



Stadt Eichstätt Vorkonzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt

- Vorabzug -



1. Vorbemerkungen	Seite
1.1 Veranlassung	1
1.2 Parken als Thema der Stadtplanung und -entwicklung	2
1.3 Definition und Ansprüche der Nachfragegruppen	3
1.4 Darstellung bestehender Konflikte	4
1.5 Vorgehensweise	5
2. Abgrenzung des Untersuchungsraumes	
2.1 Historische Ableitung	6
2.2 Barrieren und Ergänzungen	7
2.3 Ergebnis	8
2.4 Lage in der Gesamtstadt	9
3. Parkraumerhebung Juni 2009	
3.1 Lage der Bereiche	10
3.2 Parkdruck am Donnerstag, 25.06.2009	11
3.3 Parkdruck am Samstag, 20.06.2009	12
3.4 Tabellarische Darstellung der Ergebnisse	13
3.5 Vergleichende Betrachtung der Zähltage	14
3.6 Innenstadtbezogene Betrachtung der Ergebnisse	15
3.7 Interpretation der Ergebnisse und Schlussfolgerungen	17
3.8 Leitziele der künftigen Parkraumplanung	17
4. Ergänzende Bestandsaufnahmen und Untersuchungen	
4.1 Potentiale zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkierungsflächen	18
4.2 Entwicklung in der Spitalstadt	20
4.3 ÖPNV als Alternativangebot	21
4.4 Potentiale im Radverkehr	22
4.5 Knotenpunktzählungen am 25.6.2009	23
4.6 Durch Verkehr stark belastete Quartiere	29
4.7 Städtebaulich besonders sensible Bereiche	30
4.8 Problem der Standortwahl für neue Parkierungsanlagen	31
5. Entwicklung eines Parkraumkonzeptes	
5.1 Denkansatz und Entwicklungsrichtung 1	32
5.2 Denkansatz und Entwicklungsrichtung 2	32
5.3 Denkansatz und Entwicklungsrichtung 3	33
5.4 Denkansatz und Entwicklungsrichtung 4	33
5.5 Denkansatz und Entwicklungsrichtung 5	33
5.6 Planerische Empfehlung / Maßnahmenkonzepte	34
6. Flankierende Maßnahmen / Sonderthemen	
6.1 Parkraumbewirtschaftung	35
6.2 Park+Ride	37
6.3 Parkleitsystem	37
6.4 Parkgebührenerstattung durch den Einzelhandel	37
6.5 „Sammeltaste“	38
6.6 Car-Sharing	38
6.7 Standortmarketing Innenstadt, Beispiel Nördlingen	38
7. Glossar	39
8. Verwendete Unterlagen, Literaturverzeichnis	41

Ausgangssituation

Wie in vielen anderen Kommunen stellt der ruhende Kraftfahrzeugverkehr auch in Eichstätt ein kommunalpolitisches Dauerthema dar. Ebenfalls wie in anderen Kommunen leidet die Diskussion dabei häufig unter der isolierten Betrachtung einzelner Aspekte ohne übergeordnete Leitvorstellung. Die erforderliche Abwägung zwischen verschiedenen Ansprüchen wie beispielsweise

- der Erreichbarkeit des Stadtzentrums für alle Arten von Verkehrsteilnehmern,
- der Aufenthaltsqualität oder
- der Flächenkonkurrenz von verkehrlichen und anderen Nutzungen

findet nicht oder nur sehr unvollkommen und aus eingeeengten Blickwinkeln statt.

Vor diesem Hintergrund ist die Erarbeitung eines transparenten und schlüssigen Verkehrs- und Parkierungskonzeptes für die gesamte Innenstadt unabdingbar.

Rahmenbedingungen, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Neben der beschriebenen und bereits bisher unzureichend gelösten Überlagerung unterschiedlicher Flächenansprüche ergibt sich nunmehr zusätzlicher Handlungsbedarf durch die städtebaulichen Entwicklungen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, in deren Folge dort bisher vorhandene provisorische Parkplätze wieder entfallen werden. Kerninhalt des zu erstellenden Gutachtens soll deshalb eine Bewertung sein, an welchen Stellen im Innenstadtbereich unter Einbindung in einen Gesamtzusammenhang neue Parkierungsflächen geschaffen werden sollen. Dabei soll das Gutachten sowohl bisher bereits diskutierte als auch eventuell neu vorzuschlagende Standorte grundsätzlich hinsichtlich ihrer baulichen Realisierbarkeit unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit, Stellplatzzahl und Erschließung prüfen. In Verbindung mit Überlegungen zu einem Gesamtverkehrskonzept soll dann in einem zweiten Schritt eine Rangfolge mit klaren Standortprioritäten festgelegt werden. Von wesentlicher Bedeutung erscheint, dass neben den genannten Kriterien auch weitere Faktoren, wie beispielsweise der Aspekt der städtebaulichen Verträglichkeit, die Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr oder konkurrierende Flächenansprüche von Gastronomie und Einzelhandel berücksichtigt werden. Als Zielsetzungen des auszuarbeitenden Konzeptes werden seitens der Stadt Eichstätt definiert:

- eine Stärkung des innerstädtischen Wohnstandortes
- die Verbesserungen von Aufenthaltsqualitäten
- eine Förderung und Stärkung des ÖPNV und
- eine gute Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels mit dem Kraftfahrzeug.

Dementsprechend soll das Gutachten Aussagen liefern zum künftigen Bedarf an Parkierungsmöglichkeiten, Vorschläge zu Standorten und Ausformungen sowie einen planerischen und organisatorischen Fahrplan zur schrittweisen Umsetzung von Verbesserungen.

Lebendiges Eichstätt



Ruhender Verkehr und seine Auswirkungen

Neben Umweltbelastungen, Unfallgefahren und Verkehrsstaus ist sicherlich das Parkproblem eines der meistdiskutierten Themen des Straßenverkehrs. Einerseits wird in den meisten Innenstädten und stadtkernnahen Altbaugebieten ein Mangel an Abstellplätzen festgestellt, andererseits aber sind bereits alle Straßen und Plätze - oft auf Kosten anderer Nutzungen - zugestellt und Flächen zur Schaffung neuer Parkgelegenheiten kaum vorhanden. Probleme, die auch in der Stadt Eichstätt bekannt sind.

Allgemein ist festzustellen, dass jedes Fahrzeug zu einem beliebigen Zeitpunkt entweder zum fließenden oder zum ruhenden Verkehr gehört. Berechnungen haben ergeben, dass im Durchschnitt jeder Pks ca. 96 % der Zeit zum ruhenden Verkehr zählt und nahezu ständig einen Stellplatz benötigt. Da jede Fahrt an einem Stellplatz beginnt und an einem anderen endet, muss in einer Stadt pro Fahrzeug mehr als 1 Stellplatz vorhanden sein. Im Durchschnitt beansprucht ein Pkw innerhalb eines Tages ca. 1,7 Stellplätze. Diese Kennzahl ist allerdings von vielerlei Faktoren abhängig und streut deshalb sehr stark.

Das Problem des ruhenden Verkehrs besteht somit primär in seinem **Flächenbedarf**, da für einen ebenerdigen Stellplatz inklusive seiner Erschließung etwa 20 qm Grundfläche benötigt werden.

Im Rahmen der Bereitstellung von Stellplätzen entstehen die sogenannten **Anlagen des ruhenden Verkehrs**. Zu diesen Anlagen gehören die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkplätze und Parkbauten sowie die privaten Flächen und Bauten, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen.

Anlagen des ruhenden Verkehrs haben stets nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und die Struktur der Städte und Gemeinden. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Die Parkraumplanung ist daher integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.



Allgemeine Ansprüche an die Parkraumplanung

Bedeutsam für die der Parkraumplanung zugrunde zu legenden Ziele sind allgemein neben den Ansprüchen der zu berücksichtigenden Nachfragegruppen - dieser Aspekt wird im folgenden Kapitel intensiv betrachtet - die lokalörtliche Bedeutung der Stadt sowie die Merkmale des Untersuchungsgebietes (der Gebietstyp).

Im Rahmen der Regional- und Landesplanung wurde der Stadt Eichstätt die lokalörtliche Bedeutung eines Mittelzentrums zugewiesen.

In Mittelzentren ist in der Regel bei der Parkraumplanung von einem geringeren Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel auszugehen. Außerdem wird die Bereitstellung von Parkraum häufig von der Konkurrenz zu anderen benachbarten Zentren mitbestimmt. Die Parkmöglichkeiten sollten sich in „ortsüblicher Fußwegeentfernung“ zu den Zielen befinden. Für die Stadt Eichstätt werden hierbei ca. 1.000 m angesetzt - die Entfernung, die von Fußgängern ungefähr in einer Viertelstunde zurückgelegt werden kann.

Bei der Festlegung von Gebietstypen werden jeweils die unterschiedlichen Ansprüche der Nachfragegruppen, die unterschiedlichen Ziele der Parkraumplanung und das unterschiedliche Parkraumangebot berücksichtigt.

In Stadtkerngebieten überlagern sich aufgrund der Nutzungsvielfalt die verschiedenen Ansprüche auf engstem Raum. Selbst in Mittelzentren ist im Allgemeinen davon auszugehen, dass die gesamte Parkraumnachfrage nicht zu befriedigen sein wird. Dies gilt in der Universitätsstadt Eichstätt in hohem Maße für die Nachfrage der Beschäftigten, Auszubildenden, Studierenden und Schüler. In diesen Gebieten ist ein Verdrängen der von Parkraumrestriktionen Betroffenen auf bereits hochbelastete Nachbargebiete zu vermeiden.

Allgemein kann gesagt werden, dass die Verlagerung eines Teils der Verkehrsnachfrage auf öffentliche Verkehrsmittel um so eher zu erreichen ist, je besser das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel ist und je restriktiver die Parkraumbeschränkungen gehandhabt werden.



Stadtverträgliche Parkraumplanung

Parken ist ein politisches Dauerthema in vielen Städten, so auch in Eichstätt: Flächenknappheit, Parksuchverkehr, Unfallgefährdung und Parkplatzmangel für Bewohner sind nur einige der Gründe, die für ein effizientes kommunales Parkraummanagement sprechen. Parkraummanagement steht für die Errichtung und Bewirtschaftung von Stellplätzen im öffentlichen Raum, aber auch auf privaten Grundstücken. Parkraumbewirtschaftung ist ein inzwischen bewährtes Instrument der Verkehrsplanung.

Bewirtschaftung meint den sinnvollen Umgang mit knappem Gut. In stark frequentierten Kernstadtbereichen muss abgewogen werden, wieviel Autoverkehr einer gesunden Entwicklung zuträglich ist. Hierbei sind die Faktoren Lebens- und Wohnfeldqualität, Attraktivität und Einkaufsflair sowie Standortqualität infolge guter Erschließung durch privaten und öffentlichen Verkehr von hoher Bedeutung.

Viele Innenstädte sind durch den Kraftfahrzeugverkehr überlastet. Weist darüber hinaus das Einzelhandels- und Warenangebot nur einen mittleren Standard auf, so führt dies in vielen Fällen zu empfindlichen Umsatzeinbußen, da ein Teil der Kundschaft zu den Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ abwandern. Die Kunden jedoch, die städtisches Flair lieben, wenden sich Nachbarstädten zu, die ihre Innenstädte erhalten oder wieder attraktiv gemacht haben. Das bedeutet in vielen Fällen: Innenstädte, die zu stark auf das Auto setzen, konkurrieren dort, wo sie ohnehin keine Chance haben, und verpassen ihre Chancen da, wo sie stark sind, nämlich in ihrer stadträumlichen Besonderheit und in ihrem eigenen Flair. Das darf in Eichstätt nicht geschehen!

Daraus ergibt sich, dass es in vielen Fällen sinnvoll bzw. erforderlich sein kann, die Flächen für den ruhenden Verkehr zu begrenzen. Damit wird Parkraum ein knappes Gut, das bewirtschaftet werden muss. (Vgl. hierzu auch Kapitel 6.1)

Ganz konkret stellt Parkraumbewirtschaftung Stellplätze in der Innenstadt oder in anderen stark frequentierten Quartieren mit Platzproblemen zur Verfügung und führt diese über Verbote und Preispolitik bestimmten Nutzergruppen zu.



1. Vorbemerkungen

Die Parkraum nachfragenden Verkehrsteilnehmer wünschen

- eine gute Erreichbarkeit des Parkraums,
- keine Wartezeiten,
- Bedienungsfreundlichkeit an Abfertigungsanlagen,
- eine möglichst kostengünstige Abstellmöglichkeit sowie
- einen kurzen, bequemen und vor allem sicheren Weg vom geparkten Fahrzeug zum Ziel ihrer Fahrt.

Diesen Wünschen kann aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen in vielen Fällen nicht entsprochen werden. Daher muss ein Interessenausgleich zwischen den Ansprüchen der Nachfragegruppen und den Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung in Abhängigkeit von der Gebietsstruktur erfolgen.

Jede Nachfragegruppe hat unterschiedliche Ansprüche an das Parkraumangebot eines Gebiets. Zu unterscheiden sind Parkvorgänge von

- Einwohnern
- Beschäftigten, Auszubildenden, Studierenden und Schülern
- Kunden
- Besuchern und Gästen
- Dienstleistern und Lieferanten

Einwohner suchen Parkraum in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung. Die höchste Nachfrage tritt dabei in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auf. Die Parkdauer ist lang.

Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler beanspruchen Parkraum für die Dauer der Anwesenheit an der Arbeits- oder Ausbildungsstelle, in der Regel tagsüber. Die Parkraumnachfrage vor Ort kann z. B. durch ein attraktives ÖPNV-Angebot reduziert werden. Im Zusammenhang mit kostenfreien Parkmöglichkeiten werden auch lange Fußwege akzeptiert.

Kunden fragen während der Geschäftszeiten Parkraum nach, wobei die Parkdauer sehr unterschiedlich sein kann. Die meist kurzen Parkzeiten ermöglichen einen hohen Umschlag. Die akzeptierte Entfernung zwischen Parkstand und den eigentlichen Zielen hängt von den geplanten Aktivitäten der Parkraumnachfrager, von der Attraktivität der Aktivitätsziele und ihrer Umgebung sowie von der Lagegunst und der Überwachung der in

Frage kommenden bewirtschafteten Parkmöglichkeiten ab. Ein Teil der Kunden ist durch Parkleitsysteme ansprechbar.

Besucher und Gäste können eine sehr unterschiedliche Parkraumnachfrage verursachen. Sie ist davon abhängig, ob es sich z. B. um private Besucher, Veranstaltungsbesucher, Besucher von Freizeiteinrichtungen oder Gäste handelt. Dementsprechend variieren zeitliches Auftreten der Nachfrage und Parkdauer. Ortsunkundige Besucher nutzen die Unterstützung von Parkleitsystemen am ehesten.

Dienstleister im Gesundheitswesen, Handel oder Handwerk benötigen Parkflächen in unmittelbarer Nähe des Ziels. Ihre Belange sind gegebenenfalls durch die und bei der Bewirtschaftung des Parkraums besonders zu berücksichtigen.

Lieferanten benötigen zum Liefern und Laden Flächen in unmittelbarer Nähe des Ziels, die in der Regel nur für kurze Zeit beansprucht werden. Fallweise sind Nebenflächen zum Zwischenlagern oder Bereitstellen von Transportbehältern oder des Transportguts vorzusehen.

1.3 Definition und Ansprüche der Nachfragegruppen

Zusätzlich zu diesen Nachfragegruppen der Kraftfahrzeugnutzer gibt es mit dem **Radverkehr** eine weitere Verkehrsteilnehmergruppe, die in der Diskussion häufig vergessen wird, obwohl auch sie Ansprüche an nutzergerechte Abstellmöglichkeiten hat.

Die Ansprüche des Radverkehrs unterscheiden sich dabei prinzipiell nicht von den eingangs genannten Wünschen; lediglich der Begriff „Abfertigungsanlage“ ist durch „Abstellanlage“ zu ersetzen, und „möglichst kostengünstig“ ist gleichzusetzen mit „kostenlos“.

Bei der Differenzierung der Nutzergruppen liegen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr zwar Verschiebungen vor (deutlich geringere Anteile an Dienstleistern und Lieferanten, demgegenüber höhere Anteile bei Beschäftigten, Auszubildenden, Studierenden und Schülern), grundsätzlich aber wird das Fahrrad von allen genannten Nachfragegruppen genutzt. Häufig unterschätzt wird dabei die Bedeutung des Kunden-, aber auch die des gerade für Eichstätt erheblichen Besucherverkehrs (Stichwort Fahrradtourismus im Altmühltal).

Einen Sonderfall des Parkraum nachfragenden motorisierten Verkehrs stellt der **Bustourismus** dar. Von Bedeutung sind dabei möglichst zielnahe Aus- und Einstiegsstellen, attraktive Wege zum Ziel sowie kostengünstige Abstellmöglichkeiten während der Verweildauer der Fahrgäste. Die Ansprechbarkeit durch Leitsysteme ist vergleichsweise hoch.

		Einwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler	Kunden	Besucher und Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	kurz	○	○	●	◐	◑	●
	lang	●	●	○	◐	◑	○
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		◐	◑	◐	◑	◑	●
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		○	●	◐	◑	○	○
Langer Fußweg zumutbar		○	●	◐	◑	○	○
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		○	◐	●	●	●	○
Durch Parkleitsysteme ansprechbar		○	○	◐	●	◑	○
		● Trifft zu	◐ Trifft teilweise zu	○ Trifft nicht zu			

Tabelle „Kfz-Parkraumnachfrager und Parkmerkmale“ aus „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05“)



Weitere Ansprüche

Neben den beschriebenen Ansprüchen der Nachfragegruppen des ruhenden, vornehmlich motorisierten Verkehrs sind aber auch weitere Belange zu berücksichtigen. Die nebenstehenden Bilder zeigen schlaglichtartig einige der Konfliktfelder auf:

Raum für Fussgänger

Widerrechtlich auf Gehwegflächen parkende Fahrzeuge engen den Raum für Fussgänger ein und vermindern damit erheblich die Attraktivität des öffentlichen Raumes.

Teilweise haben die Falschparker auch Sicherheitsrisiken zur Folge, beispielsweise wenn Fussgänger zum Ausweichen auf die Fahrbahn gezwungen werden oder notwendige Sichtbeziehungen zum Queren der Fahrbahn verstellt sind.

Aber auch bei regelkonformem Verhalten haben Prioritätensetzungen zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs häufig erheblich eingeschränkte Flächen für den Fussgängerverkehr zur Folge.

Aufenthaltsqualität

Mangelnder Raum für Fussgänger bedeutet auch mangelnde Aufenthaltsqualität, mangelnden Raum für Freisitze, mangelnden Raum für Touristen zum Altstadterlebnis.

Gerade diese Nutzungen sind aber von hoher Bedeutung für die Lebendigkeit und damit Attraktivität der Stadt.

Weitere Verkehrsteilnehmergruppen

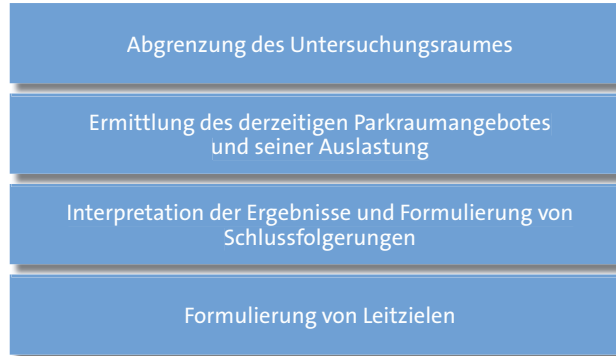
Widerrechtlich parkende Fahrzeuge behindern den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beim Befahren seiner Strecken und haben damit Fahrzeitverluste zur Folge.

Fahrgastwarteflächen an Haltestellen werden beparkt, ein ordnungsgemäßer Ein- und Ausstieg wird damit erschwert.

Zweiradabstellplätze werden von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen blockiert und stehen den eigentlichen Nutzern nicht mehr zur Verfügung.

Gestalterische Defizite

Selbst in gestalterisch hochwertigen Bereichen wie dem Dom- und dem Marktplatz massiert vorhandene parkende Kraftfahrzeuge beeinträchtigen den Erlebniswert der Altstadt erheblich und stehen im Widerspruch auch wirtschaftlich bedeutsamen Nutzung des touristischen Potentials.



Arbeitsmethodik und Themenfelder der Studie

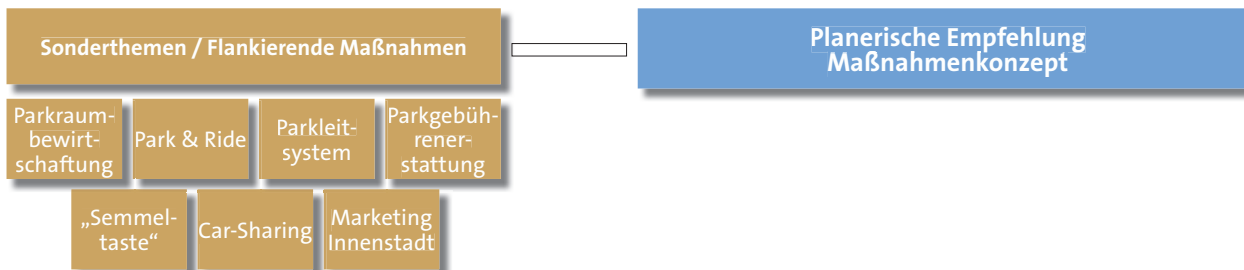
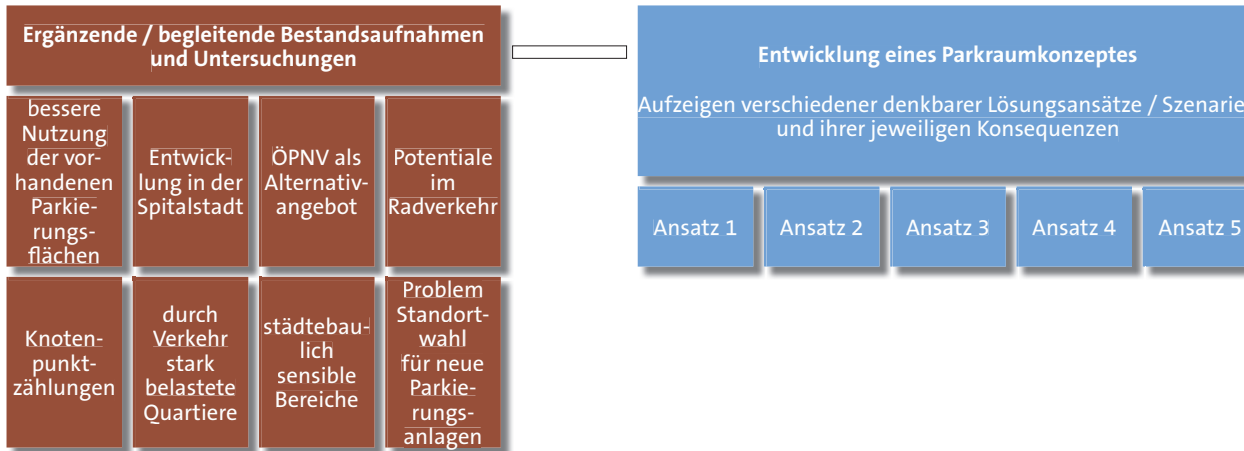
Erster Arbeitsschritt der vorliegenden Studie ist die Abgrenzung des Untersuchungsraumes „Innenstadt“. Da insbesondere festgelegt werden muss, welche Stellplätze als zentrumsnah zu bezeichnen sind und welche nicht, wird unter Berücksichtigung vorhandener stadträumlicher „Barrieren“ definiert, welche Stadtquartiere zur Innenstadt gezählt werden.

Als nächstes erfolgt die Darstellung der im Untersuchungsraum erhobenen Parkbereiche, differenziert nach Anwohnerparkplätzen und öffentlich zugänglichen Parkbereichen. Auf der Grundlage der Parkraumerhebung vom Juni 2009 werden die Auslastung der Stellplätze an zwei unterschiedlichen Zähltagen vergleichend betrachtet und analysiert sowie Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen gezogen.

Auf der Grundlage von Leitzielen werden nun unterschiedliche Lösungsansätze für ein zielführendes Parkraumkonzept entwickelt.

In Abhängigkeit vom politischen Entscheidungswillen sowie von bürgerschaftlichen Interessen und Zielsetzungen werden unterschiedliche Szenarien zur künftigen Parkraumplanung und ihre jeweiligen Folgen und Konsequenzen aufgezeigt. Hierzu ist es zum einen erforderlich, im Rahmen begleitender, ergänzender Untersuchungen zu ermitteln, wo beispielsweise Potentiale zur effektiveren Stellplatznutzung sowie in der Ausnutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel liegen, wo bereits heute starke Belastungen durch den Kfz-Verkehr festzustellen sind und welche Rahmenbedingungen bei der Schaffung neuer Parkieranlagen zu berücksichtigen sind. Zum anderen werden aber auch die im Rahmen der Bürgerabende zum ISEK gewonnenen Ergebnisse und Eindrücke einbezogen.

