

verkehrlicher Fachbeitrag  
zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Eichstätt 2020“

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
UND ENTWICKLUNG EINES VORKONZEPTS  
ZUR (NEU-)ORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS  
IM ZENTRUM DER GROSSEN KREISSTADT EICHSTÄTT  
SOWIE IM BEREICH DER SPITALSTADT**

Auftrag der Stadt Eichstätt vom 25.05.2009,  
erweitert mit Schreiben vom 20.12.2010

## **Kurzbericht**



Fassung vom 08.04.2011

## INHALTSVERZEICHNIS

	<b>Seite</b>
<b>Einführung</b> .....	<b>5</b>
<b>A. Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrserhebung und Situationsbewertung</b> .....	<b>7</b>
0. Untersuchungsgebiet, Verkehrsbelastung und Stellplatzangebot	
1. Stellplatzangebot und Stellplatzpotenzial im Stadtzentrum	
2. Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die Verkehrsteilnehmer	
3. Aufenthaltsqualität für Bewohner, Besucher und Kunden	
<b>B. Ansatzpunkte und Leitlinien für die Entwicklung eines integrierten Verkehrs- und Parkraumkonzeptes</b> .....	<b>9</b>
0. Der „Modal-Split“ als Indikator für das örtliche Verkehrsgeschehen	
1. Folgewirkungen zunehmender Auto-Mobilität	
2. Leitziele und Handlungsfelder einer nachhaltigen Verkehrspolitik	
3. Leitlinien und Instrumente umweltorientierter Verkehrsplanung	
4. Vorschläge zur „Stärkung des Umweltverbundes“	
5. Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsmittel im Umweltverbund	
<b>C. Vorschlag zur (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs“ - Grundzüge eines Parkraumkonzeptes für das Stadtzentrum</b> .....	<b>16</b>
0. Keine neuen öffentlichen Parkgaragen im Stadtzentrum!	
1. Konsequente Überwachung der zulässigen Höchstparkdauer!	
2. Halbierung der zulässigen Höchstparkdauer am Domplatz!	
3. Reduzierung der Stellplätze am Domplatz?	
4. Für einen autofreien (und attraktiv gestalteten) Domplatz!	
5. Parkzeitbeschränkung (statt Dauerparken) in der Tiefgarage Pedettistraße!	
6. Für einen autofreien Leonrodplatz!	
7. Stellplatzpotenzial des Jahres 2009 erhalten!	
8. Sonderregelungen in den nachfrageschwachen Zeiten möglich!	
<b>D. Konzeptbewertung und Ordnung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Spitalstadt</b> .....	<b>18</b>
0. Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Stadtzentrum	
1. Stellplatzangebot im Bereich Spitalstadt und Stellplatzbilanz	
2. Möglichkeiten zur Kompensation einer negativen Stellplatzbilanz	
3. Hinweise zur Standortsuche für eine zusätzliche Parkgarage	
<b>E. Strukturkonzept zur Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem</b> .....	<b>23</b>
1. Parkraumbewirtschaftung mit kommunaler Parkraumüberwachung	
2. „Semmeltaste“, Bonussystem und andere Vergünstigungen	
3. Grundzüge des Parkleitsystems	
<b>F. Zusammenfassung und Vorschlag zum weiteren Vorgehen (Projekte)</b> .....	<b>28</b>
<b>Anhang I: Folien (Abbildungen, Tabellen)</b> .....	<b>29</b>
<b>Anhang II: unverzichtbare bzw. wünschenswerte Anlagen und Einrichtungen im Umfeld des Stadtbahnhofes</b>	

Fassung vom 08.04.2011

## EINFÜHRUNG

In einem **Diskussionspapier des Stadtbauamtes** vom 11.11.2008, das den Planern als Grundlage für ihr Angebot diente, wird als **Zielsetzung des Projektes** die **„Stärkung des innerstädtischen Wohnstandortes durch ein ausreichendes Angebot an Bewohnerstellplätzen, die Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten durch Freihalten von Straßen und Plätzen vom ruhenden Verkehr, eine Förderung und Stärkung der bestehenden Stadtlinie sowie gute Erreichbarkeit der Einzelhändler der Innenstadt mit dem Auto“** genannt. Dabei sollte der **Projektschwerpunkt** auf der „Organisation des ruhenden Verkehrs“ liegen und der **„Kerninhalt“** (ggf.) die vergleichende Bewertung denkbarer zusätzlicher Anlagen für den ruhenden Verkehr hinsichtlich ihrer baulichen Realisierbarkeit sein.

Gleichzeitig wird ein transparentes und schlüssiges **„Gesamtverkehrskonzept“** mit „Grundaussagen zur Stadtbuslinie sowie zum Fuß- und Radwegenetz“ gefordert; („*Gesamtstädtische Bezüge sind zu berücksichtigen*“). Hieraus ergibt sich die im Titel formulierte spezifische Aufgabenstellung, deren Lösung nicht nur eine umfassende **Erhebung relevanter Kenngrößen und Merkmale des ruhenden Kfz-Verkehrs** voraussetzt, sondern auch die **Erfassung und Bewertung der aktuellen Belastungen im fließenden Kfz-Verkehr**. Angeboten wurde dementsprechend eine **Parkraumerhebung an einem Normalwerktag zwischen 8 und 20 Uhr** (siehe dazu die **Folien 13 und 16**) sowie **Verkehrsstromzählungen an zehn ausgewählten Knotenpunkten** innerhalb des erweiterten Stadtzentrums; (siehe dazu **Folie 5**). Verkehrsstromzählungen und Parkraumerhebungen liefern unverzichtbare Daten für eine **Bewertung der aktuellen Situation im Stadtzentrum**, und zwar

→ im Hinblick auf die **„Erreichbarkeit des Stadtzentrums“** aus der Sicht der Fußgänger, Radfahrer, der Fahrgäste des Stadtbusses und der Autofahrer

sowie

→ im Hinblick auf die **„Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum“** aus der Sicht der Bewohner, Besucher und Kunden;

(vgl. dazu → **Folie 31**); sie ermöglichen darüber hinaus auch eine **Einschätzung des (noch) Umfeldverträglichen Erweiterungspotenzials im Stellplatzangebot**.



Fassung vom 08.04.2011

**Parkraumerhebungen in den Nachtstunden sowie an einem Samstag** führen zu wertvollen **Zusatzinformationen**, die für die Beurteilung des werktäglichen „Normalzustandes“ zunächst nicht zwingend erforderlich sind; sie wurden deshalb **wahlfrei** angeboten und können u. U. auch zu einem späteren Zeitpunkt in Auftrag gegeben werden.

**Arbeitsgrundlage** war u. a. eine vom Stadtbauamt erstellte **„Liste der innerstädtischen Parkplätze“** mit aktuellen Stellplatzzahlen sowie detaillierten Angaben zur Zeitbeschränkung und Gebührenordnung, die vom Büro RatioPlan in einer **„Übersichtstabelle zum Stellplatzbestand“** zusammengefasst und nach Abschluss der Erhebung durch ausgewählte Ergebnisse ergänzt wurde; (→ **Anlage 1**). Der „Posthof“ stand zum Erhebungszeitpunkt noch nicht als Parkplatz zur Verfügung und bleibt deshalb im weiteren unberücksichtigt.

Die unverzichtbaren **Basis-Erhebungen** im fließenden und ruhenden Verkehr wurden vom **„Büro für Verkehrserhebungen“ (INGEVOST) in Planegg** vorbereitet, betreut und ausgewertet. Alle Erhebungsergebnisse wurden dem Büro DOEMGES ARCHITEKTEN zur Verfügung gestellt, welches zeitgleich ein zweites, „unabhängig generiertes“ Konzept entwickeln sollte.

Im August 2010 wurde mit dem Auftraggeber u. a. vereinbart, spezifischen aktuelle Aufgabenstellungen mit in die konzeptionellen Betrachtungen einzubeziehen; zu diesen Aufgaben gehört

1. die Abschätzung des mit dem Spitalstadt-Projekt verbundenen Verkehrszuwachses, die Bewertung der zu erwartenden Verkehrsbelastungen und der Nachweis hinreichender Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt „Bahnhofplatz“ (K1) sowie
2. die „Mitwirkung an der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie an den Beteiligungsabenden und Expertenkreisen“ (Auftrag Geoplan mit Franke & Messmer).

Vor dem Hintergrund dieser Ergänzungswünsche wurde darüber hinaus vereinbart, die erweiterte Aufgabenstellung in einem geänderten Projekt-Titel **„(Verkehrsuntersuchung und Entwicklung eines Vorkonzeptes zur) Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Zentrum der Großen Kreisstadt Eichstätt sowie im Bereich der Spitalstadt“** zum Ausdruck zu bringen und die Arbeitsergebnisse als Verkehrlichen **„Fachbeitrag zum städtebaulichen Entwicklungskonzept Eichstätt 2020“** zu betrachten.

Bei den vorliegenden Bericht handelt es sich um einen **ergebnis- und handlungsorientierten Kurzbericht**, der auf eine detaillierte Darstellung der methodischen Grundlagen verzichtet und die Nachvollziehbarkeit von Berechnungsergebnissen nicht immer gewährleistet. Zahlreiche **Anregungen und Vorschläge aus der Bürgerschaft** gehen auf einen „Bürgerabend“ im Januar 2011 zurück; sie wurden – soweit sie die Verkehrsplanung betreffen – **überwiegend eingearbeitet**, zumindest jedoch im Text diskutiert.

Fast alle **Abbildungen, Tabellen und Planskizzen** finden sich als **Folien** in einer **animierten Powerpoint-Präsentation**, die diesem Bericht **als CD** beiliegt und im pdf-Format (nicht animiert) im **Anhang I** dokumentiert wird. Entsprechende Verweise im Text sind **grau hinterlegt**.

Fassung vom 08.04.2011

**A.****AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE  
DER VERKEHRSERHEBUNG UND SITUATIONSBEWERTUNG****0. Untersuchungsgebiet, Verkehrsbelastungen und Stellplatzangebot**

Jede fundierte **Beurteilung einer vorgegebenen Verkehrssituation** setzt eine **verkehrliche Bestandsaufnahme** voraus, die auf die jeweils spezifischen Untersuchungsziele ausgerichtet ist. Auch im vorliegenden „Untersuchungsfall“ dient die verkehrliche Bestandsaufnahme der **Erfassung der wichtigsten Merkmale und Kenngrößen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs**; diese Bestandsaufnahme stützt sich auf ein **Erhebungskonzept**, das in der Angebotsphase und bei der Vorbereitung der Erhebungen **mit der Stadtverwaltung abgestimmt** wurde.

So zeigt die **Folie 5** den **Zählstellenplan** für die **Knotenstromzählung** am Donnerstag, dem **25. Juni 2009**. Die an diesem „Normalwerktag“ gezählten bzw. auf den Tagesverkehr hochgerechneten **Verkehrsbelastungen im Stadtzentrum** (K0 bis K7) sind in den **Folien 6 bis 8** als Knotenstrom- und Querschnittsbelastungen dokumentiert. **Folie 9** beinhaltet die Strombelastungen am Knotenpunkt (Osten-/Römer-/Universitätsstraße (K8) sowie die maßstäbliche Abbildung ausgewählter Verkehrsströme an der Einmündung der Aumühlbrücke in die Ingolstädter Straße (K9).

Der für die **Parkraumerhebung** maßgebende Flächenumgriff ist in der **Folie 11** dargestellt. Die zum Untersuchungsgebiet zählenden Stellflächen und Anlagen liegen **im Umkreis von 800 Metern um den Domplatz** und umfassen (ohne den „Posthof“, der zum Erhebungszeitpunkt noch nicht als Parkplatz zur Verfügung stand) insgesamt rund **1.270 öffentliche Stellplätze**; alle diese Stellplätze sind vom Domplatz aus zu Fuß in **maximal 13 bis 14 Minuten** erreichbar. 64% der Stellplätze (= 817) liegen außerhalb des Stadtzentrums und sind zwischen 300 und 800 Meter (oder zu Fuß 5 bis 14 Minuten) vom Domplatz entfernt; (**→ Folie 12 und 13**).

**1. Stellplatzangebot und Stellplatzpotenzial im Stadtzentrum**

Im Stadtzentrum (300 m um den Domplatz herum, Gehbereich 5 Minuten) stehen derzeit – auf insgesamt 10 Flächen/Anlagen (ohne Posthof) – 451 gebührenpflichtige und zeitbeschränkte öffentliche Stellplätze sowie weitere 24 besonders gekennzeichnete „Sonderparkplätze“ für Anwohner, Behinderte oder Ärzte, die keiner Parkzeitbeschränkung unterliegen; die mittlere Auslastung der insgesamt 475 öffentlichen Stellplätze liegt bei fast 80%, die **Kapazitätsreserve** dementsprechend im Mittel bei 21%, im Maximum sogar bei 36%. Die größten Kapazitätsreserven (nämlich durchschnittlich 58% oder 99 freie Stellplätze) gibt es in der **Tiefgarage in der Pedettistraße, die zum Erhebungszeitpunkt uneingeschränkt öffentlich zugänglich war!** (Samstags liegt die mittlere Kapazitätsreserve bei 61% oder 211 freien Stellplätzen). Dabei sind werktags 156 Stellplätze (= 35% aller vorhandenen Stellplätze) von sog. „Langzeitparkern“ länger als **4 Stunden** belegt; rund **ein Drittel** (97) der verfügbaren zeitbeschränkten 286 Stellplätze außerhalb der Tiefgarage sind mit 4 Stunden und mehr mindestens doppelt so lang belegt wie zulässig. Daraus errechnet sich ein aktuell **nutzbares Potenzial von 1.628 „Parkgelegenheiten“** (= 100%) bei durchschnittlich **3,4 Belegungen** pro Tag; (**→ Anlage 1 und Folien 15, 16, 23, 18, 17**).

Fassung vom 08.04.2011

## 2. Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die Verkehrsteilnehmer

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für **Autofahrer** ist – nicht zuletzt auch wegen minimaler Parkplatzsuchzeiten – **insgesamt „gut“** (Note 2,1) und in jedem Fall deutlich besser als für **Fahrgäste der Stadtbuslinien** („mittelmäßig“); sie wird lediglich übertroffen von den **Radfahrern**, für die die Note 1,7 ermittelt wurde; die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für **Fußgänger** ist mit der Note 2,7 demgegenüber eher „mittelmäßig“ und weist naturgemäß die größte Bandbreite auf (bester Wert 1,3, schlechtester Wert 5,0; → **Anlage 2 und Folien 32/33**).

## 3. Aufenthaltsqualität für Bewohner, Besucher und Kunden des Stadtzentrums

Die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Autofahrer ist verbunden mit entsprechenden **Verkehrsbelastungen und Lärmemissionen**, die in vielen Straßenzügen deutlich über dem „noch verträglichen“ Lärmgrenzwert (64 dB(A)) liegen und die Aufenthaltsqualität (nicht nur) dort erheblich beeinträchtigen; (→ **Anlage 3 und Folie 39**).

Fassung vom 08.04.2011

**B.****Ansatzpunkte und Leitlinien für die Entwicklung eines integrierten Verkehrs- und Parkraumkonzeptes****0. Der „Modal-Split“ als Indikator für das örtliche Verkehrsgeschehen**

Verkehrsgeschehen, Mobilität und Lebensqualität der **rund 14.000 Einwohner** Eichstatts wird – ähnlich wie in vielen anderen vergleichbaren Städten – vorwiegend geprägt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Straße.

Die Ergebnisse bundesweiter Haushaltsbefragungen<sup>1)</sup> weisen darauf hin, dass der **Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV)** an allen täglich zurückgelegten Fahrten (ohne Fahrradverkehr) **im Bundesdurchschnitt** bei etwa **13%** liegt (und sich im Verlauf der letzten Jahre nur unwesentlich erhöht hat). Rund **87%** aller Fahrten werden dementsprechend **mit dem Kraftfahrzeug**, d.h. im „motorisierten Individualverkehr (MIV)“ bewältigt. Bezieht man den Fußgänger-, Rad- und Mofa-Verkehr mit ein, der mit  $24 + 10 = 34\%$  aller täglich zurückgelegten Wege zu Buche schlägt, so ergibt sich (nach Umrechnung) der sog. **"erweiterte Modal-Split"**, d. i. das Verhältnis von

**"nicht-motorisiertem Individualverkehr" zu "MIV" zu "öffentlichem Verkehr (ÖV)"  
mit  
34 % : 58 % : 9 %.**

In **Bayern** mit seinen verkehrlich ungünstigeren, d.h. eher "ländlichen" Rahmenbedingungen liegt dieses Verhältnis im Jahr 2007 bei

**29,3 % : 59,8 % : 10,9%.**

Auf die **„Verkehrsmittel des Umweltverbundes“** – dazu zählen Bahnen, Busse, das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen – entfallen somit insgesamt **40,2% aller Fahrten und Wege**<sup>1)</sup>.

Dem motorisierten Verkehrs- bzw. Wege-Anteil, der angesichts eines – auf Bayern bezogen – **überdurchschnittlichen** Motorisierungsgrades im **Landkreis Eichstätt** von

**719 Kfz/1000 Einwohner bzw. 1,8 Kfz/Haushalt**<sup>2)</sup>

in **Eichstätt** zwischen 65 und 70% liegen dürfte, steht ein engmaschiges Straßennetz zur Verfügung, dessen Struktur zwar analysiert, in diesem Rahmen jedoch weder dokumentiert noch bewertet wurde. Die zahlenmäßig deutlich schwächere Gruppe der **nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer** ist auf ein weitaus weniger attraktives ÖV-Angebot angewiesen (ca. 5 bis 7,5% aller Wege), nutzt das **Fahrrad** (weitere 5 bis 7,5%) oder geht **zu Fuß** (in Eichstätt schätzungsweise 15 bis 20% aller täglichen Wege). Nachdem in **Eichstätt bislang keine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten seiner Einwohner** (z.B. im Rahmen einer umfassenden Verkehrsuntersuchung) durchgeführt wurde, sind die **ortsspezifischen Zahlenverhältnisse** nicht bekannt.

1) vgl. dazu insbesondere die Infas-/DLR-Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008) im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Abschlussbericht „Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern“, INTRAPLAN Consult GmbH, München 2010, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

2) bei einer rechnerischen Haushaltsgröße (im Landkreis) von 2,5 Personen. Vergleichswerte für Oberbayern und Bayern: 664 bzw. 691 Kfz pro 1000 Einwohner oder 1,4 bzw. 1,5 Kfz/ Haushalt bei einer mittleren Haushaltsgröße von jeweils 2,1 Personen; vgl. dazu die GEMEINDEDATEN 2008 sowie die Statistischen Berichte des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zum "Bestand an Kraftfahrzeugen und Kfz-Anhängern in Bayern am 1. Januar 2010", Ausgabe August 2010.

Fassung vom 08.04.2011

## 1. Folgewirkungen zunehmender Auto-Mobilität

Als Folge der vergleichsweise geringen Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergeben sich zunächst „**hausgemachte**“ Kfz-Binnen-, **Quell- und Zielverkehre**, die das **Straßennetz** nicht nur im Stadtzentrum z.T. erheblich belasten; zusätzliche, häufig spürbar stärkere Belastungen verursacht der **ortsfremde Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr**, der sich meist auf einigen **Hauptachsen** konzentriert. Indikatoren für die daraus resultierenden **Beeinträchtigungen von Umwelt und (Wohn-) Umfeld** sind u.a. die **Lärm- und Schadstoff-Emissionen** (einschließlich Feinstaub), die Trennwirkung der Kfz-Verkehrsströme und Verkehrsbauwerke sowie **Sicherheitsrisiken** für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere aber für Kinder. Anlass zur (Vor-) Sorge gibt darüber hinaus

- die sich abzeichnende **Klimaveränderung durch das Treibhausgas CO<sub>2</sub>**, das in Deutschland (2005) zu etwa 17% vom Straßenverkehr verursacht wird und – entgegen der Selbstverpflichtung der BRD (im Klimaschutzabkommen Kyoto 1997) – von 1990 bis 2005 nicht um 25% gesunken, sondern um nahezu 10% gestiegen ist,
- das anhaltende **Waldsterben, u.a. durch Stickoxide (NO<sub>x</sub>)**, die – zusammen mit Kohlenwasserstoffen (HC) – auch für die hohen Ozonkonzentrationen im Sommer (den sog. „**Sommer-smog**“) verantwortlich sind. Rund 50% aller NO<sub>x</sub> und über 30% aller HC kommen aus den Auspuffanlagen von Kraftfahrzeugen,
- der zunehmende **Bewegungsmangel von Erwachsenen, Jugendlichen und Kindern** mit seinen gravierenden Folgen für die Gesundheit (verkümmerte Muskulatur/Verkümmerung der motorischen Fähigkeiten, Übergewicht, Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems) sowie – nicht zuletzt
- das zumindest zeitweise (d.h. an Sonn- und Feiertagen und in den Nachtstunden) unzureichende **Mobilitätsangebot für einen nicht unerheblichen Teil der nicht-motorisierten Stadtbewohner**, die dadurch von vielen Aktivitäten und der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen sind.

Zum letztgenannten Personenkreis, der insgesamt etwa 1/3 aller selbständig mobilen Einwohner (über 6 Jahre) umfassen dürfte, gehören – neben der Gruppe der **Jugendlichen und Kinder** (rund 1/8 oder 12,5% der selbständig mobilen Eichstätter Bevölkerung) – vor allem

- **sozial benachteiligte Mitbürger**, die aus finanziellen Gründen auf ihre eigenen Füße oder das Fahrrad angewiesen sind, weil sie kein Kraftfahrzeug (= Pkw, Motorrad oder Moped) besitzen und Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln – sofern vorhanden – stark einschränken müssen,
- **mobilitätsbehinderte Personen**, die vorhandene öffentliche Verkehrsmittel oft nicht bzw. nur unter erheblichen Mühen oder mit Hilfe Dritter nutzen können und auch als Fußgänger immer wieder auf unüberwindbare Barrieren stoßen sowie
- **ältere Menschen** (Senioren, fast 1/5 oder 20% der Bevölkerung in Eichstätt), die als Fußgänger (auch mit Gehhilfen) den Herausforderungen des Straßenverkehrs (z.B. beim Überqueren der Fahrbahnen) nicht mehr gewachsen sind und sich von rücksichtslosen Radfahrern und/oder parkenden Fahrzeugen auf den Gehwegen bedrängt fühlen.



Fassung vom 08.04.2011

## 2. Leitziele und Handlungsfelder einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Um die Belastungen von Mensch und Umwelt deutlich zu vermindern, wird der Stadt grundsätzlich empfohlen, den **Anteil des Umweltverbundes (VUV)** an allen zurückgelegten Wegen **bis zum Jahr 2030** schrittweise von **derzeit schätzungsweise 30%** auf eine Größenordnung von **35 bis 40%** zu erhöhen und den **Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV)** von **derzeit etwa 70%** auf **65 bis 60%** abzusenken! Um dieses Ziel zu erreichen sollte die Stadt Eichstätt ein Gesamtkonzept entwickeln, das mit den übergeordneten Leitvorstellungen und Vorhaben der regionalen Verkehrsplanung in Einklang steht und an einem eingängigen **Leitbild** ausgerichtet ist.

Im vorliegenden Untersuchungs- bzw. Planungsfall, der sich im Wesentlichen auf das **Stadtzentrum und die Spitalstadt** bezieht, erscheint es sinnvoll, auf die in der Einführung beschriebene **Aufgabenstellung** zurückzugreifen und die

### **Verbesserung der Lebensqualität (im Stadtzentrum) durch nachhaltige (Weiter-)Entwicklung des städtischen Verkehrssystems**

als **Leitmotiv für eine nachhaltige Stadtentwicklung** zu wählen. Die Bearbeitung der verschiedenen Handlungsfelder eines umfassenden Leitbildes (z.B. der Handlungsfelder „Stadtentwicklung“ oder „Verkehr/Mobilität“ usw.) muss jeweils die **drei Dimensionen der Nachhaltigkeit** widerspiegeln und somit auch bei der (Weiter-)Entwicklung des Verkehrssystems **soziale, ökologische und ökonomische Aspekte** berücksichtigen. Die (kurzgefasste) **Leitidee „Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum“** (vgl. dazu das Leitbild-Schema, **Folie 41**) mündet dementsprechend in den drei verkehrspolitischen **Leitzielen**, nämlich

**höchstmögliche Erreichbarkeit (des Stadtzentrums) für alle Verkehrsteilnehmer  
bei  
höchstmöglicher Aufenthaltsqualität für die Stadtbewohner, Besucher und Kunden  
zu  
geringstmöglichen Kosten für die Steuerzahler;**

An diesen Leitzielen müssen alle konkreten Maßnahmen bzw. Vorhaben gemessen werden.

Das Leitziel „**Höchstmögliche Erreichbarkeit des Stadtzentrums für alle Verkehrsteilnehmer**“ betrifft somit neben den Fußgängern, Radfahrern und Fahrgästen im ÖPNV, selbstverständlich auch weiterhin motorisierte Verkehrsteilnehmer, und zwar vorrangig solche, für die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes **keine zweckmäßigen oder zumutbaren Alternativen** sind. Unzweckmäßig wäre beispielsweise der Transport großer Güter- und Warenmengen und schwerer Lasten mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad, unzumutbar sind nicht-motorisierte Krankentransporte sowie Arztbesuche für alte, gebrechliche oder kranke Menschen in Notfallsituationen, in denen es auf kurze Reisezeiten ankommt. Das Leitziel „**höchstmögliche Aufenthaltsqualität ...**“ beinhaltet – neben guten Lebensbedingungen für die Anwohner des Stadtzentrums – **maximale Attraktivität** oder Anziehungskraft insgesamt, d.h. nicht nur für die Kunden des Einzelhandels (i.S. eines attraktiven Stellplatzangebotes), sondern für alle Besucher des Stadtzentrums, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie anreisen.

„Höchstmögliche Erreichbarkeit“, „höchstmögliche Aufenthaltsqualität“ und „geringstmögliche (direkte und indirekte) Kosten des Verkehrssystems“ stehen zueinander in einer **Konkurrenzbeziehung**, d.h. eine bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums – z. B. für Autofahrer ist (nahezu) immer mit Beeinträchtigungen der Bewohner, Besucher und Kunden, d.h. mit einer Reduzierung der Aufenthaltsqualität verbunden und in aller Regel auch mit höheren Kosten für die Verkehrs-

Fassung vom 08.04.2011

teilnehmer und/oder die Steuerzahler. Diese Zielkonkurrenz ist immer wieder **Ursache von Entscheidungskonflikten**, deren Lösung einen **Kompromiss zwischen den Planungsbeteiligten** erfordert. Dabei geht es im Prinzip darum, durch eine **Gewichtung der Ziele** das gewünschte **Verhältnis konkurrierender Zielerfüllung** festzulegen. So werden die **Bürger als Verkehrsteilnehmer** besonderes Gewicht auf eine verbesserte **Erreichbarkeit** legen, während für **die Bürger als Stadtbewohner, Straßenanlieger** die **Aufenthaltsqualität** im Vordergrund steht. Dieses Prinzip gilt auch für **Zielkonflikte** zwischen Fußgängern, Radfahrer und motorisierten Verkehrsteilnehmer, die mit der **Forderung nach höchstmöglicher Erreichbarkeit** unterschiedliche Vorstellungen verbinden. Die Gewichtung der Ziele erfolgt im Allgemeinen formlos durch eine „**Abwägung**“ innerhalb der jeweiligen Diskussions- bzw. Entscheidungsprozesse.

### 3. Leitlinien und Instrumente umweltorientierter Verkehrsplanung

Das zentrale Anliegen bei der nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems ist stets die „**Gewährleistung bedürfnisgerechter Mobilität mit möglichst wenig motorisierter Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr**“. Die Verkehrspolitik wird dementsprechend i.d.R. von folgenden **Leitlinien** bestimmt (→ Folie 42/43):

**„unnötigen“ motorisierten Verkehr vermeiden,  
Kfz-Verkehr soweit wie möglich auf den Umweltverbund verlagern  
und  
negative Auswirkungen des verbleibenden Kfz-Verkehrs minimieren!**

- Die Leitlinie **Verkehr vermeiden**“ richtet sich in erster Linie an die (Regional- und) **Stadtplanung** und zielt auf eine maßvoll **verdichtete Bauweise mit gemischten Nutzungsstrukturen** als Voraussetzung für den Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel; anzustreben ist grundsätzlich eine „Stadt der kurzen Wege“ (z.B. zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zu den Einrichtungen des Einzelhandels und der Freizeit, aber auch zu den Haltestellen des Schienenverkehrs).
- **Kfz-Verkehr verlagern** heißt grundsätzlich: „Binnenverkehr zu Fuß, per Rad und ggf. mit dem Stadtbus, Quell- und Zielverkehr auf die Regionalbusse und die Bahn“! Zu erreichen ist dies nur im „Push-and-Pull-Prinzip“, d.h. durch das Instrument (1) „**Ausbau des Fuß-/Radwegenetzes und des öffentlichen Nahverkehrs** („pull“) bei **gleichzeitiger** Eindämmung des Kfz-Verkehrs durch **lenkende und/oder restriktive verkehrsrechtliche Maßnahmen** („push“).
- **Lenkende und/oder einschränkende Maßnahmen** (2) – wie z.B. örtliche und/oder zeitliche Verkehrsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Änderung von Vorfahrtsregelungen oder auch die **Parkraumbewirtschaftung** – in Verbindung mit einem weiteren **funktionsgerechten Rück- bzw. Umbau bestehender Straßen und Plätze** (3) sollen die **negativen Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs kompensieren**; (Motto: quartierfremden Kfz-Verkehr auf die Randstraßen – quartierbezogenen Kfz-Verkehr „beruhigen“).

Ein weiteres Instrument (4) und wegen des meist erheblichen Kostenaufwandes zugleich die „ultima ratio“ ist der **Um-, Aus- und Neubau von Anlagen des Kfz-Verkehrs**, z.B. der Neubau einer Entlastungsstraße, der Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz oder auch der **Bau einer neuen Parkgarage**.

Die **Wirkungszusammenhänge** zwischen den genannten Leitlinien und den verfügbaren Instrumenten der Verkehrsplanung sind in der **Folie 43** schematisch dargestellt. Für alle vier Instru-

Fassung vom 08.04.2011

mente gilt: sie kommen stets nur dann in Betracht, wenn nachgewiesen werden kann, dass die **Belastungen des betroffenen Straßenumfeldes** und die **Sicherheitsrisiken** in der Gesamtbilanz nicht zunehmen und wenn die erforderliche **Umweltverträglichkeitsprüfung** zu einem positiven Ergebnis führt.

Die städtische Verkehrspolitik sollte sich dementsprechend (im Rahmen eines Gesamtkonzeptes und) vorrangig in folgenden **Aktionsfeldern** vollziehen:

- **das Verkehrsverhalten der Bürger durch begleitende „weiche Maßnahmen“ verändern,**
  - **den nicht- motorisierten Verkehr – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – stärken,**
  - **die öffentlichen Verkehrsmittel im „Umweltverbund“ (hier: Bus und Bahn) ausbauen und**
  - **den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr umwelt- und sozialverträglich ordnen.**

Die hier vorliegende Aufgabenstellung liegt im wesentlichen im Aktionsfeld „**(Neu-)Ordnung des ruhenden und fließenden Verkehrs**“ und beschränkt sich zunächst auf das **Instrument 2**, d.h. auf lenkende und/oder restriktive verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs; mit der Frage nach möglichen Standorten zusätzlicher Parkgaragen ist zusätzlich auch der **Neubau von Anlagen des Kfz-Verkehrs** (Instrument 4) angesprochen. **Rück- bzw. Umbaumaßnahmen an bestehenden Straßen und Plätzen** zur Kompensation der negativen Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs (Instrument 3) waren im Rahmen dieses Projektes ebenso wenig zu entwickeln wie konzeptionelle Vorschläge zu den erstgenannten Aktionsfeldern „**Verkehrsverhalten der Bürger ... verändern**“ und „**Umweltverbund stärken und ausbauen**“ (Instrument 1). Wegen der vielfältigen Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Aktionsfeldern soll jedoch nachfolgend auf einige zentrale Grundsätze hingewiesen werden!

#### 4. Vorschläge zur Stärkung (der Verkehrsmittel) des Umweltverbundes

**Fußgänger und Radfahrer** legen im Allgemeinen besonderen Wert auf die **quartierbezogene „Nahmobilität“**, die auch alle Freizeitaktivitäten und neue sportliche Formen der Fortbewegung, wie z.B. das **Skaten**, einschließt. Wie im Rahmen eines Bürgerabends im Januar d.J. bestätigt wurde, treten die Bürgerinnen und Bürger auch in Eichstätt für ein **gleichberechtigtes Miteinander von Fußgängern und Radfahrern ein**; sie wünschen sich durchgängige, möglichst umwegarme, attraktiv geführte und gestaltete, d.h. begrünte und mit Sitzbänken möblierte Fuß- und Radweg-Verbindungen in hierarchischer Ordnung (ähnlich wie im Kfz-Verkehr) mit hinreichend breiten (voneinander getrennten), barrierefreien Geh- bzw. Fahrbahnen und gutem Ebenheitszustand, komfortablen und sicheren Querungsstellen auch zwischen den Kreuzungen und Einmündungen und geringstmöglichen Wartezeiten an signalgeregelten Übergängen. Auf der Wunschliste stehen darüber hinaus verbesserte Querungsmöglichkeiten von schwer zu überwindenden Barrieren, wie z.B. Bahntrassen und/oder Flussläufen, im vorliegenden Fall der Altmühl; (Vorschlag Bürgerabend: zusätzliche Brücke in Höhe der Sollnau sowie in Höhe des Reinboldweges zwischen Spitalstadt und Westenstraße). Zum üblichen Standard gehört darüber hinaus auch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer, sofern die Fahrbahnbreite dafür ausreicht. „Begegnungsiseln“ im Sinne von kleinen Plätzen sollten nicht nur in der Kernstadt die Möglichkeiten zum Treffen und Kommunizieren verbessern, sondern auch auf dem Weg in die Kernstadt. Beklagt werden demgegenüber zugeparkte Geh- und Radwege, zunehmender Fahrradverkehr auf den Gehwegen und die Benutzungspflicht von Radwegen für RadlerInnen ab dem 11. Lebensjahr.



