

Parkraumkonzept Klaustorvorstadt

Stadt Halle (Saale)

Fachbereich Planen / Abt. Verkehrsplanung

Hansering 15

06108 Halle

I.V.O. GmbH

Ingenieurbüro für Verkehrsorganisation

Dölauer Straße 82

06120 Halle

Halle, den 17.05.2019

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielstellung	4
2	Abgrenzung	4
2.1	Räumliche Abgrenzung	4
2.2	Zeitliche Abgrenzung	4
2.3	Inhaltliche Abgrenzung	4
3	Statistische Einordnung	5
4	Ermittlung des Parkraumangebots	5
5	Empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage	10
6	Untersuchung der Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte	17
6.1	Voraussetzung nach StVO und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO	17
6.2	Schlussfolgerung	18
7	Tragfähigkeit der Bewirtschaftung im Misch- oder Trennprinzip	18
8	Empfehlungen für die künftige Organisation des ruhenden Verkehrs	19
8.1	Bestimmung der künftigen Ausdehnung der Bewohnerparkzone	19
8.2	Maßnahmenvorschläge innerhalb der künftigen Bewohnerparkzone	21
8.2.1	Ausweitung des Stellplatzangebots für Pkw	21
8.2.2	Bewirtschaftung der Bereiche für Bewohner	21
8.2.3	Bewirtschaftung der Bereiche für Kurzzeitparken	22
8.3	Stellplatzbilanz	23
8.4	Maßnahmenvorschläge außerhalb der künftigen Bewohnerparkzone	24
9	Zusammenfassung	24

Anhang

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohner und Kfz je Straßenzug.....	5
Tabelle 2: Erhobene Parameter zur Klassifizierung des Parkraumangebots.....	5
Tabelle 3: Gegenüberstellung gemeldeter Kfz und Parkraumangebot.....	8
Tabelle 4: Definition der Nutzergruppen	10
Tabelle 5: Amortisationsrechnung	18
Tabelle 6: Stellplatzbilanz.....	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Öffentliches Stellplatzangebot differenziert nach Bewirtschaftungsform.....	6
Abbildung 2: Privates Stellplatzangebot differenziert nach Bewirtschaftungsform.....	6
Abbildung 3: Gesamtparkraumangebot differenziert nach privaten und öffentlichen Stellplätzen je Straßenzug.....	7
Abbildung 4: Gegenüberstellung gemeldeter Kfz und Parkraumangebot.....	9
Abbildung 5: Stellplatznachfrage nach Nutzergruppen je Straße	11
Abbildung 6: Stellplatznachfrage nach Uhrzeit je Straße	12
Abbildung 7: Stellplatznachfrage je Straße 4 Uhr	13
Abbildung 8: Stellplatznachfrage je Straße 10 Uhr	14
Abbildung 9: Stellplatznachfrage je Straße 15 Uhr	15
Abbildung 10: Stellplatznachfrage je Straße 21 Uhr	16
Abbildung 11: Ausdehnung der künftigen Bewohnerparkzone.....	20

Anhang

Anhang 1: Bestandsanalyse, Blatt 1-6

Anhang 2: Stellplatzkonzept, Blatt 1-6

1 Anlass und Zielstellung

Für die Innenstadt von Halle (Saale) wird eine weiterhin positive Entwicklung der Einwohnerzahl erwartet; so auch in den westlich der Altstadt gelegenen Quartieren Klostervorstadt und Salineinsel, womit auch die Zunahme der Parkraumnachfrage anhalten wird. Gleichzeitig werden private Parkplätze auf Brachen infolge Neubebauung wegfallen. Der Bau einer Quartiersgarage ist bislang nicht abzusehen, sodass das Parkraumangebot tendenziell abnimmt. Im Kerngebiet der Klostervorstadt zwischen Robert-Franz-Ring, Mansfelder Straße und Saale-Hauptstrom besteht bereits seit Ende 2002 eine Bewohnerparkzone. Sie erfüllt nicht die gemäß VwV zur StVO inzwischen eingeführte Quotierung. Tagsüber stehen weniger als 50 % des öffentlichen Parkraums für jedermann zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist die geltende Parkraumbewirtschaftung unter Einbeziehung südlich und westlich angrenzender Straßen anzupassen und ggf. entlang der Mansfelder Straße bis zur Hafensstraße auszudehnen.

2 Abgrenzung

2.1 Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Klostervorstadt samt nördlicher Salineinsel, zwischen Robert-Franz-Ring, An der Magistrale und Saalehauptstrom. Das Gebiet wurde entsprechend der darin enthaltenen Straßenzüge eingeteilt.

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Die empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage erfolgte an einem „mittleren Werktag“ (Mittwoch, dem 10.01.2018) in vier Zeitabschnitten (04:00 Uhr, 10:00 Uhr, 15:00 Uhr und 21:00 Uhr).

2.3 Inhaltliche Abgrenzung

Die Untersuchung umfasst die empirische Erfassung des vorhandenen Stellplatzangebots sowie der realisierten Parkraumnachfrage im Untersuchungsgebiet, inklusive Auswertung und Beurteilung der erfassten Informationen sowie Entwicklung eines Stellplatzkonzepts für die künftigen Bewirtschaftungsbereiche.

Die realisierte Nachfrage enthält nicht die auf Grund von Kapazitätsbeschränkungen im vorhandenen Parkraumangebot unterdrückte Nachfrage.

Unsicherheiten ergeben sich bei der gewählten Untersuchungsmethodik hinsichtlich der exakten Ermittlung des Parkzwecks für jedes Fahrzeug und der tatsächlich erforderlichen Stellplatzanzahl.

„So kann z. B. die Erhebung in einem Gebiet mit knappem Parkraum keinen Hinweis dafür liefern, in welchen Größenordnungen dort Parkraum nachgefragt werden würde, wenn mehr Parkraum zur Verfügung stünde.“ (EAR 05, Abschnitt 3.2.3, Seite 15)

3 Statistische Einordnung

Straße	Kfz gesamt	Pkw	Einwohner mit Hauptwohnung	Einwohner mit Haupt- und Ne- benwohnung
Am Sophienhafen	86	84	167	169
An der Hulbe				
An der Schwemme	16	14	48	48
An der Stadtschleuse	2	1	1	1
Ankerstraße	92	81	204	208
Franz-Schubert-Straße	95	80	208	213
Hafenstraße	105	83	187	190
Herrenstraße 13-18	24	23	72	75
Mansfelder Straße	152	113	289	296
Packhofgasse	2	1		
Pfälzer Straße	125	111	322	329
Robert-Franz-Ring	96	80	260	274
Tuchrähmen				
Untersuchungsgebiet insgesamt	795	671	1.758	1.803

Tabelle 1: Einwohner und Kfz je Straßenzug

4 Ermittlung des Parkraumangebots

Das bestehende Parkraumangebot wurde durch Ortsbegehungen erfasst, anhand von Luftbildern um fehlende Stellflächen ergänzt und durch nochmalige Ortsbegehungen verifiziert. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 1.390 Stellplätze ermittelt, welche sich in 644 öffentliche sowie 746 erfassbare private Stellplätze aufgliedern¹. Die Stellplätze wurden anhand folgender Merkmale erfasst:

	Öffentliche Stellplätze	Private Stellplätze
Bewirtschaftungsform	<ul style="list-style-type: none"> - Parken für jedermann uneingeschränkt - Parken für jedermann mit Parkschein - Parken für jedermann mit Parkscheibe - Parken für jedermann Parkscheibe und Bewohner - Bewohnerparken - Parken für Behinderte - Parken Lkw, Busse und Wohnmobile - Parken Krad - Taxistand - Parken Hotel Ankerhof 	<ul style="list-style-type: none"> - Eigennutzung privat (inkl. Garagen) - Eigennutzung Firma - Parken für Kunden - Parken für behinderte Kunden - Parken für Patienten - Parken für behinderte Patienten - Parken für Bewohner zur Miete - Parken für jedermann zur Miete - Parken nur mit Genehmigung - unbekannt

Tabelle 2: Erhobene Parameter zur Klassifizierung des Parkraumangebots

¹ Für Längsparkstände im Straßenraum wurde ein Platzbedarf von 5,20 m pro Stellplatz gem. EAR 05, Abschnitt 4.3.2, Tabelle 4.3-1, Seite 28 angesetzt. Die tatsächliche Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze kann, z.B. aufgrund ineffizienter Nutzung des Parkraums, abweichen.

Das öffentliche Parkraumangebot ist stets für den Normalzustand ohne ggf. vorhandene Sperrungen angegeben.

Für die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Tiefgaragen lagen keine Daten vor. Es gibt mindestens zwei Anlagen, sodass die Anzahl privater Stellplätze höher ist als angegeben.

Abbildung 1 und Abbildung 2 werden die Anteile der Bewirtschaftungsformen öffentlicher bzw. privater Stellplätze aufgezeigt. Abbildung 3 zeigt die Verteilung öffentlicher und privater Stellplätze im Untersuchungsgebiet differenziert nach Straßen.

