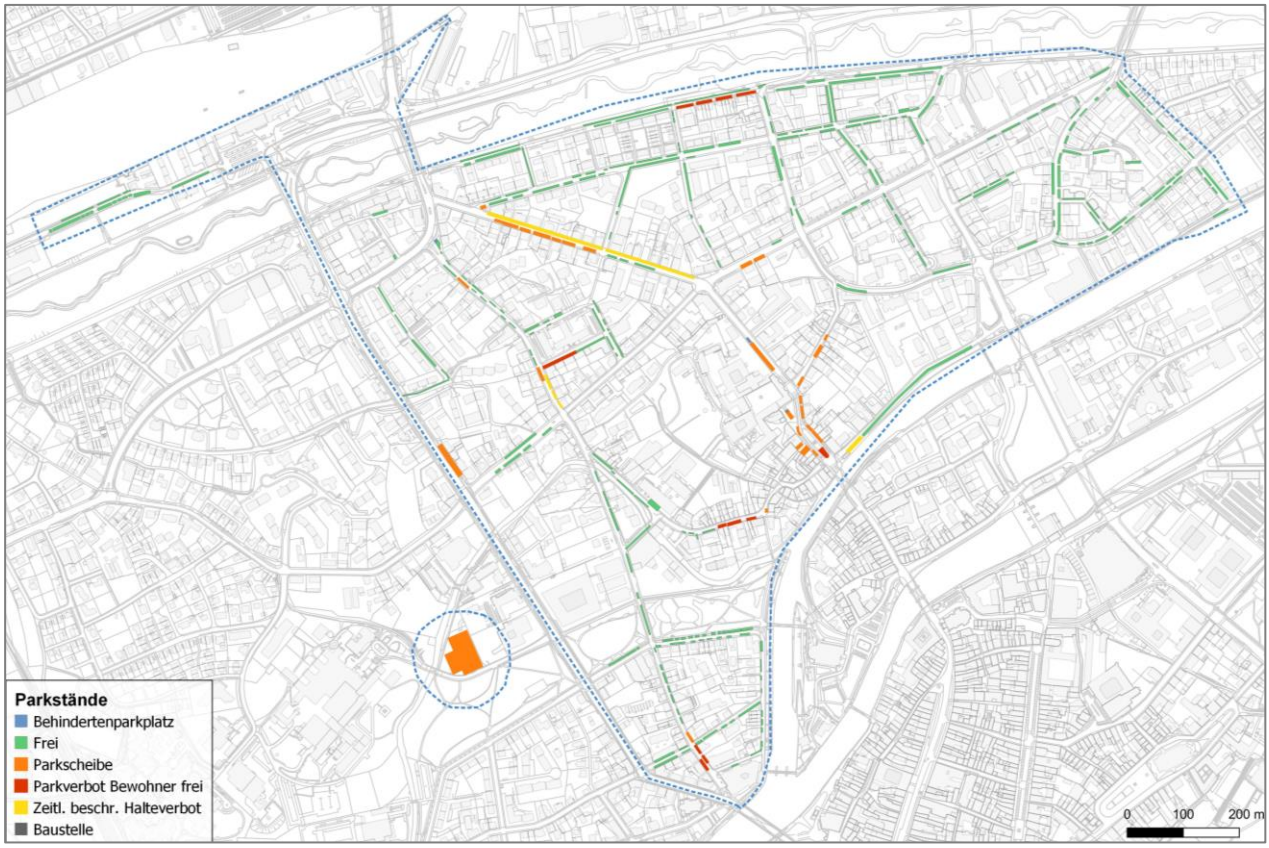


Abbildung 4: Bewirtschaftungsformen Nikolaviertel (Stand: Juli 2019)

1.3. Schülerverkehre

Auch der Schülerverkehr der Berufsoberschule in der Luitpoldstraße schlägt sich auf die Parkraumnachfrage im Gebiet nieder. Von den insgesamt etwa 1.250 Schülern, die täglich die Schule besuchen, kommen 27 % mit dem eigenen Pkw. Aufgrund der beschränkten Stellplatzverfügbarkeit auf dem Schulgelände, parken laut einer Umfrage des Tiefbauamtes rund 233 Schüler außerhalb der Schule. Davon parken laut Umfrage 87 Schüler im Stadtteil Nikola (Parkdeck Robert-Koch-Str., öffentlicher Straßenraum nahe Schule, Halteverbot im öffentlichen Straßenraum; siehe Abbildung 5).

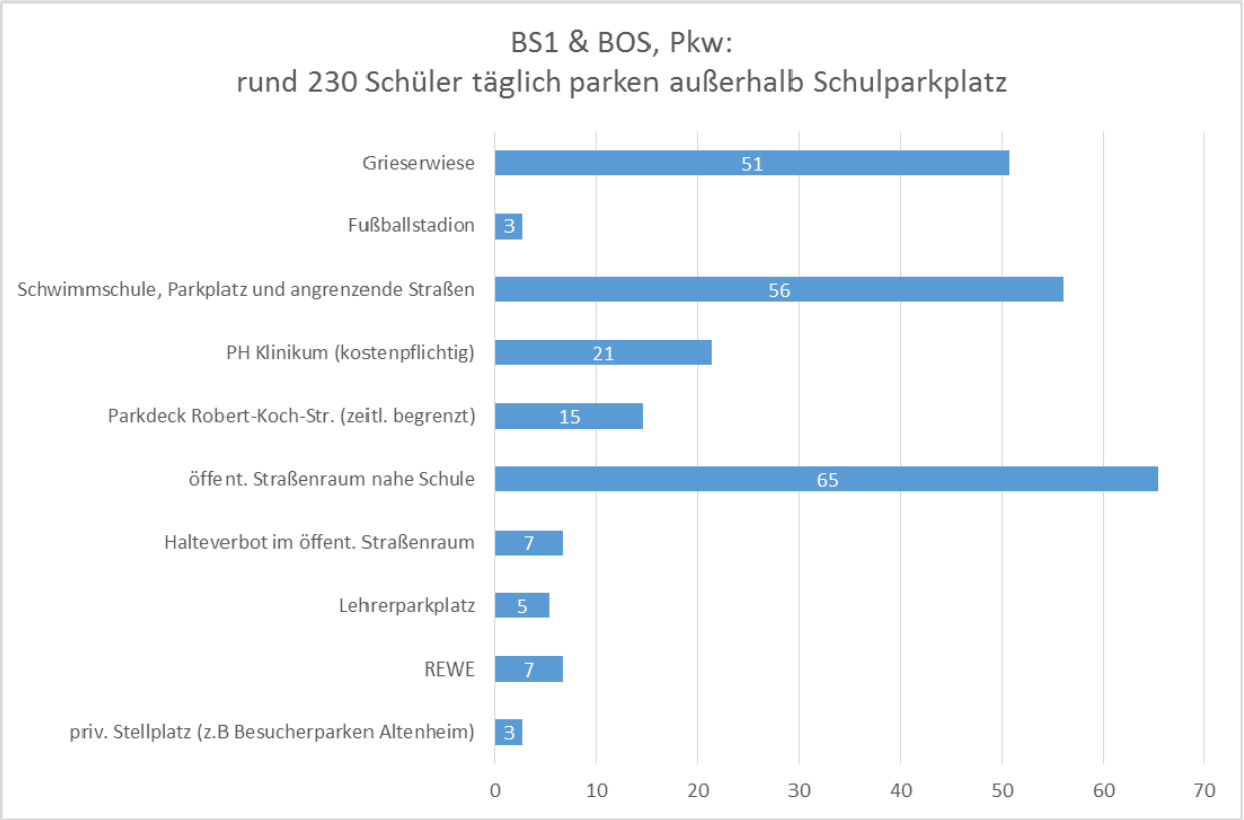


Abbildung 5: Verteilung Schüler-Pkw im öffentlichen Raum [Quelle: Umfrage Tiefbauamt Stadt Landshut]

1.4. Parkgebühren

Im Nikolaviertel selbst erhebt die Stadt bisher keine Gebühren für Parkvorgänge. In der angrenzenden Innenstadt existieren verschiedene Kostensätze. Die Parkgebühr für eine Stunde liegt im Regelfall zwischen 0,75 € und 1,80 €.

Am Hauptbahnhof gilt teilweise eine Tagespauschale von 1€.

Zur Orientierung sind nachfolgend die Kosten für Parken im öffentlichen Straßenraum sowie in Parkhäusern in vergleichbaren bayerischen Städten aufgeführt.

Tabelle 1: Städtevergleich – Kosten für Parken im öffentlichen Straßenraum

Stadt	10 min	1 Stunde	2 Stunden
Schwabach	10 Cent	1,00 €	2,00 €
Kempten	-	0,50 €	1,50 €
Bayreuth	-	1,60 €	3,20 €
Aschaffenburg		1,20 €	2,40 €
Ansbach	-	0,40 €	0,80 €

Tabelle 2: Städtevergleich – Kosten für Parken in Parkhäusern

Stadt	30 min	1 Stunde	2 Stunden
Rosenheim	Kostenfrei	1,00 €	3,00 €
Passau	0,60 €	1,20 €	1,80 €
Regensburg	Kostenfrei	Kostenfrei	1,80 €

2. Parkraumerhebung

Im Rahmen der Parkraumerhebung wurden sämtliche öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet sowie das Parkdeck an der Robert-Koch-Str. erhoben. Die Erhebung erfolgte am Dienstag, den 02.07.2019 in der Zeit zwischen 6 und 20 Uhr. Am Erhebungstag fanden keine besonderen Ereignisse (z.B. Volksfest, Messe, usw.) statt, die das Parkverhalten hätten beeinflussen können. Es wurde beim Radiosender Antenne Bayern ein Hinweis auf die Parkraumerhebung gegeben. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass der Beitrag keinen erheblichen Einfluss auf die Parksituation hatte.

Das Erhebungspersonal der PB Consult dokumentierte während der Erhebung stellplatzscharf die Auslastung und Parkdauer der Fahrzeuge. Hierzu wurde das Untersuchungsgebiet in insgesamt sechs Begehungsrouten aufgeteilt. Diese wurden in einem 2-h-Intervall abgegangen und die Kennzeichen aller parkenden Fahrzeuge erfasst. Zur Wahrung des Datenschutzes wurde hierbei gemäß der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) das Kennzeichen ohne die Ortskennung dokumentiert. Während der Erhebung wurden auffällige Situationen vom Erhebungspersonal dokumentiert und anschließend bei der Auswertung berücksichtigt.

Abbildung 6: Bahnhofstraße

Abbildung 7: Nikolaus-Alexander-Mair-Straße

3. Analyse der Parkraumsituation

Nutzergruppen

Auf Grundlage der aufgenommenen Parkdauer können die Fahrzeuge verschiedenen Nutzergruppen zugeordnet werden. Laut der Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV erfolgt die Zuteilung wie folgt:

< 2h	Kurzzeitparken
2-6h	Mittelzeitparken
6-10h	Langzeitparken
> 10h	Dauerparken

Für die vorliegende Untersuchung wurden folgende Annahmen getroffen:

Dauerparker	Fahrzeug belegt den Parkplatz ununterbrochen[1]
Anwohner	Fahrzeug parkt bereits zu Beginn und/oder zum Ende der Erhebung
Arbeitnehmer/Schüler	Fahrzeug wird bis 10:00 Uhr abgestellt und parkt dort für mind. 4,5h
Allgemein	Fahrzeug parkt von 8:00 bis 10:00 Uhr für maximal 4h oder Fahrzeug parkt nach 10:00 Uhr für mindestens 4h und nicht mehr zum Ende der Erhebung (z.B. Besucher/Kunden, etc.)
Kurzzeitparker	Fahrzeug belegt den Parkplatz für 2h

Für die Auswertungen wurden die digitalisierten Ergebnisse der Erhebung georeferenziert in Karten übertragen. Mithilfe übersichtlicher Darstellungen ist es möglich das Parkverhalten zu bewerten.

[1] Es ist anzunehmen, dass die Menge der Dauerparker einen hohen Anteil an Anwohnern enthält, die ihr Fahrzeug an diesem Tag nicht bewegt haben

Zur Auswertung wurde das Untersuchungsgebiet in 14 Teilgebiete gegliedert, deren Grenzen sich an den bestehenden Nutzungs- und Siedlungsstrukturen sowie Bewirtschaftungsformen orientieren (siehe Abbildung 8). Im Kapitel 3.3 erfolgt eine kleinräumige Betrachtung der einzelnen Gebiete.

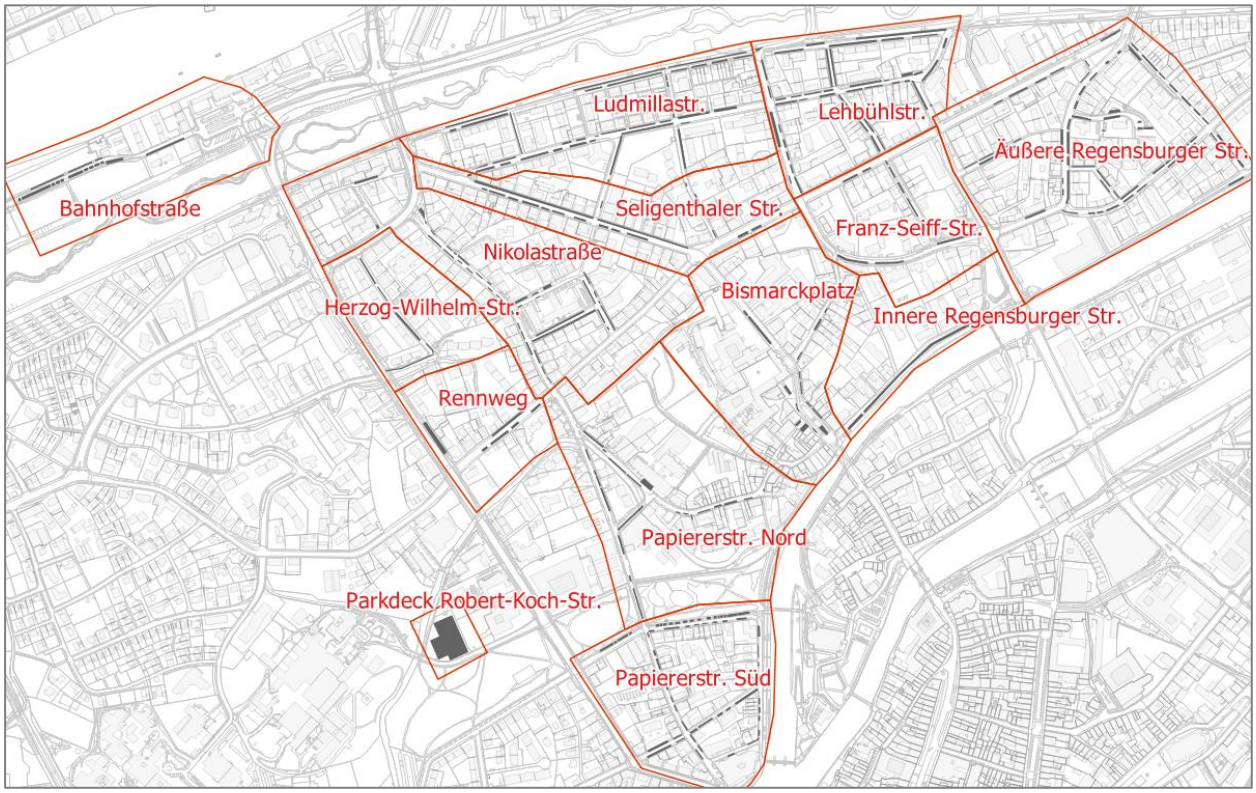


Abbildung 8: Übersichtskarte Teilgebiete

3.1. Auslastung und Parkdauer im Untersuchungsgebiet

Anhand der Auslastung der öffentlichen Stellflächen im Untersuchungsgebiet kann der Parkdruck eingestuft werden. Indikator zum Nachweis eines Stellplatzdefizites ist das Vorkommen von Falschparkern (Parken in zweiter Reihe, im Halteverbot, etc.) sowie eine erhöhte Parkraumauslastung. Neben den regulär parkenden Fahrzeugen wurden auch Falschparker erfasst, sodass Auslastungen von über 100% auftreten können.

Tabelle 3: Kategorisierung Parkdruck

Auslastung	Parkdruck
90%	Sehr hoch
80 - 90 %	Hoch
70 - 80 %	Mittel
60 - 70 %	Gering
< 60 %	Kein Parkdruck

Ein erhöhter Parkdruck liegt laut „Empfehlungen für Verkehrserhebungen" vor, wenn 80 % - 90 % der Parkstände belegt sind (siehe Tabelle 3).

Entsprechend der verschiedenen Nutzungsstrukturen konnte im Rahmen der Erhebung eine hohe Parkraumnachfrage festgestellt werden. Die mittlere Auslastung im Untersuchungsgebiet beträgt 83 %. Die Auslastungskurve nach Nachfragegruppen über den gesamten Tag macht die Auslastung deutlich (siehe Abbildung 9). In der Zeit zwischen 10 und 12 Uhr steigt die Auslastung auf ihr Maximum von 88 % an. In den Morgen- und Abendstunden sinkt die Nachfrage auf 75 % bzw. 76 %, sodass hier teilweise noch freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Es ist festzustellen, dass der Anteil an Bewohnern und Dauerparkern im Tagesdurchschnitt rund 50 % beträgt. In den Morgen- und Abendstunden ist ein Anstieg auf rund 80 % feststellbar. Der reine Parkraumbedarf für Anwohner könnte somit problemlos abgedeckt werden. Aufgrund der dichten Wohnbebauung ist eine Auslastung in den Nachtstunden von 80 % als unkritisch einzustufen. Hinzu kommt tagsüber ein Anteil an Allgemein/Kurzzeitparkern von 15 – 20 %. Der Beschäftigten-/Schüleranteil beträgt etwa 15 % und sinkt in den Nachmittagsstunden auf 8 % ab.

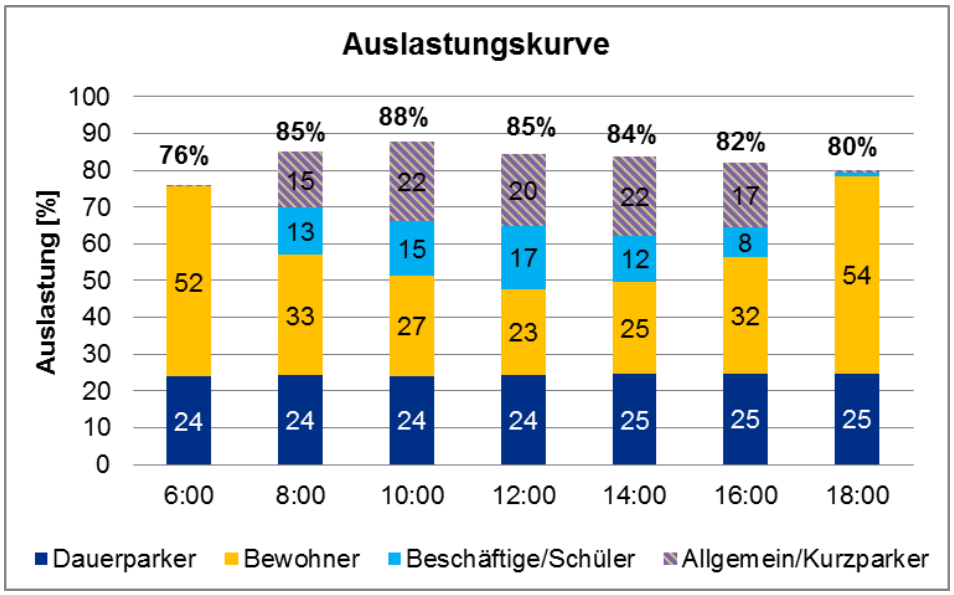


Abbildung 9: Auslastungskurve Gesamtgebiet nach Nachfragegruppen

Die mittlere Tagesauslastung je Gebiet (siehe Tabelle 4) zeigt eine ungleiche Verteilung der Parkraumnachfrage. Vor allem die Bereiche nahe der Schulen, entlang der Papiererstraße und Seligenthaler Straße sowie am Bismarckplatz sind stärker nachgefragt.

Tabelle 4: Mittlere Tagesauslastung und Nutzergruppenanteile

Gebiet		Mittlere Auslastung	Anteil			
			Allgemein/ Kurzzeitparker	Beschäf-tigte/ Schüler	Bewoh woh-ner	Dauer-parker
A	Bahnhofstr.	81 %	3 %	7 %	56 %*	34 %
B	Nikolastr.	84 %	15 %	15 %	40 %	30 %
C	Ludmillastr.	76 %	18 %	11 %	42 %	29 %
D	Lehbühlstr.	81 %	10 %	7 %	45 %	37 %
E	Seligenthaler Str.	88 %	19 %	6 %	49 %	25 %
F	Herzog-Wilhelm-Str.	87 %	17 %	6 %	48 %	29 %
G	Rennweg	72 %	15 %	12 %	44 %	29 %
H	Papiererstr. Nord	90 %	10 %	6 %	43 %	41 %
I	Bismarckplatz	92 %	41 %	7 %	36 %	16 %
J	Franz-Seiff-Str.	80 %	16 %	4 %	35 %	45 %
K	Innere Regensburger Str.	101 %	20 %	11 %	34 %	36 %
L	Äußere Regensburger Str.	71 %	14 %	9 %	49 %	27 %
M	Parkdeck Robert-Koch-Str.	65 %	25 %	26 %	45 %*	5 %
N	Papiererstr. Süd	90 %	14 %	10 %	40 %	35 %

*Die Zuordnung der Parker zur Gruppe der Bewohner kann hier aufgrund der umliegenden Nutzungsstrukturen nur bedingt angewendet werden

Die nachfolgende Tabelle 5 zeigt die maximale Belegung nach Nutzergruppen in den Bereichen. So tritt die höchste Nachfrage bei Bewohnern bzw. Dauerparkern erwartungsgemäß in den Morgen- bzw. Abendstunden auf. Das Maximum der Nachfrage bei der Gruppe Beschäftigte/Schüler tritt zwischen 10 und 14 Uhr auf. Die Ganglinie der Allgemein- und Kurzzeitparker fällt je nach Bereich unterschiedlich aus. Tendenziell ist hier die Nachfrage in den Zeiten zwischen 10 und 16 Uhr am höchsten.

Tabelle 5: Maximale Belegung nach Nutzergruppen und Uhrzeit

Gebiet		Bewohner/ Dauerparker	Uhrzeit	Beschäftigte/ Schüler	Uhrzeit	Allgemein/ Kurzzeitparker	Uhrzeit
A	Bahnhofstr.	68	06:00	10	12:00	7	14:00
B	Nikolastr.	121	06:00	31	12:00	38	10:00
C	Ludmillastr.	197	06:00	47	12:00	71	10:00
D	Lehbühlstr.	209	06:00	26	12:00	31	12:00
E	Seligenthaler Str.	68	06:00	7	12:00	23	16:00
F	Herzog-Wilhelm-Str.	47	18:00	6	12:00	15	08:00
G	Rennweg	33	06:00	7	10:00	11	10:00
H	Papiererstr. Nord	100	06:00	11	12:00	23	12:00
I	Bismarckplatz	63	18:00	7	12:00	36	14:00
J	Franz-Seiff-Str.	43	18:00	4	12:00	13	10:00
K	Innere Regensburger Str.	45	18:00	10	12:00	14	16:00
L	Äußere Regensburger Str.	188	06:00	32	12:00	52	10:00
M	Parkdeck Robert-Koch-Str.	87	18:00	68	12:00	68	14:00
N	Papiererstr. Süd	195	18:00	37	12:00	55	14:00

Knapp 300 Stellplätze im Untersuchungsgebiet sind derzeit zeitlich beschränkt und verteilen sich im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen der Erhebung konnte jedoch festgestellt werden, dass durch dieses Instrument der Beschränkung nur bedingt Einfluss auf die tatsächliche Parkdauer genommen werden kann. Die nachfolgende Abbildung 10 zeigt die betreffenden Stellflächen und den Anteil der Parker, welche die jeweilige vorgeschriebene Höchstparkdauer überschritten haben. Die meisten Überschreitungen konnten auf dem Parkdeck Robert-Koch-Straße festgestellt werden. Hier betrug die maximale Parkdauer zum Zeitpunkt der Erhebung 3 Stunden, wobei mehr als ein Drittel der erhobenen Fahrzeuge länger als 3 Stunden geparkt hat. Rund um den Bismarckplatz beträgt die Höchstparkdauer 1 Stunde bzw. 15 min. In knapp 30 % der Fälle wurde diese überschritten.