Fassung vom 08.04.2011

In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung bzw. der Funktion der Radwege wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger separat geführte (i.d.R. asphaltierte) Routen, die in beiden Richtungen befahrbar sind; dies gilt insbesondere für längere Straßenzüge, die oft nur an den Knotenpunkten sicher überquert werden können. In Betracht kommen darüber hinaus – je nach den örtlichen Gegebenheiten – auch straßenbegleitende Einrichtungsradwege, Radfahrstreifen oder zumindest „Schutzstreifen“ auf der Fahrbahn, die für Ausweichmanöver auch vom Kfz-Verkehr genutzt werden können. Aus fachlicher Sicht ist Mischverkehr auf der Fahrbahn nur dort unproblematisch, wo die maximal zulässige Verkehrsgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreitet.

Immer wieder vorgeschlagen werden schließlich bewachte **Fahrradstationen** (Abstellanlagen) an Verkehrsknoten wie z.B. am **Stadtbahnhof**, der – auch aus Eichstätter Bürgersicht – wichtigsten Schnittstelle nicht nur zwischen Fahrrad- und Schienenverkehr, sondern zwischen allen Verkehrsmitteln. Hinweise zur Gestaltung notwendiger bzw. wünschenswerter „**Anlagen und Einrichtungen des Umweltverbundes und des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Stadtbahnhofes**“ wurden in einem gesonderten Fachbeitrag (zum Förderungsantrag ZOB bei der Regierung von Oberbayern) bereits im September letzten Jahres vorgelegt. Diese Hinweise werden im **Anhang II** zu diesem Kurzbericht nochmals dokumentiert. Zu ergänzen wäre der Bürgervorschlag, mit Blick auf die Topographie des Eichstätter Stadtgebietes auch einen **eBike-Verleih** in die Liste der sinnvollen Bahnhofseinrichtungen mit aufzunehmen.

Im Übrigen plädieren die Verkehrsplaner für eine eigenständige stadtteilbezogene **Fußgänger-Wegweisung** (Bürgervorschlag „Fußgänger-Leitsystem“), die sich deutlich von der Wegweisung für den Rad- bzw. den Kfz-Verkehr abhebt und z.B. auf zentrale Einrichtungen, touristische Ziele und auf die Haltestellen des ÖPNV hinweist. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, einen detail-scharfen (topografischen) Stadtplan zu entwickeln, der speziell auf die Fußgänger ausgerichtet ist. In diesen spezifischen **Fußgänger-Stadtplan** sollten zusätzlich auch die öffentlichen Verkehrsverbindungen mit den entsprechenden Linien- und – soweit möglich – Fahrplänen eingearbeitet werden. Darüber hinaus wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine „**Stadt-Umland-Wanderkarte**“, die attraktive und vernetzte (Rad-)Wanderwege („Rundwege“) beschreibt und nicht nur Touristen zu einem Aufenthalt in Eichstätt animiert.

## 5. Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsmittel im „Umweltverbund“

Grundsätzlich ist der Entwurf eines integrierten ÖPNV-Konzeptes auf **eine ganzheitliche Gestaltung des gesamten öffentlichen Verkehrsangebotes** – d.h. auf eine optimale „Vernetzung“ von Bahn, Regional- und Stadtbus – sowie an folgenden **Entwurfskriterien** auszurichten:

- frühzeitige und **umfassende Information** aller Haushalte bzw. (potenziellen) Fahrgäste vor der Abfahrt zu Hause über Rundfunk und Internet, unterwegs über das Handy oder an den Haltestellen, z.B. über die Lage der nächstliegenden Haltestellen, zu den P+R-Möglichkeiten, zur Liniennetzstruktur, zu den Abfahrts- und Ankunftszeiten von Bahnen und Bussen sowie zum Tarif (in Bayern z.B. unter [www.bayern-fahrplan.de](http://www.bayern-fahrplan.de), [www.bayerninfo.de](http://www.bayerninfo.de)); dabei höchstmögliche Verständlichkeit der Informationen (Begreifbarkeit/Überschaubarkeit des ÖPNV-Systems, z.B. mit übersichtlichen, gut lesbaren Fahrplänen);
- höchstmögliche **Freizügigkeit** bei der Benutzung des ÖPNV-Systems, d.h. vor allem: integrales Tarifsystem mit durchgängig gültigen Fahrausweisen (Verkehrsverbund); geringstmögliche **Fahrtkosten** bzw. optimale und überzeugenden Preis-/Leistungsverhältnis (Preiswürdigkeit des ÖPNV-Systems). Möglichkeit der bargeldlose Zahlung;

Fassung vom 08.04.2011

- bestmögliche **Erreichbarkeit/Zugänglichkeit der (Bahn- und Bus-)Haltestellen**, d.h. möglichst bequeme und vor allem kurze Wege als Voraussetzung für **kurze Zugangszeiten** zur Haltestelle bzw. **Abgangszeiten** von der Haltestelle zum Reiseziel; dies bedingt optimale Haltestellenabstände und eine optimale Lage der Haltestellen;
- attraktive **Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen**, einfache Bedienbarkeit der technischen Einrichtungen;
- **Taktbetrieb**, d.h. regelmäßige Bedienung der Haltestellen bei **höchstmöglicher Bedienungshäufigkeit** als Voraussetzung für **minimale Wartezeiten** an den Haltestellen;
- geringstmöglicher Zeitaufwand für den „Beförderungsvorgang“, d.h. **kurze Fahrzeiten** vom Ausgangs- zum Zielpunkt der Reise bei einer möglichst geringen Zahl an Umsteigevorgängen (**geringe Umsteigezeiten**, auch durch möglichst zahlreiche umsteigefreie Direktverbindungen);
- störungs- und behinderungsfreie Beförderung (höchstmögliche Zuverlässigkeit des Systems) bei angemessenem **Fahrkomfort** und maximaler **Sicherheit** beim Zugang zur bzw. Abgang von der Haltestelle, an der Haltestelle und im Fahrzeug: optimaler **Service** im Fahrzeug und an den wichtigsten (Umsteige-)Knoten, auch durch freundliches Personal.

Inwieweit das gegenwärtige ÖPNV-Angebot diese Anforderungen erfüllt, müsste in einer weitergehenden Untersuchung geprüft werden.

Hingewiesen sei an dieser Stelle auf die Anregung eines Bürgers im Rahmen des Bürgerabends im Januar 2011, die Stadt möge sich – nicht zuletzt auch im Interesse umsteigefreier Direktverbindungen in die Ortsteile – die **Option einer Verlängerung der Bahntrasse in die Sollnau** nicht „verbauen“.

Fassung vom 08.04.2011

## C.

### VORSCHLAG ZUR (NEU-)ORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS IM STADTZENTRUM

„den (fließenden und) ruhenden Kfz-Verkehr umwelt- und sozialverträglich ordnen!“

#### 0. Keine zusätzlichen öffentlichen Parkgaragen im Stadtzentrum!

**Zusätzliche öffentliche Stellplätze im Stadtzentrum** würden nicht nur zusätzlichen Kfz-Verkehr nach sich ziehen, die Lärmbelastung weiter erhöhen und somit die Aufenthaltsqualität vermindern, sondern auch zu einer noch geringeren Auslastung des Stadtbusses führen, dessen Betriebskosten für die Steuerzahler (und Nutzer) weiter erhöhen oder – bei einer kostendämpfenden Reduzierung des Fahrtenangebotes – die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die Fahrgäste verschlechtern (d.h. letztlich: das Leitziel 1 teilweise und die Leitziele 2 und 3 insgesamt konterkarieren; → Folie 41). Darüber hinaus sind zusätzliche Stellplätze im Stadtzentrum – wegen der in **Abschnitt A1** quantifizierten Kapazitätsreserven (vor allem in der Tiefgarage Pedettistraße) – aktuell auch nicht erforderlich; **aus diesen Gründen sollte das Vorhaben, im Stadtzentrum (oder am Rand des Stadtzentrums, vorzugsweise in der Spitalstadt) zusätzliche kostspielige (und gebührenpflichtige) Parkhäuser bzw. Tiefgaragen zu errichten, zumindest vorläufig nicht weiterverfolgt werden!**

#### 1. Konsequente Überwachung der zulässigen Höchstparkdauer!

Durch **konsequente Überwachung der zulässigen Höchstparkdauer** von 2 bzw. 3 Stunden (auf insgesamt 234 bzw. 52 Stellplätzen) könnten mindestens **175 zusätzliche „Parkgelegenheiten“** mobilisiert werden. Die Wahrscheinlichkeit, einen freien Stellplatz zu finden, nimmt infolge kürzerer Belegungszeiten tendenziell zu. Die **durchschnittliche Belegungshäufigkeit** würde von 3,4 auf 3,8 „Umschläge“ pro Tag ansteigen und das **Stellplatzpotenzial um 11% auf rund 1.800 Parkgelegenheiten**. Dabei wird unterstellt, dass die Belegungsdauer jedes einzelnen Stellplatzes exakt der jeweils zulässigen Höchstparkdauer entspricht, d.h. nicht vor Ablauf der Höchstparkdauer geräumt wird und auch nicht länger als zulässig belegt ist; (→ Folien 44 und 46).

#### 2. Halbierung der zulässigen Höchstparkdauer am Domplatz!

Durch **Halbierung der zulässigen Höchstparkdauer am zentralen Domplatz** (von derzeit 2 auf künftig 1 Stunde) könnte das Potenzial der dort angebotenen 55 Stellplätze von 294 (um 245 Parkgelegenheiten) auf 539 Parkgelegenheiten und im Stadtzentrum insgesamt **von 1.801 um weitere 14% auf 2.046 Parkgelegenheiten** gesteigert werden; (statt 3,8 Umschläge künftig durchschnittlich 4,3 Belegungen pro Stellplatz und Tag; → Folien 44 und 46).

#### 3. Reduzierung der Stellplätze am Domplatz?

Dieses zusätzlich gewonnene Potenzial könnte genutzt werden, um die **Zahl der Stellplätze am Domplatz von 55 auf 35 zu reduzieren** (darunter 10 statt 6 Sonderstellplätze für Behinderte u.a.) und die von Krafftfahrzeugen „freigeräumte“, **unmittelbar am Dom liegende Fläche attraktiv und städtebaulich angemessenen umzugestalten**. Das **Gesamtpotenzial im Stadtzentrum** bliebe (trotz des Verlustes von 20 Stellplätzen) mit **1.786 Parkgelegenheiten** (110%) nahezu unverändert erhalten, die durchschnittliche Belegungshäufigkeit würde allerdings von 4,3 auf 3,9 absinken; (→ Folien 44 und 46).

Fassung vom 08.04.2011

#### 4. Für einen autofreien (und attraktiv gestalteten) Domplatz!

Aus städtebaulichen Gründen wird jedoch mittelfristig für einen weitgehend **autofreien Domplatz** plädiert, der den Dom als geistliches Zentrum der Stadt angemessen in Szene setzt. Eine **weitergehende Stellplatzreduzierung auf 10 verbleibende Sonderstellplätze** für Mobilitätsbehinderte würde den **Handlungsspielraum für eine entsprechende Umgestaltung des Domplatzes** deutlich erhöhen, das Gesamtpotenzial der 430 verbleibenden Stellplätze im Stadtzentrum jedoch auf **1.511 Parkgelegenheiten (93%, bei nur noch 3,5 Umschlägen pro Tag) verringern**; die ursprünglich vorhandene 20%ige Stellplatzreserve (vgl. dazu Punkt A1) würde somit auf 13% abschmelzen; (→ Folien 44 und 46).

#### 5. Parkzeitbeschränkung (statt Dauerparken) in der Tiefgarage Pedettistraße!

Dieser per Saldo negative Effekt des (nahezu) „autofreien Domplatzes“ könnte durch eine **Parkzeitbeschränkung in der Tiefgarage Pedettistraße auf maximal 4 Stunden** (in der Zeit von 8 bis 18 Uhr) vollständig kompensiert werden. Würde man lediglich **die 100 derzeit ungenutzten Stellplätze** entsprechend kennzeichnen, so würde sich das Gesamtpotenzial von 1.511 um 300 (= 20 %) auf **1.811 Parkgelegenheiten** erhöhen und damit **das heutige Niveau (ohne Überwachung) um 11% übersteigen**; die durchschnittliche Zahl der Belegungen würde dabei von 3,5 auf 4,2 ansteigen. Ansteigen würde dementsprechend auch die **Stellplatzreserve**, und zwar von 20 auf 31%; (→ Folien 45 und 46).

#### 6. Für einen autofreien Leonrodplatz!

Die von den Planern empfohlene (mittelfristige) „**Räumung**“ **des Leonrodplatzes vom ruhenden Verkehr** (von 60 auf etwa 10 Stellplätze) zugunsten der Aufenthaltsqualität würde das Potenzial der im Stadtzentrum verbleibenden **380 Stellplätze** neuerlich auf **1.511 Parkgelegenheiten** bzw. 90% des Ausgangsniveaus reduzieren und 10% der aktuell noch vorhandenen (20%igen) Stellplatzreserve kosten; (→ Folien 45 und 46).

#### 7. Stellplatzpotenzial des Jahres 2009 erhalten!

Beide bislang diskutierten (und vorwiegend städtebaulich begründeten) Maßnahmen im Bereich des Dom- und Leonrodplatzes führen also – bei konsequenter Parkraumüberwachung und maßvoller Parkzeitbeschränkung in der Tiefgarage – allenfalls zu einer geringfügigen Reduzierung des „effektiven“ Stellplatzpotenzials im Stadtzentrum, das mit **380 Stellplätzen** bzw. fast **1.500 Parkgelegenheiten** auch in Zukunft dem Angebot in anderen vergleichbaren Stadtzentren (z.B. in Schrobenhausen, Pfaffenhofen, Weilheim oder Neuötting) entsprechen wird! Der maßnahmebedingte absolute **Stellplatzverlust** liegt bei höchstens 95 Stellplätzen (- 20%), davon entfallen 45 auf den Domplatz und weitere 50 auf den Leonrodplatz. Durch die **zwischenzeitliche Öffnung des Posthofes** (mit insgesamt 32 regulären Stellplätzen, die in der vorliegenden Untersuchung unberücksichtigt blieben) wurde dieser Verlust bereits zu einem Drittel ausgeglichen.

#### 8. Sonderregelungen in den nachfrageschwachen Zeiten möglich!

Alle Vorschläge zielen auf das **Parkraummanagement während der verkehrs- bzw. nachfragestarken Tagesstunden, also auf den Zeitraum zwischen 8 und 18 Uhr des durchschnittlichen „Normalwerktages“**. Für die Abend- und Nachtstunden ebenso wie für die Wochenenden – über die im Übrigen nur unzureichende Daten vorliegen – können selbstverständlich andere Regelungen getroffen werden; (z.B. Freigabe des Dom- und Leonrodplatzes für den ruhenden Verkehr, Aufhebung jeder Parkzeitbeschränkung und ggf. noch bestehender Gebührenpflicht).

Fassung vom 08.04.2011

**D.****BEWERTUNG DES GRUNDKONZEPTE  
UND NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS  
IM BEREICH DER SPITALSTADT****0. Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Stadtzentrum**

Die Empfehlung, einen (weitgehend) **autofreien Dom- und Leonrodplatz** zu schaffen, zielt in erster Linie auf **höhere Aufenthaltsqualität im Umfeld dieser beiden Plätze**, die mit größeren und – in einem zweiten Schritt – attraktiv gestalteten (Frei-)Flächen für den Aufenthalt und das Zu-Fuß-Gehen zu gewinnen ist; sie wird mit einer vergleichsweise maßvollen **Reduzierung des absoluten und effektiven Stellplatzpotenzials im Stadtzentrum** „erkauft“ und führt zu einer ebenso maßvollen **Reduzierung der bestehenden Stellplatzreserve**; eine geringere Stellplatzreserve lässt eine (hier nicht quantifizierte) **Verlängerung der Parkplatzsuch- bzw. Reisezeiten** erwarten, die – sofern sie mit einer **Überwachung der jeweils zulässigen (und in der Tiefgarage teilweise verkürzten) Parkdauer** verbunden wird – allerdings **kaum ins Gewicht fallen** dürfte und somit die **Erreichbarkeit des Stadtzentrums für motorisierte Verkehrsteilnehmer** (heute mit Note 2,1 als „gut“ bewertet) nur unwesentlich beeinträchtigt. Eine geringfügig schlechtere Erreichbarkeit müssen jedoch diejenigen Autofahrer hinnehmen, die auf eine Einfahrt ins Stadtzentrum verzichten, (wie erwünscht) einen Parkplatz im Außenbereich aufsuchen und eine entsprechend längere Gehzeit von Parkplatz zum Reiseziel (im Stadtzentrum) akzeptieren.

Dasselbe gilt für Verkehrsteilnehmer, die **auf die Fahrt mit dem Auto gänzlich verzichten und auf „Schusters Rappen“ oder auf den Stadtbus umsteigen** (Erreichbarkeit i.M. 2,7 bzw. 2,6). Lediglich der **Umstieg auf das Fahrrad** ist mit einer **verbesserten Erreichbarkeit** verbunden; (**Note 1,7**; siehe dazu nochmals → **Folie 32**). Auf die Verkehrsteilnehmer im Umweltverbund hat die Reduzierung des Stellplatzangebotes erwartungsgemäß keinen Einfluss: für sie bleibt die Erreichbarkeit unverändert. Eine höhere Auslastung des Stadtbusses (durch die Umsteiger vom Auto) würde jedoch das derzeitige **ÖPNV-Angebot stabilisieren** und könnte auf längere Sicht sogar zu einer Angebotsverbesserung (z.B. in Form einer Taktverdichtung) und damit auch zu einer verbesserten Erreichbarkeit beitragen.

Darüber hinaus verändert jeder Umstieg vom Auto auf ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes den **„Modal-Split“** (→ siehe dazu nochmals **Abschnitt B.0**); dies bedeutet **„weniger Kfz-Verkehr“**, weniger Beeinträchtigungen im Umfeld der betreffenden Straßen und Plätze durch verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie weniger Sicherheitsrisiken für Anwohner, Besucher, Kunden, Radfahrer und Fußgänger und führt damit letztlich – wie angestrebt – zu einer **höheren Aufenthaltsqualität nicht nur auf den betreffenden verkehrsärmeren Straßen und Plätzen, sondern auch im Stadtzentrum insgesamt**. Eine höhere Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum ergibt sich also nicht nur als unmittelbare Folge eines „freigeräumten“ (nicht zugeparkten) Dom- und Leonrodplatzes, sondern auch als Folge reduzierter Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Altstadt. **Höhere Parkgebühren** sind i.d.R. ein Beitrag zur „Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“; sie können den Umstieg beschleunigen und die damit einhergehenden positiven Effekte zusätzlich verstärken.

Vor dem Hintergrund aller skizzierten negativen und positiven Wirkungszusammenhänge erscheint es plausibel, dass **zusätzliche kostspielige (und gebührenpflichtige) Parkhäuser bzw.**



Fassung vom 08.04.2011

**Tiefgaragen – zumindest im Stadtzentrum ebenso wie in der Spitalstadt – von den Planern auf mittlere Sicht nicht in Betracht gezogen werden. Stattdessen wird vorgeschlagen, die im Stadtzentrum verbleibenden Stellplätze im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes konsequent zu bewirtschaften; (siehe hierzu → Abschnitt E).**

Über die Parkraumbewirtschaftung hinaus zielt das Parkraumkonzept auf das **Flächenpotential zwischen Altmühl und Freiwasserstraße** und setzt auf eine weiter zunehmende Akzeptanz des attraktiven Fußweges entlang der Altmühl: alle Flächen in diesem Bereich sind nicht weiter als **7 bis maximal 15 Gehminuten vom Stadtzentrum entfernt** und im Übrigen **bereits heute durch eine regelmäßig im 30-Minuten-Takt) verkehrenden Stadtbuslinie an das Stadtzentrum angebunden.**

## 1. Stellplatzangebot im Bereich Spitalstadt und Stellplatzbilanz

**Außerhalb des Stadtzentrums** (jedoch im Untersuchungsgebiet) werden – der o.g. Erhebung entsprechend – aktuell 817 zzgl. 200 (am Göpfertsteg/Badwiese) = **1.017 öffentliche Stellplätze** angeboten, davon sind 733 = **72%** gebührenfrei und immerhin 633 = **62%** ohne jede Zeitbeschränkung. Auf den **Bereich zwischen Altmühl und Weißenburger-/Ingolstädter Straße** (beiderseits der Freiwasserstraße) entfallen allein **791 = 78%** aller Stellplätze im Außenbereich (ohne Volksfestplatz und Umfeld der Universität); davon sind wiederum 607 = **77%** ohne Parkzeitbeschränkung und immerhin 507 = **64%** auch gebührenfrei; (→ **Folie 13**). Trotz deutlich größerer Entfernung zum Stadtzentrum (zwischen 300/400 und 900 m) gibt es zumindest auf dem stadtnäheren Parkplatz „Bahnhof/Baywa“ (16%) und dem Kurzzeitparkplatz „Freiwasserstraße“ (10%) nur noch geringe freie Kapazitäten; (→ **Folie 24**). Lediglich die stadtfernen, gebührenfreien **Dauerparkplätze an der Freiwasserstraße** (mittlere Auslastung 71%; → **Folie 25**) sind noch aufnahmefähig; dasselbe gilt für die ebenfalls gebührenfreien Dauerparkplätze **am Göpfertsteg („Badwiese“)**, die jedoch nicht in die Erhebung einbezogen waren.

Mit der **Realisierung des Projektes Spitalstadt** stehen die rund **380 Stellplätze** auf dem Bahnhofs- und Baywa-Gelände nicht mehr zur Verfügung. Dieser Verlust wird durch etwa **105 Stellplätze am unteren und oberen Anger** sowie weitere **45 Stellplätze in der geplanten P+R-Anlage am Bahnhof** nur zu einem geringen Anteil (insgesamt etwa zu 40%) kompensiert. (Ein nachträglicher Umbau dieser Anlage in eine mehrgeschossige Parkgarage, die nur 400 m vom Stadtzentrum entfernt wäre, sollte langfristig nicht ausgeschlossen werden; siehe dazu → **Abschnitt D3**). Das in → **Folie 47** abgebildete **Erschließungs- und Parkraumkonzept für den Stadtbahnhof und die Spitalstadt** wurde der Stadt bereits im August 2010 vorgelegt.

Damit bleibt ein **Stellplatzverlust im Zuge der Freiwasserstraße von 230 Stellplätzen** (- 30%) bezogen auf das gegenwärtige Angebot von 791 Stellplätzen), der angesichts des vergleichsweise hohen Auslastungsgrades der o.g. Baywa-Fläche zumindest teilweise (zusätzlich) ausgeglichen werden sollte. **Als geeignete Ausgleichsfläche wird dabei die sogenannte „Maiswiese“ in Betracht gezogen, die zwischen dem bestehenden Parkplätzen „Freiwasserstraße“ und „Badwiese“ liegt und zu Beginn der Baumaßnahmen zum Projekt Spitalstadt als Parkplatz zur Verfügung stehen sollte.** Auf dieser derzeit noch landwirtschaftlich genutzten Fläche, die i.M. 650 m vom Stadtzentrum entfernt ist, könnten rund **210 Stellplätze** geschaffen werden; dies würde den projektbedingten Stellplatzverlust von 30 auf **etwa 5% (= 20 Stellplätze)** reduzieren. Während der Bauphase würde sich das **Stellplatzdefizit** allerdings – wegen des noch nicht verfügbaren P+R-Anlage und der Parkplätze am unteren und oberen Anger – um 105 + 45 = 150 auf insgesamt **maximal 170 Stellplätze** erhöhen. Dies gilt insbesondere dann, wenn das gesamte Baywa-Gelände zeitgleich bebaut und so der bisherigen Nutzung entzogen wird. Eine Überlastung

Fassung vom 08.04.2011

des verbleibenden Stellplatz-Angebotes kann daher nicht ausgeschlossen werden. In jedem Fall muss die Mehrheit derjenigen, die bislang ihr Fahrzeug auf dem Bahnhofs- und Baywa-Gelände geparkt haben, (wegen des längeren Fußweges) auf Dauer eine **geringfügig schlechtere Erreichbarkeit des Stadtzentrums** in Kauf nehmen.

## 2. Möglichkeiten zur Kompensation einer negativen Stellplatzbilanz

Muss die Räumung des Dom- und Leonrodplatzes im Stadtzentrum mit einer Reduzierung der noch vorhandenen Stellplatzreserve von 20 auf 10% und einem **Verlust von 95 Stellplätzen** „bezahlt“ werden, so kostet das Spitalstadt-Projekt im Außenbereich per Saldo lediglich **weitere 20 Stellplätze**. In der Gesamtbilanz **verringert sich das Stellplatzangebot** (ohne Posthof) somit **von 1.465 um 115 (= 8%) auf 1.350 Stellplätze**. Ein kleiner Teil der Stellplatzverluste in der **tabellarische Stellplatzbilanz (→ Folie 51)** ergibt sich aus der **Option, Kfz-Stellplätze an geeigneter Stelle in Fahrradstellplätze** umzuwidmen.

Ein Ausgleich dieser Stellplatzverluste in den jeweiligen Bereichen (Stadtzentrum bzw. Spitalstadt) aus der Sicht des Fachplaners zunächst nicht zwingend erforderlich; der Verlust im Stadtzentrum kann – wie in **Abschnitt C** bzw. in den **Folien 44 bis 46** nachgewiesen – durch Verkürzung der zulässigen Parkdauer und in der Spitalstadt durch noch vorhandene Kapazitätsreserven sowie Ersatzparkplätze u.a. auf der Maiswiese zumindest teilweise kompensiert werden, wenngleich sich durch die (im Durchschnitt) ungünstigere Lage der verbleibenden Flächen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums spürbar verschlechtert; so liegt der Baywa-Parkplatz 400 m (= 6 bis 7 Gehminuten) vom Domplatz entfernt, der Parkplatz auf der Maiswiese demgegenüber immerhin 600 m (= 10 Minuten). **Engpässe während in der Realisierungsphase** des Bauprojektes sind allerdings dann nicht auszuschließen, wenn der Baywa-Parkplatz zum Projektstart komplett aufgelassen werden sollte. Eine solche Strategie ist möglichst zu vermeiden. **In jedem Fall sollte die Maiswiese zum Projektstart als Parkplatz ebenso zur Verfügung stehen wie die benachbarten Parkplätze am Göpfertsteg (Badwiese) und an der Freiwasserstraße im jeweils vorgesehenen optimalen Ausbauzustand.**

Hingewiesen sei an dieser Stelle auf das **Parkraumkonzept der Stadtwerke Eichstätt zum Ersatz der wegfallenden Stellplätze in der Spitalstadt**, das die schlechtere Erreichbarkeit des Stadtzentrums zwar nicht kompensieren kann, jedoch zumindest zu einer rechnerisch ausgeglichenen Stellplatzbilanz führt (**→ Folie 48**); angeboten werden – zusätzlich zum bereits bestehenden Parkplatz auf der **Badwiese** (mit lediglich 120 Stellplätzen gegenüber 200 Stellplätzen im vorliegenden Entwurf zum Freiflächenplan „Spitalstadt“ vom Februar 2010) – **Parkplatzprovisorien** („nur Fahrspuren geschottert“) auf dem **Gelände der Stadtwerke** an der Gundekarstraße (150 kostenfreie Stellplätze, 950 m oder 16 Minuten vom Domplatz entfernt) und auf der **Hofgartenwiese** (200 kostenpflichtige Stellplätze, 550 m bzw. 9 Minuten zum Domplatz). Beide Provisorien sind **Dauerparkern** „aus den „Behörden, Unternehmen in der Innenstadt“ vorbehalten und nur mit einem „**Berechtigungsausweis**“ nutzbar. Außerdem wird auf die vorhandenen Parkplätze auf dem **Leonrodplatz** (50 kostenfreie Stellplätze für Kurzparker) sowie auf dem **Volksfestplatz** (400 kostenfreie Stellplätze) und auf dem **THW-Gelände** an der Industriestraße (60 kostenfreie Stellplätze) und verwiesen, die beide etwa 1,4 km bzw. 23 bis 24 Gehminuten vom Domplatz entfernt liegen, jedoch über die („bei Bedarf verstärkte“) Stadtlinie an das Stadtzentrum angebunden sind; (vergünstigtes, nicht übertragbares Pendlerticket zu einem Monatspreis von 10 €).

Fassung vom 08.04.2011

### 3. Hinweise zur Standortsuche für eine neue Parkgarage

Im Übrigen wird empfohlen, die Auswirkungen der realisierten Maßnahmen im Stadtzentrum bzw. in der Spitalstadt zunächst aufmerksam zu beobachten, durch eine **Nachher-Untersuchung** zu quantifizieren und die **Planung weitergehender Maßnahmen** erst dann in Angriff zu nehmen, wenn sich – wider Erwarten – das verbleibende Gesamtangebot als unzureichend erweist und/oder zunehmender Parkplatzzuchverkehr zu Umfeldbelastungen führt, die deutlich über den derzeitigen Werte liegen und den Betroffenen (Straßenanwohnern, Besuchern und Kunden) nicht mehr zugemutet werden können. Eine solche weitergehende Maßnahme könnte – als „ultima ratio“ – auch der **Bau einer Parkgarage** sein.

Als **Standorte für eine zusätzliche Parkgarage** kommen aus verkehrsplanerischer Sicht ausschließlich Flächen in Betracht, die **ohne zusätzliche Belastung des Stadtzentrums bzw. der Stadtfahrten mit hoher Verkehrsempfindlichkeit** (Westenstraße, Spitalbrücke, Ostenstraße) aus den bevorzugten Hauptrichtungen (Weißenburger-/Freiwasserstraße und Ingolstädter Straße) angefahren (und wieder verlassen) werden können. Diese Bedingung erfüllen nur Flächen westlich der Altmühl, sofern man den Bau einer weiteren Altmühlbrücke ausschließt. **Der verkehrlich optimale Standort läge – nur 250 m bzw. 4 Gehminuten vom Domplatz entfernt – im Bereich zwischen Spitalbrücke und Herzogsteg (unmittelbar an der Altmühl) und wäre durch den geplanten neuen Fußgängersteg bestmöglich an das Stadtzentrum angebunden;** (vgl. dazu → Folie 48). Diese Fläche ist allerdings **durch ein Hotelprojekt verplant bzw. wegen der bestehenden Bebauung vermutlich auch mittelfristig nicht verfügbar.** (Hinweis zur Dimensionierung: Eine Tiefgeschoss-Ebene des geplanten Hotels böte Platz für mehr als 100 Stellplätze). Als zweitbeste **Alternative** würde sich der **Bau einer Parkgarage über der geplanten P+R-Anlage am Bahnhof** anbieten, die direkt an die B13 angebunden werden könnte; diese Fläche ist ca. 400 m (Luftlinie) vom Domplatz entfernt; (→ Folie 49). Auf einer (vorhandenen) Grundfläche von etwa  $56 \times 24 = 1.344 \text{ m}^2$  könnten pro Ebene rund **40 Stellplätze** untergebracht werden.

In Betracht käme darüber hinaus auch eine weitere, bereits als Parkplatz genutzte Fläche, und zwar die **Parkplätze an der Freiwasserstraße bzw. auf der Maiswiese**, die durch ein **Parkdeck** (in zweiter Ebene) überbaut werden könnte; diese Fläche ist allerdings **600 m bzw. 10 Gehminuten vom Domplatz entfernt.** Der **Flächenbedarf** für 150 Stellplätze in zweiter Ebene ist auf  $4.500 \text{ m}^2$  (=  $30 \text{ m}^2$  pro Stellplatz) zu veranschlagen; dies entspricht einer (verfügbaren) Grundfläche von beispielsweise  $60 \times 75 \text{ m}$  oder  $50 \times 90 \text{ m}$ . Die **Baukosten** werden auf 2 bis 3 Millionen Euro geschätzt.