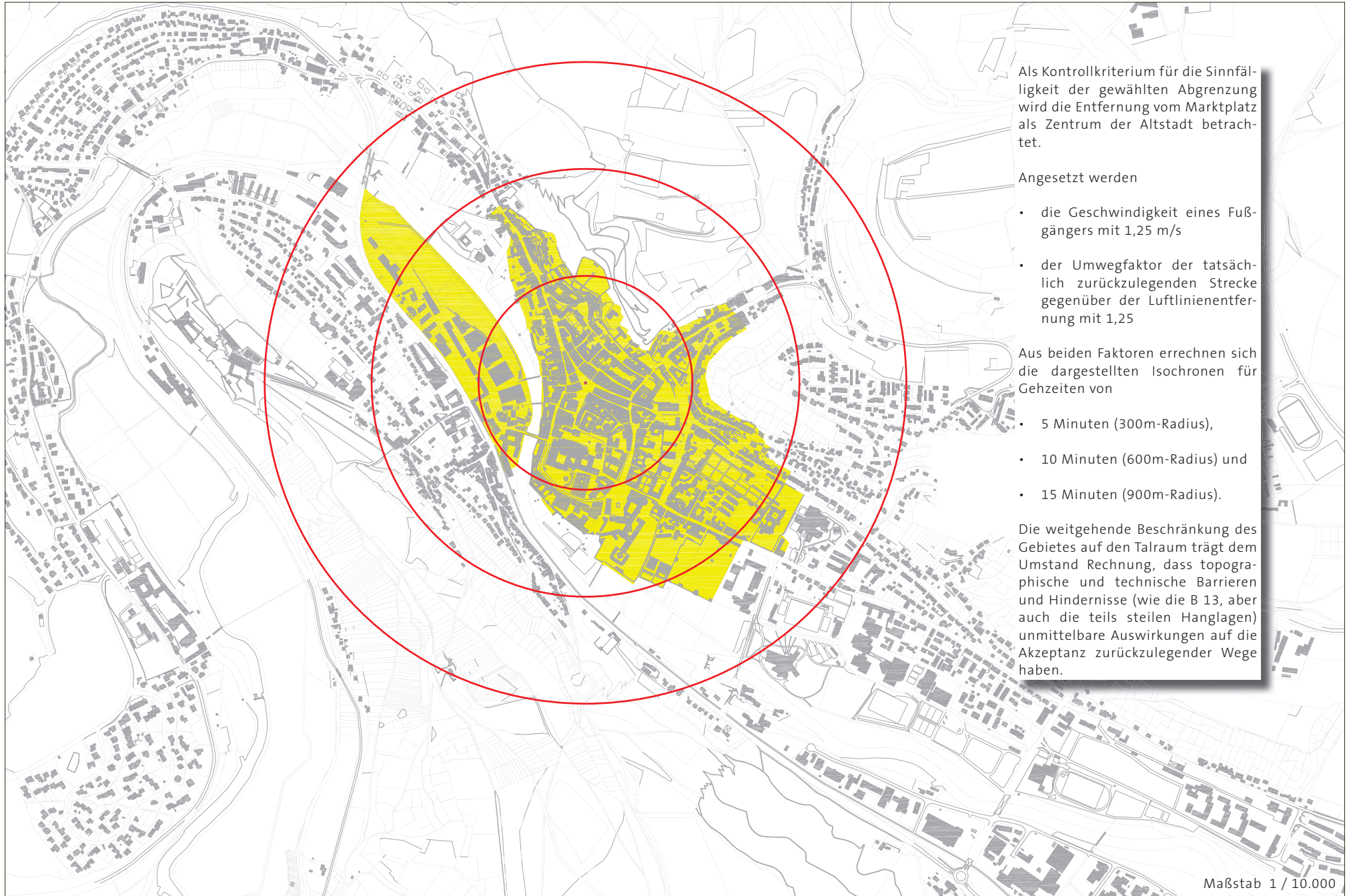
Abschließend wird aufgezeigt, welcher Lösungsansatz aus planerischer Sicht weiterverfolgt werden sollte. Gleichzeitig wird untersucht, welche begleitenden Maßnahmen und Instrumente in Eichstätt einzusetzen wären, um die Umsetzung des skizzierten Parkraumkonzeptes möglichst effektiv zu gestalten. Hiermit verbunden sind auch Aussagen darüber, welche prinzipiell denkbaren und oftmals diskutierten Instrumente nicht als zielführend angesehen und daher nicht zur Anwendung empfohlen werden.

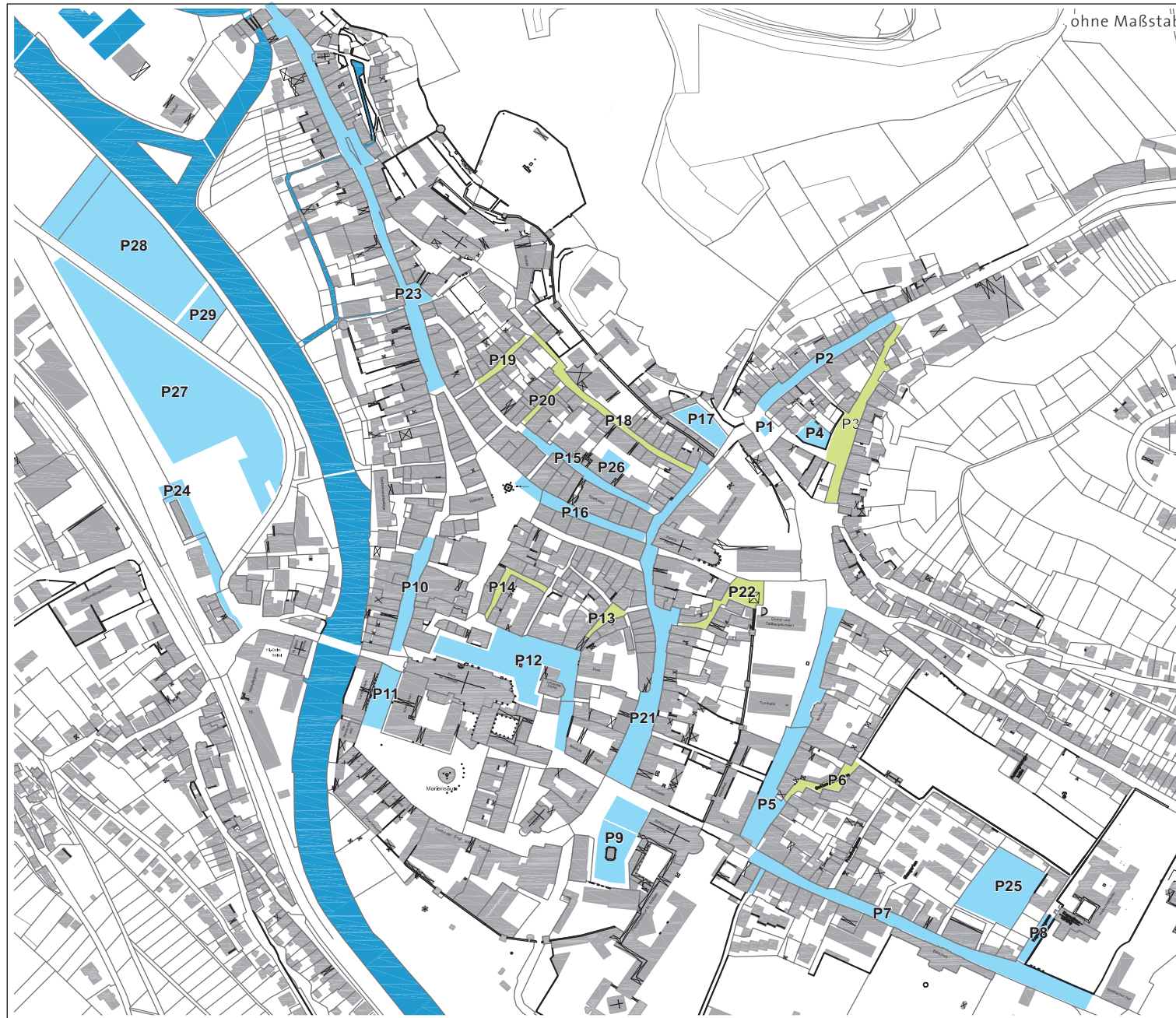














Hinweis: Der Parkplatz Freibad liegt zwar innerhalb des definierten Untersuchungsgebietes Innenstadt, wurde bei der Parkraumerhebung aber nicht erfasst.

Stadt Eichstätt

Parkraumerhebung im
Altstadtbereich
Lage der Bereiche

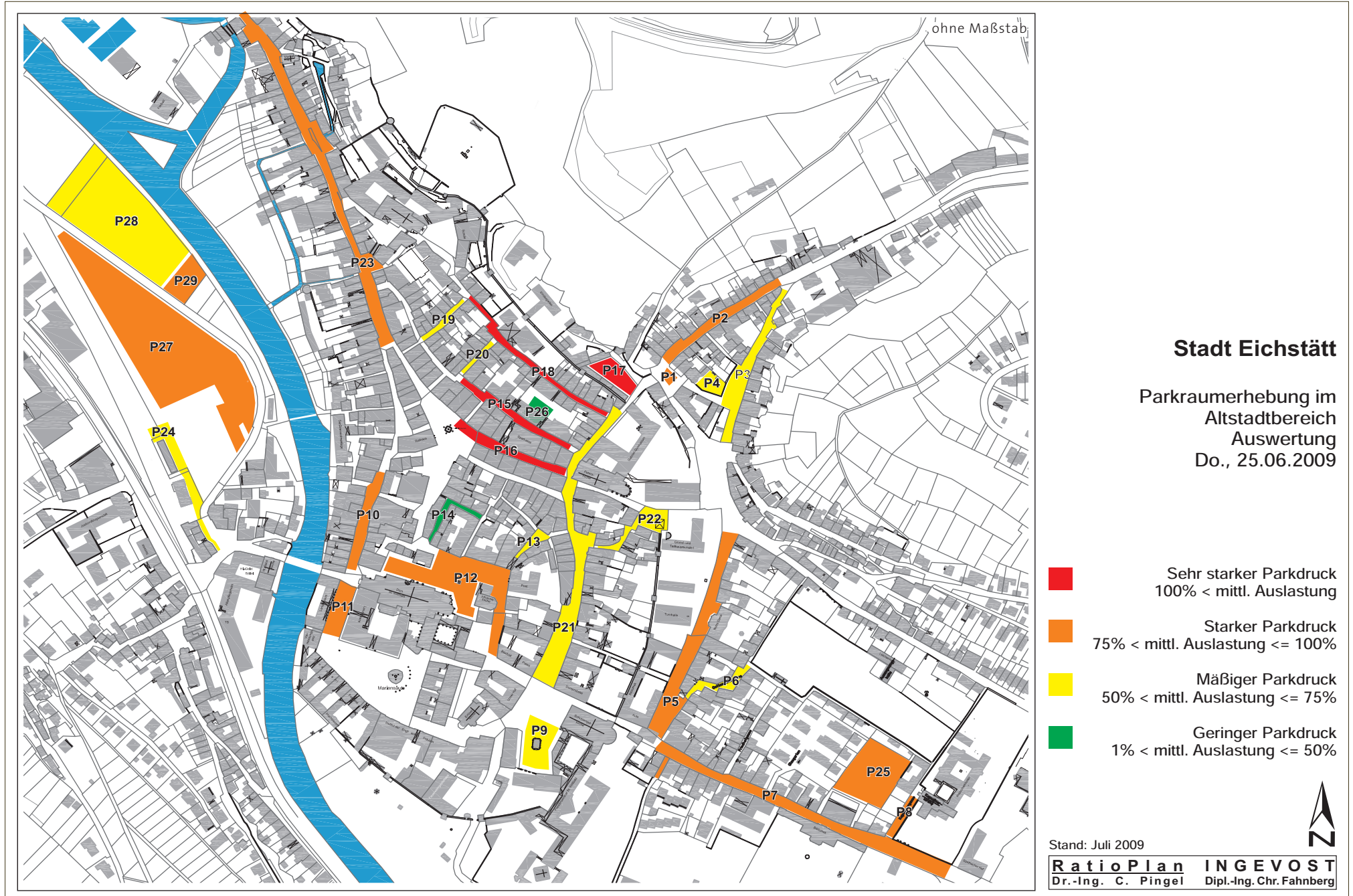
Erhebungen:
Sa., 20.06.2009
Do., 25.06.2009

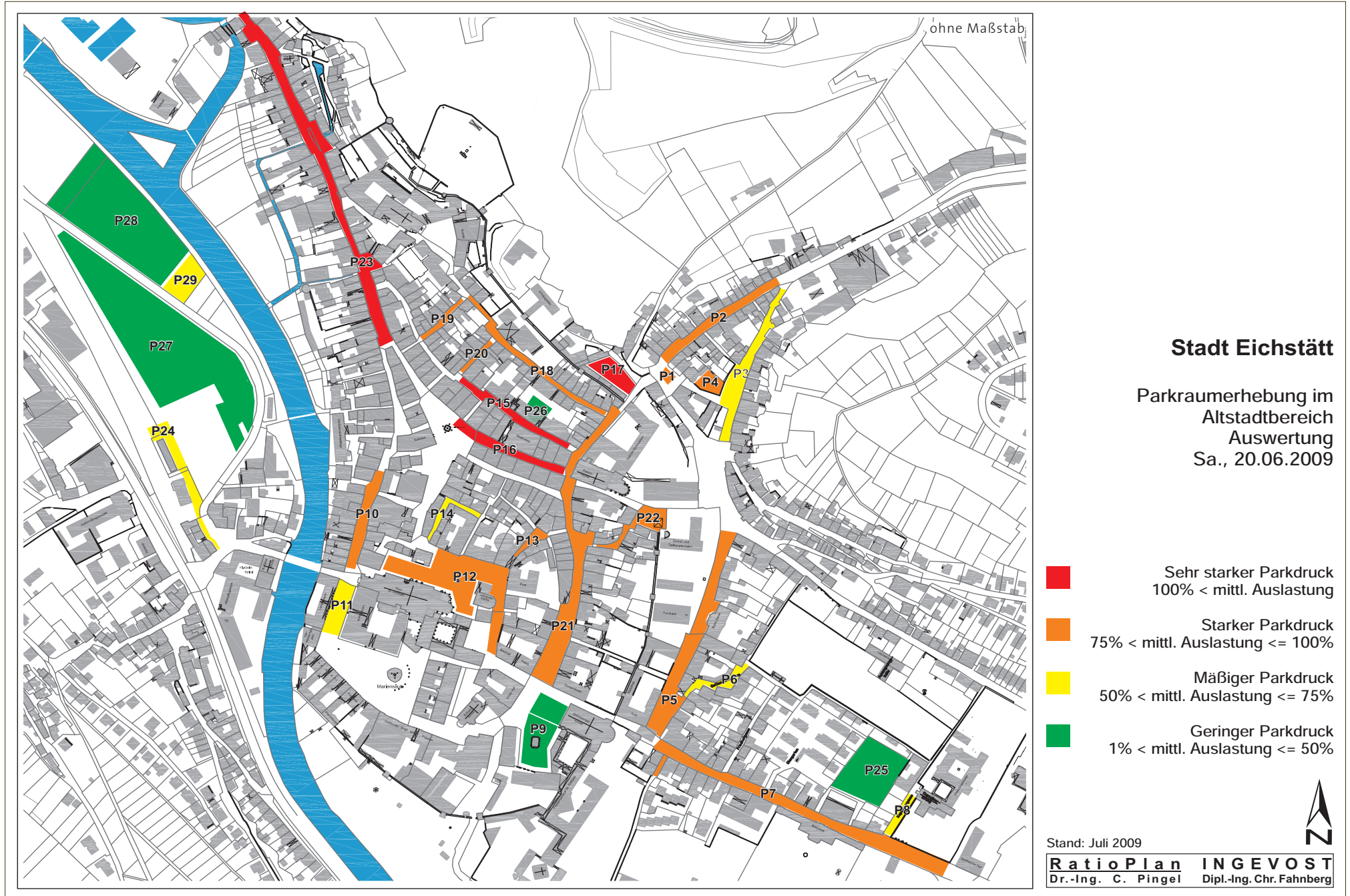
-  öffentlich zugängliche Parkbereiche
-  Anwohnerparken mit Berechtigung

Stand: Juli 2009

RatioPlan INGEVOST
Dr.-Ing. C. Pingel Dipl.-Ing. Chr. Fahrberg







Zusammenfassung der Ergebnisse
Erhebungstag: Donnerstag, 25.06.2009

Parkraum	Kap	Stellplatz- wechsel	minimale Auslastung					maximale Auslastung					mittlere Auslastung							
			abs.	% von Kap.	davon in %			abs.	% von Kap.	davon in %			abs.	% von Kap.	davon in %					
					< 1h	1-2h	2-4h			> 4h	< 1h	1-2h			2-4h	> 4h	< 1h	1-2h	2-4h	> 4h
P1	5	5,4	3	60%	0	1	1	1	6	120%	2	0	3	1	4	80%	1	1	2	1
P2	14	3,4	10	71%	1	0	1	8	16	114%	5	0	3	8	11	79%	1	1	2	7
P3	25	3,3	12	48%	0	0	2	10	20	80%	3	0	3	14	15	60%	2	1	2	10
P4	12	4,6	4	33%	1	1	0	2	12	100%	2	2	2	6	9	75%	1	2	3	3
P5	56	6,3	41	73%	9	6	10	16	70	125%	30	21	8	11	44	79%	11	9	9	15
P6	15	2,3	7	47%	0	0	0	7	13	87%	2	0	5	6	9	60%	1	1	2	6
P7	22	4,3	12	55%	3	0	2	7	33	150%	21	5	7	0	17	77%	5	2	4	6
P8	5	8,6	2	40%	0	1	0	1	9	180%	8	0	1	0	4	80%	1	1	1	1
P9	60	4,5	33	55%	11	2	3	17	73	122%	14	19	9	31	44	73%	7	8	10	20
P10	26	7,1	16	62%	7	3	3	3	29	112%	8	9	6	6	22	85%	6	4	5	7
P11	36	8,2	27	75%	9	5	10	3	43	119%	19	8	7	9	34	94%	10	7	9	8
P12	55	11,4	30	55%	12	9	3	6	68	124%	33	11	14	10	51	93%	20	11	9	11
P13	6	2,8	2	33%	0	0	0	2	7	117%	3	0	0	4	4	67%	1	0	0	3
P14	10	1,3	3	30%	0	0	0	3	7	70%	1	2	1	3	5	50%	0	1	1	3
P15	4	24,8	9	225%	3	0	2	4	21	525%	8	4	1	8	13	325%	3	1	2	6
P16	26	12,7	18	69%	6	3	3	6	36	138%	20	5	5	6	27	104%	12	6	3	6
P17	8	11,1	11	138%	1	1	2	7	20	250%	3	0	5	12	15	188%	2	1	3	9
P18	14	3,7	14	100%	1	0	3	10	18	129%	2	2	1	13	15	107%	1	2	2	10
P19	4	2,0	2	50%	0	0	0	2	5	125%	0	1	0	4	3	75%	0	0	0	3
P20	7	1,1	4	57%	0	0	0	4	6	86%	0	0	0	6	5	71%	0	0	0	5
P21	32	6,7	18	56%	4	3	1	10	40	125%	15	14	5	6	24	75%	7	5	4	9
P22	11	1,1	3	27%	0	0	0	3	15	136%	2	3	5	5	7	64%	1	1	2	4
P23	40	7,1	30	75%	6	7	2	15	52	130%	18	6	12	16	38	95%	9	6	7	17
P24	30	8,9	7	23%	2	1	1	3	30	100%	6	5	4	15	18	60%	2	3	3	11
P25	130	3,4	36	28%	5	7	11	13	137	105%	11	20	26	80	101	78%	5	13	25	58
P26	172	0,6	34	20%	0	5	11	18	101	59%	1	6	15	79	73	42%	1	3	10	59
P27	350	1,5	135	39%	9	16	29	81	380	109%	5	23	47	305	292	83%	7	16	34	235
P28	162	0,9	49	30%	0	6	10	33	144	89%	1	1	8	134	115	71%	1	2	8	104
P29	51	4,0	22	43%	1	1	4	16	65	127%	6	24	16	19	46	90%	4	13	11	19

Pxx = Anwohnerparken

Zusammenfassung der Ergebnisse
Erhebungstag: Samstag, 20.06.2009

Parkraum	Kap	Stellplatz- wechsel	minimale Auslastung					maximale Auslastung					mittlere Auslastung							
			abs.	% von Kap.	davon in %			abs.	% von Kap.	davon in %			abs.	% von Kap.	davon in %					
					< 1h	1-2h	2-4h			> 4h	< 1h	1-2h			2-4h	> 4h	< 1h	1-2h	2-4h	> 4h
P1	5	3,4	2	40%	0	0	0	2	7	140%	3	2	0	2	4	80%	1	1	0	2
P2	14	2,1	10	71%	2	2	3	3	13	93%	3	3	3	4	11	79%	2	2	4	4
P3	25	3,3	14	56%	1	0	2	11	19	76%	2	2	4	11	17	68%	2	2	3	10
P4	12	2,2	5	42%	1	1	0	3	12	100%	2	1	2	7	10	83%	2	0	1	6
P5	56	2,7	37	66%	6	7	6	18	53	95%	14	3	12	24	46	82%	8	7	9	22
P6	15	1,1	7	47%	0	0	3	4	11	73%	2	0	5	4	9	60%	1	1	4	4
P7	22	3,2	14	64%	1	5	4	4	25	114%	8	5	9	3	18	82%	5	3	7	3
P8	5	5,4	1	20%	1	0	0	0	5	100%	5	0	0	0	3	60%	3	0	0	0
P9	100	2,4	13	13%	2	0	1	10	80	80%	25	22	13	20	43	43%	9	10	7	17
P10	26	3,5	18	69%	5	2	1	10	30	115%	6	6	3	15	26	100%	7	4	2	14
P11	36	3,6	3	8%	1	0	1	1	36	100%	21	5	7	3	25	69%	10	8	4	2
P12	55	5,1	28	51%	12	1	5	10	77	140%	38	9	13	17	54	98%	20	9	10	15
P13	6	1,8	4	67%	0	0	1	3	7	117%	1	0	1	5	6	100%	0	1	1	4
P14	10	0,9	4	40%	0	1	0	3	8	80%	0	1	3	4	6	60%	0	1	2	4
P15	4	12,8	4	100%	1	1	1	1	14	350%	9	2	1	2	8	200%	4	1	1	2
P16	26	7,7	22	85%	10	6	1	5	39	150%	21	6	2	10	33	127%	16	5	2	10
P17	8	4,4	9	113%	1	3	0	5	17	213%	2	3	4	8	14	175%	2	2	3	7
P18	14	2,1	12	86%	0	2	1	9	17	121%	2	3	3	9	14	100%	2	2	2	9
P19	4	1,8	3	75%	0	1	1	1	5	125%	0	1	3	1	4	100%	0	1	2	1
P20	7	1,0	5	71%	0	0	0	5	7	100%	0	1	1	5	6	86%	0	0	0	5
P21	32	2,8	26	81%	5	3	5	13	38	119%	8	5	8	17	31	97%	5	4	6	16
P22	11	0,7	9	82%	0	0	1	8	13	118%	1	2	2	8	11	100%	1	1	2	8
P23	40	3,6	41	103%	15	2	4	20	50	125%	10	3	10	27	47	118%	26	9	3	10
P24	30	11,0	13	43%	4	3	0	6	30	100%	17	4	2	7	20	67%	9	3	1	7
P25	130	0,7	10	8%	5	7	11	13	46	35%	9	8	14	15	32	25%	4	7	9	12
P26	172	0,2	12	7%	1	0	5	6	32	19%	0	8	10	14	26	15%	1	3	9	13
P27	350	0,5	51	15%	0	9	27	15	156	45%	16	28	56	56	116	33%	8	19	42	47
P28	162	0,5	25	15%	1	2	11	11	68	42%	4	11	34	19	46	28%	2	7	20	16
P29	51	2,0	5	10%	0	0	4	1	53	104%	6	18	23	6	34	67%	4	11	15	5

Pxx = Anwohnerparken

- P 1 Parkplatz zwischen Am Graben u. Buchtal
- P 2 Buchtal
- P 3 Rot-Kreuz-Gasse
- P 4 Parkplatz Rot-Kreuz-Gasse
- P 5 Kardinal-Preysing-Platz
- P 6 Gottesackergasse
- P 7 Ostenstraße bis Krankenhaus
- P 8 Kapuzinergasse
- P 9 Leonrodplatz
- P 10 Pfahlstraße
- P 11 Residenzplatz
- P 12 Domplatz (mit Zufahrtsbereich)
- P 13 Leuchtenbergstraße
- P 14 Pfarrgasse
- P 15 Pedettstraße
- P 16 Gabrielstraße (mit Marktplatz)
- P 17 Parkplatz Am Zwinger
- P 18 Webergasse
- P 19 Turmgasse
- P 20 Büttelgasse
- P 21 Luitpoldstraße
- P 22 Am Salzstadel
- P 23 Westenstraße (bis Zufahrt Freibad)
- P 24 Bahnhofplatz
- P 25 Parkplatz Waisenhaus
- P 26 Tiefgarage Pedettstraße
- P 27 Parkplatz Bahnhof (BayWA)
- P 28 Parkplatz Freiwasser / Langzeit
- P 29 Parkplatz Freiwasser / Kurzzeit

Die Prozentangaben der Auslastungen beziehen sich jeweils auf das Verhältnis der tatsächlich parkenden Fahrzeuge zur Zahl der vorhandenen ordnungsgemäßen Parkmöglichkeiten.