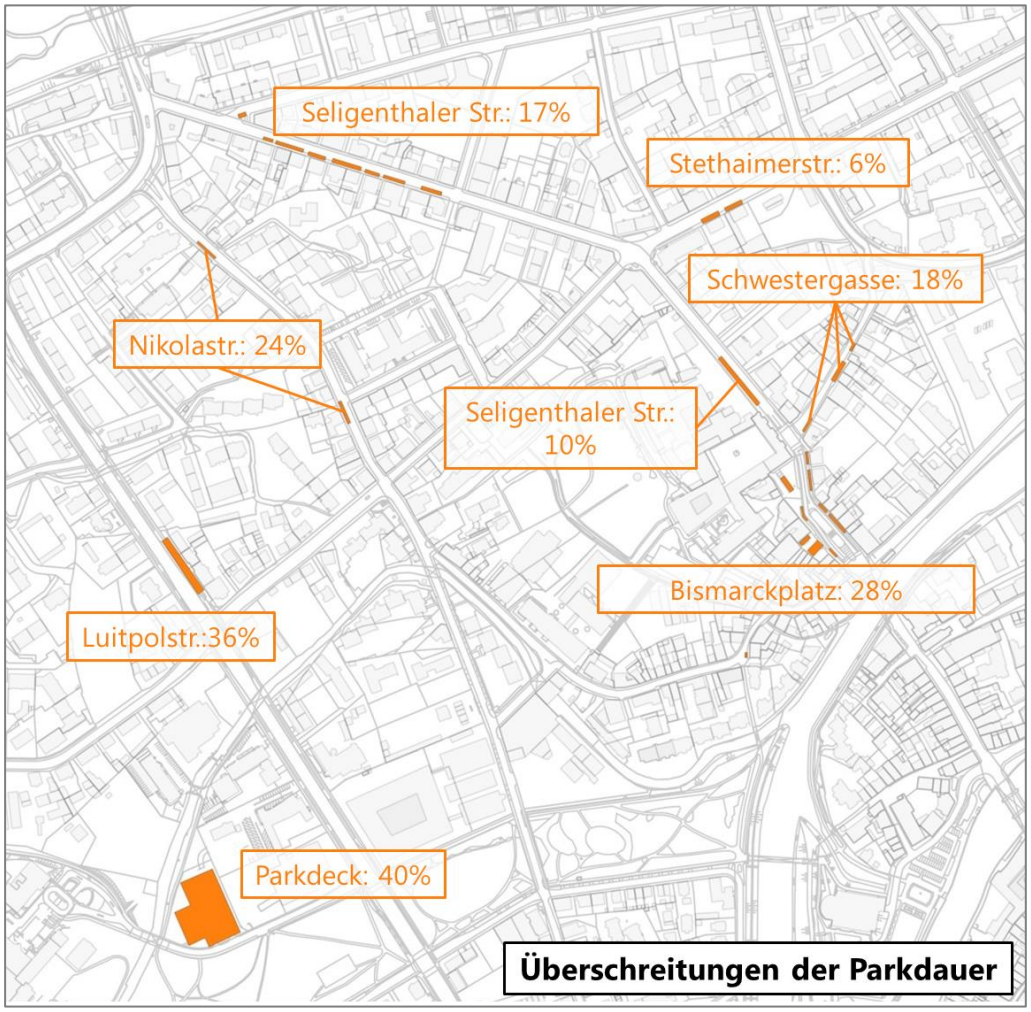
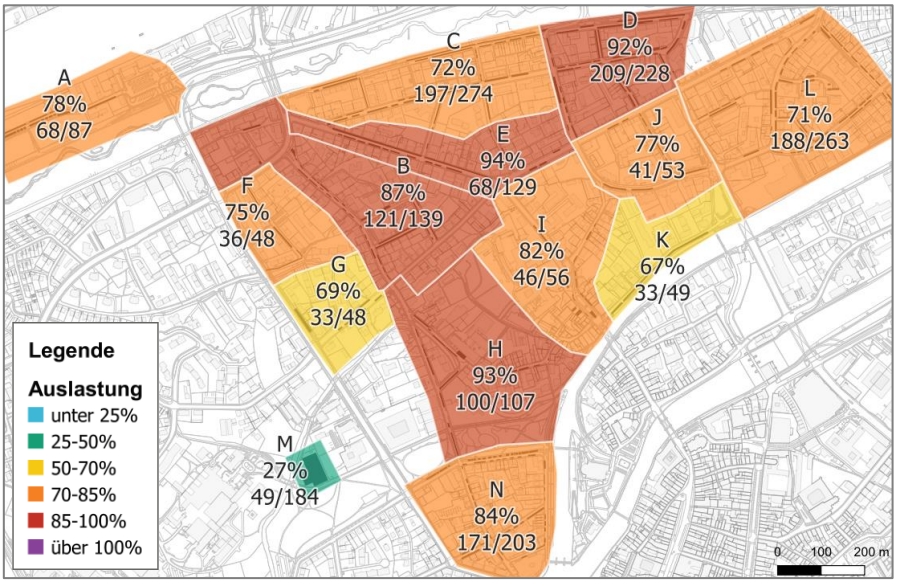


Abbildung 10: Tagesanteil Parker mit Überschreitung der Parkdauer

3.2. Auslastung in den Gebieten

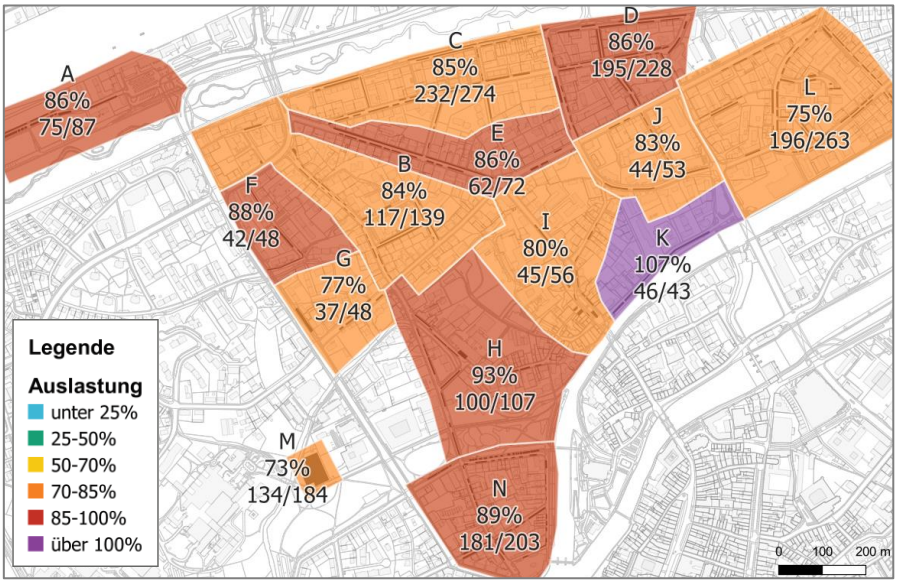
Auslastung zwischen 6 und 8 Uhr

Bereits morgens zum Beginn der Erhebung ist der Parkdruck durch parkende Anwohner und Dauerparker recht hoch (Ø 76 %). Dieser erhöht sich im Laufe des Tages. Zwar verlassen berufstätige Anwohner das Gebiet, allerdings pendeln gleichzeitig Arbeitnehmer und Schüler in den innenstadtnahen Bereich und nehmen Stellplätze ein.



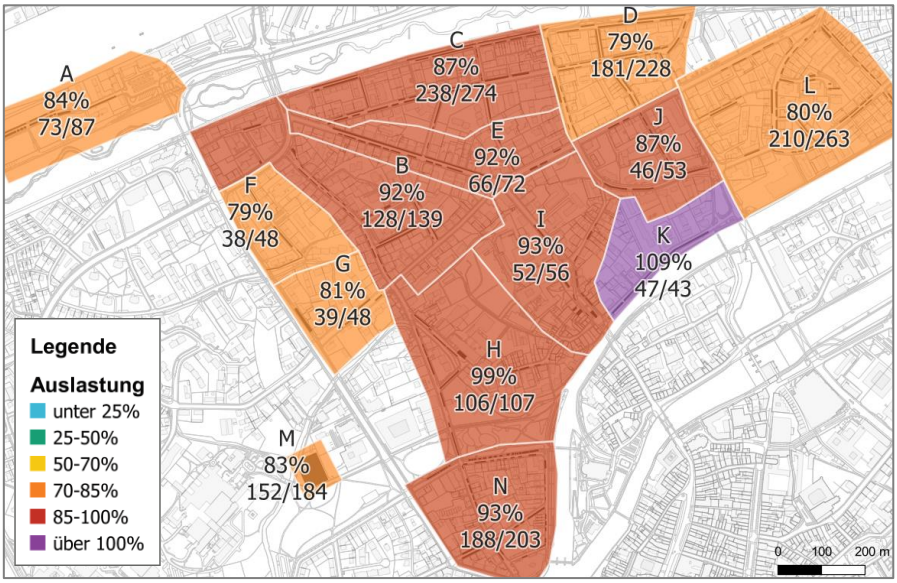
Auslastung zwischen 8 und 10 Uhr

Zwischen 8 und 10 Uhr füllt sich der Parkraum durch Arbeitnehmer und Schüler. Die Gesamtauslastung im Gebiet steigt von 76% auf 85%. Das Parkdeck in der Robert-Koch-Straße ist mit 73 % vergleichsweise gering ausgelastet. Entlang der Inneren Regensburger Str. wird zusätzlich im zeitlich eingeschränkten Halteverbot geparkt, weshalb die Auslastung auf über 100 % steigt.



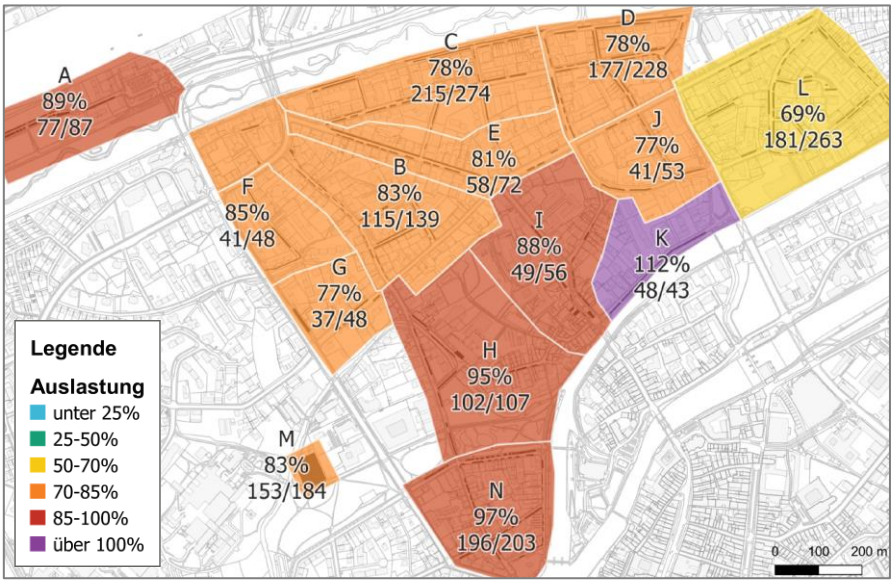
Auslastung zwischen 10 und 12 Uhr

Im Zeitraum von 10 bis 12 Uhr hat die Auslastung im Gebiet ihr Tagesmaximum von 88% erreicht. Vor allem die mittig im Untersuchungsgebiet gelegenen Bereiche, welche von Mischnutzung geprägt sind, sind sehr stark, teilweise voll ausgelastet. In den Wohngebieten ist der Parkdruck mit knapp 80% etwas geringer.



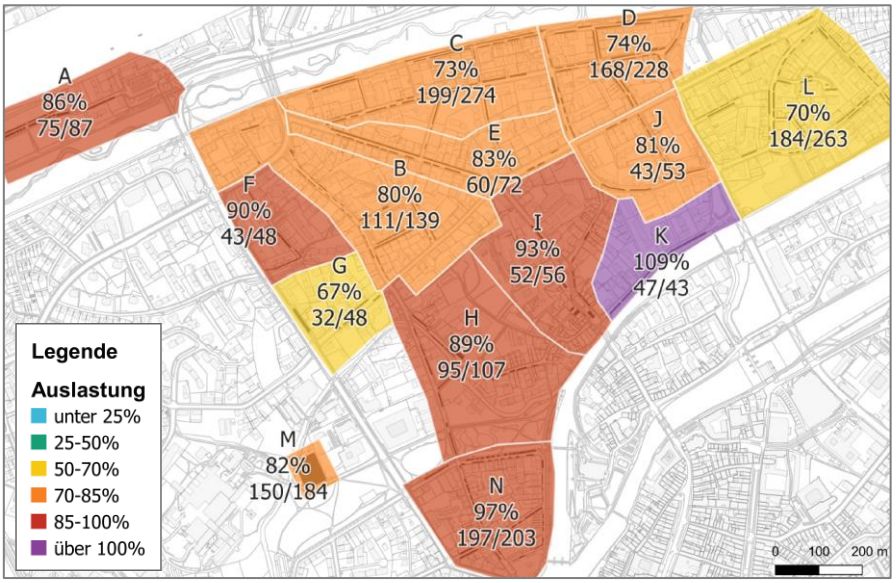
Auslastung zwischen 12 und 14 Uhr

Zum Nachmittag hin entspannt sich die Situation wieder etwas. Vor allem entlang der Nikola-, Ludmilla- und Seligenthaler Straße werden vereinzelt Stellflächen frei. Im Wohngebiet rund um die Äußere Regensburger Straße sinkt die Auslastung auf unkritische 69 % ab.



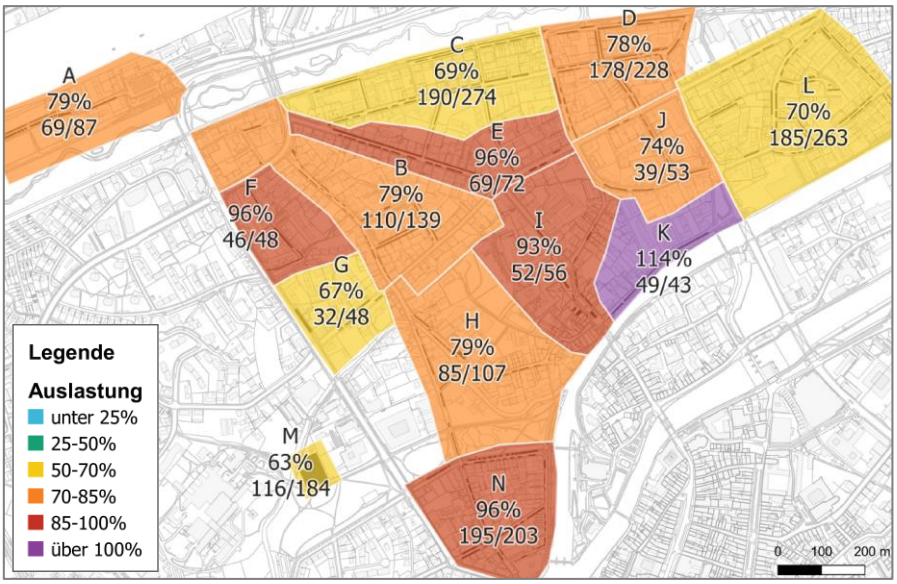
Auslastung zwischen 14 und 16 Uhr

Im Zeitintervall zwischen 14 und 16 Uhr bleibt die Nachfrage nahezu unverändert. Der Parkdruck im Zentrum sowie im Süden des Stadtteils bleibt unverändert hoch.



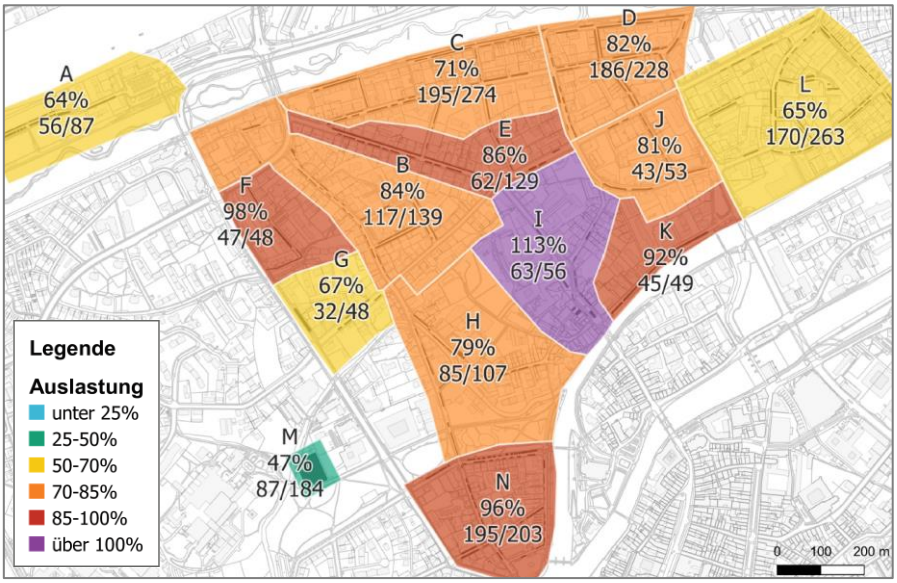
Auslastung zwischen 16 und 18 Uhr

Ab 16 Uhr nimmt der Parkdruck vor allem am Bahnhof, entlang der nördlichen Papiererstraße sowie im Parkdeck an der Robert-Koch-Straße ab. Pendler und Schüler verlassen das Gebiet.



Auslastung zwischen 18 und 20 Uhr

In den Abendstunden sinkt der Parkdruck im Gebiet auf 76 %. Die hohe Auslastung am Bismarckplatz ist auf im Halteverbot parkende Fahrzeuge zurückzuführen. Auch die Situation in den Wohngebieten – mit Ausnahme der südlichen Papiererstraße – hat sich entspannt.



3.3. Gebietsspezifische Auswertung

Zur kleinräumigen Betrachtung wurde das Untersuchungsgebiet in kleinere Teilgebiete aufgeteilt (siehe Abbildung 8). Im Folgenden wird auf die einzelnen Teilgebiete und deren Charakteristik eingegangen. Neben der Umfeldnutzung und der Anzahl verfügbarer Stellflächen wird auf die jeweilige Tagesauslastung und die Anteile der Nutzergruppen in den Zeitintervallen eingegangen. Die Umschlagrate gibt Aufschluss über die Nutzungsfrequenz der Stellplätze im Gebiet. Je höher die Umschlagrate desto geringer ist in der Regel die jeweilige Parkdauer, da mehr Fahrzeuge im Betrachtungszeitraum den Stellplatz genutzt haben.

3.3.1. Gebiet A: Bahnhofstraße

Abbildung 11: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 12 und 14 Uhr

Das Gebiet Bahnhofstraße befindet sich westlich des Landshuter Bahnhofes. Die untersuchten Stellplätze sind gebührenfrei nutzbar.

Ausblick:
Mit Realisierung der geplanten Wohnanlage im ehemaligen Bahnbetriebsgelände wird der Großteil der in der Bahnhofstraße zur Verfügung stehenden Stellflächen verloren gehen.

Umfeld	Bahnhof	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	87
	Summe	**87**
Mittlere Auslastung	81%	
Max. Auslastung	12 – 14 Uhr 77 Fahrzeuge (89%) davon 3 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	90 % 3 %	
Umschlagrate	1,36	

Auslastung						
6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
78 %	86 %	84 %	89 %	86 %	79 %	64 %

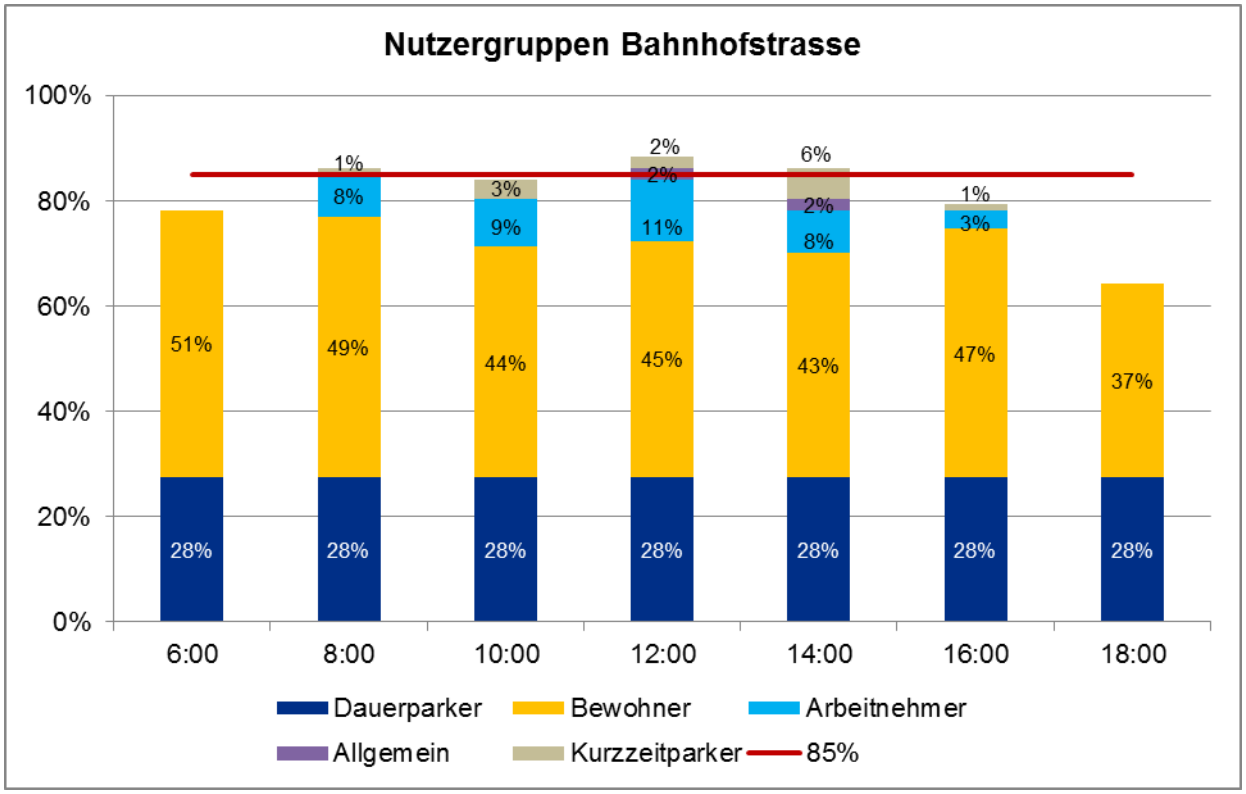


Abbildung 12: Gebiet Bahnhofstraße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung an der Bahnhofstraße schwankt im Tagesverlauf zwischen 64 % zwischen 18 Uhr und 20 Uhr und 78 % zwischen 6 und 8 Uhr. Im Tagesmaximum parkten hier 77 Fahrzeuge, sodass mit 10 Stellflächen noch ausreichend Kapazitäten zur Verfügung standen. 24 Fahrzeuge (ca. 30 %) standen dauerhaft im Straßenraum. Die Zuordnung der Parker zur Gruppe der Bewohner (Fahrzeug parkt zum Beginn und/oder zum Ende) kann hier nur bedingt angewendet werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof sowie der geringen Wohnbebauung im direkten Umfeld, kann davon ausgegangen werden, dass ein Anteil von Pendlern in der Auswertung in die Kategorie der Bewohner fällt (parken sehr früh und/oder sehr spät am Bahnhof).

3.3.2. Gebiet B: Nikolastraße

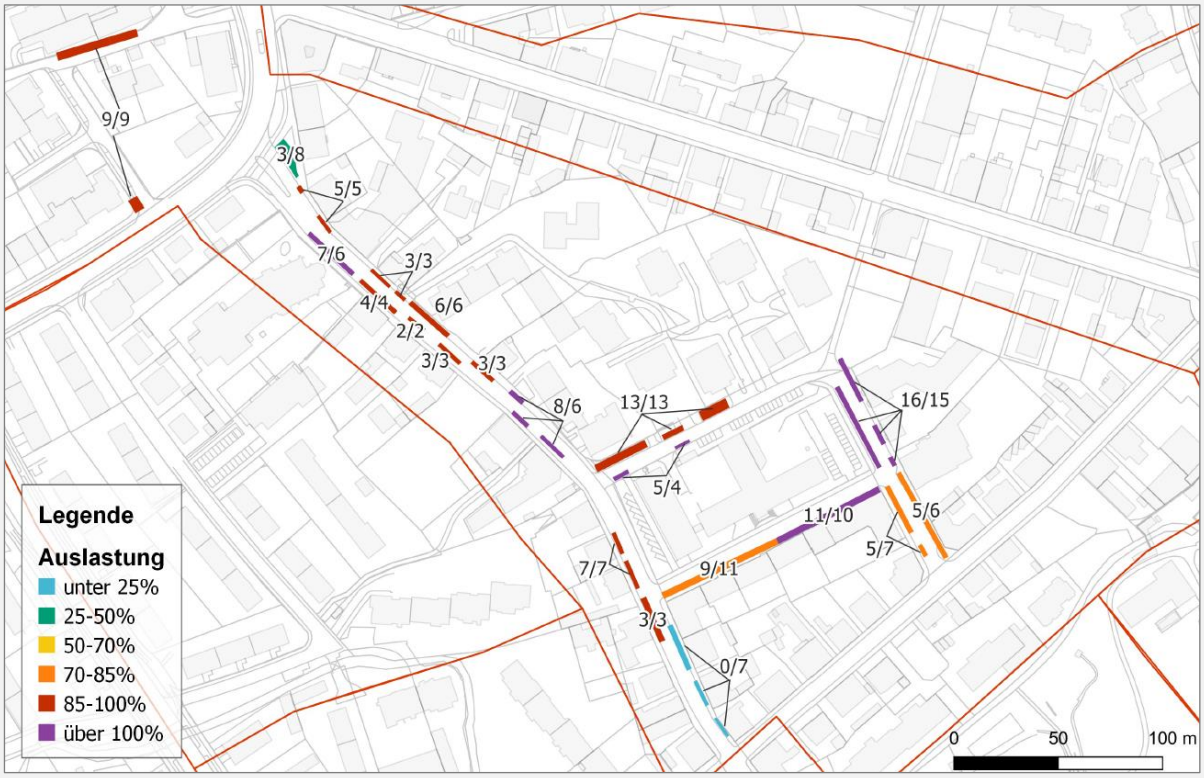


Abbildung 13: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Das Gebiet rund um die Nikolastraße besteht vorwiegend aus Wohnbebauung. Außerdem befinden sich zwei Kindergärten im Gebiet.