**Alle anderen (in der Diskussion befindlichen) Standorte sind aus verkehrlicher und/oder städtebaulicher Sicht abzulehnen** oder zumindest **problematisch**: sie sind nur über die verkehrsempfindlichen Altstadt-Zufahrten bzw. den „Altstadtring“ zu erreichen, verursachen zusätzliche Umfeldbelastungen und beeinträchtigen so die Aufenthaltsqualität in den betreffenden Straßenzügen und Plätzen. Dies gilt insbesondere für den „**Posthof**“ in unmittelbarer Nähe des Domplatzes, aber auch für den an die Stadtmauer angrenzenden „**Feuerwehrhof**“. An beiden Standorten ist allenfalls eine **Tiefgarage** (für Anwohner?) denkbar, die jedoch aus öffentlichen Mitteln kaum zu finanzieren sein dürfte. Auch die **Freiflächen südlich der Maria Ward Realschule bzw. die „Seminarwiese“** sind nur mit einer weiteren Belastung des Stadtzentrums zu erreichen, wenn man eine **direkte Anbindung an die Ingolstädter Straße über eine neue Altmühlbrücke** (z.B. als Ersatz für die Schloßbrücke) ausschließt. Sofern eine solche Lösung in Betracht gezogen würde – die Schloßbrücke soll in nächster Zeit ohnehin durch einen Neubau ersetzt werden – wäre zu prüfen, **ob und ggf. wie sich eine Parkplatz oder eine Parkgarage in diesen städtebaulich sensiblen Bereich vor der Stadtmauer einfügen ließe.**



Fassung vom 08.04.2011

Parkgaragen **Am Zwinger** („Garage im Berg“, 350 m bzw. knapp 6 Minuten Gehzeit zum Domplatz) und/oder auf dem **Waisenhausgelände** (500 m bzw. gut 8 Minuten Gehzeit) wären ein durchaus sinnvolles Angebot für Nutzer aus den nördlichen Ortsteilen (z.B. Seidelkreuz) bzw. für Verkehrsteilnehmer, die das Stadtzentrum über die Römerstraße ansteuern und die besonders empfindlichen Straßenzüge und Plätze somit kaum belasten; wegen der hohen Kosten dürfte ihre Realisierung jedoch kaum in Betracht kommen.

Für jeden weiteren – hier nicht genannten – Standort sollten dieselben Auswahlkriterien Umfeldbelastung, Stadtbildverträglichkeit und Kosten herangezogen werden.

Fassung vom 08.04.2011

## E.

# STRUKTURKONZEPT ZUR PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG UND GRUNDZÜGE DES PARKLEITSYSTEMS

## 1. Das Fünf-Zonen-Modell

Im vorhergehenden **Abschnitt D** wurde deutlich gemacht, dass die Planer von **zusätzlichen kostspieligen (und gebührenpflichtigen) Parkhäusern bzw. Tiefgaragen im Stadtzentrum ebenso wie in der Spitalstadt** zunächst nicht in Betracht ziehen, sondern **stattdessen vorschlagen, alle verfügbaren Stellplätze im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes konsequent zu bewirtschaften**. Dies betrifft insbesondere die verbleibenden Stellplätze im Stadtzentrum und im Bereich der künftigen Spitalstadt.

Zu den wirksamen Instrumenten der **Parkraumbewirtschaftung** gehört i.d.R. die (abgestufte) **Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer in Abhängigkeit von der Entfernung zur Stadtmitte**. Unter Berücksichtigung vorgegebener Strukturen des Stadtgrundrisses und des Straßennetzes sowie unter weitgehender Beibehaltung der derzeitigen (durchaus sinnvollen) Regelungen bezüglich Parkdauer und Parkgebühr lassen sich insgesamt die folgenden **fünf Parkzonen** definieren (vgl. dazu das grafische Zonenmodell, **→ Folie 50** sowie die tabellarische Stellplatzbilanz, **→ Folie 51**):

### 1.

#### die grüne Zone „Domplatz/Marktplatz“

umfasst den Bereich im 100- bis 150-Meter-Umkreis um die geografische Mitte der Stadt mit insgesamt etwa **25 verbleibenden Stellplätzen** auf dem **Domplatz** und einer vorgeschlagenen **Höchstparkdauer von 1 Stunde** (statt bisher 2 Stunden) sowie einer Parkgebühr von **2 Euro pro Stunde** (bisher 1 Euro);

### 2.

#### die gelbe Zone „Innenstadt/Spitalstadt“ gliedert sich in zwei Teilbereiche, und zwar

##### den Teilbereich „Altstadtring“

im 100- bis 200-Meter-Umkreis um die geografische Mitte der Stadt mit insgesamt rund **125 Stellplätzen** auf dem Residenz- und Leonrodplatz, in der Luitpold-, Gabrieli-, Pedetti- und Pfahlstrasse sowie

##### den nordwestlichen Sektor „innere Westenstraße und Spitalstadt“,

200- bis 400 m vom geografischen Stadtzentrum entfernt, mit weiteren **165 Stellplätzen** in der Inneren Westenstraße und in der Spitalstadt (P+R am Bahnhof, unterer/oberer Anger).

Für beide Teilbereiche wird eine **Höchstparkdauer von 2 Stunden** und (wie in der „grünen Zone“) eine Parkgebühr von **2 Euro pro Stunde** (bisher 1 Euro) vorgeschlagen.

Fassung vom 08.04.2011

### 3.

#### die rote Zone „zentraler Außenbereich“

umfasst den „zentraler Außenbereich“ im 200 bis 400-Meter-Umkreis mit insgesamt rund **260 Stellplätzen** auf dem Kardinal-Preysing-Platz, in der Tiefgarage Pedettistraße, am Zwinger, Am Graben, in der Rotkreuzgasse und im Buchtal, einer vorgeschlagenen **Höchstparkdauer von 4 Stunden** (bisher überwiegend 3 Std.) sowie einer Parkgebühr von **1 Euro pro Stunde** (bisher 0,50 Euro);

### 4.

#### die weiße Zone 1 – äußere Osten- und Westenstraße

umfasst den Innenstadt-Randbereich **östlich der Altmühl**, in einer Entfernung von 400 bis 900 m zum geografischen Stadtzentrum mit insgesamt etwa **155 Stellplätzen** in der Kapuzinergasse, am Waisenhaus und in der äußeren Westenstraße, einer vorgeschlagenen **Höchstparkdauer von 8 Stunden** (bisher 10 bzw. 2 Std.) sowie einer Parkgebühr von **1 Euro pro Stunde** (bisher 0,25 bzw. 0 Euro);

### 5.

#### die weiße Zone 2 – Freiwasserstraße

umfasst den Innenstadt-Randbereich **westlich der Altmühl** mit insgesamt rund **620 Stellplätzen** zwischen der Freiwasserstraße und der Altmühl, in einer Entfernung von 400 bis 900 m zum geografischen Stadtzentrum, **zeitlich unbeschränkt** (bisher z.T. 2 Std.) und – wie bisher – **ohne Gebührenpflicht** nutzbar.

Der **Vorher-Nachher-Vergleich** lässt sich zusammenfassend durch folgende (zu erwartende) **Veränderungen** beschreiben:

**Verkürzung der zulässigen Parkdauer** auf dem Domplatz von 2 auf 1 Stunde, weitgehende **Beibehaltung der bisherigen Höchstparkdauer** in allen anderen Bereichen und nahezu durchgängige **Verdoppelung der Parkgebühr** in allen Parkzonen, die bereits heute gebührenpflichtig sind.

Auch an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass alle Vorschläge – auch solche, die den Außenbereich betreffen – auf das **Parkraummanagement während der verkehrs- bzw. nachfragestarken Tagesstunden, also auf den Zeitraum zwischen 8 und 18 Uhr des durchschnittlichen „Normalwerktages“ zielen**. Für die Abend- und Nachtstunden ebenso wie für die Wochenenden – über die im Übrigen nur unzureichende Daten vorliegen – können selbstverständlich andere Regelungen getroffen werden; (z.B. Freigabe des Dom- und Leonrodplatzes für den ruhenden Verkehr, **Aufhebung jeder Parkzeitbeschränkung und ggf. noch bestehender Gebührenpflicht**). **Sonderregelungen** gibt es im Bedarfsfall selbstverständlich – wie bisher – auch für Mobilitätsbehinderte und Anwohner und Ärzte. Spezielle **Eltern-Kind-Stellplätze** sowie **Stellplätze für**

Fassung vom 08.04.2011

**Senioren oder Frauen** sind in der aktuellen Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht vorgesehen und deshalb bislang nur außerhalb des öffentlichen Straßenraumes (z.B. in Parkgaragen) möglich. So heißt es in §42, Abs. 4 „Parken“ wörtlich: *„Durch ein Zusatzschild (zu Zeichen 314) kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugart, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden“* und in §46 StVO, Abs. 1: *„Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen ...“*; zu diesen Ausnahmen zählen beispielsweise **Parkerleichterungen für Ärzte**; (VwV-StVO, § 46).

## 2. „Semmelkaste“, Bonussystem und andere Vergünstigungen

### → „Semmelkaste“ (gebührenfreies Kurzzeitparken) im Stadtzentrum?

Die häufig geäußerte **Wunsch, die Parkuhren im Stadtzentrum mit einer sog. „Semmelkaste“ nachzurüsten**, zielt darauf ab, den motorisierten Verkehrsteilnehmern – beispielsweise für den „schnellen Sprung in die Apotheke oder zum Bäcker“ – in den **ersten 15 oder 30 Minuten** auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz im Stadtzentrum **kostenfreies Parken** zu ermöglichen. Der entsprechend gekennzeichnete Parkschein muss – wie jeder andere Parkschein auch – hinter der Windschutzscheibe abgelegt werden. Wer (unerwartet) länger parkt und z.B. die maximal zulässige Parkdauer ausnutzt, muss einen Verlängerungsschein ziehen und die volle Gebühr bezahlen. Dieser nachvollziehbare Wunsch vieler Bürger und vor allem des Einzelhandels verbindet sich mit der Erwartung einer höheren Attraktivität des Stadtzentrums für die Kunden des Einzelhandels. Dem gegenüber stehen berechtigte fachliche Zweifel an der erhofften Reduzierung des Parksuchverkehrs und an einem schnellerem Wechsel der abgestellten Autos (d.h. höherem „Fahrzeug-Umschlag“). Zu erwarten sind außerdem geringere Einnahmen aus den Parkgebühren und ein entsprechend höheres Defizit bei der Parkraumüberwachung. Trotz unverhältnismäßig hohem Kontrollaufwand, ist der Anteil der Autofahrer, die die Regelung missbrauchen, vergleichsweise hoch.

Die **rechtlichen Voraussetzungen** für eine flexible Erhebung von Parkgebühren („Brötchentaste“) schuf der Gesetzgeber durch Änderung der § 6a, Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) zum 1.1.2004. Dieser Gesetzentwurf *„verfolgt das Ziel, die Parkgebührenerhebung künftig vollständig der freien Disposition der Gemeinde zu überlassen und soll damit ein kostenfreies Kurzzeit-Parken im Regelungsbereich eines Parkscheinautomaten ermöglichen“*. Die **Einwände** lieferte die Bundesregierung (in der Anlage 2 zum Entwurf dieses Gesetzes, Drucksache 15/1496) gleich mit:

*„Unter verkehrs- wie umweltpolitischen Gesichtspunkten ist aber zu bedenken, dass sich die Möglichkeit, Kurzparkern künftig eine gebührenfreie Inanspruchnahme des Parkraumes einzuräumen, nicht vollständig mit dem Ziel der geltenden Regelung, die Verkehrssituation in den Innenstädten zu verbessern, in Einklang bringen lässt. Der Gesetzgeber hat die geltende Regelung 1980 wie folgt begründet: 'Es ist in Anbetracht der Verkehrssituation in den Innenstädten nicht länger zu vertreten, dem Individualverkehr unentgeltlich öffentliche Verkehrsflächen zu Parkzwecken zur Verfügung zu stellen und damit einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, mit dem eigenen Fahrzeug die Stadtzentren aufzusuchen. Denn die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs eine Vielzahl von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, dass diese auch durch die zweckgebundenen Einnahmen aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist daher*

Fassung vom 08.04.2011

sachgerecht, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu diesen Kosten herangezogen werden.' Dies dürfte bis heute fortgelten. Hinzu kommt, dass z. B. eine in Köln durchgeführte Begleituntersuchung zur Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenlosen Parkens ergeben hat, dass die sog. Brötchentaste zwar bei den Wirtschaftsunternehmen als positiv belebend eingeschätzt wird, bei den Parkenden selbst allerdings nur auf wenig Akzeptanz stößt **und sich negativ auf die Bereitschaft zur Lösung des Parkscheins insgesamt, verbunden mit erheblichen Einnahmeausfällen, auswirkt;** (Herv. d. Verf.) Doch diese mit der Neuregelung möglicherweise verbundenen Effekte können durch eine der jeweiligen Situation angepasste flexible Ausführung des neues Rechts vermieden werden, wobei auch darauf hinzuweisen ist, dass die Gemeinden davon Gebrauch machen können, es aber nicht müssen. Auch eine gegebenenfalls erforderlich werdende Verstärkung der Parkraumüberwachung liegt in der kommunalen Zuständigkeit. Es liegt zudem in der Verantwortung der Gemeinden, den eröffneten Spielraum mit Bedacht zu nutzen, damit die Gefahr eines zusätzlichen Anreizes, mit dem eigenen Pkw die heute schon überfüllten Innenstädte aufzusuchen, soweit wie möglich gebannt wird **und sich die Änderung der Vorschrift nicht zu Lasten des Öffentlichen Personennahverkehrs oder des Radverkehrs auswirkt.**

**Aus der Sicht des beauftragten Verkehrsplaners** wäre kostenfreies Kurzzeitparken zunächst ein Anreiz (für Verkehrsteilnehmer mit Wahlfreiheit zwischen einem Kraftfahrzeug und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes), das Stadtzentrum mit dem Auto anzusteuern, anstatt zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad oder den Stadtbus zu wählen. Im Konkurrenzverhältnis zwischen Individualverkehr (IV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) wäre dies als **Förderung des Kfz-Verkehrs** – oder umgekehrt – als **Schwächung des Stadtbusses** zu werten, die zu einer noch geringeren Auslastung des Stadtbusses führt, infolge geringerer Einnahmen die Betriebskosten für die Steuerzahler (und Nutzer) weiter erhöht oder – bei einer kostendämpfenden Reduzierung des Fahrtenangebotes – die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die Fahrgäste verschlechtert. **Zur Wiederherstellung der „Chancengleichheit“ zwischen den Verkehrsmitteln müsste eine solche Maßnahme über einen gleichwertigen Fahrpreiserlass etwa auf der letzten Teilstrecke ins Stadtzentrum kompensiert werden; dies ist jedoch weder realisierbar noch sinnvoll, weil gebührenfreies Kurzzeitparken in jedem Fall zusätzlichen Kfz-Verkehr nach sich ziehen würde.** Die unvermeidliche Folge wären höhere Lärm- und Schadstoffbelastungen, eine stärkere Trennwirkung des fließenden Kfz-Verkehrs und höhere Sicherheitsrisiken für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer im Straßenraum; gebührenfreies Kurzzeitparken würde die Anziehungskraft (= Attraktivität) des Stadtzentrums **für Autofahrer** zweifellos erhöhen und den mittelständigen Handel möglicherweise kurzfristig stärken; mit weiter **abnehmender Aufenthaltsqualität** im Stadtzentrum würde sich jedoch dessen **Attraktivität für alle anderen Betroffenen** insgesamt vermindern und den mittelständischen Handel, die Gastronomie auf längere Sicht eher schwächen. Die Ausstattung der Parkscheinautomaten mit einer Semmeltaste, die mit einem Aufwand von ca. 5.000 Euro pro Gerät veranschlagt wird, ist somit eine Maßnahme, die das in **→ Abschnitt B2** eingeführte Leitziel „höchstmögliche Erreichbarkeit des Stadtzentrums für alle Verkehrsteilnehmer“ teilweise und die beiden anderen Leitziele „höchstmögliche Aufenthaltsqualität“ und „geringstmögliche Kosten für die Steuerzahler“ komplett konterkariert (vgl. dazu nochmals **→ Folie 41**); **sie wird deshalb nicht empfohlen.**

### → **Gebührenerstattung durch Einzelhandel (Bonussystem) ?**

Die im Rahmen des Bürgerabends (im Januar 2011) an die Planer herangetragene Frage nach den Auswirkungen eines **Bonussystems**, bei dem die Parkgebühren – in Abhängigkeit vom Umsatz – ganz oder teilweise durch den Einzelhandel erstattet werden, ist grundsätzlich mit ähnlichen Argumenten zu beantworten, wie die Forderung nach einer „Semmeltaste“: Eine **einseitige Be-**

Fassung vom 08.04.2011

**vorzugung des motorisierten Kfz-Verkehrs** mit allen unerwünschten Folgewirkungen wäre nur dadurch zu vermeiden, **dass auch die Fahrtkosten für den Stadtbus in vergleichbarem Umfang vergütet werden. Ist dies nicht möglich, ist von der Einführung eines Bonussystems abzuraten.**

→ **gebührenfreies Parken in der Tiefgarage ?**

Auch der Vorschlag, in der **Tiefgarage Pedettstraße** (stundenweise oder ganztägig?) **gebührenfreies Parken** zu ermöglichen, wäre selbst dann eine **einseitige Vergünstigung für die motorisierten Verkehrsteilnehmer**, wenn er in erster Linie mit einer **besseren Auslastung** dieser mit erheblichem Kostenaufwand (und entsprechenden Fördermitteln) errichteten Anlage begründet würde. Aus fachlicher Sicht führt jedes kostenfreie Stellplatzangebot im Stadtzentrum zu einer **geringeren Attraktivität des gebührenfreien Angebotes im Außenbereich** („weiße Zone 2“); darüber hinaus wäre es eine (systemfremde) Sonderregelung in dem in **Abschnitt E1** skizzierten Strukturkonzept zur Parkraumbewirtschaftung („Fünf-Zonen-Modell) und hätte zur Folge, dass **vorrangig ein Parkplatz in der Tiefgarage** aufgesucht wird, statt unmittelbar die gebührenfreie weiße Zone 2 am Rand des Stadtzentrums anzusteuern.

→ **Arbeitgeber-Zuschuss zum Parken in der Tiefgarage ?**

Dieser Vorschlag zielt ausschließlich auf die **Beschäftigten im Stadtzentrum** (im Einzelhandel, in der Gastronomie, in Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben), die – sofern sie mit dem Kraftfahrzeug zur Arbeit fahren – i.d.R. einen Stellplatz für einen längeren Zeitraum (4 bis 8 Stunden) beanspruchen; ein Arbeitgeber-Zuschuss zu den dafür anfallenden Parkgebühren würde somit **das Langzeit- bzw. Dauerparken fördern** und stünde im **Widerspruch** zum vorgeschlagenen Strukturkonzept zur Parkraumbewirtschaftung, das die Langzeit und Dauerparker konsequent aus dem Stadtzentrum heraus auf die kostenfreien Stellplätze im Außenbereich oder – besser noch – auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – verlagern will. Dementsprechend sollten im öffentlichen Straßenraum (und auch in der Tiefgarage) künftig **keine Stellplätze für Langzeit- oder Dauerparker im Stadtzentrum** angeboten werden. Der vorgeschlagene Arbeitgeber-Zuschuss zu den fälligen Parkgebühren wäre damit hinfällig.

Fassung vom 08.04.2011

## **F.**

# **ZUSAMMENFASSUNG UND VORSCHLAG ZUM WEITEREN VORGEHEN**

(in Bearbeitung)

1. Diskussion der vorliegenden Ergebnisse und Empfehlungen in den Fraktionen und im Stadtrat
2. Grundsatzbeschluss im Stadtrat zur vorgeschlagenen Strategie (Varianten?)
3. denkbare Projekte und ggf. Auftragsvergabe (Vorschläge)
  - 3.1 Domplatz für Kfz sperren bzw. Fußgängerbereich erweitern. Auswirkungen auf das Parkverhalten untersuchen
  - 3.2 Parkleitsystem (mit Beschilderungsplan) entwickeln
  - 3.3 Konzept für Fuß- und Radwege mit entsprechendem Stadtplan (Umweltverbundplan) entwickeln



Fassung vom 08.04.2011

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

### Abbildungen / Diagramme, Tabellen und Plandarstellungen als Folien

Folie	1	Titelfolie
Folie	2	Arbeitsmethodik/Gliederung
<b>Folie</b>	<b>3</b>	<b>1. Erhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr</b>
Folie	4	Knotenstromzählung am Donnerstag, 25. Juni 2009
Folie	5	Knotenstromzählung - Erhebungskonzept
Folie	6	Straßennetzbelastung in der vormittäglichen Spitzenstunde
Folie	7	Straßennetzbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde
Folie	8	Straßennetzbelastung im 24-Stunden-Tagesverkehr
Folie	9	Straßennetzbelastung im 24-Stunden-Tagesverkehr - Außenbereich
Folie	10	Parkraumerhebung am Donnerstag, 25. Juni sowie am Samstag 20. Juni 2009
Folie	11	Parkraumerhebung – öffentliche Stellflächen im Untersuchungsgebiet
Folie	12	Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet (Diagramm)
Folie	13	Stellplatzangebot im Außenbereich
Folie	14	Stellplatzangebot im Stadtzentrum (Diagramm)
Folie	15	öffentliches Stellplatzangebot im Stadtzentrum (Diagramm)
Folie	16	Stellplatzangebot im Stadtzentrum
Folie	17	Stellplatzpotenzial im Stadtzentrum (Tabelle)
Folie	18	Stellplatzauslastung Tiefgarage Pedettistraße
Folie	19	Stellplatzauslastung Leonrodplatz
Folie	20	Stellplatzauslastung Kardinal-Preysing-Platz
Folie	21	Stellplatzauslastung Domplatz
Folie	22	Stellplatzauslastung Residenzplatz
Folie	23	Stellplatzauslastung Stadtzentrum insgesamt
Folie	24	Auslastung Baywa-Parkplatz am Bahnhof
Folie	25	Auslastung Parkplatz Freiwasserstraße
Folie	26	Auslastung Parkplatz am Waisenhaus
Folie	27	Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet (Normalwerktag)
Folie	28	Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet (Samstag)
Folie	29	Stellplatzauslastung im Stadtzentrum (Samstag)
Anlage	1	Übersichtstabelle zum Stellplatzbestand und Erhebungsergebnisse

### **Folie 30 2. Bewertung der aktuellen Situation**

Folie	31	Bewertungskriterien
Folie	32	Erreichbarkeit des Domplatzes für die Verkehrsteilnehmer
Folie	33	Erreichbarkeit des Stadtzentrums
Folie	34	Verkehrsbedingter Lärmimmissionen - Berechnungsansatz
Folie	35	Verkehrsbedingter Lärmimmissionen - Korrektur- und Einflussfaktoren
Folie	36	Verkehrsbedingter Lärmimmissionen - Gesundheitsrisiken
Folie	37	Verkehrsbedingter Lärmimmissionen - Bewertungshintergrund
Folie	38	Verkehrsbedingter Lärmimmissionen - Bewertungsansatz
Folie	39	Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum



Fassung vom 08.04.2011

Anlage	2	tabellarische Berechnung und Bewertung der Erreichbarkeit
Anlage	3	tabellarische Berechnung und Bewertung der Umfeldbelastung/Aufenthaltsqualität

**Folie 40 3. Konzeptentwurf und Konzeptbewertung**

Folie	41	Leitziele der städtischen Verkehrsplanung
Folie	42	Leitlinien, verfügbare Instrumente und Maßnahmebeispiel (1)
Folie	43	Leitlinien, verfügbare Instrumente und Maßnahmebeispiel (2)
Folie	44	Maßnahmevorschläge und zu erwartende Auswirkungen – Konzeptphase 1
Folie	45	Maßnahmevorschläge und zu erwartende Auswirkungen – Konzeptphase 2
Folie	46	Maßnahmevorschläge und zu erwartende Auswirkungen – Zusammenfassung
Folie	47	Erschließungskonzept Spitalstadt
Folie	48	Ersatzstellplätze in der Realisierungsphase – Konzept der Stadtwerke
Folie	49	denkbare Standorte für eine neue Parkgarage
Folie	50	Strukturkonzept Parkraumbewirtschaftung
Folie	51	Tabellarische Stellplatzbilanz – Angebot heute und künftig
Folie	52	Parkleitsystem – ADAC- Beispiel Ingolstadt
Folie	53	Grundlinien des Parkleitsystems
Folie	54	Schlussfolie
Anlage	4	Auswirkungen ausgewählter Maßnahmevorschläge – tabellarische Zusammenfassung

**verkehrlicher Fachbeitrag  
zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Eichstätt 2020“**

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
UND ENTWICKLUNG EINES VORKONZEPTES  
ZUR (NEU-)ORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS  
IM ZENTRUM DER GROSSEN KREISSTADT EICHSTÄTT  
SOWIE IM BEREICH DER SPITALSTADT**

Auftrag der Stadt Eichstätt vom 25.05.2009,  
erweitert mit Schreiben vom 20.12.2010

**Kurzbericht**

April 2011

**1.**

**Analyse:**

**Auswertung des Stadtbus-Fahrplans,  
Erhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr**

**2.**

**Bewertung der Situation im Stadtzentrum  
im Hinblick auf das Stellplatzangebot,  
die Erreichbarkeit für die Verkehrsteilnehmer und  
die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum**

**3.**

**Konzeptentwurf und Konzeptbewertung**

---

**1.**

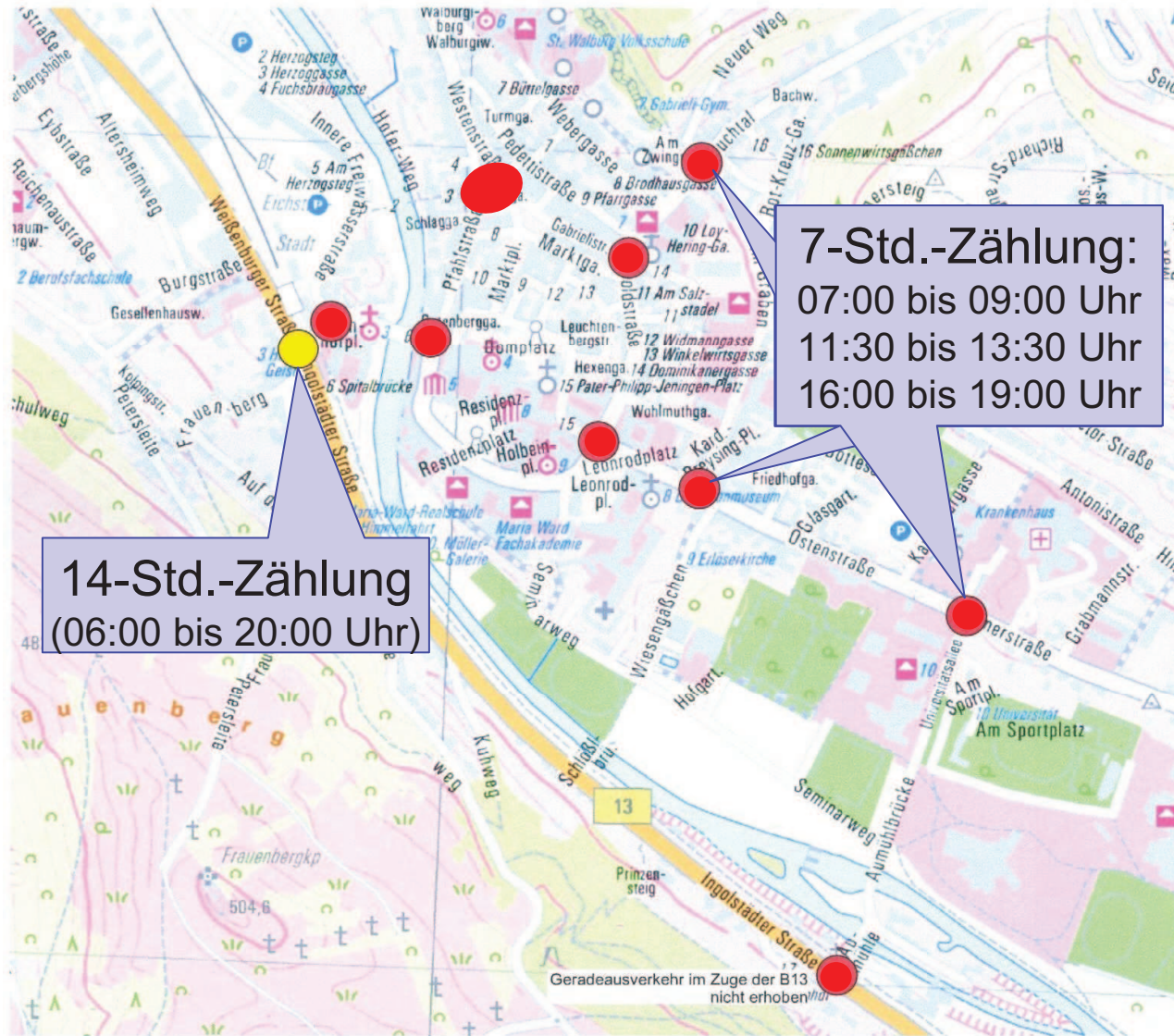
# **Verkehrserhebungen**

## 1.1 Erhebungen im fließenden Verkehr

---

**„Knotenstromzählungen“**  
am Donnerstag, 25. Juni 2009

# Erhebungskonzept – Knotenstromzählung



## Stadt Eichstätt

Knotenpunktzählungen  
Lage der Erhebungsstellen

Erhebungen: Do., 25.06.2009

- Knotenpunktzählung K0  
06:00 Uhr - 20:00 Uhr
- Knotenpunktzählungen K1 - K9  
07:00 Uhr - 09:00 Uhr und  
11:30 Uhr - 13:30 Uhr und  
16:00 Uhr - 19:00 Uhr