Gelb unterlegt sind alle betrachteten Bereiche mit einer Auslastung von mehr als 100%, d.h. alle Bereiche, in denen verbotswidrig beispielsweise in zweiter Reihe, auf Gehwegflächen oder in Halteverbotszonen geparkt wird.

Grün unterlegt ist die Tiefgarage Pedettstraße als betrachteter Parkraum mit der geringsten Auslastung.

In der Spalte Stellplatzwechsel sind die Maximal- und Minimalwerte hervorgehoben. Diese Werte korrelieren mit den Maximal- und Minimalwerten der Auslastung.

Vergleichende Betrachtung Donnerstag und Samstag

Bei Betrachtung der vorgenommenen Klassifizierungen

- sehr starker Parkdruck
- starker Parkdruck
- mäßiger Parkdruck und
- geringer Parkdruck

sind bei 13 von 29 untersuchten Bereichen hinsichtlich der mittleren Auslastung keine signifikanten Unterschiede zwischen der Donnerstag- und der Samstagserhebung zu verzeichnen.

Wo es Veränderungen gibt, sind sie wie folgt zu erklären:

P 4 Parkplatz Rot-Kreuz-Gasse

Die mittlere Auslastung lag am Donnerstag bei 75% und damit genau am Schwellenwert; die Zunahme von 75% auf 83% führt deshalb zur Einordnung in die höhere Klasse, obwohl es sich in absoluten Zahlen nur um einen Unterschied von einem Kraftfahrzeug handelt.

P 8 Kapuzinergasse

Hier ist eine deutliche Abnahme der mittleren Auslastung von 80% auf 60% am Samstag zu verzeichnen. Ursächlich dürfte die reduzierte Inanspruchnahme durch die Universität sein.

P 9 Leonrodplatz

Die Auslastung ist nicht vergleichbar, da die zur Verfügung stehende Kapazität am Samstag durch die Freigabe des Kirchenvorplatzes erheblich höher liegt als am Donnerstag.

P 11 Residenzplatz

Hier ist eine deutliche Abnahme der mittleren Auslastung von 94% auf 69% am Samstag zu verzeichnen. Ursächlich dürfte die reduzierte Inanspruchnahme durch Kundenverkehr des Landratsamtes sein.

P 13 Leuchtenbergstraße

Hier ist eine deutliche Zunahme der mittleren Auslastung von 67% auf 100% am Samstag zu verzeichnen. Da es sich um einen Bewohnerparkbereich handelt, kann als Ursache die reduzierte Bewegung der Kraftfahrzeuge von Berufstätigen angenommen werden.

P 14 Pfarrgasse

Die mittlere Auslastung lag am Donnerstag bei 50% und damit genau am Schwellenwert; die Zunahme von 50% auf 60% führt deshalb zur Einordnung in die höhere Klasse, obwohl es sich in absoluten Zahlen nur um einen Unterschied von einem Kraftfahrzeug handelt.

P 18 Webergasse

Die mittlere Auslastung lag am Samstag bei 100% und damit genau am Schwellenwert; die Abnahme von 107% auf 100% führt deshalb zur Einordnung in die niedrigere Klasse, obwohl es sich in absoluten Zahlen nur um einen Unterschied von einem Kraftfahrzeug handelt.

P 19 Turmgasse

Die mittlere Auslastung lag am Donnerstag bei 75% und damit genau am Schwellenwert; die Zunahme von 75% auf 100% führt deshalb zur Einordnung in die höhere Klasse, obwohl es sich in absoluten Zahlen nur um einen Unterschied von einem Kraftfahrzeug handelt.

P 20 Büttelgasse

Hier ist eine Zunahme der mittleren Auslastung von 71% auf 86% am Samstag zu verzeichnen. Da es sich um einen Bewohnerparkbereich handelt, kann als Ursache die reduzierte Bewegung der Kraftfahrzeuge von Berufstätigen angenommen werden.

P 21 Luitpoldstraße

Die mittlere Auslastung lag am Donnerstag bei 75% und damit genau am Schwellenwert; die Zunahme von 75% auf 97% führt deshalb zur Einordnung in die höhere Klasse. Auffallend ist, dass die Inanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge mit einer Parkdauer von mehr als 4 Stunden am Samstag deutlich höher liegt als am Donnerstag; dies legt den Schluss nahe, dass diese „Grundauslastung“ durch die reduzierte Bewegung der Kraftfahrzeuge von Berufstätigen Bewohnern der umliegenden Gebäude verursacht wird.

P 22 Am Salzstadel

Hier ist eine deutliche Zunahme der mittleren Auslastung von 64% auf 100% am Samstag zu verzeichnen. Da es sich um einen Bewohnerparkbereich handelt, kann als Ursache die reduzierte Bewegung der Kraftfahrzeuge von Berufstätigen angenommen werden.

P 23 Westenstraße (bis Zufahrt Freibad)

Die mittlere Auslastung lag am Donnerstag bei 95% und damit knapp unterhalb des Schwellenwerts; die Zunahme von 95% auf 118% führt deshalb zur Einordnung in die höhere Klasse. Auffallend ist, dass die Inanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge mit einer Parkdauer von mehr als 4 Stunden am Samstag deutlich höher liegt als am Donnerstag; dies legt den Schluss nahe, dass diese „Grundauslastung“ durch die reduzierte Bewegung der Kraftfahrzeuge von Berufstätigen Bewohnern der umliegenden Gebäude verursacht wird.

P 25 Parkplatz Waisenhaus

Hier ist eine deutliche Abnahme der mittleren Auslastung von 78% auf 25% am Samstag zu verzeichnen. Ursächlich dürfte die reduzierte Inanspruchnahme durch die Universität sein.

P 27 Parkplatz Bahnhof (BayWA) und**P 28 Parkplatz Freiwasser / Langzeit**

In beiden Fällen sind deutliche Abnahmen der mittleren Auslastung von 83 bzw. 71% auf 33 bzw. 28% am Samstag zu verzeichnen. Ursächlich dürfte die reduzierte Inanspruchnahme durch Ein-, ggf. auch Auspendler sein.

P 29 Parkplatz Freiwasser / Kurzzeit

Hier ist eine deutliche Abnahme der mittleren Auslastung von 90% auf 67% am Samstag zu verzeichnen. Ursächlich dürfte auch in diesem Fall die reduzierte Inanspruchnahme durch Ein-, ggf. auch Auspendler sein, da trotz der Bezeichnung „Kurzzeit“ 40% der am Donnerstag abgestellten Fahrzeuge Verweilzeiten von mehr als 4 Stunden aufwiesen.

Gebiets- statt adressenbezogene Bilanzierung

Die tabellarische Darstellung der Ergebnisse der Parkraumuntersuchung scheint zunächst die verbreitete Annahme zu bestätigen, dass der vorhandene Parkraum quantitativ völlig unzureichend und es deshalb äußerst schwer sei, einen freien Stellplatz zu finden.

Bei näherer Betrachtung relativiert sich dieses Bild jedoch:

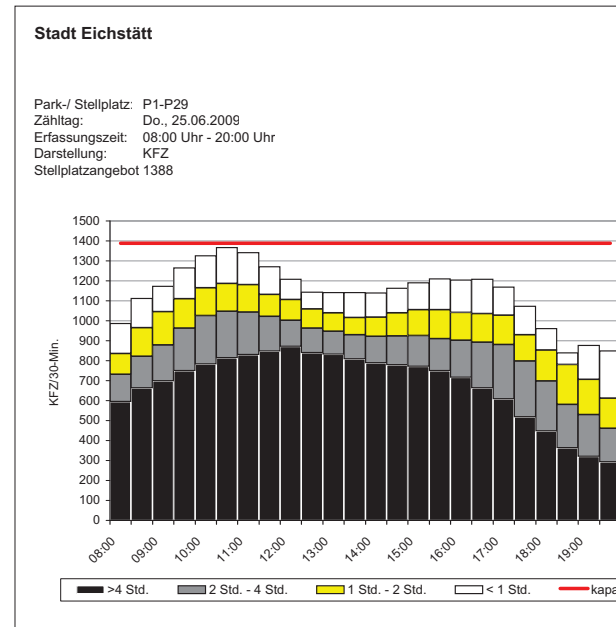
- Die teils dramatisch erscheinenden Prozentangaben der Überschreitung der Kapazität sind vielfach rein statistisch bedingt: die absoluten Kapazitäten der untersuchten Bereiche unterscheiden sich erheblich, in absoluten Zahlen geringe Kapazitätsüberschreitungen haben deshalb teilweise prozentual gravierende Auswirkungen.
- Beim Vergleich der maximalen mit der mittleren Auslastung unterscheidet sich die die Anzahl der Parkbereiche mit Kapazitätsüberschreitungen deutlich. Im Rahmen der weiteren Betrachtungen ist deshalb zu diskutieren, welchen Stellenwert kurzfristige Spitzenwerte für die Dimensionierung des Parkraumangebotes haben sollen.
- In der isolierten Einzelbetrachtung sowohl der Parkbereiche als auch der Auslastungsgrade kommt die zeitliche Verteilung der Parkraumnachfrage nicht zum Ausdruck: ein einzelner, im Tagesablauf isolierter Spitzenwert mit einer kurzfristigen hohen Auslastung oder Überschreitung der Kapazität prägt in der Tabelle die Charakteristik des entsprechenden Parkbereiches.

Die Ergebnisse der Erhebung sind deshalb in einen gebietsbezogenen Zusammenhang zu stellen, da sonst die Gefahr der Verzerrung in die Diskussion jedes einzelnen Parkbereiches besteht.

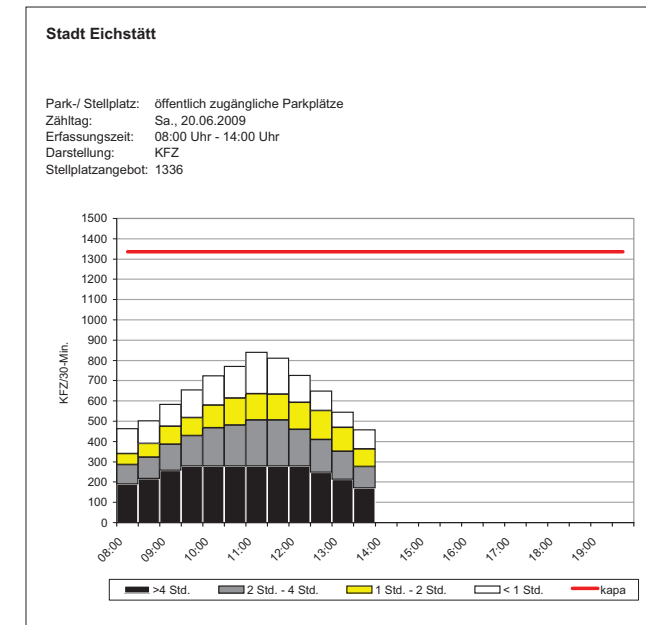
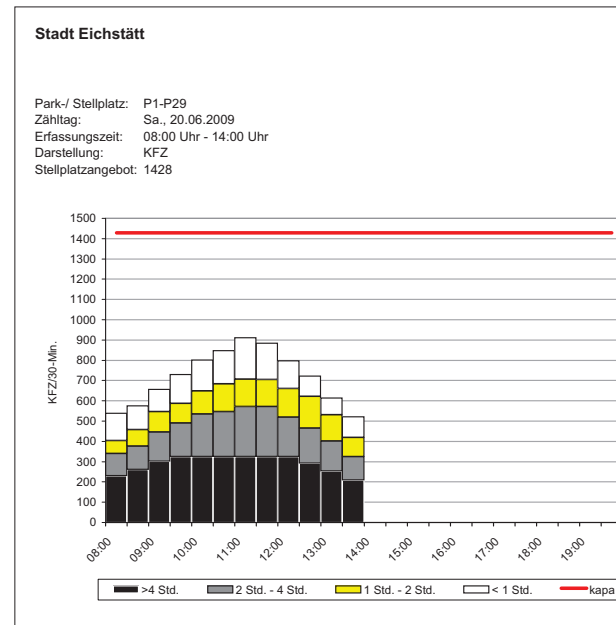
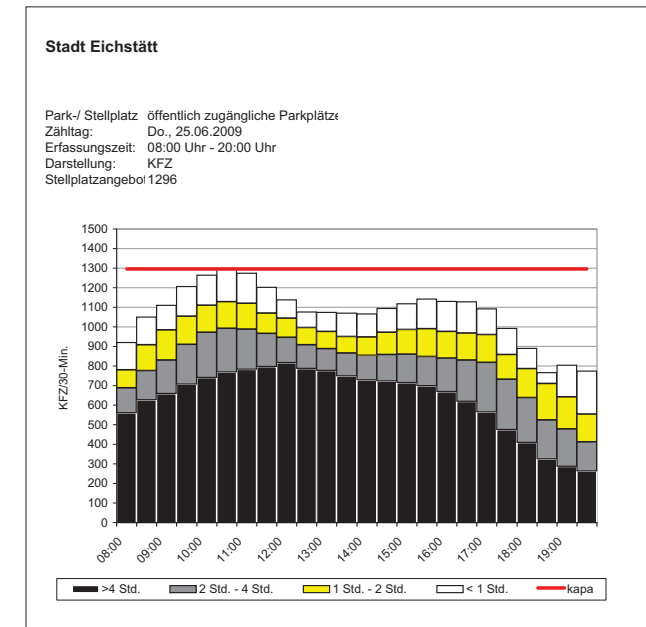
Die Ergebnisse der 29 untersuchten Parkbereiche werden im Folgenden unter verschiedenen Gesichtspunkten gruppenweise zusammengefasst und - jeweils im Vergleich der Donnerstag- und der Samstagserhebung - kommentiert und bewertet.

Als erstes wesentliches Ergebnis ist dabei festzuhalten, dass im Untersuchungsbereich Innenstadt in einer Entfernung von 10 bis 12 Gehminuten vom Marktplatz ca. 1.300 öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung stehen. Im Vorgriff auf die Handlungsempfehlungen wird bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bereits mit einer besseren Kommunikation dieser Zahl dem Negativeimage „In Eichstätt gibt es keine Parkplätze“ entgegengewirkt werden kann.

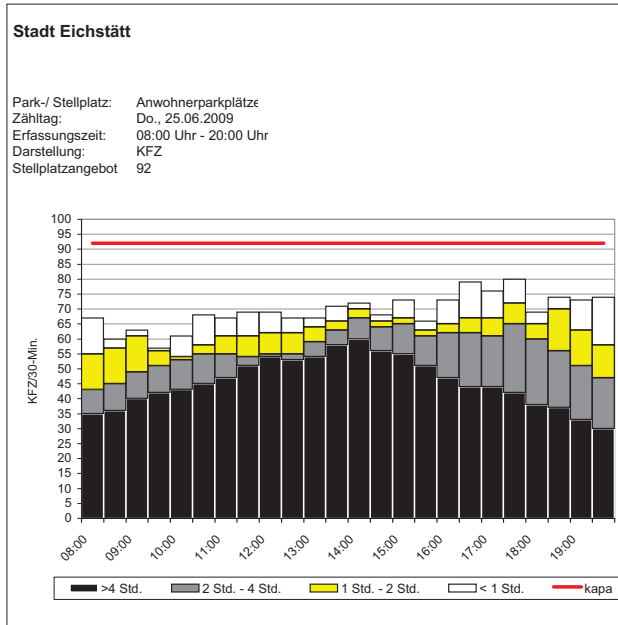
Ganglinien aller erhobenen Parkbereiche



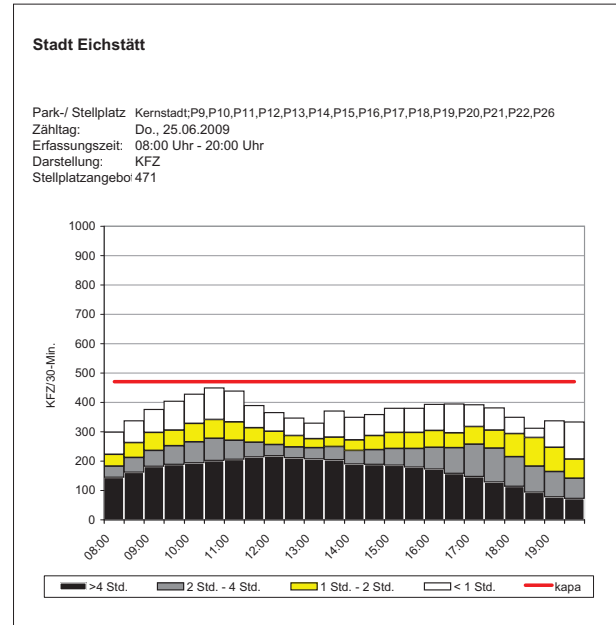
Ganglinien der öffentlich zugänglichen Parkbereiche



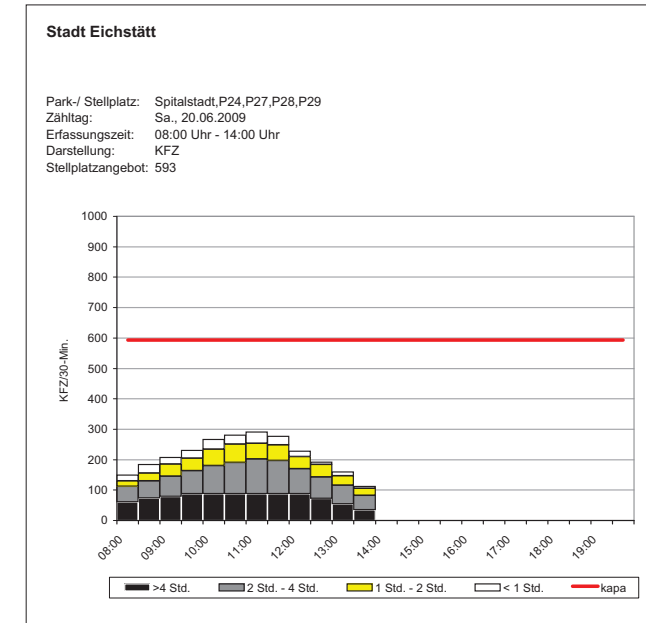
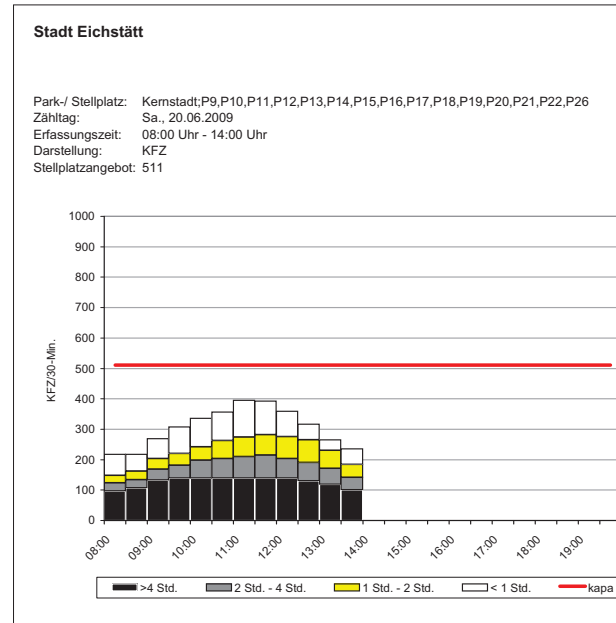
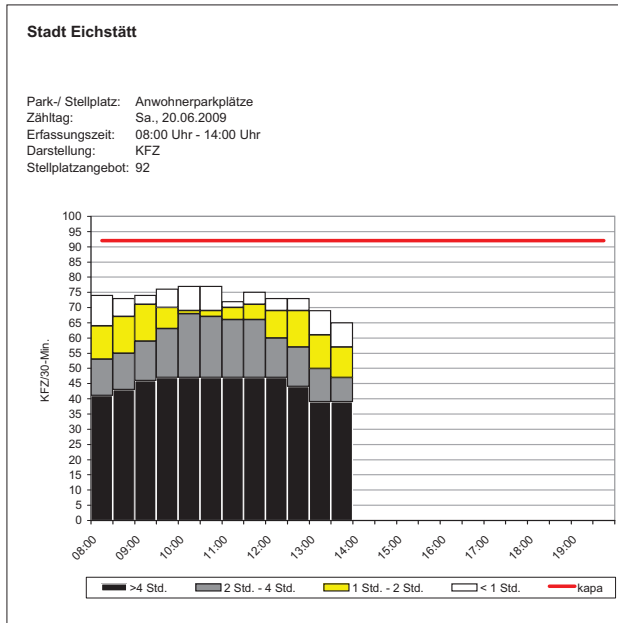
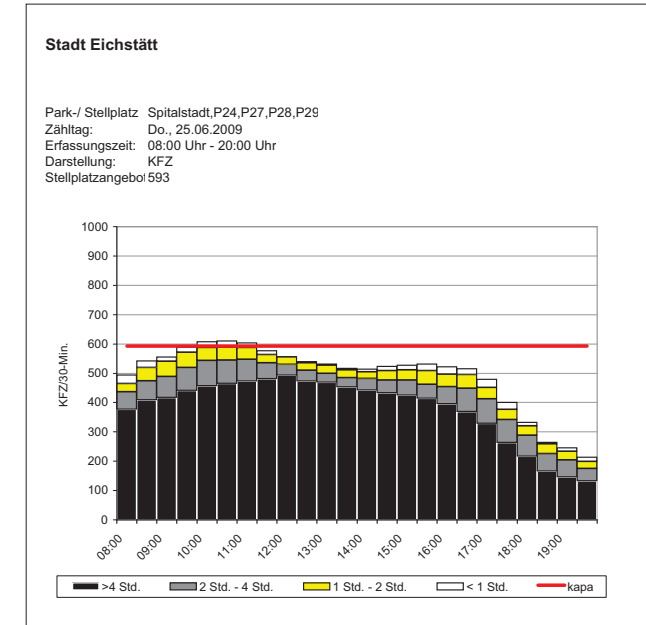
Ganglinien der Parkbereiche mit Anwohnerparkberechtigung



Ganglinien der Parkbereiche innerhalb der Kernstadt



Ganglinien der Parkbereiche in der Spitalstadt



Ergebnisse der Parkraumerhebung

Die wichtigsten Ergebnisse der Parkraumerhebung können wie folgt zusammengefasst dargestellt werden:

- Im Untersuchungsraum befinden sich innerhalb von etwa 12 Fußminuten vom Marktplatz werktags 21 öffentlich zugängliche Parkbereiche mit einer Kapazität von insgesamt 1.296 Stellplätze; samstags sind es 40 Stellplätze mehr, da der Leonrodplatz infolge der Freigabe des Kirchenvorplatzes großflächig als Parkplatz zur Verfügung steht.
- Am Donnerstag wurde lediglich in vier Parkbereichen (Pedettistraße, Gabriellistraße mit Marktplatz, Parkplatz Am Zwinger und Webergasse) ein sehr starker Parkdruck (mittlere Auslastung größer als 100 %) festgestellt; am Samstag galt ein sehr starker Parkdruck außerdem in der Westenstraße).
- In sechs Parkbereichen (Parkplatz Rot-Kreuz-Gasse, Leonrodplatz, Luitpoldstraße, Bahnhofplatz, Tiefgarage Pedettistraße und Parkplatz Langwasser) mit einer Kapazität von 468 Stellplätzen wurde donnerstags ein geringer und mäßiger Parkdruck erhoben; am Samstag sind dies sogar 9 Parkbereiche mit einer Kapazität von 1.036 Stellplätzen.
- Die Tiefgarage Pedettistraße ist mit Abstand der Parkbereich mit der geringsten Auslastung; am Samstag betrug die mittlere Auslastung nur 15 %.
- Wenn man die mittlere Auslastung betrachtet, so wird am Donnerstag lediglich in drei Parkbereichen (Pedettistraße, Gabriellistraße mit Marktplatz und Parkplatz Am Zwinger) mit einer Kapazität von 38 Stellplätzen eine Auslastung von mehr als 100 % erreicht; am Samstag kommt noch der Parkbereich Westenstraße mit seinen 40 Stellplätzen hinzu.
- Eine Betrachtung der Ganglinien für alle öffentlich zugänglichen Parkbereiche im Untersuchungsgebiet zeigt, dass am Normalwerktag nur im Zeitraum zwischen 10:00 Uhr und 11:30 Uhr die Kapazitätsgrenze (annähernd) erreicht wird (kurzfristige Spitze). Am Samstag liegt auch in diesem Zeitraum die Ausnutzung des Stellplatzangebotes weit unter der Kapazitätsgrenze.
- Während sich die Ganglinien der Parkbereiche innerhalb der Kernstadt am Donnerstag und Samstag stark ähneln, zeigen die vergleichenden Ganglinien der Parkbereiche in der Spitalstadt, dass die Stellplätze hier (aufgrund der fehlenden Pendler) samstags viel weniger genutzt werden, weil offenbar eher die freien Kapazi-

täten der näher am Zielort in der Kernstadt liegenden Parkbereiche aufgesucht werden.

- Bezogen auf alle Parkbereiche im Untersuchungsgebiet werden zwischen 8:00 Uhr und 17:00 Uhr zwischen 50 und 68 % der belegten Stellplätze für eine Parkdauer von mehr als 4 Stunden in Anspruch genommen.
- Selbst auf den Parkbereichen innerhalb der Kernstadt ist der überaus hohe Anteil der Dauerparker stark ablesbar: Bis weit in den Nachmittag hinein, wird mindestens die Hälfte der genutzten Stellplätze für eine Parkdauer von mehr als 4 Stunden genutzt.