Die bewirtschafteten Parkplätze (Parkverbot, Parkscheibe, zeitl. Beschränktes Halteverbot) befinden sich am südlichen Ende der Nikolastraße / Ecke Johannisstraße.

Umfeld	Wohnen, Kindergärten	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	112
	Parkverbot, Bewohner frei	12
	Zeitl. beschränktes Halteverbot	7
	Parkscheibe	7
	Behindert	1
	Baustelle	22
	Summe	**161**
Mittlere Auslastung	84 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 128 Fahrzeuge (92%) davon 9 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	70 % 15 %	
Umschlagrate	2,12	

Auslastung						
6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
87 %	84 %	92 %	83 %	80 %	79 %	84 %

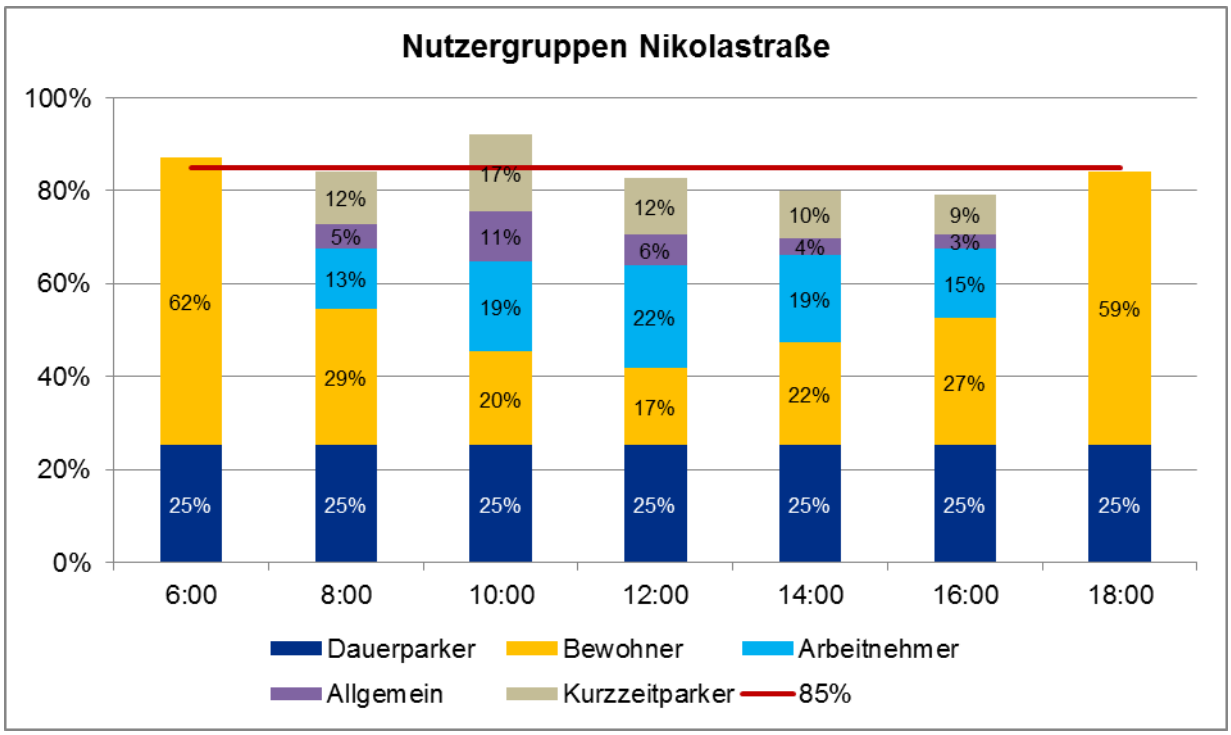


Abbildung 14: Gebiet Nikolastraße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung rund um die Nikolastraße ist im gesamten Tagesverlauf recht hoch und bewegt sich zwischen 79 % und 92 %. Zwischen 10 und 12 Uhr parkten insgesamt 128 im öffentlichen Straßenraum. Falschparker fanden sich vor allem entlang der Nikolastraße. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren 22 von 161 Stellflächen aufgrund von Baustellen nicht nutzbar. Dies macht sich vor allem in der Auslastung der Leinfelderstraße (Arbeitsamt) bemerkbar. Der Anteil von Kurzparkern ist vermutlich u.a. auf Verlagerungseffekte aus der Seligenthaler Straße zurückzuführen. Der Parkdruck verteilt sich relativ gleichmäßig über das Gebiet.

3.3.3. Gebiet C: Ludmillastraße

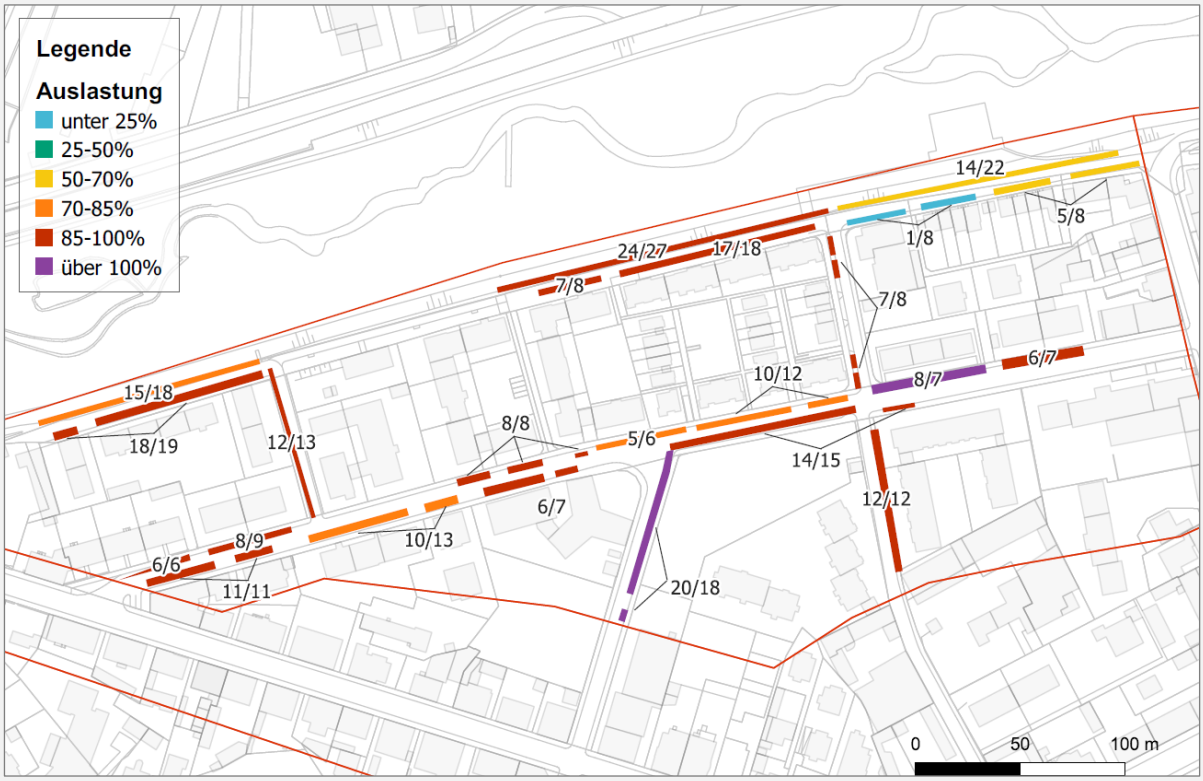


Abbildung 15: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Das Gebiet rund um die Ludmillastraße besteht fast ausschließlich aus Wohnbebauung. Ansonsten befindet sich ein Kindergarten im Gebiet.

In der Hans-Wertinger-Straße / Ecke Schwestergasse befindet sich ein Parkverbot von dem Bewohner ausgenommen sind.

Umfeld	Wohnen, Kindergarten	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	258
	Parkverbot, Bewohner frei	16
	Summe	**274**
Mittlere Auslastung	76 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 238 Fahrzeuge (87%) davon 12 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	71 % 18 %	
Umschlagrate	1,89	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
72 %	85 %	87 %	78 %	73 %	69 %	71 %

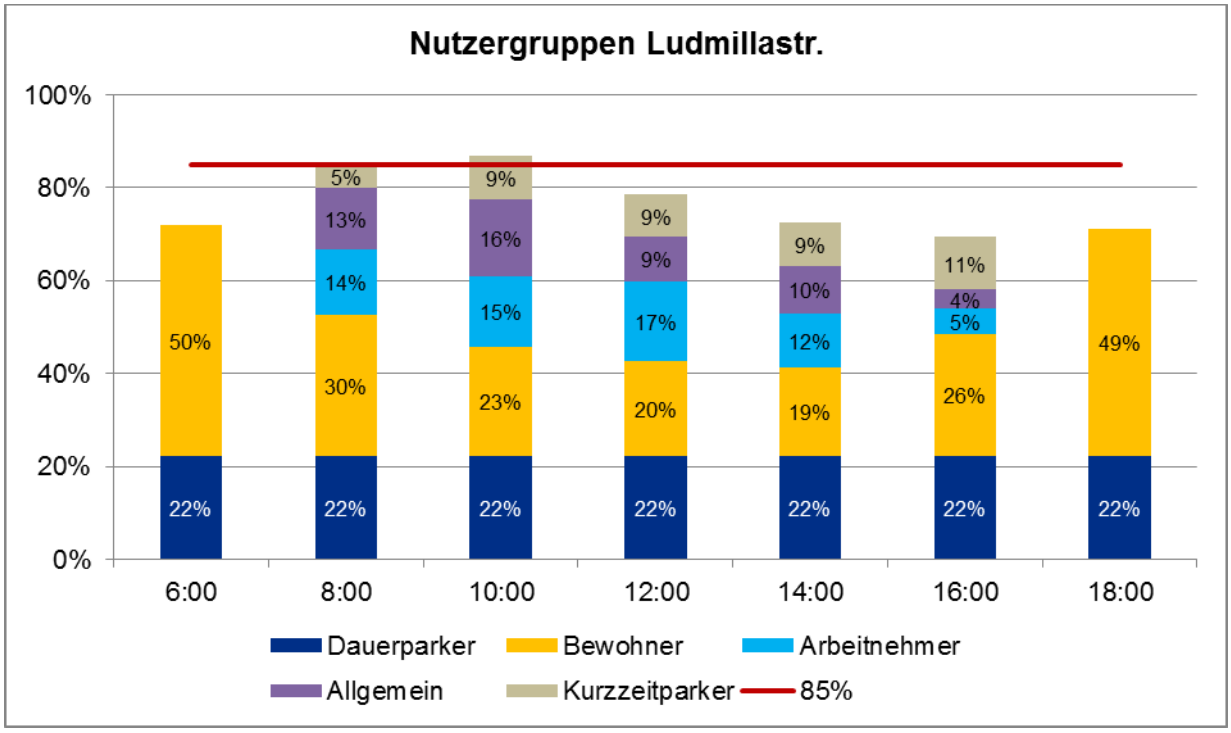


Abbildung 16: Gebiet Ludmillastraße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung im Wohngebiet rund um die Ludmillastraße bewegt sich zwischen 69 % und 87 %. In den Nachmittagsstunden sinkt die Auslastung auf etwa 70 % ab. Falschparker fanden sich im gesamten Gebiet. Der östliche Teil der Hans-Wertinger-Straße ist bis auf den Zeitraum zwischen 10 und 12 Uhr nur gering ausgelastet, sodass außerhalb dieser Zeit freie Stellflächen zur Verfügung standen. Vor allem im westlichen Bereich des Gebietes, hin zur Seligenthaler Straße bzw. in Richtung Hauptbahnhof, ist die Auslastung im Tagesverlauf höher als im restlichen Gebiet.

3.3.4. Gebiet D: Lehbühlstraße

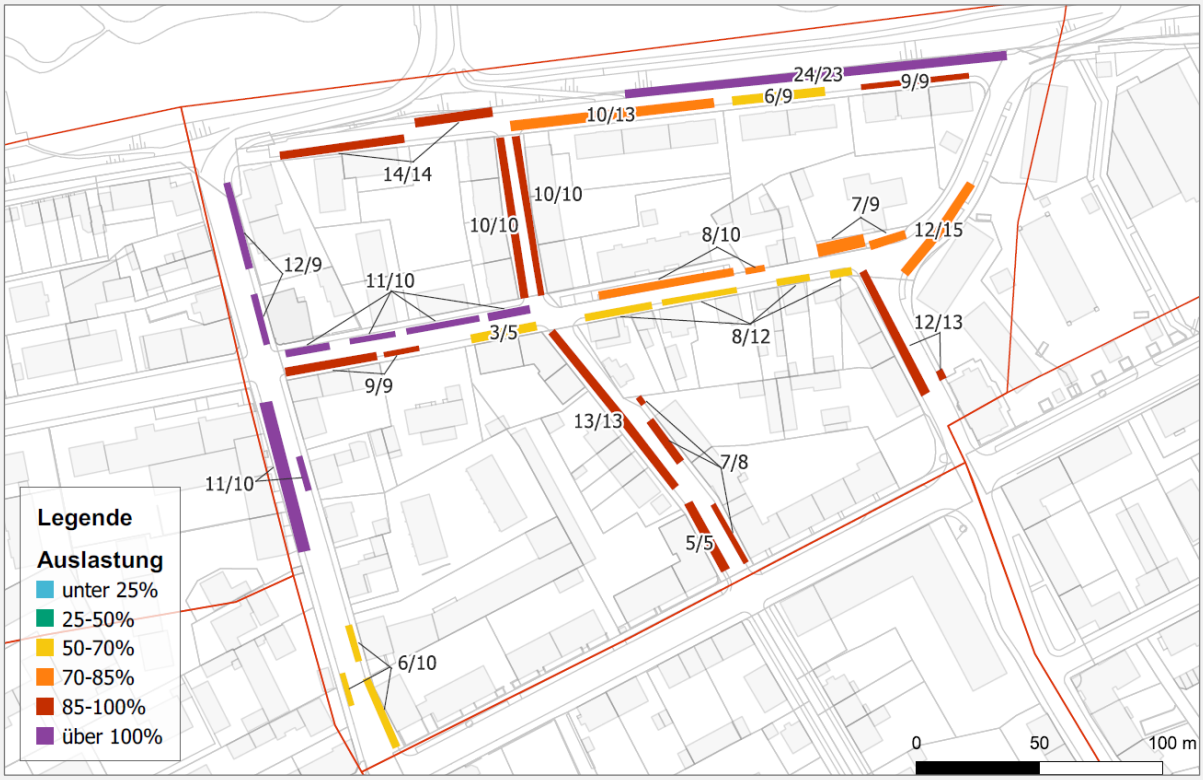


Abbildung 17: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 6 und 8 Uhr

Das Gebiet rund um die Lehbühlstraße besteht ausschließlich aus Wohnbebauung. Ansonsten befindet sich ein Kindergarten im Gebiet.

Im Gebiet befinden sich ausschließlich gebührenfreie Stellplätze.

Umfeld	Wohnen, Kindergarten	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	228
	Baustelle	7
	Summe	**235**
Mittlere Auslastung	81 %	
Max. Auslastung	6 – 8 Uhr 209 Fahrzeuge (92%) davon 22 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	82 % 10 %	
Umschlagrate	1,69	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
92 %	86 %	79 %	78 %	74 %	78 %	82 %

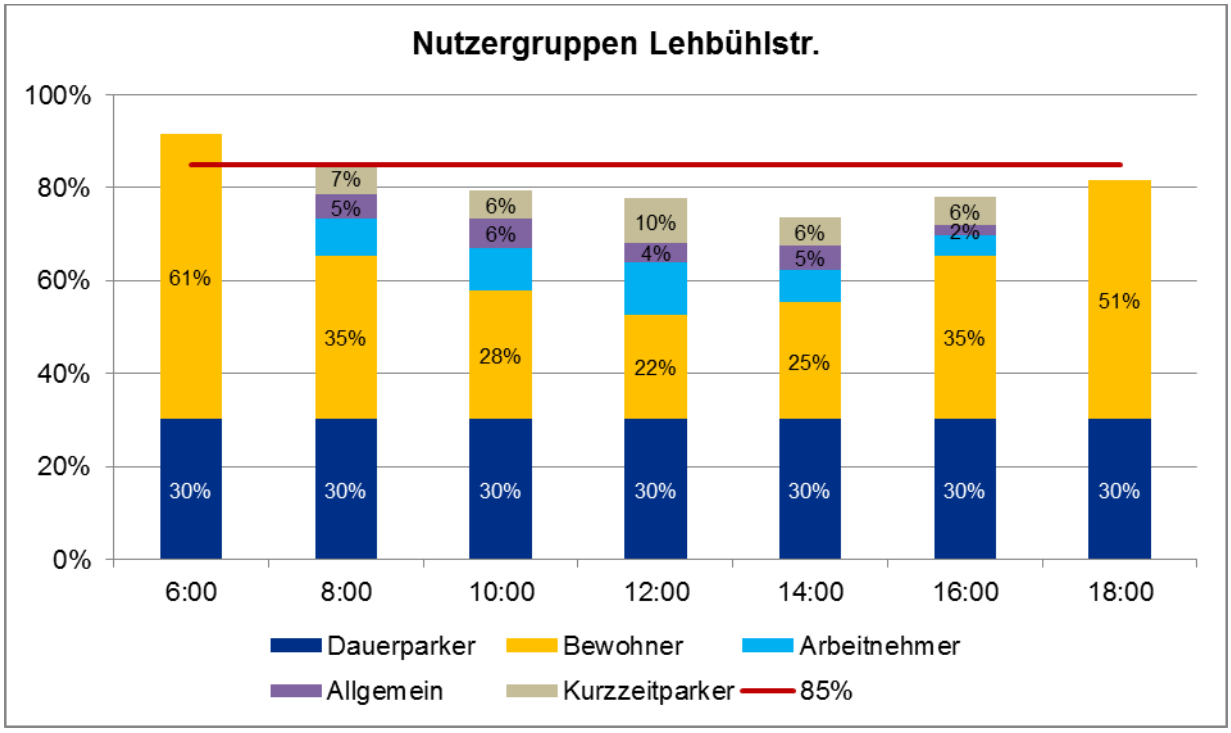


Abbildung 18: Gebiet Lehbühlstraße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung im Wohngebiet rund um die Lehbühlstraße bewegt sich zwischen 74 % und 92 %. Im Zeitraum zwischen 6 und 8 Uhr lag der Parkdruck mit 209 Fahrzeugen sehr hoch bei 92 %. Entsprechend der Gebietsstruktur sind der Großteil der Nutzer Dauerparker und Anwohner. Aufgrund der Baustellen in der Schwestergasse und der Franz-Seiff-Straße ist hier ein zusätzlich erhöhter Parkdruck feststellbar. Generell ist im westlichen Bereich des Gebietes eine höhere Nachfrage festzustellen.

3.3.5. Gebiet E: Seligenthaler Straße

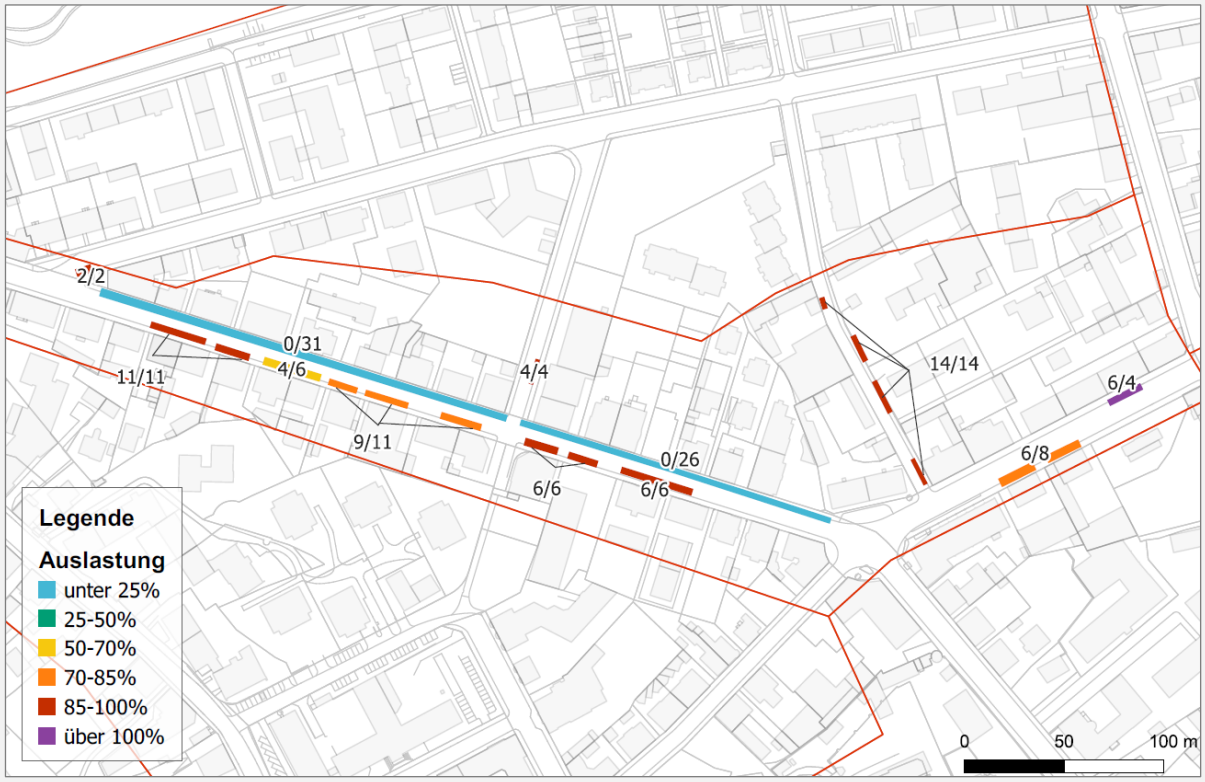


Abbildung 19: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 16 und 18 Uhr

Das Gebiet entlang der Seligenthaler Straße ist stark durch Mischnutzung geprägt. Entlang der gesamten Straße finden sich zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels. Zusätzlich befindet sich ein Kindergarten im Gebiet.

Auf der nördlichen Seite der Seligenthaler Straße befindet sich ein zeitlich beschränktes Halteverbot (8-18 Uhr). Auf der südwestlichen Seite wird die Parkdauer mittels Parkscheibe beschränkt.