Stand: Juli 2009

**RatioPlan INGEVOST**  
Dr.-Ing. C. Pingel Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg

# Ergebnisse der Knotenstromzählung (1)

## Straßennetzbelastung in der vormittäglichen Spitzenstunde zwischen 07:15 und 08:15 Uhr





## Ergebnisse der Knotenstromzählung (2)

### Straßennetzbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr



**Stadt Eichstätt**

Verkehrsmengen Abendliche Spitzenstunde  
16:30 Uhr - 17:30 Uhr in KFZ/h

Erhebungen: Do., 25.06.2009

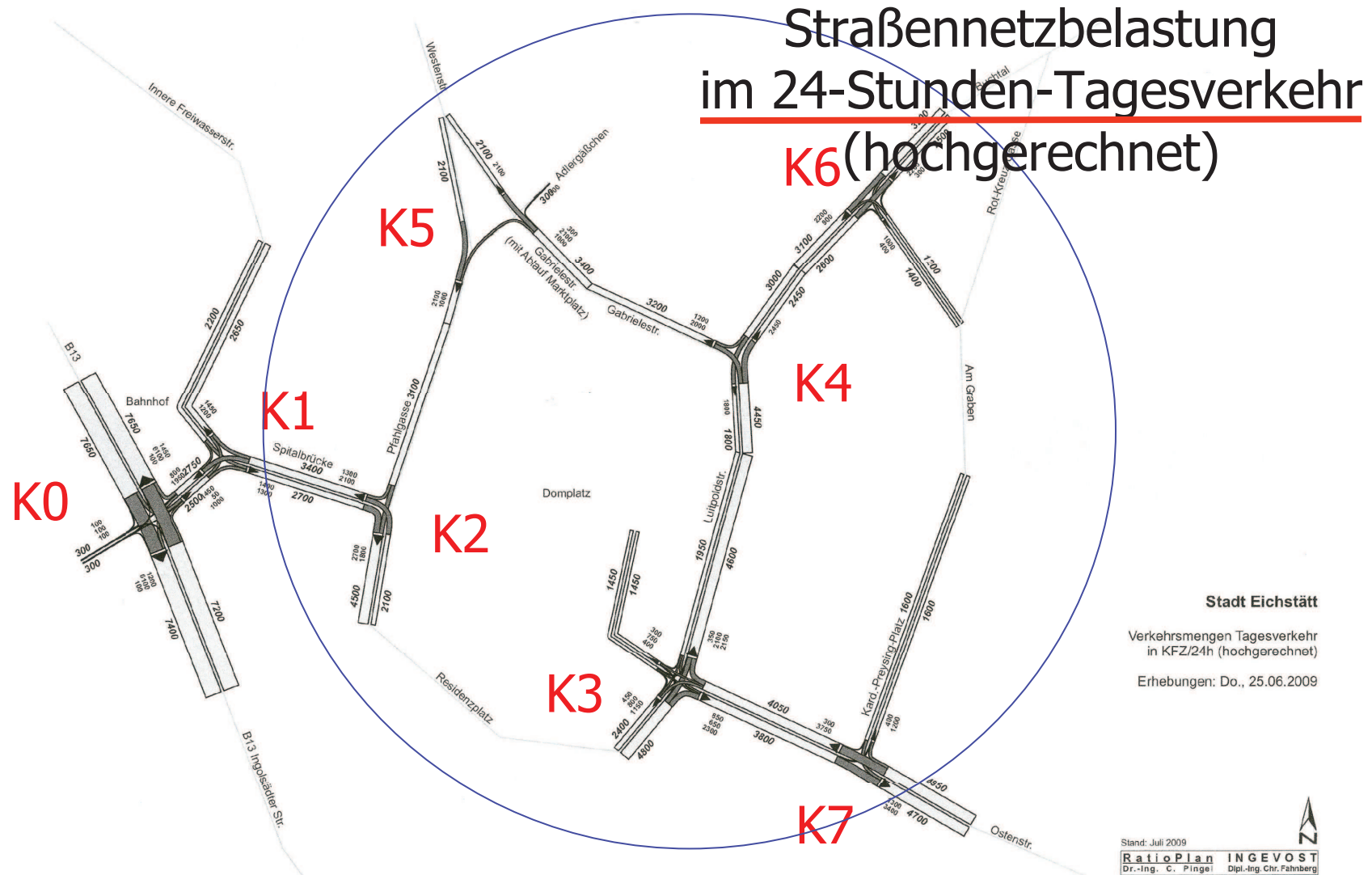
Stand: Juli 2009

**RatioPlan INGEVOST**  
Dr.-Ing. C. Pingel Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg

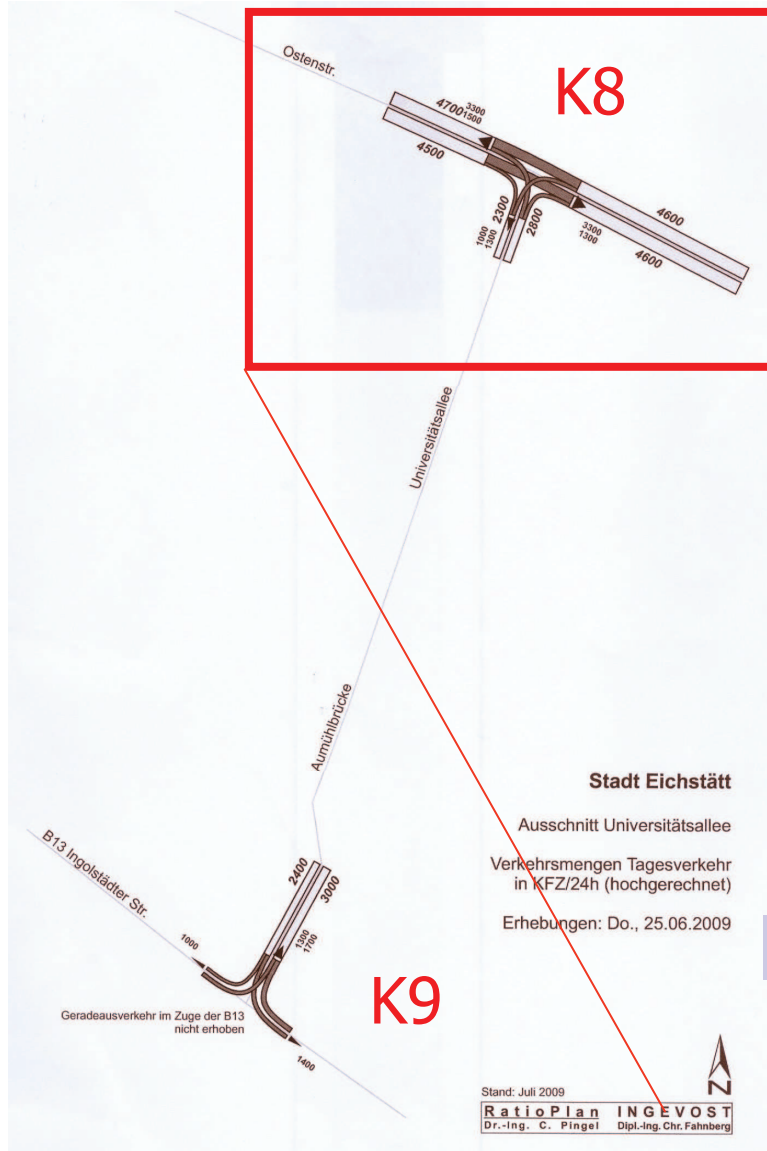




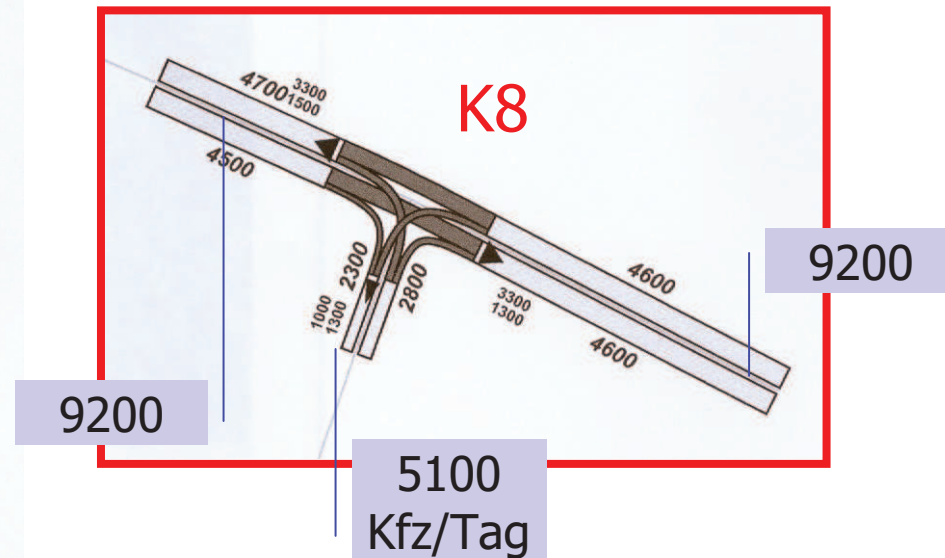
# Ergebnisse der Knotenstromzählung (3.1)



# Ergebnisse der Knotenstromzählung (3.2)



Straßennetzbelastung  
im 24-Stunden-Tagesverkehr  
im Außenbereich  
(hochgerechnet)

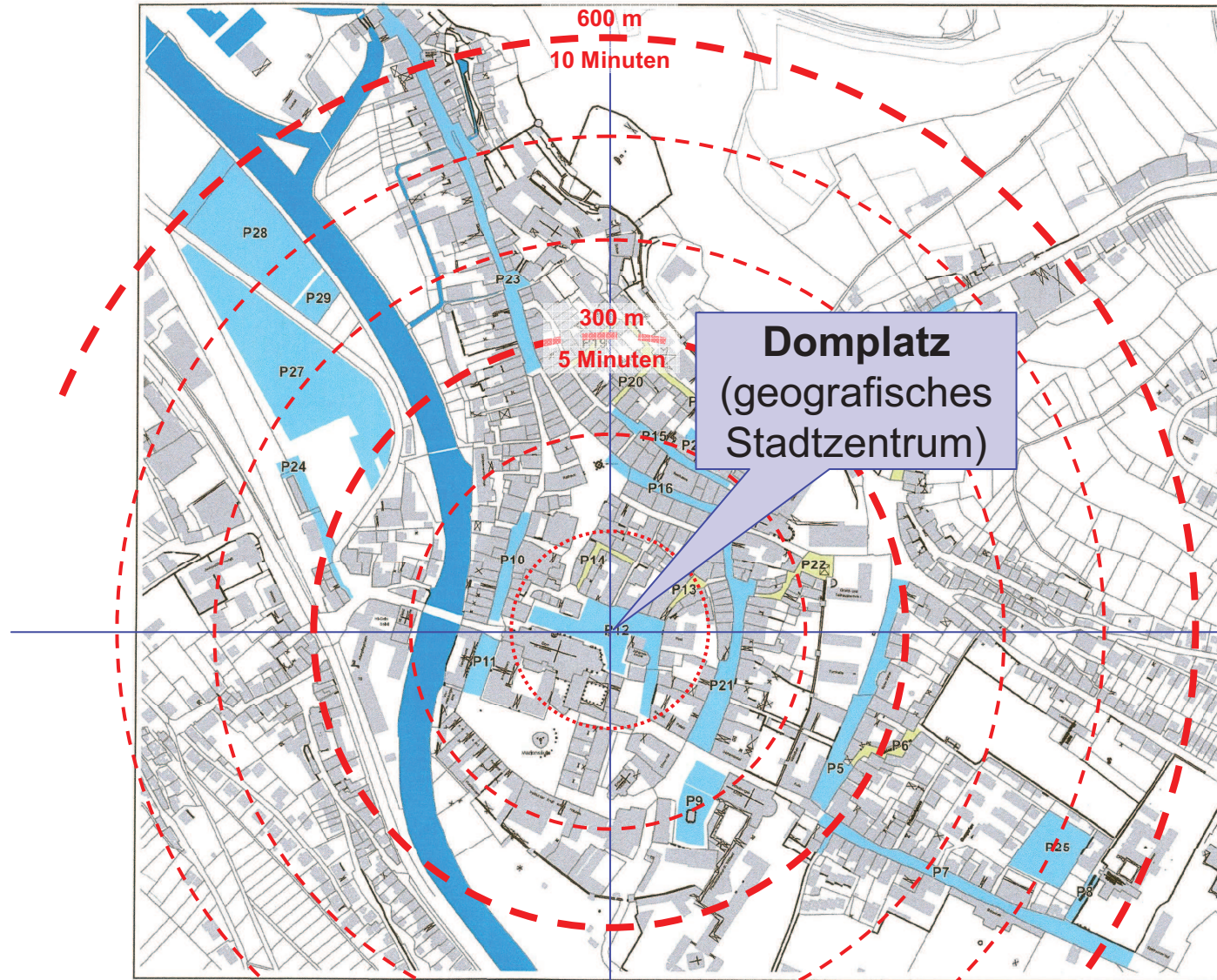


## 1.2 Erhebungen im ruhenden Verkehr

---

**„Parkraumerhebung“**  
am Donnerstag, 25. Juni 2009  
sowie  
am Samstag, 20. Juni 2009

# Untersuchungsgebiet

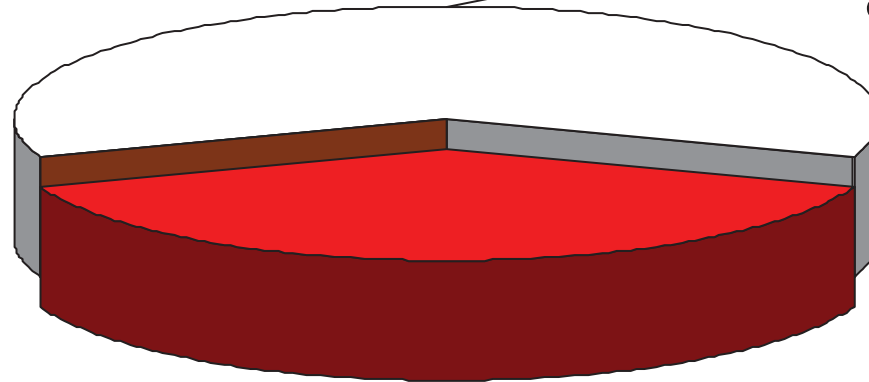




## Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet

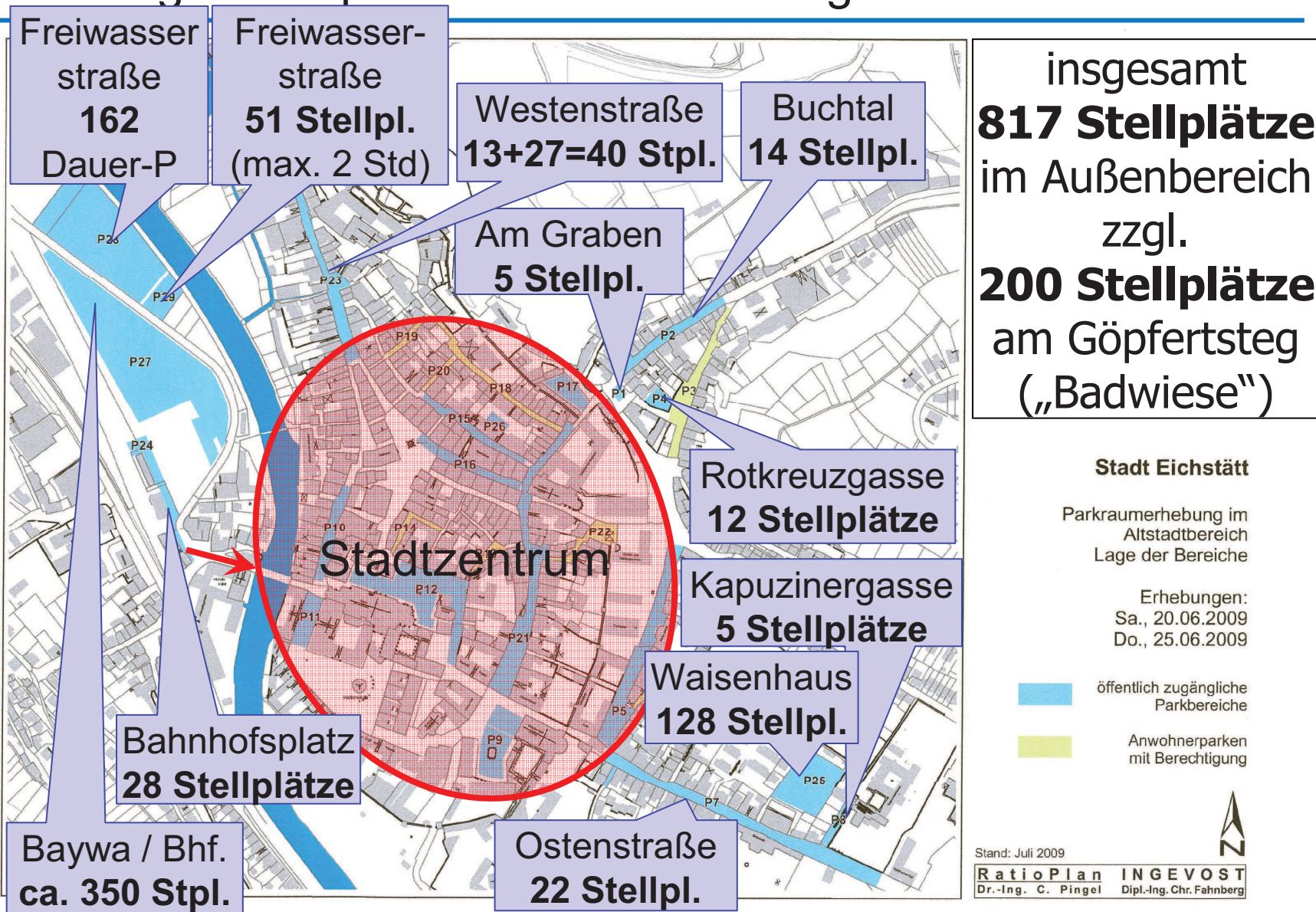
1389 Stellplätze = 100%

Stellplätze  
außerhalb des  
Stadtzentrums  
847 = **61%**



Stellplätze im  
Stadtzentrum  
542 = **39%**

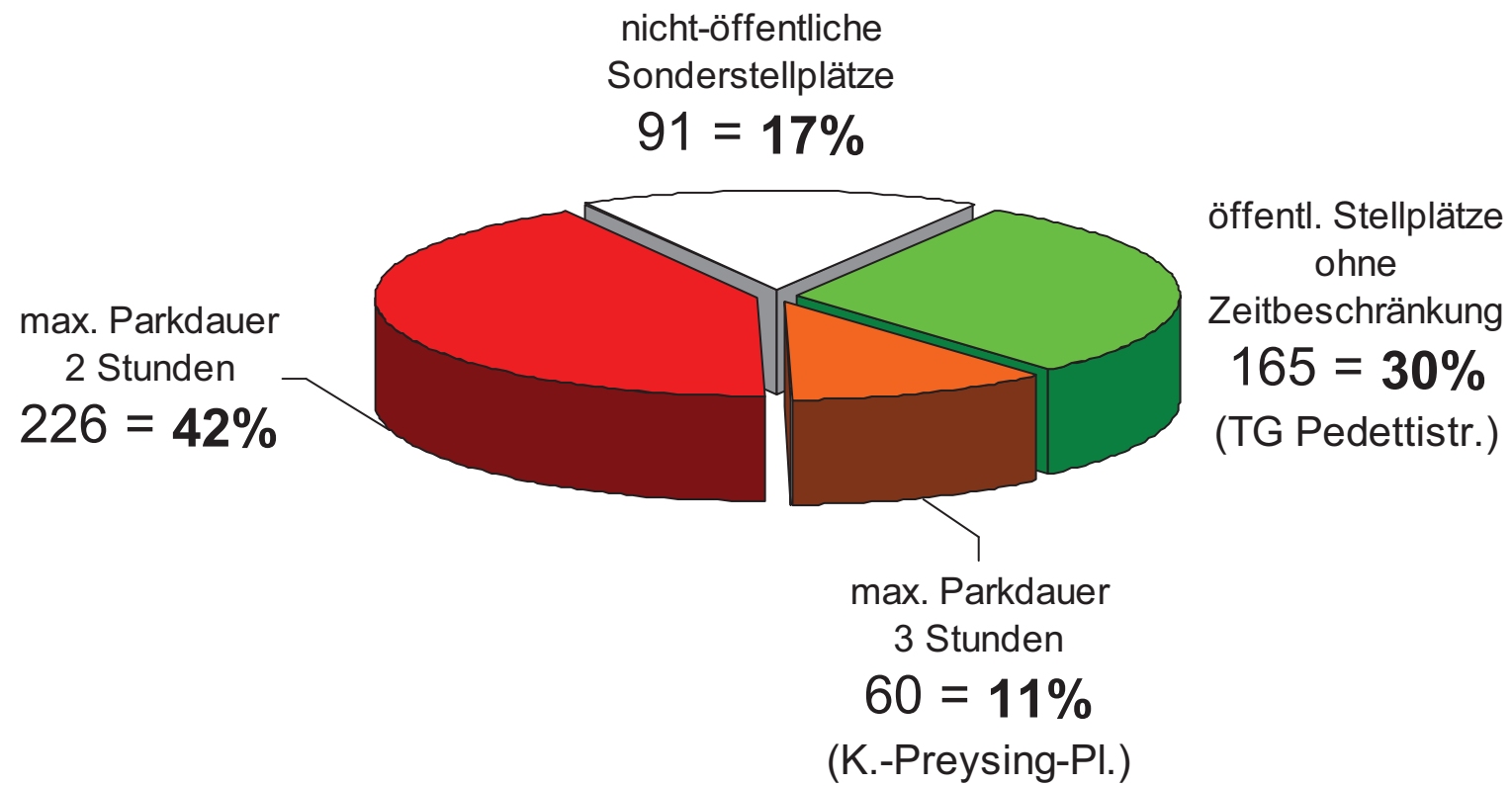
# Erhebungskonzept – Parkraumerhebung im Außenbereich





## Stellplatzangebot im Stadtzentrum

542 Stellplätze = 100%

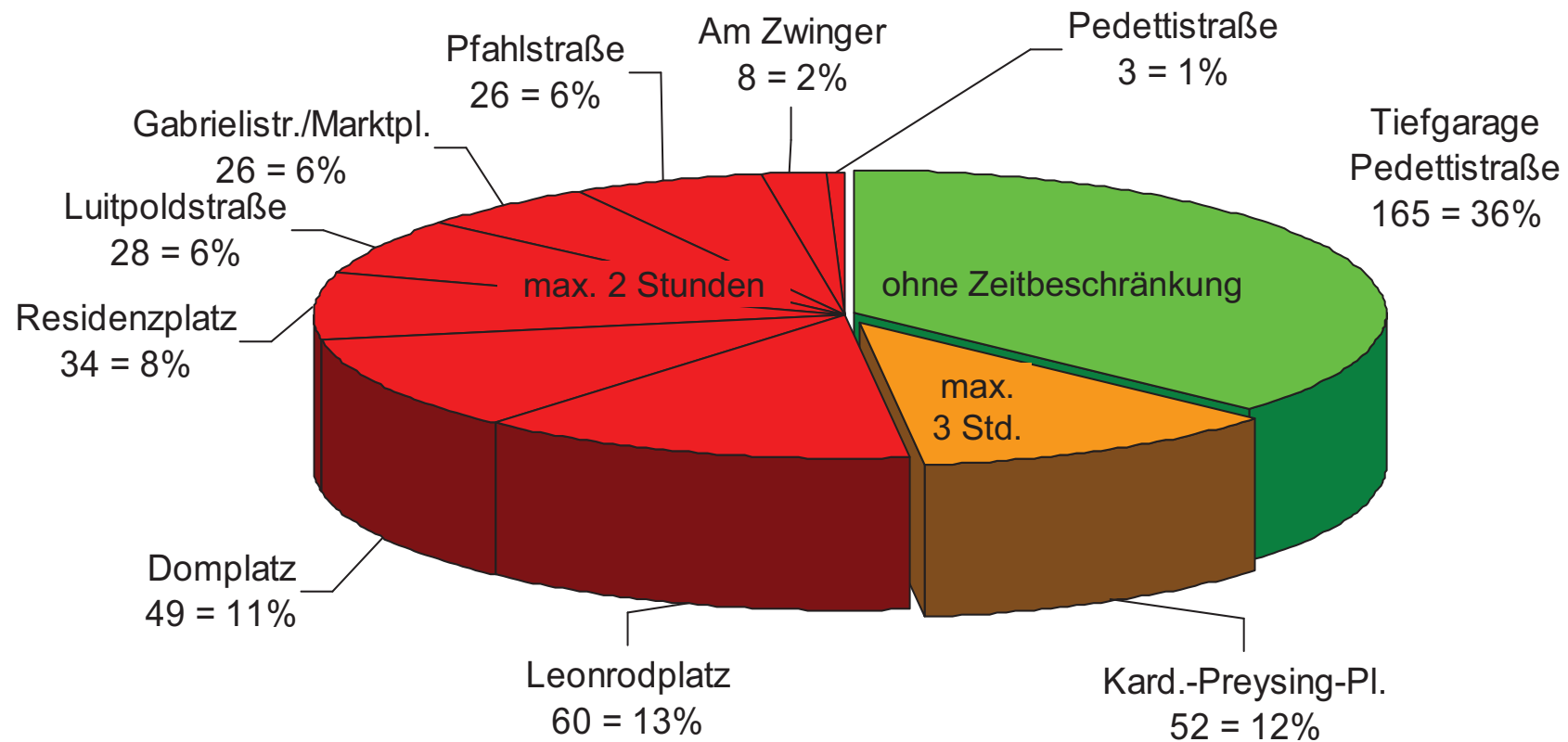


# Stellplatzangebot

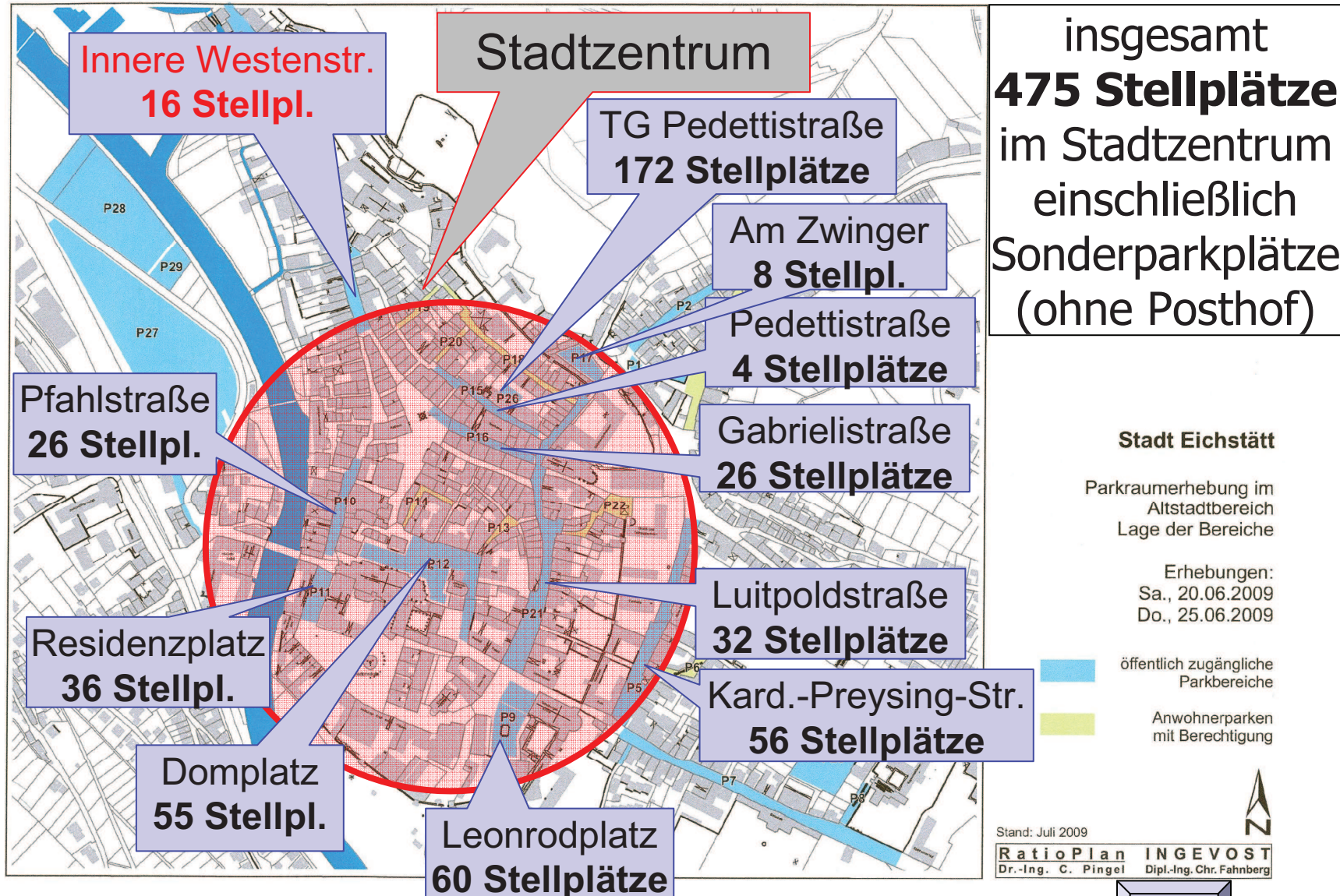
## öffentliches Stellplatzangebot im Stadtzentrum

(ohne 24 Sonderparkplätze)

451 = 100%



# Erhebungskonzept – Parkraumerhebung im Stadtzentrum



# Stellplatzpotenzial („Parkgelegenheiten“)

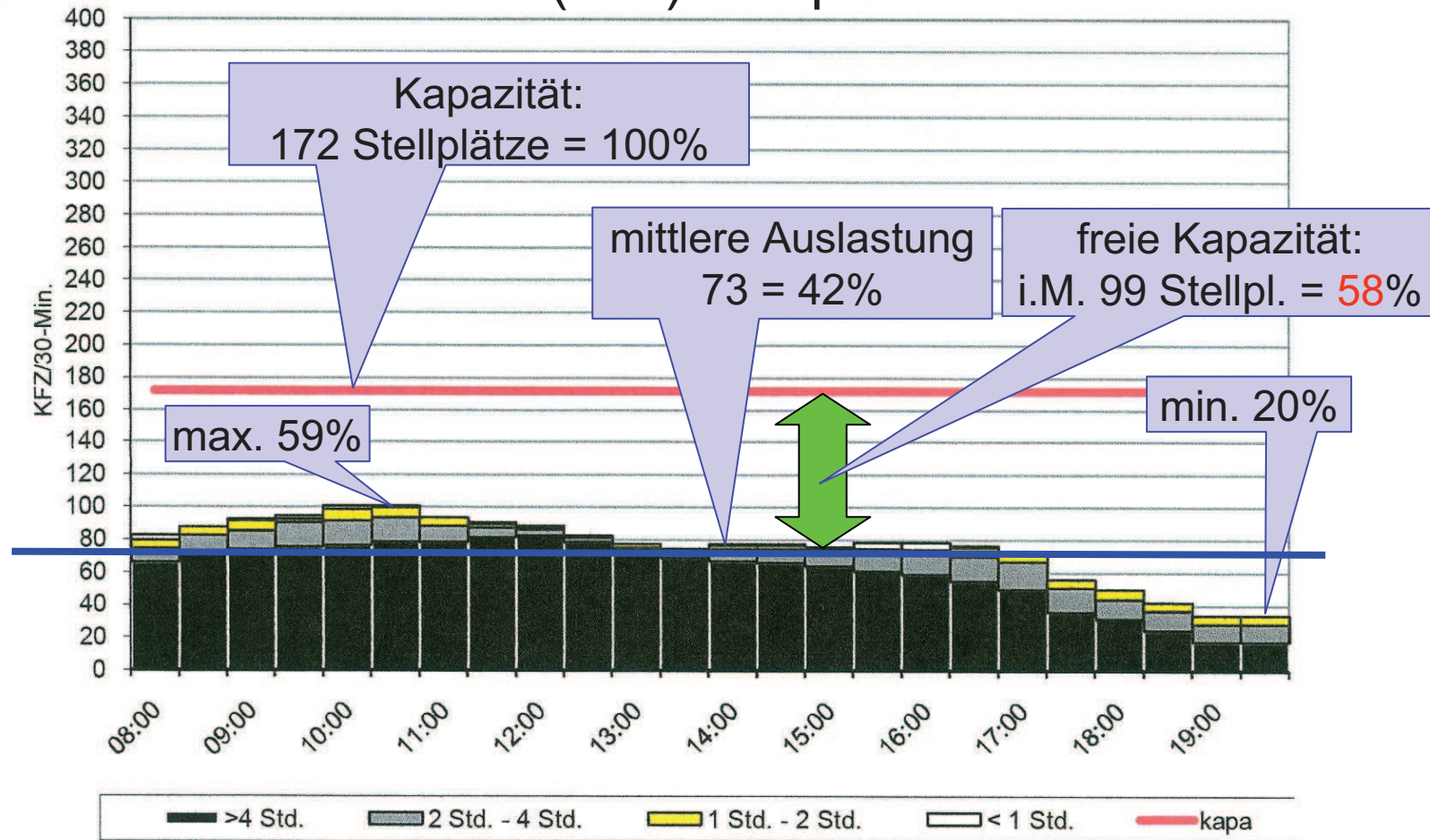
	zulässige Höchst- parkdauer	Anlage/Fläche		Anzahl Stellplätze				davon	Anteil		tats. Park- dauer	Anzahl Belegungen			Stellplatz- potenzial "P-Gelegenh."
				allg.	Sonder-P	Summe	maßg.					8 - 18 Uhr	18 - 8 Uhr	insges.	
	[Stunden]	[Nr.]	[Bezeichnung]	[---]	[---]	[---]	[---]		[%]	abs.	[Std]	[---]	[---]	[---]	[---]
1	2	1	Pedettistraße	3	1	4	234	ohne Pakzeit- über- schreitung	0,67	156	2	5	1	6	936
		2	Am Zwinger	8	0	8									
		3	Pfahlstraße	26	0	26									
		4	Gabrielistr./Marktpl.	26	0	26									
		5	Luitpoldstraße	28	4	32		mit Pakzeit- über- schreitung	0,33	78	4	3	1	4	
		6	Residenzplatz	34	2	36									
		7	Domplatz	49	6	55									
		8	Leonrodplatz	60	0	60									
2	3	9	Kard.-Preysing-Pl.	52	4	56	52	ohne PZÜ	0,67	35	3	3	1	4	139
								mit PZÜ	0,33	17	6	2	1	3	52
3	unbe- schränkt	10	Tiefgarage	165	7	172	165			165		1		1	165
		1-10	Sonder-P		24	24	24			24		1		1	24
				<b>451</b>	<b>24</b>	<b>475</b>	<b>475</b>			<b>475</b>				<b>3,4</b>	<b>1.628</b>