Schlussfolgerungen

Die oben aufgelisteten Ergebnisse lassen die folgenden thesenhaft formulierten Schlussfolgerungen zu:

- Aufgrund der Tatsache, dass derzeit vom Marktplatz aus fußläufig innerhalb von 10 - 12 Minuten ca. 1.300 öffentlich nutzbare Stellplätze erreichbar sind, besteht in Eichstätt kein Anlass zum Negativimage: „In Eichstätt gibt es keine Parkplätze“.
- Aufgrund der analysierten Auslastung des vorhandenen Stellplatzangebotes sind selbst in der Kernstadt an einem Normalwerktag stets freie Stellplätze zu finden - es sind durchaus ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden.
- Die Möglichkeiten zur Attraktivierung des Stellplatzangebotes in der Tiefgarage Pedettistraße sind zu prüfen, da hier ein enormes Potential gesehen wird.
- Aufgrund der Tatsachen, dass die fußläufige Entfernung der Parkbereiche in der Spitalstadt sowie des Parkplatzes Waisenhaus zur Kernstadt als durchaus zumutbar anzusehen ist und hier insbesondere am Samstag in hohem Maße ungenutzte Stellplatzpotentiale vorhanden sind, ist zu prüfen, inwieweit insbesondere am Wochenende Stellplatzflächen im hoch sensiblen und attraktiven Altstadtbereich zurückgenommen werden können.
- Die Erhebung lässt erkennen, dass die etwas weiter von der Kernstadt gelegenen Parkbereiche in der Spitalstadt und Waisenhaus prinzipiell durchaus akzeptiert und angenommen werden.
- Der überaus hohe Anteil der Dauerparker selbst in den Parkbereichen der Kernstadt lässt vermuten, dass es erhebliche Defizite in der Parkraumüberwachung gibt.

Leitziele des künftigen Parkraumkonzeptes für die Eichstätter Innenstadt

Bereits zu Beginn der Studie wurden die von Seiten der Stadt Eichstätt definierten grundsätzlichen Zielsetzungen des auszuarbeitenden Konzeptes aufgeführt.

Nach der nunmehr erfolgten Abgrenzung des Untersuchungsraumes und Darstellung der Ergebnisse der Parkraumerhebung können diese Zielsetzungen unter dem Motto

Eichstätt - lebendig, lebenswert, liebenswert

folgendermaßen ergänzt und spezifiziert werden:

- Stärkung und Attraktivierung des innerstädtischen Wohnstandortes, d.h. wohnstandortverträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, um Abwanderungen zu verhindern
- Verbesserung des Erlebniswertes sowie der Aufenthaltsqualitäten insbesondere in der unverwechselbaren barocken Kernstadt und ihren reizvollen Vorstädten durch stadtverträgliche Einbindung der Flächen für den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr
- Stärkung des „Umweltverbundes“ (insbesondere Radverkehr und Öffentlicher Verkehr), um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen merkbar zu reduzieren.
- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit der Kernstadt mit ihren Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben und Infrastruktureinrichtungen (Kultur, Bildung etc.) insbesondere für die Bewohner des Umlandes, die auf die Benutzung des eigenen Pkw angewiesen sind.



Untersuchung der Potentiale zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkierungsflächen

In diesem Zusammenhang sind insbesondere die folgenden Punkte zu klären:

- Wo liegen Potentiale, um die Qualität des vorhandenen Parkraumangebotes zu verbessern?
- Wie kann die Attraktivität vorhandener Parkraumangebote durch eine bessere Erschließung und fußläufige Anbindung erhöht werden?
- Wo liegen auf Privatgrund vor allem im Bereich der Innenhöfe Flächen, die z.B. für das Anwohnerparken zur Verfügung gestellt und vermietet werden können, um das Parkraumangebot in den Straßenräumen zu entlasten?
- Wie kann zur intensiveren Nutzung der Tiefgarage Pedettistraße beigetragen werden?
- Wie kann das Dauerparken eingedämmt werden, um die Effizienz in den einzelnen Parkbereichen zu erhöhen?

Qualität und Anbindung des vorhandenen Parkraumangebotes

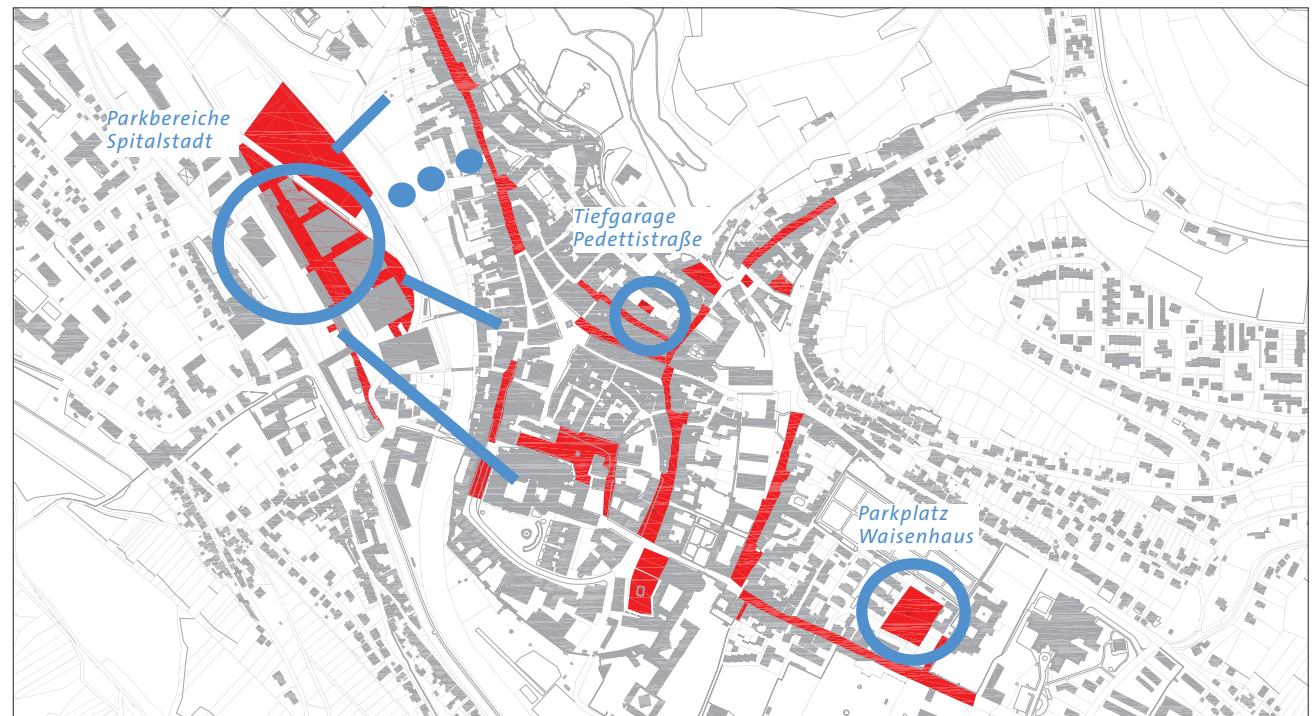
Die überwiegende Zahl der Parkbereiche im Untersuchungsraum liegt in den Straßen- und Platzräumen der historischen Kernstadt sowie der Westen-, Osten- und Buchtalvorstadt. Die Qualität und Anbindung dieser Stellplätze ist in hohem Maße abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, der jeweils vorhandenen Charakteristik des Straßenraumes und der Aufteilung und Bemessung der Verkehrsräume.

Die Anforderungen beim Einparken sind insbesondere geprägt durch die Breite der Fahrgassen und des jeweiligen Parkstreifens sowie die Länge der Parkstände. Die Qualität der Anbindung des entsprechenden Parkstandes an das avisierte Ziel ist beeinflusst von der Charakteristik und Attraktivität des Weges, durch die Gehwegbreiten etc.

Insofern sind in diesem Zusammenhang im einzelnen keine Potentiale zur Verbesserung zu nennen.

Anders verhält es sich mit den großflächigen Parkbereichen in der Spitalstadt, dem großen Parkplatz Waisenhaus in der Ostenvorstadt sowie der Tiefgarage Pedettistraße.

Die öffentlich zugänglichen Parkbereiche in der Innenstadt





Anbindung Parkbereiche Spitalstadt

In der Spitalstadt wurden im Zuge der Parkraumerhebung ca. 600 Stellplätze ermittelt (nicht einbezogen wurde der nördliche Parkplatz am Göpfertsteg). Ein großer Teil dieser Stellplätze liegt im Bereich bislang städtebaulich ungeordneter Brachflächen nördlich des Bahnhofs.

Auch nach der Umsetzung des bereits vorhandenen Bebauungs-, Erschließungs- und Gestaltungskonzeptes wird es in diesem kernstadtnahen Gebiet künftig eine große Zahl öffentlich nutzbarer Stellplätze geben (vgl. hierzu auch die Ausführungen des nächsten Kapitels).

Hinsichtlich der fußläufigen Anbindung der Parkplätze an die Innenstadtbereiche auf der anderen Seite der Altmühl ist jedoch zu bemängeln, dass die Stege hauptsächlich auf die historische Kernstadt ausgerichtet sind. Von großer Relevanz ist jedoch auch die möglichst direkte und attraktive Erreichbarkeit der Westenvorstadt für Fußgänger und Radfahrer.



Tiefgarage Pedettstraße (ca. 170 St auf sechs Ebenen)

In der Parkraumerhebung wurde ermittelt, dass die Tiefgarage mit Abstand der Parkraum mit der geringsten Auslastung darstellt. Die Gründe hierfür sind insbesondere darin zu sehen, dass

- die Tiefgarage und ihre Einfahrt etwas versteckt liegen
- gerade in Mittelstädten das oberirdische Parken generell dem Parken in beengten Garagen vorgezogen wird und

- es in Eichstätt offenbar zu viele Alternativen gibt: Parkraum, der günstigster gelegen, leichter erreichbar und noch billiger ist.

Obwohl die Stadtwerke Eichstätt die Vorzüge des Parkens in der Tiefgarage Pedettstraße mitten in der Altstadt propagieren - im Bewusstsein der Bürger scheint die Garage offenbar wenig verankert zu sein. Im Rahmen eines ISEK-Bürgerabends zum Thema Verkehr wurde von Teilnehmern der Vorschlag gemacht, mit einem Fest und einer Rallye in der Tiefgarage die Bürger mit der Parkieranlage und ihren Vorteilen besser vertraut zu machen. Vielleicht wäre dies ein guter Ansatz.

Tiefgarage

PARKEN IN DER ALTSTADT

Parken mitten in der Altstadt - ohne lästige und aufreibende Parkplatzsuche. Die Tiefgarage in der Pedettstraße ist die beste Adresse zum Parken in der Altstadt.

Auf den sechs Ebenen der Tiefgarage finden Sie immer freie Plätze - zu einem günstigen Tarif. Natürlich sind in der Tiefgarage (mit Aufzug) behindertengerechte Parkplätze ausgewiesen.

Als besonderer Service sind die ersten zwei Etagen als Frauenparkplätze und größere Parkbuchten für Familien mit Kinderwagen ausgewiesen. Parken auch Sie bei Ihrer Stadtfahrt in der Tiefgarage - und helfen Sie so mit, den Parksuchverkehr in der Altstadt zu reduzieren.



Parkplatz Waisenhaus (130 Stellplätze)

Nach den großflächigen Parkbereichen in der Spitalstadt und der Tiefgarage Pedettstraße stellt dieser Parkplatz die größte Parkieranlage der Innenstadt dar. Mit einer mittleren Auslastung von 78 % an einem Normalwerktag und nur 25 % am Samstag weist der Parkplatz noch deutliche Kapazitätsreserven auf. Die Gründe für die niedrige Auslastung werden insbesondere darin gesehen, dass

- der Parkplatz in erster Linie von Studierenden und Ange-

stellten der Katholischen Universität genutzt wird und weniger vom Zielverkehr der Kernstadt, da dieser in ausreichender Form wesentlich näher gelegene Parkplätze findet

- der Parkplatz nur unzureichend befestigt und aufgrund der Pfützenbildung nach starken Regenfällen von vielen nicht angenommen wird
- der Parkplatz und vor allem seine Zugänge zur Ostenstraße für Ortsunkundige sehr versteckt liegen und
- der Weg durch die Ostenstraße in die Kernstadt aufgrund des starken Verkehrsaufkommens, der engen Bau-schluchten und der schmalen Gehwege eher unattraktiv ist.

Bei geringerem Stellplatzangebot in der Kernstadt, einer Aufwertung des Parkplatzes und besseren Bedingungen für Fußgänger auf dem Weg in die zentrale Innenstadt würde dieser Parkbereich sicherlich deutlich mehr angenommen werden.

Parken auf Privatgrund

Der Überbauungsgrad in der historischen Kernstadt ist als sehr hoch zu bezeichnen. Umso geringer sind in vielen Stadtquartieren die Möglichkeiten, Stellplätze in Innenhöfen unterzubringen, ohne hierdurch die Freiraum- und Wohnumfeldsituation entscheidend zu beeinträchtigen.

Punktuell sind jedoch in der Innenstadt durchaus private Flächen vorhanden, die zur Errichtung kleinerer Anwohnergaragen geeignet wären, womit zur Reduzierung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßenräumen beigetragen werden könnte. Ansätze zur Vermietung vorhandener Pkw-Stellplätze sind bereits vorhanden.

Es ist zu prüfen, inwieweit im Rahmen städtebaulicher Untersuchungen ein sogenanntes „Flächen- und Stellplatzkataster“ erstellt werden kann, um Aufschluss über bereits vorhandene zu verpachtende Stellplätze sowie über potentielle Standorte für neu zu errichtende Sammelgaragen zu erhalten.



Fehlbelegung vieler Stellplätze durch Dauerparker

Die Parkraumerhebung hat ergeben, dass ein nicht unerheblicher Teil (35 %) der ca. 450 Stellplätze in der Kernstadt an einem Normalwerktag von sogenannten Langzeitparkern mehr als vier Stunden belegt werden!

Es werden enorme Möglichkeiten gesehen, durch Einsatz einer umfassenden Parkraumbewirtschaftung eine wesentlich effizientere Ausnutzung des vorhandenen Parkraumbereiches, die Schaffung zahlreicher zusätzlicher „Parkgelegenheiten“ zu erzielen. Hierzu würde in erster Linie die Einführung einer abgestuften Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer in Abhängigkeit von der Entfernung zum Stadtzentrum sowie eines ebenfalls zonierte Parkgebührensystems gehören. Grundvoraussetzung für die Wirksamkeit dieser Instrumente wäre allerdings eine funktionierende Parkraumüberwachung.

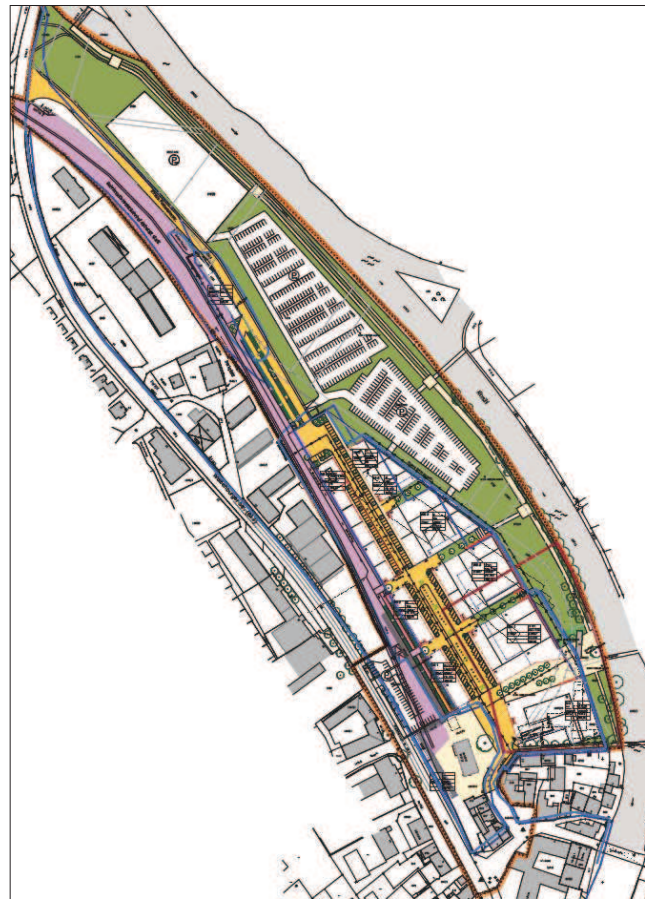
Im weiteren Verlauf der vorliegenden Untersuchung werden die Instrumente zur Parkraumbewirtschaftung noch näher beschrieben.

Zusammenfassung

Für die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes lassen sich hieraus die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- Die Attraktivität und Akzeptanz der auch künftig in großer Anzahl zur Verfügung stehenden Stellplätze im nördlichen Teil der Spitalstadt ist in hohem Maße abhängig von der Attraktivität der Wegeverbindungen sowohl zur historischen Kernstadt als auch zur Westenvorstadt. Es ist zu prüfen, ob durch den Ausbau von Wegeverbindungen hier Verbesserungen erzielt werden können.
- Das Stellplatzangebot in der Tiefgarage Pedettstraße sollte stärker im Bewusstsein der Bürger verankert werden. Die Akzeptanz der Parkieranlage ließe sich sicherlich bei Wegfall von bequemer nutzbaren oberirdischen Stellplätzen in der Kernstadt erhöhen.
- Auch die Akzeptanz und Auslastung des Parkplatzes Waisenhaus könnte über eine Aufwertung des Parkplatzes selbst sowie der Fußwege in die Kernstadt erhöht werden.
- Die Potentiale an Flächen/Standorten für Anwohnergargen sowie an sonstigen vermietbaren Stellplätzen auf privatem Grund sind zu ermitteln.
- Für die Innenstadt ist ein schlüssiges Konzept zur Parkraumbewirtschaftung zu erarbeiten.

Die Entwicklung in der Spitalstadt



Bebauungsplan-Entwurf für die Spitalstadt, Nov. 2010

Das Foto unten zeigt die derzeitige Nutzung und Gestaltung des nördlichen Teiles als Großparkplatz.

Da das Areal eine hochwertige Entwicklungsfläche für die Stadt Eichstätt darstellt, ist im südlichen bahnhofsnahen Teil die Umsetzung eines Bebauungskonzeptes mit einer Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel geplant.

Wie aus nebenstehendem Bebauungsplan-Entwurf zu ersehen ist, sollen jedoch auch künftig weite Teile des Gebietes als kernstadtnahe Stellplatzflächen zur Verfügung stehen.

Die künftigen drei großen Parkplätze im Bereich der Grünanlagen an der Altmühl:

ca. 200 St	Bestandsparkplatz am Göpfertsteg
ca. 220 St	Maiswiese
ca. 160 St	Bestandsparkplatz im Süden
ca. 580 St	Gesamt

Darüberhinaus sind im Verlauf der Straßenräume Oberer und Unterer Anger ca. 120 Stellplätze sowie an der Weißenburger Straße (B 13) ca. 50 Park&Ride-Stellplätze geplant.

Das heißt, dass künftig in der Spitalstadt ca. 750 oberirdische Stellplätze zur Verfügung stehen werden. Darauf verwiesen wird auch, dass der durch die Neubebauung induzierte Stellplatzbedarf durch Tiefgaragen abgedeckt wird.

Da durch die Neubebauung nach Schätzungen der Stadt Eichstätt ca. 420 Stellplätze auf den bisherigen Schotterflächen verloren gehen und auf der Maiswiese sowie auf den beiden Angern und an der B 13 zur Kompensation ca. 370 Stellplätze neu geschaffen werden, ergibt sich eine reduzierte Anzahl von ca. 50 Stellplätzen.

Diese Anzahl kann aus planerischer Sicht ohne weiteres durch die bestehenden Kapazitätsreserven ausgeglichen werden.



ÖPNV als Alternativangebot

Der **Stadtbusverkehr** wird in Eichstätt im wesentlichen von drei nennenswerten Linien abgewickelt:

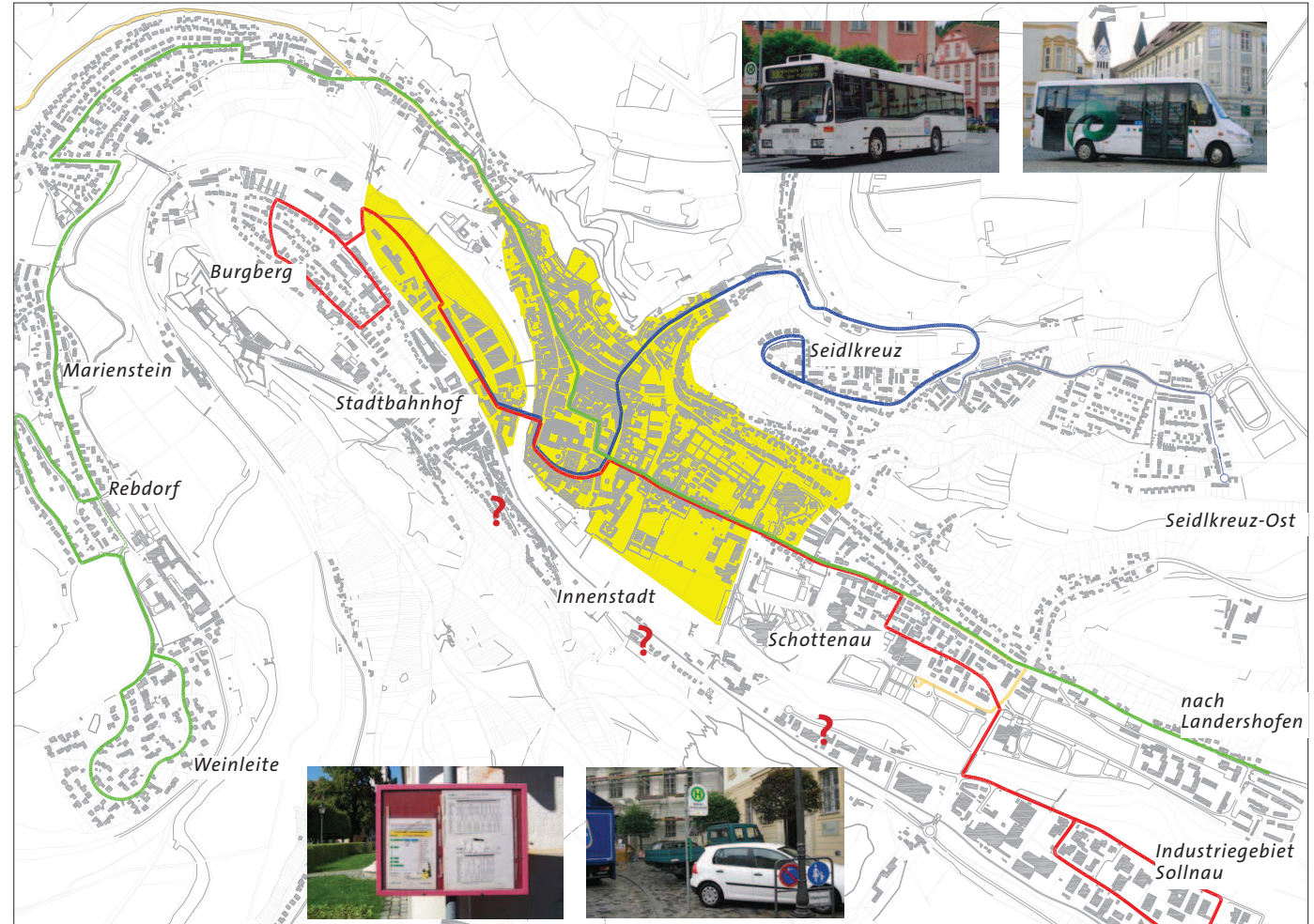
- die „blaue Linie“ verbindet vom Stadtbahnhof aus die historische Kernstadt mit den auf nördlichen Anhöhen gelegenen Wohngebieten Seidlkreuz und Seidlkreuz-Ost
- die „rote Linie“ verbindet den Burgberg mit den Sport- und Bildungseinrichtungen Schottenau und dem Industriegebiet Sollnau im Südosten der Stadt
- die grüne Linie verknüpft die Siedlungsteile an und oberhalb der Altmühl (Weinleite, Rebdorf, Marienstein ect.) mit der Innenstadt und den Wohnquartieren Landerhofen Siedlung und Landerhofen Ort im Osten.

Diese drei Linien verkehren montags bis samstags im 30 Minuten-Takt, seit Anfang April 2011 verkehrt die rote Linie als „Parkplatzverstärkerbus“ in den Stoßzeiten zwischen dem P+R-Platz Volksfestplatz und der Kernstadt im Viertelstunden, um die Parkplätze in der Spitalstadt zu entlasten.

Der größte Teil der Siedlungsflächen (Wohn- und Arbeitsplatzstandorte ist über diese drei Linien und ihre ausreichende Haltestellendichte zufriedenstellend erschlossen.