Umfeld	Wohnen, Kindergarten, Einzelhandel	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	34
	Zeitl. beschr. Halteverbot	57
	Parkscheibe	38
	Summe	**129**
Mittlere Auslastung	88 %	
Max. Auslastung	16 – 18 Uhr 69 Fahrzeuge (80%) davon 9 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	74 % 19 %	
Umschlagrate	2,33	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
94 %	86 %	92 %	81 %	83 %	96 %	86 %

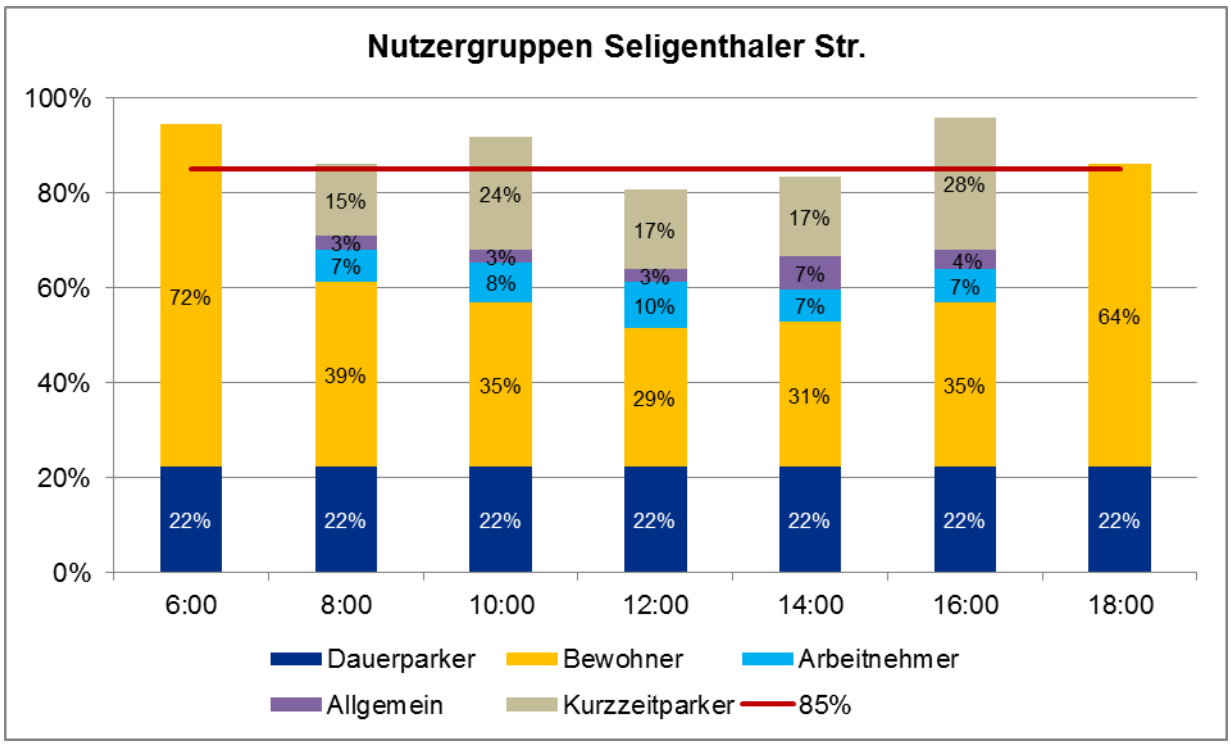


Abbildung 20: Gebiet Seligenthaler Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

In der Seligenthaler Straße standen im Erhebungszeitraum 72 Stellplätze zur Verfügung, da auf 57 Stellplätzen das zeitlich beschränkte Halteverbot in der Zeit zwischen 6 und 19 Uhr besteht. Die Auslastung bewegt sich somit zwischen 81 % und 96 %. Vor allem die frei verfügbaren Stellflächen sind voll ausgelastet und teilweise dauerhaft belegt. Aufgrund der zahlreichen Einzelhandelseinrichtungen in der Seligenthaler Straße ist die Parkraumnachfrage recht hoch. Durch das zeitlich beschränkte Halteverbot verringern sich die verfügbaren Stellplätze in der Straße, weshalb Parker auf die angrenzenden Straßen ausweichen.

3.3.6. Gebiet F: Herzog-Wilhelm-Straße

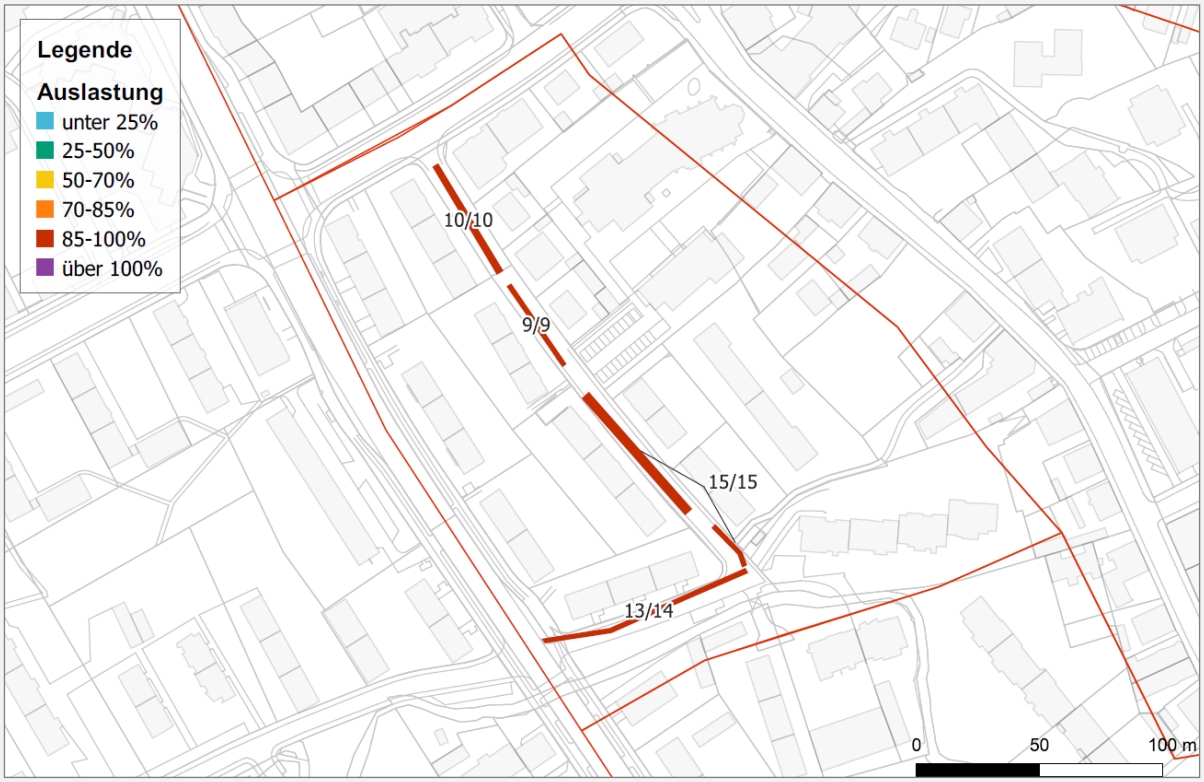


Abbildung 21: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 18 und 20 Uhr

Entlang der Herzog-Wilhelm-Straße befindet sich ausschließlich Wohnbebauung. Alle Stellplätze sind gebührenfrei nutzbar.

Umfeld	Wohnen	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	48
	Summe	**48**
Mittlere Auslastung	87 %	
Max. Auslastung	18 – 20 Uhr 47 Fahrzeuge (98%) davon 2 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	77 % 17 %	
Umschlagrate	2,15	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
75 %	88 %	79 %	85 %	90 %	96 %	98 %

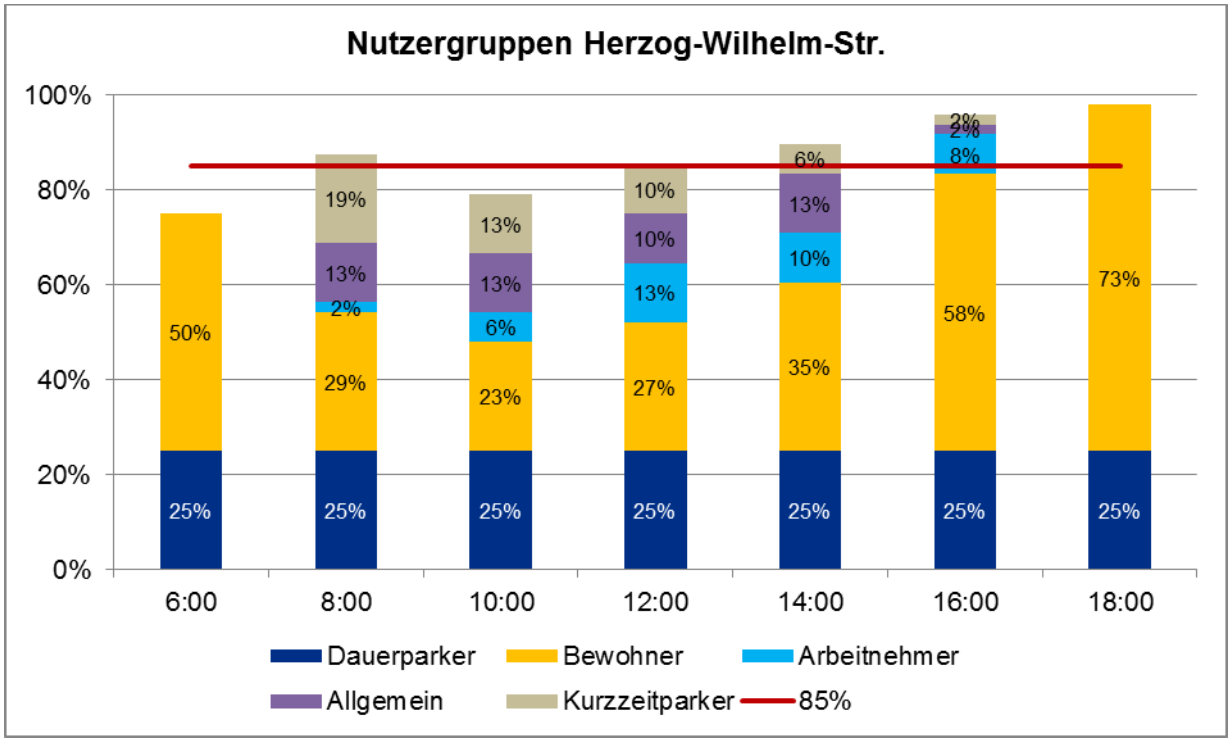


Abbildung 22: Gebiet Herzog-Wilhelm-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

Der Straßenzug Herzog-Wilhelm-Straße ist im gesamten Tagesverlauf sehr hoch ausgelastet bzw. in den Abendstunden nahezu komplett belegt. Trotz der Struktur des Gebietes ist der Anteil der Kurzparker relativ hoch.

3.3.7. Gebiet G: Rennweg

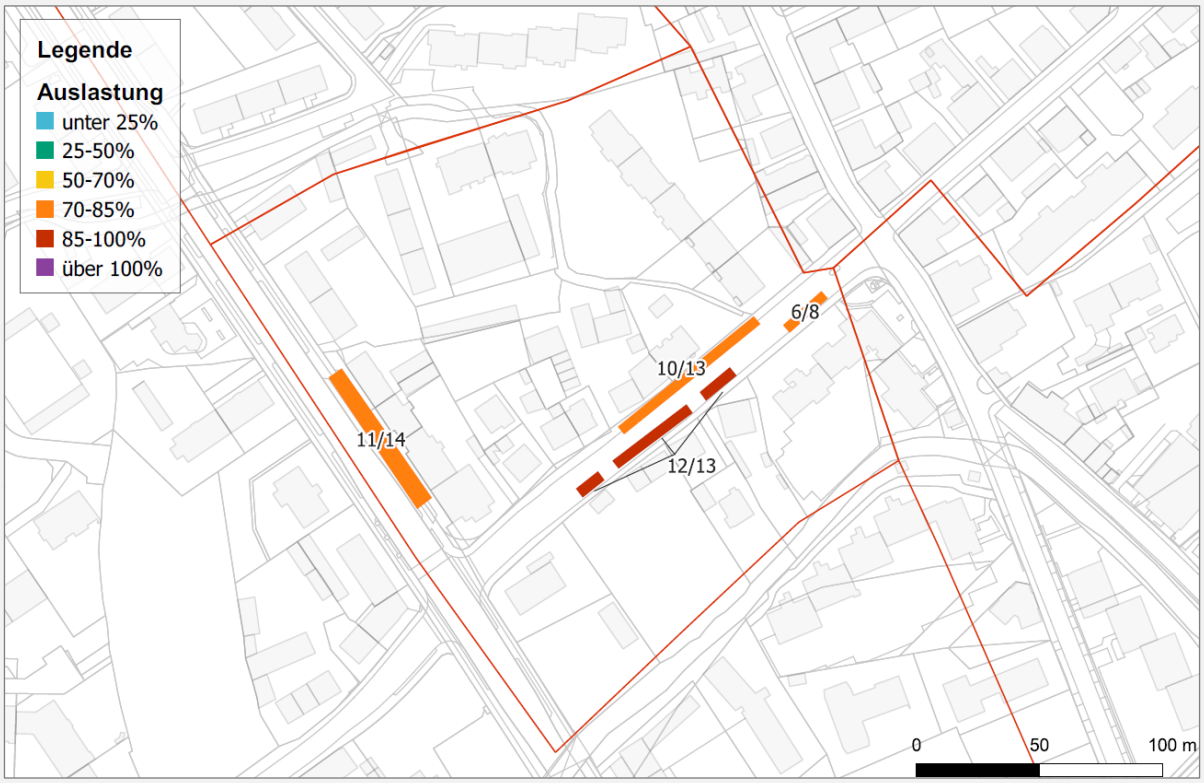


Abbildung 23: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Am Rennweg befindet sich vorwiegend Wohnbebauung. Des Weiteren befinden sich ein Café und eine Bäckerei im Gebiet.

Bis auf die 14 Stellplätze an der Luitpoldstraße sind die Stellplätze frei verfügbar.

Umfeld	Wohnen, Einzelhandel, Restaurant	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	34
	Parkscheibe	14
	Summe	**48**
Mittlere Auslastung	72 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 39 Fahrzeuge (81%) davon 2 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	73 % 15 %	
Umschlagrate	1,67	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
69 %	77 %	81 %	77 %	67 %	67 %	67 %

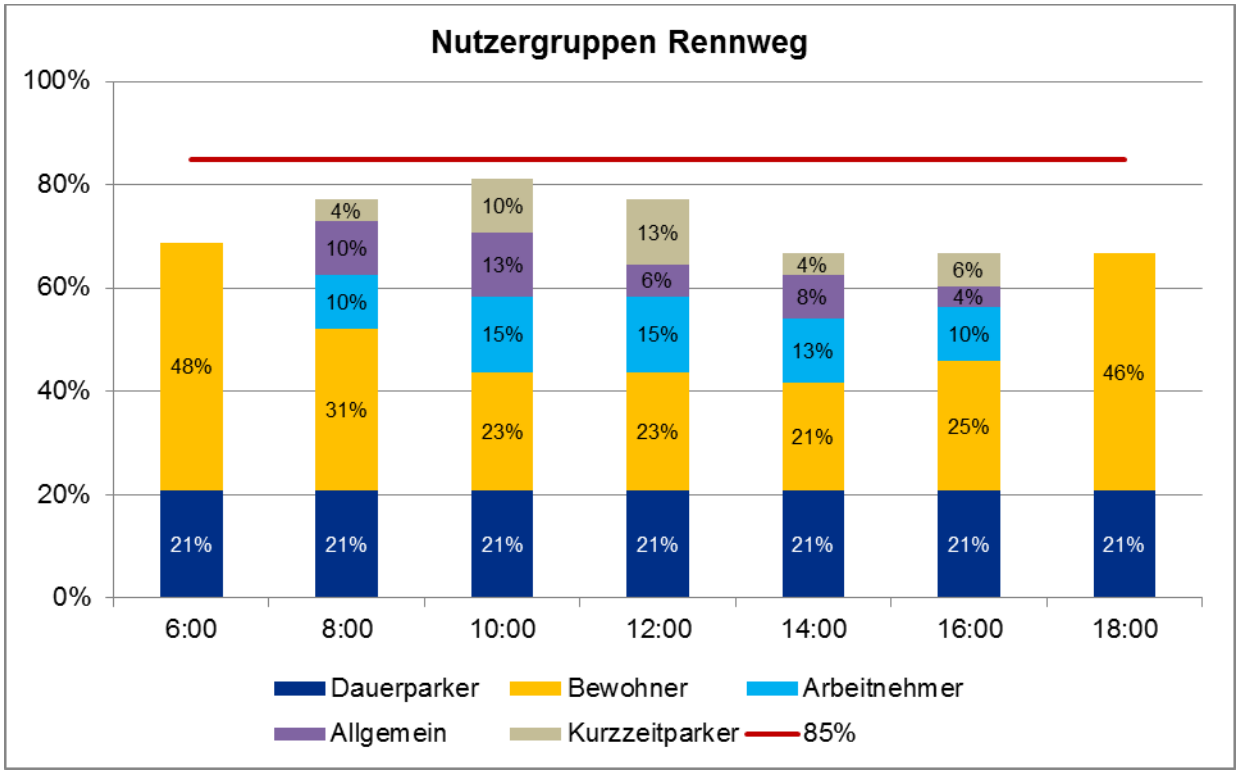


Abbildung 24: Gebiet Rennweg – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung im Gebiet ist im Tagesverlauf vergleichsweise entspannt. In den Morgen- und Abendstunden sind nur knapp 70 % der Stellflächen belegt. Im Tagesverlauf werden die Stellflächen von zahlreichen Kurzparkern genutzt.

3.3.8. Gebiet H: Papiererstraße Nord

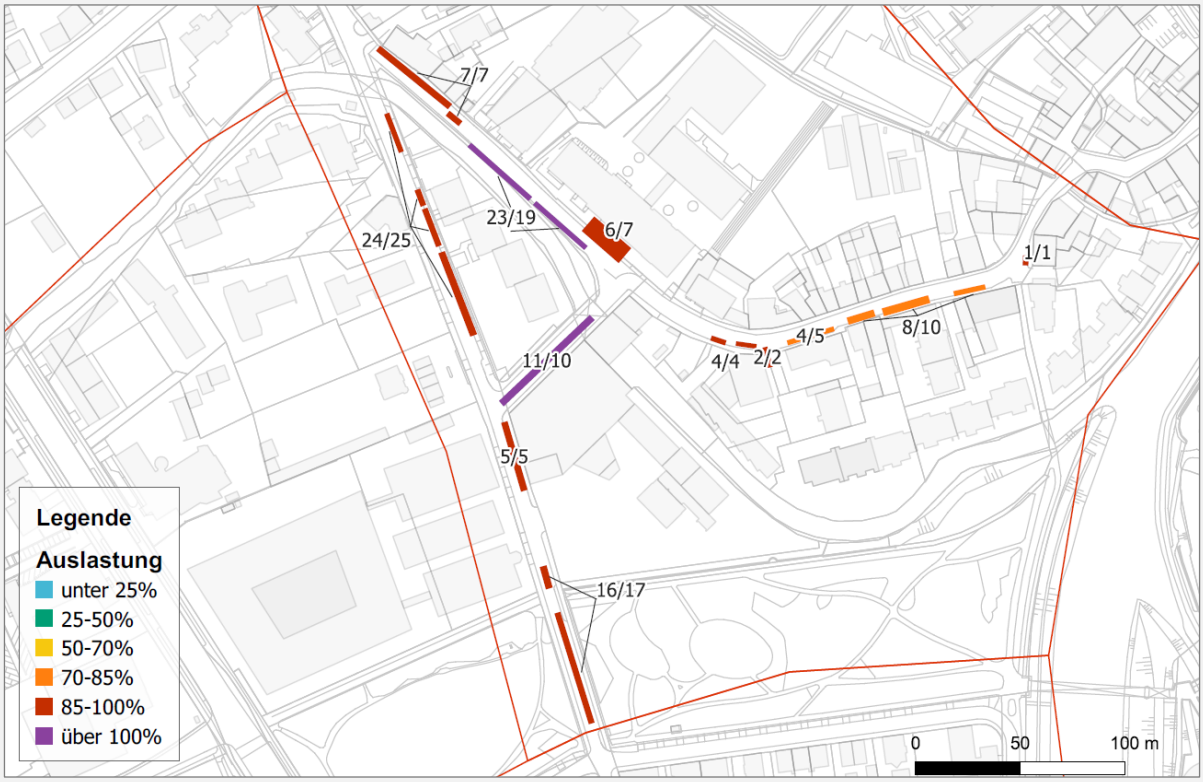


Abbildung 25: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Im Bereich der nördlichen Papiererstraße befinden sich neben reiner Wohnbebauung zahlreiche Schulen.

Für Bewohnerparken sind 10 Stellplätze in der Karlstraße reserviert. Auf einem Stellplatz vor einer Bäckerei (Karlstraße) wird die Parkdauer mittels Parkscheibe auf 1 Stunde begrenzt.

Umfeld	Wohnen, Schulen	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	96
	Bewohner	10
	Parkscheibe	1
	Summe	**107**
Mittlere Auslastung	90 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 106 Fahrzeuge (99%) davon 7 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	84 % 10 %	
Umschlagrate	1,74	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
93 %	93 %	99 %	95 %	89 %	79 %	79 %

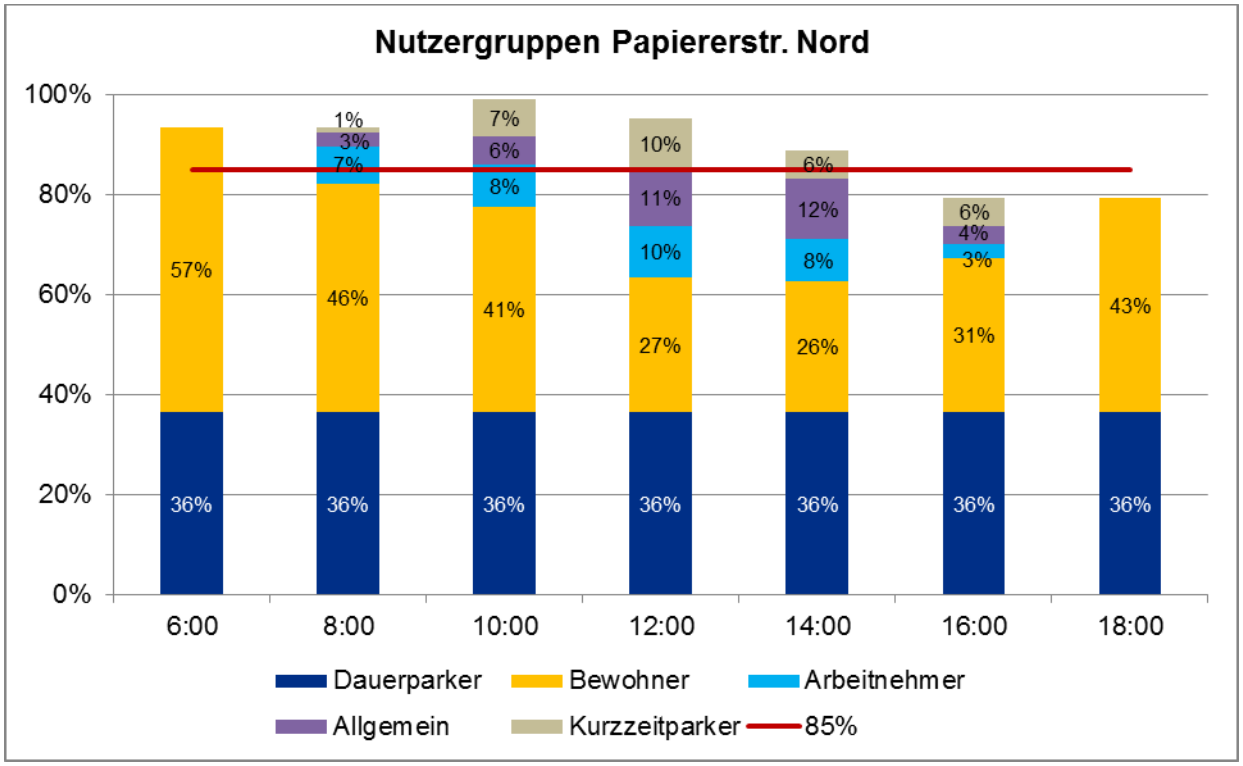


Abbildung 26: Gebiet Papiererstraße Nord – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung im Bereich der nördlichen Papiererstraße ist sehr hoch. Bereits in der Zeit zwischen 6 und 8 Uhr sind 93 % der Stellplätze belegt. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass in diesem Zeitraum bereits erste Schüler in das Gebiet einfahren. Eine verlässlichere Aussage zum Anteil der Bewohner im Gebiet lässt sich daher aus der Zeitschicht 18 bis 20 Uhr ableiten. In diesem Zeitraum beträgt die Nachfrage 85 Stellplätze. Das sind bereits 80 % der Stellplätze, welche durch Anwohner und Dauerparker belegt sind. Die hohe Auslastung ist im gesamten Tagesverlauf in erster Linie im Bereich der Grundschule (Nikolastraße/Papiererstraße) und in unmittelbarer Umgebung der Berufsoberschule festzustellen. Hinzu kommen im Mittel 10 % Kurzparker.