Annahme:  
PZÜ = 100%  
d.h.  
PD = 2\*HPD

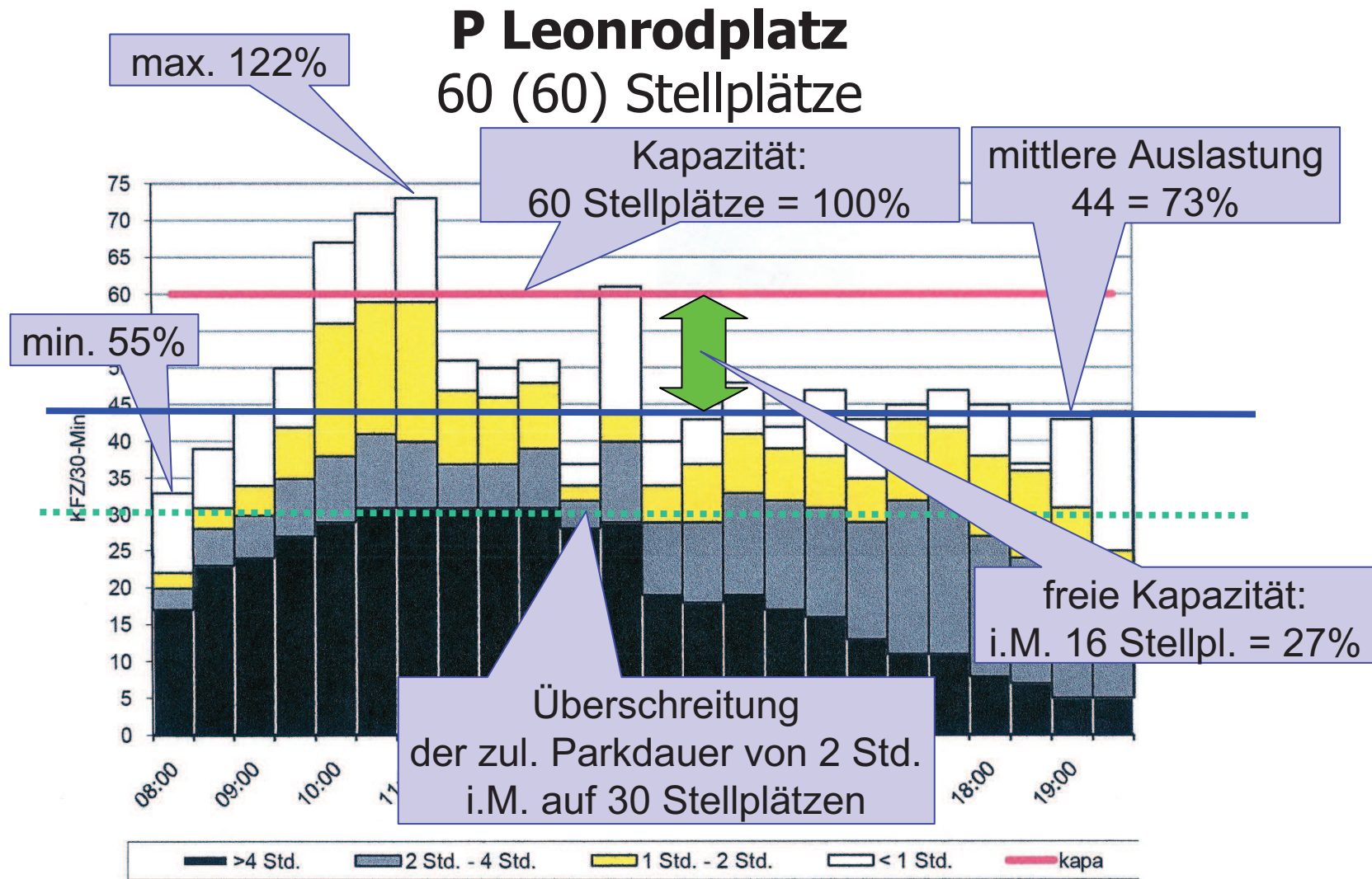


# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum

## Tiefgarage Pedettstraße 172 (165) Stellplätze



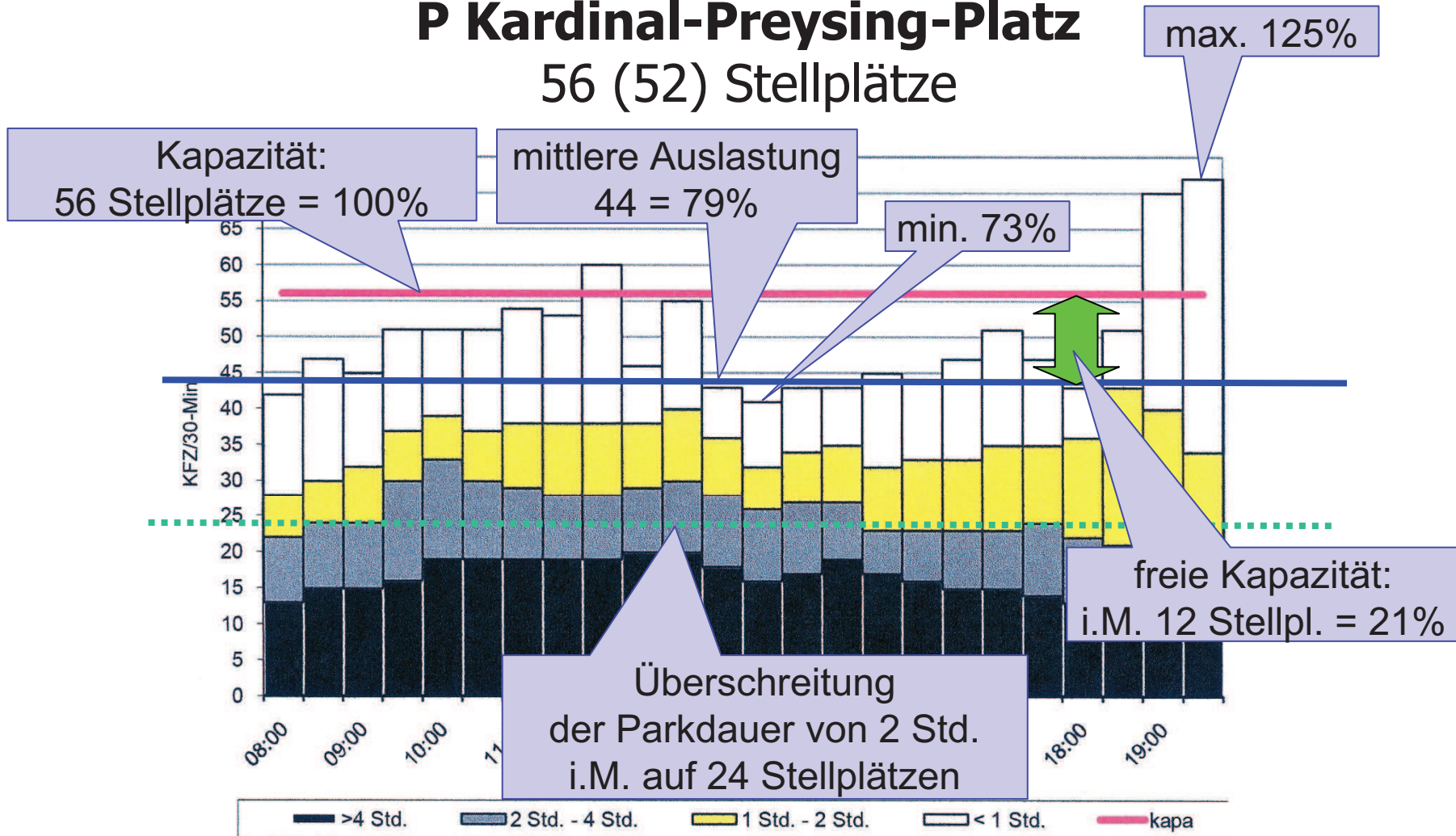
# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum (2)





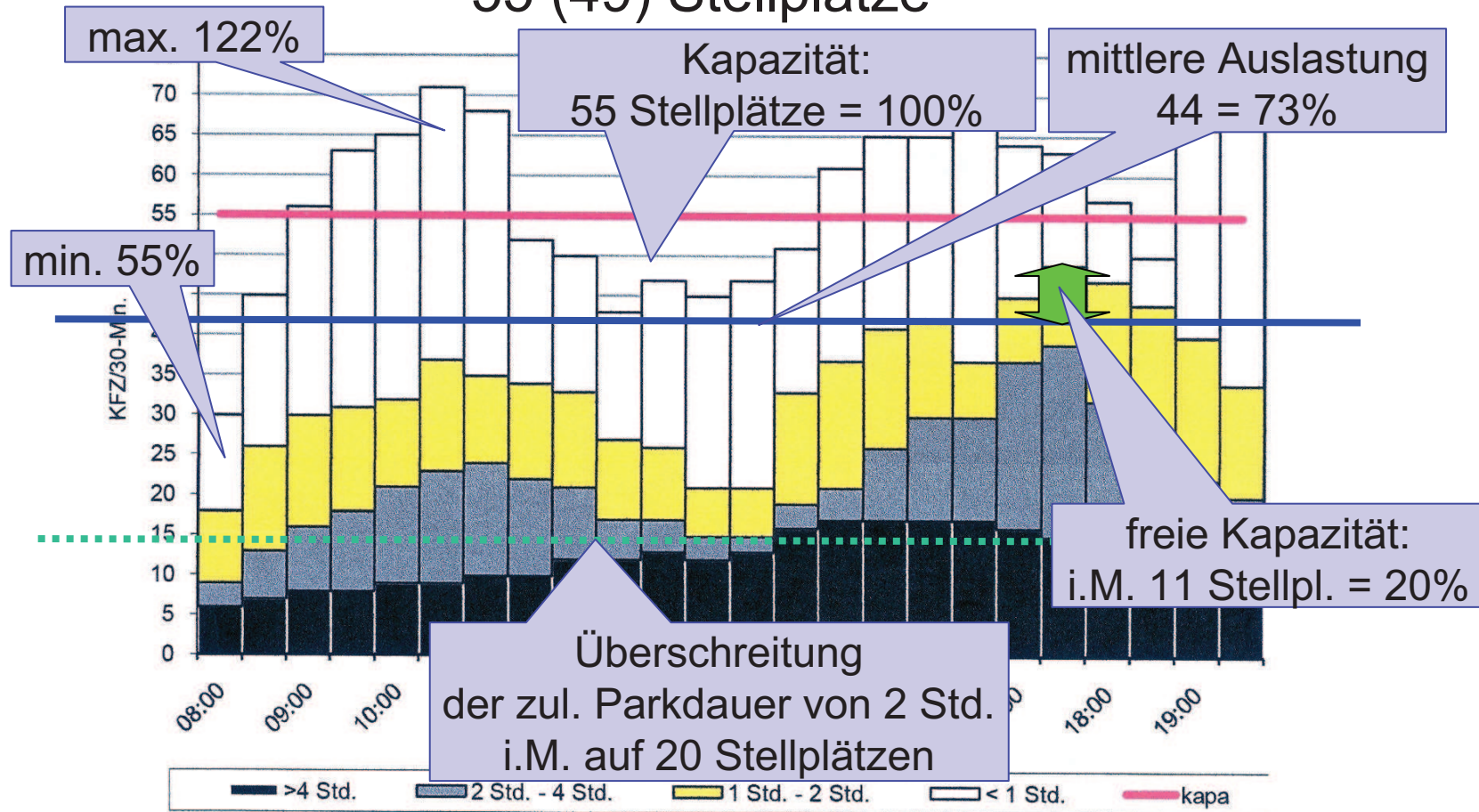
# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum (3)

## P Kardinal-Preysing-Platz 56 (52) Stellplätze



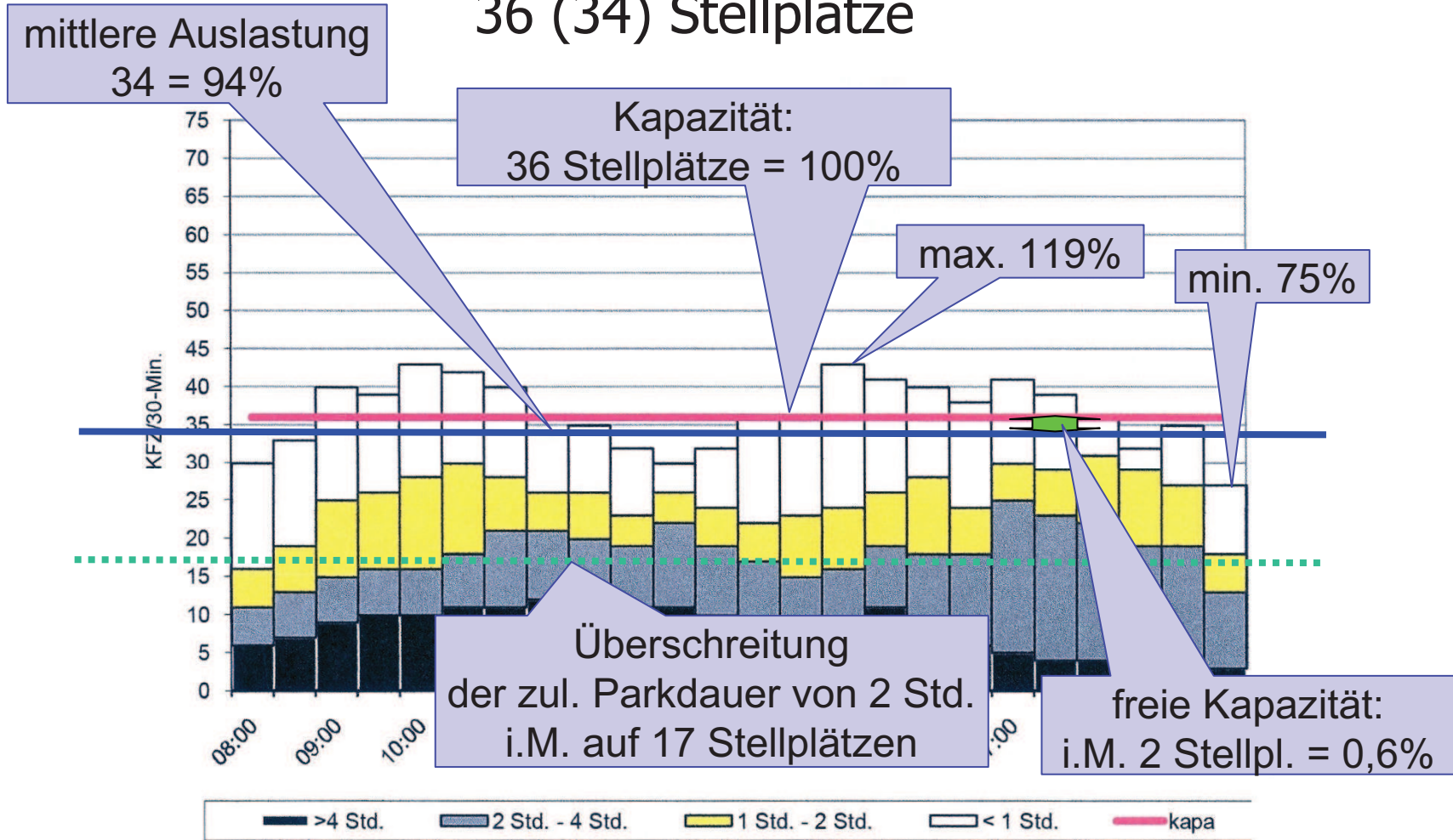
# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum

## P Domplatz 55 (49) Stellplätze



# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum (5)

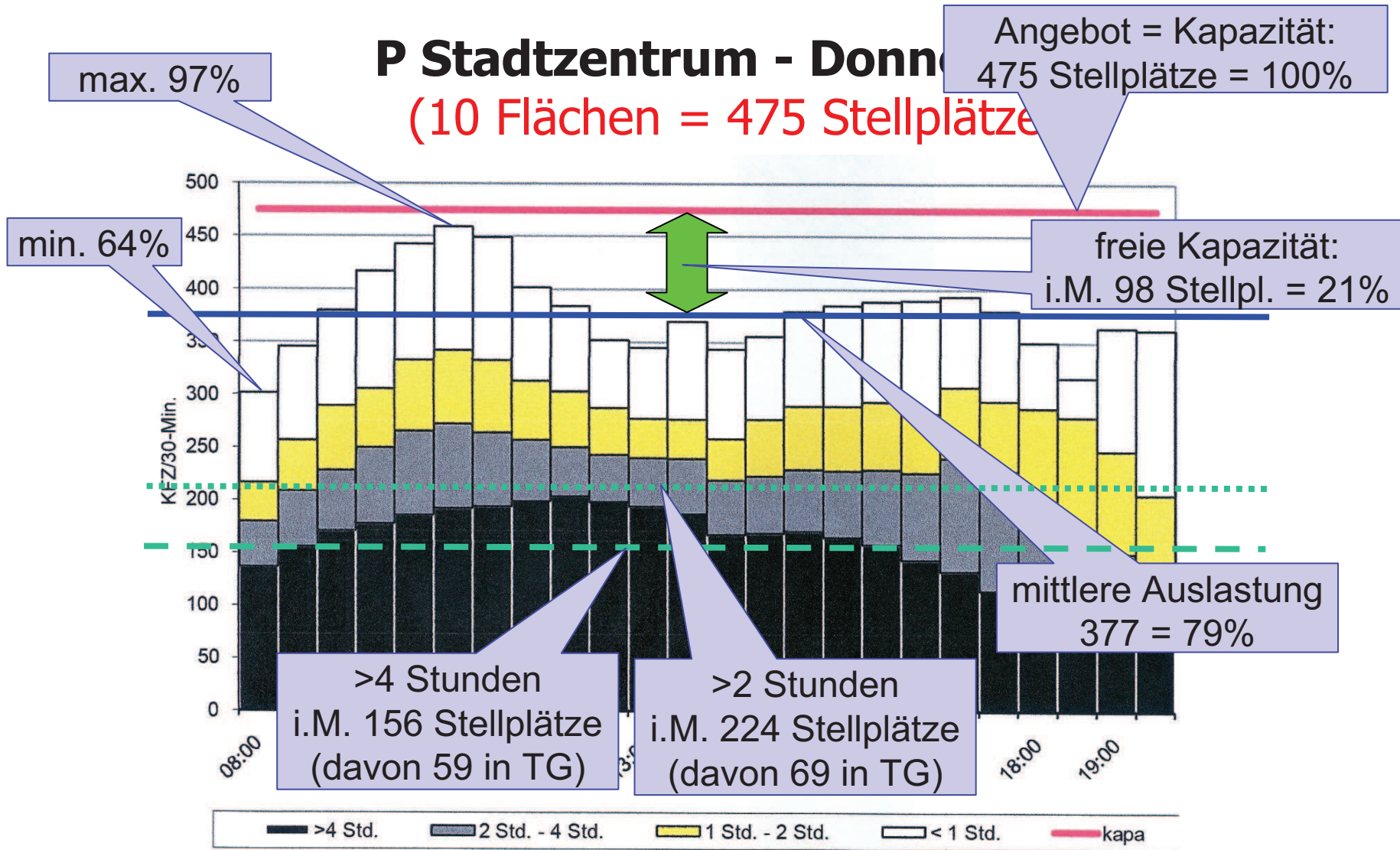
## P Residenzplatz 36 (34) Stellplätze





# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum

## P Stadtzentrum - Donnerstag (10 Flächen = 475 Stellplätze)



# Stellplatz-Auslastung im Außenbereich (1)

## P Baywa am Bahnhof - Do

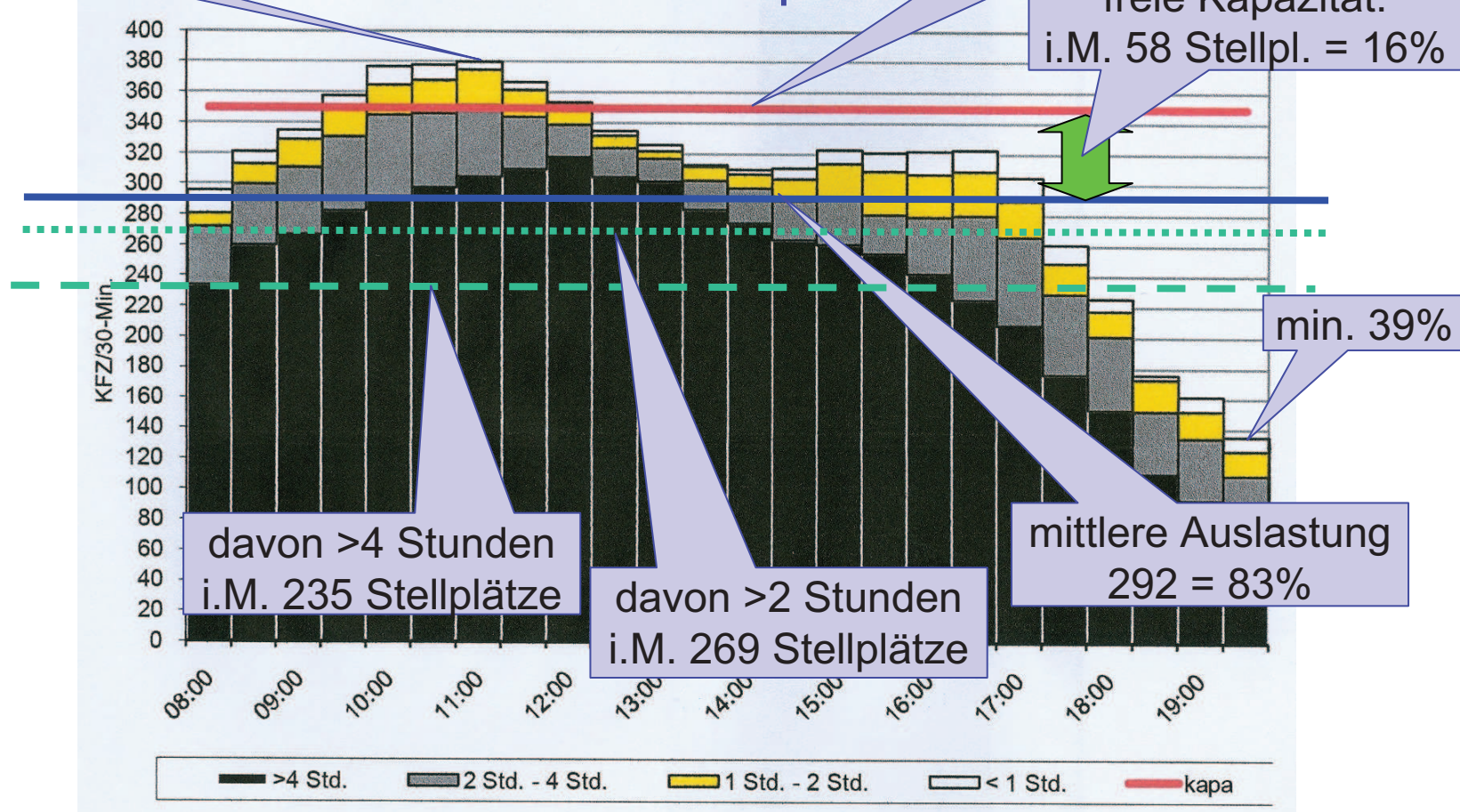
225<sub>(ohne)</sub> + 125<sub>(3 Std.)</sub> = 350 Stellplätze