Defizite und Handlungsansätze zur Attraktivitätssteigerung der „Stadtlinie Eichstätt“ können jedoch vor allem in den folgenden Punkten aufgezeigt werden:

- die gelbe Linie von Schottenau über die Innenstadt, Wintershof nach Buchenhüll verkehrt nur mehrmals täglich (8 Fahrtenpaare) und ist hinsichtlich ihres Bedienungsstandards lediglich auf den Schülerverkehr ausgerichtet und hat eher den Charakter einer Regionalbuslinie
- zu bedauern ist, dass die „Stadtlinie Eichstätt“ nicht an Sonn- und Feiertagen verkehrt - ein starker ÖV sollte jedoch an allen Wochentagen präsent und verfügbar sein;
- unbefriedigend ist auch der frühe Betriebsschluss um 19:00 Uhr;
- lange Fahrtzeiten wegen umwegigen Linienführungen;
- unzureichend erschlossen durch die bestehenden Linien sind Siedlungsflächen im Verlauf der Ingolstädter Straße am südlichen Stadtrand
- analog zum neuen Parkplatzverstärkerbus vom Volksfestplatz aus sollten längerfristig auch die Großparkplätze in der Spitalstadt besser an die Kernstadt anebunden werden;
- generell wäre zu prüfen, inwieweit innerhalb der Stoßzeiten am Morgen und Nachmittag zumindest in den stärker frequentierten Abschnitten ein 1/4-Stundentakt eingeführt werden kann;
- oft unbefriedigender Haltestellenkomfort (schlechte Präsentation des Angebotes, kein Witterungsschutz etc);



Das Liniennetz der Stadtwerke Eichstätt (Stand 1/2008)

Regionalbusverkehr

Zahlreiche Gemeinden im Umland und Einzugsbereich von Eichstätt sind über Regionalbuslinien insbesondere der RBA Regionalbus Augsburg GmbH und der JVB Jägle Verkehrsbetriebe GmbH an das Mittelzentrum angebunden.

Das qualitative Angebot dieser Linien (Bedienungshäufigkeit, Vertaktung etc.) entspricht jedoch nur den Anforderungen im Schülerverkehr und stellt für den Kundenkreis mit eigenem Pkw keine wirkliche Alternative dar.

Ergebnisse / Schlussfolgerungen

- Im Stadtbusverkehr Eichstätt sind durchaus positive Ansätze vorhanden. Gerade die Entwicklung der Fahrgastzahlen lässt jedoch seit 2001 eine stetige Reduzierung des Fahrgastaufkommens erkennen, was darauf hinweist, dass zunehmend Alternativen zum ÖV genutzt werden.
- Die Potentiale zur Stärkung und Attraktivierung der „Stadtlinie Eichstätt“ sollten jedoch genutzt werden, um den Stadtbusverkehr für viele Bürger der Stadt eine wirkliche Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto werden zu lassen. Auf diese Weise könnten die Parkplätze der Innenstadt vor allem von den vielen Bürgern aus dem Umland genutzt werden, für die der ÖV auch künftig keine Alternative zum eigenen Pkw darstellen kann.

Potentiale im Radverkehr

Trotz der vielen Hanglagen ist das Fahrrad auch in Eichstätt bei vielen Wegen kurzer und mittlerer Entfernung eine schnelle und umweltfreundliche Alternative zum Pkw und bietet im innerörtlichen Verkehr zum Teil deutliche Reisezeitvorteile gegenüber dem Auto.

Die Akzeptanz des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel setzt jedoch voraus, dass die Standorte der Daseinsgrundfunktionen vor allem in der topographisch unproblematischen Innenstadt von den Wohnquartieren aus mit dem Fahrrad attraktiv und sicher zu erreichen sind.

Ein gutes allgemeines „Fahrradklima“ und der Eindruck, dass in der Stadt etwas für den Radverkehr getan wird, schafft Anreize, häufiger das Fahrrad zu benutzen, wodurch das Aufkommen im motorisierten Individualverkehr deutlich verringert werden kann.

Aktuelle Zahlen zum Verkehrsanteil des Radverkehrs in Eichstätt liegen nicht vor - Alltagsradler sind jedoch im Straßenverkehr stets präsent. Gerade als Universitätsstadt sollte es erklärtes Ziel der Verkehrsplanung sein, die Potentiale zur Radverkehrsförderung zu ermitteln und konsequent auszunutzen.

Aufgrund der Lage an mehreren überörtlich bedeutsamen Radwanderwegen (Altmühltal, Eichstätt-Ingolstadt) wird Eichstätt vor allem in den Sommermonaten in hohem Maße von Radwandertouristen frequentiert. Während der Saison sollen dies täglich bis zu 3.000 sein, von denen jedoch nur wenige länger in der Barockstadt bleiben. Als ein Grund hierfür wird angesehen, dass abschließbare Fahrradboxen in der Innenstadt fehlen.

Wie die nebenstehenden Fotos zeigen, ist das Fahrradparken in Eichstätt ohnehin eines der Hauptaufgabenfelder.

Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung in Eichstätt

- Ausbau attraktiver Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer von der Spitalstadt zur historischen Kernstadt sowie zur Westenvorstadt
- Schaffung ausreichender benutzerfreundlicher Absperranlagen an zentralen Plätzen sowie an öffentlichen Einrichtungen
- Anbieten abschließbarer Fahrradboxen insbesondere für die Radtouristen an zentralen Plätzen, Museen etc.
- Schaffung und Ausweisung verkehrssicherer und attraktiver Routen von den Wohngebieten in die Innenstadt
- Gewährleistung der Durchlässigkeit der historischen Kernstadt für den Radverkehr (unechte Einbahnstraßen)

Thema Radwegeverbindungen über die Altmühl

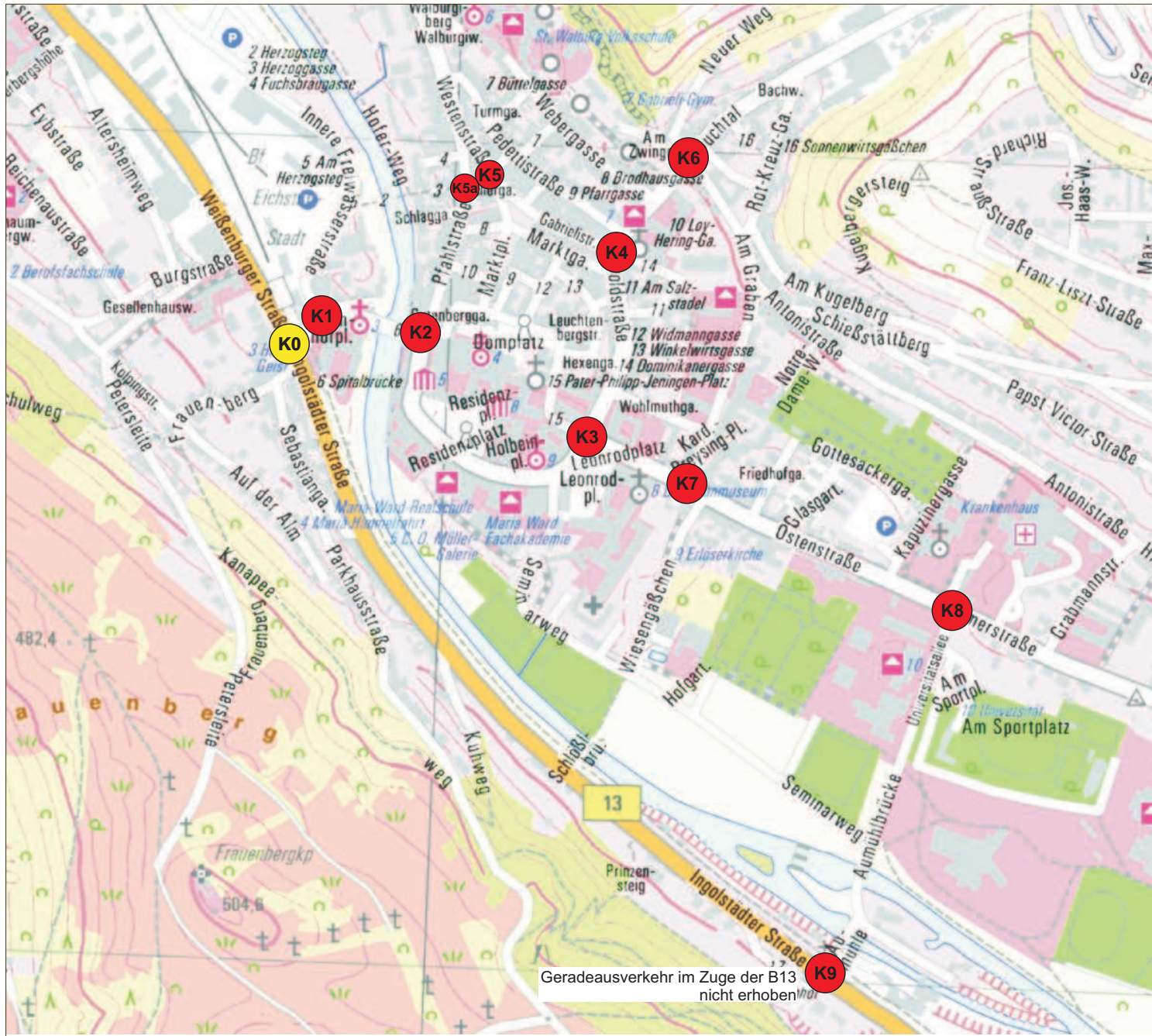


Die Bilder zeigen, dass hinsichtlich des Fahrradparkens in Eichstätt enormer Handlungsbedarf besteht. Zum einen gibt es an vielen Standorten in großer Anzahl Fahrradständer, die aufgrund ihrer Lage und Beschaffenheit („Felgenkiller“) offensichtlich auch über längere Zeiträume hinweg nicht genutzt werden. Zum anderen fehlen ausreichende benutzerfreundliche Absperranlagen an vielen wichtigen Standorten (zentrale Plätze, öffentliche und Hochschuleinrichtungen, Bahnhof etc.) vor allem in der Innenstadt.

Ein weiteres Problemfeld stellt die Führung des Radverkehrs über die Altmühl dar. Der von Westen (Dollnstein) her kommende Radweg im Altmühltal quert den Fluss im Bereich der Eichstätter Innenstadt, um dann auf der Nordseite weiter in Richtung Kipfenberg zu führen. Der Herzogsteg als wichtigste kernstadtnahe Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ist schon zu eng, um das alltägliche Verkehrsaufkommen aufzunehmen - in der Touristensaison kommen noch viele Radwanderer hinzu. Darüber hinaus ist der Steg aufgrund seiner Steigung für Radfahrer problematisch. Der neue Steg von der Spitalstadt zur Ritter-von-Hofer-Straße trägt wesentlich zur Verbesserung der Situation bei. Nach der Umsetzung des baulichen Konzeptes in der Spitalstadt wird sich das Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern jedoch aufgrund der neuen Nutzungen weiter erhöhen.

Thema Fahrradparken





- K 0 Einmündung Bahnhofplatz / B 13
- K 1 Bahnhofplatz
- K 2 Spitalbrücke/Pfahlstraße/Domplatz
- K 3 Ostenstraße / Leonrodplatz
- K 4 Luitpoldstraße / Gabriellstraße
- K 5/5a Westenstraße/Pfahlstraße/Gabrielistr.
- K 6 Buchtal/Am Graben/Luitpoldstraße
- K 7 Ostenstraße / Kard.-Freysing-Platz
- K 8 Ostenstraße / Römerstraße / Universitätsallee
- K 9 Ingolstädter Straße / Aumühle

Stadt Eichstätt

Knotenpunktzählungen
Lage der Erhebungsstellen

Erhebungen: Do., 25.06.2009

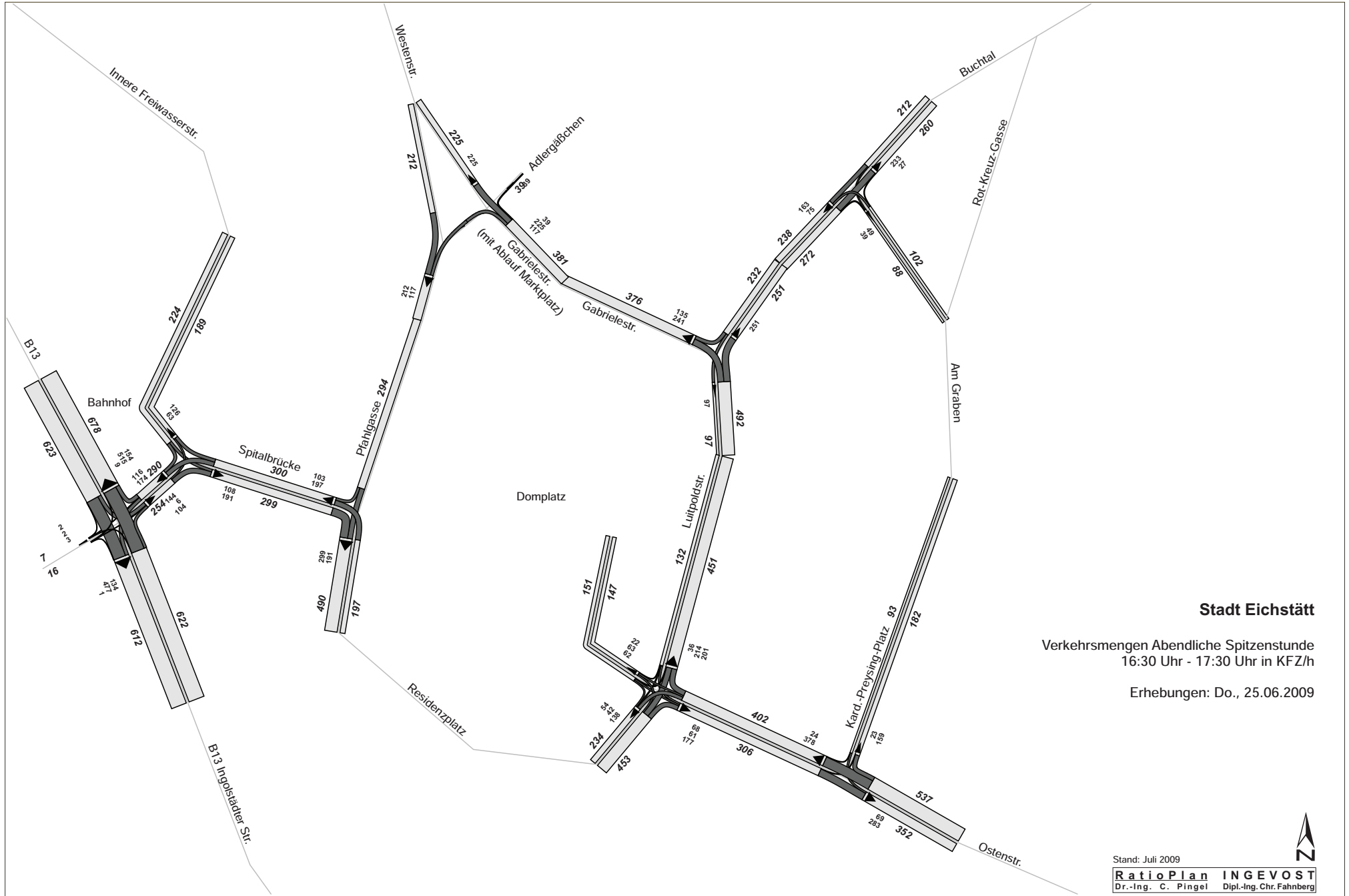
- **Knotenpunktzählung K0**
06:00 Uhr - 20:00 Uhr
- **Knotenpunktzählungen K1 - K9**
07:00 Uhr - 09:00 Uhr und
11:30 Uhr - 13:30 Uhr und
16:00 Uhr - 19:00 Uhr

Stand: Juli 2009

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

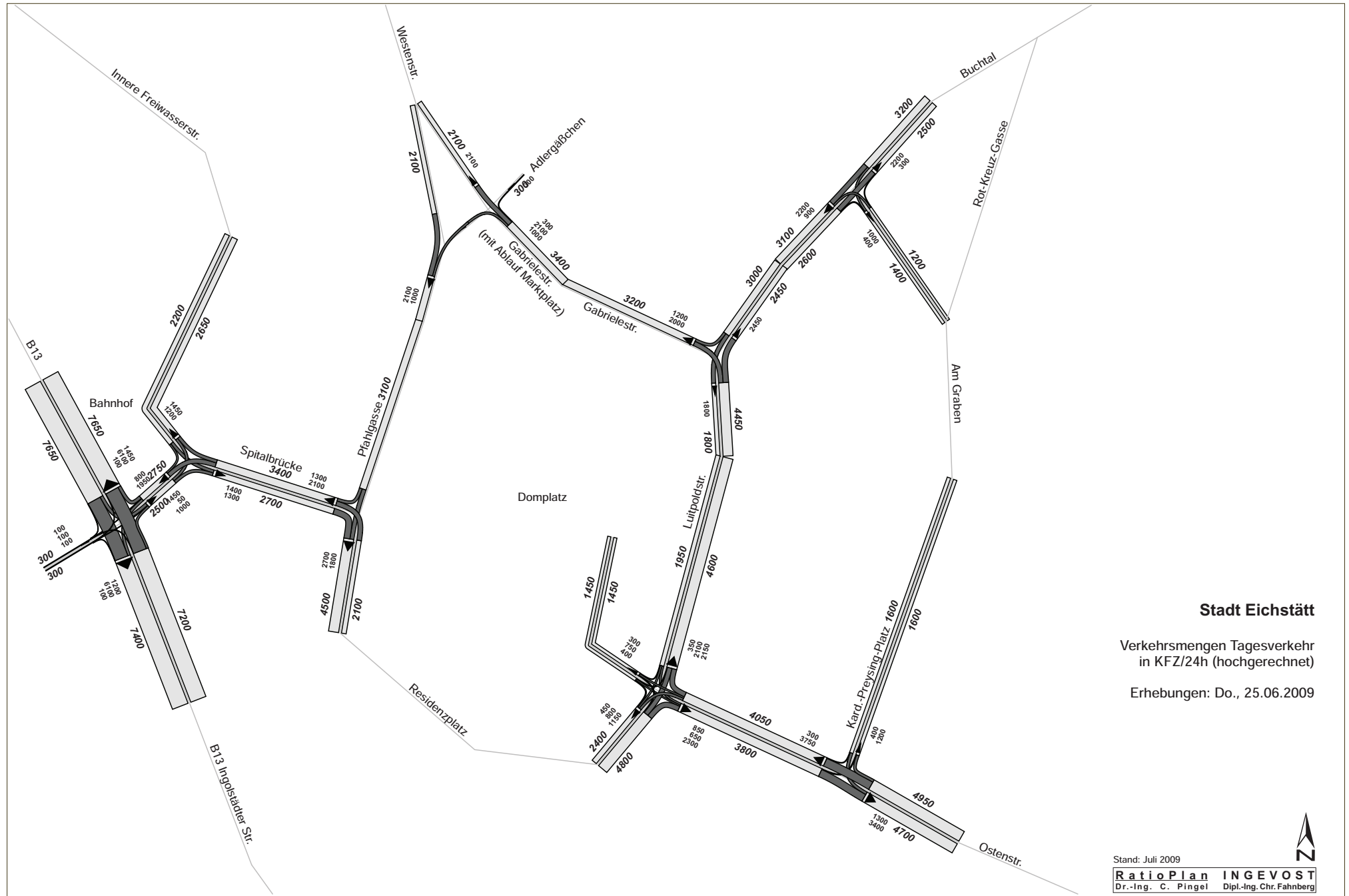






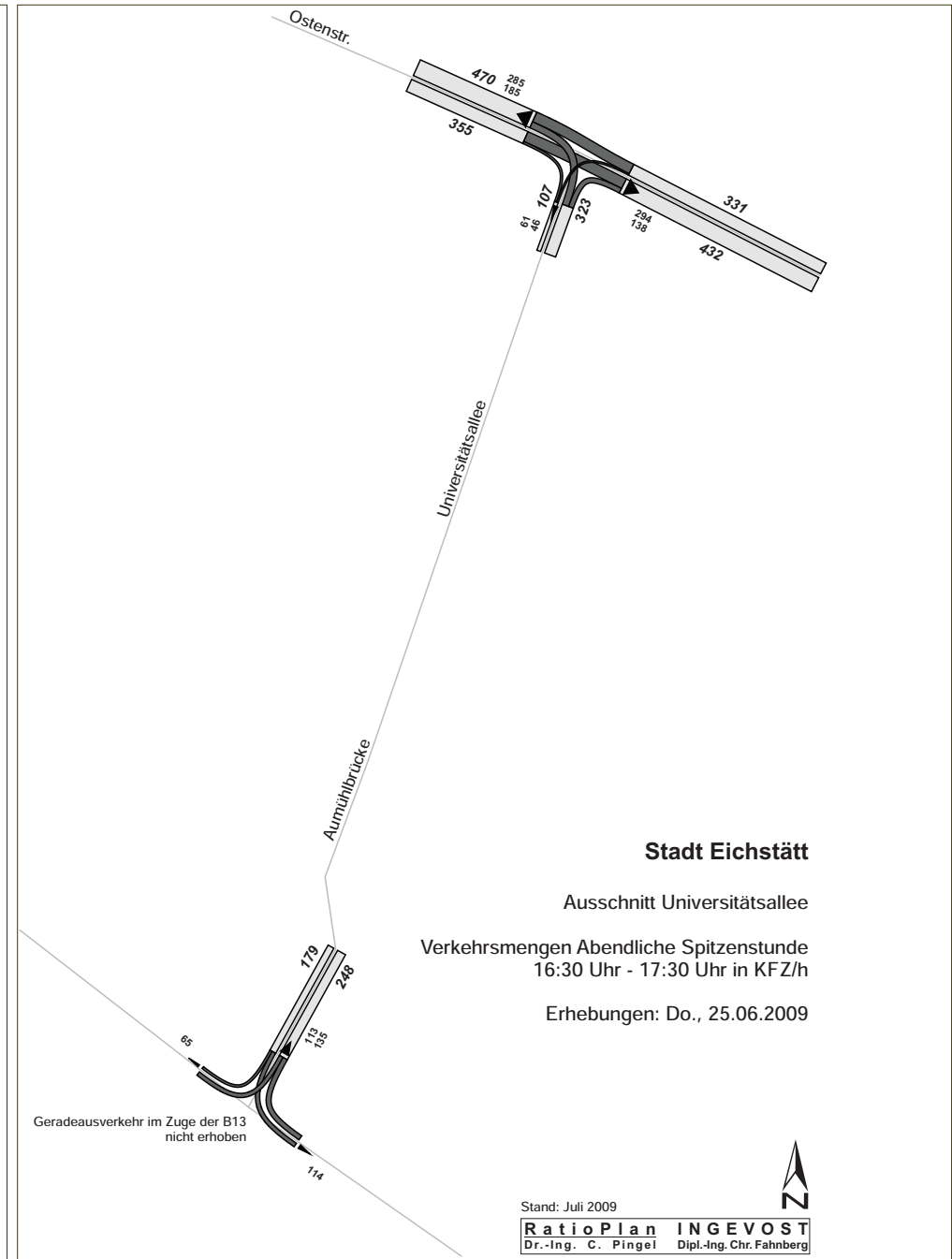
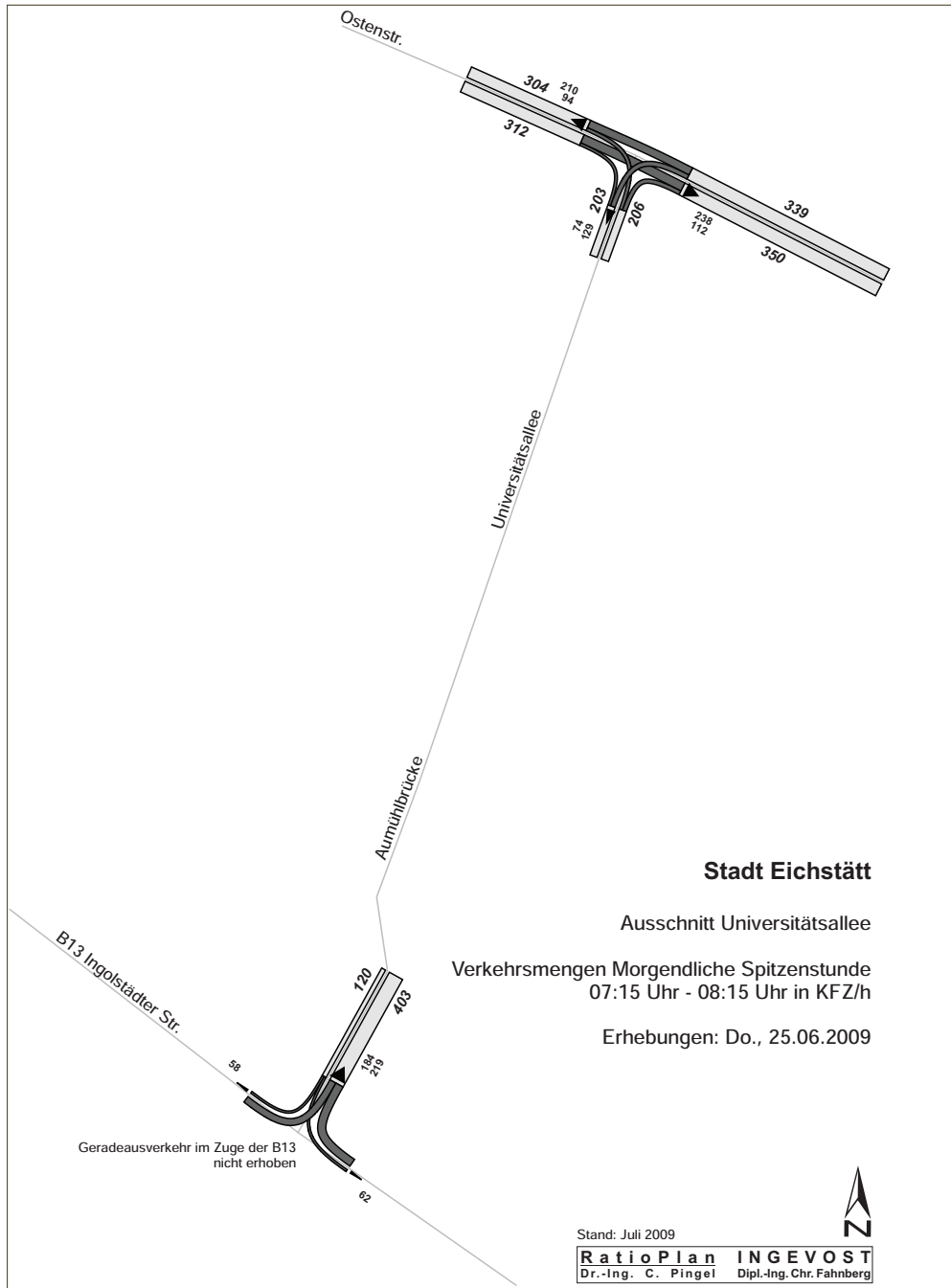
Stadt Eichstätt
Verkehrsmengen Abendliche Spitzenstunde
16:30 Uhr - 17:30 Uhr in KFZ/h
Erhebungen: Do., 25.06.2009





Stadt Eichstätt
Verkehrsmengen Tagesverkehr
in Kfz/24h (hochgerechnet)
Erhebungen: Do., 25.06.2009





Interpretation der Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Für acht wichtige Knotenpunkte in der Innenstadt und zwei Knotenpunkte östlich der Ostenvorstadt (wichtige zentrumsnahe Stadteinfahrt von der B 13 her) wurden am Donnerstag, den 25. Juni 2009 jeweils in der morgendlichen (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) und der abendlichen Spitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr) Erhebungen der Verkehrsmenge durchgeführt.