3.3.9. Gebiet I: Bismarckplatz

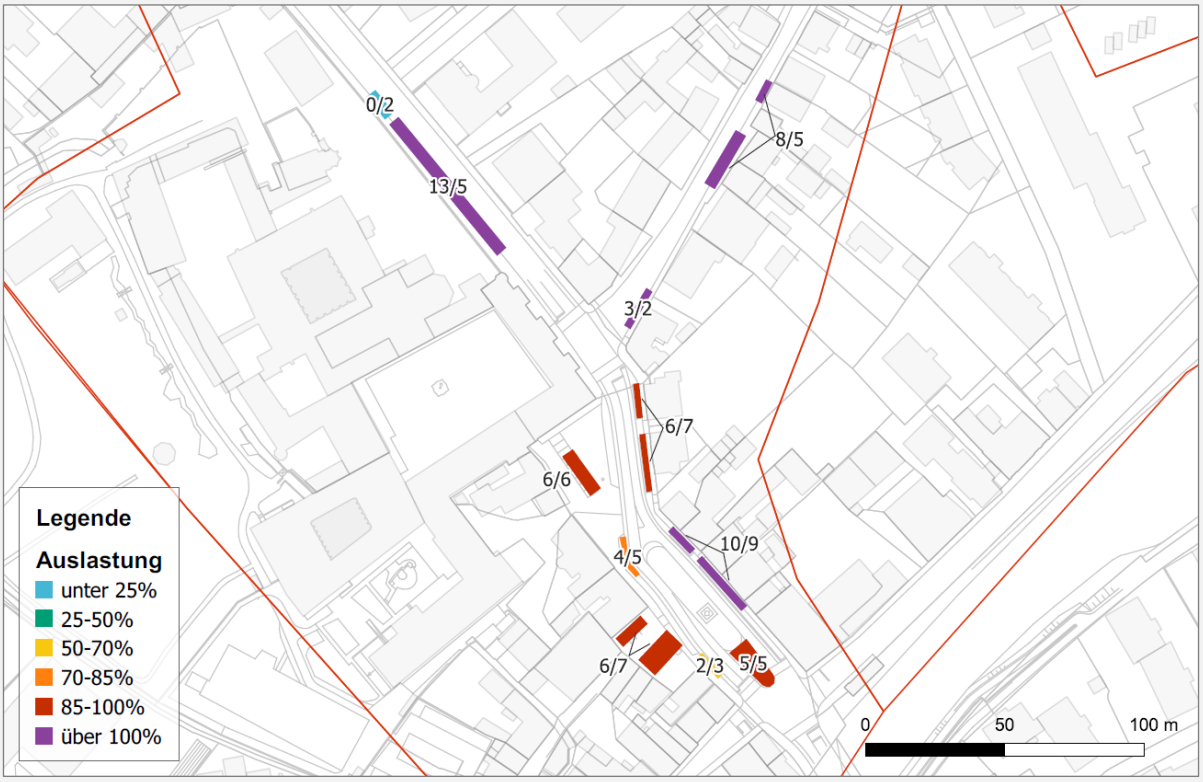


Abbildung 27: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 18 und 20 Uhr

Der Bereich rund um den Bismarkplatz ist stark von Einzelhandel, Cafes und Restaurants geprägt. Zusätzlich befindet sich das Gymnasium Seligenthal im Gebiet.

Es stehen im Gebiet keine Stellplätze zur freien Verfügung. Auf dem Großteil der Stellplätze wird die Parkdauer mittels Parkscheibe auf 1h bzw. 15 min beschränkt.

Umfeld	Einzelhandel, Restaurants, Schule	
Bewirtschaftung	Parkverbot, Bewohner frei	5
	Parkscheibe	48
	Behindert	3
	Summe	**56**
Mittlere Auslastung	92 %	
Max. Auslastung	18 – 20 Uhr 63 Fahrzeuge (111%) davon 17 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	52 % 41 %	
Umschlagrate	3,22	

Auslastung						
6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
82 %	80 %	93 %	88 %	93 %	93 %	113 %

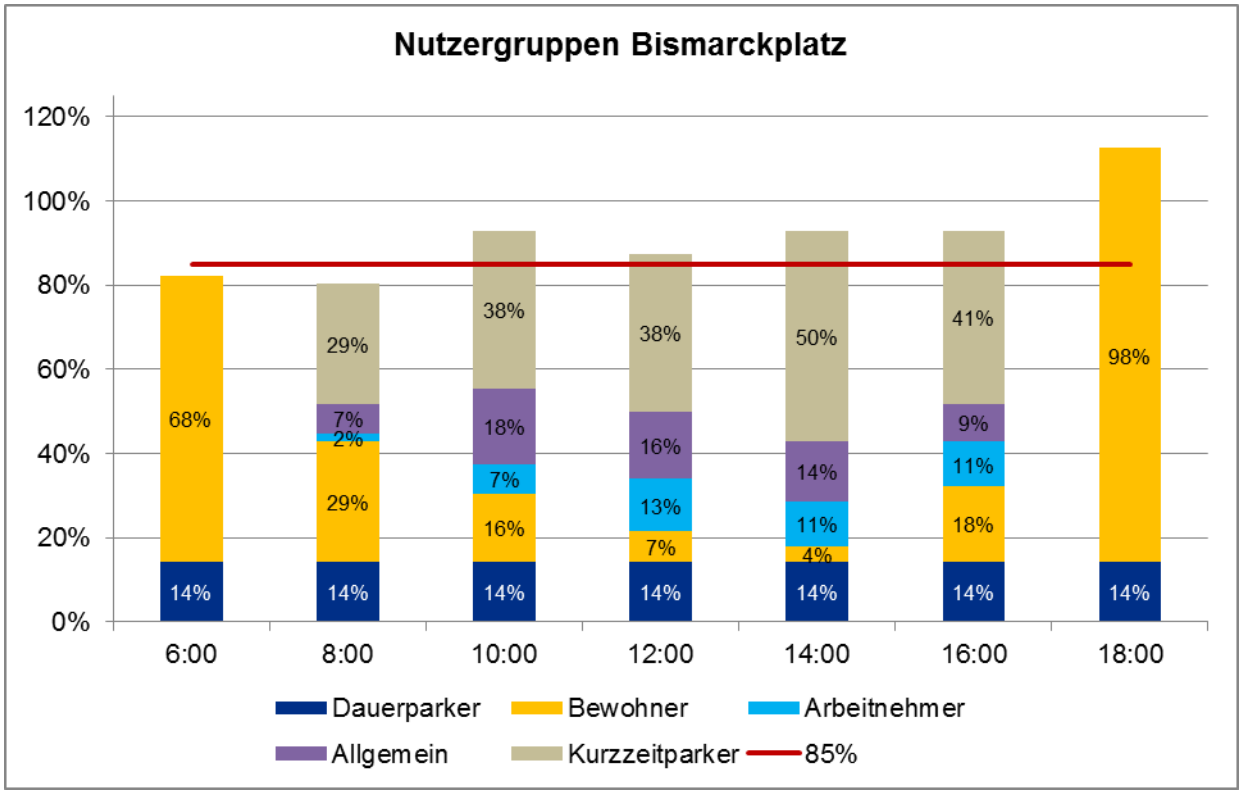


Abbildung 28: Gebiet Bismarckplatz – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung rund um den Bismarckplatz reicht von 82 % bis 113 % in den Abendstunden. Mittels Parkscheibe wird die Parkdauer größtenteils eingeschränkt, weshalb die Umschlagrate mit 3,22 recht hoch ist. Die hohe Anzahl an Falschparkern zwischen 18 und 20 Uhr ist auf Straßenparker im eingeschränkten Halteverbot (gilt zwischen 8 und 18 Uhr) in der Seligenthaler Straße zurückzuführen.

3.3.10. Gebiet J: Franz-Seiff-Straße

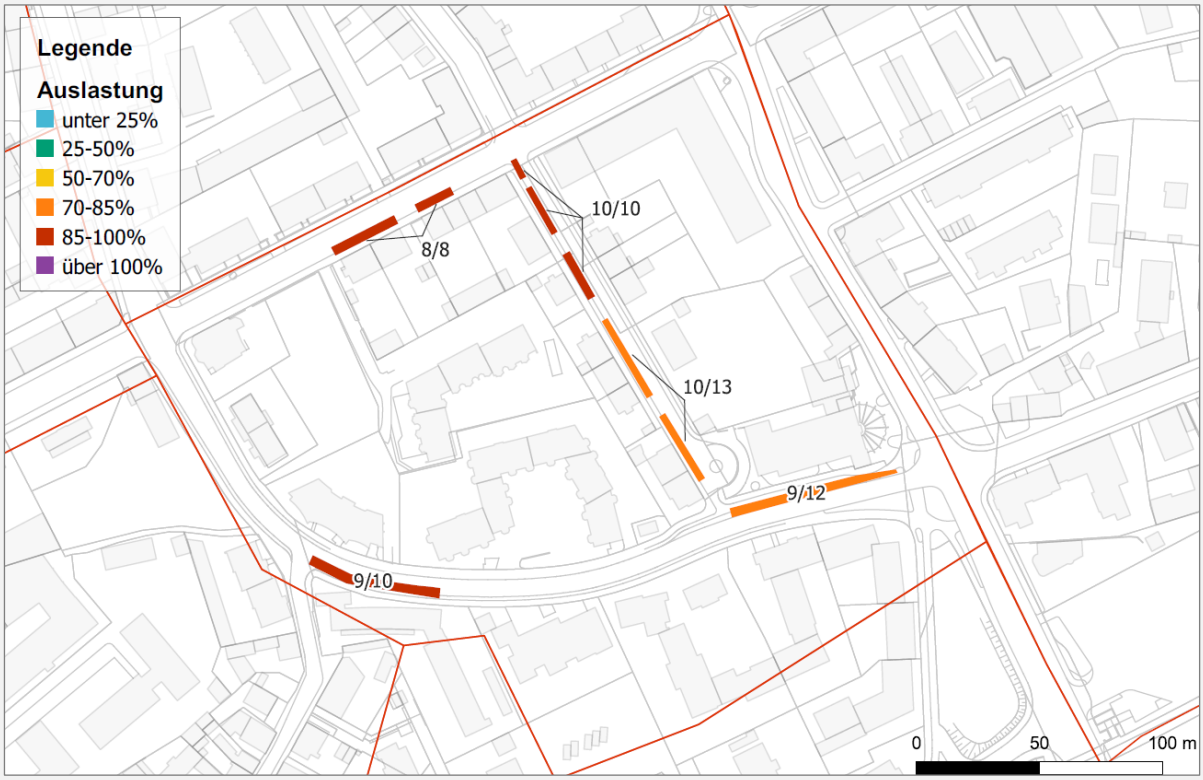


Abbildung 29: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Der Bereich rund um die Franz-Seiff-Straße und den Konradweg zeichnet sich durch reine Wohnbebauung aus. Es befindet sich ein Kindergarten im Gebiet.

Alle Stellplätze im Gebiet stehen zur freien Verfügung. 6 Stellplätze konnten aufgrund einer Baustelle nicht erhoben werden.

Umfeld	Wohnen, Kindergarten	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	53
	Baustelle	6
	Summe	**59**
Mittlere Auslastung	80 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 46 Fahrzeuge (87%) davon kein Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	80 % 16 %	
Umschlagrate	2,00	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
77 %	83 %	87 %	77 %	81 %	74 %	81 %

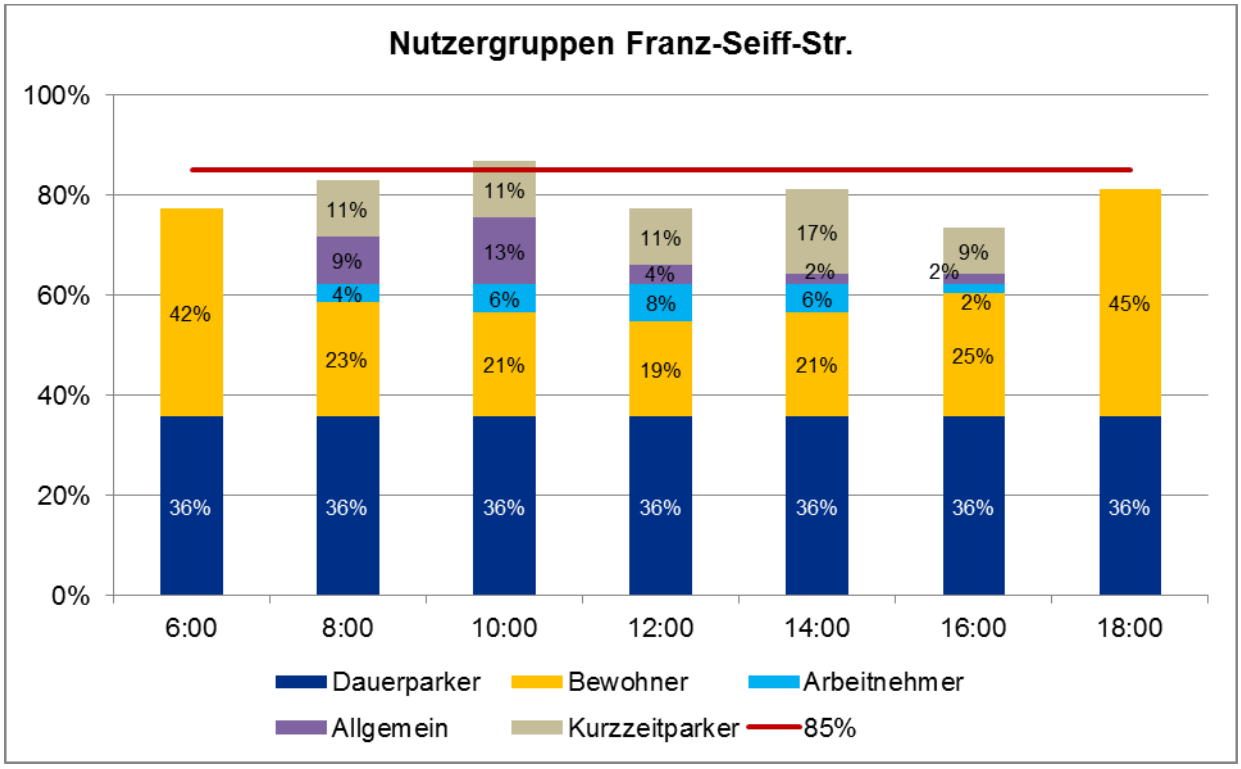


Abbildung 30: Gebiet Franz-Seiff-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die Auslastung im Wohngebiet der Franz-Seiff-Straße beträgt in den Morgen- bzw. Abendstunden 77 bzw. 81 % und ist daher als unkritisch einzustufen.

3.3.11. Gebiet K: Innere Regensburger Straße

Abbildung 31: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 16 und 18 Uhr

Das Gebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bismarckplatz.

Neben den gebührenfreien Stellflächen entlang der Straße besteht in Richtung Bismarckplatz auf 6 Stellflächen ein zeitliches beschränktes Halteverbot (8-18 Uhr).

Umfeld	Wohnen, Einzelhandel	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	43
	zeitl. beschr. Halteverbot	6
	Summe	**49**
Mittlere Auslastung	101 %	
Max. Auslastung	16 – 18 Uhr 49 Fahrzeuge (114%) davon 5Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	70 % 20 %	
Umschlagrate	2,21	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
67 %	107 %	109 %	112 %	109 %	114 %	92 %

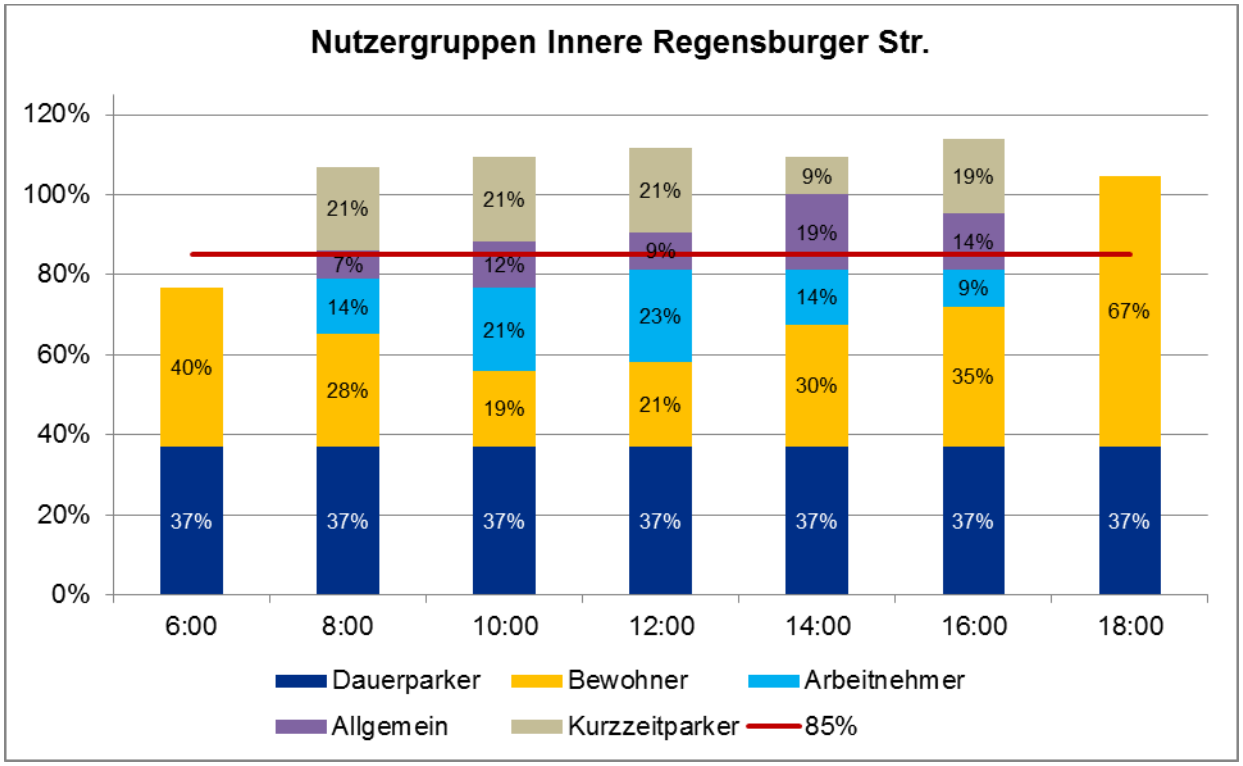


Abbildung 32: Gebiet Innere Regensburger Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

In der Zeit zwischen 8 und 18 Uhr stehen entlang der Straße regulär 43 Stellplätze zur Verfügung. Die Auslastung über 100% wird in erster Linie durch im zeitlich beschränkten Halteverbot (gilt zwischen 8 und 18 Uhr) parkende Fahrzeuge bedingt. Der Anteil an Bewohnern und Dauerparkern beträgt 70 %. Aufgrund der Lage ist davon auszugehen, dass die kostenfreien Parkplätze teilweise von Innenstadt-Besuchern genutzt werden.

3.3.12. Gebiet L: Äußere Regensburger Straße

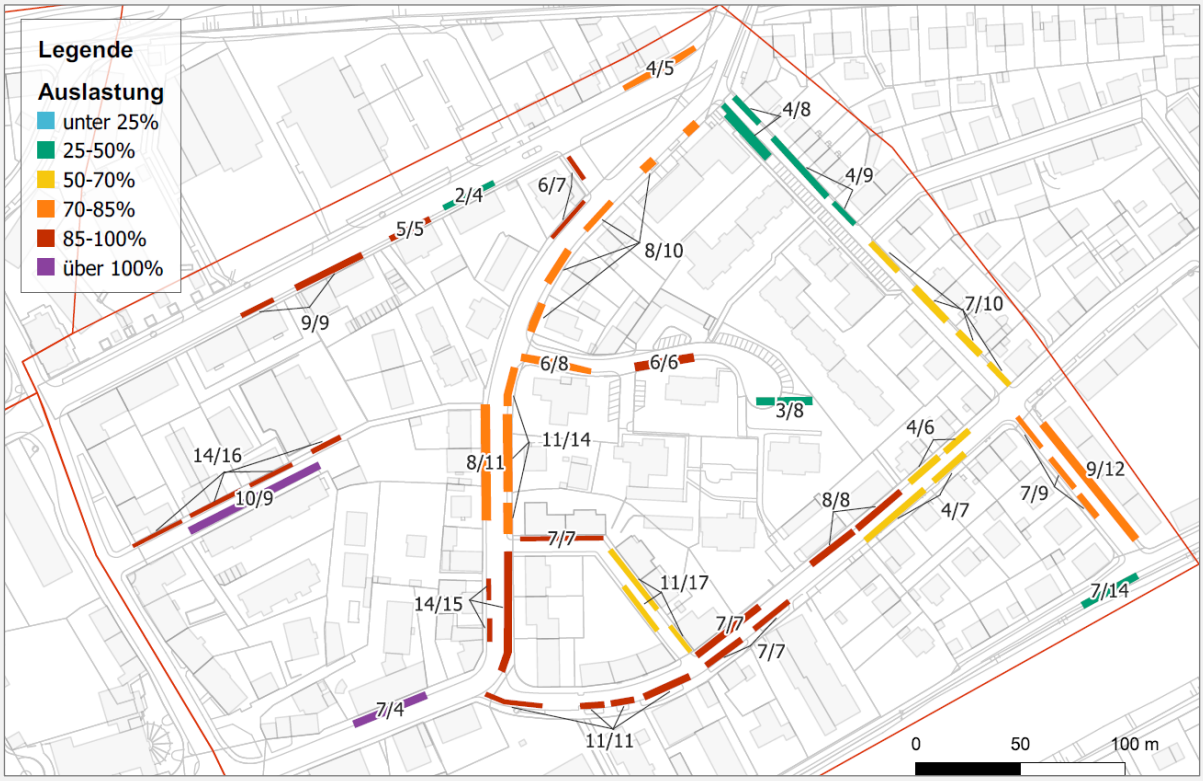


Abbildung 33: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Im nördlichen Bereich des Gebietes (Stethaimerstraße) befinden sich vereinzelt Cafés bzw. Geschäfte. Ansonsten ist das Gebiet durch Wohnbebauung geprägt.

Im Wohngebiet rund um die Äußere Regensburger Straße stehen ausschließlich kostenfreie Stellplätze zur Verfügung.

Umfeld	Wohnen, Cafés, Einzelhandel	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	263
	Summe	**263**
Mittlere Auslastung	71 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 210 Fahrzeuge (80%) davon 10 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	76 % 14 %	
Umschlagrate	1,60	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
71 %	75 %	80 %	69 %	70 %	70 %	65 %

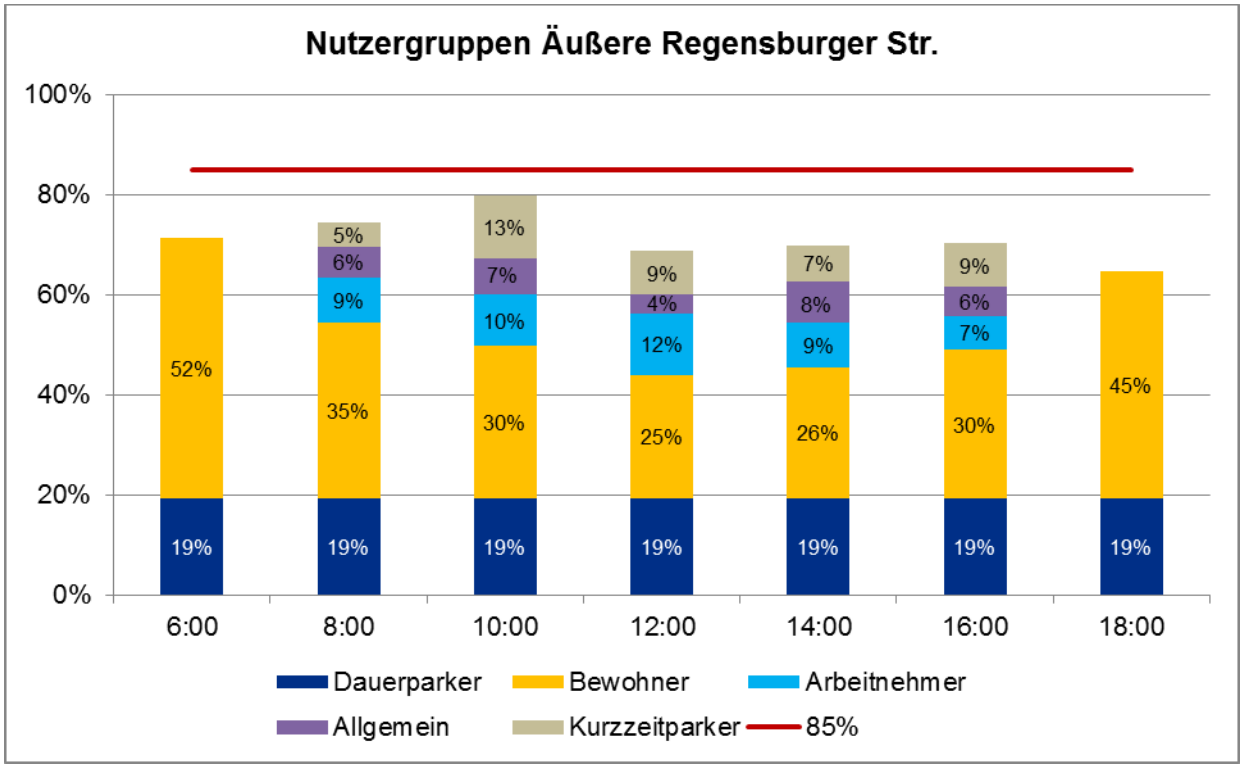


Abbildung 34: Gebiet Äußere Regensburger Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

Die mittlere Auslastung im Wohngebiet beträgt 71 % und liegt damit unter dem Durchschnitt von 82 % des Untersuchungsgebietes. Zu jeder Tageszeit standen freie Stellflächen zur Verfügung. Generell ist entlang des Pfilaser Weges, der Frühlingsstraße und dem südlichen Bereich der Äußeren Regensburger Straße ein etwas höherer Parkdruck festzustellen. Vor allem in der Frühlingsstraße waren die Stellflächen vollständig ausgelastet bzw. überlastet. Trotz der vorwiegenden Wohnstruktur ist die Umschlagrate im Gebiet recht hoch, wodurch sich die Chance eine freie Parkmöglichkeit zu finden erhöht.