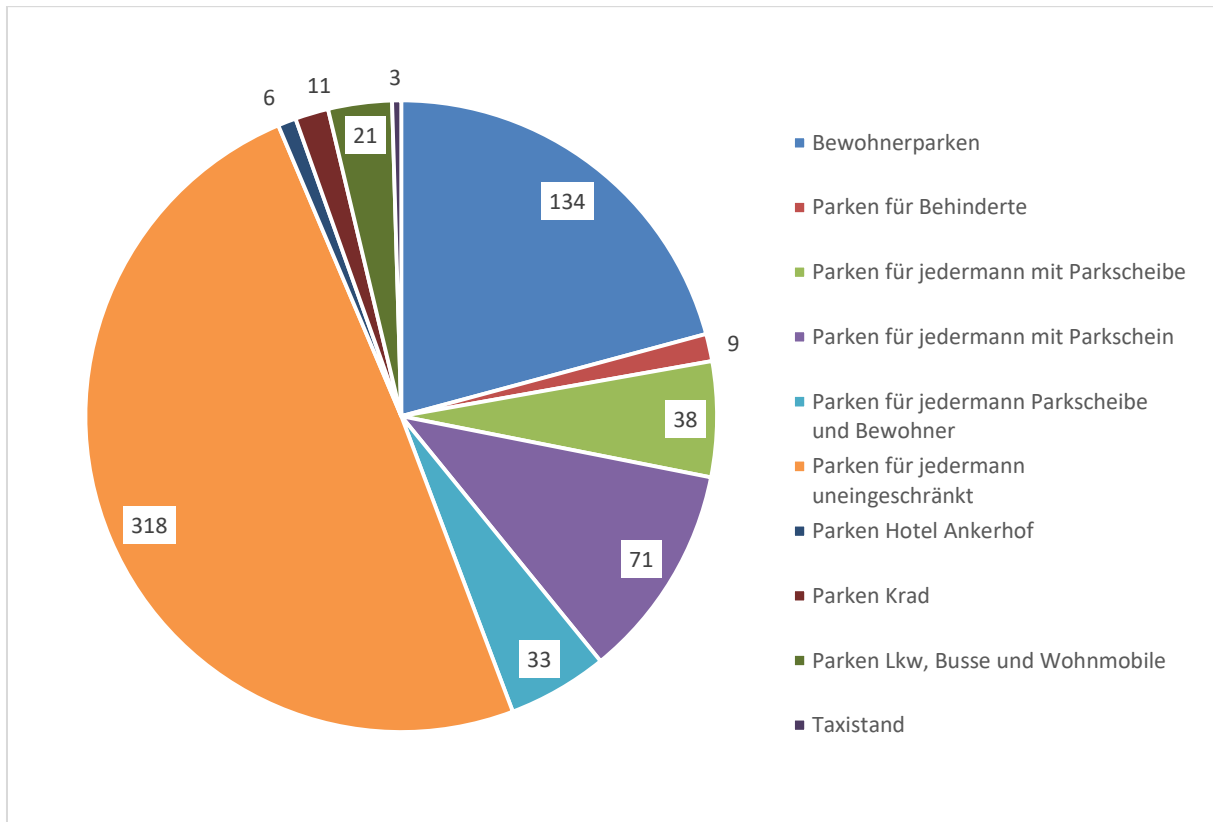


Abbildung 1: Öffentliches Stellplatzangebot differenziert nach Bewirtschaftungsform

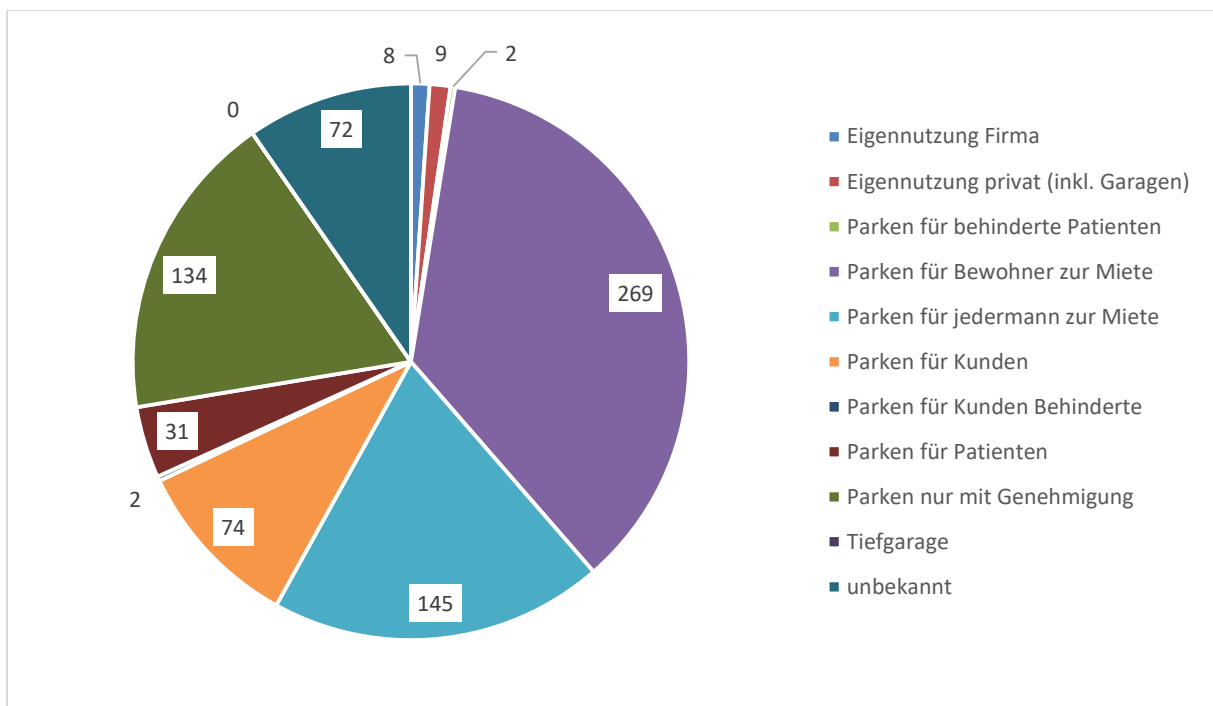
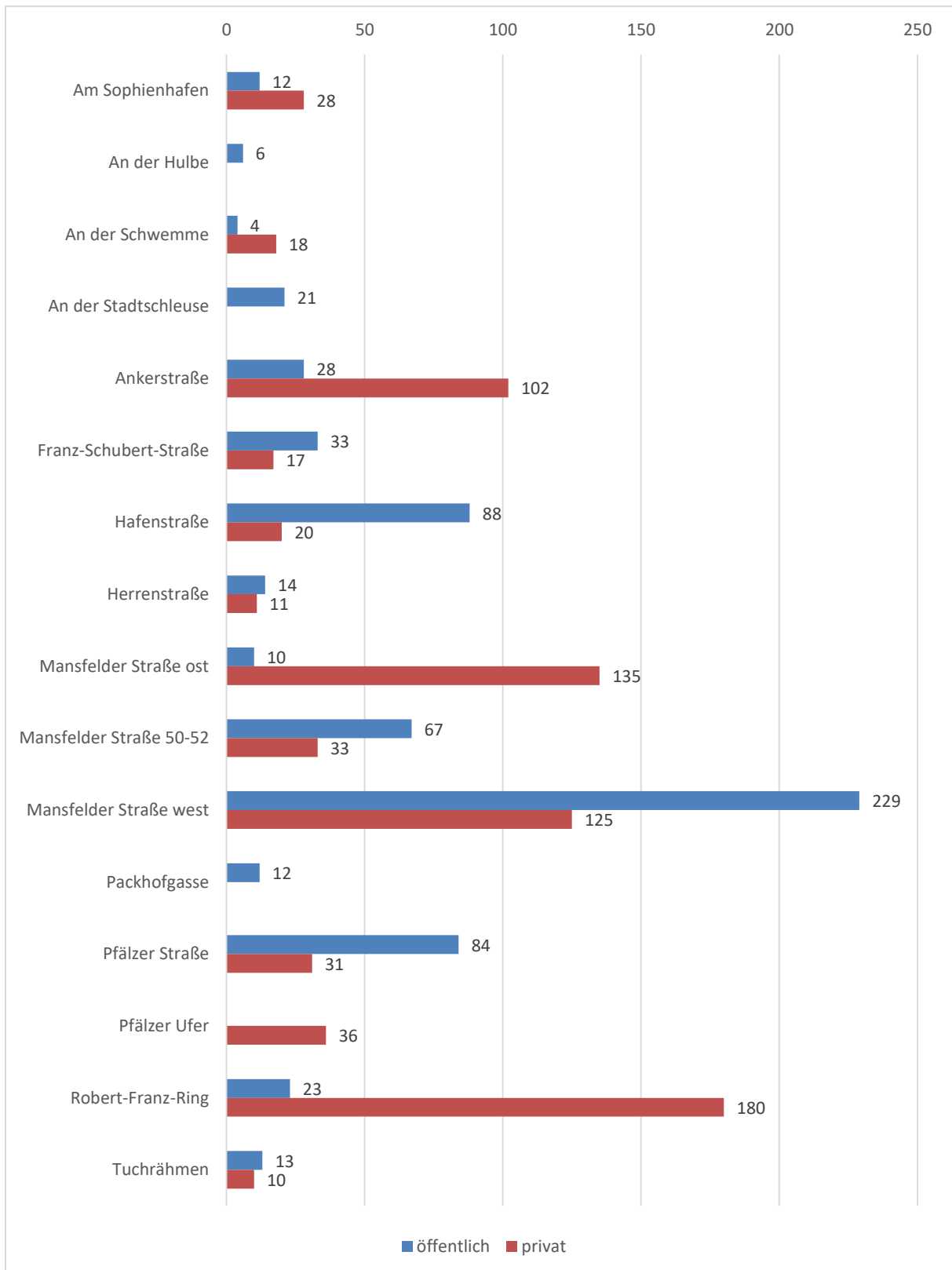


Abbildung 2: Privates Stellplatzangebot differenziert nach Bewirtschaftungsform



Anmerkungen: Mansfelder Straße 50-52 = Bäder, Klinik, Saline; Mansfelder Straße west = Mansfelder Straße westlich Schieferbrücke (übrige Hausnummern); Mansfelder Straße ost = Mansfelder Straße östlich Schieferbrücke

Abbildung 3: Gesamtparkraumangebot differenziert nach privaten und öffentlichen Stellplätzen je Straßenzug

Tabelle 3 und Abbildung 4 stellen die Anzahlen der im Untersuchungsgebiet gemeldeten Kfz und der Stellplätze je Straße dar.

