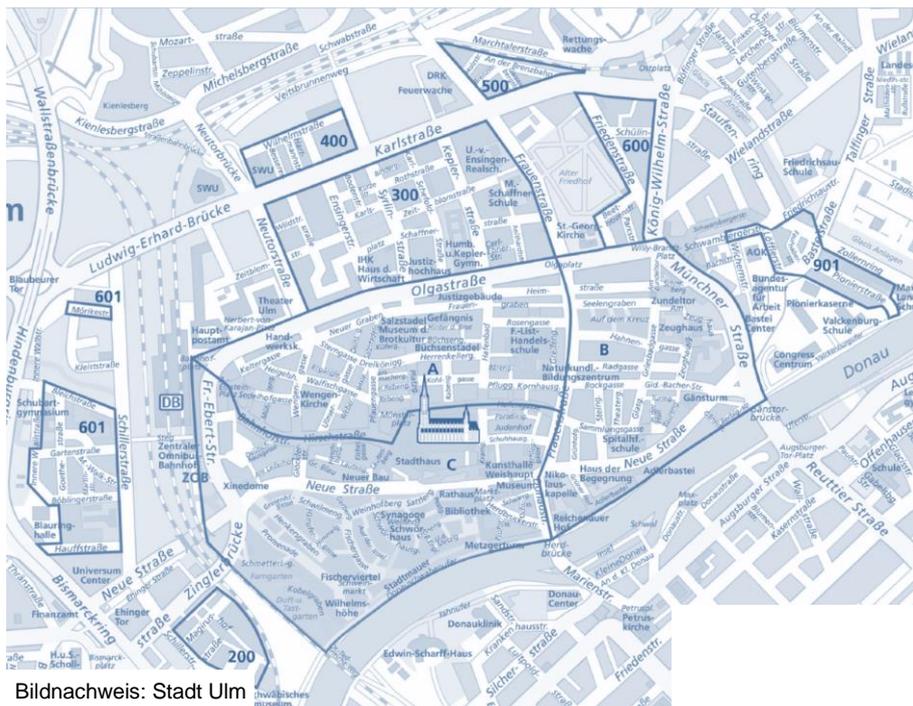


Berichtsentwurf

Parkraummanagement in Ulm

Umfeld der Innenstadt



08. Mai 2023

Ramboll

Berichtsentwurf

Parkraummanagement in Ulm

Umfeld der Innenstadt

Auftraggeber

Stadt Ulm

Hauptabteilung Verkehrsplanung und
Straßenbau, Grünflächen, Vermessung

Münchner Straße 2

89073 Ulm

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH
(ehem. LK Argus GmbH)**

Kopenhagener Straße 60-68

Haus D

13407 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

michael.schreiber@ramboll.com

<https://de.ramboll.com>

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Ashkan Ardeshirdavani M. Sc.

Anton Schenderlein B. Sc.

Berlin, 08. Mai 2023

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestands- und Konfliktanalyse	2
2.1	Kfz-Verkehr	2
2.1.1	Parkraumangebot	2
2.1.2	Parkraumnachfrage	4
2.1.3	Parkdauer und Nutzergruppen	14
2.2	Radverkehr	16
2.2.1	Radabstellanlagen	17
2.2.2	Nachfrage	18
2.3	Konfliktanalyse	20
3	Maßnahmenkonzept	22
3.1	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	22
3.2	Bewirtschaftungsformen, -zeiten und -gebühren	23
3.3	Optimierung der Gebietsabgrenzung der Parkzonen	24
3.4	Prüfung der Angebotserweiterung	26
4	Zusammenfassung	30
	Tabellenverzeichnis	31
	Abbildungsverzeichnis	31

1 Aufgabenstellung

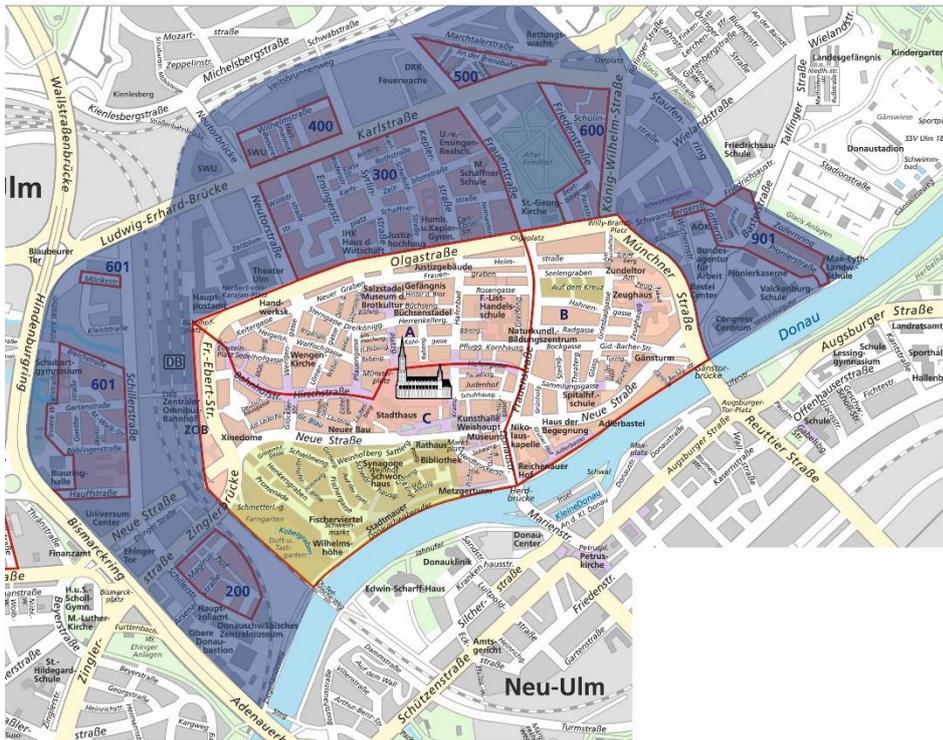
Fortführend zu dem Parkraummanagementkonzept für die Innenstadt erfolgt die Überprüfung und Weiterentwicklung des Parkraummanagements in den an die Innenstadt angrenzenden Stadtgebieten. Im Fokus der Untersuchung liegen die derzeitigen Bewohnerparkbereiche 200, 300, 400, 500, 600, 601 und 901. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zeigt Abbildung 1.

Stadt Ulm
Parkraummanagement im Umfeld der Innenstadt

Berichtsentwurf

08.05.2023

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Kartengrundlage: Stadt Ulm

2 Bestands- und Konfliktanalyse

Nachfolgend wird die Situation getrennt für den ruhenden Kfz- (Kapitel 2.1) und Radverkehr (Kapitel 2.2) dargestellt. Untersucht werden sowohl das Parkraumangebot als auch die Nachfrage. Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für die anschließende Maßnahmenplanung (Kapitel 3).

2.1 Kfz-Verkehr

Im Folgenden wird die Parkraumsituation für den Kfz-Verkehr analysiert. Dabei wird im Einzelnen auf das vorhandene Parkraumangebot (Kapitel 2.1.1), die Nachfrage (Kapitel 2.1.2) und die verschiedenen Nutzergruppen (Kapitel 2.1.3) im Untersuchungsgebiet eingegangen.

2.1.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde im Oktober 2022 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden der öffentliche Straßenraum und die privaten, öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. Das Parkraumangebot ist mit der Anzahl, Art und Lage (Anordnung im Straßenraum / Sammelanlagen) sowie der Parkregelung erfasst.

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 2.821 Abstellstände zur Verfügung, davon 2.493 im öffentlichen Straßenraum und 328 auf privaten, öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.

Mit 1.256 Abstellständen unterliegt der überwiegende Teil im Straßenraum keiner Nutzungseinschränkung. Auf 779 Abstellständen darf nur mit dem jeweiligen Bewohnerparkausweis der sieben im Untersuchungsgebiet befindlichen Bewohnerparkgebiete geparkt werden. Die übrigen Parkstände unterliegen einer Parkscheingebührenregelung (225 Abstellstände), einer Parkscheibenregelung (47 Abstellstände), einer Nutzerbeschränkung (32 Abstellstände), einem (temporären) Haltverbot (40 Abstellstände) oder einer Mischparkregelung (114 Abstellstände).

Tabelle 1: Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Gebiet	Anzahl der Abstellmöglichkeiten		
	Öffentliche Straßenräume	Privat, öffentliche Sammelanlagen	Summe
Magirushof	223	247	470
Goethestraße	398	36	434
Neustadt	995	0	995
Friedenstraße	525	18	543
Congress Centrum	352	27	379
Gesamtes Untersuchungsgebiet	2.493	328	2.821

Stadt Ulm
Parkraummanagement im Umfeld der Innenstadt

Berichtsentwurf

08.05.2023

Abbildung 2: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet

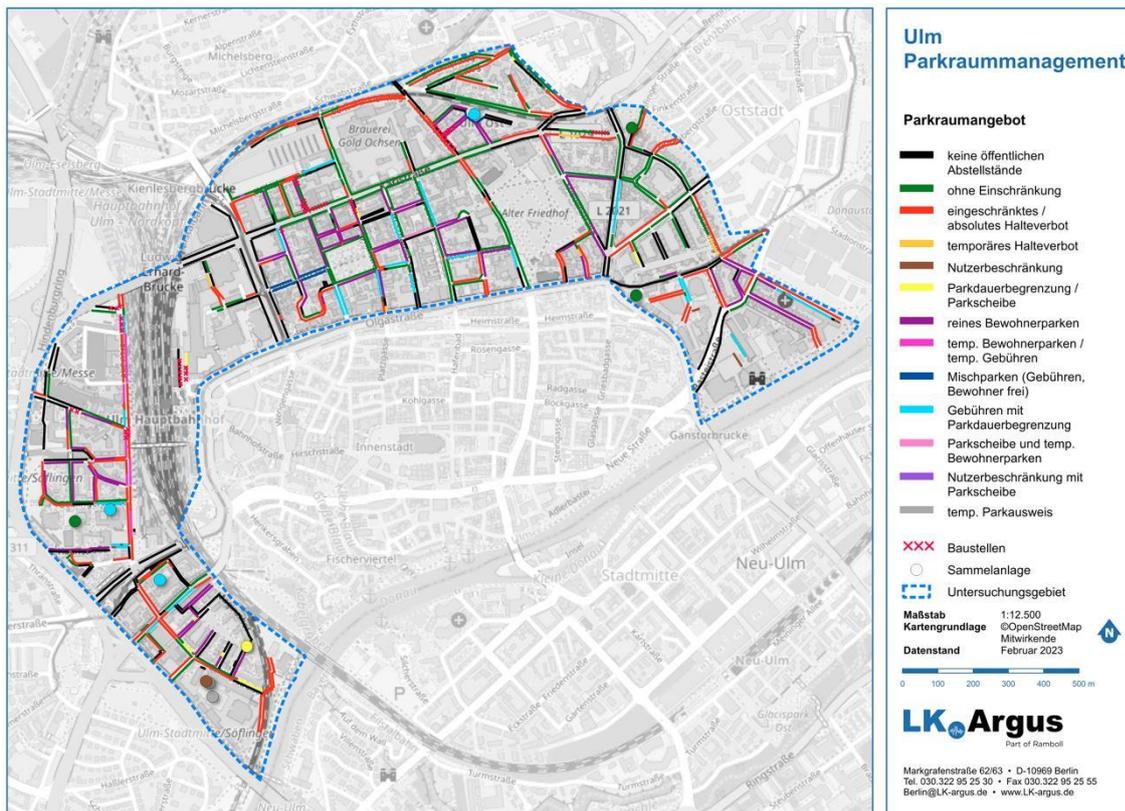


Abbildung 3: Beschilderung Parken mit Parkuhr



Abbildung 4: Beschilderung Bewohner-Parkbereich



Abbildung 5: Beschilderung Parken mit Parkschein



Abbildung 6: Beschilderung Parken für E-Fahrzeuge



Abbildung 7: Beschilderung Parken für Bewohner



Abbildung 8: Beschilderung Bewohner-Parkbereich



2.1.2 Parkraumnachfrage

Die Parkraumbelastung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im Straßenraum und an den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt.