Aus den Abbiegevorgängen an den Knotenpunkten ließ sich auch die jeweilige Verkehrsbelastung auf den Streckenabschnitten zwischen den Knoten ermitteln.

Weiter wurden die Ergebnisse für die einzelnen Knoten und Streckenabschnitte auf 24 Stunden hochgerechnet, d.h. es wurde die Verkehrsmenge im Tagesverkehr in Kfz/24 h errechnet. Die Ergebnisse wurden graphisch aufbereitet und auf den vorherigen Seiten der Untersuchung dargestellt.

Die ermittelten Werte lassen insbesondere Rückschlüsse auf die folgenden verkehrsplanerisch relevanten Fragestellungen zu:

- Welche Verkehrsmengen kommen in den Spitzenstunden und in 24 Stunden über welche „Stadteinfahrten“ in die historische Eichstätter Kernstadt?
- Welche Fahrbeziehungen kristallisieren sich als besonders bedeutsam heraus?
- Mit welchen Verkehrsmengen hat man es in den einzelnen Straßen zu tun und auf welchen Straßen ist das Kfz-Verkehrsaufkommen am größten?

Als wichtige Ergebnisse und Schlussfolgerungen können genannt werden:

- Über die Spitalbrücke fahren in 24 Stunden 2.700 Kfz von Westen her in die Kernstadt (Pfahlstraße/Residenzplatz); der überwiegende Teil davon kommt von der Ingolstädter Straße (B 13) her.
- Über die Westenstraße gelangen täglich 2.100 Kfz von Nordwesten her in die Kernstadt (Pfahlstraße).
- Über das Buchtal fahren täglich 2.200 Kfz von Nordosten her in die Kernstadt (Luitpoldstraße); rund 1.000 Kfz biegen in den Graben ein, um in die Stadtquartiere im Osten mit ihren zahlreichen öffentlichen Infrastruktureinrichtungen zu gelangen.
- Über die Ostenstraße gelangen in 24 Stunden 3.750 Kfz von Osten her in die Kernstadt (Kard.-Preysing-Platz); 1.200 Kfz biegen nach Norden zum Graben hin ab.

- Von der Ingolstädter Straße aus (beide Richtungen) gelangen täglich 3.000 Kfz über die Aumühlbrücke in die Universitätsallee und von dort 2.800 Kfz an die Ostenstraße; mehr als die Hälfte davon biegt dann nach links in Richtung Innenstadt ab.
- Die am stärksten frequentierten Fahrbeziehungen (in 24 Stunden) sind

- von der Spitalbrücke in Richtung Residenzplatz: 2.700 Kfz
- in die nördliche Luitpoldstraße in Richtung Buchtal: 2.450 Kfz
- vom Residenzplatz in die Ostenstraße: 2.350 Kfz
- von der Ostenstraße in Richtung Luitpoldstraße: 2.150 Kfz
- vom Residenzplatz in die Luitpoldstraße: 2.100 Kfz
- vom Residenzplatz in Richtung Spitalbrücke: 2.100 Kfz
- von der Luitpoldstraße in die Gabrielistraße: 2.000 Kfz
- von der Spitalbrücke zur B13: 1.950 Kfz

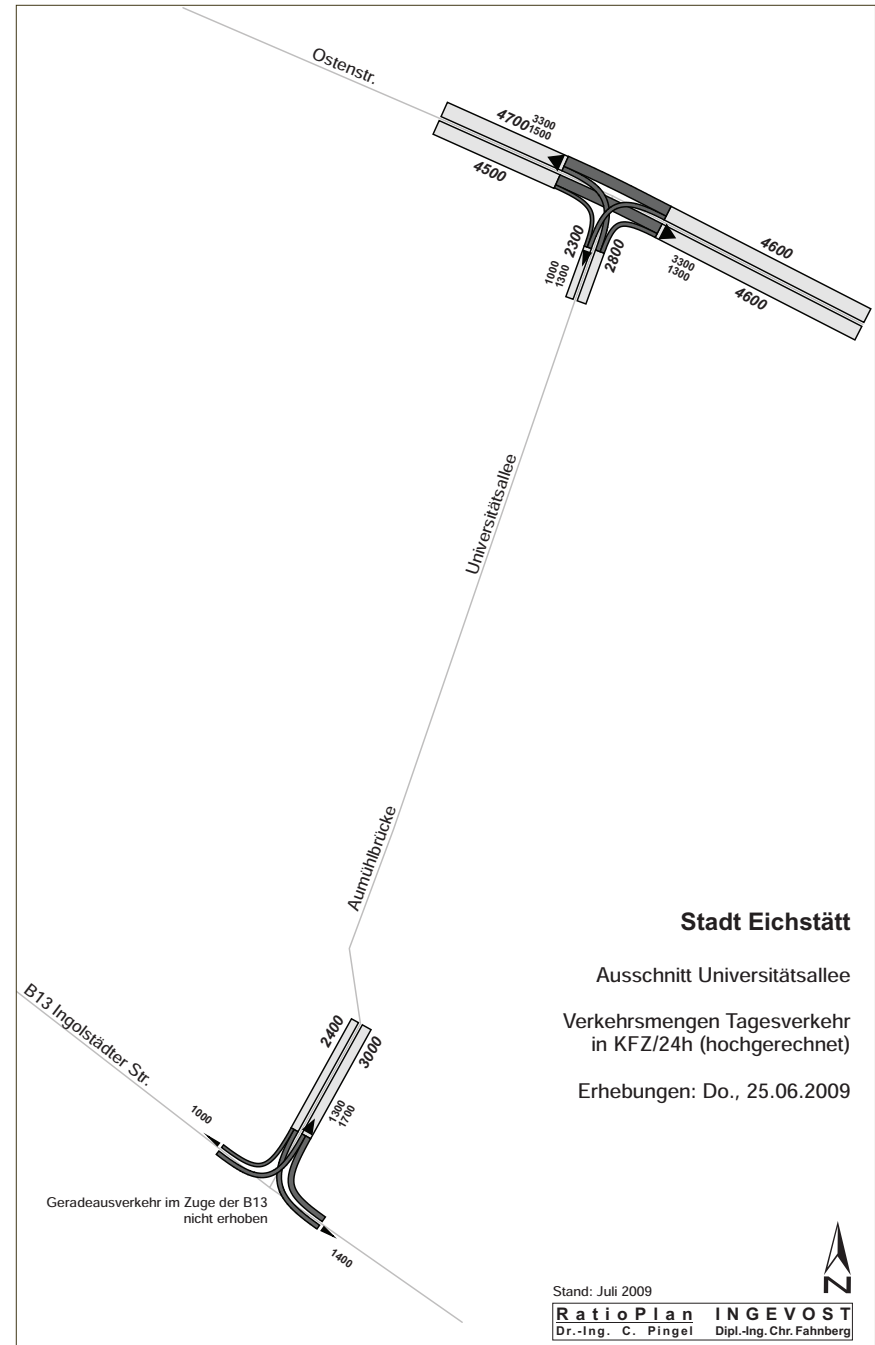
- die am stärksten vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen/Streckenabschnitte sind im Tagesverkehr

- der Residenzplatz in Richtung Osten: 4.500 bis 4.800 Kfz
- die Ostenstraße (in beiden Richtungen 9.650 Kfz) sowie
- die Luitpoldstraße zwischen Ostenstraße und Gabrielistraße nach Norden: 4.450 - 4.600 Kfz

- die größten Verkehrsmengen pro Stunde in einer Richtung wurden in einigen Straßen während der abendlichen Spitzenstunde erhoben - Spitzenreiter waren

- die Ostenstraße stadteinwärts bis zum Kard.-Preysing-Platz: 537 Kfz/h
- der Residenzplatz im westlichen Abschnitt in in Richtung Osten: 490 Kfz/h
- die Luitpoldstraße zwischen Ostenstraße und Gabrielistraße in Richtung Norden: 451 - 492 Kfz/h

Inwieweit die erhobenen Verkehrsmengen und insbesondere die daraus resultierenden Lärm- und Abgasbelastungen mit den eingangs formulierten Leitzielen zur Stärkung der Eichstätter Innenstadt verträglich sind, wird im folgenden Kapitel behandelt.



Stadt Eichstätt

Ausschnitt Universitätsallee

Verkehrsmengen Tagesverkehr in Kfz/24h (hochgerechnet)

Erhebungen: Do., 25.06.2009

Stand: Juli 2009

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

Durch Verkehr stark belastete Quartiere

Erfahrungen haben gezeigt, dass zu hohe Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr mit Wohnnutzungen und Geschäftsnutzungen nicht verträglich sind. Anwohner stark belasteter Verkehrsstraßen flüchten aus der Innenstadt an den Stadtrand, Geschäftsstraßen veröden, weil die Menschen lieber in Fußgängerzonen oder Einkaufsmärkten einkaufen.

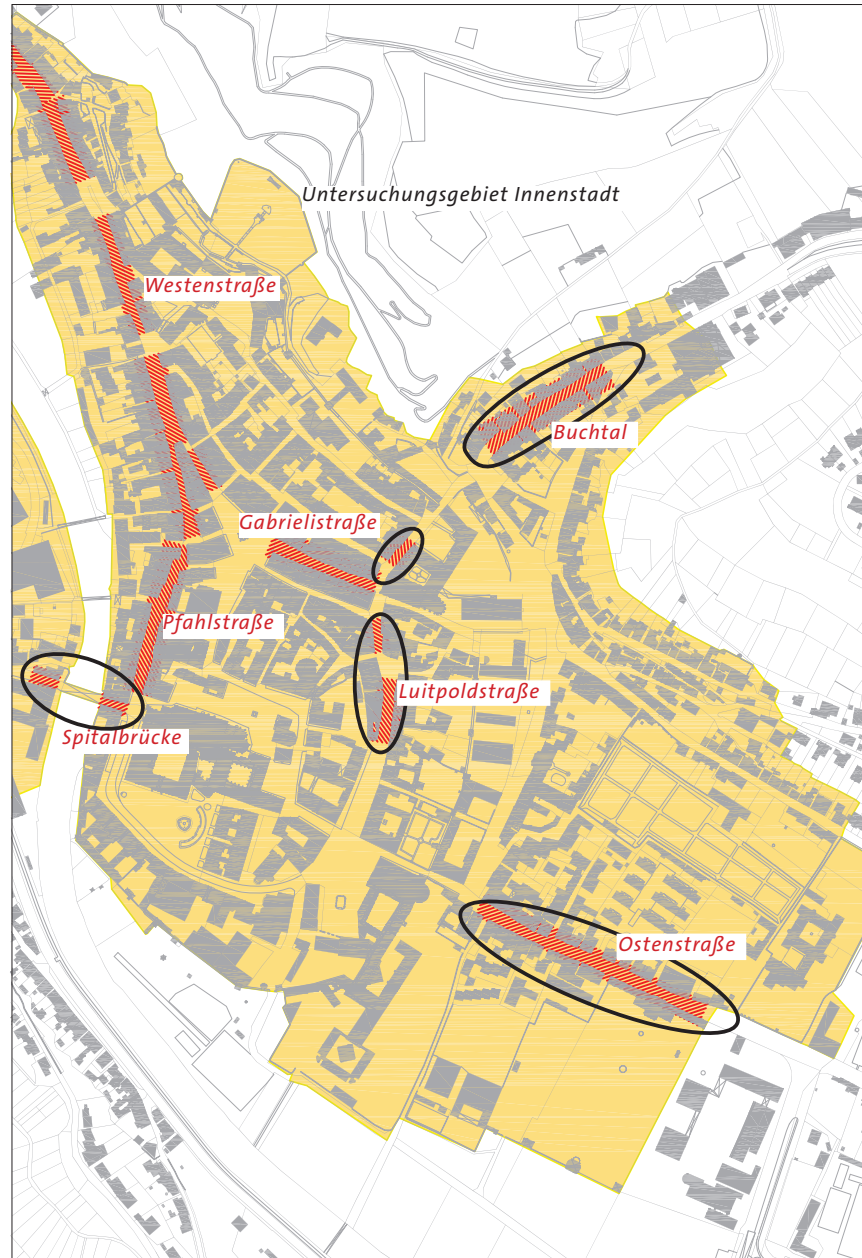
Im folgenden wird untersucht, in welchen Straßen und Gassen der Eichstätter Innenstadt aufgrund der vorhandenen Straßenbreite zum einen und der in den Spitzenstunden erhobenen Verkehrsmenge und der daraus resultierenden Lärm- und Abgasbelastungen zum anderen eine Unverträglichkeit von Autoverkehr und Randnutzung gegeben ist. Denn: In engen Straßen wirken sich die Lärm- und Abgasemissionen besonders stark auf Fußgänger/Passanten und Radfahrer sowie auf die Lebens- und Wohnumfeldqualität aus.

In den folgenden Straßen der Eichstätter Innenstadt gibt es zumindest abschnittsweise Straßenbreiten (Abstand von Fassade zu Fassade), die unter 15 Meter liegen (siehe rote Darstellung in nebenstehendem Plan); häufig liegt der Baufluchtenabstand sogar unter 10 Metern:

- Westenstraße (440 Kfz/Sp.h; 260 Kfz/Sp.h)
- Pfahlstraße (300 Kfz/Sp.h; 220 Kfz/Sp.h)
- Auffahrten zur Spitalbrücke (600 Kfz/Sp.h; 430 Kfz/Sp.h)
- Gabrielstraße (380 Kfz/Sp.h; 210 Kfz/Sp.h)
- Luitpoldstraße
 - Abschnitt Nord (510 Kfz/Sp.h; 460 Kfz/Sp.h)
 - Abschnitt Süd (590 Kfz/Sp.h; 401 Kfz/Sp.h)
- Buchtal (470 Kfz/Sp.h; 510 Kfz/Sp.h)
- Ostenstraße (890 Kfz/Sp.h; 650 Kfz/Sp.h)

Im Zuge der Verkehrserhebung wurden in den o.a. Straßen die Verkehrsmengen in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde ermittelt (siehe Werte oben in Klammern); die besonders kritischen Werte (Belastung > 500 Kfz/Sp.h) wurden rot markiert und die entsprechenden Straßenzüge im nebenstehenden Plan eingekreist.

Es ist eindeutig zu erkennen, dass es sich bei den besonders stark belasteten engen Straßen vorwiegend um die sogenannten „Stadtportale“, die Stadteinfahrten vor allem von Nordosten, Osten und Westen her handelt. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass alle betroffenen rot gekennzeichneten Stadtstraßen von einer lebendigen gemischten Nutzungsstruktur (Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) geprägt sind.



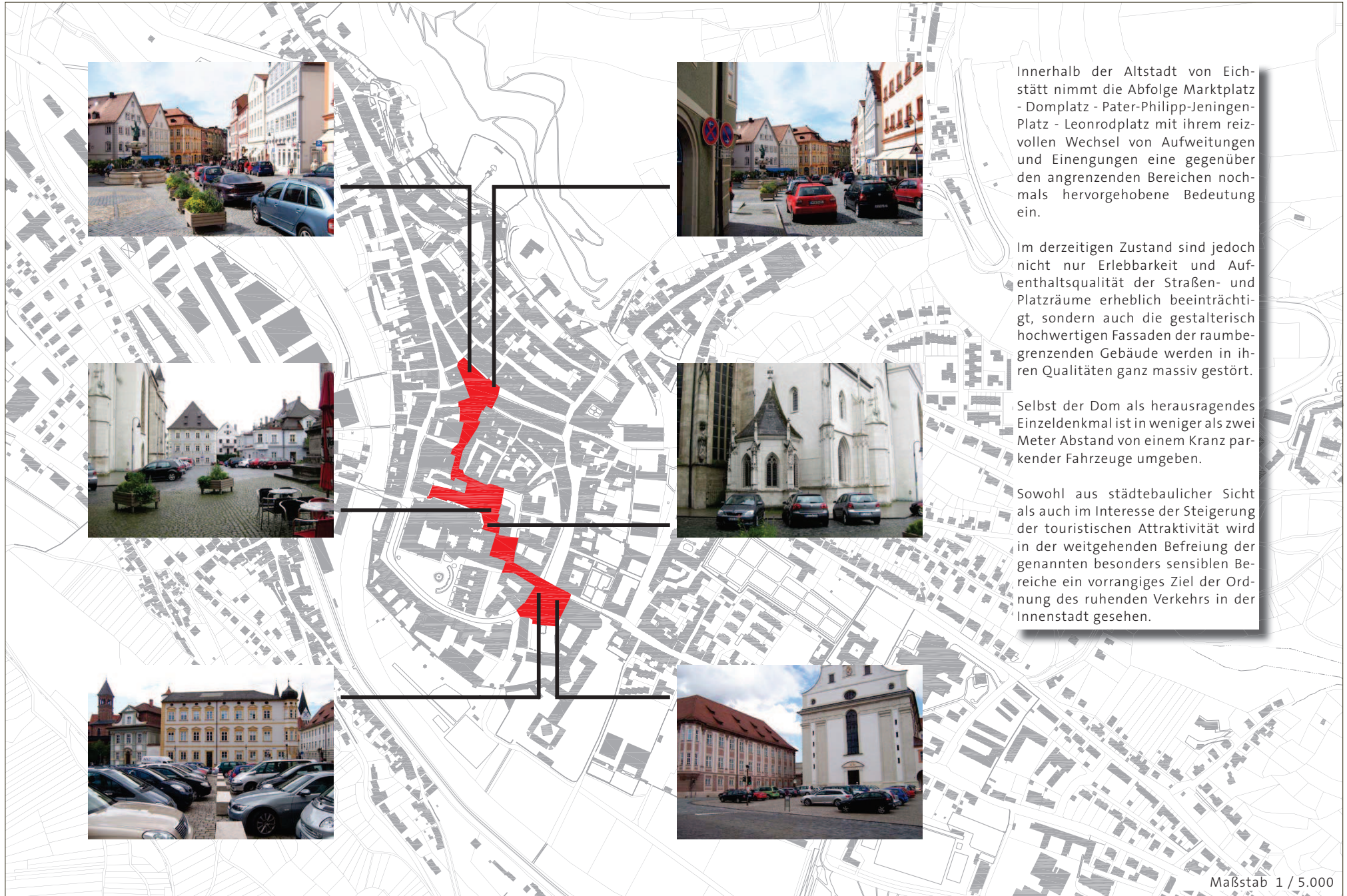
Straßen mit geringem Baufluchtenabstand und hoher Verkehrsbelastung M 1/5.000

Ergebnisse /Schlussfolgerungen

- Zahlreiche stadträumlich reizvolle Stadtstraßen und Gassen der Innenstadt mit einer Mischnutzung, die entscheidend zum Flair und zur Attraktivität der Stadt beiträgt, sind derzeit durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm, Abgase) insbesondere in der abendlichen Spitzenstunde in ihrer Lebensqualität stark eingeschränkt.
- Künftige Verkehrskonzepte sollten unter anderem darauf ausgerichtet sein, Verbesserungen im Stellplatzangebot zu vermeiden, um die Verkehrsbelastungen aufgrund des Parkplatzsuchverkehrs nicht noch zu erhöhen. Denn: nur eine Eichstätter Innenstadt, die zum Flanieren und zum Aufenthalt einlädt und in der man gerne wohnt, kann auf längere Sicht eine vitale und lebensfähige Innenstadt sein.

Enge Stadtstraßen





Innerhalb der Altstadt von Eichstätt nimmt die Abfolge Markt- Domplatz - Pater-Philipp-Jeningen- Platz - Leonrodplatz mit ihrem reizvollen Wechsel von Aufweitungen und Einengungen eine gegenüber den angrenzenden Bereichen nochmals hervorgehobene Bedeutung ein.

Im derzeitigen Zustand sind jedoch nicht nur Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität der Straßen- und Platzräume erheblich beeinträchtigt, sondern auch die gestalterisch hochwertigen Fassaden der raumbegrenzenden Gebäude werden in ihren Qualitäten ganz massiv gestört.

Selbst der Dom als herausragendes Einzeldenkmal ist in weniger als zwei Meter Abstand von einem Kranz parkender Fahrzeuge umgeben.

Sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch im Interesse der Steigerung der touristischen Attraktivität wird in der weitgehenden Befreiung der genannten besonders sensiblen Bereiche ein vorrangiges Ziel der Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt gesehen.

4. Ergänzende Bestandsaufnahmen

4.8 Problem Standortwahl für neue Parkieranlagen

Problem Standortwahl für neue Parkieranlagen

Die nebenstehende Karte soll zeigen, wie schwierig es wäre, im Untersuchungsgebiet oder in einer günstigen innenstadtnahen Lage einen Standort für eine neue größere Parkieranlage zu finden.

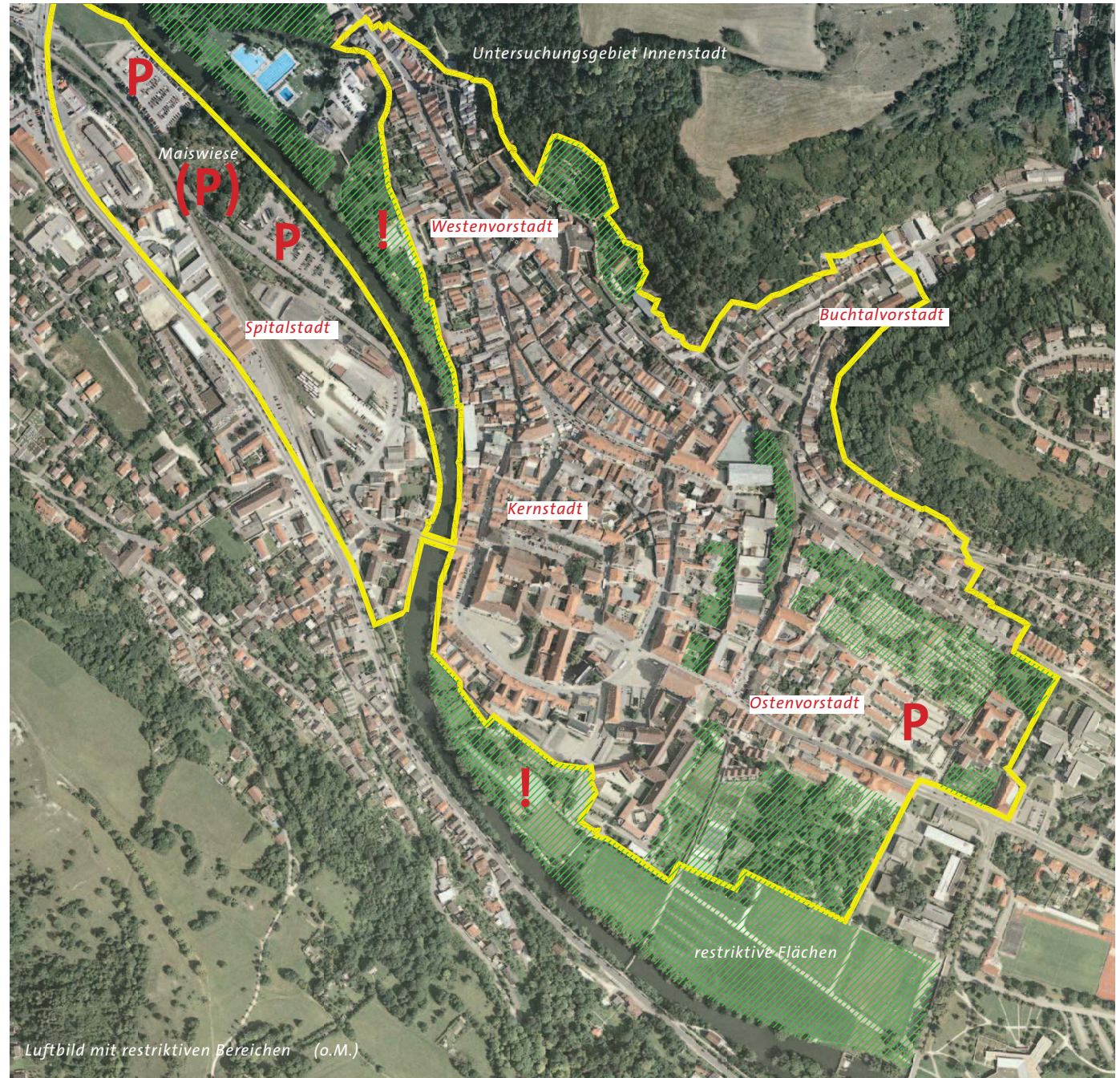
Als restriktiv zu behandelnde Flächen gelten insbesondere die wertvollen Grünflächen im Talraum der Altmühl, die auch künftig landschaftlich geprägt sein sollten. Einzelne Störungen durch Parkplätze oder Sportanlagen haben bereits zu Eingriffen geführt (siehe die roten Ausrufezeichen in nebenstehender Karte).