Straße	Kfz	Pkw	Stellplätze			Parkraumangel/ -überschuss	
			Öff.	Priv.	Ges.	Kfz/öff. Stellpl.	Kfz/ges. Stellpl.
Am Sophienhafen	86	84	12	28	40	-74	-46
An der Hulbe	0	0	6	0	6	6	6
An der Schwemme	16	14	4	18	22	-12	6
An der Stadtschleuse	2	1	21	0	21	19	19
Ankerstraße	92	81	28	102	130	-64	38
Franz-Schubert-Straße	95	80	33	17	50	-62	-45
Hafenstraße	105	83	88	20	108	-17	3
Herrenstraße 13-18	24	23	14	11	25	-10	1
Mansfelder Straße östlich Schieferbrücke	86	54	10	135	145	-76	59
Mansfelder Straße 50-52 (Bäder, Klinik, Saline)	6	4	67	33	100	61	94
Mansfelder Straße westlich Schieferbrücke (übrige Haus- nummern)	60	55	229	125	354	169	294
Packhofgasse	2	1	12	0	12	10	10
Pfälzer Straße	125	111	84	31	115	-41	-10
Pfälzer Ufer	0	0	0	36	36	0	36
Robert-Franz-Ring	96	80	23	180	203	-73	107
Tuchrähmen	0	0	13	10	23	13	23
Untersuchungsgebiet ins- gesamt	795	671	644	746	1350	-191	555

Tabelle 3: Gegenüberstellung gemeldeter Kfz und Parkraumangebot

Im Untersuchungsgebiet übersteigt das öffentliche und private Parkraumangebot die Zahl der gemeldeten Kfz. Öffentliche Stellflächen allein können die im Untersuchungsgebiet gemeldeten Kfz hingegen nicht vollständig aufnehmen.

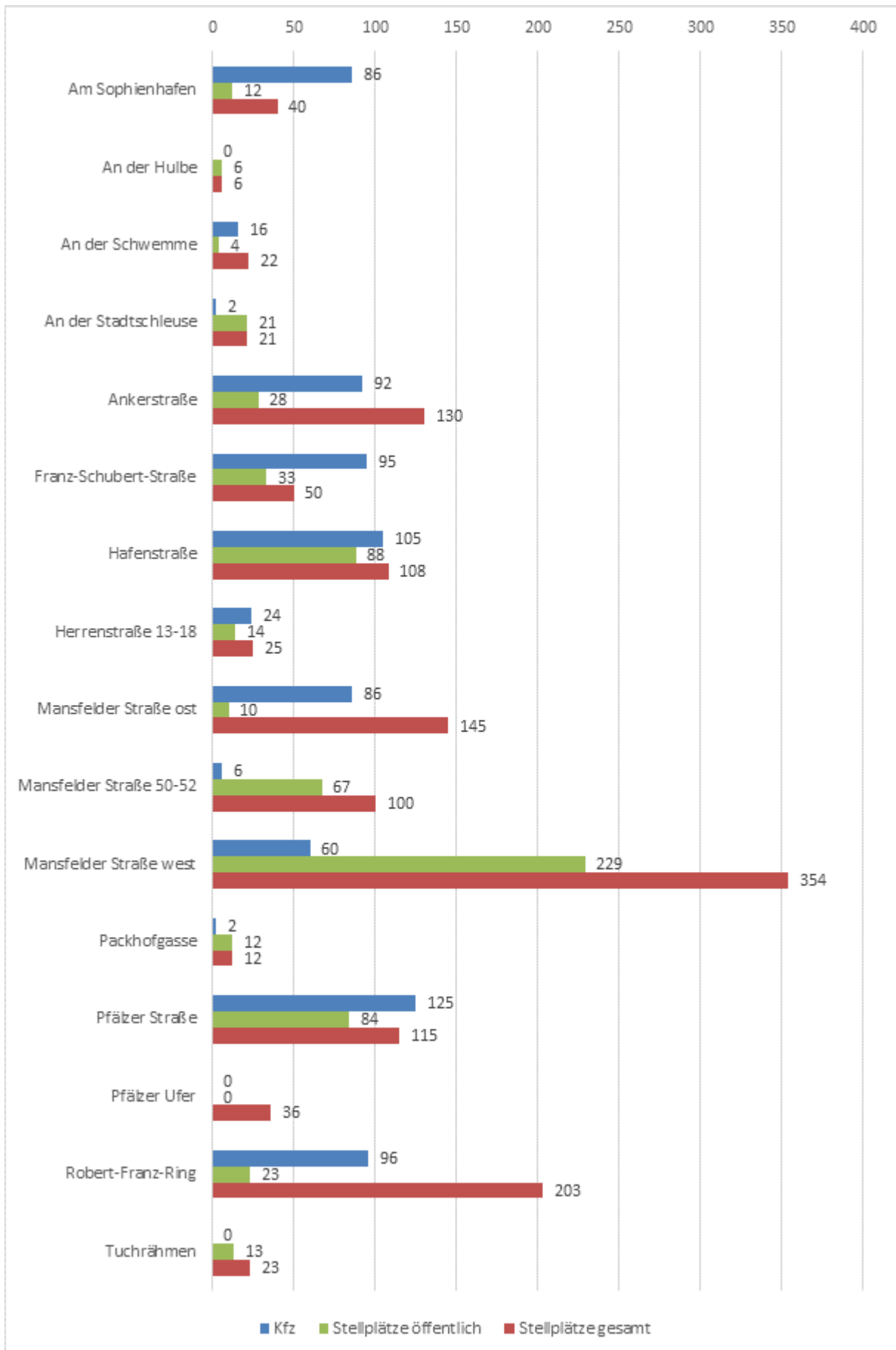


Abbildung 4: Gegenüberstellung gemeldeter Kfz und Parkraumangebot

5 Empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage

Die empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage erfolgte in vier Zeitabschnitten (04:00 Uhr, 10:00 Uhr, 15:00 Uhr und 21:00 Uhr). Widerrechtlich parkende Fahrzeuge wurden ebenfalls erfasst und als solche gekennzeichnet.

Zur Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass die Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage nur für das öffentliche Parkraumangebot erfolgte. Mittels Kennzeichenerfassung konnte die Parkdauer der einzelnen Kfz grob ermittelt werden. Die Eingruppierung der erfassten Kennzeichen in die definierten Nutzergruppen erfolgte anhand der Belegungsintervalle während der empirischen Erfassung unter Einbeziehung der Informationen durch ausgelegte Bewohnerparkausweise². Es wurden drei Nutzergruppen definiert:

- Bewohner
- Langzeitparkende
- Kurzzeitparkende

Belegung	4:00	10:00	15:00	21:00	Intervalle	Nutzergruppe
1111	1	1	1	1	4	Bewohner
0111	0	1	1	1	3	Bewohner
1011	1	0	1	1	3	Bewohner
1101	1	1	0	1	3	Bewohner
1110	1	1	1	0	3	Bewohner
0011	0	0	1	1	2	Bewohner
0101	0	1	0	1	2	Bewohner
0110	0	1	1	0	2	Langzeit
1001	1	0	0	1	2	Bewohner
1010	1	0	1	0	2	Bewohner
1100	1	1	0	0	2	Bewohner
0001	0	0	0	1	1	Bewohner
0010	0	0	1	0	1	Kurzzeit
0100	0	1	0	0	1	Kurzzeit
1000	1	0	0	0	1	Bewohner

Tabelle 4: Definition der Nutzergruppen

Bei der empirischen Erfassung wurden insgesamt 1791 Kennzeichen aufgenommen und nach Auswertung auf 982 verschiedene Kfz eingegrenzt.

In Abbildung 5 ist die Stellplatznachfrage der einzelnen Straßen getrennt nach Nutzergruppen dargestellt. In Abbildung 6 ist die Stellplatznachfrage im Verlauf der empirischen Erfassung getrennt nach Straßen dargestellt. Abbildungen 7 bis 10 stellen die Stellplatznachfrage der einzelnen Erhebungsintervalle getrennt nach Nutzergruppen, verfügbarem öffentlichen Parkraum und freiem Parkraum je Straße dar.³

² Die Ermittlung der Wohnanschrift des Halters zum Kennzeichen ist nicht möglich.

³ Die hohe Anzahl falschparkender Kfz insbesondere in der Franz-Schubert-Straße rührt mutmaßlich aus der temporär baubedingten Sperrung etlicher Stellplätze.