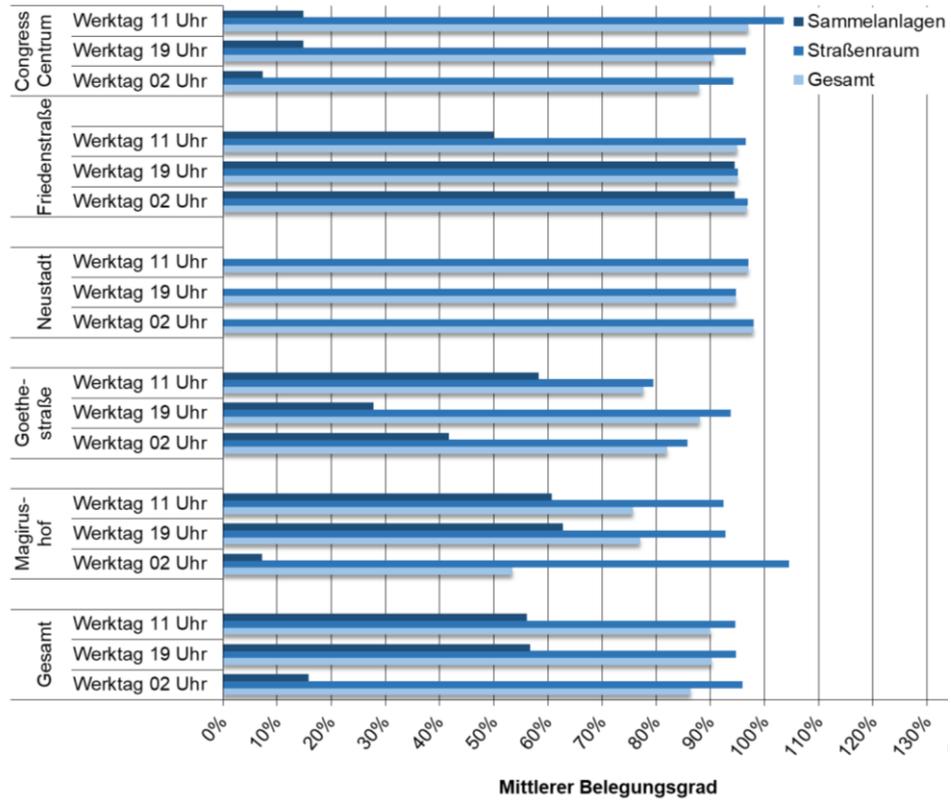
Die Erhebungen fanden am Donnerstag dem 09.02.2023 um 11 Uhr und 19 Uhr sowie in der folgenden Nacht zum Mittwoch dem 10.02.2023 um 02 Uhr statt. Tagsüber war es trocken bei Höchsttemperaturen um 0° C. In der Nacht sanken die Temperaturen auf -5° C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den tatsächlichen Flächenbedarf der unterschiedlichen Fahrzeugarten auszugleichen. Damit wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw oder ein Motorrad weniger als ein Pkw. Für die Berechnung des Parkraumbelungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot zu Grunde gelegt. Das heißt, dass durch Baustellen nicht nutzbare Parkstände vom zur Verfügung stehenden Parkraumangebot abgezogen wurden. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren 66 Parkstände aufgrund von Baustellen nicht nutzbar.

Abbildung 9 bis Abbildung 22 zeigen den Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf nach Straßenabschnitten sowie nach Teilgebieten. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- Im Untersuchungsgebiet wurden je nach Uhrzeit zwischen 2.377 und 2.452 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in den Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 86 % bis 90 %.
- Der Parkraumbelungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet ist werktags mit 90 % um 10 Uhr sowie um 19 Uhr am höchsten und nachts mit 86 % am niedrigsten. Der öffentliche Straßenraum ist zu allen Tageszeiten höher belegt als die Sammelanlagen.
- In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebiets liegen die Belegungsgrad unter 100 % und somit grundsätzlich durch das vorhandene Parkraumangebot abdeckbar.
- Bezogen auf die Teilgebiete bleibt die Belegung im Straßenraum in allen Teilgebieten im gesamten Tagesverlauf hoch. Nur im Teilgebiet Goethestraße liegt die Belegung um 11 Uhr und 2 Uhr unter 90 %. Die Parkraumnachfrage im Straßenraum kann um 11 Uhr im Teilgebiet Congress Centrum und im Teilgebiet Magirushof um 2 Uhr nicht gedeckt werden. Gleichzeitig stehen aber freie Kapazitäten in den Sammelanlagen zur Verfügung.
- Die Parkraumbelung ist bei Betrachtung auf Ebene der einzelnen Straßenabschnitte räumlich ungleichmäßig verteilt. Zum Teil liegen Straßenabschnitte mit Überbelegungen direkt neben Abschnitten mit geringer Belegung. Dies kann unter anderem auf die verschiedenen Parkregelungen zurückgeführt werden.
- Obwohl die Nachfrage im Straßenraum sehr hoch ist, haben die Sammelanlagen noch freie Kapazitäten.

Abbildung 9: Belegung im Zeitverlauf



Betrachtet man nur die Straßenabschnitte ohne einschränkende Parkregelungen, ergibt sich folgendes Bild (Abbildung 10):

- Im Vergleich zur Gesamtbetrachtung (Abbildung 9) ist die Belegung der Straßen ohne einschränkende Parkregelung höher. Der höchste Unterschied ist in Teilgebieten Magirushof und Goethestraße zu beobachten. Die Differenz schwankt je nach Teilgebiet und Uhrzeit und liegt bei bis zu ca. 25 %.
- Die Belegung ist im gesamten Tagesverlauf sehr hoch, sodass im Untersuchungsgebiet der Belegungsgrad für Straßenabschnitte ohne einschränkende Parkregelung bei mindestens 100 % liegt. Bei Betrachtung der Teilgebiete ergibt sich im Teilgebiet Magirushof um 2 Uhr mit rund 120 % die höchste Belegung. Die niedrigste Belegung mit dennoch hohen 95 % weisen die unbewirtschafteten Straßenabschnitte im Teilgebiet Neustadt um 19 Uhr auf.

Abbildung 10: Belegung im Zeitverlauf im Straßenraum (Abschnitte ohne einschränkende Parkregelung)

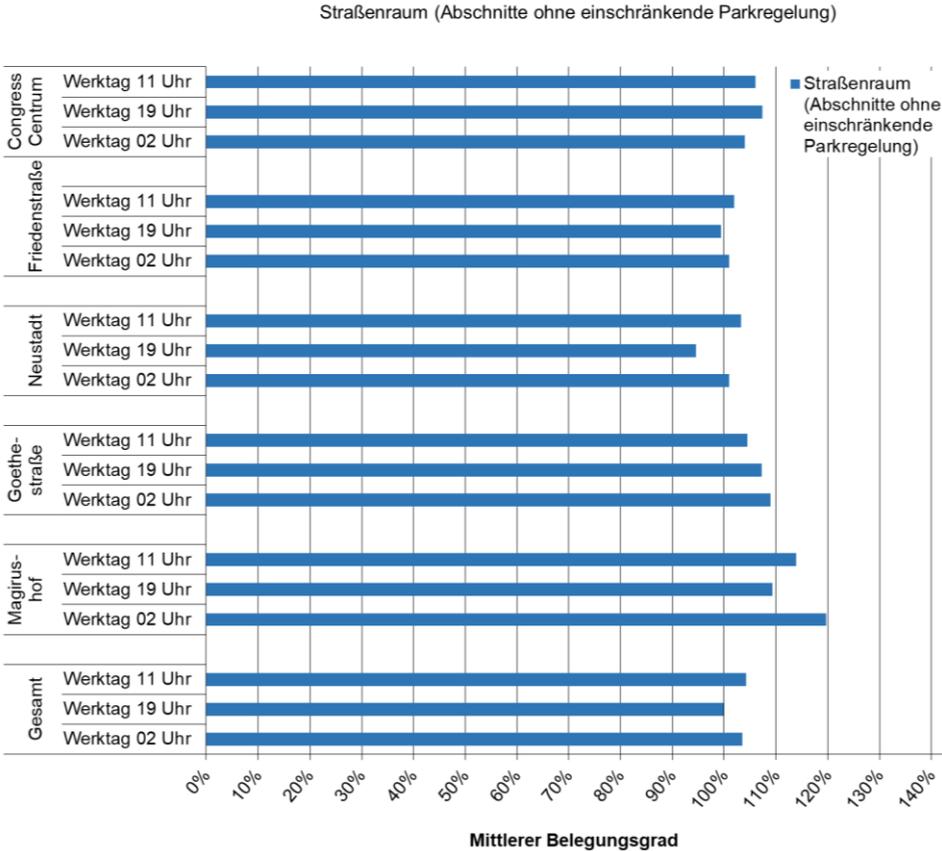


Abbildung 11: Parkraumbelegung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr

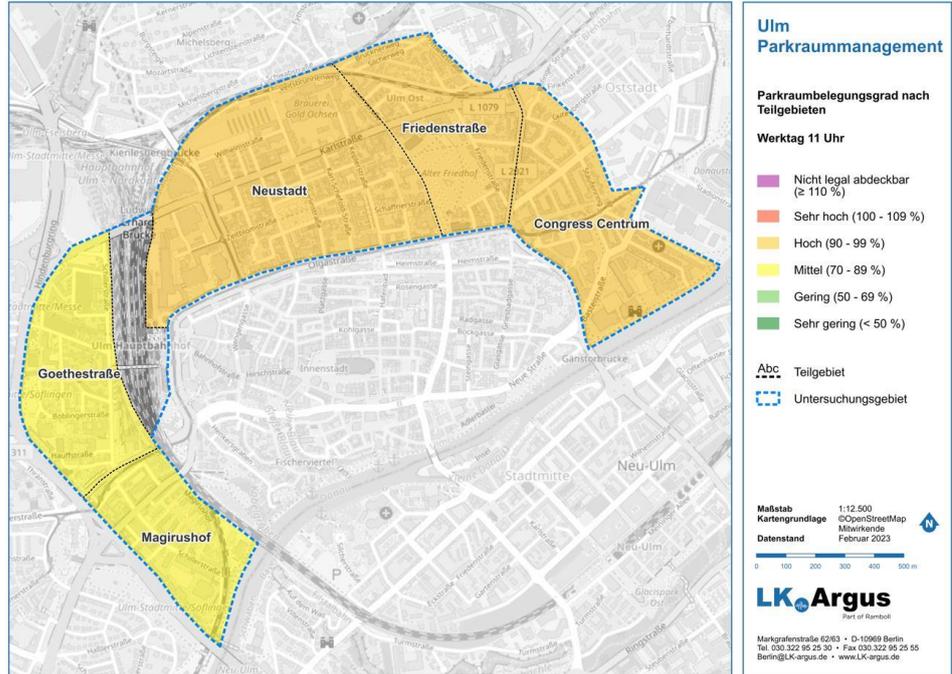


Abbildung 12: Parkraumbelegung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr

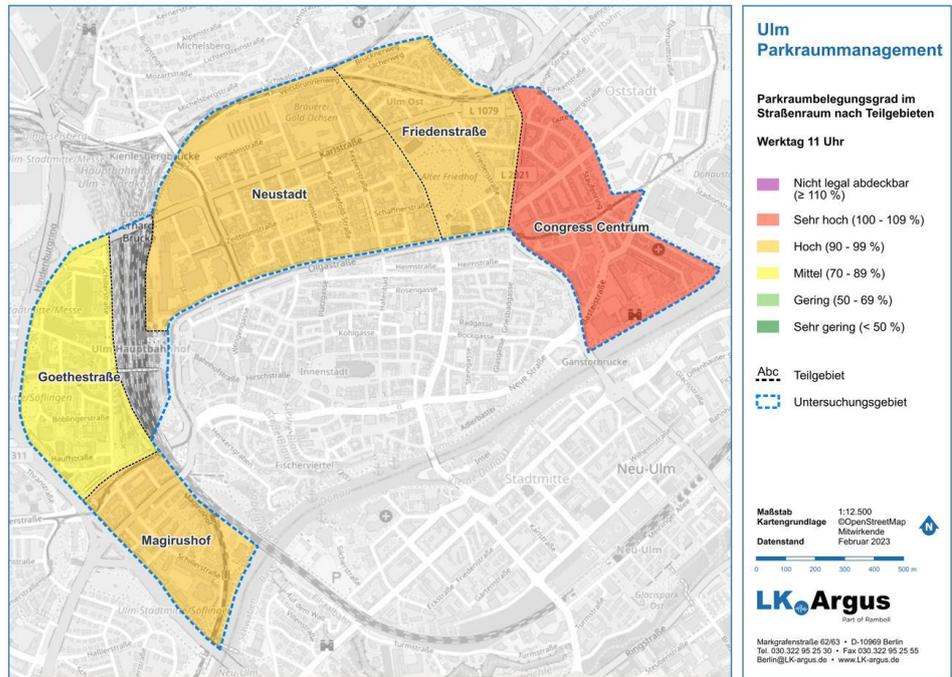
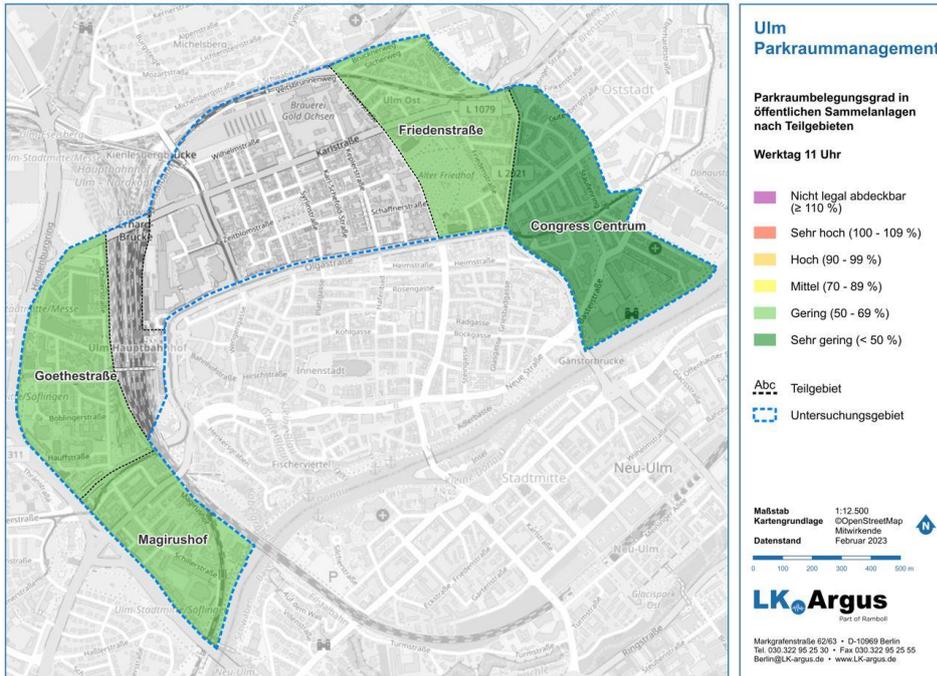


Abbildung 13: Parkraumbelastung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr



Stadt Ulm
Parkraum-
management im
Umfeld der Innenstadt
 Berichtsentwurf
 08.05.2023

Abbildung 14: Parkraumbelastung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr

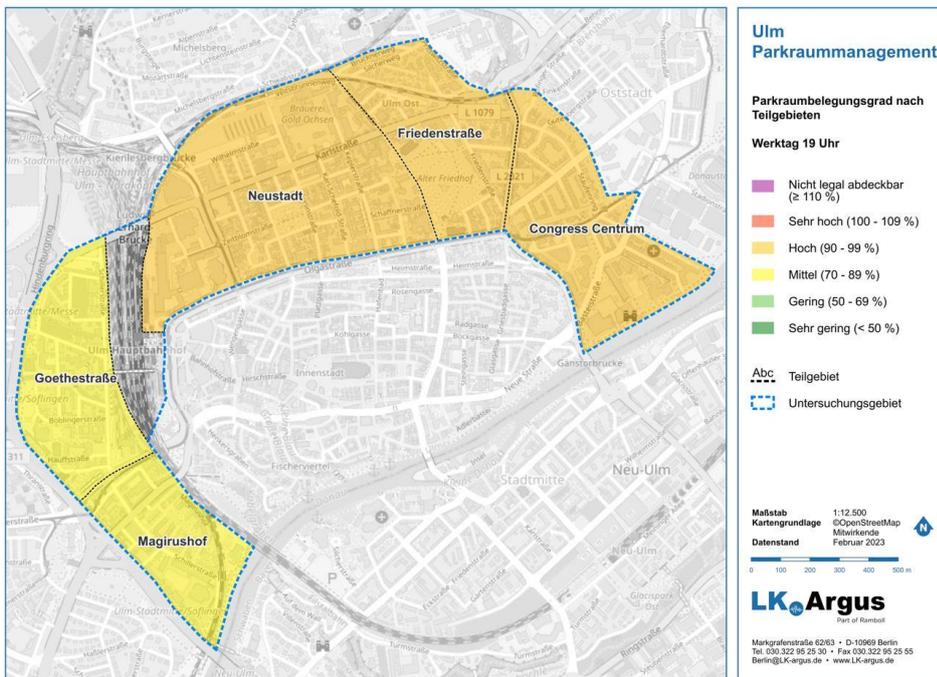


Abbildung 15: Parkraumbelegung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr

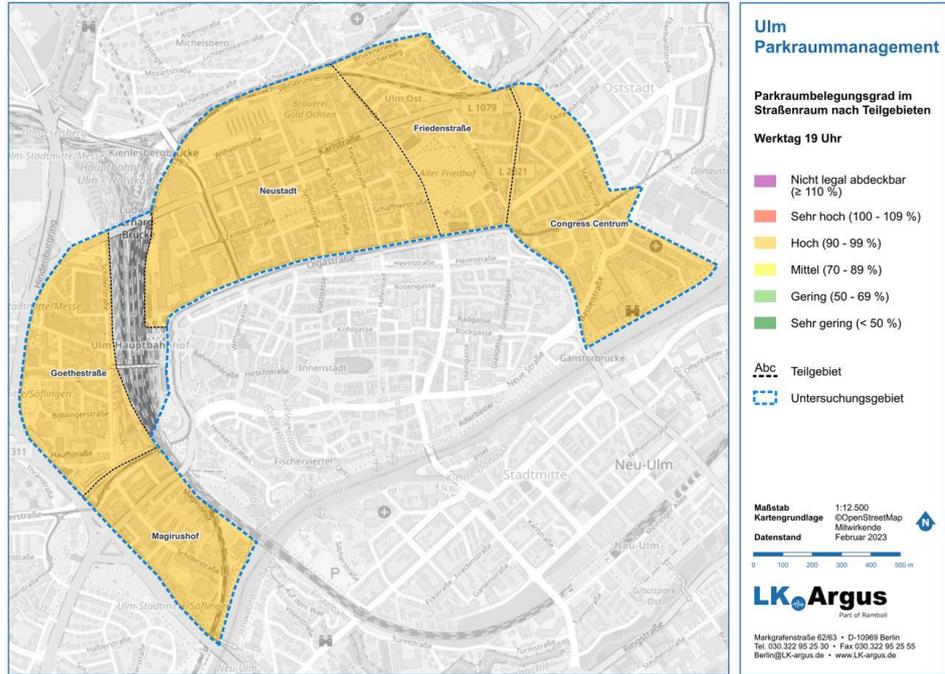


Abbildung 16: Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr

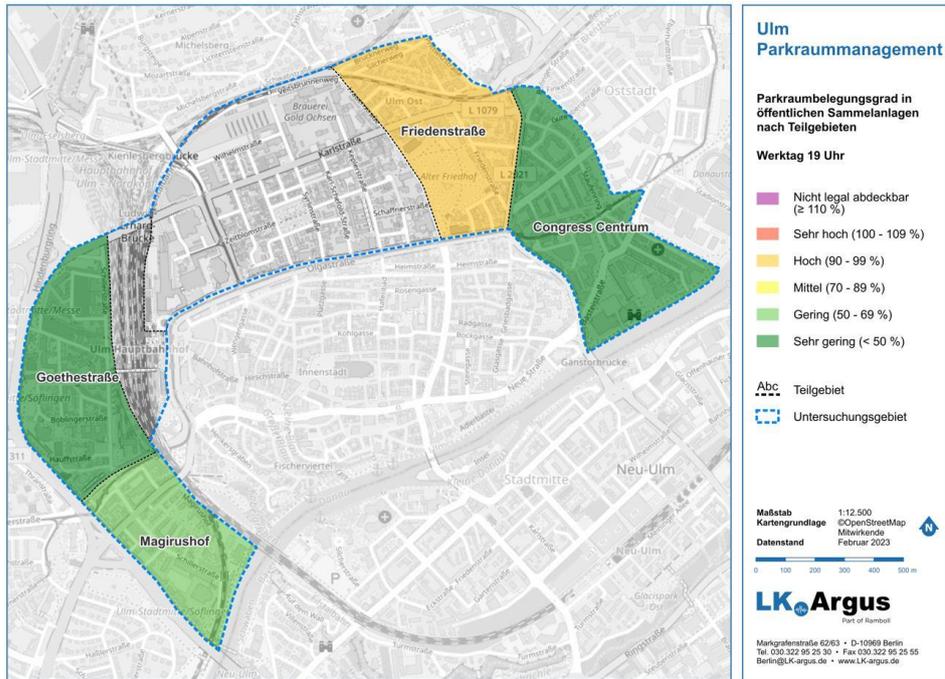
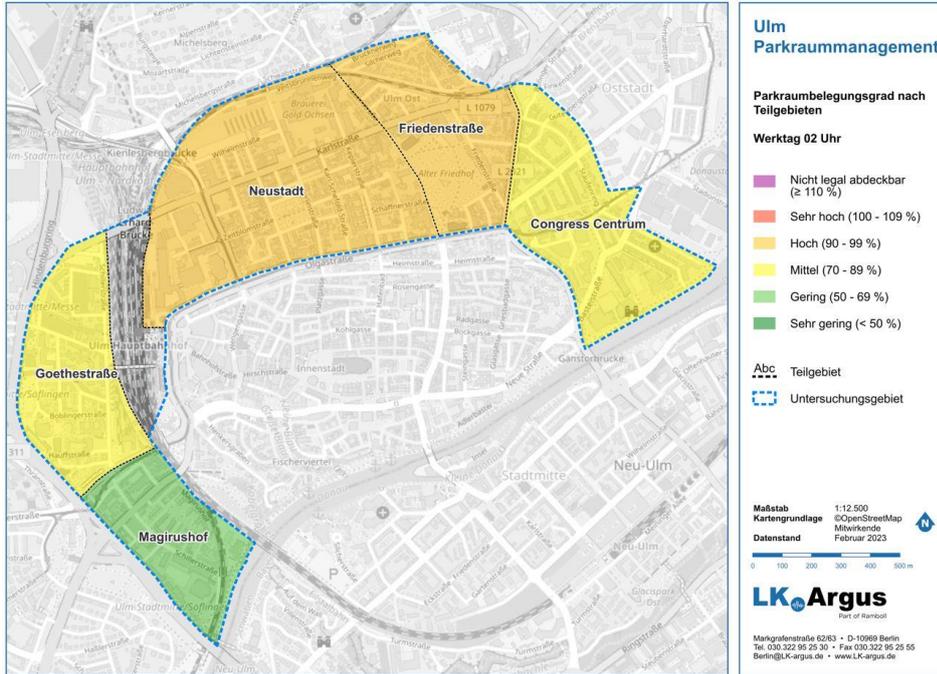