3.3.13. Gebiet M: Parkdeck Robert-Koch-Straße

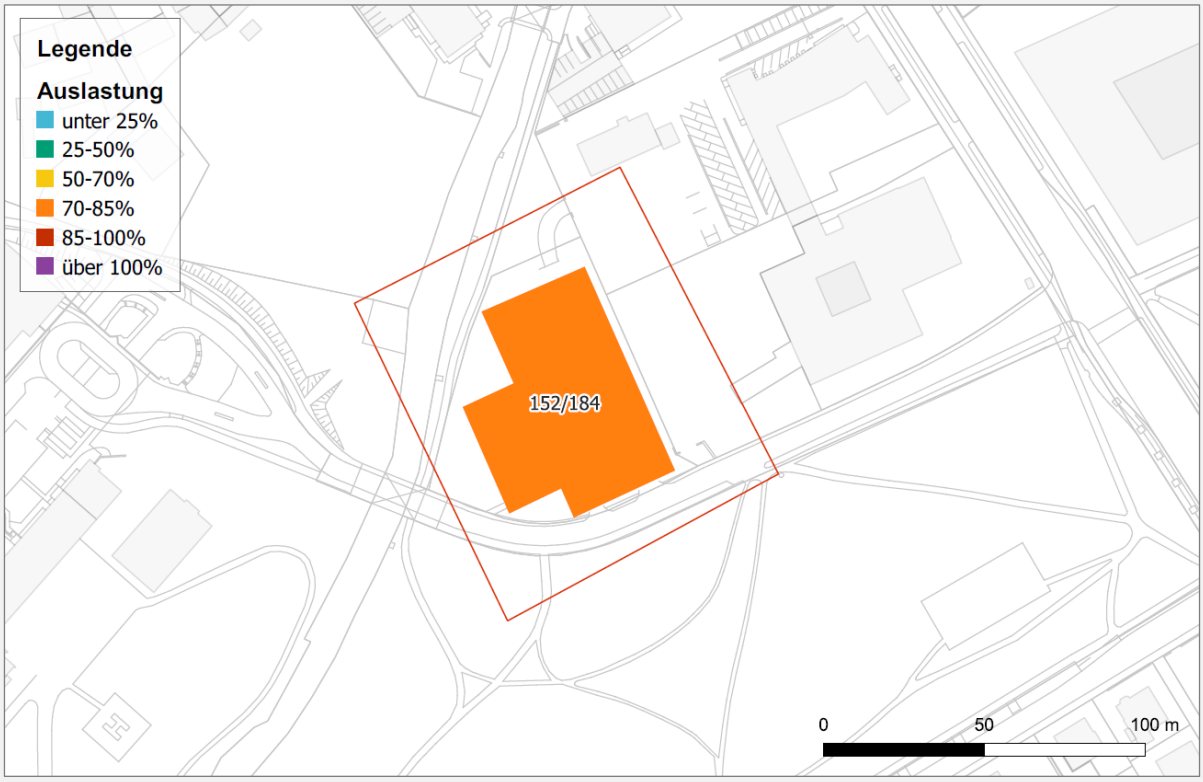


Abbildung 35: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr

Zwei Etagen im Parkdeck der Robert-Koch-Straße sind öffentlich. Zum Zeitpunkt der Erhebung wurde die Parkdauer mittels Parkscheibe auf 3h begrenzt. Allerdings wurde diese durch rund ein Drittel der Parker überschritten.

Seit September 2019 (nach Erhebung) wird das Parkdeck kostenpflichtig mittels Parkschein (Automat) bewirtschaftet.

Umfeld	Wohnen, Grünanlagen	
Bewirtschaftung	Parkscheibe	184
	Summe	**184**
Mittlere Auslastung	65 %	
Max. Auslastung	10 – 12 Uhr 152 Fahrzeuge (83%) davon kein Falschparker	
Bew/Dauerparker	49 %	
Allg/Kurzparker	25 %	
Umschlagrate	2,10	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
27 %	73 %	83 %	83 %	82 %	63 %	47 %

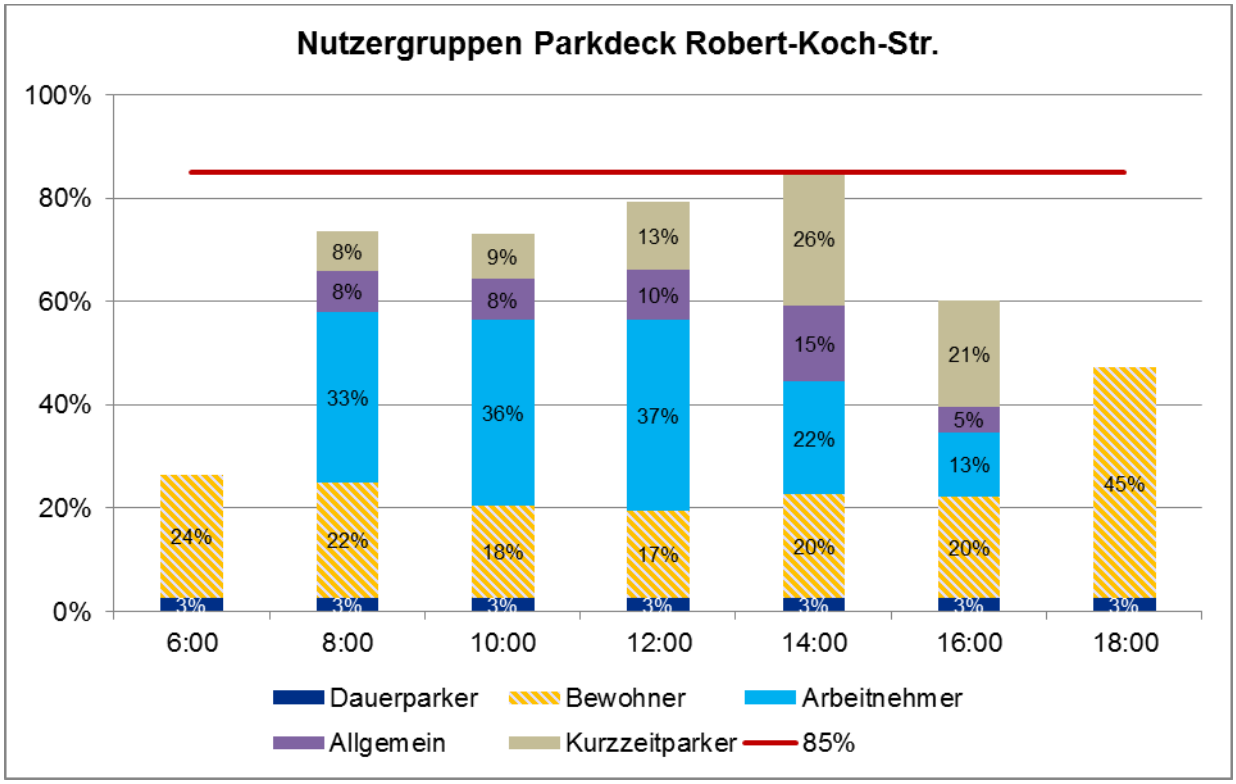


Abbildung 36: Gebiet Parkdeck Robert-Koch-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen

Auf dem Parkdeck steigt die Nachfrage ab 8 Uhr schlagartig an. Die maximale Auslastung wird in der Zeit zwischen 10 und 12 Uhr erreicht. Entsprechend der Parkdauerbeschränkung entfällt ein großer Anteil auf Allgemein/Kurzparker. Beschäftige bzw. Schüler machen 26 % der Nachfrage aus. Aufgrund der umliegenden Nutzungsstrukturen und der Parkdauerbeschränkung ist davon auszugehen, dass hier die Zuordnung der Parker zur Gruppe der Bewohner nur bedingt angewendet werden kann und diese Nachfragegruppe in der Realität einen geringeren Anteil ausmacht.

Trotz Parkdauerbeschränkung stehen 40 % der Parker länger als 3 Stunden auf den Stellflächen (siehe Abbildung 10). Im Rahmen der Erhebung wurde keine Prüfung der Parkscheiben durchgeführt. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese teilweise nach Ablauf der 3 Stunden zurück gestellt werden. Im Mittel standen in der Zeit zwischen 8 und 18 Uhr mindestens 40 freie Stellflächen zur Verfügung.

3.3.14. Gebiet N: Papiererstraße Süd

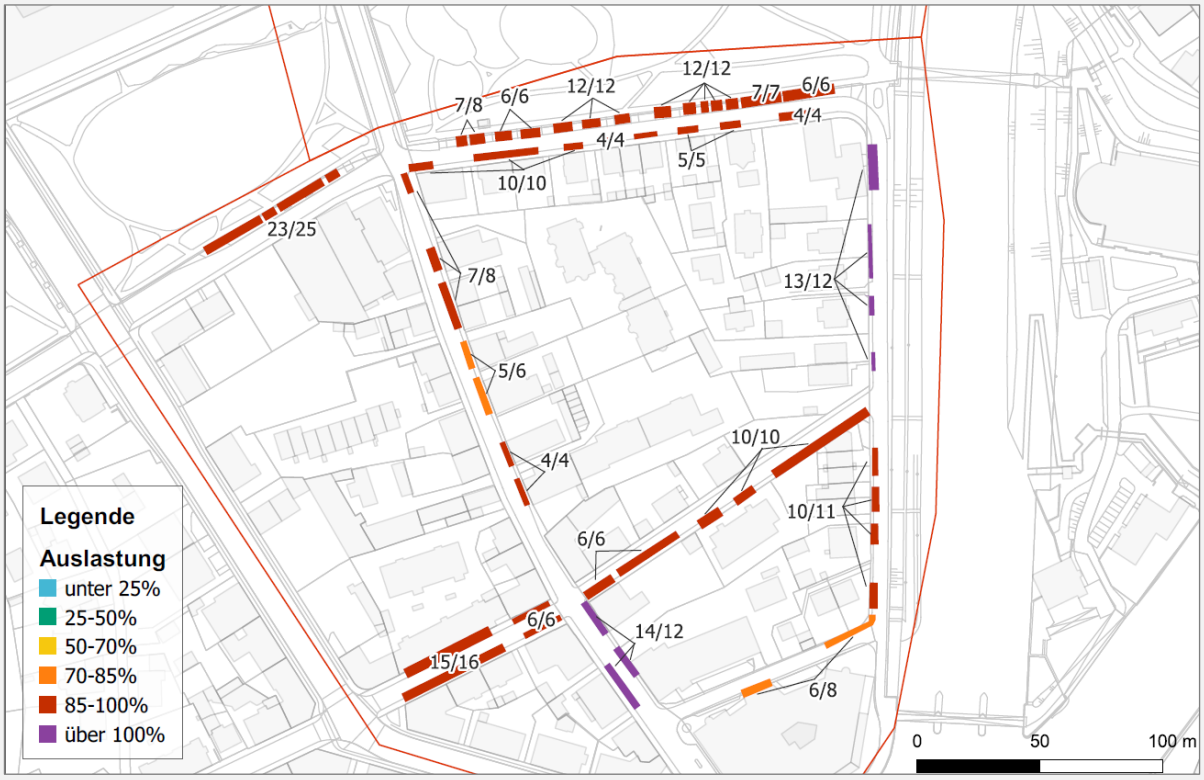


Abbildung 37: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 14 und 16 Uhr

Das Wohngebiet verfügt größtenteils über gebührenfreie Stellflächen. Lediglich die Stellflächen an der Kreuzung Untere Schwimmschulstraße/Papiererstraße sind für Bewohner reserviert bzw. mittels Parkscheibe begrenzt.

Umfeld	Wohnen, Einzelhandel, Restaurant/Cafés	
Bewirtschaftung	gebührenfrei	186
	Bewohner	12
	Parkscheibe	5
	Summe	**203**
Mittlere Auslastung	90 %	
Max. Auslastung	14 – 16 Uhr 197 Fahrzeuge (97%) davon 9 Falschparker	
Bew/Dauerparker **Allg/Kurzparker**	75 % 14 %	
Umschlagrate	2,13	

Auslastung

6-8 Uhr	8-10 Uhr	10-12 Uhr	12-14 Uhr	14-16 Uhr	16-18 Uhr	18-20 Uhr
84 %	89 %	93 %	97 %	97 %	96 %	96 %

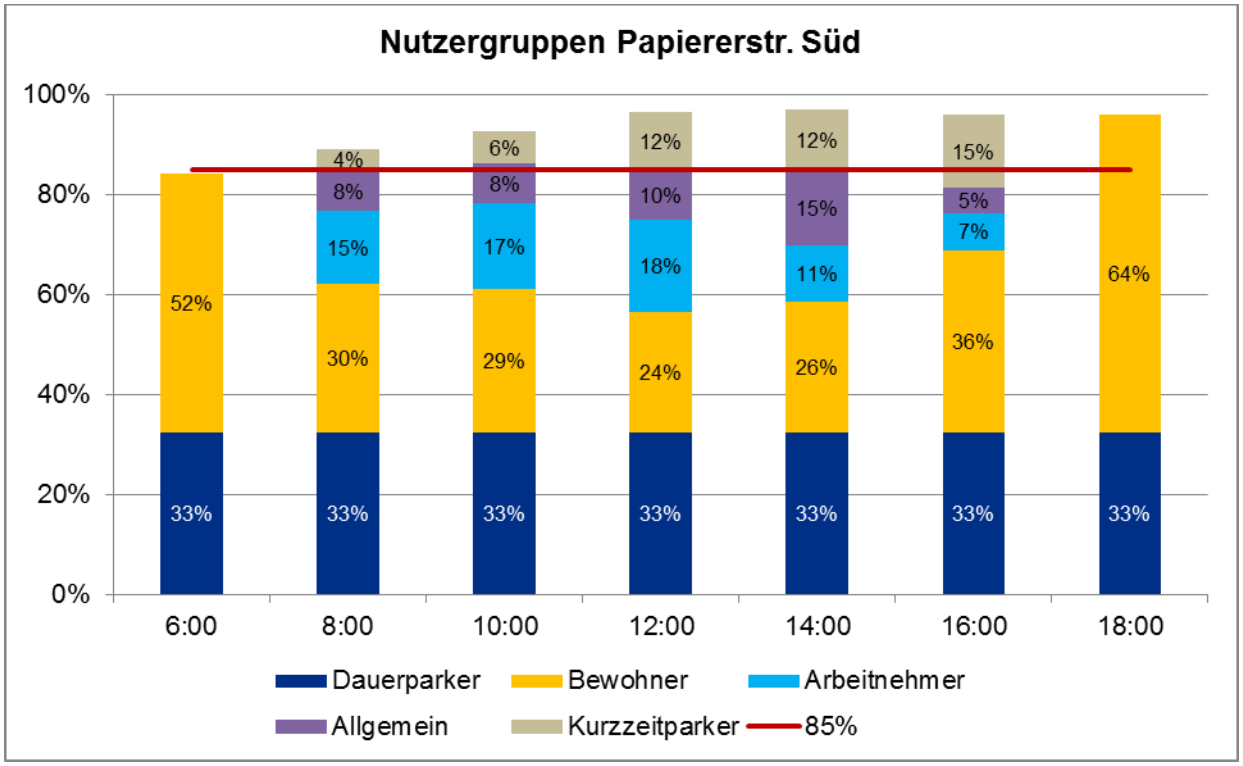


Abbildung 38: Gebiet Papiererstraße Süd – Auslastung nach Nutzergruppen

Die mittlere Auslastung des Gebietes liegt mit 93% rund 10% höher als die mittlere Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet. Die Stellflächen werden bereits durch Anwohner und Dauerparker fast vollständig ausgelastet. Im Tagesverlauf spitzt sich die Lage durch Kurzzeitparker weiterhin zu. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt ist davon auszugehen, dass viele Besucher der Innenstadt die kostenfreie Parkplätze alternativ zu den kostenpflichtigen Stellflächen in den Parkhäusern nutzen. Die etwas höhere Auslastung im gesamten Tagesverlauf im südlichen Bereich des Gebietes hin zur Innenstadt (Obere Wöhrstraße, südliche Papiererstraße) untermauert diese Annahme. Ergänzend ist hier anzumerken, dass ein Großteil der Stellflächen entlang der Staudenrausstraße durch ungünstig abgestellte Fahrzeuge belegt wurde, weshalb weniger Stellflächen zur Verfügung standen.

3.4. Fazit der Analyse

Im Rahmen einer Parkraumerhebung wurde die Parkraumsituation im Stadtteil Nikola erfasst und untersucht. Insgesamt wurden etwa 1.870 Stellplätze erhoben.

Aufgrund der Überlagerung verschiedener Nutzergruppen, zeigt sich insgesamt eine sehr hohe Auslastung im Untersuchungsgebiet. Die mittlere Auslastung beträgt 83 % und ist damit als kritisch einzustufen. Vor allem in Bereichen nahe der ansässigen Schulen, im südlichen Bereich in Richtung Innenstadt sowie am Bismarckplatz und in der Seligenthaler Straße (vor allem in Richtung Hauptbahnhof) ist eine hohe Auslastung zu verzeichnen.

Die hohe Auslastung wird allerdings hauptsächlich nicht durch gebietsfremde Parker verursacht. Der Anteil an Bewohnern bzw. Dauerparkern beträgt in den Tagesrandbereichen bereits rund 80 %, im Tagesverlauf sinkt deren Anteil auf rund 50 %.

Weiterhin sind Verlagerungseffekte der Parkraumnachfrage aus den stark nachgefragten Bereichen in die angrenzenden Gebiete feststellbar, was sich aus den hohen Anteilen an Kurzzeitparkern und Beschäftigten/Schülern in Gebieten mit reiner Wohnbebauung ableiten lässt. Aufgrund bestehender Parkdauerbeschränkungen auf einzelnen Stellflächen sind nahe gelegene freie Parkflächen – vor allem bei Beschäftigten – stark nachgefragt. Dies betrifft beispielsweise die benachbarten Straßenzüge entlang der Seligenthaler Straße (Schillerstraße, Feuerbachstraße), die Innere Regensburger Straße oder die Frühlingstraße.

In den am Rande gelegenen Wohnbereichen ist der Parkdruck niedriger. Am Nachmittag sinkt die Nachfrage auf etwa 70 % Auslastung. So sind in der Zeit zwischen 16 und 18 Uhr in den Bereichen Äußere Regensburger Straße und Ludmillastraße etwa 80, im Bereich Lehbühlstraße 50 Parkmöglichkeiten frei.
Das Parkdeck an der Robert-Koch-Straße wird in erster Linie in der Zeit zwischen 10 und 16 Uhr genutzt (Auslastung etwa 80 %).

Ebenso konnte festgestellt werden, dass die Beschränkung der Parkdauer auf einzelnen Stellflächen nur bedingt Auswirkungen auf die Parkdauer der Fahrzeuge hat. Hieraus lässt sich ableiten, dass die bisherige Parkraumüberwachung noch verstärkt werden muss, um eine effiziente Parkraumbewirtschaftung gewährleisten zu können.

Falschparker sind in erster Linie in Straßenzügen zu finden, in denen der vorhandene Parkraum nicht ausreicht. Gleichzeitig sind teilweise in angrenzenden Straßen noch Kapazitäten frei.

Die Auslastungskurve nach Nachfragegruppen (siehe Abbildung 9) zeigt, dass das Gebiet bereits in den Morgen- und Abendstunden alleine durch Anwohner und Dauerparker zu knapp 80 % ausgelastet ist. Im Tagesverlauf sinkt dieser Anteil auf etwa 50 %, wobei der Anteil an Besuchern/Kunden/Schülern und Arbeitnehmern in dieser Zeit etwa 30 bis 35 % im gesamten Gebiet beträgt.

Zusammenfassend besteht in erster Linie Handlungsbedarf in den genannten stark ausgelasteten Bereichen:

- Wohngebiete nahe Schulen
- Wohngebiete nahe Hauptbahnhof
- Papiererstraße Süd in Richtung Innenstadt
- Bismarckplatz
- Seligenthaler Straße

Die hohe Nutzungsdichte führt zu einer ungleichen Verteilung des Parkdrucks im Untersuchungsgebiet. Diese gilt es durch gezielte Maßnahmen unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen besser zu lenken.

4. Parkraumkonzept

4.1. Ziele und Ansprüche

Zur Verbesserung der Parkraumsituation im Stadtteil wird ein umfassendes Gesamtkonzept für das Parkraumanagement erstellt. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen im Gebiet besteht zum einen eine hohe Nutzungsdichte sowie zum anderem konkurrierender Parkraumbedarf. Die definierten Ziele der Stadt Landshut lauten:

- Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit der Bewohner
- Verbesserung der Erreichbarkeit für Liefer-, Einkaufs- und Kundenverkehr
- Dämpfung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs
- Definition eines zusammenhängenden Bewirtschaftungsraums sowie dessen Unterteilung in Bewirtschaftungsgebiete

Aufgrund der verschiedenen Nutzungen ergeben sich im Gebiet unterschiedliche **Ansprüche an den Parkraum**:

Bewohner
Bewohner sollten die Möglichkeit haben ihr Fahrzeug möglichst nah am Wohnstandort abstellen zu können. Die wechselseitige Nutzung von Parkständen zwischen Bewohnern und Kunden/Besuchern ist nur bedingt möglich, da erstere ihre Fahrzeuge in der Regel nur kurzzeitig bzw. nicht bewegen. Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf einen Stellplatz im öffentlichen Raum.

Beschäftigte/Schüler
Beanspruchen einen Stellplatz in der Regel über mehrere Stunden. Beschäftigten und Schülern kann ein etwas längerer Fußweg zum Ziel zugemutet werden. Dieser Nutzergruppe sollten vorwiegend Parkmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenraums bereitgestellt werden (z.B. Quartiersgaragen). Durch weitere Werkzeuge (Jobtickets, Fahrgemeinschaften, Ausbau alternative Mobilitätsformen) kann der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) gestärkt und die Nachfrage im Individualverkehr bei dieser Nutzergruppe gesenkt werden.

Kunden/Besucher
Kunden, Besucher und auch Lieferfahrzeuge beanspruchen einen Parkstand in der Regel über einen relativ kurzen Zeitraum (<2h). Die zumutbare Wegelänge zum Ziel sowie die Zahlbereitschaft variieren in diese Nutzergruppe sehr stark. Die Parkchancen für Kunden und Besucher können mittels Gebührenpflicht verbessert werden, da hierdurch die mittlere Parkdauer verkürzt und damit die Umschlagrate erhöht werden kann. Dies führt wiederum zu einer größeren Wahrscheinlichkeit einen freien Stellplatz zu finden.

4.2. Mögliche Bewirtschaftungsformen

Bei der Festlegung eines neuen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für den Stadtteil ist die Abstimmung der verschiedenen Bewirtschaftungsgebiete von primärer Bedeutung, um Verdrängungseffekte zu vermeiden. Mit Hilfe des neuen Konzeptes sollen die unter Punkt 4 definierten Ziele unterstützt werden.

Die Analyse hat ergeben, dass ein Großteil der Stellflächen bereits durch Anwohner und Dauerparker genutzt wird. Allerdings soll zugleich die Parkraumverfügbarkeit für Kunden und Besucher verbessert werden. Als zentrales Steuerungselement gilt hier eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, um die Situation zu entspannen.

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse werden im Grundsatz die folgenden drei Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet als sinnvoll erachtet und im Weiteren kurz erläutert:

- Bewohnerparken
- Gebührenpflicht
- Parkscheibe

4.2.1. Bewohnerparken

Aufgrund der zentralen Lage des Stadtteils und der unterschiedlichen Nutzerstrukturen kommt es aufgrund der knappen privaten Stellplätze immer wieder zu Engpässen bei öffentlichen Stellplätzen zwischen Anwohnern und Arbeitnehmern/Schülern/Kunden und Besuchern.

Etwas geringere Auslastungen konnten in den Randbereichen festgestellt werden. Im Gebiet rund um die Äußere Regensburger Straße, der Ludmillastraße sowie am Rennweg lag die Auslastung in den Nachmittagsstunden bei knapp 70 %. Zugleich bestehen diese Gebiete nahezu ausschließlich aus Wohnnutzung.
Bei der Einrichtung von gebührenpflichtigen Stellplätzen in nahe gelegenen, stark ausgelasteten Straßenzügen ist mit Verdrängungseffekten auf freie Stellflächen zu rechnen.