Aber auch die innerstädtischen Parks, Gärten, von Grün geprägten Innenhöfe und öffentlichen Freiflächen, meist mit prägendem und zu erhaltendem Baumbestand, sind aus planerischer Sicht als „Tabuflächen“ zu betrachten.

Zu vermeiden ist insbesondere in der historischen Kernstadt, aber auch in den drei Vorstädten mit ihrem überwiegend stadtbildprägenden Gebäudebestand der Abriss von Gebäuden, um Flächen für Parkieranlagen zu schaffen.

Aufgrund ihrer Lage ist die Spitalstadt in besonderer Weise für größere Parkierflächen geeignet. Zwei Bestandsparkplätze existieren bereits; ein weiterer ist gemäß dem im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungsplan, der für weitere kernstadtnah gelegene Quartiere der Spitalstadt ein Konzept zur Bebauung vorsieht, geplant (Maiswiese).

Geeignete größere und ungenutzte Flächen in fußläufiger Entfernung zur Kernstadt stehen nicht zur Verfügung.



Luftbild mit restriktiven Bereichen (o.M.)

5. Entwicklung eines Parkraumkonzeptes

5.1 und 5.2 Denkansätze und Entwicklungsrichtungen 1 und 2

Denkansätze und Entwicklungsrichtungen - und ihre Konsequenzen

Im folgenden Arbeitsschritt sollen die in Eichstätt prinzipiell denkbaren Denk- und Handlungsansätze und ihre jeweiligen Konsequenzen skizzenhaft in Form verschiedener Szenarien aufgezeigt werden.

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Ergebnisse der Untersuchungen und Bestandsaufnahmen dienen hierbei als wesentliche Grundlagen.

Grundsätzlich soll so vorgegangen werden, dass jeweils die

zugrunde gelegte (verkehrspolitische) Grundeinstellung und Grundsatzentscheidung

damit verknüpften zum Einsatz kommenden Maßnahmen und Instrumente

hieraus zu erwartenden Konsequenzen und Folgen / abschließende Bewertung

Denkansatz / Entwicklungsrichtung 1

Man arrangiert sich mit der bestehenden Situation und lässt alles so wie es ist.

Das bedeutet ...

der fließende und ruhende Kfz-Verkehr wird wie bisher organisiert und abgewickelt	es erfolgen keine Maßnahmen zum Ausbau des Stadtbusverkehrs (Stadtlinie Eichstätt)
es erfolgen keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	es erfolgt keine Schaffung neuer Parkierungsanlagen

Denkansatz / Entwicklungsrichtung 2

Man möchte die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt erhöhen, in dem die verkehrsbedingten Belastungen reduziert werden, baut aber weiter allein auf die Erreichbarkeit der Stadtmitte mit dem Auto

Das bedeutet ...

die Zahl der Stellplätze in den städtebaulich sensiblen Bereichen der Kernstadt werden reduziert; außerdem erfolgt eine effektivere Parkraumbewirtschaftung	es erfolgen keine Maßnahmen zum Ausbau des Stadtbusverkehrs (Stadtlinie Eichstätt)
es erfolgen keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	es erfolgt keine Schaffung neuer Parkierungsanlagen als Ersatz, sondern es werden die Kapazitätsreserven der Stellplatzflächen v.a. außerhalb der Kernstadt genutzt

bausteinhaft dargestellt werden sollen.

Am Ende des Kapitels wird der Denk- und Lösungsansatz ausgewählt, der aus planerischer Sicht der für die Stadt Eichstätt gangbarste, zukunftsträchtigste und nachhaltigste Weg darstellt.

Im abschließenden Kapitel werden dann die möglichen und nötigen flankierenden Maßnahmen aufgezeigt sowie weitere theoretisch denkbare Instrumente auf ihre Sinnhaftigkeit und Anwendbarkeit in Eichstätt hin diskutiert.

Wenn diese Vorgehensweise gewählt wird, dann ...

- ist keine Suche nach geeigneten Standorten für Parkierungsanlagen erforderlich
- besteht weiterhin eine starke Belastung der Innenstadtquartiere durch den fließenden und ruhenden Verkehr
- weiterhin starke Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in der Eichstätter Innenstadt - das Flair bleibt auch künftig nur sehr eingeschränkt erlebbar
- sinkt die Lebensqualität weiter - Abwanderungen drohen, daraus resultieren weitere Leerstände und der Funktionsverlust der Innenstadt

Wenn diese Vorgehensweise gewählt wird, dann ...

- können die freiwerdenden Flächen für den Fußgängerverkehr und Verweilflächen genutzt werden und die historische Bausubstanz kann besser zur Geltung kommen
- wird längerfristig darauf die Kernstadt ausgerichtete fließende Verkehr (Parkplatzsuchverkehr) zurückgehen, weil man „schlechter und teuer“ einen Parkplatz findet
- wird sich die Wohnqualität und Lebensqualität in der Innenstadt kaum merklich verbessern
- wird „Verkehr in Eichstätt“ aber nach wie vor auf die Benutzung des Pkw ausgerichtet sein - Öffentlicher Verkehr und Radverkehr spielen nur eine untergeordnete Rolle

Denkansatz / Entwicklungsrichtung 3

Man möchte die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt und ihre Attraktivität als Einzelhandelsstandort erhöhen, in dem die verkehrsbedingten Belastungen erheblich reduziert werden. Hierbei setzt man auf eine Erhöhung der Verkehrsanteile im Öffentlichen Verkehr sowie im Radverkehr und eine Senkung der des motorisierten Individualverkehrs

Das bedeutet ...

die Notwendigkeit eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes zur Radverkehrsförderung (Nutzung der vorhandenen Potentiale)	die Notwendigkeit eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes zur Förderung des Stadtbusverkehrs (Nutzung der vorhandenen Potentiale)
die weitgehende Aufhebung der Stellplätze in den städtebaulich sensiblen Bereichen (Platzfolge) sowie konsequente Parkraumbewirtschaftung und Parkraumüberwachung	keine Schaffung neuer Parkierungsanlagen

Wenn diese Vorgehensweise gewählt wird, dann ...

wird der ÖV und der Radverkehr für viele Eichstätter Bürgerinnen und Bürger eine Alternative zum Auto

werden die Verkehrsbelastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr und die Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr spürbar zurück gehen

wird die Lebens- und Wohnqualität der Eichstätter Innenstadt zunehmen und (bei Schaffung ergänzender „Einzelhandelsmagnete“) und in ihrer Attraktivität als Einkaufsstandort gestärkt

wird die unverwechselbare Eichstätter Innenstadt in in ihrem hohen baukulturellen Wert von Bewohnern und Besuchern erlebbar

Denkansatz / Entwicklungsrichtung 4

Man möchte die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt und ihre Attraktivität als Einzelhandelsstandort erhöhen, in dem die verkehrsbedingten Belastungen hier erheblich reduziert werden. Hierbei wird jedoch weiterhin auf das Auto „gesetzt“ und es sollen alternative Parkierungsanlagen am Rande der Innenstadt entstehen

Das bedeutet ...

die Zahl der Stellplätze in den städtebaulich sensiblen Bereichen der Kernstadt werden reduziert; außerdem erfolgt eine effektivere Parkraumbewirtschaftung	es erfolgen keine Maßnahmen zum Ausbau des Stadtbusverkehrs (Stadtlinie Eichstätt)
es erfolgen keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	es sollen als Ersatz für wegfallende Stellplätze in der Kernstadt neue Parkierungsanlagen am Innenstadtrand geschaffen werden

Wenn diese Vorgehensweise gewählt wird, dann ...

wird sich die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt verbessern und die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsstandort erhöhen

können die freiwerdenden Flächen für den Fußgängerverkehr und Verweilflächen genutzt werden und die historische Bausubstanz kann besser zur Geltung kommen

wird „Verkehr in Eichstätt“ aber nach wie vor auf die Benutzung des Pkw ausgerichtet sein - Öffentlicher Verkehr und Radverkehr spielen nur eine untergeordnete Rolle

müssen Standorte für neue Parkierungsanlagen gefunden werden; dies ist ggfs. mit erheblichen Eingriffen in landschaftlich und grünordnerisch wertvolle Bereiche verbunden

Denkansatz / Entwicklungsrichtung 5

Man reduziert die Attraktivität der Innenstadt auf eine möglichst optimierte Erreichbarkeit mit dem Auto und das Vorhandensein möglichst vieler Parkplätze

Das bedeutet ...

der fließende und ruhende Kfz-Verkehr wird wie bisher organisiert und abgewickelt	es erfolgen keine Maßnahmen zum Ausbau des Stadtbusverkehrs (Stadtlinie Eichstätt)
es erfolgen keine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	es werden zusätzliche Parkierungsanlagen am Innenstadtrand geschaffen

Wenn diese Vorgehensweise gewählt wird, dann ...

besteht weiterhin eine starke Belastung der Innenstadtquartiere durch den fließenden und ruhenden Verkehr

sinkt die Lebensqualität weiter - Abwanderungen drohen, daraus resultieren weitere Leerstände und der Funktionsverlust der Innenstadt

wird „Verkehr in Eichstätt“ nach wie vor auf die Benutzung des Pkw ausgerichtet sein - Öffentlicher Verkehr und Radverkehr spielen nur eine untergeordnete Rolle

müssen Standorte für neue Parkierungsanlagen gefunden werden; dies ist ggfs. mit erheblichen Eingriffen in landschaftlich und grünordnerisch wertvolle Bereiche verbunden

Planerische Empfehlung

Aus planerischer Sicht wird der Stadt Eichstätt eindeutig empfohlen, die Entwicklungsrichtung 3 einzuschlagen.

Im folgenden wird - ebenfalls in schematischer Form - aufgezeigt, welches Maßnahmenpaket im einzelnen anzupacken sein wird, um die Entwicklungsziele

Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt

Stärkung der Attraktivität als Einzelhandelsstandort

stadtverträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs

Erhöhung der Verkehrsanteile des „Umweltverbundes“

erreichen zu können.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf eingegangen, welche begleitenden verkehrsplanerischen Instrumente, aber auch welche flankierenden Maßnahmen im Rahmen der künftigen Stadtentwicklungsplanung notwendig sein werden, um das Oberziel einer **attraktiven Eichstätter Innenstadt** zu erfüllen.

Gleichzeitig (und abschließend) erfolgt auch die Darstellung und kritische Bewertung einiger „typischer“ verkehrsplanerischer Instrumente im Hinblick auf ihre Sinnhaftigkeit und Anwendbarkeit in Eichstätt.

Verkehrsplanerische Maßnahmen

Maßnahmenkonzept zur Radverkehrsförderung, v.a.

attraktive Verbindungen über die Altmühl

attraktive Routen von den Wohnquartieren außerhalb in die Innenstadt

attraktive Radwegführung in der Innenstadt (Durchlässigkeit etc.)

ausreichende Anzahl benutzerfreundlicher Absperranlagen

Maßnahmenkonzept zur Förderung der „Stadtlinie Eichstätt“, v.a.

Taktverdichtung in den Stoßzeiten

Betrieb auch an Sonn- und Feiertagen

Einführung eines Abendverkehrs

Verbesserung des Haltestellenkomforts

Maßnahmenkonzept zur besseren Nutzung der vorhandenen Parkierungsangebote

attraktive Wege von der Spitalstadt in die Kernstadt und Westenvorstadt

Aufwertung des Parkplatzes Waisenhaus

Kampagne zur besseren Akzeptanz der Tiefgarage Pedettistraße

konsequente Parkraumbewirtschaftung und Parkraumüberwachung

Notwendige begleitende / flankierende Maßnahmen

Rückbau der ca. 160 Stellplätze in den städtebaulich sensiblen Bereichen (Platzfolge Marktplatz - Domplatz - Pater-Ph.-Jening-Platz - Leonrodplatz)

Umgestaltung von Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Förderung von Car-Sharing

Attraktivierung des Einzelhandelsangebotes in der Innenstadt - Schaffung von „Magneten“ -

Anreize für Erhaltung und Schaffung von Wohnraum in der Innenstadt (Fördermittel bei Sanierungsvorhaben etc.)

Marketing / Werbung / Internetauftritt
Aufklärungsarbeit / Information

Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung

In jeder Innenstadt muss abgewogen werden, wieviel Autoverkehr für eine „gesunde“ Entwicklung zuträglich ist. Hierbei sind die Faktoren Lebens- und Wohnqualität, Attraktivität und Einkaufsflair und Standortqualität (Erschließung durch privaten und öffentlichen Verkehr) von Bedeutung.

Parkraumbewirtschaftung stellt Stellplätze in der Innenstadt zur Verfügung und führt sie über Verbote und eine bestimmte Preispolitik bestimmten Nutzergruppen zu. Hierzu zählen in Eichstätt insbesondere der

- Einkaufs- und Besorgungsverkehr,
- Wirtschaftsverkehr,
- Besucherverkehr,
- Anwohnerverkehr und
- Berufs- und Ausbildungsverkehr

Der Einkaufs- und Besorgungsverkehr ist auch für die Eichstätter Innenstadt von enormer Bedeutung. Es dürfen keine Maßnahmen ergriffen werden, die zur Verdrängung von Kunden führen. Trotzdem ist es sinnvoll, Alternativangebote zu machen, die den Kunden die Nutzung anderer Verkehrsmittel (Bus oder Fahrrad) erleichtern. Stellplätze für den Kundenverkehr sollten auf Parkierungsanlagen am Rande der Innenstadt vorgesehen werden, von denen die Geschäftslagen zu Fuß in etwa 8 - 12 Minuten auf attraktiven Wegen erreicht werden können. Parkplätze für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr im öffentlichen Straßenraum sind prinzipiell als problematisch zu bewerten: sie erhöhen in hohem Maße die Störungen des fließenden Verkehrs, da schon wenige Stellplätze ein Vielfaches an Parksuchverkehr erzeugen.

Besucher abendlicher Veranstaltungen in der Innenstadt (Theater, Kino, Konzerte etc.) können dieselben Stellplatzanlagen nutzen wie der Einkaufs- und Besorgungsverkehr, der abends die Innenstadt verlassen hat. In Eichstätt wäre in diesem Zusammenhang zu prüfen, inwieweit die Öffnungszeiten der Tiefgarage Pedettstraße an die Bedürfnisse des abendlichen Besucherverkehrs angepasst werden sollten. Tagestouristen, die teilweise auch über einen längeren Zeitraum hinweg parken, um sich die Stadt anzuschauen, können längere Wege zugemutet werden, wenn diese attraktiv sind und an interessanten „Erlebnisorten“ in der Stadt vorbeiführen. Diese Besucher der Stadt sollten als in der Regel Ortsunkundige direkt an den Stadteingängen zu Parkierungsflächen außerhalb der Kernstadt (v.a. Spitalstadt, Waisenhaus) geleitet werden.

Berufstätige und Auszubildende lassen - wenn sie einen Pkw benutzen - ihr Fahrzeug in der Regel sehr lange in der Stadt stehen. So werden wertvolle Flächen in der Innenstadt unnötig verbraucht. Gerade diese Nutzergruppen sollten zum Umsteigen auf den „Umweltverbund“ bewegt werden, da sie ihre Fahrten meist in der Hauptverkehrszeit mit gutem Verkehrsangebot machen können.

Langzeitparken sollte also (mit Ausnahme des Anwohnerverkehrs) teuer werden - wer trotzdem mit dem Auto kommt und wertvolle Flächen über einen langen Zeitraum in Anspruch nimmt, muss teure Tarife akzeptieren.

Für die Bewohner von Innenstädten hat sich die Anwohnerparkregelung (Sonderparkberechtigung für Anwohner) bewährt. In Eichstätt wäre zu prüfen, inwieweit weitere Straßen insbesondere in der Kernstadt in die bestehende Anwohnerparkregelung einbezogen werden sollten. Außerdem sollte untersucht werden, inwieweit ein Teil der Tiefgaragenstellplätze in der Pedettstraße als „Anwohnergarage“ vermietet oder von Anwohnern in der Nacht genutzt werden kann.

Für den Wirtschaftsverkehr (Geschäfts- und Dienstreiseverkehr) sollten vorrangig Flächen auf den privaten Grundstücken angeboten werden.

Ordnung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs hat sich in vielen Innenstädten als das zentrale Planungsinstrument herausgestellt, mit dem ein Ausgleich zwischen Verkehrserschließung, Geschäftsnutzung und Wohnbedürfnissen erzielt werden kann.

Hierbei sollten bei der Parkraumbewirtschaftung insbesondere die folgenden Ziele beachtet werden:

- Mobilitätswünsche sollten gelenkt, aber nicht eingeschränkt werden
- die Erreichbarkeit aller Standorte sollte gewährleistet sein; Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität sind hierbei zu unterstützen
- der Pkw-Verkehr ist zu ermöglichen - die Verkehrsmittelwahl jedoch zugunsten des „Umweltverbundes“ (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) zu beeinflussen
- der ruhende Verkehr ist so zu ordnen, dass sich auch Ortsfremde zurecht finden.

Die Organisation des ruhenden Verkehrs wird insbesondere mittels verkehrsregelnder und monetärer Maßnahmen durchgeführt. Die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen sollte im Vorfeld geprüft und unter Einbindung der Bürger optimiert werden. Maßnahmen zur Parkraumüberwachung sollten konsequent durchgeführt werden; sie sind aber nur dann sinnvoll, wenn ihre Notwendigkeit von der Mehrheit der Bürger eingesehen und die Durchführung nicht als Willkür erlebt, sondern inhaltlich mitgetragen wird.

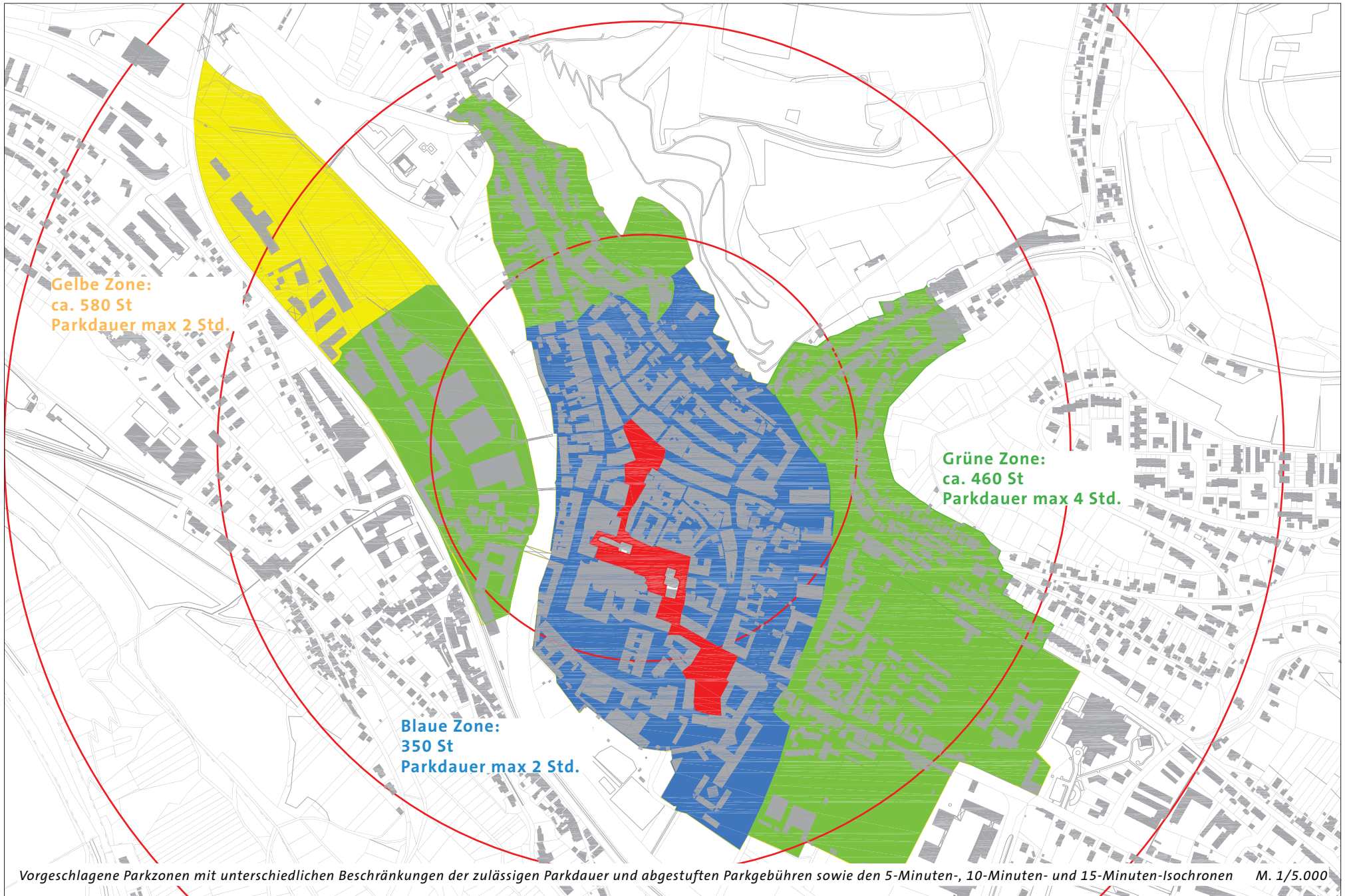
In Eichstätt sollte ein aufeinander abgestimmtes Paket von Maßnahmen zur Ordnung und Bewirtschaftung des künftig vorhandenen Stellplatzangebotes angestrebt werden. Hierzu zählen insbesondere

- Maßnahmen, die den langparkenden Verkehr durch Parkdauerbeschränkung zugunsten des kurzparkenden Verkehrs

von den lagegünstigen Parkierungsanlagen in der Innenstadt verdrängen

- Maßnahmen, mit denen durch abgestufte Parkgebühren das knappe Gut „Parkraum“ vermarktet und hiermit Einfluss auf die Parkdauer genommen wird
- Maßnahmen zur Steigerung der Mehrfachnutzung des vorhandenen Parkraumes
- Maßnahmen, mit denen in hierfür geeigneten Gebieten (Wohnquartieren) den Anwohnern Stellplätze gesichert werden (Anwohnerparken)
- Maßnahmen zur Einteilung der Eichstätter Innenstadt (Untersuchungsgebiet) in verschiedene Parkierungszonen (in Abhängigkeit von ihrer städtebaulichen Wertigkeit und Entfernung zum Stadtzentrum); Vorschlag:
 - die stadtgestalterisch besonders wertvolle und sensible Platzfolge Marktplatz-Domplatz-Leonrodplatz als enge „rote Zone“ mit allgemeinem Parkverbot (nachvollziehbare Ausnahmeregelungen sind nötig)
 - die sonstige Kernstadt als „blaue Zone“ (noch ca. 350 öffentlich zugängliche Stellplätze) mit einer Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden und Anwendung des höchsten Gebührensatzes; darauf zu achten ist, dass die Nutzung der künftig öffentlich zugänglichen Stellplätze in der TG Pedettstraße immer kostenkünstiger sein muss als die Nutzung der oberirdischen Stellplätze in den Straßenräumen
 - die Parkierungsflächen der drei Vorstädte sowie der neu entstehenden Parkplätze am unteren und oberen Anger in der Spitalstadt (insgesamt ca. 460 Stellplätze) als „grüne Zone“ mit einer maximal zulässigen Parkdauer von 4 Stunden und einem mittleren Gebührensatz
 - die sonstigen Großparkplätze in der Spitalstadt (ca. 580 Stellplätze) als „gelbe Zone“ mit unbegrenzter Parkdauer (teilweise niedrigster Gebührensatz, teilweise kostenfrei).





6. Flankierende Maßnahmen / Sonderthemen

Park & Ride

Das Prinzip von Park & Ride besteht in der Regel darin, dass die aus den Randgebieten einer Stadt oder von außerhalb kommenden Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug an einer ÖV-Haltestelle (Bahnhof oder Bushaltestelle mit gutem ÖV-Angebot) parken und die Fahrt ins Stadtzentrum mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzen.

Mit Park & Ride werden in erster Linie zwei Ziele verfolgt:

- Entlastung des Stadtzentrums vom Parksuchverkehr
- Ausgleich des Parkraumdefizits im Zentrum durch die Anlage von größeren Parkierungsanlagen an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs

Ein gut funktionierender Park & Ride-Betrieb ist von zwei wesentlichen Voraussetzungen abhängig:

- Es muss ein leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrssystem zur Verfügung stehen.
- Die Bedingungen für den Nutzer des eigenen Pkw müssen bei Fahrten ins Stadtzentrum so unangenehm sein (zeitraubende Parkplatzsuche, Staus etc.), dass das Umsteigen auf ein öffentliches Verkehrsmittel als vorteilhaft angesehen wird.