Abbildung 17: Parkraumbelastung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr



Stadt Ulm
Parkraum-
management im
Umfeld der Innenstadt
 Berichtsentwurf
 08.05.2023

Abbildung 18: Parkraumbelastung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr

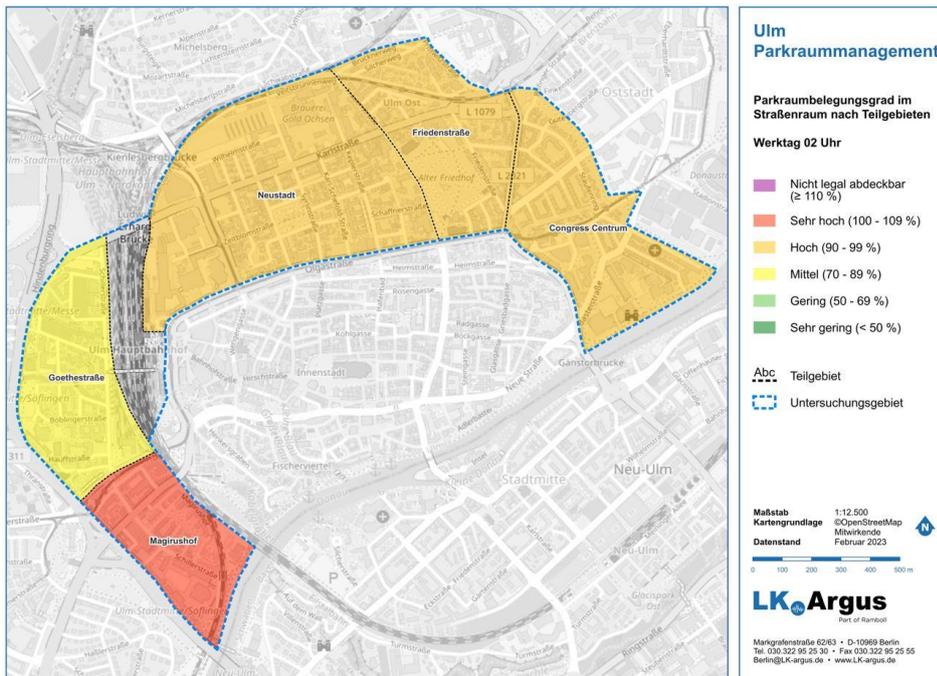


Abbildung 19: Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr

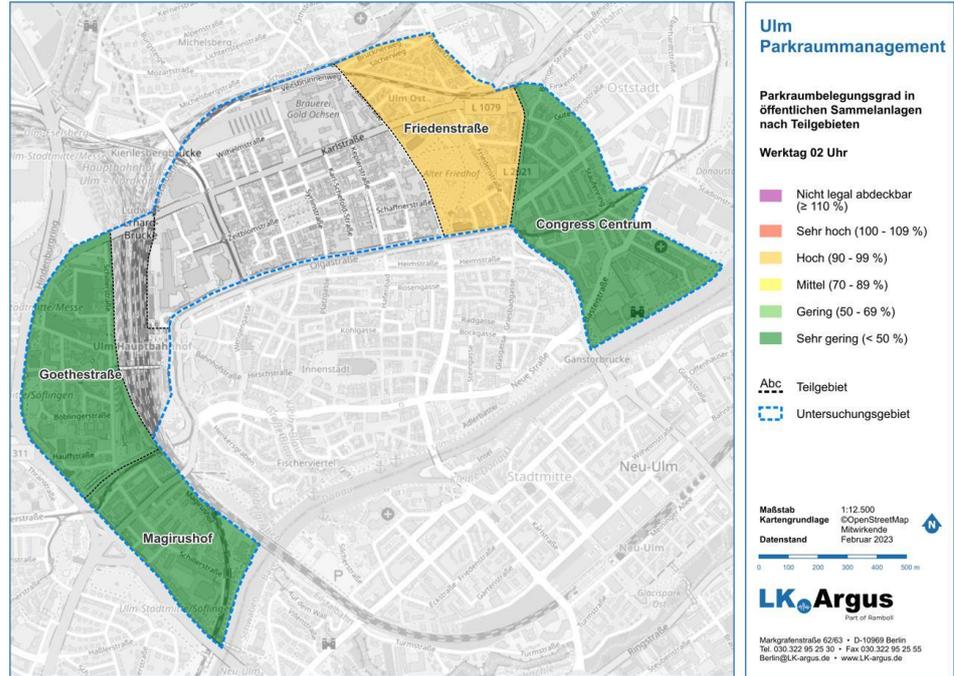


Abbildung 20: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 11 Uhr

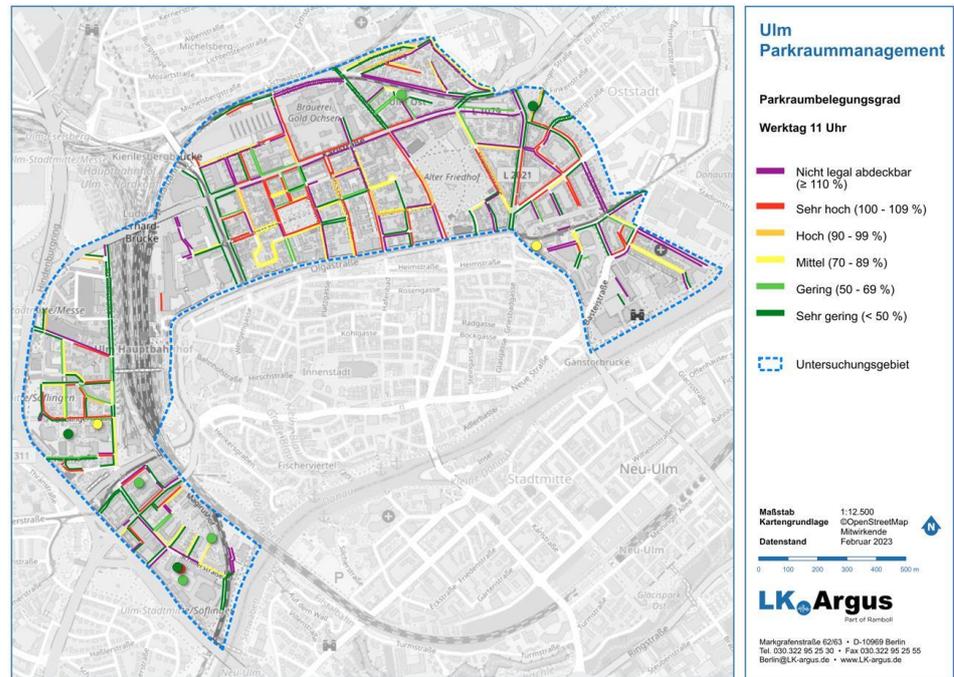
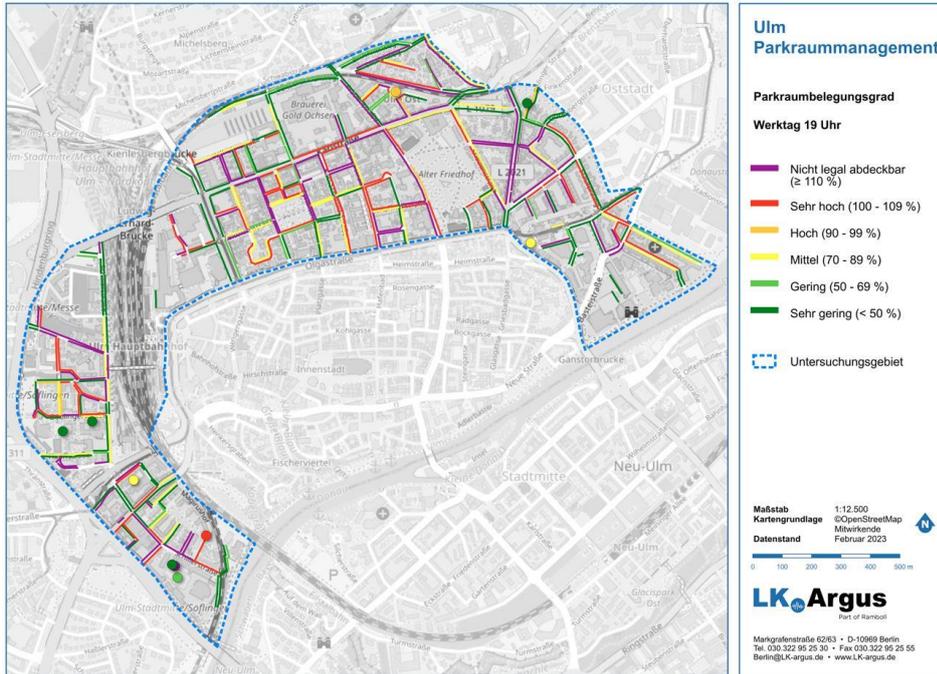


Abbildung 21: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 19 Uhr



Stadt Ulm
Parkraum-
management im
Umfeld der Innenstadt
Berichtsentwurf
08.05.2023

Abbildung 22: Parkraumbelegung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 02 Uhr