Grundsätzlich kann die Ausweisung von Bewohnerparkzonen auf vier verschiedene Arten erfolgen:

Tabelle 6: Anwendungsprinzipien Bewohnerparken

Bezeichnung	Beschreibung
Trennprinzip grob	Parkstände im Straßenraum sind ausschließlich den berechtigten Bewohnen „rund um die Uhr" vorbehalten
Trennprinzip fein	Angebot von Bewohnerparkzonen „rund um die Uhr" sowie daneben Parkstände für Kurzparker tagsüber
Mischprinzip	Parkstände im Straßenraum werden sowohl den berechtigten Bewohnern (ohne Kostenpflichtigkeit und Dauerbeschränkung) als auch Kurzparkern (in der Regel gegen Entgelt und mit Parkdauerbeschränkung) zeitgleich gemischt angeboten
Wechselprinzip	Bevorrechtigung der Bewohner ist auf bestimmte Zeiten beschränkt (z.B. Abend-, Nacht- und/oder Morgenstunden). Außerhalb dieser Zeiten gelten Halteverbote oder Gebührenregelungen für alle

Bei der Einrichtung von Bewohnerparkbereichen ist zu berücksichtigen, dass deren Umgriff groß genug ist, um eine Abwanderung ferngehaltener Nachfragegruppen in Gebiete mit anderen Bewirtschaftungsformen zu verhindern. Dies gilt auch für maximale Ausdehnung des Gebietes, welche eine Ausdehnung von 1.000 m Durchmesser[2] nicht überschreiten sollte. Hierdurch wird der Binnenverkehr der Parkberechtigten reduziert.

Weiterhin ist laut EAR zu berücksichtigen, dass werktags von 9 bis 18 Uhr maximal 50 % der Parkflächen für Bewohner reserviert sein dürfen. Außerhalb dieser Zeiten maximal 75 %. Dies dient zur Sicherung des garantierten Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen.

Die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen ist wie folgt geregelt:

<u>Bewohnerparkregelung laut § 45 VwV- StVO</u>
Anspruch auf Bewohnerparkausweise haben Anwohner, welche im Bereich meldebehördlich registriert sind und dort tatsächlich wohnen. Jeder Bewohner erhält nur einen Ausweis für ein auf ihn zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in den Ausweis eingetragen werden.

Abbildung 39: Beschilderungsbeispiel Bewohnerparkzone

[2] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

4.2.2. Gebührenpflicht

Die Auswertung hat ergeben, dass der Einfluss auf die Parkdauer mittels Parkscheibenregelung relativ gering ist (siehe Abbildung 10). Hier wäre eine entsprechende Verschärfung der Kontrollen notwendig.

Um auch die Verkehrsmittelwahl von Arbeitnehmern und Schülern zu beeinflussen wird eine zeitliche Staffelung von Parkgebühren empfohlen. Die Einführung einer gebietsweiten Gebührenpflicht stellt weiterhin die Zugänglichkeit für alle Nutzer sicher. Ebenso ist hier hervorzuheben, dass ohne generelle Parkdauerbeschränkung eine größere Wahlfreiheit für die Parkenden besteht. Der Parkende legt beim Abstellen des Fahrzeugs die Dauer des Parkvorgangs selber fest.

Bei einer Gebührenpflicht im Wechselprinzip gelten Bevorrechtigungen der Bewohner (z.B. Gebührenfreiheit, Dauerbeschränkung) nur zu bestimmten Zeiten (z.B. Abend-, Nacht- und/oder Morgenstunden). Bei einer Gebührenpflicht im Mischprinzip muss entweder ein gültiger Parkschein gezogen werden oder ein Bewohnerparkausweis bzw. eine Ausnahmegenehmigung vorliegen.

Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO
Es besteht die Möglichkeit Ausnahmegenehmigungen zur Befreiung von Parkgebühren an die folgenden Nachfragegruppen zu vergeben:

- Stadtverwaltung
- Entsorgungsbetriebe
- Handwerker
- Paketdienste
- Notdienste/Pflegedienste, etc.

In der Regel reicht eine Gebührenpflicht zur Begrenzung der Parkdauer aus, weshalb von einer zusätzlichen Beschränkung der Parkdauer abgeraten wird. Die Einführung einer flächendeckenden Gebührenpflicht ist zu empfehlen, da bereits die Hoffnung auf einen kostenfreien Stellplatz zusätzlichen Parksuchverkehr erzeugt.

Um die Nachfrage vom öffentlichen Straßenraum in gesonderte Parkbauten zu verlagern, muss Parken am Straßenrand teurer sein.

Die notwendigen Kontrollen können ggf. durch die Gebühreneinnahmen finanziert werden.

Abbildung 40: Beschilderungsbeispiel Gebührenpflicht

4.2.3. Parkscheibe

Ähnlich der Bewirtschaftung mittels Parkgebühren bietet die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe ebenso die Möglichkeit gebietsfremde Langzeitparker aus dem Gebiet zu verdrängen und den Parkraum für Anwohner und Kurzzeitparker zugänglich zu machen.

Im Untersuchungsgebiet wird die Parkdauer bereits an verschiedenen Stellen mittels Parkscheibe begrenzt. Die bestehende Beschränkung reicht von 15 min am Bismarckplatz bis zu 3 Stunden (seit September: 6 Stunden) auf dem Parkdeck Robert-Koch-Straße. Im Allgemeinen liegt die Höchstparkdauer in Städten zwischen 30 Minuten und 3 Stunden.[3]

Nachteilig an der Parkscheibenregelung ist zum einen die beschränkte Entscheidungsfreiheit zur gewünschten Parkdauer sowie zum anderen die fehlende Finanzierung zur Überwachung ohne entsprechende Parkgebühren. Eine strikte Überwachung ist essenziell für die erfolgreiche Umsetzung der Bewirtschaftungsformen. Bisher zeigt die Parkscheibenregelung im Nikolaviertel nur bedingt Wirkung (siehe 3.1).
Wie bei der vorgeschlagenen Gebührenpflicht im Mischprinzip können Anwohner und Personen mit Ausnahmegenehmigung von der Parkdauerbeschränkung ausgenommen werden.

Abbildung 41: Beschilderungsbeispiel Parkscheibenregelung

[3] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

4.2.4. Empfehlungen für das Nikolaviertel

Aufgrund des im Rahmen der Parkraumerhebung ermittelten Parkdrucks im Stadtteil Nikola sind Maßnahmen zu ergreifen, um die Chancen auf freie Parkmöglichkeiten für Anwohner und Kurzparker zu erhöhen und ebenso die Zugänglichkeit des Gebietes für Lieferverkehr zu gewährleisten.

Im Untersuchungsgebiet sind Bereiche vorhanden, die unterschiedlich stark ausgelastet sind. Vor allem in den Wohnbereichen am Rande des Nikolaviertels standen in der Regel zu jeder Zeit freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Bei der Einführung neuer, nicht flächendeckender Bewirtschaftungsgebiete, ist zu beachten, dass es zu Verdrängungseffekten in nicht bewirtschaftete, niedriger ausgelastete Bereiche kommen kann.

Aufgrund der geltenden rechtlichen Voraussetzungen (siehe Kapitel 4.2.1) bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen wird von einer flächendeckenden Bewohnerparkzone (Zeitlich beschränkte Reservierung der Stellplätze ausschließlich für Anwohner) abgeraten. Durch die stark unterschiedlichen Nutzerstrukturen im Gebiet, würden andere Nachfragegruppen ausgeschlossen.

Für das Nikolaviertel wird die Einführung einer Bewohnerparkzone im Mischprinzip mit einer Gebührenpflicht empfohlen, um weiterhin die Zugänglichkeit für Anwohner, Kurzparker und Lieferverkehr zu gewährleisten und gleichzeitig die Zugänglichkeit des knappen öffentlichen Straßenraums für Schüler/Beschäftigte einzuschränken. Letztere bevorzugen kostenlose bzw. kostengünstige Parkmöglichkeiten und sind dafür bereit längere Fußwege in Kauf zu nehmen. Um zu vermeiden, dass der verfügbare Parkraum ausschließlich durch Anwohner genutzt wird, sollte die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen geregelt werden (siehe Kapitel 4.5).

Alternativ kann statt einer Gebührenpflicht die Parkscheibenregelung auf größere Teile des Gebietes als bisher ausgeweitet werden. Um den Nutzen der Bewirtschaftung sicherzustellen, muss deren Einhaltung regelmäßig kontrolliert werden.

4.3. Mögliche Bewirtschaftungsbereiche

Bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sind einige Vorschriften zu beachten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden vorgeschrieben durch:

- das Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- die Straßenverkehrsordnung (StVO)
- die Verwaltungsvorschriften der StVO (VwV-StVO)

Laut Straßenverkehrsrecht müssen die folgenden beiden Kriterien für eine Bewirtschaftung erfüllt sein:

- hoher Parkdruck
- Konkurrenz der Nutzergruppen

Um erfolgreich Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen durchzusetzen, werden die genannten Voraussetzungen bei der Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete beachtet. Auf Basis der Empfehlungen für Verkehrserhebungen liegt ein erhöhter Parkdruck vor, wenn 80%-90% der Parkstände (siehe Tabelle 3) belegt sind. Für die Betrachtungen im Nikolaviertel wird daher eine Auslastung von 85 % als Grenzwert angesetzt. Zur Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete werden alle **Parkstände mit einer mittleren Tagesauslastung von 85%** betrachtet.

Gleichzeitig muss ein erhöhter Parkdruck durch die Konkurrenz der unterschiedlichen Nutzergruppen vorliegen. Im Falle des Nikolaviertels wird hierfür das Intervall zwischen 10 und 12 Uhr betrachtet, da in diesem Zeitraum der höchste Parkdruck herrschte. Mit Hilfe einer Bewirtschaftung sollen vor allem Arbeitnehmer und Schüler aus dem Gebiet verdrängt werden, da diese Nutzergruppe am ehesten auf alternative, weiter entfernt gelegene Stellplätze oder den ÖPNV ausweichen kann. Als Schwellenwert der **Nutzergruppe Arbeitnehmer/Schüler** wird ein **Anteil von mindestens 20%** verwendet.

Unter den genannten Voraussetzungen ergeben sich die in Abbildung 42 dargestellten Bereiche. Die bereits derzeit bewirtschafteten Stellplätze sind in grau dargestellt. Unter Berücksichtigung der genannten Voraussetzungen ist die Bewirtschaftung auf die in orange dargestellten Parkstände auszuweiten.

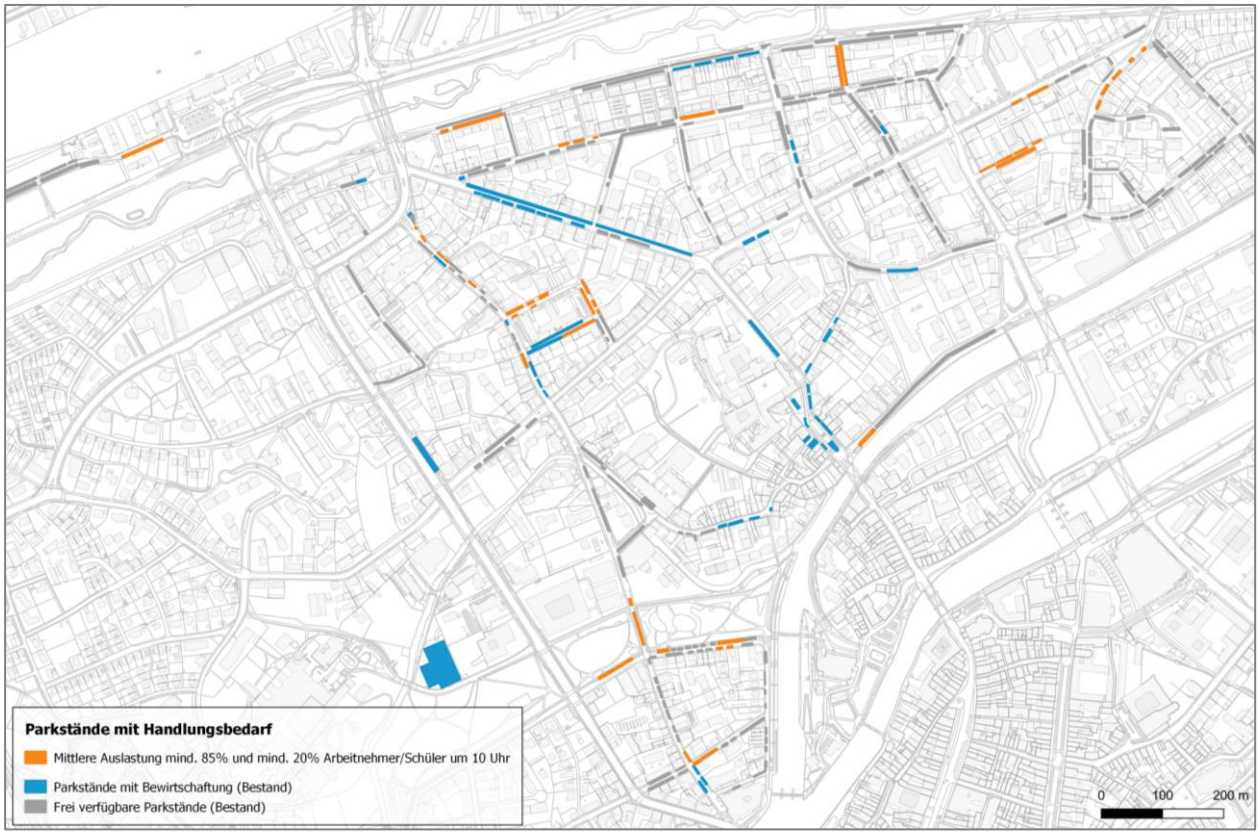


Abbildung 42: Parkstände mit Handlungsbedarf

4.4. Empfehlungen zur Bewirtschaftung

Im Kapitel 4.3 wurden die Bereiche betrachtet, in welchen unter Berücksichtigung der festgelegten Kriterien erhöhter Handlungsbedarf besteht und eine Parkraumbewirtschaftung unerlässlich ist. In diesen Gebieten herrscht zum einen ein mittlerer Parkdruck von mehr als 85 %, zum anderen parkten mehr als 20 % Arbeitnehmer und Schüler zum Zeitpunkt der höchsten Auslastung.

Die identifizierten, möglichen Bewirtschaftungsbereiche erstrecken sich über das gesamte Nikolaviertel. Bei der Ausweisung neuer Bewirtschaftungsbereiche ist die Ausweisung eines zusammenhängenden Bewirtschaftungsraums essenziell, um unerwünschte Verdrängungseffekte in benachbarte Gebiete zu vermeiden. Hierdurch kann die Parkraumverfügbarkeit für Anwohner in nicht bewirtschafteten Gebieten sichergestellt und der Parksuchverkehr bei der Suche freier, kostenfreier Stellflächen vermieden werden.

Daher wird empfohlen zukünftig das gesamte Nikolaviertel zu bewirtschaften und auch auf den bisher etwa 1.400 frei nutzbaren Stellflächen eine Gebühren- bzw. Parkscheibenpflicht einzuführen. Als Bewirtschaftungszeitraum wird der Zeitraum von 9 bis 20 Uhr empfohlen.

Aktuell gibt es kein einheitliches Gebührensystem in Landshut (siehe Kapitel 1.4). Im Zuge der Neuordnung des Nikolaviertels wird im Falle der Einführung einer Gebührenpflicht eine merkbare Staffelung mit z.B. 1€/Stunde (25 Cent/15 min) empfohlen. Im Kapitel 4.4.4 wird der rechnerische Bedarf an Überwachungspersonal für das Nikolaviertel und den Bahnhof im Falle einer Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten ermittelt.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzerstrukturen im Untersuchungsgebiet ergeben sich zusätzlich die folgenden Sonderfälle:

- Seligenthaler Straße und Bismarckplatz
- Bahnhofstraße
  Parkdeck Robert-Koch-Straße

4.4.1. Sonderfall Seligenthaler Straße und Bismarckplatz

Entlang der Seligenthaler Straße und dem Bismarckplatz wird auf einem Großteil der Stellplätze die Parkdauer mittels Parkscheibe eingegrenzt. Die wenigen frei verfügbaren Stellplätze waren am Erhebungstag voll ausgelastet und teilweise dauerhaft (durch Anwohner und Dauerparker) belegt. Zusätzlich war eine hohe Nachfrage an kostenfreien Parkplätzen in den umliegenden Straßenzügen feststellbar, was vermutlich auf Verlagerungseffekte aus der Seligenthaler Straße und dem Bismarckplatz zurückzuführen ist.

Bei der Umsetzung einer flächendeckenden Gebührenpflicht im Nikolaviertel wird empfohlen, den Bereich Seligenthaler Straße und Bismarckplatz im Wechselprinzip zu bewirtschaften. Die Bevorrechtigung der Bewohner (Gebührenfreiheit) wird auf bestimmte Zeiten beschränkt, z.B. Abend- und Morgenstunden. Außerhalb dieser Zeiten gilt die Gebührenpflicht für alle Nutzergruppen. Hierdurch wird vermieden, dass Anwohner tagsüber die Stellplätze vor den stark frequentierten Einrichtungen belegen und sichergestellt, dass Besucher und Kunden leichter einen freien Stellplatz finden. Alternativ können Anwohner auf die angrenzenden Straßenzüge ausweichen (hier gilt: Anwohnerparken im Mischprinzip). Bei Bedarf können zusätzlich Stellplätze ausschließlich für das Bewohnerparken gekennzeichnet werden (Trennprinzip).

Es ist möglich Beginn und Ende der gebührenpflichtigen Zeiten anders zu definieren, als Beginn und Ende der durch die Bewohner frei nutzbaren Zeiten. Hierdurch kann die Verfügbarkeit für Bewohner beispielweise ab 18 Uhr sichergestellt werden und gleichzeitig die in den Abendstunden anhaltende Nachfrage durch Kunden und Besucher reguliert werden. Zur Vereinheitlichung wird als Bewirtschaftungszeit auch hier der Zeitraum von 9 bis 20 Uhr empfohlen, in welchem die Gebührenpflicht gilt. Bewohner mit Parkausweis können in der Zeit von 18 bis 9 Uhr kostenfrei parken.

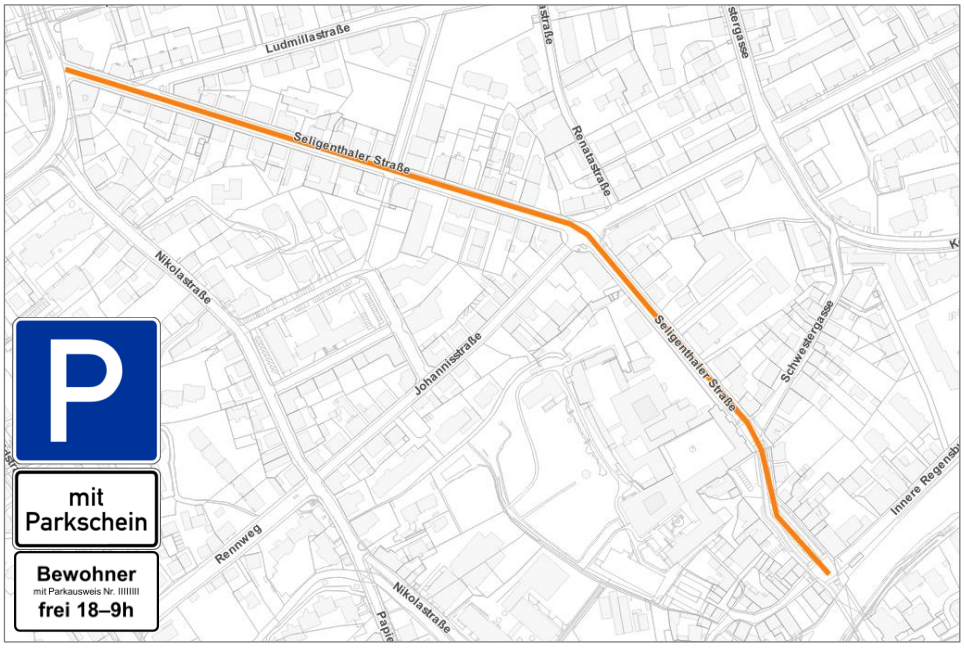


Abbildung 43: Bereich Seligenthaler Straße und Bismarckplatz

4.4.2. Sonderfall – Bahnhofstraße

Bei der Analyse der Bahnhofstraße konnte eine mittlere Auslastung von 81 % festgestellt werden. Um die Stellflächen auch in Zukunft für Pendler zur Verfügung stellen zu können, wird hier ebenso die Einführung einer Gebührenpflicht empfohlen, um Verdrängungseffekte aus den nahe gelegenen Straßenzügen zu vermeiden. Im Gegensatz zum restlichen Untersuchungsgebiet sind hier keine Sonderparkberechtigungen für Anwohner vorgesehen.

Zugleich können mit Hilfe einer ganztägig geltenden Gebührenpflicht unerwünschte Dauerparker aus dem Bereich verdrängt werden. Um die Stellflächen für Pendler attraktiv zu machen, wird die Einführung einer Tagespauschale empfohlen. Diese sollte analog zu den weiteren Stellflächen am Hauptbahnhof mindestens 1 €/Tag betragen. Eine Nutzung der vergleichsweise kostengünstigen Stellflächen durch Kunden und Besucher der Seligenthaler Straße ist aufgrund der fußläufigen Entfernung von mindestens 800 m nicht zu erwarten.

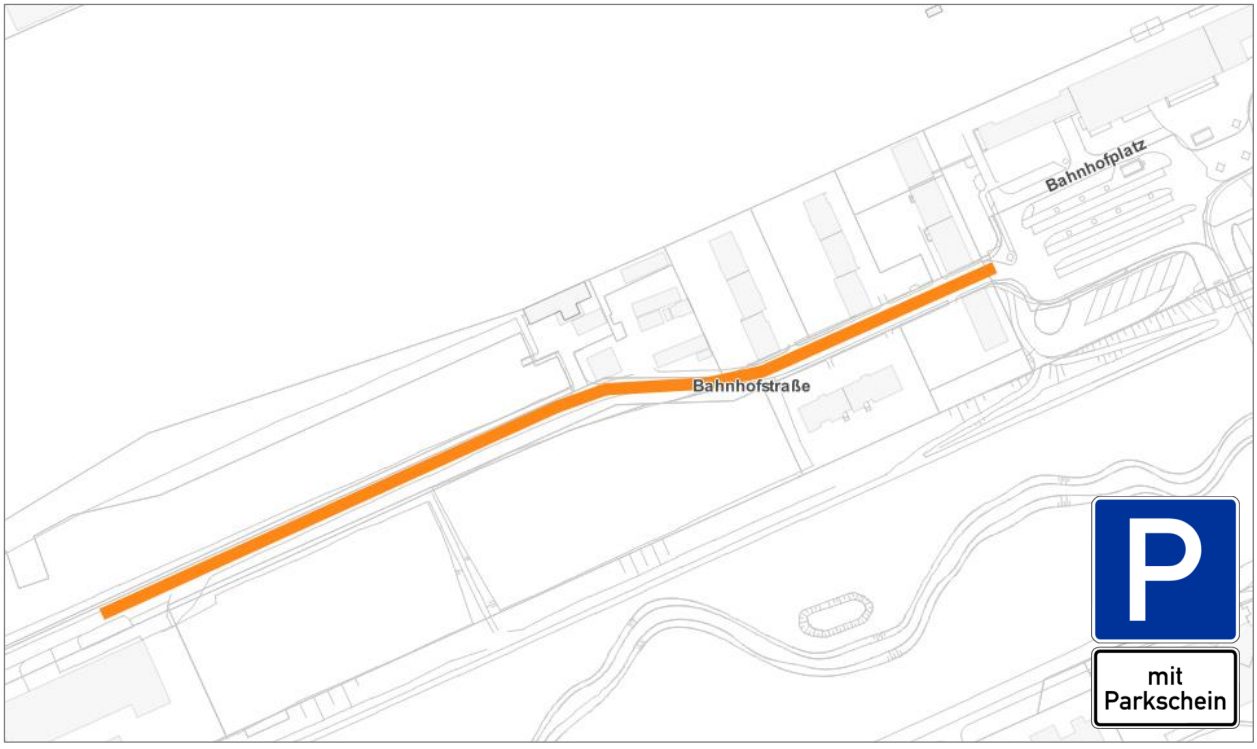


Abbildung 44: Bereich Bahnhofstraße mit Gebührenpflicht

4.4.3. Sonderfall – Parkdeck Robert-Koch-Straße

Das Parkdeck Robert-Koch-Straße verfügt insgesamt über 184 öffentlich zugängliche Stellplätze. In der Zeit zwischen 10 und 16 Uhr war das Parkhaus mit etwa 80 % relativ hoch ausgelastet. Dennoch standen zum Zeitpunkt der maximalen Auslastung (10-12 Uhr) noch 31 freie Stellflächen zur Verfügung. Um Fremdparker aus dem öffentlichen Straßenraum im Viertel zu verdrängen sowie im Zuge der Einführung einer flächendeckenden Gebühren-/Parkscheibenpflicht im Nikolaviertel wird empfohlen, auf dem Parkdeck eine Parkgebühr einzuführen oder die Parkscheibenpflicht beizubehalten (siehe Abbildung 45).

Um parkende Fahrzeuge vom öffentlichen Straßenraum in das Parkdeck zu verlagern, sollte die Nutzung des Parkdecks günstiger sein als die Nutzung der öffentlichen Parkstände.
Die Einführung einer Gebührenpflicht oder die Beibehaltung der Parkscheibenpflicht muss regelmäßig kontrolliert werden. Zur Senkung des Personalaufwands kann hierzu beispielsweise eine Schrankenanlage eingesetzt werden.