In Eichstätt stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Park & Ride-Stellplätze werden insbesondere am Stadtbahnhof benötigt (und sind laut Bebauungsplanentwurf auch vorgesehen), weil zahlreiche Pendler aus Eichstätt und den Umlandgemeinden ihr Auto am Stadtbahnhof abstellen, um dann mit der Bahn zur Arbeit v.a. nach Ingolstadt zu fahren.
- Ein weiterer Park & Ride-Parkplatz befindet sich beim Volksfestplatz an der Pirkheimer Straße, wo mit der zuletzt im Takt verdichteten „roten“ Stadtbushlinie Burgberg - Industriegebiet Sollnau die Innenstadt gut erreicht werden kann.
- Zu wünschen wäre, dass auch die laut Bebauungsplan geplanten Großparkplätze im nördlichen Teil der Spitalstadt künftig über eine attraktive Buslinie im Viertelstundentakt an die Kernstadt angebunden werden.

Da Attraktivität und Stellenwert der „Stadtlinie Eichstätt“ derzeit insgesamt nicht als allzu hoch einzuschätzen sind, sind kaum nennenswerte stadtbussbezogene Park & Ride-Potentiale vorhanden.



Parkleitsystem / Parkwegweisung

Insbesondere für nicht ortskundige Besucher müssen Parkierungsanlagen ausgeschildert werden. In der Regel genügen hierzu gerade in kleineren Städten „statische“ Systeme in Form von Hinweisschildern. In Gebieten mit unausgewogenem oder knappem Parkraumangebot können unter Umständen dynamische Parkleitsysteme (Hinweistafeln mit beweglichen Anzeigen über freie Kapazitäten und deren Standort) sinnvoll sein, die Autofahrer zu den angeschlossenen Parkeinrichtungen leiten. Ein Innenstadtring sollte die angeschlossenen Parkierungsanlagen miteinander verbinden.

Für die Stadt Eichstätt ist hierzu aus planerischer Sicht folgendes anzumerken:

- Parkleitsysteme richten sich in erster Linie an Ortsunkundige (Besucher, Touristen). Ortskundige fahren in der Regel ihre alten Wege und suchen sich Stellplätze in den ihnen vertrauten Anlagen bzw. Straßenräumen.
- Aufgrund der Tatsache, dass es in der Eichstätter Innenstadt nur eine öffentlich zugängliche Tiefgarage (Pedettistraße) und ansonsten keine „leitfähigen“ Stellplätze gibt, die über ein geeignetes ringartiges Straßennetz miteinander zu verknüpfen wären, erübrigt sich die Anschaffung eines teuren und aufwendigen vollautomatischen dynamischen Parkleitsystems.
- Ziel des statischen Parkleitsystems bzw. der Parkplatzwegweisung in Eichstätt sollte sein, durch Wegweisertafeln an den Zufahrtsstraßen auf die großen Parkplätze in der Spitalstadt, am Volksfestplatz und Waisenhaus hinzuweisen. Möglichst viele Ortsunkundige sollten so bereits vor der historischen Kernstadt „abgefangen“ werden.
- Erst in der Kernstadt sollte eine konsequente Wegweisung zur Tiefgarage Pedettistraße erfolgen.



Parkgebührenerstattung durch den Einzelhandel

Das Prinzip ist einfach: Der am Automaten ausgegebene Parkschein erhält zusätzlich Gutscheine, die jeweils einzeln oder zusammen beim Einkauf oder beim Essen eingelöst werden. Der Erstattungsbetrag richtet sich in der Regel nach dem Einkaufs bzw. Konsumwert.

In vielen Städten gehen Service-Aktionen dieser Art auf Initiativen der Verkehrsvereine oder Vereinigungen der Innenstadt-Händler zurück. Man verspricht sich davon eine höhere Anziehungskraft des örtlichen Einzelhandels, da das Parken praktisch zum legitimierten Nulltarif angeboten wird. Kostenanreize sollen zufriedene Kunden und Gäste schaffen.

Grundvoraussetzung für das Funktionieren ist, dass sich möglichst viele Einzelhändler und Gastronomen beteiligen und die jeweiligen Betriebe bekannt bzw. zu erkennen sind (Internet, Faltblätter, Aufkleber mit Aktions-Logo am Eingang etc.).

Als vorteilhaft ist aus planerischer Sicht anzusehen, dass die gezahlten Parkgebühren der Kommune als Einnahmen verbleiben. Als eher kontraproduktiv wird die alleinige Ausrichtung auf den „Autokunden“ empfunden, da nur die Autofahrer und beispielsweise nicht die ökologischer handelnden Fahrgäste des Busverkehrs oder die Radfahrer durch eine Subventionierung des Parkens belohnt werden.

Darüber hinaus sollte sich auch in kleineren Städten zunehmend das Verständnis dafür entwickeln, dass innerstädtische Flächen und Parkraum kostbar sind und die Nutzung eines Parkplatzes eine Art von in Anspruch genommener Dienstleistung darstellt, die ruhig auch etwas kosten darf.

Die nachfolgend aufgeführten Geschäfte vergüten Ihnen bei entsprechendem Einkauf* bis zu 1 Euro durch Abtrennung der am Parkticket befindlichen Gutscheine.

A	Apotheken	L	Lederwaren
B	Bürobedarf Buchhandlungen	M	Möbel - Raumgestaltung - Beleuchtung - Bettwaren
E	Briefmarken und Euromünzen	P	Parfümerien
F	Foto - Optik Friseur	S	Schuhe Spielwaren
G	Geschenkartikel Glas - Porzellan - Keramik - Bestecke		Sportartikel Sonstige Fachgeschäfte und Unternehmen
H	Haarentfernung/Kosmetik	T	Textil - Mode - Hüte
J	Juweliere	U	Uhren - Schmuck - Gold- und Silberwaren

* ausgenommen preisgebundene Artikel (Bücher, Zeitschriften etc.)

A Apotheken
 APOTHEKE IM MEDIZINISCHEN ZENTRUM, Friedensplatz 16
 MUNSTER-APOTHEKE, Münsterplatz 22
 UNIVERSUM-APOTHEKE, Bertha-von-Suttner-Platz 9

B Bürobedarf
 J.F. Carthaus, Remigiusstr. 16

„Sammeltaste“ an den Parkscheinautomaten

Auch bei der „Sammel-“ oder „Brötchentaste“ handelt es sich um eine Form von Subventionierung des autofahrenden Kundenverkehrs, da hiermit in der Innenstadt de facto eine gebührenfreie Kurzparkzone eingerichtet wird.

Autofahrer können für kurze Besorgungen 30 Minuten (in vielen Städten nur 15 Minuten) kostenlos parken und drücken dazu am Parkscheinautomaten die dafür vorgesehene Taste.

Mit der Einführung der „Brötchentaste“ versprechen sich viele Städte eine größere Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Einzelhandels in der Innenstadt.

Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass das kostenlose Kurzzeitparken vielfach zu spürbaren Einnahmeverlusten bei den Parkgebühren führt, da die Gebühren für kurzzeitiges Parken wegfallen und gleichzeitig weniger teurere Parkscheine für eine längere Parkdauer in Anspruch genommen werden. Zu bedenken sind auch die Kosten für die Umrüstung der Automaten.

In vielen Fällen hat die Einführung der „Sammeltaste“ nicht zu einer Erhöhung des Parkaufkommens, zu einer größeren Fluktuation, beigetragen. Das Ziel, vermehrt Kunden in den Geschäftslagen einen Anreiz zum Parken zu geben, um so eine spürbare Zunahme des Kundenverkehrs zu bewirken, wurde kaum erreicht.

Darüber kritisieren viele Kommunen den hohen Überwachungsaufwand und haben schlechte Erfahrungen mit Missbrauch und Vandalismus gemacht: Betrunkene ziehen nachts einen Zettel nach dem anderen aus den Automaten und verstreuen das Papier auf der Straße, Kunden hangeln sich durch „Parkplatz-Hopping“ von Brötchentaste zu Brötchentaste und untergraben so die von der Stadt betriebene Parkraumbewirtschaftung.

Die Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages lehnt die Parkregelung auch deswegen ab, weil ökologische Aspekte verloren gehen und nur die Fahrt mit dem Auto in die Innenstadt propagiert wird. Als äußerst kritisch und verkehrsplanerisch unerwünscht wird auch die Zunahme des Parkplatzsuchverkehrs in den Innenstädten genannt, zu der kostenlose Stellplätze unweigerlich führen.

Aus den oben genannten Gründen wird aus planerischer Sicht eindeutig empfohlen, die „Sammeltaste“ in Eichstätt nicht einzuführen.



Beispiel aus Thüringen / Fotomontage Jens König

Car-Sharing

Eine Möglichkeit, den Autoverkehr in der Stadt generell zu reduzieren, ist es, die Fahrzeuge besser auszunutzen. Hier sind vor allem das Car-Sharing und die Bildung von Mitfahrgelegenheiten zu nennen. Letzteres basiert auf rein privaten Absprachen und kann von der öffentlichen Hand nicht gefördert oder reguliert werden.

Car-Sharing baut darauf auf, dass es zu viele Autos in den Städten gibt, die den größten Teil des Tages nur herumstehen. Andererseits können jedoch viele Bürgerinnen und Bürger nicht ganz auf ein Auto verzichten.

„Autoteilen“ ist daher ein Konzept, das sich in den letzten Jahrzehnten in vielen Städten etabliert hat. Das Prinzip funktioniert so: Man wird gegen Zahlung einer Kautions- und Aufnahmegebühr Mitglied einer Car-Sharing-Organisation. Diese stellt den Mitgliedern die Kraftfahrzeuge zur Verfügung (ungefähr ein Pkw je 10 - 15 Nutzer). Die Fahrzeuge werden in einer Zentrale gebucht und stehen auf festgelegten reservierten Stellplätzen im Stadtgebiet. Jeder Nutzer hat einen Schlüssel zu einem Tresor am Standort der Fahrzeuge, in dem die Autoschlüssel deponiert sind. Die Nutzer erstellen Fahrtberichte über den Buchungszeitraum und die gefahrenen Kilometer und tanken, die Organisation wartet die Fahrzeuge und erstellt die Abrechnungen. Den Nutzer kostet Car-Sharing €/km.

Autoteilen lohnt sich in der Regel für all diejenigen, die nicht wesentlich mehr als 5.000 km/Jahr fahren.

Car-Sharing basiert im Regelfall auf Privatinitiative, kann aber auch, wie das Beispiel aus Regensburg zeigt, in Zusammenarbeit öffentlicher Verkehrsträger, bundesweit agierender Car-Sharing-Organisationen und örtlicher Autovermietungen angeboten werden. Vielleicht ein Modell, dass auch in Eichstätt einen Ansatz bieten kann.

Drive CarSharing

Neu - der Regensburger Verkehrsverbund präsentiert gemeinsam mit der bundesweit tätigen Drive-CarSharing; eine neue Zusammenarbeit:

Drive CarSharing ab sofort erhalten Sie als **RVV-Abokunde** Sonderkonditionen bei **Drive-CarSharing** in Regensburg. Der Startpreis und der Monatsbeitrag sind für Sie auf die Hälfte ermäßigt. Die laufenden Kosten bei der Anmietung eines Fahrzeugs sind nicht rabattiert.

Die genannten Sonderkonditionen erhalten Sie, wenn Sie bei der Anmeldung ihr Aboschreiben und ihr gültiges Öko-Aboticket bzw. Jahres-Aboticket vorlegen.

Die **Anmeldung** können Sie im Internet oder telefonisch (01805/374832) oder vor Ort bei der **Drive CarSharing-Station** in der Autovermietung Wolf, Friedenstraße 12b in Regensburg vornehmen, nicht aber über den RVV.

Beispiel aus Regensburg

Standortmarketing Innenstadt • Beispiel Nördlingen

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Eichstätt 2020 wurde im Handlungsfeld Einzelhandel von Projektgruppenteilnehmern Stärken und Schwächen des Einzelhandels in der Eichstätt Innenstadt bewertet. Als Stärken wurden zwar u.a. genannt:

- multifunktionale, vitale Innenstadt
- starker Besatz mit Fachgeschäften
- hochwertiges Warenangebot und das
- außergewöhnlich gute Lebensmittelangebot

Es gab jedoch durchaus auch Kritikpunkte, so beispielsweise

- der geringe Verkaufsflächenanteil der Innenstadt (18 %)
- die hohe Ladenleerstandsquote in der Innenstadt (15 %)
- die Beeinträchtigung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität durch den Autoverkehr und
- das „wilde“ ungeordnete Parken infolge einer unzureichenden Parkraumüberwachung

Darüber hinaus wurde das Fehlen eines professionellen Citymanagers bemängelt.

Wie auch in der Zusammenfassung der Auftaktveranstaltung zum SEK aufgezeigt wurde, bestehen aufgrund der hohen städtebaulichen und touristischen Qualität sowie des attraktiven, kleinteiligen Einzelhandelsbesatzes große Potentiale für eine aktive Positionierung der Innenstadt als „Marke“. Defizite bestehen insbesondere in der teilweise geringen Aufenthaltsqualität durch die fehlende Inwertsetzung von öffentlichen Räumen, den Leerständen und einer überaus ausbaufähigen Angebotsvielfalt.

Für den Einzelhandelsstandort Innenstadt Eichstätt ergibt sich somit ein erhöhter städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsbedarf. Ziel hierbei ist die zukünftige Positionierung Eichstatts als hochwertige Einkaufsstadt mit Flair in Verbindung mit einer Steigerung sowohl der Standortattraktivität der Innenstadt als auch der Zufriedenheit der Kunden.

Als Beispiel für eine positive Stadtentwicklung soll an dieser Stelle die in der Größe mit Eichstätt durchaus vergleichbare Stadt Nördlingen angeführt werden. Hier ist es gelungen

- die Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen der Innenstadt zu stärken sowie
- den Wohnwert zu erhöhen und die Abwanderung der Wohnbevölkerung zu stoppen.

Wesentlich dazu beigetragen hat die in ein gesamtstädtisches Konzept integrierte Verkehrsplanung, mit der der fließende und ruhende Verkehr in der Altstadt auf ein vertretbares Maß reduziert wurde.

Gleichzeitig wurden hinsichtlich der Ausweisung von Einzelhandelsflächen außerhalb der Innenstadt restriktive Bebauungspläne erlassen und mit der Umnutzung der denkmalgeschützten Alten Schranne in eine Markthalle mit Gastronomie ein neuer attraktiver „Magnet“ in der Altstadt geschaffen.

Erklärung verwendeter und weiterer Begriffe

Die mit * gekennzeichneten Definitionen geben die „Begriffsbestimmungen“, Teil: Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wieder. Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden teilweise abweichend davon Begriffe verwendet, die im allgemeinen Sprachgebrauch gängig sind. Bei den entsprechenden Begriffen wird darauf hingewiesen.

Abflussziffer

alle innerhalb einer Zeiteinheit beendeten Parkvorgänge, bezogen auf die Anzahl der vorhandenen Abstellplätze

Abstelldauer *

Dauer eines Abstellvorganges (Parkdauer, Einstelldauer)

Abstelldichte *

Verhältnis der Anzahl abgestellter Fahrzeuge zur Fläche eines bestimmten Gebietes zu einem Zeitpunkt (Parkdichte, Einstell-dichte)

Abstellen *

Stillstand eines Fahrzeuges, der weder verkehrs- oder betriebsbedingt ist noch ausschließlich dem Ein- und Aussteigen oder dem Be- und Entladen dient

Abstellfläche *

Zum Abstellen von Fahrzeugen bestimmte Fläche einschließlich der Manövriertfläche

Abstellflächenausnutzung *

Mittlerer Belegungsgrad der Abstellfläche innerhalb eines Zeitabschnittes

Abstellflächenkennzahl *

Verhältnis der Abstellfläche zur Geschossfläche eines bestimmten Gebietes

Abstellflächenzahl *

Verhältnis der Abstellfläche zur Geschossfläche

Abstellstand *

Abgegrenzte Fläche für ein abgestelltes Fahrzeug (auch: Abstellplatz)

Abstellvorgang *

Einmaliges Abstellen eines Fahrzeuges, im öffentlichen Straßenraum -> Parkfall

Abstufung

Element eines Parkraumkonzeptes: Dimensionierung und Betrieb des Parkraums in Bezug auf Daten des Straßenraumes und Bedeutung des Straßenabschnittes im Netz

Aktivitätenkette

Folge von nacheinander und im Zusammenhang ausgeführten, von einem Startpunkt ausgehenden Aktivitäten

Anwohnerparken

Üblicher Ausdruck für Regelungen, mit denen die Parkerlaubnis zugunsten von Anwohnern beschränkt wird; die Bevorrechtigung der (lizenzierten) Anwohner kann auf zwei Wegen geschehen:

- „Trennungsprinzip“: jeder Parkstand ist eindeutig entweder für Anwohner reserviert oder gebührenpflichtig für alle Parkenden
- „Mischungsprinzip“: lizenzierte Anwohner sind von den ansonsten geltenden Regelungen (Gebührenpflicht, Dauerbegrenzung) befreit

Aufstellfläche *

Fläche, die von einem abgestellten Fahrzeug überdeckt wird

Aufzugsgarage *

Stockwerkgarage, bei der die Höhenunterschiede durch Aufzüge überwunden werden

Ausfahrdauer

Dauer des Ausfahrvorganges an einem Abfertigungssystem einer Anlage des ruhenden Verkehrs, bestehend aus Warteschlangenaufenthalt und Abfertigungszeit

Belegungsgrad *

a) Ruhender Verkehr: Verhältnis der Anzahl der abgestellten Fahrzeuge zur Anzahl der vorhandenen Abstellstände zu einem Zeitpunkt

b) Fließender Verkehr: Verhältnis der Summe der Verweilzeiten der Fahrzeuge im Wahrnehmungsbereich eines Detektors während eines Zeitintervalles zur Länge dieses Zeitintervalles

Blaue Zone

Gebiet mit Zonenhalteverbot (Z 290 StVO), in dem mit der Parkscheibe bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden kann; in einigen „blauen Zonen“ sind lizenzierte Anwohner von der Parkdauerbegrenzung befreit

Bündelung

- Ruhender Verkehr: Konzentration von Abstellflächen auf/in Anlagen mit großer Kapazität
- Fließender Verkehr: Konzentration von Kfz-Fahrten bzw. Fahrt-Anteilen auf die hierarchisch jeweils höchsten Netzelemente

Differenzierung

Dimensionierung und Betrieb von Parkraum mit dem Ziel der räumlichen (ggfs. zeitlichen) Trennung nach Parkzwecken und Parkberechtigungen

Einfahrdauer

Dauer des Einfahrvorganges an einem Abfertigungssystem einer Anlage des ruhenden Verkehrs, bestehend aus Warteschlangenaufenthalt und Abfertigungszeit

Einstellen *

Abstellen auf einer Fläche mit einem an eine bestimmte Person oder an ein bestimmtes Fahrzeug gebundenen Nutzungsrecht

Einstellfläche *

Zum Einstellen von Fahrzeugen bestimmte Fläche einschließlich der Manövriertfläche

Einstellstand *

- Zum Einstellen eines Fahrzeuges abgegrenzte Fläche
- Legalbezeichnung für Abstellstände außerhalb der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Fläche

Einstellvorgang *

Einmaliges Einstellen eines Fahrzeuges (entspricht: „Parkfall“ im öffentlichen Straßenraum oder allgemein zugänglichen Anlagen)

Erschließungsparkfläche *

Parkfläche, die für die bauliche oder sonstige Nutzung eines Gebietes notwendig ist

Fahrgasse *

Zum Erreichen oder Verlassen der Abstellstände bestimmter Fahrweg innerhalb einer Anlage des ruhenden Verkehrs

Flachgarage *

Ebenerdige eingeschossige Garage

Garage *

Gebäude oder Gebäudeteil zum Abstellen eines Fahrzeuges oder mehrerer Fahrzeuge

Gelegenheitsparker

Person, die die Berechtigung, einen Parkstand in einer Anlage des ruhenden Verkehrs zu nutzen, gegen Entgelt für jeden einzelnen Parkvorgang erwirbt

Halbrampe *

Rampe, die in oder an einer Garage mit versetzten Stockwerken eine halbe Geschosshöhe überwindet

Hochgarage *

Mehrgeschossige oberirdische Garage

Längsaufstellung *

Abstellen der Fahrzeuge in Fahrtrichtung hintereinander

Manövrierfläche *

Nach Abzug der Aufstellflächen verbleibende Fläche einer Anlage des ruhenden Verkehrs

Mechanische Anlagen

Sammelbezeichnung für alle Einrichtungen, die in Parkieranlagen den Transport der Pkw einschließlich dessen Management besorgen

Mietparker

Person, die ein Anrecht auf einen Parkstand in einer Anlage des ruhenden Verkehrs für einen bestimmten Zeitraum erworben hat

Park-and-ride-Platz *

Einem Bahnhof oder einer Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels zugeordneter Parkplatz für einen gebrochenen Zielverkehr

Parkarbeit

Zahl der Parkfälle in/auf einer Anlage.

Parkbucht

Parkstreifen geringer Länge mit baulich abgegrenztem Anfang und Ende

Parken *

Abstellen auf einer Fläche mit einem nicht an eine bestimmte Person oder an ein bestimmtes Fahrzeug gebundenen Nutzungsrecht, also: auf öffentlichen Flächen oder in allgemein zugänglichen Anlagen

Parkfläche *

a) Zum Parken von Fahrzeugen bestimmte Fläche einschließlich der Manövrierfläche

b) Legalbezeichnung für eine Abstellfläche innerhalb der für den öffentlichen Verkehr ausgewiesenen Fläche

Parkflächenzahl *

Verhältnis der Parkfläche zur Geschoßfläche

Parkhaus *

Garage mit oberirdischen Stockwerken zum Parken

Parkleistung

Zahl der pro Zeiteinheit auf/in einer Anlage abgewickelten Parkfälle

Parkplatz *

a) Vom fließenden Verkehr abgegrenzte Parkfläche (öffentlicher Parkplatz, beschränkt öffentlicher Parkplatz)

b) Legalbezeichnung für eine Abstellfläche innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes

Parkrampe *

Rampe mit ein- oder beidseitig angeordneten Abstellständen

Parkraum *

Summe der Parkflächen innerhalb eines bestimmten Gebietes

Parkraumauslastung/Parkraumbelegung

Zahl der gleichzeitig parkenden Pkw, bezogen auf die gleichzeitige Zahl der ordnungsgemäßen Parkmöglichkeiten

Parkraumbedarf

Künftige, berechnete Nachfrage nach Parkraum.

Parkraumnachfrage

Derzeitige, erhobene Nachfrage nach Parkraum

(Parkraum)-Nachfragegruppe

Gruppe von Verkehrsteilnehmern mit homogenem Verhaltensmuster

Parkstand *

Zum Parken eines Fahrzeuges abgegrenzte Fläche, also: im öffentlichen Straßenraum oder in allgemein zugänglichen Anlagen

Parkstreifen *

Entlang einer Fahrbahn verlaufender Streifen zum Parken (Längs-, Schräg-, Senkrechtparkstreifen)

Parkvorgang *

Einmaliges Parken eines Fahrzeuges, „Parkfall“

Parkzweck

Vorwiegender Grund für ein Parkfall, zusammengefasst werden die Parkzwecke nach: Bewohner, Beruf und Ausbildung, Einkauf/Besorgung, Besucher und Liefer- bzw. Wirtschaftsverkehr

Rampengarage *

Stockwerksgarage, bei der Höhenunterschiede mittels Rampen überwunden werden

Schrägaufstellung *

Abstellen der Fahrzeuge in einem spitzen Winkel zur Fahrtrichtung

Senkrechtaufstellung *

Abstellen der Fahrzeuge in einem rechten Winkel zur Fahrtrichtung

Stellplatz *

Abstellstand, zu dessen Errichtung ein Bauherr baurechtlich verpflichtet ist; abweichend davon häufig auch Synonym mit Parkplatz (Definition bb)

Stellplatzflächenzahl *

Verhältnis der Stellplatzfläche zur Geschosfläche

Stockwerkgarage *

Mehrgeschossige Garage

Tiefgarage *

Ein- oder mehrgeschossige unterirdische Garage

Umschlagsgrad

Verhältnis der Anzahl der in einem Zeitabschnitt begonnenen Abstellvorgänge zur Anzahl der vorhandenen Abstellstände

Verkehr, ruhender *

Gesamtheit der Vorgänge, die dem Abstellen, dem Ein- und Aussteigen sowie dem Be- und Entladen dienen

Vollrampe *

Rampe, die in oder an einer Garage eine volle Geschosshöhe überwindet

Wendelrampe *

Schraubenartig geführte Rampe in oder an einer Garage

Zuflussziffer

Alle innerhalb einer Zeiteinheit begonnenen Parkvorgänge, bezogen auf die Anzahl der vorhandenen Plätze (vgl. Umschlagsgrad)



DÖMGES ARCHITEKTEN AG
Architektur und Stadtplanung

Boelckestraße 38 D-93051 Regensburg
Telefon +49-(0) 941-99 206-0
Telefax +49-(0) 941-99 206-66
info@doemges.ag
www.doemges.ag