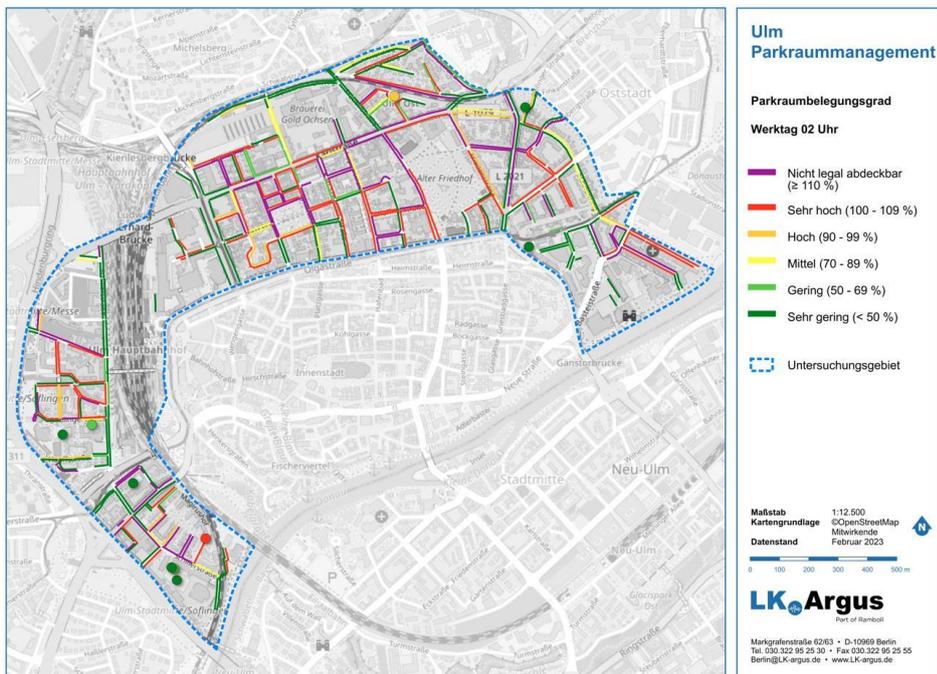


Abbildung 23: Zeitblomstraße



Abbildung 24: Bahnhofplatz



Abbildung 25: Karlstraße



Abbildung 26: Silcherweg



2.1.3 Parkdauer und Nutzergruppen

Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können die Nutzergruppen abgeleitet werden. Zur Generierung der Daten wurden im 2-Stunden-Rhythmus alle Kennzeichen an rund 50 % des Straßennetzes auf jeweils einer Seite im öffentlichen am Dienstag, dem 07.02.2023 zwischen 9 Uhr und 19 Uhr und in der Folgenacht um 02 Uhr erfasst.

Die Auswahl der zu erfassenden Straßenabschnitte erfolgte so, dass möglich typische Straßenabschnitte berücksichtigt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Ein besonderer Fokus lag dabei auf den bisher nicht bewirtschafteten Straßenabschnitten. Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte) erfasst wurden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert erfasst, damit eine Halterfeststellung o. ä. nicht möglich ist. Insgesamt wurden 4.574 anonymisierte Kennzeichen erfasst.

Bei der Auswertung werden folgende Nutzergruppen unterschieden:

- Bewohner:
alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken,
- gebietsfremde Dauerparker:
mittlere Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken,
- gebietsfremde Kurzparker:
mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken,
- gebietsfremde Parker unbekannter Parkdauer:
Parkdauer ist nicht genau bekannt.¹

Stadt Ulm
**Parkraum-
management im
Umfeld der Innenstadt**

Berichtsentwurf

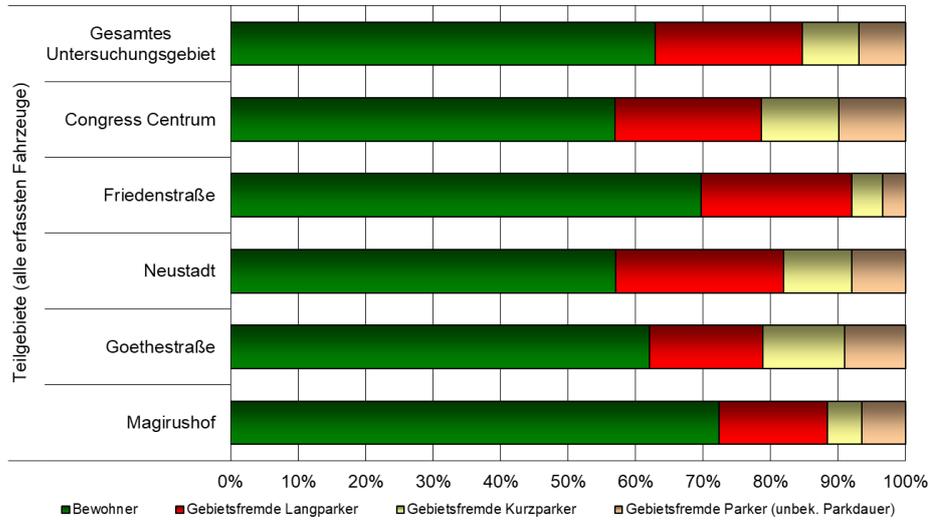
08.05.2023

Anhand der Nutzungsstruktur wurden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Es wurden ferner die Abschnitte ohne einschränkende Parkregelung geprüft. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse (Abbildung 27) zusammengefasst:

- Die Bewohner stellen tagsüber (9-19 Uhr) im gesamten Untersuchungsgebiet rund 63 % aller erfassten Fahrzeuge. In dem Teilgebiet Magirushof liegt der Anteil der Bewohnerfahrzeuge mit rund 73 % am höchsten, im Teilgebiet Congress Centrum mit rund 57 % am niedrigsten. Der Unterschied ist unter anderem auf die strukturellen Unterschiede der Teilgebiete und die entsprechenden Parkraumregelungen zurückzuführen.
- Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker liegt im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen 9 und 19 Uhr bei rund 8 %. In den Teilgebieten Neustadt und Goethestraße ist der Anteil der gebietsfremden Kurzparker mit rund 10 % bzw. 12 % am höchsten.
- Im gesamten Untersuchungsgebiet sind tagsüber von 9 – 19 Uhr rund 22 % der erfassten Fahrzeuge gebietsfremden Dauerparkern zuzuordnen. Der Anteil steigt bis 13 Uhr leicht an und nimmt danach wieder ab.
- Betrachtet man die Abschnitte ohne einschränkende Parkregelungen für das gesamte Untersuchungsgebiet, so ist der Anteil der Anwohner und der gebietsfremden Dauerparker um etwa 3 % leicht höher, der Anteil der gebietsfremden Kurzzeitparker dagegen niedriger.

¹ Ist der Beginn oder das Ende des Parkvorganges nicht eindeutig bekannt, kann die Parkdauer nicht bestimmt werden. Wird zum Beispiel ein Fahrzeug um 9 Uhr erfasst und um 11 Uhr nicht mehr, kann nicht ermittelt werden wie lange das Fahrzeug geparkt hat, da nicht bekannt ist, ob das Fahrzeug um 4 Uhr oder erst um 6 Uhr mit dem Parken begonnen hat.

Abbildung 27: Nutzergruppen tagsüber (9 – 19 Uhr) nach Teilgebieten



Im gesamten Untersuchungsgebiet haben um 11 Uhr rund die Hälfte und um 19 Uhr rund 60 % der erfassten Fahrzeuge einen Bewohnerparkausweis. In den nur für Bewohner reservierten Straßenabschnitten haben um 11 Uhr rund 80 % und 19 Uhr rund 85 % einen Bewohnerparkausweis.

Um 11 Uhr wurden rund 10 % der Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet mit einem Parkschein erfasst. Am Abend um 19 Uhr haben 5 % der Fahrzeuge einen Parkschein ausliegen. An den ausschließlich gebührenpflichtigen Parkständen haben um 11 Uhr rund 41 % und um 19 Uhr rund 25 % einen Parkschein.

An den gebührenpflichtigen Parkständen parken um 11 Uhr rund 10 % und um 19 Uhr rund 15 % der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung. Ausnahmegenehmigungen werden nach Angaben der Stadt unter anderem für Gewerbe, Handwerker, Hebammen, Pflegedienste oder städtische Dienststellen gegen eine entsprechende Gebühr vergeben.

Um 11 Uhr sowie um 19 Uhr parken rund 30 % aller Fahrzeuge ohne Berechtigung.

2.2 Radverkehr

Nachfolgend wird die Parkraumsituation für den Radverkehr dargestellt. Hierbei werden sowohl Parkraumangebot (Kapitel 2.2.1) und Nachfrage (Kapitel 2.2.2) berücksichtigt.

2.2.1 Radabstellanlagen

Die Radabstellanlagen wurden im Oktober 2022 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden alle im öffentlichen Straßenraum zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Erhoben wurden jeweils:

- Kapazität,
- Bauart und
- Qualität (Zustand und Wetterschutz).

Im Untersuchungsgebiet sind 2.458 Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Davon sind 2.086 Anlehnbügel (85 %; vgl. Abbildung 30 und Abbildung 31) und 311 Vorderradhalter (13 %; vgl. Abbildung 29). An 61 Abstellmöglichkeiten (2 %, vgl. Abbildung 28) können die Fahrräder in einem Doppelstock-Parksystem auf zwei Ebenen abgestellt werden.

660 der Abstellmöglichkeiten (rund 27 %) verfügen über einen Wetterschutz. An einzelnen Radabstellständen (vgl. Abbildung 32 und Abbildung 33) wurden Schäden festgestellt. Die Tabelle 2 zeigt einen Überblick über die Radabstellanlagen.

Tabelle 2: Übersicht der Radabstellanlagen

	Gesamt	Anlehn- bügel	Vorder- radhalter	Doppel- stock- System	davon mit Wetter- schutz	davon mit Beschädi- gung
Anlagen	101	80	20	1	16	10
Kapazität	2.458	2.086	311	61	660	-

Abbildung 28: Radabstellanlage Doppelstock-Parksystem



Abbildung 29: Vorderradhalter



Abbildung 30: Anlehnbügel I



Abbildung 31: Anlehnbügel II



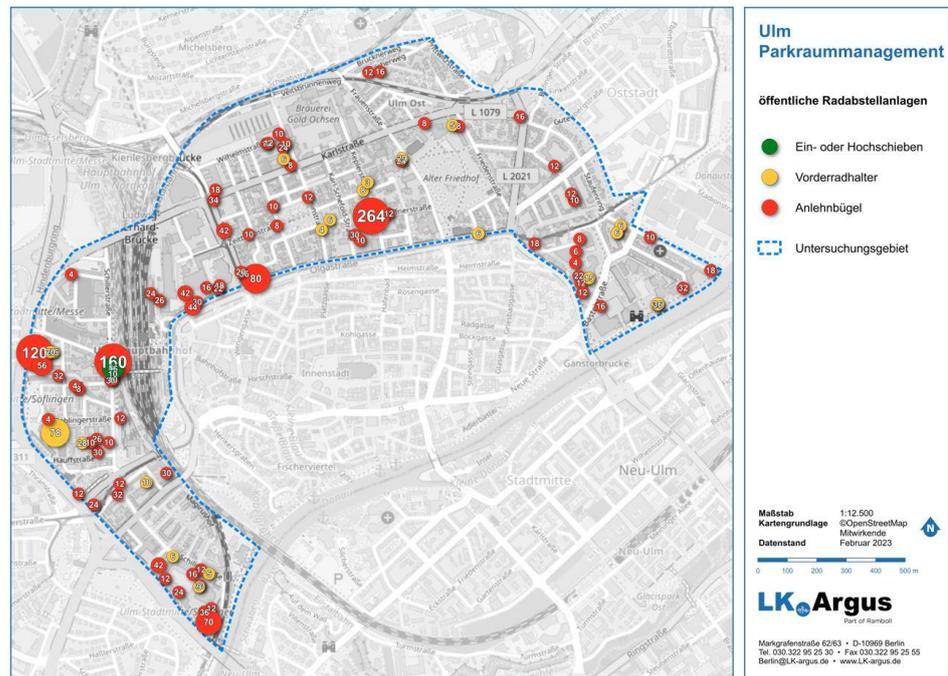
Abbildung 32: Beschädigung I



Abbildung 33: Beschädigung II



Abbildung 34: Angebot Radabstellanlagen



2.2.2 Nachfrage

Die Belegung der Radabstellanlagen wurde durch Zählung der abgestellten Fahrräder an den jeweiligen Anlagen erfasst. Die Erhebungen fanden ebenfalls am Donnerstag dem 09.02.2023 um 11 Uhr und 19 Uhr sowie in der folgenden Nacht zum Mittwoch (10.02.2023) um 02 Uhr statt.