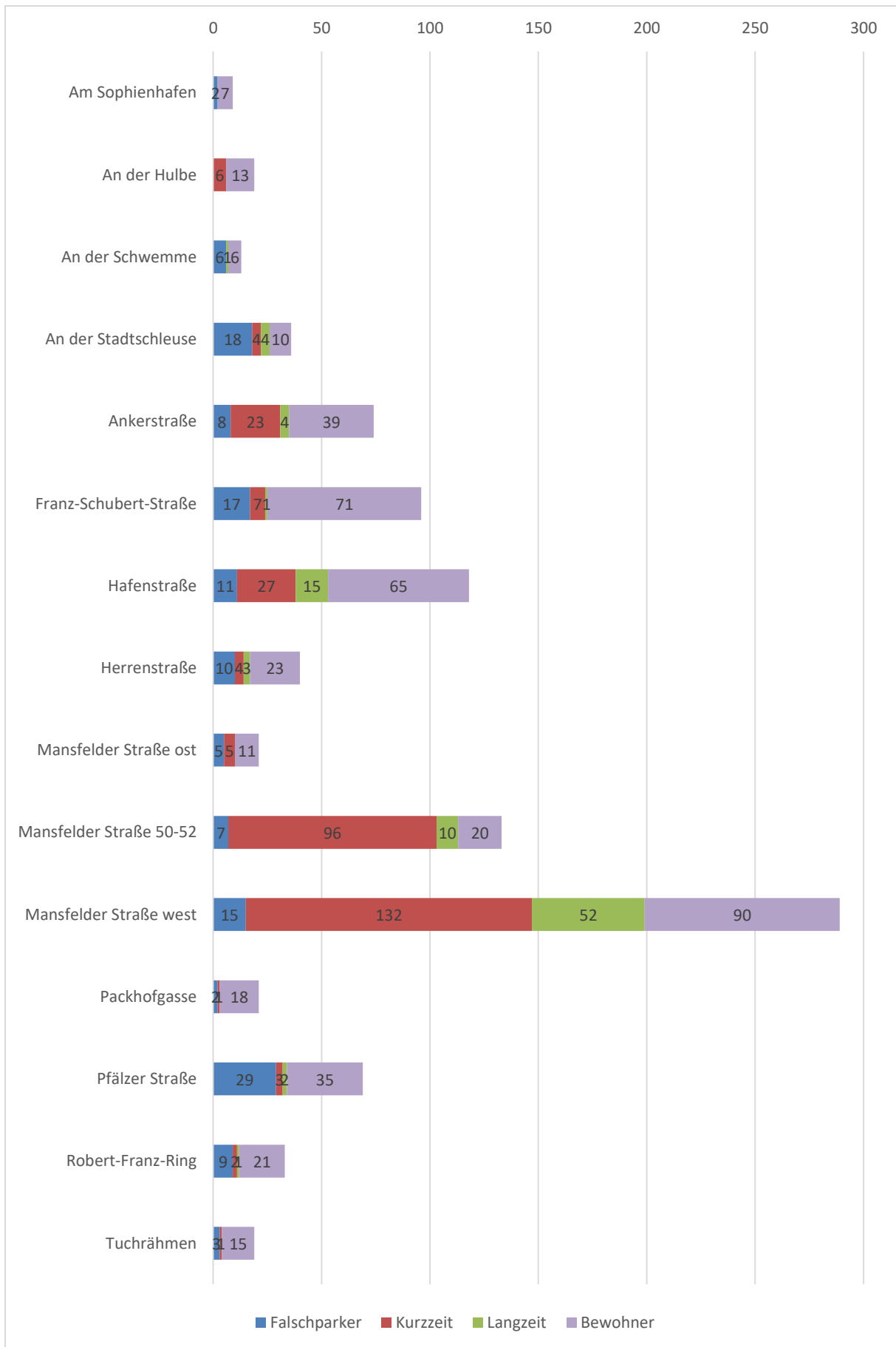


Abbildung 5: Stellplatznachfrage nach Nutzergruppen je Straße

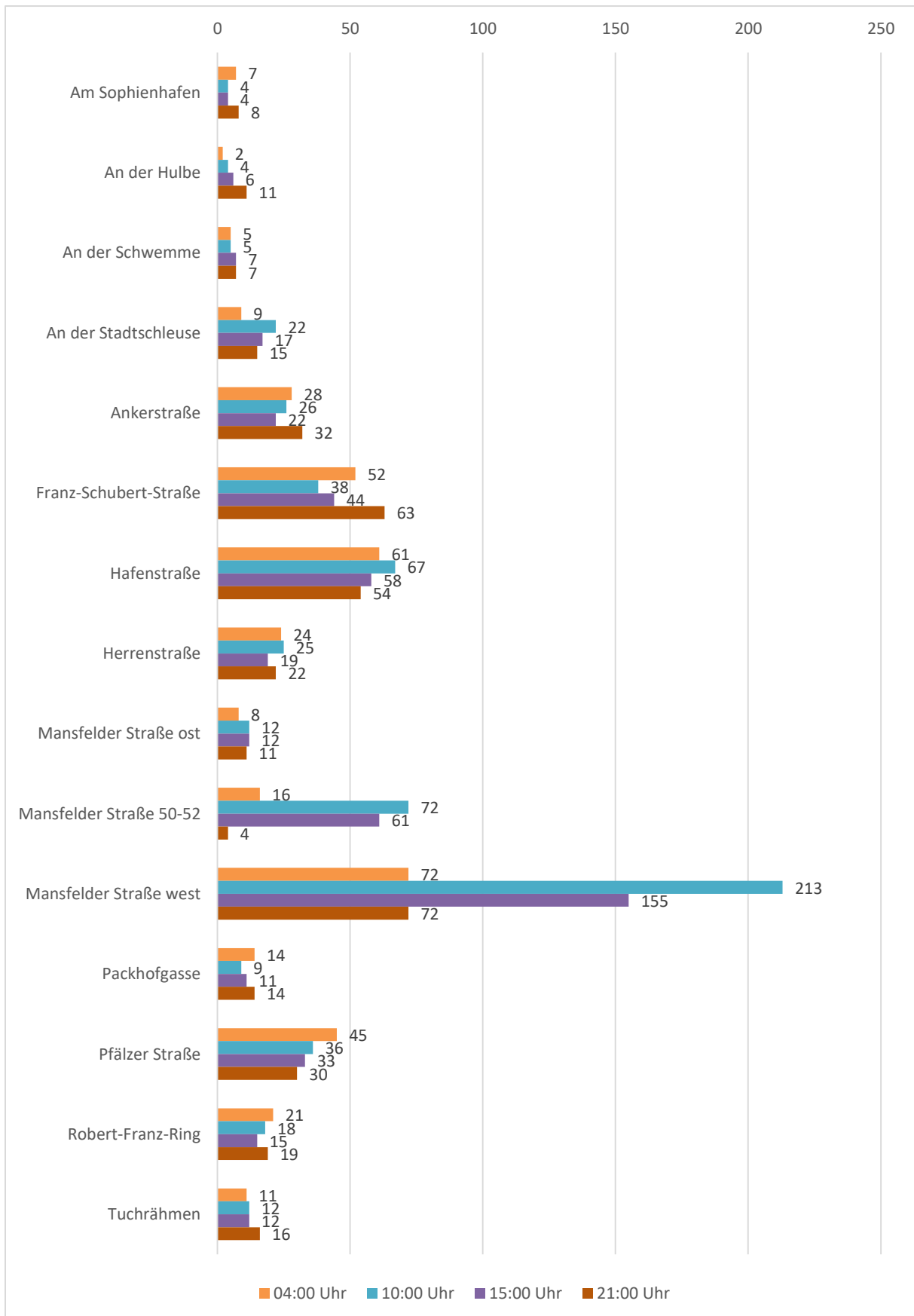


Abbildung 6: Stellplatznachfrage nach Uhrzeit je Straße

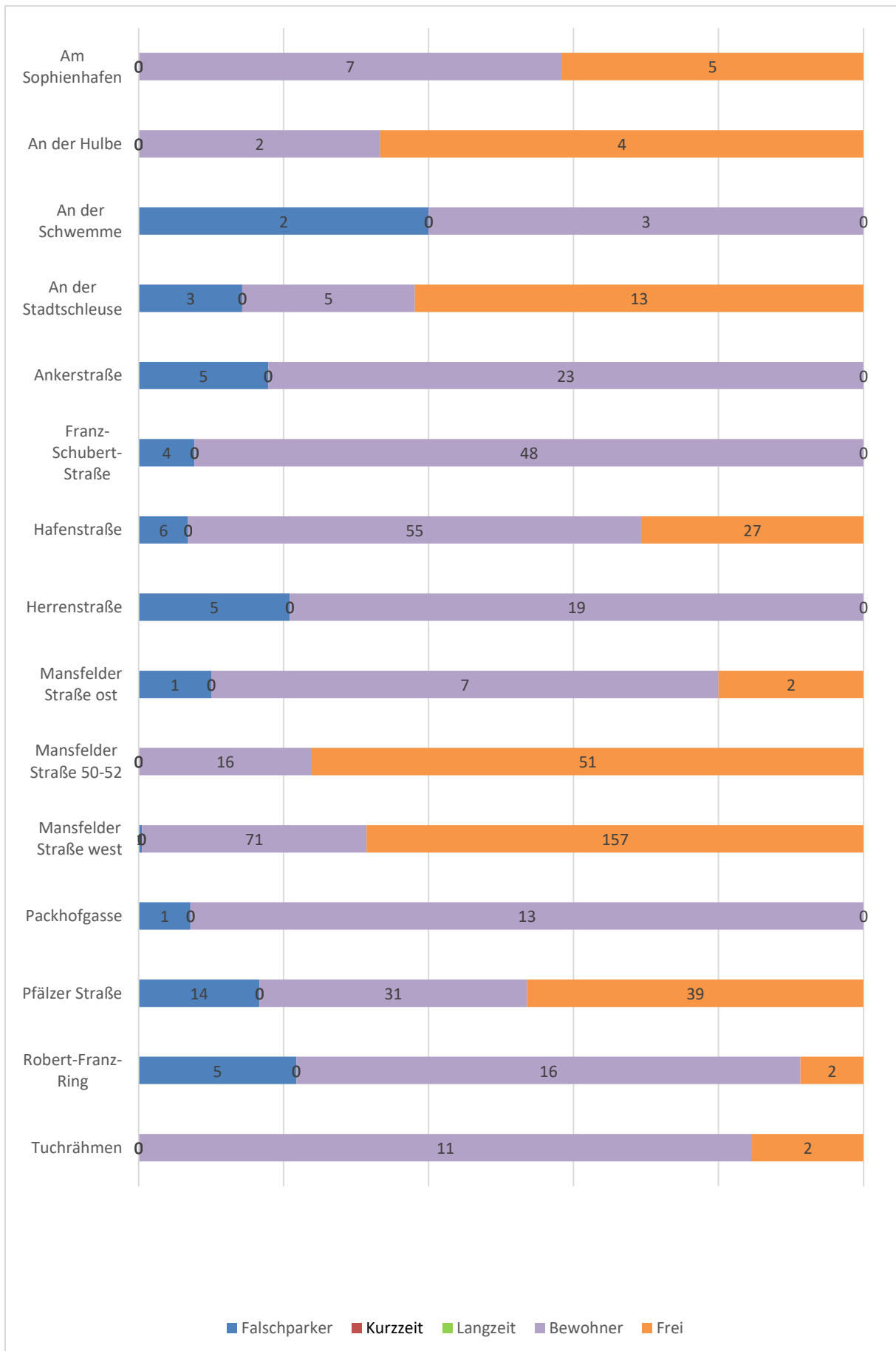


Abbildung 7: Stellplatznachfrage je Straße 4 Uhr

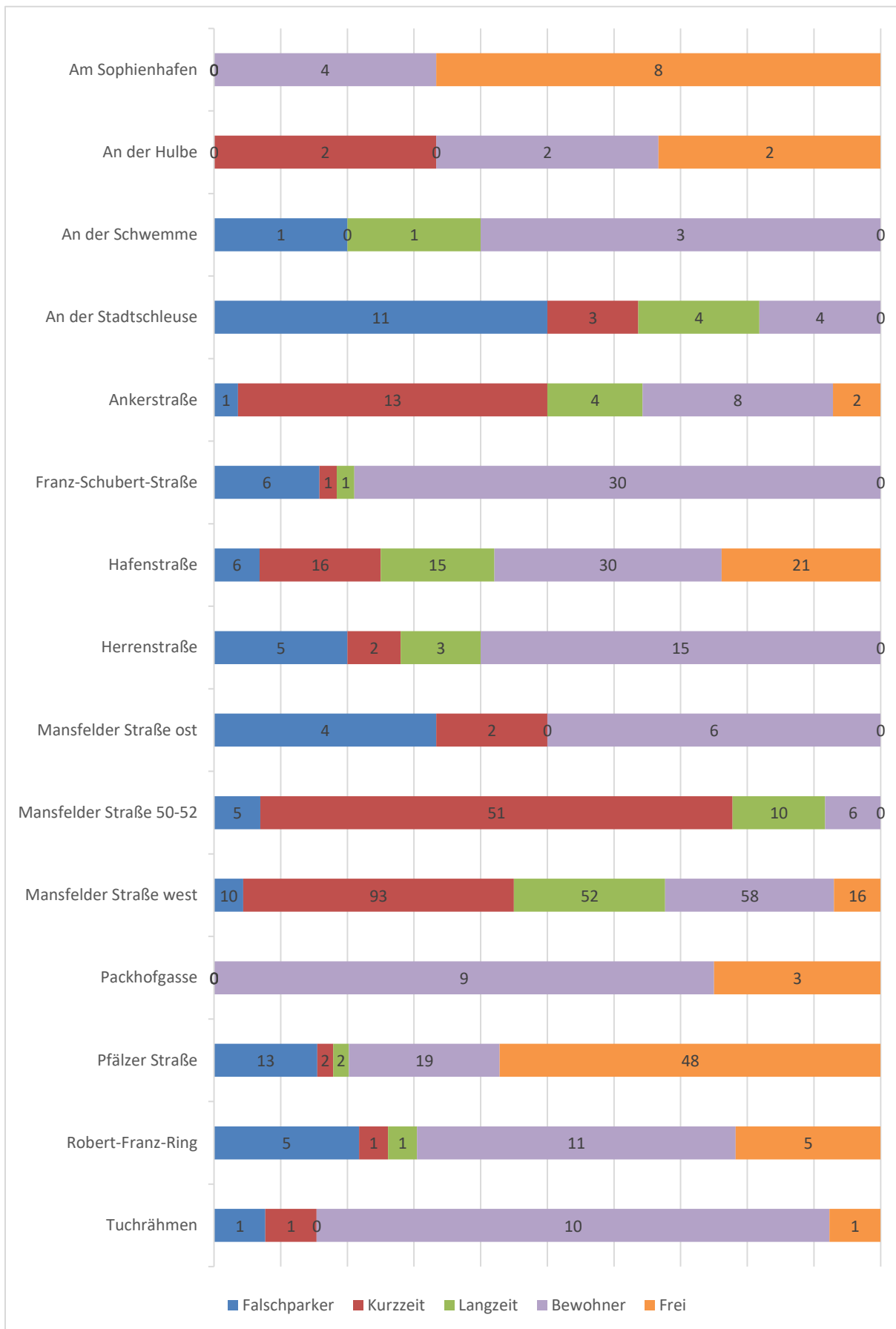


Abbildung 8: Stellplatznachfrage je Straße 10 Uhr

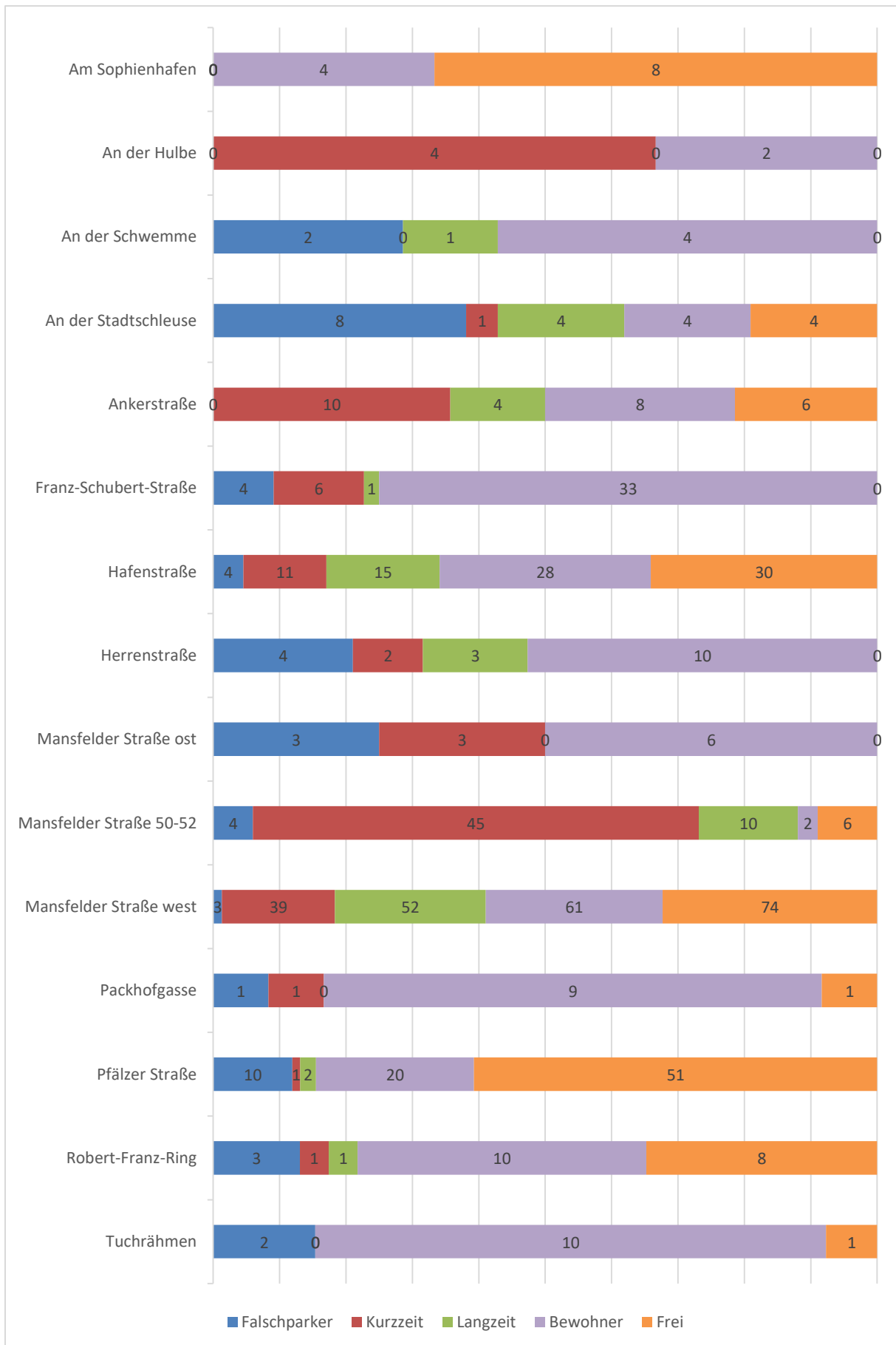


Abbildung 9: Stellplatznachfrage je Straße 15 Uhr

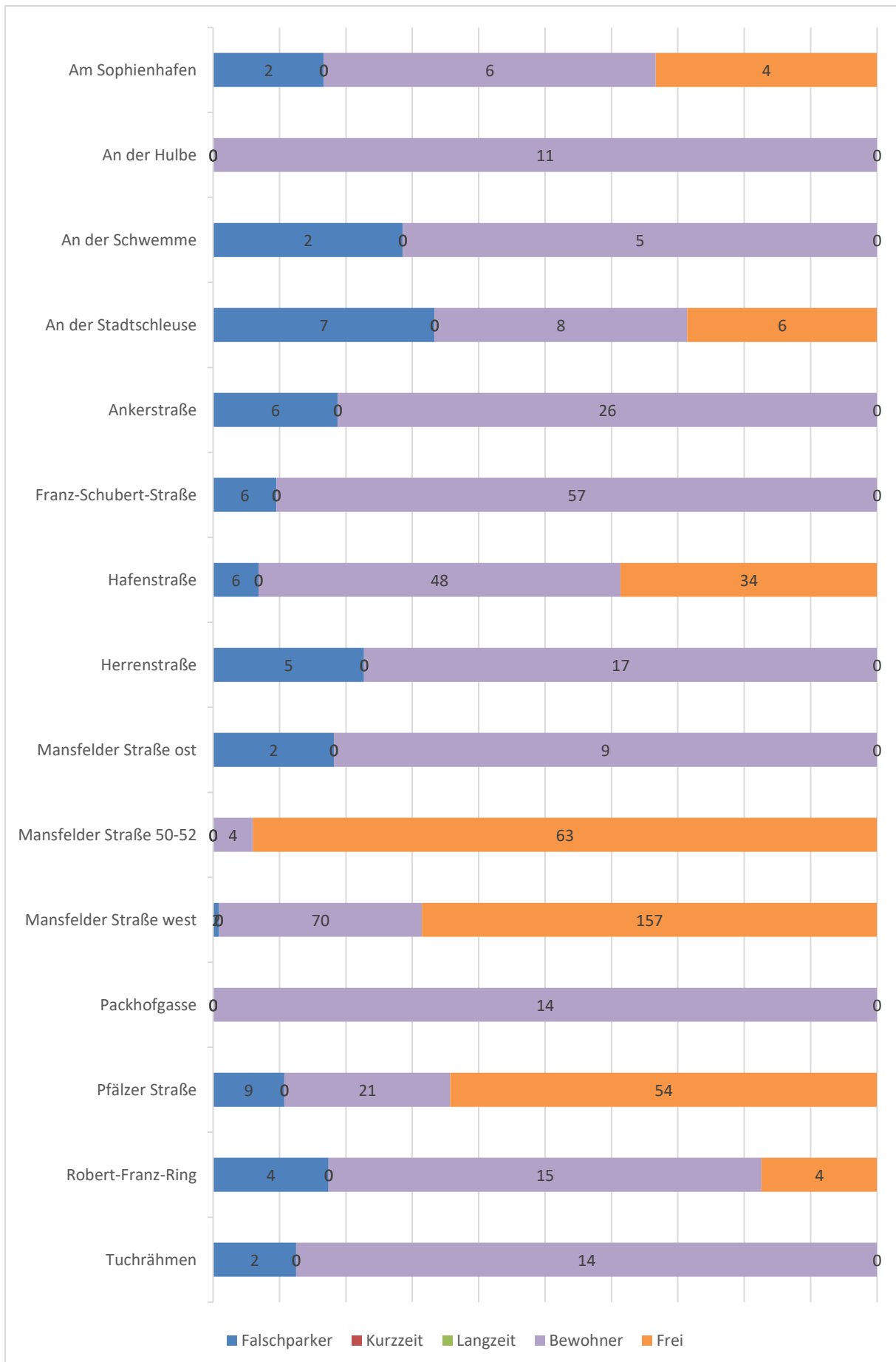


Abbildung 10: Stellplatznachfrage je Straße 21 Uhr

6 Untersuchung der Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte

6.1 Voraussetzung nach StVO und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO

Die Regelungen für die mögliche Ausweisung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner finden sich in der StVO § 45 Abs. 1b sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), Abschnitt C, X. In der StVO ist in § 45 Abs. 1b geregelt, dass die Straßenverkehrsbehörden notwendige Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel treffen. Diese Anordnungen bestehen in der Regel aus einer vollständigen oder zeitlich beschränkten Reservierung des Parkraums für die Berechtigten. Weiterhin ist die Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im betreffenden Gebiet für Bewohner möglich. Maßnahmen wie Parkmöglichkeiten für Bewohner, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung werden von der Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO setzt für die Einrichtung einer Sonderparkgenehmigung für Bewohner bestehende verkehrsorganisatorische Mängel voraus.

So ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur zulässig, wo die Bewohner des Gebietes mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kfz zu finden. Zudem muss es sich um einen örtlich begrenzten Nahbereich handeln, dessen Ausdehnung 1.000 m nicht überschreiten darf. Werktags dürfen von 9 - 18 Uhr max. 50 % der Stellplätze für Bewohner reserviert sein, in der übrigen Zeit 75 %. Ausnahme bilden kleinräumige Bereiche mit Wohnbebauung. Hier dürfen die Prozentangaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt.