Angebot = Kapazität:  
350 Stellplätze = 100%

max. 109%

mittlere Gehzeit zum Domplatz: 6 Minuten

freie Kapazität:  
i.M. 58 Stellpl. = 16%



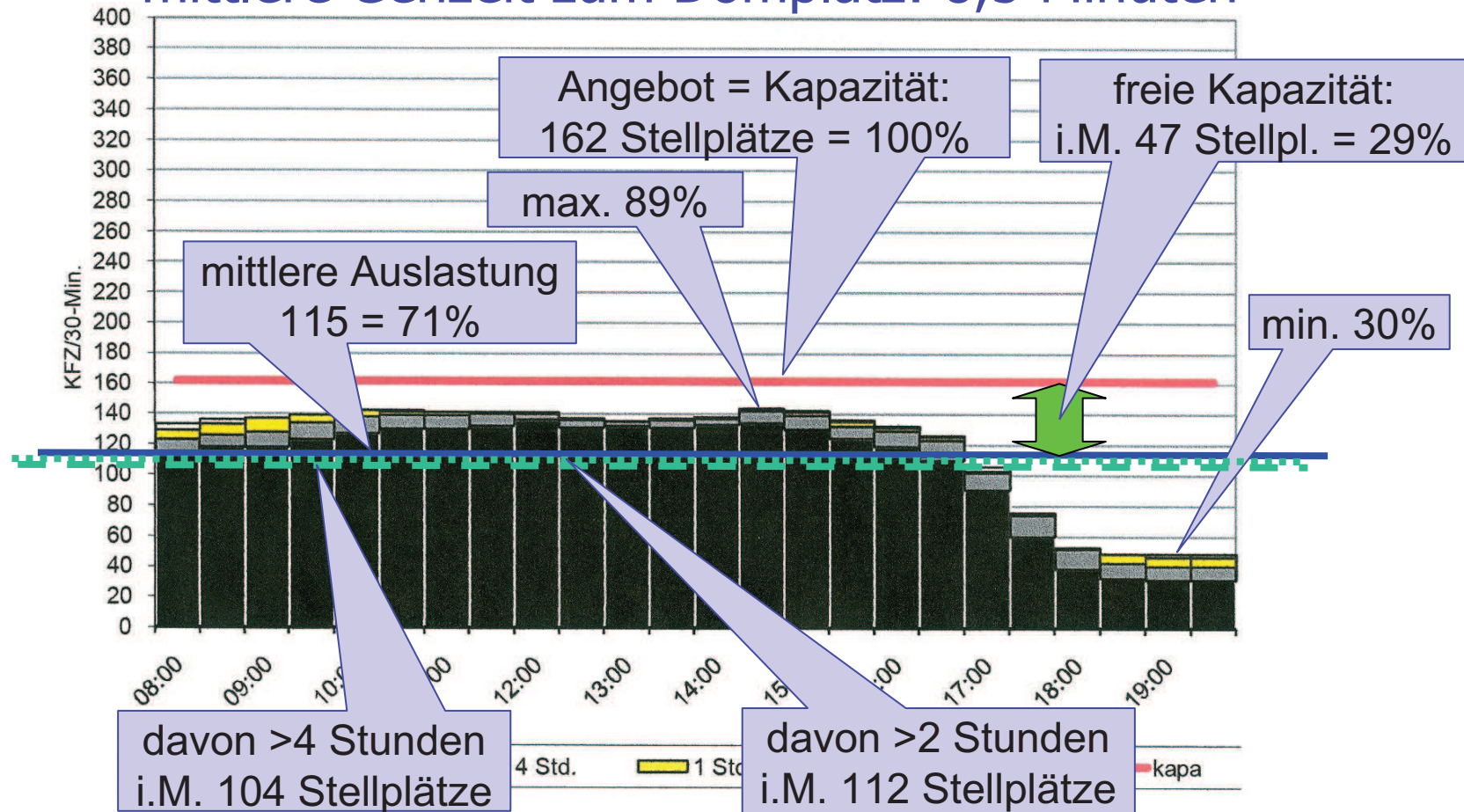


# Stellplatz-Auslastung im Außenbereich (2)

## P Freiwasserstraße - Donnerstag

162 Stellplätze (ohne Zeitbeschränkung)

mittlere Gehzeit zum Domplatz: 8,5 Minuten



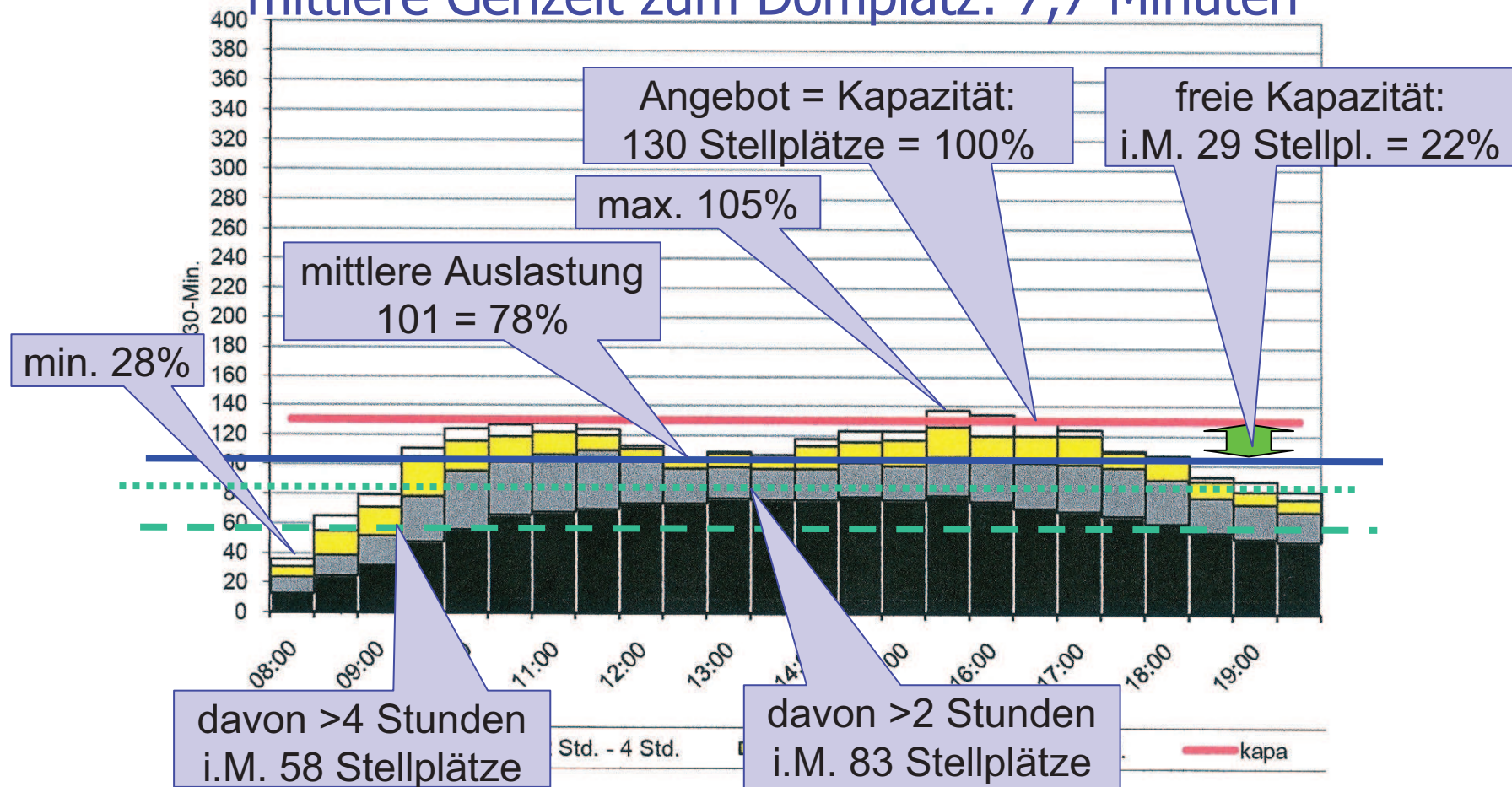


# Stellplatz-Auslastung im Außenbereich (3)

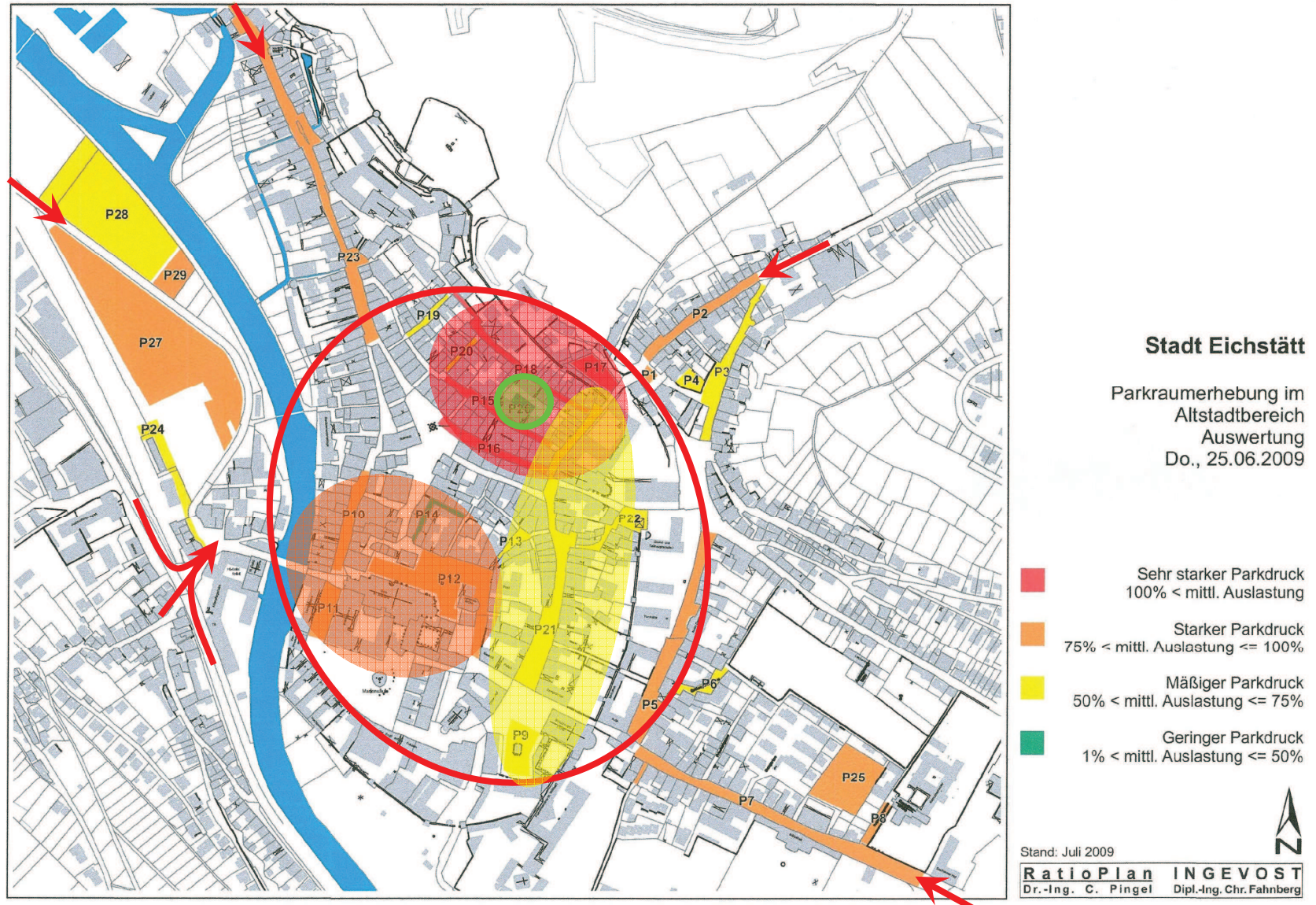
## P Waisenhaus - Donnerstag

130 Stellplätze (max. 10 Stunden)

mittlere Gehzeit zum Domplatz: 7,7 Minuten

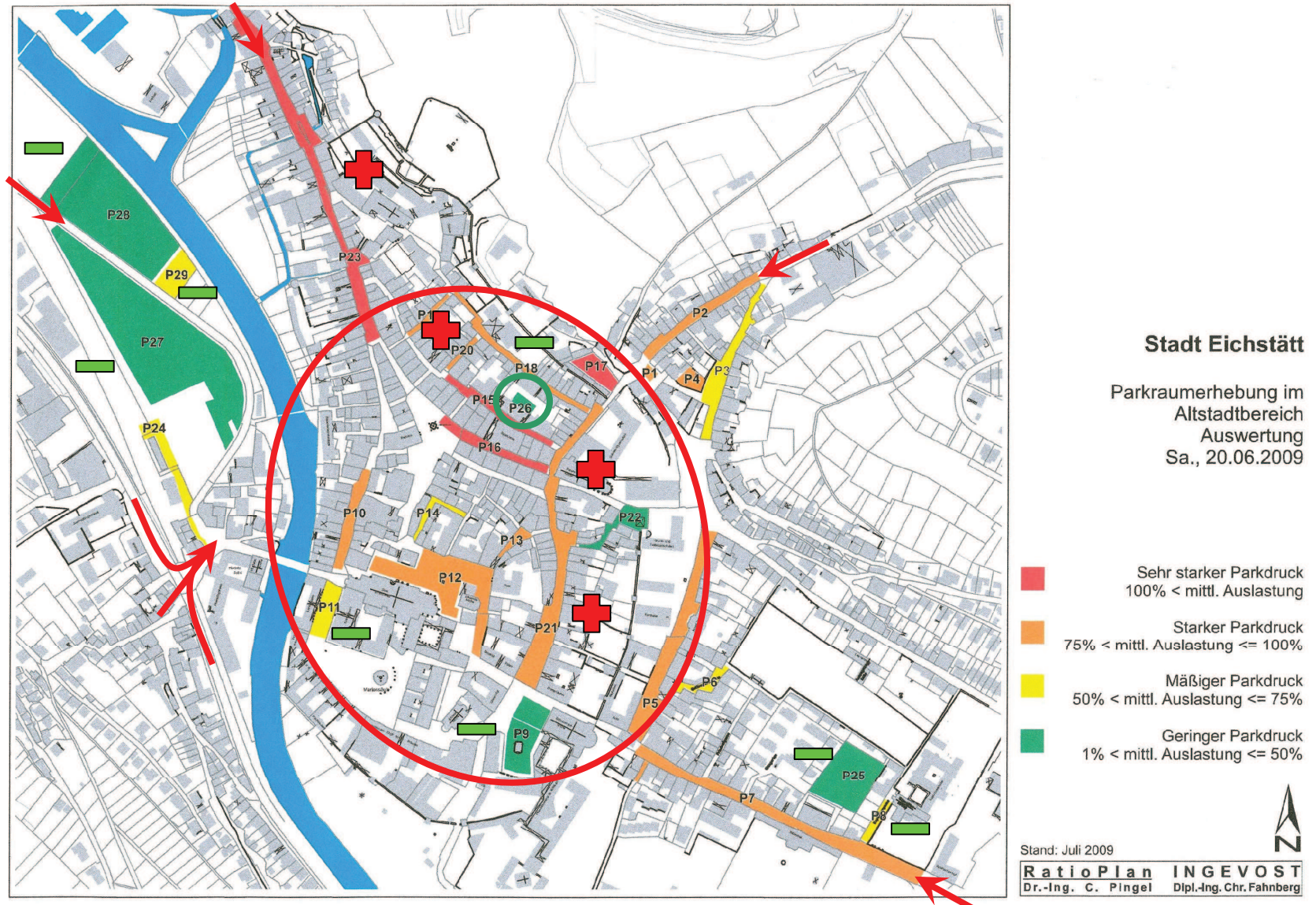


# Stellplatz-Auslastung im Untersuchungsgebiet





# Stellplatz-Auslastung im Untersuchungsgebiet – Samstag (2)



# Stellplatz-Auslastung im Stadtzentrum am Samstag (1)

## P Stadtzentrum - Samstag (10 Flächen = 515 Stellplätze)

Angebot = Kapazität:  
515 Stellplätze = 100%

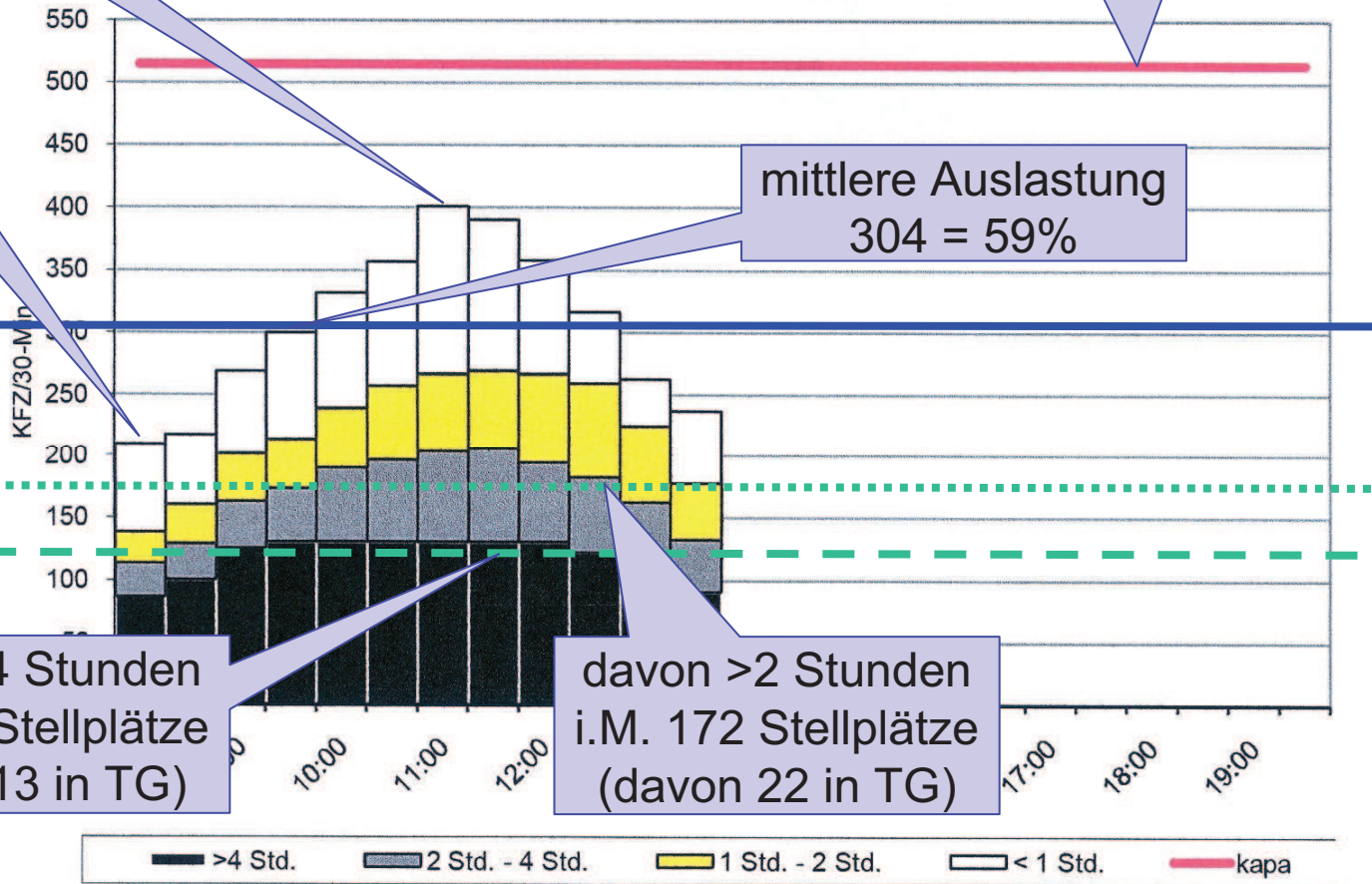
max. 78%

min. 41%

mittlere Auslastung  
304 = 59%

davon >4 Stunden  
i.M. 119 Stellplätze  
(davon 13 in TG)

davon >2 Stunden  
i.M. 172 Stellplätze  
(davon 22 in TG)



---

# 2.

# Bewertung der Situation

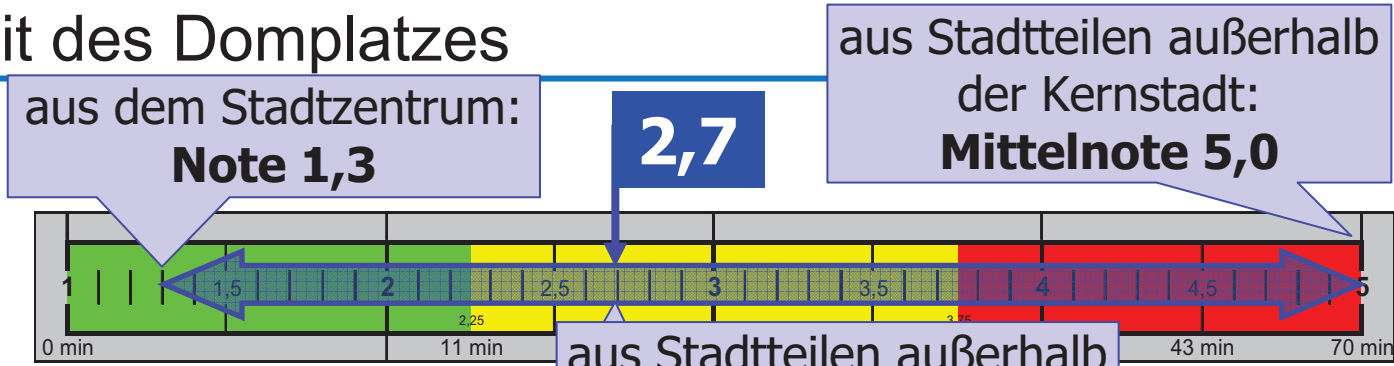
# Bewertungskriterien



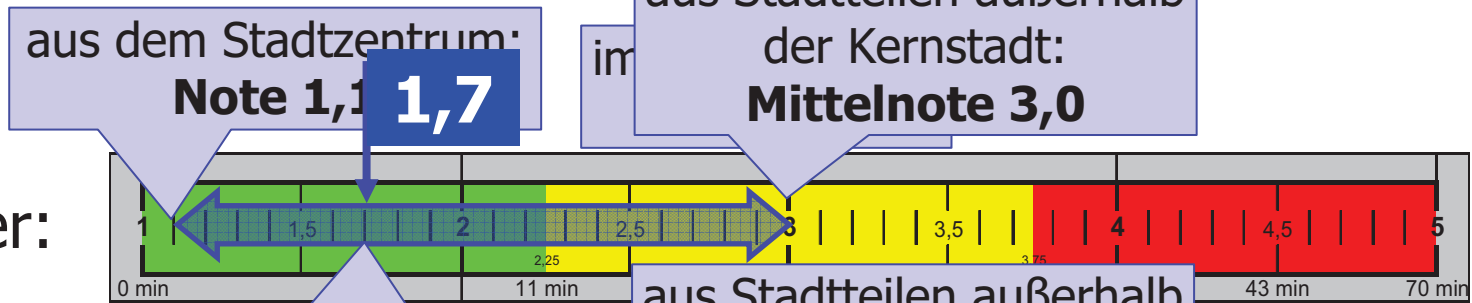


# Erreichbarkeit des Domplatzes

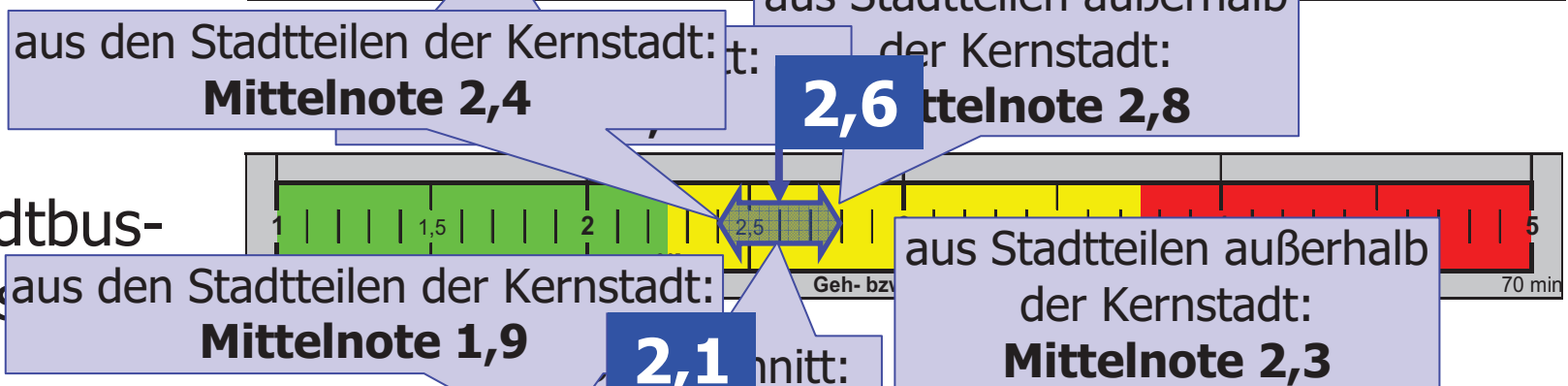
für Fußgänger:



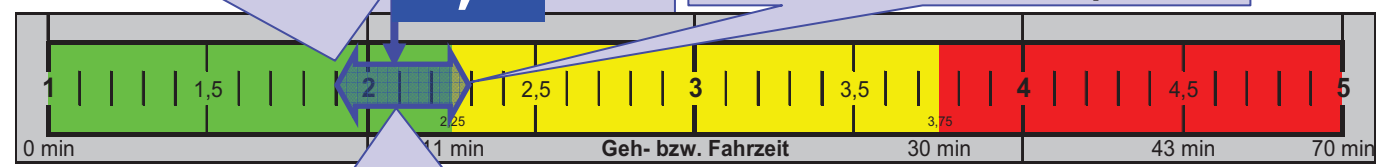
für Radfahrer:



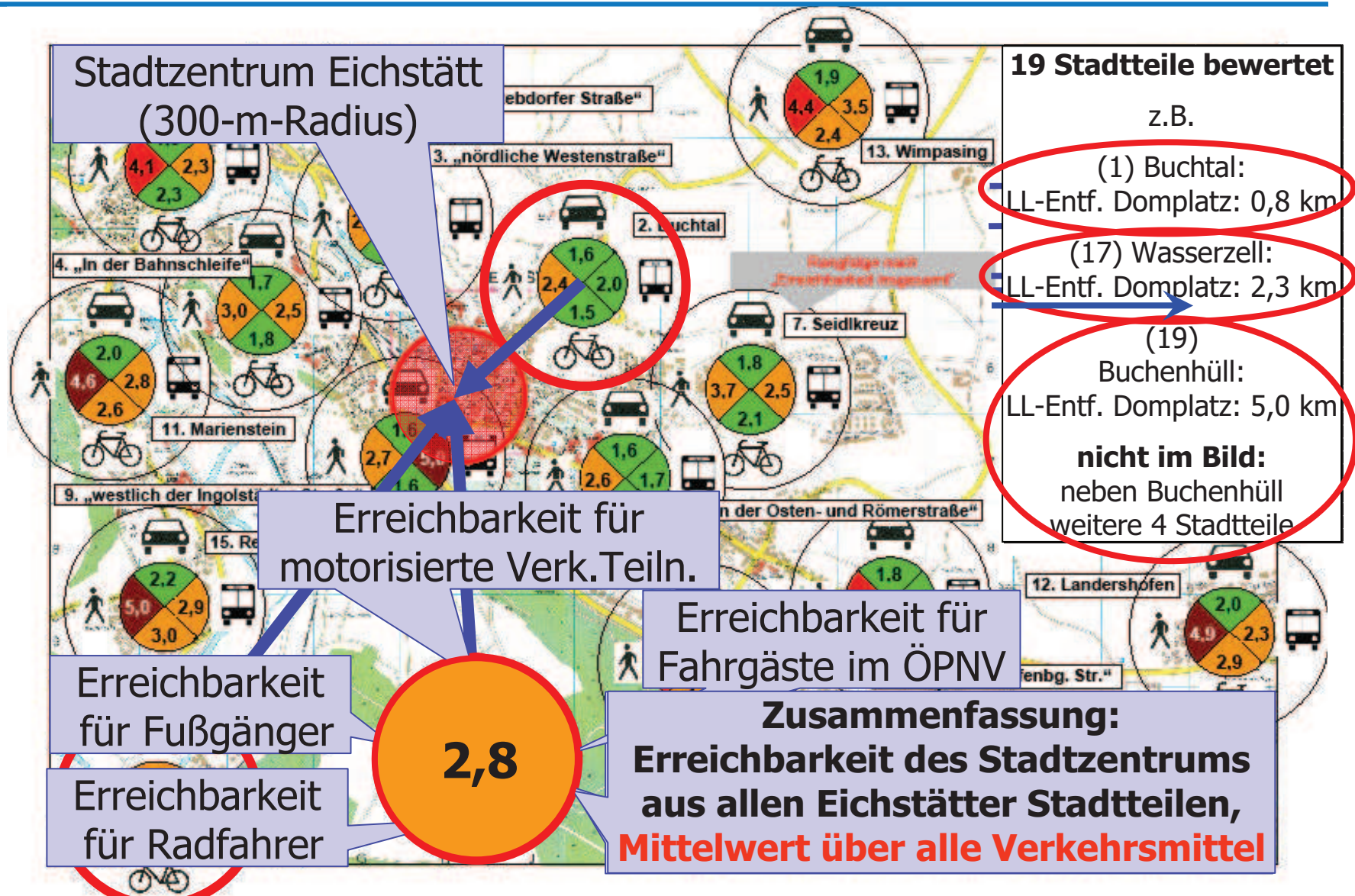
für Stadtbus-  
Fahrgäste:



für Autofahrer:



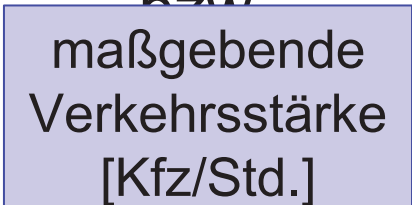
# Erreichbarkeit des Stadtzentrums




# Ermittlung verkehrsbedingter Lärmimmissionen (1)

Berechnung gemäß den Empfehlungen  
für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen  
(EWS 1997)

in Anlehnung an die aktuelle Lärmschutzverordnung  
(LSchVO / BImSchVO)

die Richtlinien für <sup>bzw.</sup>  Lärm-Immissionen an Straßen

dabei ergibt sich der  
Lärm-Mittelungspegel für den Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr) zu


$$37,3 + 10 \times \lg(Q \times (1 + 0,082) \times p)$$

in [dB(A)]

## Ermittlung verkehrsbedingter Lärmimmissionen (2)

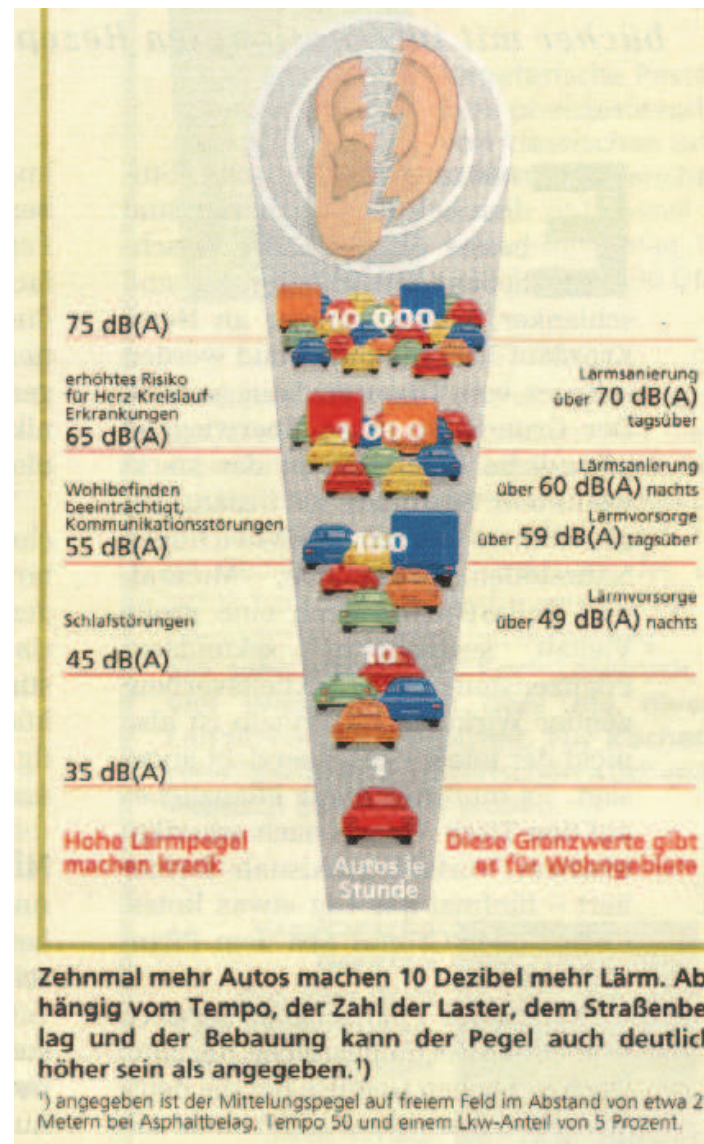
---

### Unter Berücksichtigung weiterer Korrektur- und Einflussfaktoren ...

- zulässige Verkehrsgeschwindigkeit (Pkw und Lkw),
- Steigung / Gefälle (hier nicht berücksichtigt !)
- Beschaffenheit der Straßenoberfläche (vernachlässigt; bei Pflaster: +3 bis +6 dB(A) bei  $v_{zul} = 50$  km/h)
- Abstand des Immissionsortes von der Straßenachse,
- erste Reflexion an einer geschlossenen Hausfassade,
- Mehrfachreflexionen

... ergibt sich der maßgebende (Lärm-)Gesamtpegel  $L_{Str}$  in [dB(A)].

# Bewertung verkehrsbedingter Lärmimmissionen bei Tag (1)





# Bewertung verkehrsbedingter Lärmimmissionen bei Tag (2)



Lärmgrenzwert  
 64 [dB(A)]  
 für Kern-/Mischgeb.  
 = **hohe**  
 Lärmbelastung

Zielpegel 45 [dB(A)]  
 = **sehr geringe**  
 Lärmbelastung



## Bewertung des maßgebenden (Lärm-)Gesamtpegels

$$\text{Notenwert „Lärm“} = 2^{0,1 \times (\text{maßg. Gesamtpegel} - \text{Zielpegel})}$$

dabei ergibt sich

Notenwert **1,0** für maßg. Gesamtpegel = 45 [dB(A)]

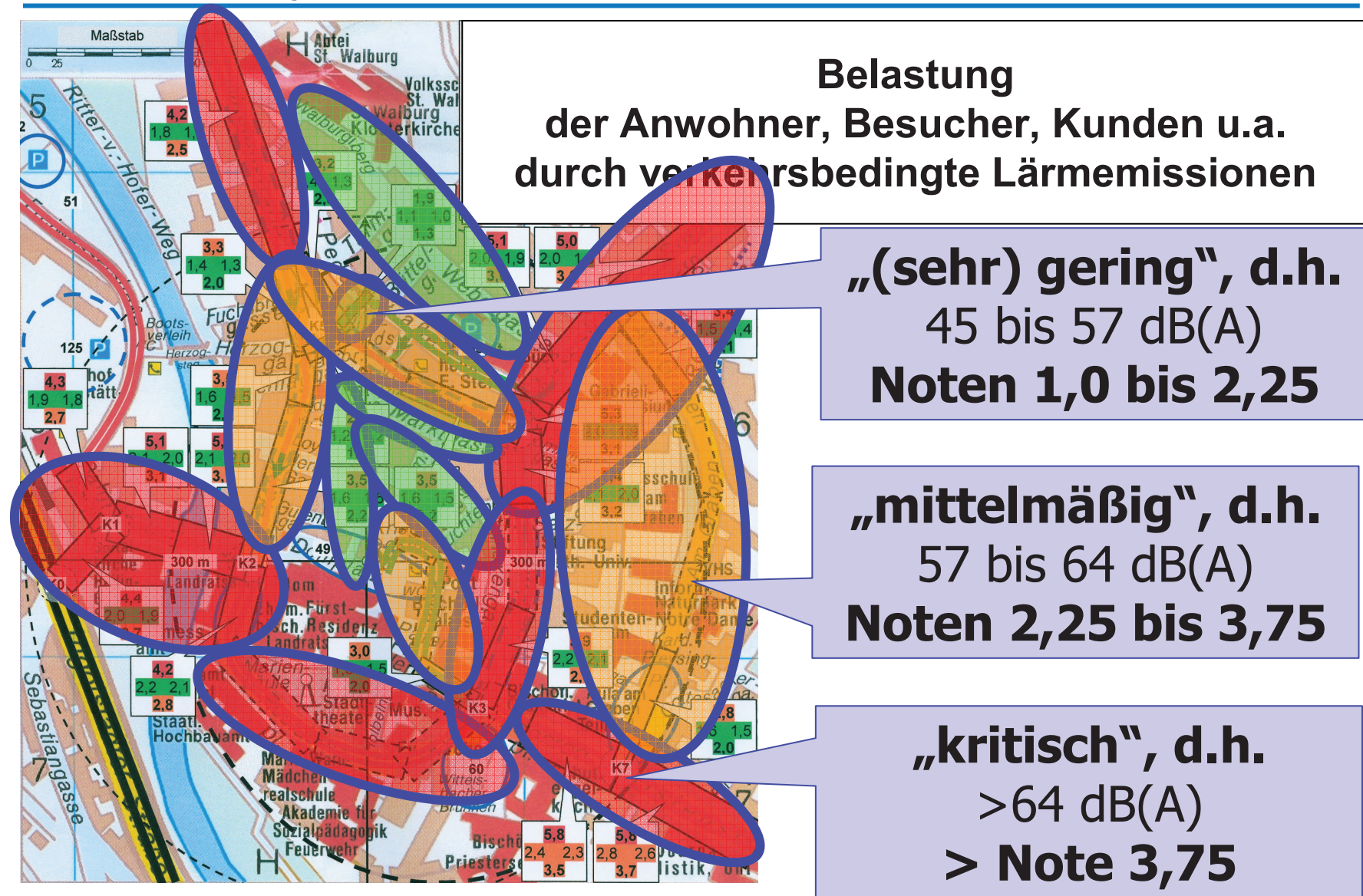
und

Notenwert **3,7** für maßg. Gesamtpegel = 64 [dB(A)]