Insgesamt sind die Radabstellanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet zu allen Zeiten gering belegt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in den Sommermonaten mit einer höheren Nachfrage zu rechnen ist.

Trotz der insgesamt niedrigen Belegung sind einzelne Fahrradabstellanlagen sehr hoch belegt. Das betrifft vor allem die Anlagen am Bahnhofplatz gegenüber der Postbank und an der Einmündung Faulhaberstraße / Zollerring. Hier liegt die Belegungsgrade ganztägig über 100 %.

Tabelle 3: Belegung der Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

Gebiet	Parkraumangebot	Belegung um 11 Uhr [Anteil]	Belegung um 19 Uhr [Anteil]	Belegung um 02 Uhr [Anteil]
Magirushof	372	59 [15,9 %]	46 [12,4 %]	34 [9,1 %]
Goethestraße	766	244 [31,9 %]	177 [23,1 %]	149 [19,5 %]
Neustadt	964	317 [32,9 %]	173 [17,9 %]	109 [11,3 %]
Friedenstraße	71	18 [25,4 %]	10 [14,1 %]	11 [15,5 %]
Congress Centrum	285	82 [28,8 %]	35 [12,3 %]	37 [13,0 %]
Gesamt	2.458	720 [29,3 %]	441 [17,9 %]	340 [13,8 %]

Abbildung 35: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr

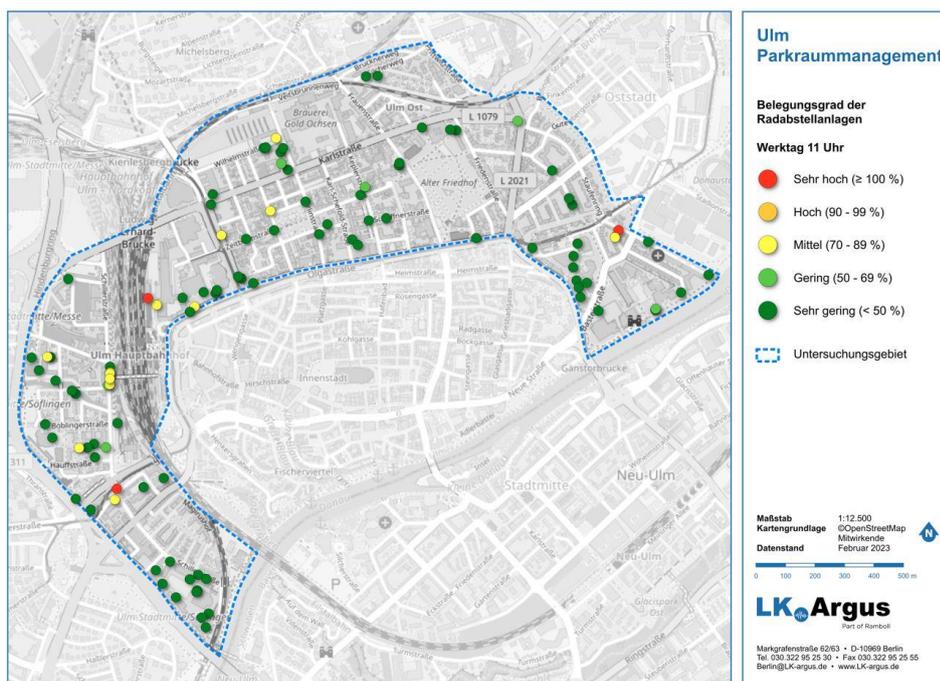


Abbildung 36: Belegung der Radabstellanlagen,
Werktag (Donnerstag) 19 Uhr

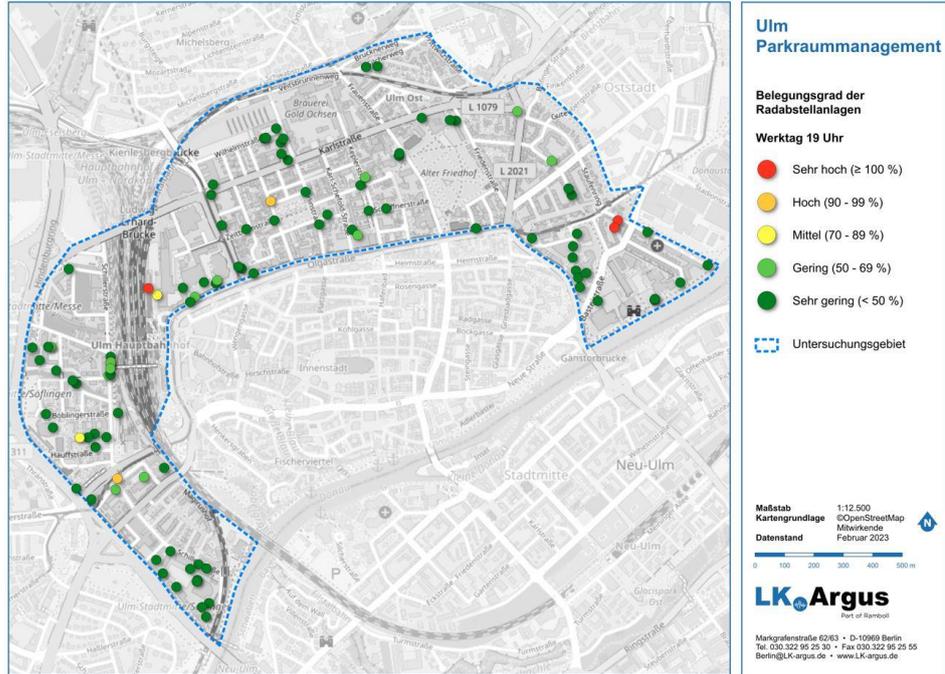
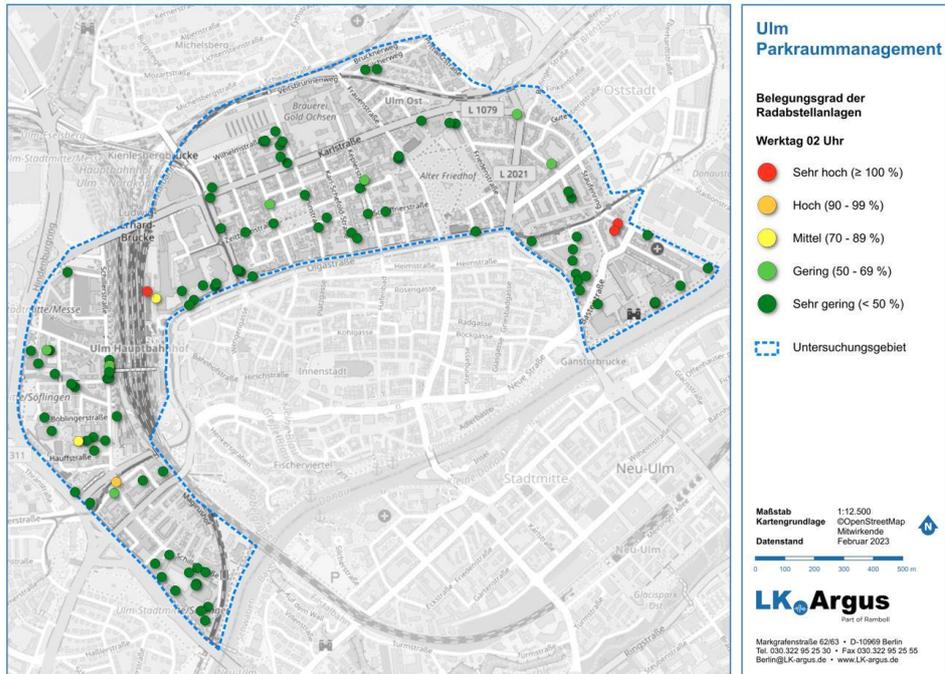


Abbildung 37: Belegung der Radabstellanlagen,
Werktag (Freitag) 02 Uhr



2.3 Konfliktanalyse

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse und die daraus abgeleiteten Konflikte zusammengefasst.

Parkraumangebot Kfz-Verkehr

- **Verschiedene und uneinheitliche Parkregelungen:**
Im Untersuchungsgebiet gibt es viele verschiedene Parkregelungen. Insbesondere für Ortsunkundige ergibt sich dadurch ein unübersichtliches Bild, was zu einer Erhöhung des Parksuchverkehrs führen kann.
- **Zum Teil kleinteilige Parkzonen für Bewohnende:**
Die vorhandenen Bewohnerparkzonen sind zum Teil recht kleinteilig. Das schränkt die Freiheit der Bewohnenden bei der Parkstandsuche ein.

Parkraumbelegung und Nutzergruppen Kfz-Verkehr

- **Sehr hohe Belegung der Parkstände im Straßenraum:**
In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebiets ist die Belegung im Straßenraum sehr hoch. Die räumliche Verteilung ist jedoch ungleichmäßig, sodass sich Straßenabschnitte mit Überbelegung neben Abschnitten mit geringer Belegung befinden, was auf die verschiedenen Parkregelungen zurückzuführen ist. In Straßenabschnitten ohne einschränkende Parkregelungen ist die Nachfrage noch höher. Gleichzeitig sind noch freie Kapazitäten in Sammelanlagen vorhanden.
- **Sehr hoher Anteil der gebietsfremden Dauerparker:**
In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebiets nimmt der Anteil der gebietsfremden Dauerparker bis 13 Uhr zu und danach wieder ab. Um 13 Uhr liegt der Anteil bei 22 %. Bei alleiniger Betrachtung der Straßenabschnitte ohne einschränkende Parkregelungen liegt der Anteil noch etwas höher.
- **Hoher Anteil der erfassten Fahrzeuge ohne Berechtigung auf gebührenpflichtigen Parkständen:**
Um 11 Uhr liegt der Anteil der erfassten Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Parkständen ohne Parkschein oder Ausnahmegenehmigung bei ca. 35 %.

Radverkehr

- **An einigen Radabstellanlagen wurden Beschädigungen festgestellt.** Die Mehrheit der Abstellanlagen befindet sich jedoch in gutem Zustand.
- **Die Nachfrage der Radabstellanlagen war während der Erhebung gering.** Bei fast allen untersuchten Radabstellanlagen gab es freie Kapazitäten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Erhebungen im Februar durchgeführt wurden, wo das Radverkehrsaufkommen witterungsbedingt niedriger ist.