Um die Nutzung speziell für Berufsschüler attraktiv zu machen, kann auch hier eine Tagespauschale eingeführt werden. Als Bewirtschaftungszeitraum wird 9 bis 16 Uhr empfohlen.

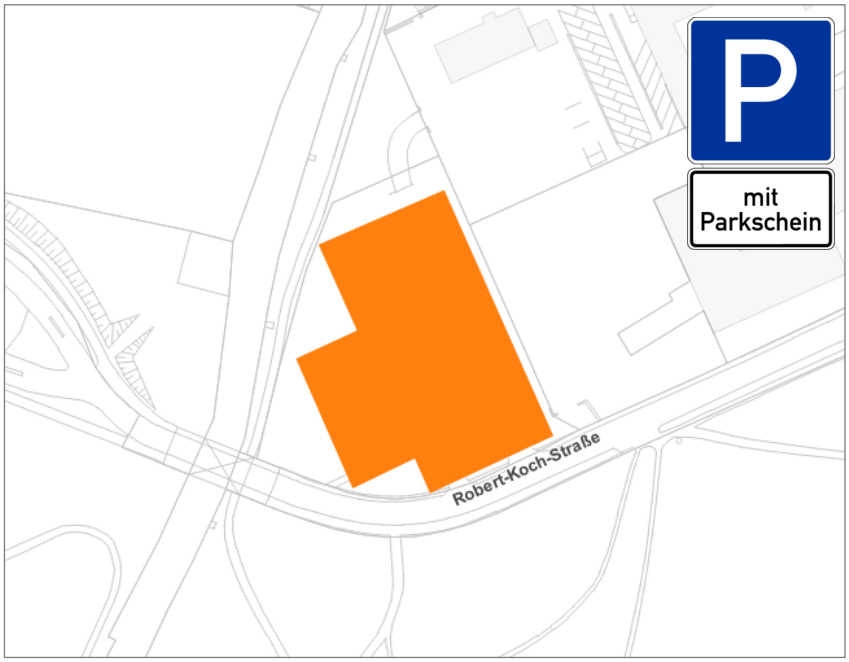


Abbildung 45: Parkdeck-Robert-Koch-Straße mit Gebührenpflicht (oder Parkscheibe)

Anmerkung: Zwischenzeitlich wurde die maximale Parkdauer auf 6 Stunden begrenzt und ein Parkscheinautomat eingerichtet. Die Parkgebühr beträgt 1 Euro pro Stunde. Die erste Stunde ist kostenfrei.

4.4.4. Berechnung Personalbedarf

Im Folgenden wurde der voraussichtliche Bedarf an Überwachungskräften für das Nikolaviertel ermittelt. Als Grundlage hierfür diente das im Rahmen des Forschungsprojektes „Parkraummanagement in Berlin" entwickelte Bedarfsschema [Quelle: Heinrichs, 2010], welches für das Gebiet Nikolaviertel und den Bahnhof angepasst wurde. In Tabelle 7 werden die wichtigsten Kennwerte beschrieben. Sofern keine gesonderte Erklärung erfolgt, wurde auf die Erfahrungswerte aus dem oben genannten Forschungsprojekt zurückgegriffen.

Unter Berücksichtigung aller Parameter ergibt sich für das Nikolaviertel und den Bahnhof ein rechnerischer Personalbedarf von 8,6 Überwachungskräften im Jahresmittel, um das gesamte Gebiet etwa 2- bzw. 4-mal pro Tag zu kontrollieren (Berechnungsschema siehe Tabelle 8).

Tabelle 7: Beschreibung verwendeter Kennwerte

Kennwert	Beschreibung
Kontrollstrecke	Die Gesamtwegestrecke entspricht der Kantenlänge der zu kontrollierenden Straßenseiten. Für das Nikolaviertel und den Bahnhof beträgt die Gesamtlänge 19 Kilometer. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Wegeabkürzungen bei der Überwachung zu berücksichtigen
Überwachungsturnus	Es wurde ein 3-stündiger Turnus angenommen. Entsprechend der vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten (für Samstage wird eine Bewirtschaftungszeit von 9 bis 13 Uhr angenommen) ergeben sich 2 bzw. 4 Überwachungsgänge pro Tag
Anteil Falschparker	Im Nikolaviertel wurden während der Erhebung rund 10 % Falschparker identifiziert. Dieser Anteil wird sich mit einer Verstärkung der Kontrollgänge vermutlich reduzieren
Überprüfzeit je Parkstand	Abweichend vom entwickelten Bedarfsschema wurden hier keine gesonderten Zeiten für die Prüfung von Handy-Parken berücksichtigt.
Abstand Parkscheinautomaten	Laut EAR wird ein Abstand von maximal 150 m zwischen Fahrzeug und Automat empfohlen. In der Berechnung wurde für die Automaten ein Abstand von 300 m angenommen
Allgemeine Auskünfte	Erfahrungsgemäß wird das Überwachungspersonal häufig von ortsunkundigen Passaten angesprochen. Der Zeitbedarf hierfür wird durch diesen Faktor berücksichtigt (2 min pro Stunde)
Abschlag für Abwesenheit	In der Berechnung wurde ein Abwesenheitsfaktor von 20 % berücksichtigt. In diesem sind Fehltage durch Urlaub, Krankheit, usw. inkludiert
Überwachungsminuten pro Jahr	Produkt aus Überwachungsgängen pro Jahr und benötigter Dauer pro Tour
Benötigte Überwachungskräfte	Quotient aus jährlicher Überwachungszeit und der effektiven Arbeitszeit

Tabelle 8: Berechnung Bedarf Überwachungspersonal Nikolaviertel

Basisdaten	
Parkstände	1.870
Kontrollstrecke [m]	17.100
Werktage	250
Bewirtschaftungszeit werktags [h]	11
Samstage	52
Bewirtschaftungszeit samstags [h]	4
Überwachungsturnus	
Überwachungsturnus werktags [... stündlich]	3
Überwachungsturnus samstags [... stündlich]	2
Überwachungsgänge pro Jahr [Touren]	1.021
Kenngrößen Überwachung	
Gehgeschwindigkeit [m/h]	3.600
Reine Gehzeit [min/Tour]	285
Prüfzeit je Fahrzeug (Parkscheine) [sec]	5
Anteil Falschparker [%]	9,4
Anzeige je Fahrzeug [min]	2
Prüfzeit der Parkscheine [min/Tour]	509
Abstand Automaten [m]	300
Anteil Fehlermeldung Automaten [%]	10
Anzeige je Automat [min]	1,5
Prüfzeit der Automaten [min/Tour]	8,6
Allgemeine Auskünfte [min/Tour]	9,5
Zeitaufwand je Tour [min/Tour]	812
Überwachungsminuten je Jahr	828.992
Kenngrößen Personal	
Abschlag für Abwesenheit (Krankheit, Urlaub, usw.) [%]	20
Tägliche Arbeitszeit [h]	8
Arbeitszeit vor Ort pro Jahr [min/Person]	96.000
Benötigte Überwachungskräfte (im Jahresmittel)	**8,6**
Eingangsgrößen	

4.5. Ausgabe von Bewohnerparkausweisen

Im Rahmen der Erhebung konnte eine hohe Auslastung des Gebietes alleine durch Anwohner und Dauerparker festgestellt werden. Um diese Nachfrage zu regulieren, sollten die nachfolgenden Hinweise berücksichtigt werden. Zum einen empfiehlt die EAR einen Schlüssel von durchschnittlich 1,6 parkberechtigten Fahrzeugen je vorhandenen Parkstand, da davon ausgegangen werden kann, dass sich nur etwa 90 % der Berechtigten einen Parkausweis ausstellen lassen. Zum anderen sollte die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen an bestimmte Voraussetzungen geknüpft sein:

- Der Bewohner wohnt in einer Straße, die in dem jeweiligen Bewohnerparkgebiet liegt, und ist dort mit ihrem Haupt- oder Zweitwohnsitz amtlich gemeldet
- Der Bewohner darf in seinem Bewohnerparkgebiet weder über eine Garage noch über einen Stellplatz, sei es als Eigentümer oder Mieter, verfügen
- Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug (Vorgabe StVO)
    - Alternativ: Ein Parkausweis je Haushalt

In der nachfolgenden Karte (siehe Abbildung 46) sind die Grenzen der möglichen Bewohnerparkbereiche im Viertel skizziert. Um den Binnenverkehr der Parkberechtigten zu reduzieren, wird der laut EAR empfohlene maximale Durchmesser von 1.000 m nicht überschritten (max. 780m).

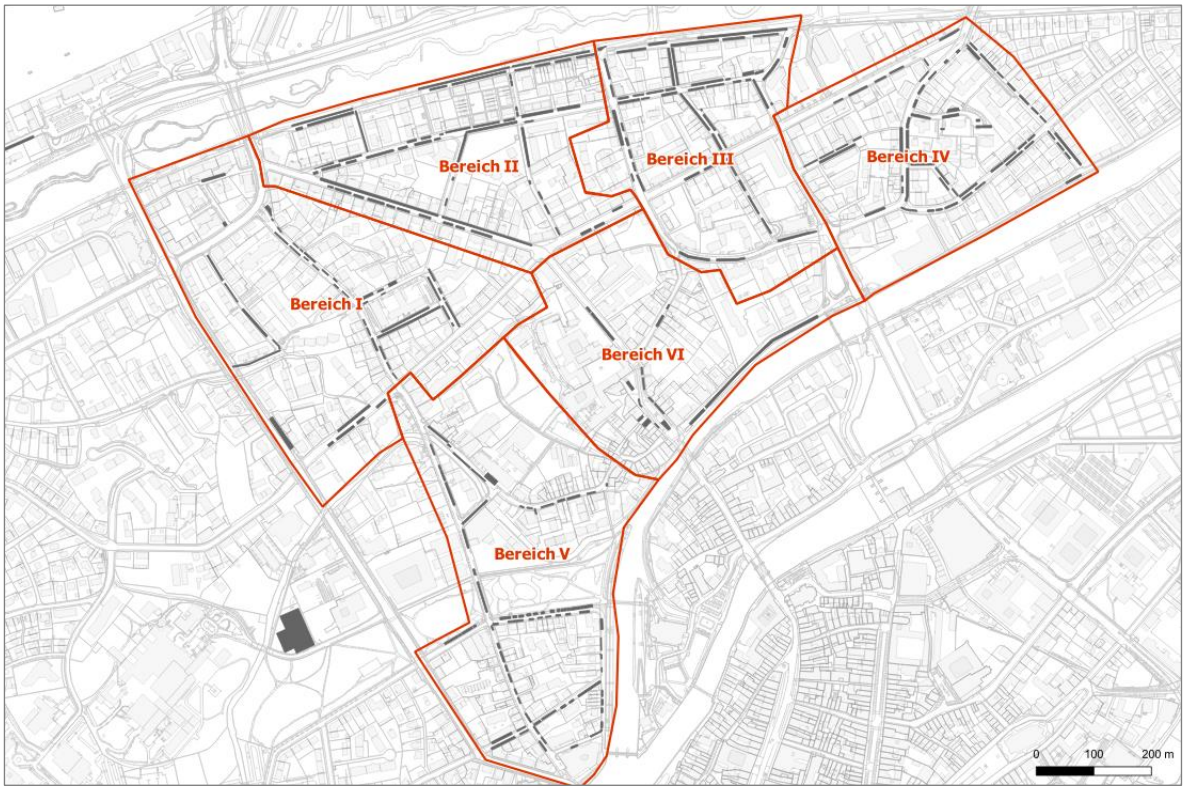


Abbildung 46: Skizzierung möglicher Bewohnerparkbereiche

4.6. Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen

Im Rahmen der Untersuchung konnten bereits heute Verdrängungseffekte auf bewirtschafteten Straßenzügen in nicht bewirtschaftete Bereiche festgestellt werden. Im Zuge einer Neuordnung der Parksituation im Nikolaviertel ist daher eine flächendeckende Bewirtschaftung zur Vermeidung weiterer Verlagerungen der Nachfrage notwendig, um eine Entlastung von Wohngebieten sicherzustellen.

In erster Linie wird durch die Einführung einer Bewirtschaftung mittels Gebühren- oder Parkscheibenpflicht der Berufs- und Schülerverkehr aus dem Gebiet verdrängt. Diese Nutzergruppe bevorzugt preisgünstige bzw. kostenlose Stellflächen und ist dafür bereit längere Fußwege in Kauf zu nehmen. Aufgrund der knappen Stellplatzverfügbarkeit auch außerhalb der öffentlichen Straßen im Gebiet ist die Verbesserung der ÖV- und Radverbindung von zentraler Bedeutung, um eine erfolgreiche Verlagerung auf den ÖV und das Fahrrad zu ermöglichen. Hierzu sollte ebenfalls die Einrichtung von weiteren Fahrradabstellanlagen in Schulnähe erfolgen.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass mittels Bewirtschaftung gebietsfremde Dauerparker (z.B. aus der Innenstadt) aus dem Nikolaviertel verdrängt werden können. Hierdurch kann die Umschlagrate und damit die Chance einen freien Stellplatz zu finden erhöht werden. Dies wirkt sich positiv auf den anliegenden Einzelhandel aus.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine flächendeckende Überwachung des Gebietes.

4.7. Zusammenfassung und Empfehlungen

4.7.1. Rahmenbedingungen Nikolaviertel

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes für das Nikolaviertel sowie den Hauptbahnhof konnten die folgenden Erkenntnisse gewonnen werden:

- Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt knapp 1.870 Stellplätze erhoben, wovon etwa 1.400 Stück (76 %) kostenfrei zur Verfügung stehen. Weiterhin wird vereinzelt (15% der Stellflächen) die Parkdauer mittels Parkscheibe beschränkt.

- Das Nikolaviertel zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte aus, was sich in einer allgemein hohen Auslastung des Parkraums wiederspiegelt. Die mittlere Auslastung im Untersuchungsgebiet beträgt 83 %.

- Der Großteil der Stellflächen wird durch Anwohner und Dauerparker genutzt. Diese Nutzergruppe belegt morgens und abends knapp 80 % der Stellflächen. Tagsüber sinkt deren Anteil auf etwa 50 % ab. Der Parkraumbedarf allein für Anwohner könnte somit abgedeckt werden.

- Der Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern (Beschäftigte und Schüler) beträgt zu Spitzenzeiten knapp 20 %. Der Anteil an Kurzparkern (Kunden und Besucher) etwas über 20 %. Hierdurch kommt es in erster Linie tagsüber zu Konflikten zwischen den Nutzergruppen.

4.7.2. Parkraumbewirtschaftung

- Als zentrales Steuerungselement, um die Parksituation für Anwohner, Kunden und Besucher zu verbessern, wird eine flächendeckende Bewirtschaftung (Parkscheibe/Parkuhr) werktags in der Zeit zwischen 9 und 20 Uhr vorgeschlagen. Durch die Ausgabe von Parkausweisen kann die Verfügbarkeit der Parkstände für die Anwohner verbessert werden. Weitere Empfehlungen zur künftigen Bewirtschaftung sind in Abbildung 47 dargestellt.

- Grundsätzlich wird der Vorzug einer Gebührenpflicht gegenüber einer Parkscheibenregelung empfohlen. Parkende werden nicht in Ihrer Parkdauer beschränkt und ein Teil der Kosten der Kontrollen kann durch die Einnahmen durch die Bewirtschaftung finanziert werden.

- Die Preisstruktur der Bewirtschaftung kann sich an der bereits vorhandenen Preisstruktur orientieren, lediglich auf eine Höchstparkdauer sollte verzichtet werden.

- Zentrales Element einer erfolgreichen Umsetzung der neuen Parkraumregelung sind regelmäßige Kontrollgänge im Untersuchungsgebiet sowie eine konsequente Ahndung von Falschparkern.

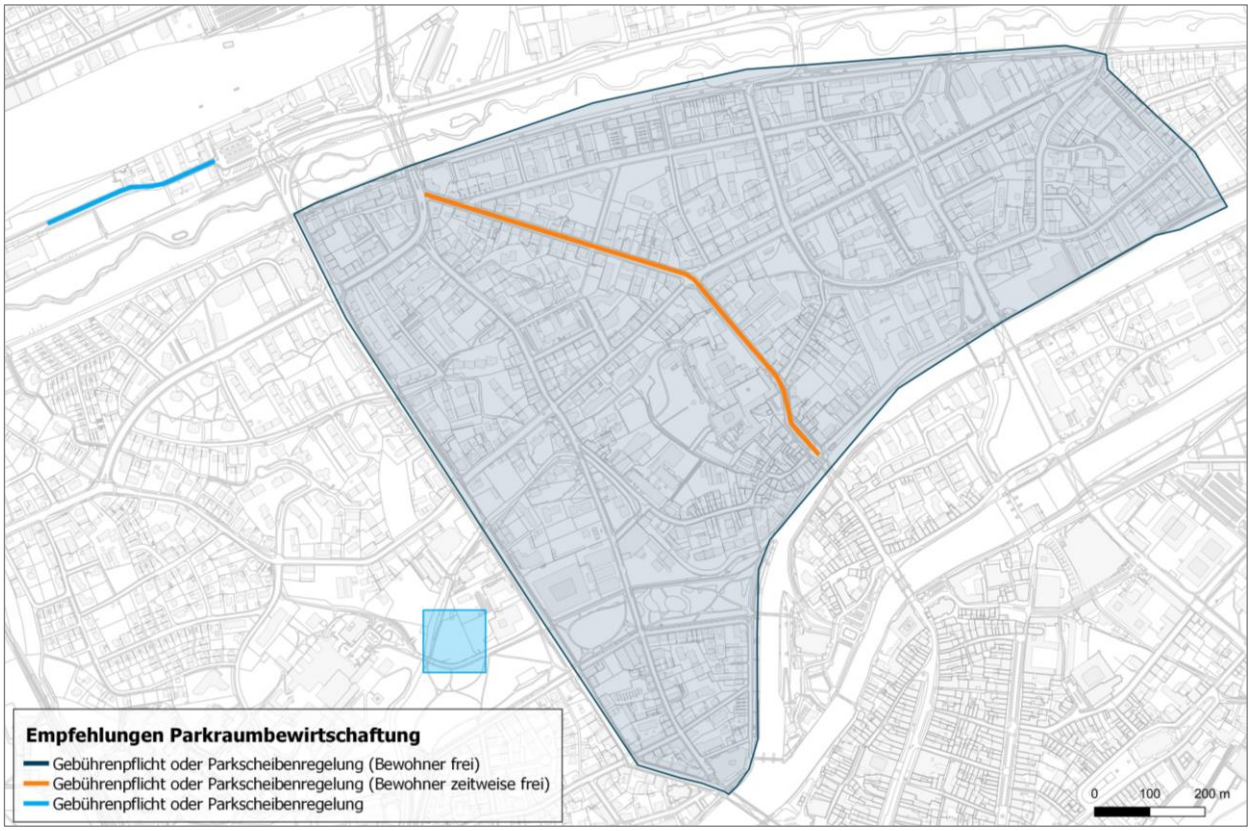


Abbildung 47: Empfehlungen zur Parkraumbewirtschaftung

4.7.3. Begleitende Maßnahmen und Angebote

- Um die Stellplatznachfrage im Berufs- und vor allem Schülerverkehr zu reduzieren sind neben der Parkraumbewirtschaftung noch weitere Maßnahmen notwendig. Hierzu gehören grundsätzlich eine Verbesserung der ÖV- und Rad-Anbindung, Erweiterung der Fahrradabstellanlagen, Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements, Leitfaden für betriebliches Mobilitätsmanagement, etc.

- Für die Nutzergruppe der Beschäftigten und Schüler sollten vorwiegend Parkmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenraums in Form von Quartiersgaragen, P+R- bzw. B+R-Anlagen, etc. bereitgestellt werden. Diese Nutzergruppe beansprucht einen Stellplatz in der Regel über mehrere Stunden. Beschäftigen und Schülern kann ein etwas längerer Fußweg zum Ziel zugemutet werden.

- Schüler, die die Berufsschule I in der Luitpoldstraße mit dem eigenen Pkw anfahren und auf dem Schulparkplatz keinen Stellplatz mehr vorfinden, sollten auf die freien Stellplatzkapazitäten im Parkdeck Robert-Koch-Straße hingewiesen werden. Damit dies angenommen wird, ist es wichtig, dass das Parken in der Anlage günstiger ist, als die Parkgebühr im öffentlichen Straßenraum.

- Gebietsfremde Parker, die beispielsweise angrenzend zu den bewirtschafteten Lizenzgebieten wohnen, können auch weiterhin von 20 bis 9 Uhr kostenfrei in den Straßen des Nikolaviertels parken.

- Insbesondere für Anwohner, die seltener auf ihren Erst- oder Zweitwagen angewiesen sind, sollte das Angebot von Carsharing-Stationen im Nikolaviertel ausgebaut werden.

Abbildungen

Abbildung 1: Umgriff des Untersuchungsgebietes 5
Abbildung 2: Points of Interest im Untersuchungsgebiet 6
Abbildung 3: Stellplätze im Untersuchungsgebiet nach Bewirtschaftungsform 7
Abbildung 4: Bewirtschaftungsformen Nikolaviertel (Stand: Juli 2019) 8
Abbildung 5: Verteilung Schüler-Pkw im öffentlichen Raum 9
Abbildung 6: Bahnhofstraße 11
Abbildung 7: Nikolaus-Alexander-Mair-Straße 11
Abbildung 8: Übersichtskarte Teilgebiete 13
Abbildung 9: Auslastungskurve Gesamtgebiet nach Nachfragegruppen 14
Abbildung 10: Tagesanteil Parker mit Überschreitung der Parkdauer 17
Abbildung 11: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 12 und 14 Uhr 22
Abbildung 12: Gebiet Bahnhofstraße – Auslastung nach Nutzergruppen 23
Abbildung 13: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 24
Abbildung 14: Gebiet Nikolastraße – Auslastung nach Nutzergruppen 25
Abbildung 15: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 26
Abbildung 16: Gebiet Ludmillastraße – Auslastung nach Nutzergruppen 27
Abbildung 17: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 6 und 8 Uhr 28
Abbildung 18: Gebiet Lehbühlstraße – Auslastung nach Nutzergruppen 29
Abbildung 19: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 16 und 18 Uhr 30
Abbildung 20: Gebiet Seligenthaler Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 31
Abbildung 21: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 18 und 20 Uhr 32
Abbildung 22: Gebiet Herzog-Wilhelm-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 33
Abbildung 23: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 34
Abbildung 24: Gebiet Rennweg – Auslastung nach Nutzergruppen 35
Abbildung 25: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 36
Abbildung 26: Gebiet Papiererstraße Nord – Auslastung nach Nutzergruppen 37
Abbildung 27: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 18 und 20 Uhr 38
Abbildung 28: Gebiet Bismarckplatz – Auslastung nach Nutzergruppen 39
Abbildung 29: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 40
Abbildung 30: Gebiet Franz-Seiff-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 41
Abbildung 31: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 16 und 18 Uhr 42
Abbildung 32: Gebiet Innere Regensburger Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 43
Abbildung 33: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 44
Abbildung 34: Gebiet Äußere Regensburger Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 45
Abbildung 35: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 10 und 12 Uhr 46
Abbildung 36: Gebiet Parkdeck Robert-Koch-Straße – Auslastung nach Nutzergruppen 47
Abbildung 37: Maximale Tagesauslastung im Bereich zwischen 14 und 16 Uhr 48
Abbildung 38: Gebiet Papiererstraße Süd – Auslastung nach Nutzergruppen 49
Abbildung 39: Beschilderungsbeispiel Bewohnerparkzone 55
Abbildung 40: Beschilderungsbeispiel Gebührenpflicht 56
Abbildung 41: Beschilderungsbeispiel Parkscheibenregelung 57
Abbildung 42: Parkstände mit Handlungsbedarf 60

Abbildung 43: Bereich Seligenthaler Straße und Bismarckplatz 62
Abbildung 44: Bereich Bahnhofstraße mit Gebührenpflicht 63
Abbildung 45: Parkdeck-Robert-Koch-Straße mit Gebührenpflicht (oder Parkscheibe) 64
Abbildung 46: Skizzierung möglicher Bewohnerparkbereiche 67
Abbildung 47: Empfehlungen zur Parkraumbewirtschaftung 70

Tabellen

Tabelle 1: Städtevergleich – Kosten für Parken im öffentlichen Straßenraum 10
Tabelle 2: Städtevergleich – Kosten für Parken in Parkhäusern 10
Tabelle 3: Kategorisierung Parkdruck 14
Tabelle 4: Mittlere Tagesauslastung und Nutzergruppenanteile 15
Tabelle 5: Maximale Belegung nach Nutzergruppen und Uhrzeit 16
Tabelle 6: Anwendungsprinzipien Bewohnerparken 54
Tabelle 7: Beschreibung verwendeter Kennwerte 65
Tabelle 8: Berechnung Bedarf Überwachungspersonal Nikolaviertel 66