Zielpegel

zul. Lärmgrenzwert  
für  
Kern- und Mischgebiete

# Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum

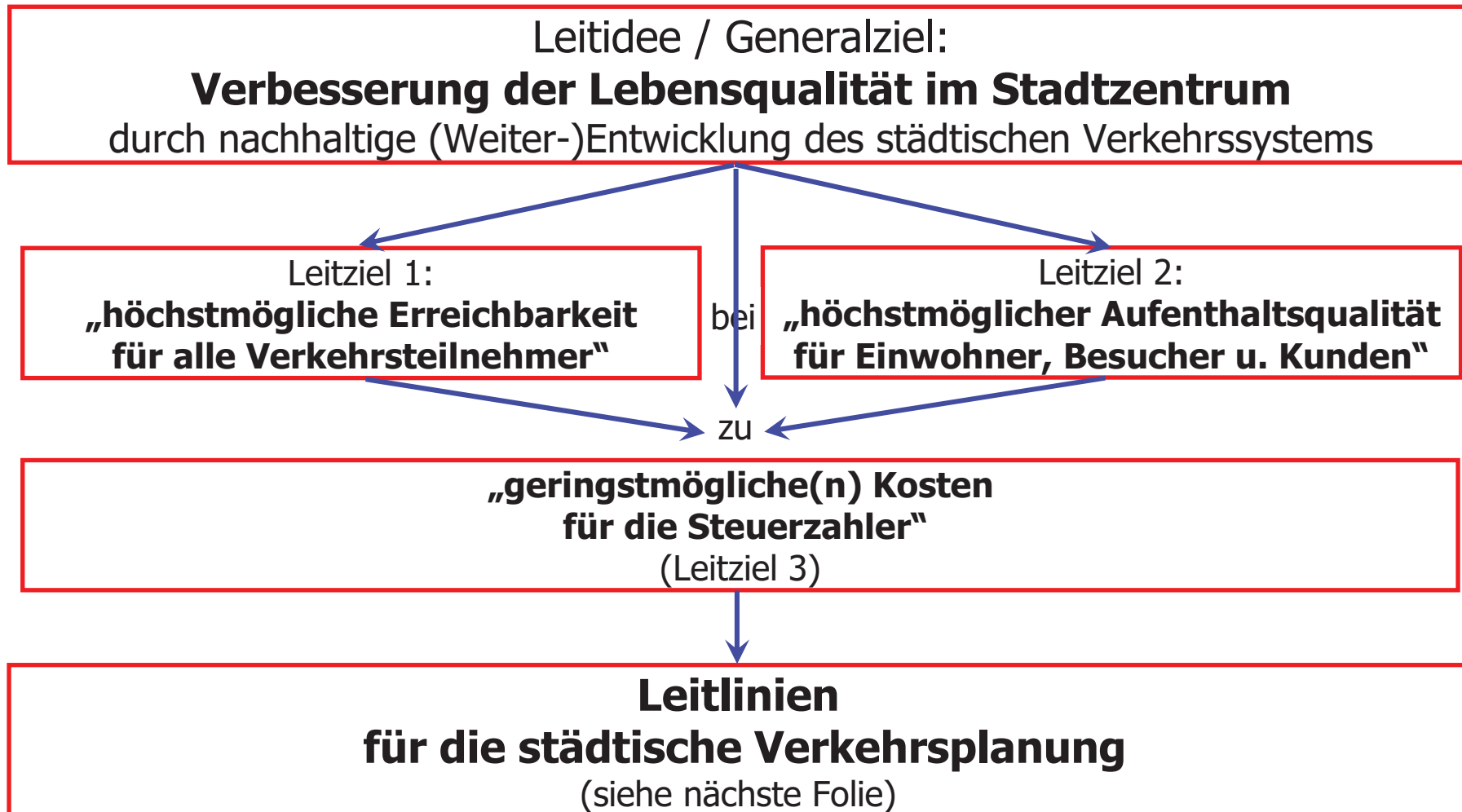


---

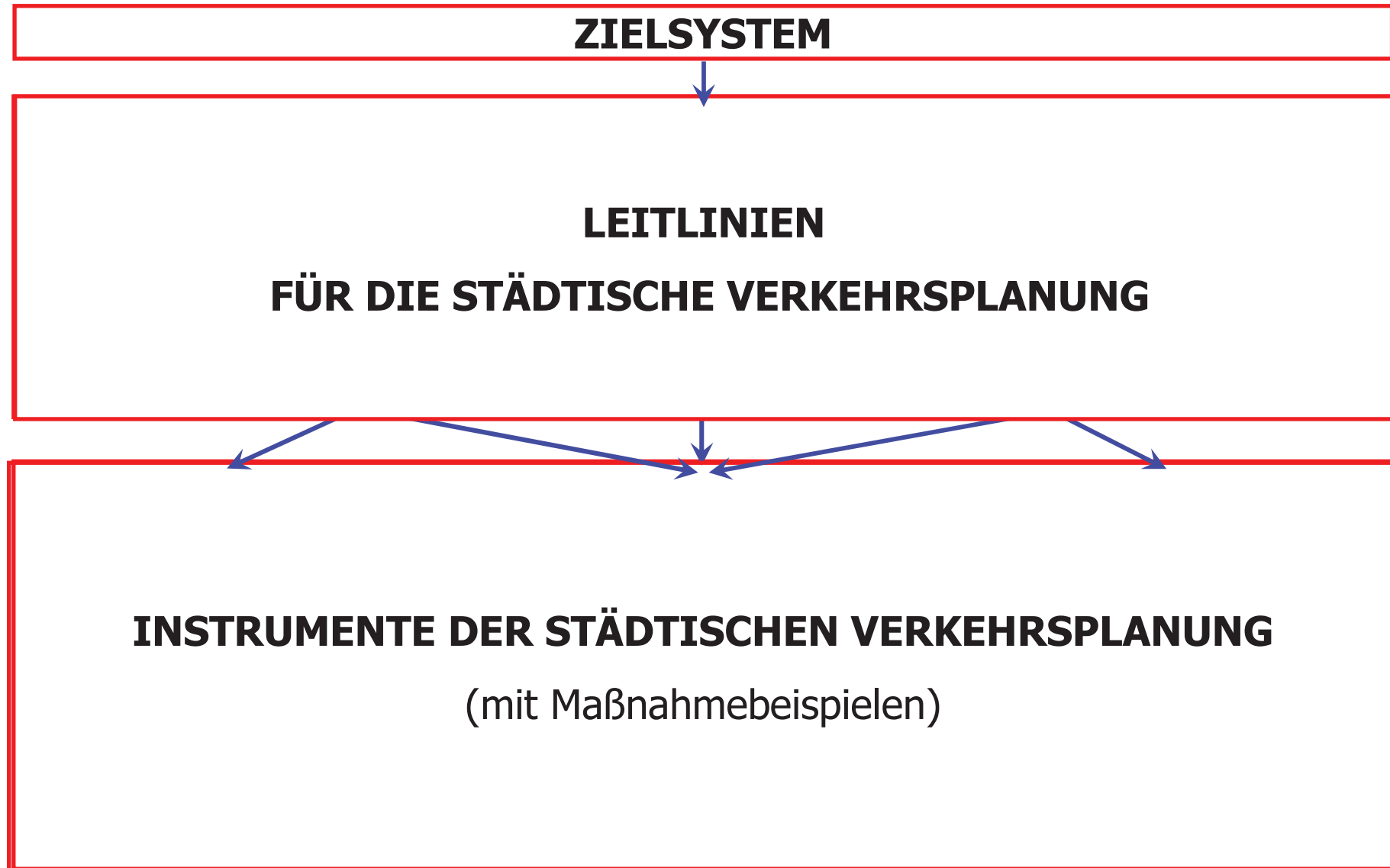
**3.**

**Konzeptentwurf  
und  
Konzeptbewertung**

# Leitziele der städtischen Verkehrsplanung (Vorschlag)

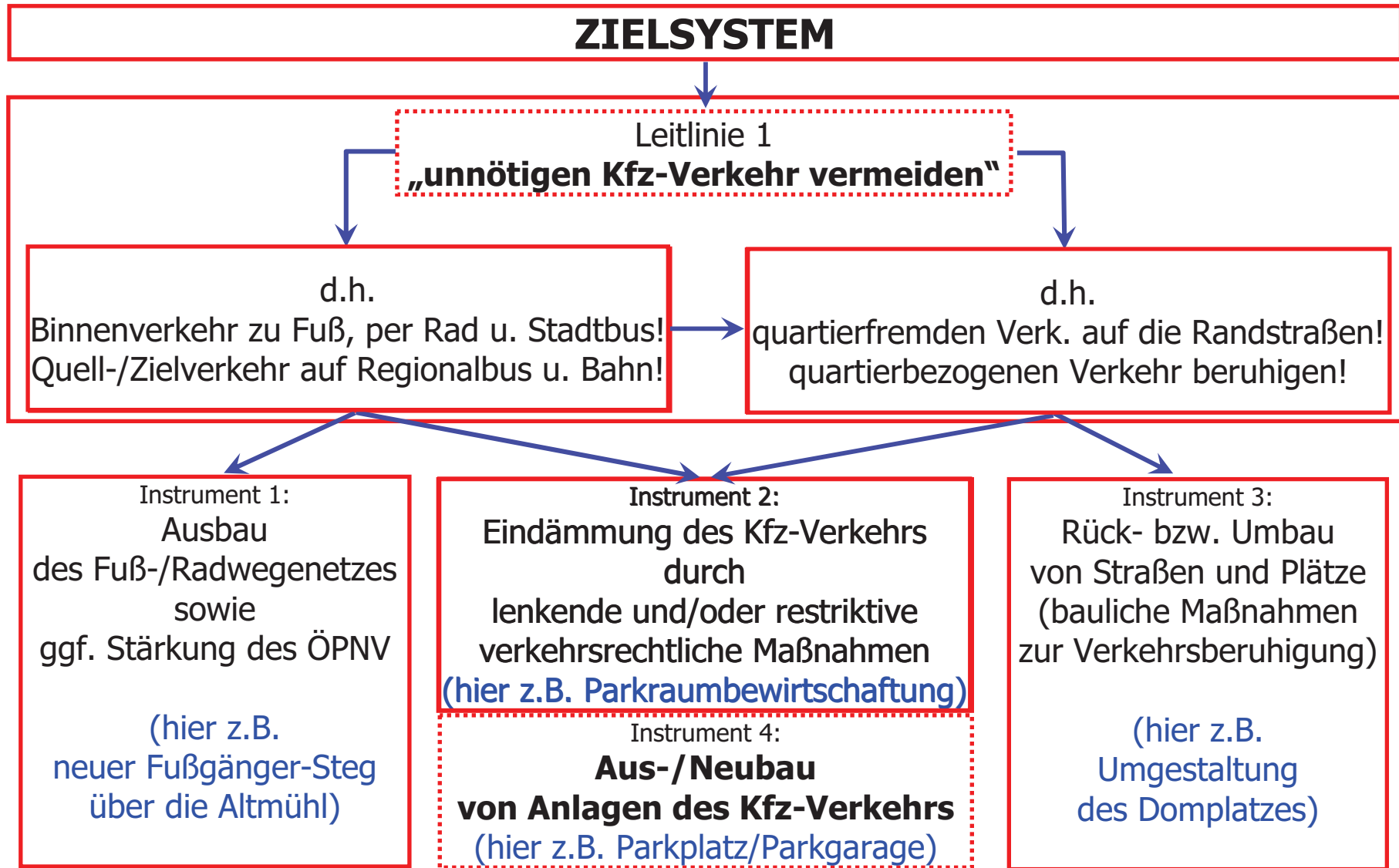


# Leitlinien, Instrumente und Maßnahmebeispiele

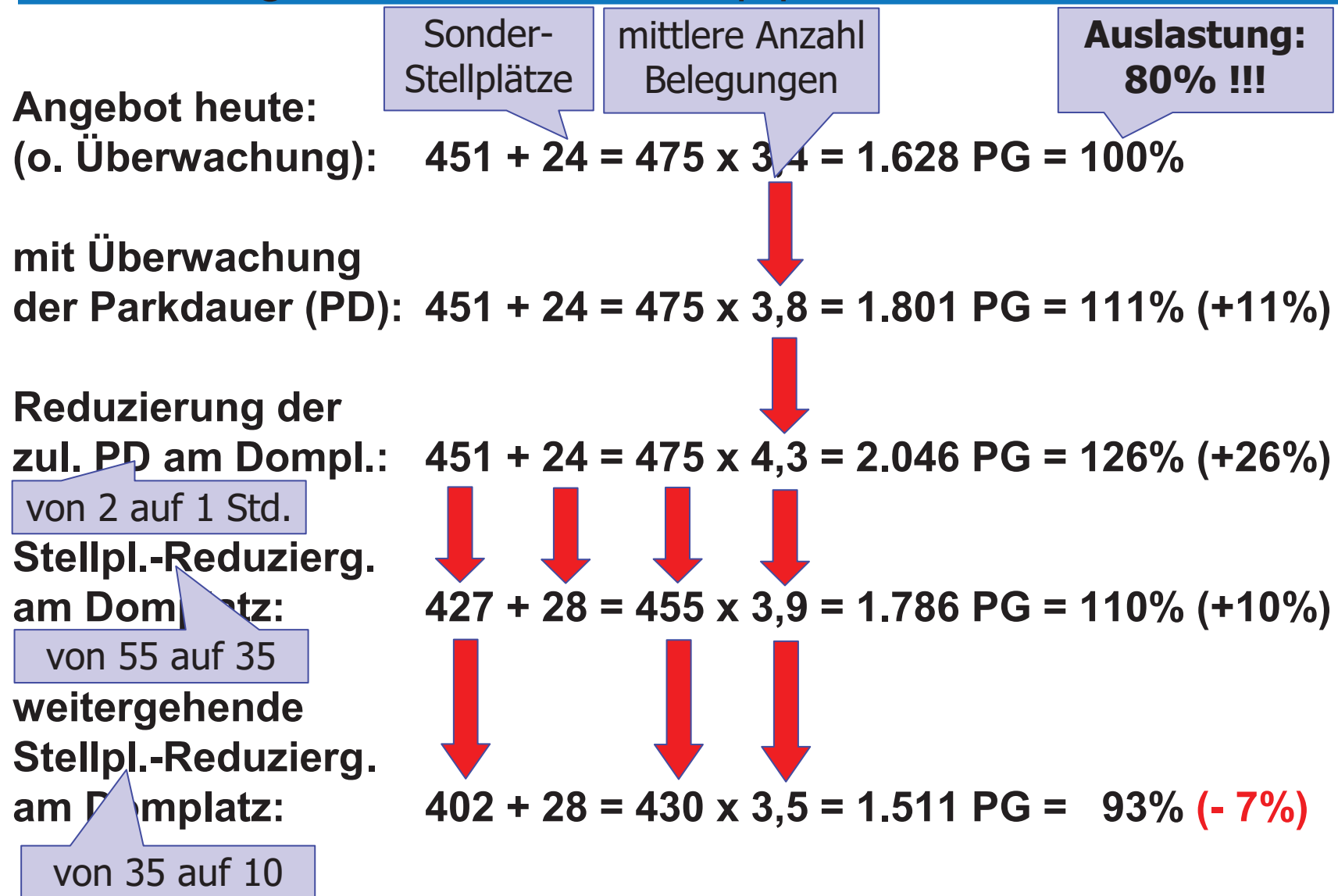




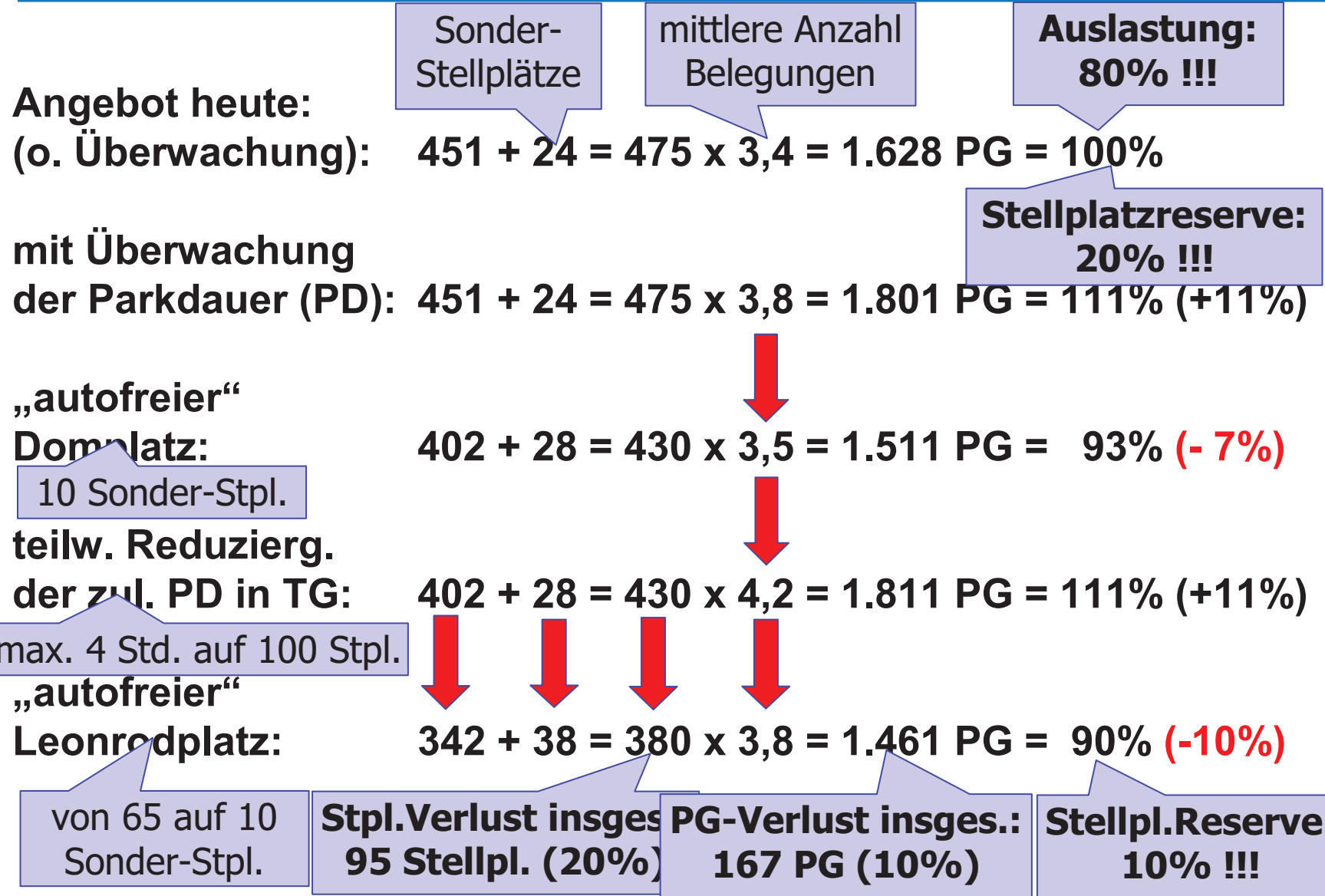
# Leitlinien, Instrumente und Maßnahmebeispiele (0)



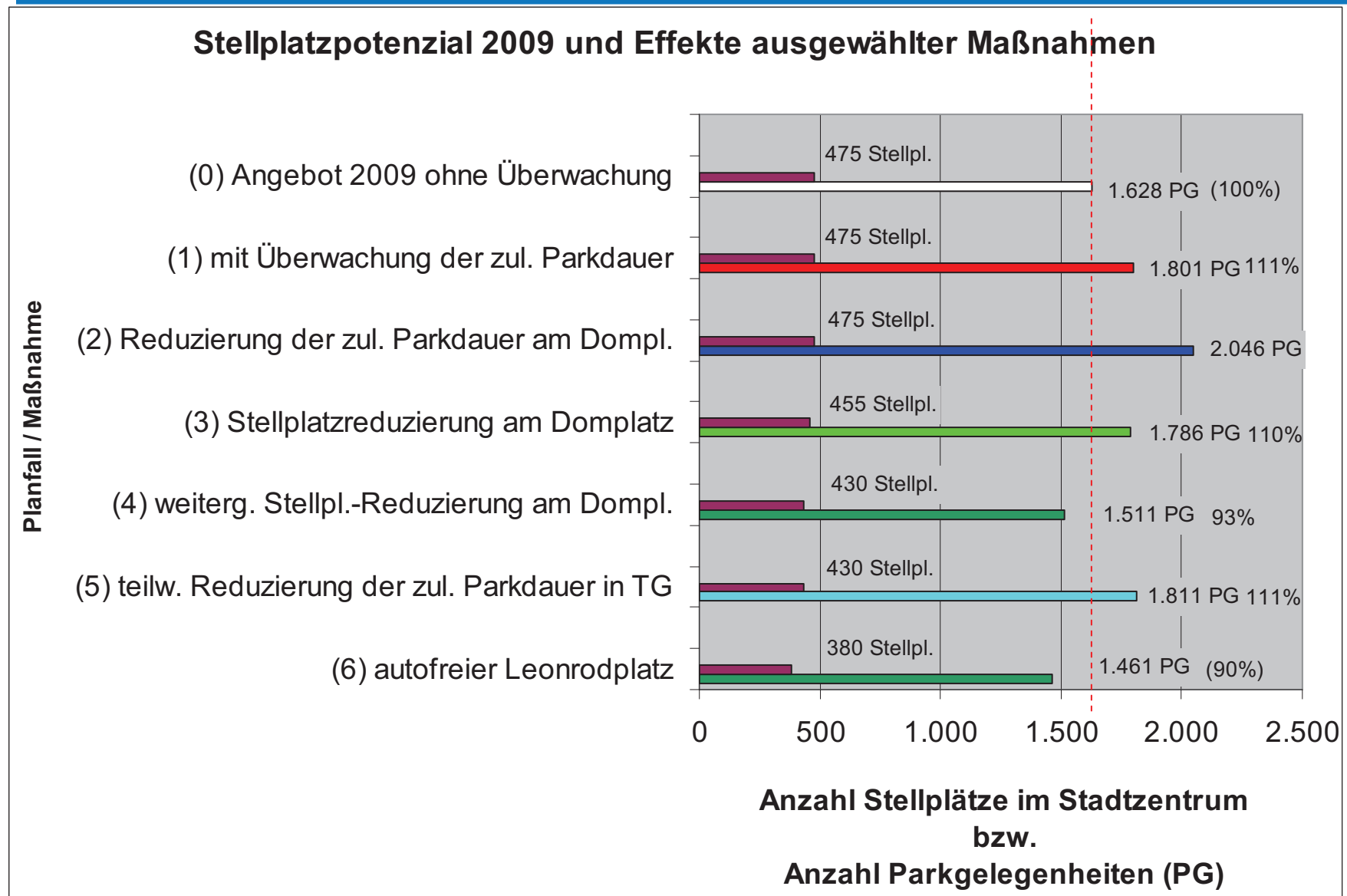
# Auswirkungen der ersten Konzeptphase



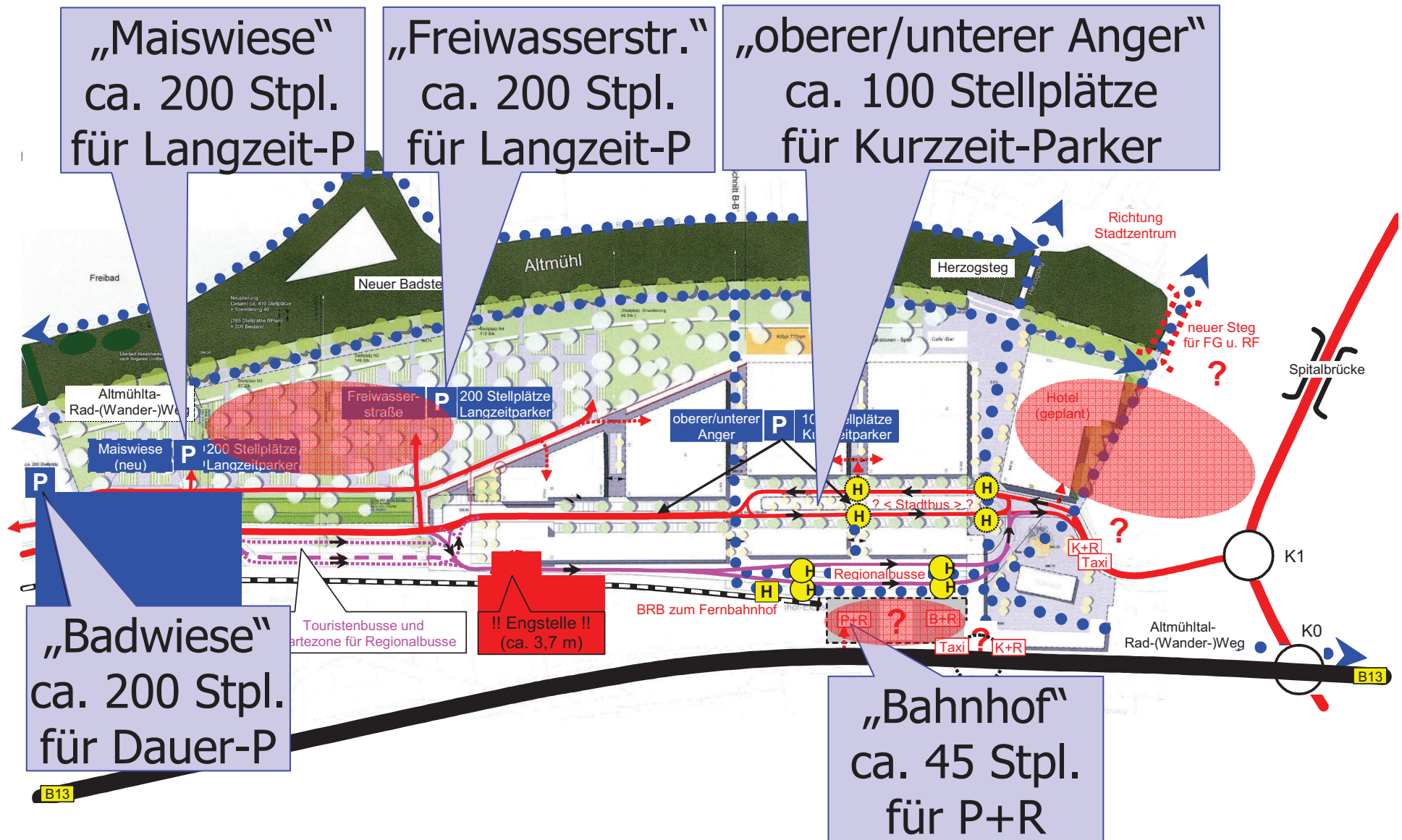
# Auswirkungen der zweiten Konzeptphase



# Auswirkungen ausgewählter Maßnahmevorschläge



# Erschließungskonzept Spitalstadt

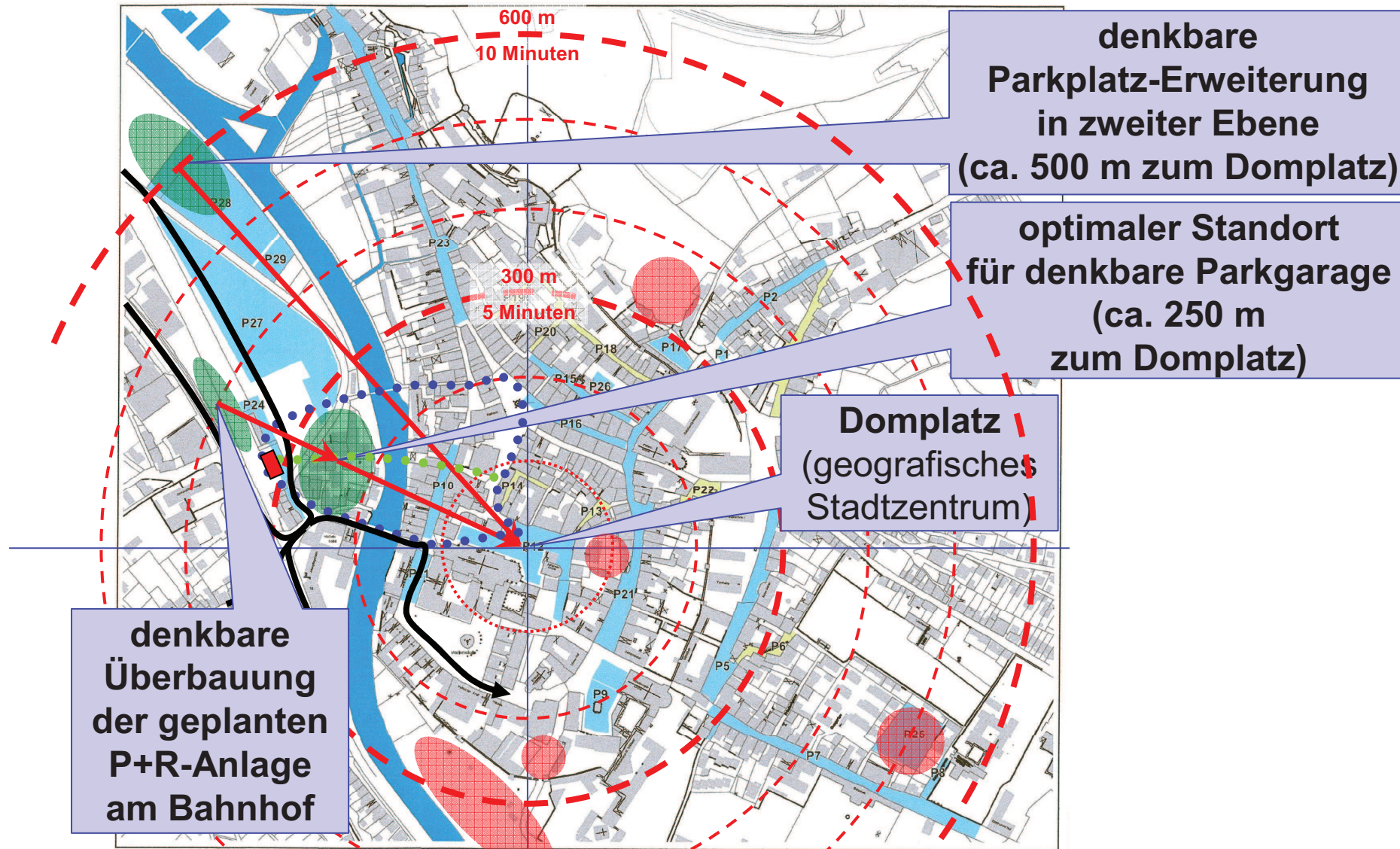




# Ersatzangebot der Stadtwerke

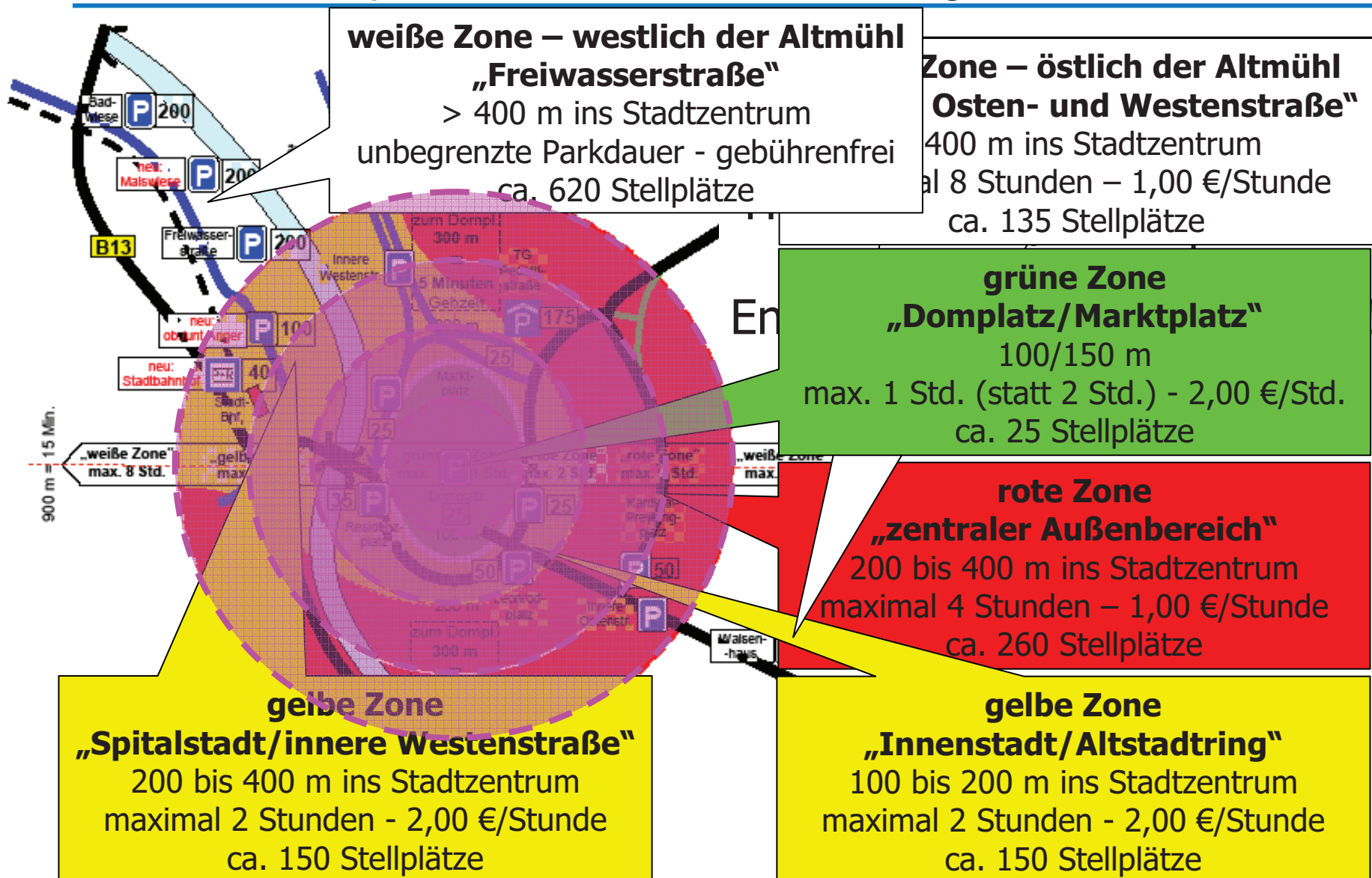


# denkbare Standorte für eine Parkgarage





# Strukturkonzept Parkraumbewirtschaftung



# Stellplatzbilanz – Angebot heute und künftig

	Parkzone	Luft- linien- Entfernung zum Domplatz [m]	zulässige Höchst- parkdauer		Angebot künftig					Parkplatz- Bezeichnung	Angebot heute				Diff. [Stpl.]	Angebot je Parkzone [Stpl.]	Gebühr [€/Std.]			
			neu	heute	in Farb- Zone [Stpl.]	auf Einzel- Fläche [Stpl.]	im Stadt- zentrum [Stpl.]	erw. Stadt- zentrum [Stpl.]	Spitalstadt/ Freiwasser- straße [Stpl.]		auf Einzel- Fläche [Stpl.]	im Stadt- zentrum [Stpl.]	andere [Stpl.]	Spitalstadt/ Freiwasser- straße [Stpl.]						
			[Std.]	[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]		[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]	[Stpl.]						
erweitertes Stadtzentrum	grün	Domplatz/ Marktplatz	0 - 100	1	2	25	25	25			Domplatz	55	55			-30	25	2,00		
	gelb	Innenstadt/ Altstadtring	100 - 200	2	2	125	35	35			Residenzplatz Leonrodplatz Luitpoldstraße neu: Posthof Gabelistr./Marktpl. Pedettistraße Pfahlstraße	36	36			-1	125	2,00		
							10	10				60	60			-50				
							30	30				32	32			-2				
							0	0				35								
							25	25				26	26			-1				
	orange/rot	zentraler Außen- bereich	200 - 400	4	Dauer	260	172	172			innere Westenstraße Bahnhofsplatz Baywa neu: unterer/oberer Anger neu: Bahnhof/B13 (P+R)	15		15		0	165	1,00		
					3		0		0	30				30	-30					
					3		0		0	350				350	-350					
					1		0		105	0			0	105	105					
Außenbereich	weiss	Außen- bereich östlich der Altmühl	400 - 900	8	8	155	5		5		äußere Westenstraße Kapuzinergasse Waisenhaus äußere Westenstraße Freiwasserstraße Freiwasserstraße neu/geplant: Maiswiese Badwiese/Göpfertsteg	20		20		0	155	1,00		
							10	130		130				5		5				0
							2	20		20				130		130				0
							2 (0)	20		20				20		20				0
							3	50		50				50		50				0
	weiss	Außen- bereich westlich der Altmühl	400 - 900	> 8	> 8	620	160		160		äußere Westenstraße Freiwasserstraße Freiwasserstraße neu/geplant: Maiswiese Badwiese/Göpfertsteg	50		50		0	620	0,00		
							210		210				160		160				0	
							200		200				210		210				210	
							0		0				200		200				0	
							0		0				200		200				0	
<b>Stellplätze insgesamt</b>						<b>1350</b>	<b>1350</b>	<b>380</b>	<b>200</b>	<b>770</b>		<b>1465</b>	<b>475</b>	<b>200</b>	<b>790</b>	<b>-115</b>	<b>1350</b>			
						92%		80%	100%	97%		100%	100%	100%	100%					

gebührenpflichtig (755)

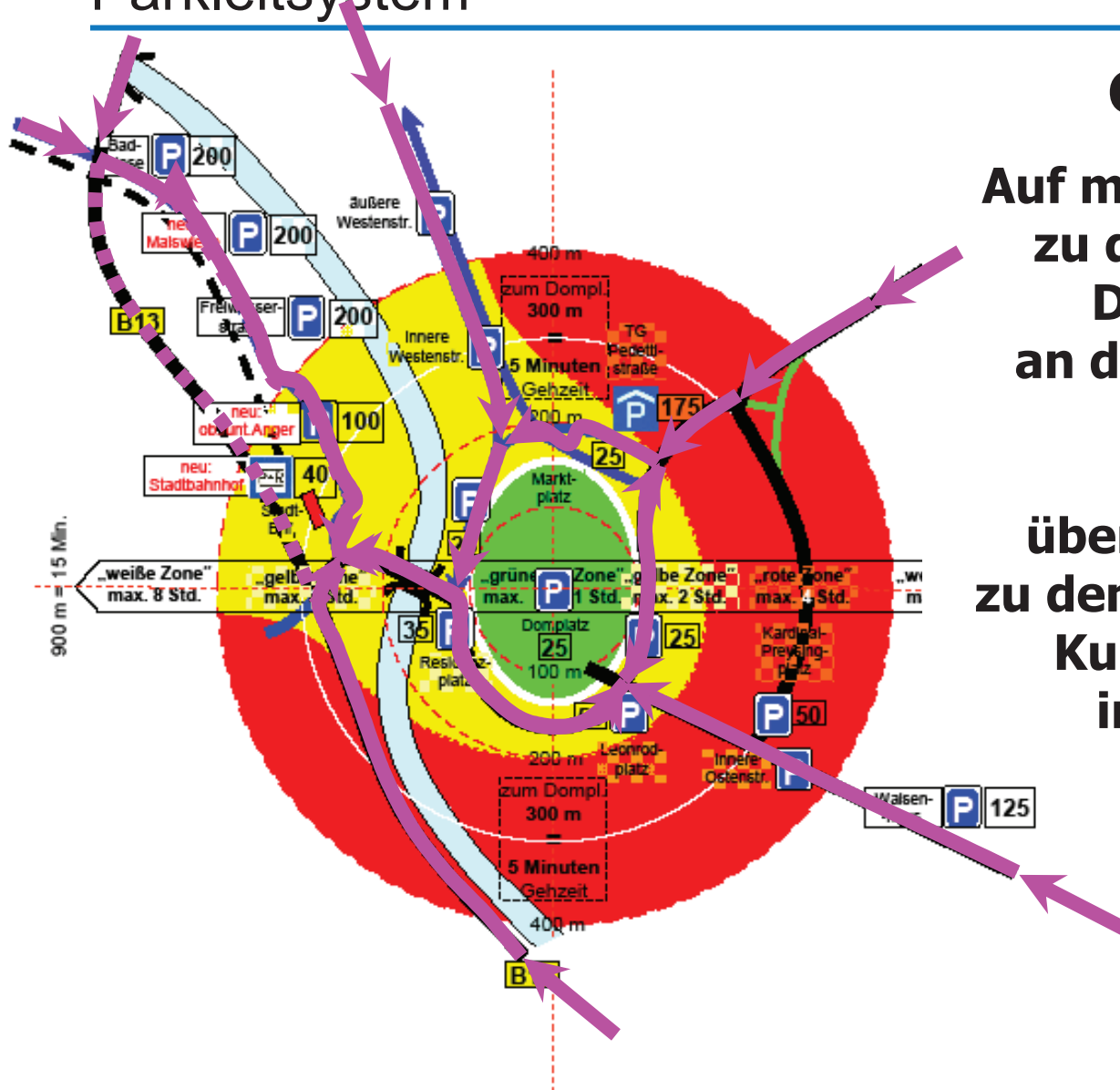
gebühren-  
frei



# Parkleitsystem - Beispiel



# Parkleitsystem



## Grundprinzip:

Auf möglichst kurzem Weg  
zu den gebührenfreien  
Dauerparkplätzen  
an der Freiwasserstraße

oder

über den „Altstadtring“  
zu den gebührenpflichtigen  
Kurzzeit-Parkplätzen  
im Stadtzentrum!