Nachfolgend werden die Kriterien gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Abschnitt C, zu § 45 StVO, X. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel) in Bezug auf die vorliegende Situation (Teilbereiche außerhalb der bestehenden Bewohnerparkzone Klaustorvorstadt) überprüft.

- VwV-StVO, Abschnitt C, zu § 45 StVO, X. Bewohnerparkvorrechte, Absatz 1

Voraussetzung: Bewohner haben mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden.

Überprüfung: Aufgrund der Ergebnisse der empirischen Erfassung kann die Voraussetzung „allgemeiner Parkdruck“ nicht bestätigt werden, da der Parkdruck überwiegend durch Bewohnerverkehr erzeugt wird.

- VwV-StVO, Abschnitt C, zu § 45 StVO, X. Bewohnerparkvorrechte, Absatz 3

Voraussetzung: Bei dem betreffenden Bereich muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung darf 1.000 m nicht überschreiten.

Überprüfung: Die maximale Ausdehnung der Klaustorvorstadt ist unterhalb der 1.000-m-Grenze, sodass es sich hierbei um einen Nahbereich handelt und die Voraussetzungen somit erfüllt sind

- VwV-StVO, Abschnitt C, zu § 45 StVO, X. Bewohnerparkvorrechte, Absatz 4

Voraussetzung: Werktags dürfen von 9 bis 18 Uhr max. 50 % der Stellplätze für Anwohner reserviert sein, in der übrigen Zeit 75 %. Ausnahme bilden kleinräumige Bereiche mit Wohnbebauung. Hier dürfen die Prozentangaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaussdehnung die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt.

Überprüfung: Dies wäre bei der Planung von Bewohnerparkvorrechten zu berücksichtigen.

6.2 Schlussfolgerung

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die bundeseinheitliche Bedingung für Bewohnerparken nach VwV-StVO, wonach ein erheblicher, nicht maßgeblich durch die Bewohner selbst verursachter, allgemeiner Parkdruck bestehen muss, in keinem der außerhalb der bestehenden Bewohnerparkzone Klostervorstadt untersuchten Bereiche erfüllt ist. Gleichwohl ist die Parkraumnachfrage durch Kurzzeitparkende fast überall im Untersuchungsgebiet nicht unbedeutend.

7 Tragfähigkeit der Bewirtschaftung im Misch- oder Trennprinzip

Innerhalb der bestehenden Bewohnerparkzone findet das Mischprinzip mittels Parkscheibenregelung Anwendung. Es wurde geprüft, ob die Bewirtschaftung mittels PSA sinnvoll und tragfähig ist.

	Franz-Schubert-Straße	Ankerstraße
Errichtungskosten	6.000 €	6.000 €
Kosten des laufenden Betriebs	2.000 €	2.000 €