3 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestands- und Konfliktdanalyse werden Vorschläge zur Neuordnung der Bewirtschaftung in den zu untersuchenden Bereichen erarbeitet.

Das Maßnahmenkonzept enthält folgende Themen:

- Überprüfung einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung,
- Empfehlungen zu Bewirtschaftungsformen und –zeiten,
- Optimierung der Gebietsabgrenzung der Bewirtschaftungsbereiche und
- Überprüfung einer Angebotserweiterung.

3.1 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- Hoher Parkdruck ist vorhanden, d. h. es gibt kaum freie Parkstände. Dafür hat sich als Wert eine Belegung von rund 90 % bewährt.
- Verschiedene Nutzergruppen konkurrieren um die wenigen freien Parkstände (z. B. Wohnende, Kundschaft, Beschäftigte). Diese Nutzerkonkurrenz gilt als relevant, wenn etwa 20 % der Parkenden den gebietsfremden Langparkenden (in der Regel Beschäftigte) zugeordnet werden.

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung die gewünschten verkehrlichen Effekte erzielen, weil diese Maßnahme besonders auf die Reduzierung des Parkdrucks aus gebietsfremden Parkenden Einfluss hat.

Je nach Örtlichkeit sind Anpassungen des Schwellenwertes von 5 % nach oben oder unten möglich und begründbar.

Im Untersuchungsgebiet unterliegen einige Bereiche und Straßenabschnitte bisher keinen einschränkenden Parkregelungen. In diesen Straßenabschnitten ist der Parkraumbelastungsgrad mit 104 % um 11 Uhr und mit 100 % um 19 Uhr sehr hoch. Die einzigen Belastungsgrade unter 100 % befinden sich in Teilgebieten Neustadt (95 %) und Friedenstraße (99 %) um 19 Uhr. Ansonsten sind alle Teilgebiete zu allen Uhrzeiten sehr hoch und über 100 % belegt.

Der Anteil der gebietsfremden Dauerparker an diesen Straßenabschnitten ohne einschränkende Parkregelung liegt bis 15 Uhr bei bis zu 40 %. Um 17 Uhr liegt

er mit 19 % nur knapp unterhalb des Schwellenwertes (vgl. Tabelle 4). Nur im Teilgebiet Goethestraße liegt der Anteil der gebietsfremden Dauerparker um 17 Uhr bei 10 % und somit deutlich unter 20 %.

Aufgrund des hohen Belegungsgrads und hohen Anteils der Dauerparker im Untersuchungsgebiet wird eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die bisher nicht bewirtschafteten Bereiche im Untersuchungsgebiet empfohlen.

Tabelle 4: Eignung des bisher nicht bewirtschafteten Bereichs für eine Parkraumbewirtschaftung

Werktag	Belegungsgrad des Straßenraums ² (Abschnitte ohne einschränkende Parkregelung)	Anteil der gebietsfremden Dauerparker (Abschnitte ohne einschränkende Parkregelung)	Eignung für eine Parkraumbewirtschaftung
09 Uhr		34 %	sinnvoll
11 Uhr	104 %	38 %	sinnvoll
13 Uhr		40 %	sinnvoll
15 Uhr		29 %	sinnvoll
17 Uhr		19 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	100 %	10 %	nicht sinnvoll

3.2 Bewirtschaftungsformen, -zeiten und -gebühren

Im Rahmen des Projektes Parkraummanagement für die Innenstadt von Ulm wurden Empfehlungen zur Ausgestaltung der Parkraumbewirtschaftung erarbeitet und umfangreich abgestimmt. Diese Regelungen sollen nun auch auf weitere Bereiche angewandt werden.

Die Stadt Ulm strebt eine möglichst einheitliche und einfach verständliche Parkregelung in allen Bewirtschaftungsbereichen an. Dazu sieht das Konzept die Mischparkregelung als am besten geeignet. Die Mischparkregelung sieht eine Gebührenpflicht mit einer Parkhöchstdauer von 2 Stunden vor, wobei Bewohnende mit einem Bewohnerparkausweis frei parken dürfen.

Eine Überwachung ist unverzichtbar, damit die angestrebten verkehrlichen Wirkungen erzielt werden können. Das Konzept sieht für die Mischparkregelung eine Beschilderung mit dem Zeichen 314 als Zonenbeschilderung vor.

² Zählungen der Fahrzeuge an allen Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet fanden um 11 Uhr (Zeitpunkt der höchsten allgemeinen Parkraumnachfrage), 19 Uhr (zur Berücksichtigung von Einzelhandel und Gastronomie) und nachts um 2 Uhr (Zeitpunkt der höchsten Nachfrage durch Bewohnende) statt.

Seit dem 01.09.2021 gilt eine neue Parkgebührenordnung für alle Parkstände auf öffentlichen Straßen. Diese sieht eine Parkscheingebühr in Höhe von 50 Cent je 12 Minuten (2,50 € pro Stunde) vor. Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden, um eine Verlagerung der länger Parkenden vom Straßenraum in die Sammelanlagen und damit eine bestmöglichen Nutzung der vorhandenen Ressourcen zu unterstützen.

Die Parkgebührensatzung der Stadt Ulm sieht eine Bewirtschaftung zwischen 9:00 und 22:00 Uhr werktags vor. Die Erhebungsergebnisse haben gezeigt, dass eine kürzere Bewirtschaftungszeit ausreichend wäre. Im Sinne einer gesamtstädtischen Einheitlichkeit und damit leichten Verständlichkeit ist die Anwendung der in der Parkgebührensatzung festgesetzten Bewirtschaftungszeiten dennoch sinnvoll.

3.3 Optimierung der Gebietsabgrenzung der Parkzonen

Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung macht eine Anpassung der Gebietsabgrenzungen notwendig.

Die einzelnen Parkzonen sollen einerseits möglichst groß sein, um den Bewohnenden die Suche nach einem Parkplatz zu vereinfachen. Gleichzeitig sollten sie aber nicht zu groß sein, um unnötigen Binnenverkehr innerhalb der Parkzone zu vermeiden. Nach § 45 StVO beträgt die maximale Ausdehnung einer Bewohnerparkzonen 1.000 m. Um die Akzeptanz und das Verständnis zu gewährleisten, muss die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes sinnvoll und nachvollziehbar sein.

Abbildung 38 zeigt auf Grundlage dieser Vorgaben einen Vorschlag zur Abgrenzung der Parkzonen. Anstatt der 8 vorhandenen Parkzonen werden fünf Parkzonen empfohlen.

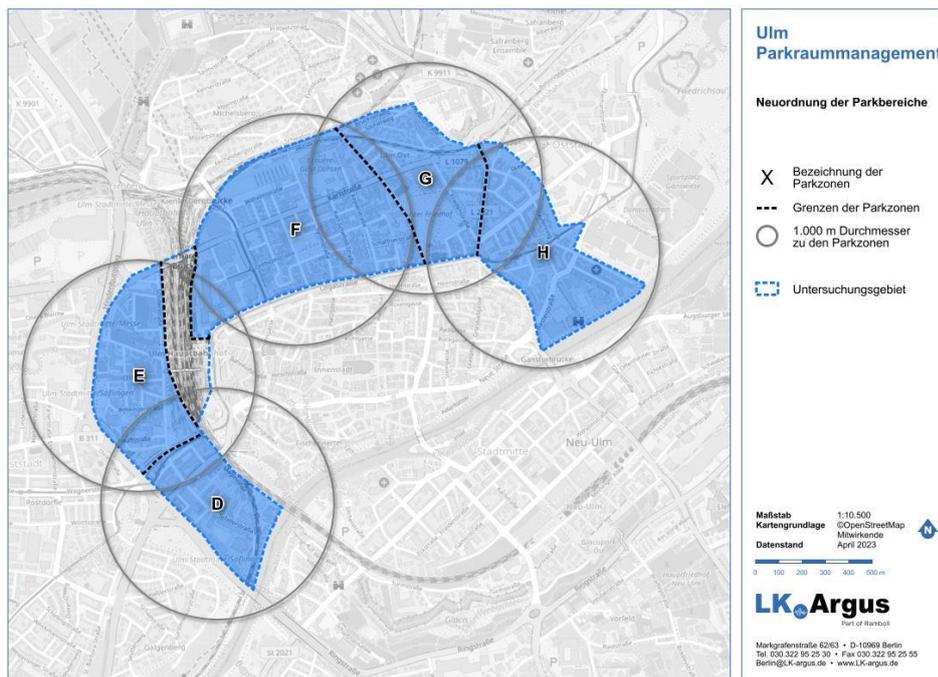
Tabelle 5 zeigt die vorhandenen Parkstände nach Parkregelung für den Bestand und die Planung. Obwohl mit der neuen Mischparkregelung den Bewohnenden keine reinen Bewohnerparkstände mehr zur Verfügung stehen, können sie in größeren Parkzonen mehr Parkstände nutzen.

Tabelle 5: Abgleich Mischparken in Bestand und in Planung

		Anzahl der Parkstände				
Regelung		D	E	F	G	H
Bestand	Bewohnerparken	95	152	295	121	116
	Temporäres Bewohnerparken/ Temp. Gebühren	0	75	0	0	0
	Mischparken (Gebühren, Bewohner frei)	0	0	27	12	0

		Anzahl der Parkstände				
Regelung	D	E	F	G	H	
Gebühren mit Parkdauerbegrenzung	16	46	114	0	49	
Parkdauerbegrenzung/ Parkscheibe	19	2	12	2	6	
Parkscheibe und temporäres Bewohnerparken	0	0	6	0	0	
Ohne einschränkende Parkregelung	89	119	517	369	162	
Planung						
Mischparken mit Gebührenpflicht	219	394	971	504	333	

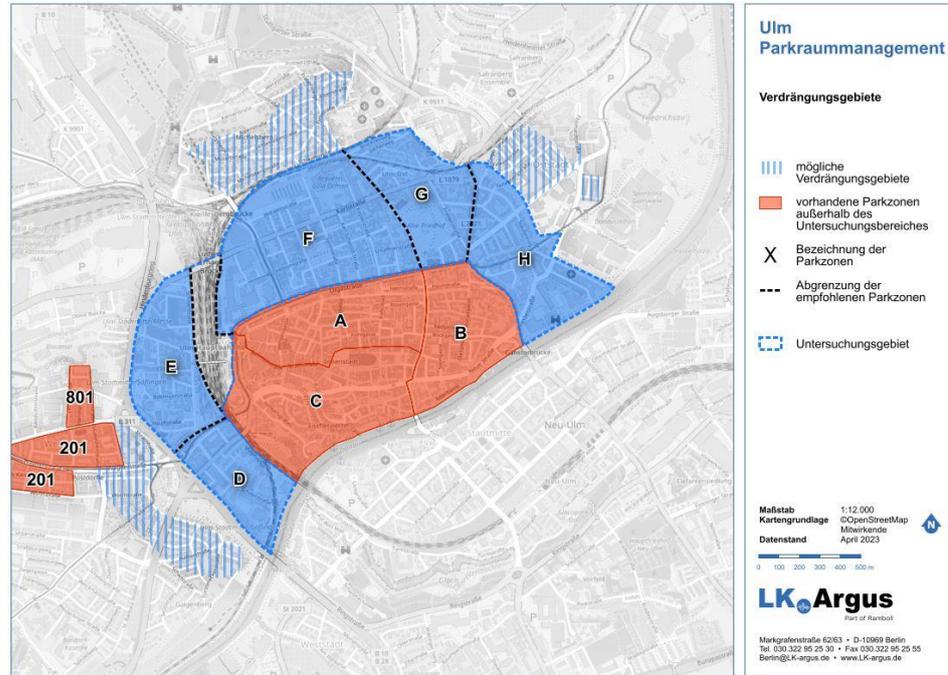
Abbildung 38: Neuordnung der Parkbereiche



Nach Möglichkeit sollte die Abgrenzung eines Parkraumbewirtschaftungsgebiets so erfolgen, dass Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche weitgehend vermieden werden und eine plausibel wirkende Gesamtkulisse entsteht. Abbildung 39 zeigt die Bereiche, in den Verdrängungseffekte nicht auszuschließen sind. Ein großer Teil der im Untersuchungsgebiet parkenden gebietsfremden Dauerparker entsteht wahrscheinlich durch Verdrängungseffekte aus

der Innenstadt. Eine weitere Verdrängung in die weiter außen liegenden Bereiche ist nicht in relevantem Ausmaß zu erwarten.