# Ende

Fassung vom 23.09.2010

## Verkehrlicher Fachbeitrag zum Entwicklungskonzept „Eichstätt 2020“

hier:

### Anlagen und Einrichtungen des ÖPNV und des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Stadtbahnhofes

#### 0. Zur möglichen Funktion des Stadtbahnhofes im verkehrlichen Gesamtkonzept

„Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen“ - „Bahnhöfe werden von Einfahrsignalen oder Trapeztafeln begrenzt ...“

„Ein Bahnhof ist ein Ort voller Aktivität. Menschen auf Reisen, auf dem Weg zur Arbeit und Schaulustige treffen hier aufeinander. Bahnhöfe, die in der Wende zum 20. Jahrhunderts gebaut wurden, sollten den Ankommenen die Pracht der Stadt in der Gestaltung des Bauwerks vor Augen führen. Der Ankommende sollte staunen können“.

Auch wenn der Reiseverkehr heute überwiegend mit dem Kraftfahrzeug abgewickelt wird, so ist der Bahnhof – auch in Eichstätt – zumindest für Bahnreisende auch heute noch das **Eingangstor zur Stadt** („Stadtportal“, „Schaufenster zur Stadt“); dies gilt insbesondere für Besucher und Touristen, aber auch für Fahrradtouristen, die hier ihre Tour durchs Altmühltal starten. Für alle anderen ist der Stadtbahnhof in erster Linie **Umsteigepunkt zum hier geparkten Auto, zum Stadtbus, auf das möglicherweise bereitstehende Fahrrad oder Ausgangspunkt für einen mehr oder weniger langen Fußweg zum Reiseziel**. Darüber hinaus befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof die **Haltestellen zahlreicher Regionalbuslinien**, die mit insgesamt 143 Fahrten im werktäglichen Normalverkehr eine Verbindung zu den Umlandgemeinden herstellen, in erster Linie jedoch den Transfer der Schüler aus dem Umland zu den zahlreichen Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet gewährleisten.

Neben seiner Funktion als **Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln** gehört der Bahnhof eigentlich zu den zentralen Dienstleistungs-, Kommunikations- und Aufenthaltsorten einer Stadt; in Eichstätt hat er die Funktion als Treffpunkt und „Ort der Begegnung“ jedoch bereits vor Jahren verloren. Eine entsprechende Reaktivierung dieser Funktionen wäre zu wünschen – nicht zuletzt auch im Interesse einer hohen **Attraktivität der Spitalstadt als Wohn- und Gewerbestandort**.

Als **Dienstleistungszentrum rund um das Fahrrad** könnte z.B. eine sog. **Fahrradstation im Bahnhof** einen wertvollen Beitrag zur Attraktivität des Bahnhofsareals leisten. In Betracht kommt dabei – neben einem **Fahrradverleih** – z.B. der **Handel mit Fahrrädern und Fahrradzubehör** sowie die **Reparatur und Wartung**. Darüber hinaus könnte es sinnvoll sein, einen **touristischen Informationsdienst** oder eine **Gepäckaufbewahrung** anzubieten. Denkbar sind schließlich auch zusätzliche Dienstleistungen, die keinen unmittelbaren Bezug zum Fahrrad haben, z.B. ein **Kiosk**, ein **Imbissstand**, ein **Backshop**, eine **Gaststätte** und/oder ein **Buchladen**.



Fassung vom 23.09.2010

„Im Interesse des Umweltschutzes und zur Sicherung der Chancengleichheit aller Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf ihre Mobilitätsbedürfnisse ist das Angebot eines attraktiven ÖPNV eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung. Als Massenverkehrsmittel ist der ÖPNV nur dann funktionsfähig, wenn seine verschiedenen Verkehrssysteme optimal miteinander und mit ergänzenden Individualverkehrsmitteln vernetzt sind. **Diese Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme zu einem aufeinander abgestimmten Verbund, in dem jedes Teilsystem entsprechend seinen spezifischen Stärken genutzt wird, erfordert bauliche Anlagen, die vielfältigen Anforderungen gerecht werden müssen**“.

Alle Anforderungen, die beim Entwurf bzw. – im vorliegenden Fall – bei der Um- und Neustrukturierung von Verknüpfungsanlagen zu erfüllen sind, lassen sich den Zielen Umwelt-/Umfeldverträglichkeit, Sozialverträglichkeit, Gebrauswert/Funktionalität/Kundenfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit zuordnen. Diese Anforderungen sind im einschlägigen **Regelwerk** ([1], [2], [3], [4], [5]) zusammengefasst und können als **Standards** für die Gestaltung der verschiedenen Einrichtungen und Anlagen im Umfeld des Bahnhofes gesehen werden. Die im vorliegenden Fall relevanten **Standards und Gestaltungsprinzipien** („Stand der Technik“) werden nachfolgend als **Empfehlungen und Orientierungsgrößen** zitiert und können als „**Maßstab**“ für die **Bewertung der bisher vorliegenden, teilweise noch skizzenhaften Entwürfe** herangezogen werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass das **Projekt Spitalstadt** andererseits planerisch bereits **weit fortgeschritten** ist und die **Gestaltungsspielräume bei den verkehrsbezogenen Anlagen und Einrichtungen** z.T. erheblich eingeschränkt sind.

## 1. Bahnhofsvorplatz

**Bahnhofsvorplätze** stellen aus funktionaler und verkehrlicher, aber auch aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht **besondere Situationen im Siedlungsgefüge** dar. Die Bedeutung von Bahnhofsvorplätzen hängt ab von der Bedeutung und Frequenz des dort haltenden Schienenverkehrsmittels (hier der BRB), der Menge der Fahrgäste sowie der Anzahl der zu verknüpfenden Linien und Verkehrssysteme einschließlich ihrer Nachfrage. Der Bahnhofsvorplatz ist – neben dem Bahnhofs- bzw. Empfangsgebäude – die „**Visitenkarte**“ eines Ortes, was eine gute Gestaltung, klare Wegeführungen und gute Orientierungsmöglichkeiten erfordert. Im Netz des städtischen Freiraumsystems bildet der Bahnhofsvorplatz oft die wesentliche Verknüpfung der Innenstadt mit den jenseits der Bahn liegenden Stadterweiterungsbereichen (hier z.B. die Platz- bzw. Raumfolge Domplatz – Spitalbrücke – Bahnhofsvorplatz – Spitalstadt mit unterem und oberem Anger).

Städtebaulich bedeutsame **Wegebeziehungen**, die über den Bahnhofsvorplatz bzw. durch die Verknüpfungsanlage geführt werden, (wie z.B. der Altmühltal-Rad(Wander)weg, können Öffentlichkeit schaffen und so die Kommunikations-, Aufenthalts- und Dienstleistungsfunktion der Anlage insgesamt stärken.

Der Entwurf von Bahnhofsvorplätzen ist außerordentlich komplex und stellt deshalb immer eine singuläre Aufgabe dar, die nur in Zusammenarbeit zwischen Stadtplanern, Architekten und Verkehrsplanern gelöst werden kann. Zu einer guten Gesamtlösung können qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerbe, Gutachterverfahren oder Mehrfachbeauftragungen beitragen.

## 2. Haltestellenanlage für Regional- und Touristenbusse

Der Stadtbahnhof wird – ausweislich der im Internet veröffentlichten Liniennetz- und Fahrpläne – derzeit von **12 Regionalbuslinien** angefahren; davon sind

Fassung vom 23.09.2010

- 9 RBA-Linien (9224, 9231, 9232, 9233, 9234, 9235, 9236, 9237, 9238),
- 1 RBA/JVB-Linie (9239/33 bzw. 9233/39) sowie
- 2 JVB-Linien (3010 und 4010).

Die Stadtbuslinien bleiben hierbei außer Acht, weil für diese eine eigene Haltestelle (am unteren Anger) vorgesehen ist.

Die Regionalbus-Haltestelle wird an Normalwerktagen (d.h. von Montag bis Donnerstag außerhalb der Ferienzeiten) – im Verlauf der Betriebszeit (etwa zwischen 6:00 und 19:30 Uhr) – täglich von **141 Regionalbussen** angefahren; an Freitagen sind es 2 Busse mehr.

Die für die Bemessung der Haltestellenanlage **maßgebende Spitzenbelastung** wird täglich um **13:15 Uhr** erreicht: Zu diesem Zeitpunkt starten täglich (Montag bis Freitag) **insgesamt 13 Busse**, und zwar

- 1 Bus der Linie 9224 (bisher ab Steig 1),
- 3 Busse der Linie 9232 am Freitag, Mo bis Do sind es nur 2 (Steig 1),
- 1 Bus der Linie 9233 (bisher Steig 2)
- 3 Busse der Linie 9234 (bisher Steig 1),
- 3 Busse der Linie 9235 (bisher Steig 2),
- 2 Busse der Linie 9237 (ohne Angabe des Abfahrtssteigs) und
- 1 Bus der Linie 9233/39 (Montag bis Donnerstag, ohne Steig-Angabe);

Vier dieser 13 Busfahrten mit der Abfahrtszeit 13:15 Uhr sind Fahrten, die nicht am Stadtbahnhof starten oder enden, sondern "Durchfahrer" mit relativ kurzer Haltezeit zum Aus- und Einsteigen; (Annahme: max. 1 Minute). Für die verbleibenden 9 Busse ist der Stadtbahnhof zugleich Start- haltestelle mit einer Einsteigezeit, die wegen der zu erwartenden Fahrgastzahlen (Schülerverkehr) deutlich über 1 Minute liegen dürfte.

Um 13:14 Uhr – d.h. während alle o. g. 13 Busse eigentlich bereits (zur Abfahrt um 13:15) an der Haltestelle bereitstehen (müssten) – kommen nach aktuellem Fahrplan zwei weitere Busse (der Linien 9231 bzw. 9232) am Stadtbahnhof an, die dort ihre Endstation haben. Diese beiden Busse erfordern **zwei zusätzliche Halteplätze**, sofern sie nicht für die o. g. 13 Fahrten eingesetzt werden (können). In diesem Fall müsste die Aufenthaltszeit von 1 Minute allerdings für das Ein- und Aussteigen ausreichen.

Ob ein derartiges (platzsparendes) Betriebskonzept realistisch ist, lässt sich ohne Kenntnis der betrieblichen Rahmenbedingungen ebenso wenig beantworten, wie die Frage, ob durch Veränderungen im Fahrplan (z.B. eine "Entzerrung" der Abfahrtszeiten) eine Reduzierung der Zahl der erforderlichen Halteplätze erreicht werden kann. Die Festlegung auf **insgesamt 15 erforderliche Halteplätze** entspricht somit dem aktuellen Fahrplan und erfolgt unter der Annahme, dass die beiden am Stadtbahnhof endenden Busse der Linien 9231 und 9232 (mit Ankunftszeit 13:14 Uhr) nicht sofort für die Weiterfahrt um 13:15 Uhr eingesetzt werden (können).

Zu den **15 Halteplätzen**, die sich – nach gegenwärtigem Planungsstand – auf zwei (durch einen 3 m breiten Bussteig) voneinander getrennte Fahr- bzw. Haltestreifen (3,0 m) verteilen, kommen **4 bis 5 Haltepositionen für wartende Regionalbusse** (kein Ausstieg), die **auf einer gesonderten Fläche im Bereich der Haltestellenanlage für Reisebusse** zur Verfügung stehen. Diese **Haltebucht für Reisebusse** liegt direkt an der (neuen) Freiwasserstraße und umfasst weitere **4 bis 5 Haltepositionen** auf einer Bussteiglänge von etwa 90 m; (Ein- und Ausstieg rechts). Die Anfahrt in allen Fällen ausschließlich in West-Ost-Richtung.

Fassung vom 23.09.2010

Geprüft werden sollte (nochmals) die Zweckmäßigkeit der vorgesehenen Konzeption einer **gleichgerichteten Zufahrt zu den beiden geplanten Regionalbussteigen** (und zwar von Westen nach Osten) im Vergleich zu einer Konzeption mit gegenläufiger Zufahrt und Bussteigen in Außenlage, die den Vorteil hätte, dass der dann verzichtbare Bussteig in Mittellage (zwischen den beiden Haltestreifen) - z.B. bei Verzögerungen (verspäteter Abfahrt) oder Betriebsstörungen – wechselseitig als Vorbeifahrstreifen genutzt werden könnte; dies würde allerdings zweistreifige, **gegenläufig befahrbare Ein- und Ausfahrten** erfordern; (mit Fahrbahnbreiten von 6,00 m statt 3,69 m im Plan).

Die nutzbare **Mindestbreite von (Bahn- und) Bussteigen** beträgt gemäß EAÖ [1] 2,5 m zzgl. 0,5 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn. Die vorgesehen Breite des mittleren Bussteiges (3,0 m) entspricht – bei einer Länge von knapp 100 m einer **Fahrgastzahl von 300** (aufgeteilt auf maximal 7 Regionalbusse mit durchschnittlich jeweils 43 Fahrgästen). Eine höhere Zahl an wartenden Fahrgästen und eventuell vorgesehene Einbauten (Haltestellenbeschilderung, Informationstafeln o.ä.) erfordert einen breiteren Mittelbussteig. Zusätzlich zu ein- und aussteigenden Fahrgästen sind bei der Breitenbemessung auch Fußgänerbewegungen in Längsrichtung zu berücksichtigen, die dann notwendig werden, wenn Fahrgäste die Halteposition ihres Busses suchen müssen; dies ist insbesondere bei Anlagen mit **flexiblen Haltepositionen** der Fall.

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, ob sich durch den geplanten Bau einer **Haltestellenanlage im Ortsteil Rebdorf** (im Bereich/Umfeld der Knabenrealschule der Diözese Eichstätt) an der Haltestelle „Stadtbahnhof“ eine **Entlastung** ergibt.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass an allen „Buskanten“ eine **Bordsteinhöhe von 16 bis 18 cm** als Regemaß anzustreben ist, um bequemes Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Die 18 cm hohe Bordsteinkante setzt voraus, dass der Bus diese Kante beim Ein- und Ausfahren nicht überstreicht, da sonst Beschädigungen am Bus auftreten können.

### 3. Fahrradabstellanlage (Bike+Ride) mit Fahrradstation „Stadtbahnhof“

Bike+Ride ist die Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Die Nutzung des Fahrrads als Zubringer zur Haltestelle und/oder als „Abbringer“ von der Haltestelle des ÖPNV erweitert dessen Einzugsbereich gegenüber der fußläufigen Erschließung um ein Vielfaches.

Grundsätzlich ist beim Bike+Ride zu unterscheiden zwischen

- „Vortransport“: das Fahrrad wird als Zubringer zum ÖPNV genutzt;
- „Nachtransport“: das Fahrrad wird als „Abbringer“ vom ÖPNV zum Ziel genutzt und
- „Fahrradmitnahme“: das Fahrrad wird sowohl als Zu- als auch als Abbringer benutzt und im jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittel mitgeführt.

Während das Fahrrad beim Vor- und Nachtransport an der Haltestelle abgestellt wird, spielt bei der Fahrradmitnahme die Erreichbarkeit der Bahnsteige bzw. die Zugänglichkeit der Fahrzeuge eine entscheidende Rolle. Hier gelten die gleichen Anforderungen, die im Rahmen der Barrierefreiheit gestellt werden; (Rampen, niveaugleicher Einstieg ins Fahrzeug und ausreichende Stellflächen im Fahrzeug).

Die erwünschte **Kapazität der Abstellanlage** orientiert sich im Regelfall an der aktuellen Nachfrage und bei wichtigen Standorten an dem zu ermittelnden Potenzial. Die maximale Nachfrage

Fassung vom 23.09.2010

bei Standorten mit vorherrschenden Vortransport kann vormittags zwischen 9 und 11 Uhr festgestellt werden. Einen ersten Hinweis zur Dimensionierung der geplanten Abstellanlage gibt die Zahl der Fahrräder die bislang bereits regelmäßig im Umfeld des Stadtbahnhofes abgestellt werden: Einer überschlägigen Zählung entsprechend sind dies etwa **60 Fahrräder** (ohne unbenutzbare Fahrradwracks).

Während die Nachfrage nach (entgeltpflichtigen) P+R-Stellplätzen (im folgenden Abschnitt) als relativ gering eingeschätzt wird, erscheint der **Bedarf an Bike+Ride-Stellplätzen** als deutlich höher, weil das Fahrrad **sowohl von den Auspendlern** (im „Vortransport“ von der Wohnung zum Bahnhof) **als auch von den Einpendlern** (im „Nachtransport“ vom Bahnhof zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz in Eichstätt) genutzt wird, die ihre Räder über Nacht am Bahnhof stehen lassen.

Die Abstellanlagen sind möglichst nahe an der betreffenden Haltestelle anzuordnen (kurze Wege zur Haltestelle), sie sollten einen wirksamen Witterungsschutz bieten und deshalb **überdacht** oder in bestehende Bauwerke integriert sein. Darüber hinaus sollen sie **beleuchtet** sein und hohe **Sicherheit gegen Diebstahl** und Vandalismus gewährleisten. Vor Beschädigung oder Diebstahl am besten gesichert sind Fahrräder in abschließbaren **Fahrradboxen** (zur befristeten Anmietung). Wo Fahrradboxen (aus Kostengründen) nicht angeboten werden können, sollten zumindest **Rahmenhalter** einen diebstahl- und standsicheren Anschluss der Fahrräder ermöglichen.

Bei einem Flächenbedarf von 1,5 m<sup>2</sup> pro Fahrrad (unter Verwendung von bequem zugänglichen **Rahmenhaltern**) können auf der vorgesehenen (etwa 90 x 8,0 = 720 m<sup>2</sup> großen) überdachten Fläche rechnerisch etwa 120 bis 180 Fahrräder (zwei- bzw. dreireihige Anordnung) untergebracht werden. Dieses Potential sollte soweit wie möglich – ggf. auch mittel- oder langfristig – ausgeschöpft werden. **Für die erste Ausbaustufe erscheinen 100 bis 120 Stellplätze (in einreihiger Anordnung?) als ausreichend.**

Über die beschriebene Abstellanlage hinaus empfiehlt sich die Ausweisung von Flächen für **Leihfahrräder**. Ähnlich dem Prinzip des Car-Sharings (siehe dazu Abschnitt 6) werden derartige Angebote insbesondere an zentralen Haltestellen immer bedeutender. Als **Dienstleistungszentrum rund um das Fahrrad** könnte z.B. eine sog. **Fahrradstation im Bahnhof** einen wertvollen Beitrag zur Attraktivität des Bahnhofsareals leisten. In Betracht kommt dabei – neben der **Fahrradvermietung** – z.B. der **Handel mit Fahrrädern und Fahrradzubehör** sowie die **Reparatur und Wartung**. Darüber hinaus könnte es sinnvoll sein, einen **touristischen Informationsdienst** oder eine **Gepäckaufbewahrung** anzubieten.

#### 4. Stellplatz-Angebot für Park+Ride

Unter Park-and-Ride-Anlagen (P+R) versteht man i. A. Park(platz)flächen für einen „gebrochenen Zielverkehr“, die einem Bahnhof (oder einer ÖPNV-Haltestelle) zugeordnet sind: die motorisierten Verkehrsteilnehmer können dort ihr Fahrzeug abstellen, um anschließend die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel (hier: vzw. mit der Bahn) fortzusetzen. P+R ist grundsätzlich nur dann sinnvoll, wenn dadurch keine wesentliche Konkurrenz zur allgemeinen ÖPNV-Nutzung entsteht. Diese Voraussetzung wird erfüllt, wenn räumlich, zeitlich oder wirtschaftlich kein angemessenes Linienangebot zur durchgehenden Beförderung von der Quelle zum Ziel zur Verfügung steht. Mit den beiden halbstündlich verkehrenden Stadtbuslinien (mit ihrer Haltestelle am „Stadtbahnhof“) steht zwar ein solches Angebot zur Verfügung, es deckt jedoch nur einen kleinen Teil des potentiellen Einzugsbereiches ab, das von insgesamt 4 Stadtlinien erschlossen wird.



Fassung vom 23.09.2010

Als klassische **P+R-Anlagen**, die durch eine regelmäßig verkehrenden **Stadtbuslinie** (im 30-Minuten-Takt) **an das Stadtzentrum angebunden** sind, können bereits heute die **Großparkplätze am Stadtrand** betrachtet werden; dazu gehören der Parkplatz auf dem **Volksfestplatz** ebenso wie die Parkplätze „**Badwiese**“ und „**Freiwasserstraße**“, aber auch der geplante Parkplatz auf der „**Maiswiese**“ (zwischen „Badwiese“ und „Freiwasserstraße“). Dies gilt auch dann, wenn das ÖPNV-Angebot – aus welchen Gründen auch immer – nicht wahrgenommen und der bis zu 1,5 km lange Weg ins Stadtzentrum (Volksfestplatz) **möglicherweise zu Fuß** zurückgelegt wird. Die drei letztgenannten Großparkplätze (mit einem Angebot von insgesamt rund 600 kostenfreien Stellplätzen) übernehmen durch ihre abnehmende Entfernung zum Stadtzentrum (von knapp 1000 m bis 400 m) unterschiedliche Aufgaben innerhalb des künftigen **Parkraumkonzeptes**, das derzeit entwickelt und anschließend diskutiert wird. Dieses Parkraumkonzept bezieht sich auf das innere Stadtgebiet und ist gekennzeichnet durch den **Verzicht auf zusätzliche kostspielige (und gebührenpflichtige) Parkhäuser bzw. Tiefgaragen als Ersatz für den wegfallenden sogenannten BAYWA-Parkplatz** (mit etwa 350 Stellplätzen). Stattdessen setzt es auf eine weiter zunehmende Akzeptanz des attraktiven Fußweges entlang der Altmühl mit **Gehzeiten ins Stadtzentrum zwischen 7 und maximal 15 Minuten**. Eine Bewertung der künftigen Erreichbarkeit des Stadtzentrums im Vergleich zum derzeitigen Situation (mit dem wegfallenden Baywa-Parkplatz) erfolgt im Rahmen des verkehrlichen Fachbeitrages zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Eichstätt 2020“.

Eine denkbare **P+R-Anlage am Stadtbahnhof** wäre demgegenüber auf die **Bahnlinie der BRB** bezogen, die den Stadtbahnhof (über die beiden Zwischenhalte in Rebdorf/Hofmühl und Wasserzell) mit dem **Fernbahnhof** im (Halb-)Stundentakt verbindet. Angeboten werden im werktäglichen Normalverkehr derzeit 25 Fahrtenpaare, davon sind **4 Fahrten Direktverbindungen nach Ingolstadt** bzw. wieder zurück nach Eichstätt, die verbleibenden 21 Fahrtenpaare erfordern ein **Umsteigen am Fernbahnhof** in Richtung Ingolstadt/München bzw. in Richtung Treuchtlingen (und von dort aus weiter in Richtung Nürnberg, Ansbach/Würzburg oder Augsburg).

Die mit der Bahn nach Eichstätt **einpendelnden** Verkehrsteilnehmer scheiden als potentielle Nutzer eines denkbaren P+R-Angebotes (am Stadtbahnhof) naturgemäß aus. Als regelmäßige Nutzer dieses Angebotes kommen **ausschließlich Auspendler** in Betracht, deren Zahl allerdings deutlich geringer ist als die der Einpendler. Von besonderer Bedeutung sind dabei – der einschlägigen Pendlerstatistik entsprechend – die **Auspendler nach Ingolstadt**, während andere Orte im Zuge der genannten Bahnlinien (z.B. Adelschlag, Tauberfeld, Eitensheim, Gaimersheim bzw. Dollnstein, Solnhofen oder Pappenheim) für die Bemessung des Angebotes nahezu irrelevant sind; dies gilt auch für die Landeshauptstadt München.

Das **Reisezeitverhältnis Bahn/Pkw** (mit einmaligem Umsteigen am Fernbahnhof) deutet allerdings darauf hin, dass auch für diese relativ kleine Auspendler-Gruppe (nach Ingolstadt) die Benutzung der Bahn selbst dann wenig attraktiv ist, wenn das Kraftfahrzeug auf **dem P+R-Parkplatz am Fernbahnhof** abgestellt wird. **Aus diesem Grund erscheint die Zahl von 10 bis 20 Park+Ride-Stellplätzen am Stadtbahnhof (mit einer zulässigen Parkdauer von maximal 10 oder 12 Stunden) zunächst als ausreichend und angemessen**. Mit zunehmender Zahl der Direktverbindungen nach Ingolstadt, wie sie von der BRB offenbar mittelfristig angestrebt wird, ist jedoch damit zu rechnen, dass die Nachfrage nach P+R-Stellplätzen ebenfalls steigt. Verfügbar ist eine Fläche für insgesamt 48 Pkw zzgl. 3 Stellplätze für Mobilitätsbehinderte, sofern keine anderen Nutzungsansprüche (Taxi, Kiss+Ride oder Car-Sharing) bestehen.

Fassung vom 23.09.2010

Durch geeignete Maßnahmen (s. u.) ist in jedem Fall sicherzustellen, dass die P+R-Stellplätze – ebenso wie die vorgesehenen **3 Stellplätze für Mobilitätsbehinderte\*** – **ausschließlich den Bahnreisenden vorbehalten** bleiben und nicht etwa durch Lang- oder auch Kurzzeitparker mit Zielen im Bahnhofsumfeld oder im Stadtzentrum blockiert werden. Die Öffnungszeiten der Anlage sollten sich an den Betriebszeiten der BRB orientieren. Um zu vermeiden, dass bisherige Fahrgäste der Stadtbuslinien auf P+R umsteigen und damit die Zubringerlinien „ausdünnen“, sollte geprüft werden ob (ohne Verlust der Förderwürdigkeit) ein **Parkentgelt** (als Tagespauschale, über Parkscheinautomat) erhoben werden kann. Parkentgelt und Beförderungstarif sollten möglichst in einem Ticket vereinigt und Inhabern von Zeit- bzw. Dauerkarten für den ÖPNV ein Rabatt eingeräumt werden; die Möglichkeit bargeldloser Zahlung ist anzustreben. Die Regelung von P+R-Tarifen und Öffnungszeiten kann allerdings nur dann wirken, wenn eine effektive **Überwachung** und ggf. **Ahndung** (vzw. durch die kommunale Parkraumüberwachung, z.B. bei Überschreiten der Höchstparkdauer) erfolgt. **Um negative Auswirkungen auf die Förderungsfähigkeit der Anlage zu vermeiden, ist es ratsam, das Konzept zur Erhebung des Parkentgeltes mit der jeweiligen Förderstelle abzustimmen.**

**Die Anbindung der (ebenerdigen) P+R-Anlage an die B13 ist mit dem Straßenbauamt Ingolstadt abzustimmen; dabei ist insbesondere zu klären, ob das Linksabbiegen von der B13 in die Anlage und das Linkseinbiegen von der Anlage in die B13 zugelassen werden kann.**

## 5. Parkflächen zum Absetzen (Bringen) und Abholen (Kiss+Ride)

Das Prinzip des Kiss+Ride besteht darin, Fahrgäste des ÖPNV mit dem Auto zur Haltestelle zu bringen oder von dort abzuholen. Im Gegensatz zum Park+Ride verbleibt das Fahrzeug jedoch nicht am Verknüpfungspunkt. Durch das bequeme Ein- bzw. Aussteigen in Bahnhofs- oder Bahnsteignähe und das Wegfallen der Parkplatzsuche wird die Akzeptanz des ÖPNV-Gesamt-Angebotes gestärkt. Zeitlich begrenzte Halteflächen für Kiss+Ride sind in unmittelbarer Nähe der Haltestellen anzuordnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge zumindest beim Abholen von Fahrgästen i.d.R. auch warten müssen. An größeren Verknüpfungsanlagen erhält Kiss+Ride einen ausgewiesenen Halte- und Wartebereich oder eine separate Vorfahrt mit Anhaltekannte. **Die Unterbringung der Funktion Kiss+Ride ist auch im Bereich einer Park+ Ride-Anlage durchaus möglich.** Kiss+Ride-Halteflächen sind dann aber eindeutig zu kennzeichnen. Eine missbräuchliche Nutzung durch Dauerparker ist zu unterbinden. **Die Anzahl der Stellplätze zum Kurzparken richtet sich nach dem Einzugsgebiet und der Fahrgastfrequenz der Bahnlinie und wird im einschlägigen Regelwerk auf 2 bis 5 Stellplätze veranschlagt.**

## 6. Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge

Bahnhöfe sind ideale Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem Car-Sharing. Häufig bestehen auch bereits tarifliche und organisatorische Kooperationen zwischen den Verkehrsunternehmen und Car-Sharing-Organisationen. Ein zentrales Problem dabei ist allerdings, dass oft keine Stellplätze an attraktiven Standorten im öffentlichen Raum mit optimaler Anbindung an den ÖPNV zur Verfügung gestellt werden (können).

Um Parkstände für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zukünftig leichter ausweisen zu können, werden derzeit Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) geprüft; (Stand Oktober 2009).

\* nach DIN 18024-2 ist nachzuweisen, dass mindestens ein Anteil von 1% der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch 2 Stellplätze nach DIN 18025 rollstuhl- und behindertengerecht ausgeführt sind.

Fassung vom 23.09.2010

Die Parkstände der Car-Sharing-Fahrzeuge sind nach vergleichbaren Gesichtspunkten wie Park+Ride-Stellplätze anzuordnen und zu gestalten. Wichtig sind eine zielführende **Beschilderung**, ausreichende **Beleuchtung**, gute Sichtbeziehungen auf die Fahrzeuge sowie ausreichende und sichere Flächen zum Ein- und Aussteigen und zum Be- und Entladen von Gepäck. Mit geeigneten Maßnahmen muss verhindert werden, dass die Car-Sharing-Stellplätze von anderen Fahrzeugen belegt werden.

## 7. Standplätze für Taxis (und Anrufsammeltaxen)

Bei größeren Verknüpfungsanlagen sowie an **Endhaltestellen** ist die **Anordnung von Taxiständen** sinnvoll. Sie sind unter Beachtung von kurzen Übergangswegen betrieblich vom Linienverkehr zu trennen. Eine Trennung in Ankunfts- und Abfahrbereich erscheint im vorliegenden Fall als nicht erforderlich. **In Betracht kommt dabei der Bahnhofsvorplatz, aber auch die für Park+Ride bzw. Kiss+Ride sowie Car-Sharing vorgesehene Fläche an der B13.** Abfahrtsbereiche sind grundsätzlich so zu gestalten, dass ausreichende Platzkapazitäten für wartende Fahrzeuge zur Verfügung stehen, Fahrgäste automatisch zum Fahrzeug mit der längsten Wartezeit geleitet werden und die Folgefahrzeuge schnell nachrücken können.

Diese Prinzipien gelten nicht für die Abfahrstellen von **Anruf-Sammeltaxen bzw. Anruf-Liniens-taxen**, die derzeit ohnehin noch nicht zum ÖPNV-Angebot gehören. Ggf. müssen diese Verkehrsmittel klar erkennbar von den Taxiständen separiert werden. Da sie das Angebot von Bus und Bahn zeitweise ergänzen bzw. ersetzen, sollen sie die gleichen Haltestellen wie die sonstigen Linienverkehrsmittel benutzen.

Dr. Clemens Pingel  
23.09.2010

### Quellen:

- [1] FGSV: Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ), Ausgabe 2009
- [2] FGSV: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2003
- [3] FGSV: Hinweise zu P + R in Klein- und Mittelstädten, Ausgabe 1998
- [4] FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 (EAR 05)
- [5] FGSV: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 1995