Referenz-PSA	Robert-Franz-Ring	Ankerstraße
Referenz-Einnahmen (Jahr)	10.500 €	16.000 €
Einnahmen unbereinigt (Jahr)	9.130 €	13.866 €
Amortisierung unbereinigt	10,5 Monate	6,9 Monate
Einnahmen bereinigt anhand erfasster Nachfrage-/Nutzergruppe (Jahr)	1.565 €	4.618 €
Amortisierung bereinigt anhand erfasster Nachfrage-/Nutzergruppe	Deckt die durchschn. laufenden Betriebskosten nicht.	2,29 Jahre (Dyn. Amortisationsrechn.)

Tabelle 5: Amortisationsrechnung

Zur Berechnung der Tragfähigkeit eines potenziellen PSA-Standorts wurden einerseits die Errichtungskosten und die durchschnittlichen variablen Kosten einbezogen. Andererseits wurden die Einnahmen potenzieller PSA anhand von Einnahmen und erfasster Belegung der Referenz-PSA sowie der erfassten Nachfrage Kurzzeitparkender an den potenziellen PSA-Standorten errechnet. Bis auf zwei Ausnahmen standen alle als Bewohner erfassten Nachfrager außerhalb der Bewirtschaftungszeiten. Die Einnahmen der Referenz-PSA wurden durch die Abteilung Straßenverwaltung zur Verfügung gestellt.

Im Bereich der Franz-Schubert-Straße östlich der Pfälzer Straße ergeben die Berechnungen, dass die zu erwartenden Einnahmen die durchschnittlichen jährlichen Kosten des laufenden Betriebes aufgrund der geringen Anzahl von Kurzzeit- bzw. Langzeitparkenden nicht decken können.

Im Bereich Ankerstraße östlich der Pfälzer Straße ergeben die Berechnungen eine zu erwartende Amortisationszeit von ca. 2,3 Jahren. Bei einer Nutzungsdauer von 10 Jahren ergibt sich hieraus ein Gewinn von ca. 20.000 € am Ende der Nutzungsdauer.

Im empfohlenen Erweiterungsteil der Bewohnerparkzone ist der erfasste Anteil der Nutzergruppen Kurzzeit- bzw. Langzeitparkender hinsichtlich wirtschaftlichen PSA-Einsatzes tendenziell zu gering vertreten. Lediglich der bislang nicht dauerhaft für Pkw zugelassene, südöstliche Teil des Parkplatzes „An der Stadtschleuse“ weist einen höheren Anteil an Kurzzeit- und Langzeitparkenden auf. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Nachfragerhebung geltenden Einschränkungen des berechtigten Nutzerkreises kann eine Aussage zur zu erwartenden Wirtschaftlichkeit eines PSA nicht getroffen werden.

Außerhalb der künftigen Bewohnerparkzone kommen die beiden in der westlichen Mansfelder Straße befindlichen Parkplätze als potenzielle PSA-Bereiche infrage.

Der südlich der Mansfelder Straße befindliche Parkplatz stellt 165 Stellplätze zur Verfügung. Die Auswertung der erfassten Daten ergab eine Verteilung von 27 % Bewohnern und 73 % Kurz- bzw. Langzeitparkenden. Auf Grundlage der Nutzergruppenverteilung ergibt sich bei vollständiger PSA-Bewirtschaftung und bei mindestens drei erforderlichen Parkscheinautomaten eine Amortisationszeit von 0,14 Jahren und ein erwarteter Gewinn von ca. 1.250.000 € am Ende der Nutzungsdauer.

Nördlich der Mansfelder Straße befindet sich ein weiterer, kleinerer Parkplatz mit 29 Stellplätzen sowie 15 Stellplätzen am Fahrbahnrand, die derzeit uneingeschränkt nutzbar sind und zu 35 % von Kurz- bzw. Langzeitparkenden genutzt werden. Mit dem geplanten Wegfall der Stellplätze am Fahrbahnrand der Mansfelder Straße im auszuweitenden Haltestellenbereich ist hier mit einem Anstieg der Nachfrage zu rechnen. Bei Annahme einer zukünftig annähernd dem südlichen Parkplatz entsprechenden Nutzergruppenverteilung ergibt sich bei einer Amortisationszeit von 0,29 Jahren ein erwarteter Gewinn von rd. 200.000 € am Ende der Nutzungsdauer.

Für beide Parkplätze ist indes anzunehmen, dass ihre gegenwärtige Attraktivität maßgeblich durch ihre gebührenfreie Nutzbarkeit hervorgerufen wird. Mit Parkscheinplicht dürften die recht abseitige Lage und die umständliche Erreichbarkeit deutlich stärker ins Gewicht fallen und die Stellplatznachfrage sinken lassen.

8 Empfehlungen für die künftige Organisation des ruhenden Verkehrs

8.1 Bestimmung der künftigen Ausdehnung der Bewohnerparkzone

Die derzeit im Kerngebiet der Klostervorstadt bereits bestehende Bewohnerparkzone erfüllt nicht die gemäß VwV zur StVO eingeführte Quotierung. Tagsüber stehen weniger als 50 % des öffentlichen Parkraums für jedermann zur Verfügung. Die Quote der für Bewohner nach Trennprinzip reservierten Stellplätze innerhalb der bestehenden Bewohnerparkzone Klostervorstadt liegt derzeit bei 67 % und somit deutlich über dem Grenzwert.

Unter der Maßgabe, dass die bestehenden Bewohner-Stellplätze nicht reduziert werden sollen, reicht es nicht aus, die Bewohnerparkzone nach Süden bis einschließlich des Parkplatzes „An der Stadtschleuse“ zu erweitern, um die Quote auf unter 50 % zu reduzieren. Selbst mit Umwidmung eines Teils des genannten Parkplatzes für Pkw und teilweise mit Bewohnerreservierungen im Erweiterungsteil läge die Quote noch bei 57 %. Es wird daher empfohlen, die Bewohnerparkzone zusätzlich nach Westen bis einschließlich der Parkplätze an der Schwimmhalle Saline zu erweitern.

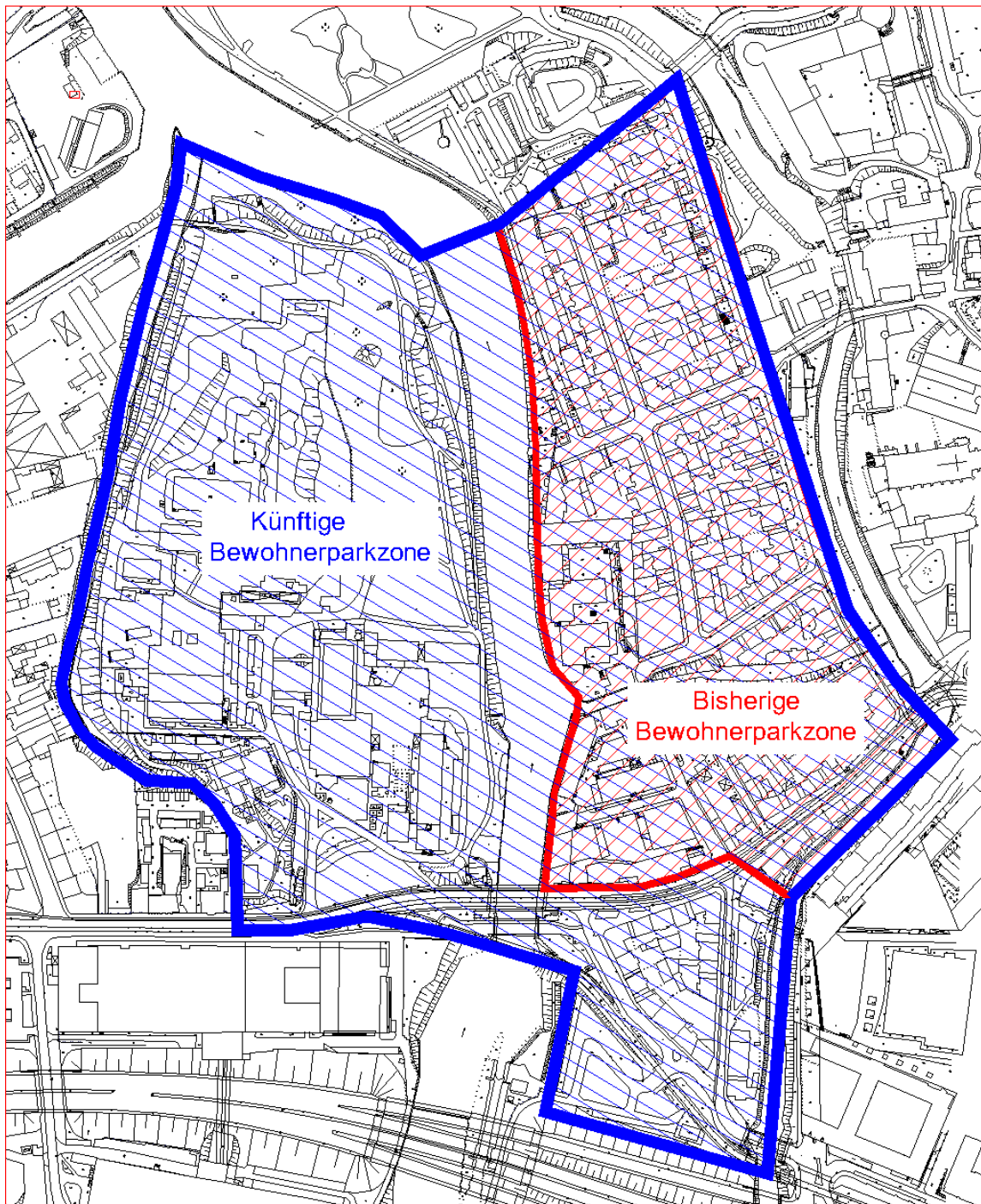


Abbildung 11: Ausdehnung der künftigen Bewohnerparkzone

Da sich die Bewirtschaftung der Stellplätze im Bereich Mansfelder Straße 50-52 (Bäder, Klinik, Saline) nicht ändern soll, wird kein signifikanter Verdrängungseffekt in die nahegelegene Hafenstraße erwartet. Die Straße selbst mit in die Bewohnerparkzone aufzunehmen (um eine Grenzziehung auf der Salineinsel zu vermeiden) und den Parkraum zu bewirtschaften, wird als unverhältnismäßig bewertet, da zu allen erhobenen Tageszeiten ein großer Teil der Stellplätze hier nicht belegt ist. Die Situation muss nach Umsetzung der Bebauungsplanungen im nördlichen Abschnitt neu beurteilt werden.

8.2 Maßnahmenvorschläge innerhalb der künftigen Bewohnerparkzone

8.2.1 Ausweitung des Stellplatzangebots für Pkw

Aufgrund der Geometrie des Parkplatzes „An der Stadtschleuse“ ist die Nutzbarkeit für Lkw, Busse und Wohnmobile im östlichen und südlichen Teil nicht gegeben. Anhand der Datenerhebung wurde darüber hinaus ein Großteil der Nutzer (Falschparker) als Kurzzeit- bzw. Langzeitparkende identifiziert. Es wird eingeschätzt, dass der Bedarf der derzeit berechtigten Nutzergruppe auf dem übrigen Teil des Parkplatzes i.d.R. befriedigt werden kann.

Aus diesen Gründen und zwecks Erfüllung der Quotierung der für Bewohner reservierten Stellflächen wird empfohlen, den östlichen und südlichen Teil des Parkplatzes „An der Stadtschleuse“ für Pkw freizugeben; solange die Rampe zur B 80 besteht, nur den isolierten Teil östlich davon.

8.2.2 Bewirtschaftung der Bereiche für Bewohner

Um nach der oben begründeten Ausweitung der Bewohnerparkzone Klostervorstadt den Bewohnern in Mansfelder und Herrenstraße sowie An der Schwemme auch nahe gelegene Stellplätze anbieten zu können, wird vorgeschlagen, die öffentlichen Stellplätze in diesem Bereich für Bewohner zu reservieren bzw. im Mischprinzip (Mansfelder Straße 13) zu bewirtschaften. Im Hinblick auf den Beschilderungsaufwand sollte der Behindertenstellplatz An der Schwemme 5 an den Anfang der Parkbuchten-Reihe versetzt werden.

Die bestehenden Bewohnerstellplätze blieben in ihrer Anzahl unverändert. Lediglich die Gültigkeit sollte auf montags bis freitags beschränkt werden. Einerseits ist der allgemeine Parkdruck am Wochenende weniger kritisch und andererseits besteht am Wochenende ein höherer Bedarf durch privaten Besucherverkehr der Bewohner. Davon abweichend sollte die Bewohnerprivilegierung am Robert-Franz-Ring weiterhin montags bis sonntags gelten, da hier auch am Wochenende mit signifikanter Nachfrage durch Gebietsfremde zu rechnen ist und außerdem die Parkscheinregelung nördlich davon nicht unterwandert wird.

Darüber hinaus wird die Überprüfung der in der Franz-Schubert-Straße östlich der Pfälzer Straße angeordneten Bewirtschaftungsform angeraten. Entsprechend Beschilderung werden die Bewohner lediglich in der Zeit montags bis freitags 9-18 Uhr von der Parkscheiben-Pflicht ausgenommen. Zielführend wäre, die Bewohner analog der in der Ankerstraße östlich der Pfälzer Straße angeordneten Bewirtschaftungsform montags bis sonntags rund um die Uhr von der Parkscheibenpflicht zu entbinden.

8.2.3 Bewirtschaftung der Bereiche für Kurzzeitparken

Entsprechend der bestehenden Nachfrage und Nutzungsstruktur des östlich der Pfälzer Straße gelegenen Abschnitts der Ankerstraße, wird hier die Einrichtung einer Parkscheinregelung in Anlehnung an die derzeit angeordnete Mischbewirtschaftung empfohlen – mit Gültigkeit entsprechend des etablierten Regimes in der städtischen Parkgebühren-Zone I (Mo-Fr 7-19, Sa 7-16 Uhr), jedoch als komplementäres Angebot zum Robert-Franz-Ring ohne Höchstparkdauer. Bei gleichbleibender Nachfragekonzentration würden ca. 4.600 € an jährlichen Einnahmen erzielt und die Amortisierung der Investitionskosten nach ca. 2,3 Jahren erreicht.

Sofern die Parkscheiben- nicht durch eine Parkschein-Regelung (Gebührenzone I, keine Höchstparkdauer) ersetzt wird, sollte die Höchstparkdauer auf 2 h erhöht werden, um den Patienten der Arztpraxen im südlichen Robert-Franz-Ring besser dienen zu können.

Nach Wiederinbetriebnahme Tiefgarage Multimediazentrum wird für die Stellplätze An der Hulbe vorgeschlagen, sie in die PSA-Bewirtschaftung des Parkplatzes Ankerstraße aufzunehmen oder mit einer Parkscheibenregelung montags bis sonntags, begrenzt auf 30 min, zu versehen, um möglichst jederzeit ab- und anreisenden Hotelgästen eine Chance zu geben, ihr Kfz zu be- oder entladen.

Die neu auszuweisenden Pkw-Stellplätze auf dem Parkplatz „An der Stadtschleuse“ sollten eine Parkscheinregelung gemäß Parkgebühren-Zone I (Mo-Fr 7-19, Sa 7-16 Uhr), aber ohne Höchstparkdauer, oder in der überwiegend üblichen Geschäftszeit montags bis freitags 10-18 Uhr eine Parkscheibenregelung begrenzt auf 3 h erhalten, was für fast alle Kurzzeit-Parkbedarfe ausreichend ist.

Für die im Mischprinzip zu bewirtschaftenden Straßen-Stellplätze in der Mansfelder Straße wird, sofern keine Parkgebühren erhoben werden, eine Parkscheibenregelung begrenzt auf 1 h vorgeschlagen, womit ein Großteil der Kurzzeit-Parkbedarfe befriedigt werden kann..

Die derzeit unbeschränkt nutzbaren Stellplätze im Bereich Mansfelder Straße 52 (Saline) sollten kein Ziel für Langzeitparkende (Pendler) und für gebührenvermeidende Gäste der Bäder bleiben, sondern Besuchern aller umliegenden Einrichtungen dienen. Es wird eine Bewirtschaftung mit Parkschein gemäß Zone II, ohne Höchstparkdauer empfohlen; ersatzweise mit Parkscheibe montags bis freitags, begrenzt auf 3 h. Die derzeit anzutreffenden Bewohner dürften durch die Bewirtschaftung östlich der Schieferbrücke künftig nicht mehr hierher ausweichen müssen.

Die gebührenpflichtigen Angebote für Kurz- und Langzeitparkende am Robert-Franz-Ring, in der Ankerstraße und an der Schwimmhalle Saline (Mansfelder Straße 50-52) blieben unverändert erhalten.

Die Empfehlungen zur Bewirtschaftungsform rühren allein aus den Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Verkehrsplanerisch ist die Bewirtschaftung mit Parkschein (ohne Höchstparkdauer) immer der Parkscheibe vorzuziehen, da sie einerseits längere Parkzeiten zulässt und andererseits zu möglichst kurzer Nutzungsdauer animiert. Es obliegt dem Fachbereich Bauen, abschließend über die Aufstellung von PSA zu entscheiden.

8.3 Stellplatzbilanz

Aus den obigen Bewirtschaftungsempfehlungen ergibt sich gegenwärtig folgende Stellplatzbilanz mit einem Anteil der Bewohnerprivilegierung von 46,4 %.

Straße	Stellplätze	Bewirtschaftungsform						Bewirtschaftungsdetails
		unbeschränkt	Bewohner	Parkscheibe	Parkschein	Mischprinzip	Sonstiges	
An der Hulbe	6						6	Parkschein "Zone I" unbegrenzt oder -scheibe 30 min
An der Schwemme	4		4					
An der Stadtschleuse	39				14		25	Pkw: Parkschein "Zone I" unbegrenzt oder -scheibe Mo-Fr 10-18 Uhr 3 h; sonst unverändert
Ankerstraße	28				15	13		Mischprinzip: Parkschein "Zone I" unbegrenzt oder -scheibe 2 h; sonst unverändert
Franz-Schubert-Straße	33		13			20		Bewohner: Mo-Fr; Mischprinzip: Parkschein "Zone I" unbegrenzt oder -scheibe 1 h
Herrenstraße 13-18	14		14					Mo-Fr
Mansfelder Str. östl. Schieferbrücke	10	5				5		Parkschein "Zone I" unbegrenzt oder -scheibe 1 h
Mansfelder Str. 50-52 (Saline, Bäder)	58				54		4	Saline: Parkschein "Zone II" unbegrenzt oder -scheibe Mo-Fr 10-18 Uhr 3 h; sonst unverändert
Packhofgasse	10		10					Mo-Fr
Pfälzer Straße	84		84					Mo-Fr
Robert-Franz-Ring	23		12		11			wie angeordnet
Tuchrähmen	12		12					Mo-Fr
Summen Bewohnerparkzone	321	5	149	0	94	38	35	
Anteile Bewirtschaftungsform [%]		1,6	46,4	0,0	29,3	11,8	10,9	

Tabelle 6: Stellplatzbilanz

8.4 Maßnahmenvorschläge außerhalb der künftigen Bewohnerparkzone

In der westlichen Mansfelder und der Hafenstraße waren zu allen Erhebungszeitpunkten etliche Stellplätze unbelegt. Eine Steuerung der Parkraumnachfrage durch zusätzliche Bewirtschaftung (aber ohne Bewohnerparken) ist hier gegenwärtig nicht zielführend, da mit negativen Auswirkungen für die Bewohnerschaft verbunden, ohne anderen Nachfragegruppen zu nützen. Vielmehr müsste zuvor gemäß den verkehrspolitischen Leitlinien bzw. des Stadtmobilitätsplans im Sinne der Verlagerung von MIV-Aufkommen zum Umweltverbund der Parkplatz Holzplatz (westlich des Möbelhauses) teilweise oder ganz entwidmet und zurückgebaut werden. Die rechtlichen Voraussetzungen dafür sind bislang und in absehbarer Zeit jedoch nicht gegeben.

9 Zusammenfassung

Die im Kerngebiet der Klostervorstadt bestehende Bewohnerparkzone erfüllt nicht die gemäß VwV zur StVO eingeführte Quotierung, wonach mindestens 50 % des öffentlichen Parkraums für jedermann zur Verfügung stehen müssen.

Es wurde eine repräsentative Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage an einem mittleren Werktag in vier Zeitschnitten (4, 10, 15 und 21 Uhr). Unter der Annahme, dass es sich bei den im ersten oder letzten Zeitabschnitt erfassten Fahrzeugen höchstwahrscheinlich um die der Bewohner handelt, konnte die Parkraumnachfrage von Bewohnern, Langzeit- und Kurzzeitparkenden im Tagesverlauf differenziert werden.

Von den so gewonnenen Erkenntnissen ausgehend wurde ein Parkraumkonzept zur Anpassung und Ausdehnung der geltenden Parkraumbewirtschaftung erarbeitet.

Im Ergebnis wird eine Reihe von Maßnahmen zur künftigen Organisation des ruhenden Verkehrs vorgeschlagen. Im Einzelnen sind dies:

- Erweiterung der Bewohnerparkzone bis einschließlich der Parkplätze An der Stadtschleuse und an der Schwimmhalle Saline
- unveränderte Verteilung von Bewohner- und Kurzzeitstellplätzen im bisherigen Gebiet der Bewohnerparkzone Klostervorstadt
- sams-, sonn- und feiertägliche Öffnung der den Bewohnern zugewiesenen Bereiche für Besucher (kein Bewohnerparkvorrecht)
- Umwandlung von Parkscheiben- in Parkschein-Regelungen
- Einrichtung von zusätzlichen gebührenpflichtigen Kurzzeitstellplätzen innerhalb der erweiterten Bewohnerparkzone
- Beibehaltung der gegenwärtig punktuellen Regelungen westlich des Abzweigs Mansfelder Straße 50-52

Anhang

Anhang 1: Bestandsanalyse, Blatt 1-6

Anhang 2: Stellplatzkonzept, Blatt 1-6