Abbildung 39: potentielle Verdrängungsgebiete



3.4 Prüfung der Angebotserweiterung

Für die Straßenabschnitte, an denen im Rahmen der Bestandsanalyse häufiges regelwidriges Parken ermittelt wurde, wird anhand der verfügbaren Straßenraumbreiten überschlägig eingeschätzt, ob bzw. wie das legale Parkraumangebot in diesen Bereichen erweitert werden kann.

In diesem Zusammenhang werden 5 Straßenabschnitte ausgesucht und exemplarisch geprüft. Anhand der verfügbaren Straßenraumbreiten wird eine grobe Einschätzung dafür vorgenommen, ob und wie das Parkraumangebot in den identifizierten Straßenabschnitten umstrukturiert oder das Falschparken in diesen Bereichen verhindert werden kann.

Aufgrund fehlender Lagepläne werden die Straßenraumbreiten anhand von Luftbildern ausgemessen und anschließend mit vor Ort aufgenommenen Fotos auf Plausibilität geprüft. Eine Zusammenfassung der Bewertungen ist in der Tabelle 6 dargestellt.

- **1 Marchtalerstraße an der Einmündung Regerweg**

In der Marchtalerstraße parken viele auf dem Seitenstreifen an den Bahngleisen. Eine entsprechende Ertüchtigung und Gestaltung dieser Flächen sollte geprüft werden, wenn es die Eigentumsverhältnisse der Flächen zulassen.

Abbildung 40: Parken auf Seitenstreifen an den Bahngleisen



- **2 Schülinstraße zwischen Friedenstraße und König-Wilhelm-Straße**

Die Schülinstraße ist eine Fahrradstraße mit hoher Parkbelastung, sodass häufig auf Zufahrten senkrecht geparkt wird. Aufgrund der erhöhten Konfliktpotenziale beim Ein- und Ausparken mit dem Radverkehr ist Senkrecht-parken in Fahrradstraßen zu vermeiden. Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen werden keine Potenziale für eine Angebotserweiterung gesehen.

Abbildung 41: Parken auf Zufahrten



- **3 Syrlinstraße zwischen Wilhelmstraße und Bahnstrecke**

In der Syrlinstraße zwischen Wilhelmstraße und Bahnstrecke stehen viele Fahrzeuge am Fahrbahnrand regelwidrig im Bereich des eingeschränkten Haltverbots. Die Breite der Straße reicht mit ca. 6,0 m allerdings nicht aus, um das Haltverbot aufzuheben. Dadurch würde das Ein- und Ausparken an den gegenüberliegenden Senkrechtparkständen beeinträchtigt.

Abbildung 42: Parken auf Halteverbot



- **4 Bessererstraße nördlich der Karlstraße**

In der Bessererstraße nördlich der Karlstraße befindet sich auf der westlichen Seite auf einer Länge von ca. 19 m ein Haltverbot. Hier parkten während der Erhebungen immer wieder Fahrzeuge. Da dieses Haltverbot dem Freihalten der Feuerwehzufahrt dient, ist eine Legalisierung des Parkens in diesem Bereich nicht möglich.

Abbildung 43: Parken auf Halteverbot, Fläche für Feuerwehr



- **5 Frauenstraße zwischen Karlstraße und Pauluskirche**

In der Frauenstraße zwischen Karlstraße und Pauluskirche wurde häufig regelwidriges Parken vor allem auf dem Angebotsstreifen für den Radverkehr und dem Gehweg beobachtet. Die vorhandenen Platzverhältnisse lassen eine Erweiterung des Parkraumangebotes nicht zu.

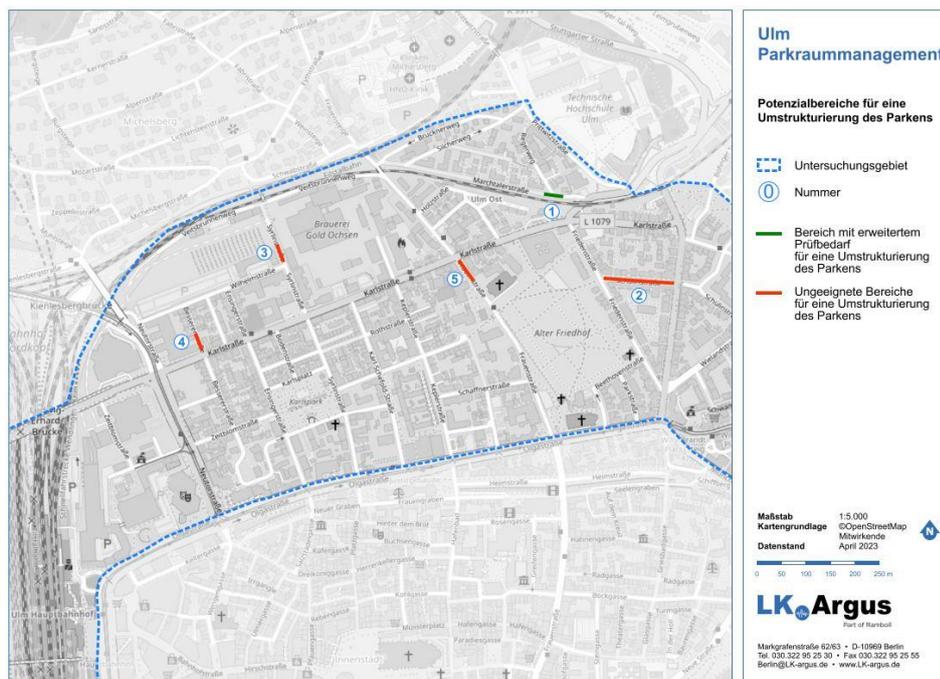
Abbildung 44: Parken auf Gehweg und Radverkehrsanlagen



Tabelle 6: überprüfte Bereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände

Nr.	Straße	Potential	Anmerkung
1	Marchtalerstraße [ggü. Regerweg]	ja	Eigentumsverhältnisse sind zu prüfen
2	Schülinstraße [zwischen Friedenstraße und König-Wilhelm-Straße]	nein	Straßenraumbreite ist zu gering
3	Syrilinstraße [zwischen Wilhelmstraße und Bahnstrecke]	nein	Straßenraumbreite ist zu gering
4	Bessererstraße [nördlich Karlstraße]	nein	Feuerwehrfläche muss bestehen bleiben
5	Frauenstraße [zwischen Karlstraße und Pauluskirche]	nein	Straßenraumbreite ist zu gering

Abbildung 45: Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände



Stadt Ulm

**Parkraum-
management im
Umfeld der Innenstadt**

Berichtsentwurf

08.05.2023

4 Zusammenfassung

Die Untersuchung hat gezeigt, dass eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sowie eine Optimierung der vorhandenen Parkregelungen im Untersuchungsgebiet sinnvoll ist. Wesentliche Konflikte liegen im ruhenden Kfz-Verkehr vor allem in vielen verschiedenen und uneinheitlichen Parkregelungen, einer hohen Parkraumbelastung und einem hohen Anteil gebietsfremder Dauerparker.

Darauf aufbauend wurde ein neues Bewirtschaftungskonzept erarbeitet. Das Konzept empfiehlt analog zur angrenzenden Innenstadt die Einführung einer einheitlichen Mischparkregelung mit Gebührenpflicht und einer Höchstparkdauer von 2 Stunden im gesamten Untersuchungsgebiet. Bewohnende mit einem Bewohnerausweis parken frei. Das Konzept sieht außerdem eine Anpassung der Bewohnerparkzonen vor. Vorgeschlagen werden fünf Parkzonen. Die Bewirtschaftungszeit und die Gebührenhöhe richten sich nach den Vorgaben der Parkgebührensatzung der Stadt.

Das Flächenpotential für die Umstrukturierung der Parkstände für eine mögliche Angebotserweiterung wurde an fünf verschiedenen Straßen überprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen kommt eine Angebotserweiterung nur in einer Straße in Frage.

Für den ruhenden Radverkehr wurden mit Ausnahme weniger defekter Radabstellanlagen keine relevanten Konflikte ermittelt. Das ist allerdings auch auf den für den Radverkehr ungünstigen Erhebungszeitraum zurückzuführen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl der Abstellmöglichkeiten	3
Tabelle 2:	Übersicht der Radabstellanlagen	17
Tabelle 3:	Belegung der Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet	19
Tabelle 4:	Eignung des bisher nicht bewirtschafteten Bereichs für eine Parkraumbewirtschaftung	23
Tabelle 5:	Abgleich Mischparken in Bestand und in Planung	24
Tabelle 6:	überprüfte Bereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	1
Abbildung 2:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	3
Abbildung 3:	Beschilderung Parken mit Parkuhr	4
Abbildung 4:	Beschilderung Bewohner-Parkbereich	4
Abbildung 5:	Beschilderung Parken mit Parkschein	4
Abbildung 6:	Beschilderung Parken für E-Fahrzeuge	4
Abbildung 7:	Beschilderung Parken für Bewohner	4
Abbildung 8:	Beschilderung Bewohner-Parkbereich	4
Abbildung 9:	Belegung im Zeitverlauf	6
Abbildung 10:	Belegung im Zeitverlauf im Straßenraum (Abschnitte ohne einschränkende Parkregelung)	7
Abbildung 11:	Parkraumbesetzung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr	8
Abbildung 12:	Parkraumbesetzung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr	8
Abbildung 13:	Parkraumbesetzung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr	9
Abbildung 14:	Parkraumbesetzung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr	9
Abbildung 15:	Parkraumbesetzung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr	10
Abbildung 16:	Parkraumbesetzung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr	10
Abbildung 17:	Parkraumbesetzung Gesamt nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr	11
Abbildung 18:	Parkraumbesetzung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr	11

Stadt Ulm	Abbildung 19: Parkraumbelugung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Donnerstag) 02 Uhr	12
Parkraum- management im Umfeld der Innenstadt	Abbildung 20: Parkraumbelugung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 11 Uhr	12
Berichtsentwurf	Abbildung 21: Parkraumbelugung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 19 Uhr	13
08.05.2023	Abbildung 22: Parkraumbelugung nach Straßenabschnitten und Sammelanlagen, Werktag (Dienstag) 02 Uhr	13
	Abbildung 23: Zeitblomstraße	14
	Abbildung 24: Bahnhofplatz	14
	Abbildung 25: Karlstraße	14
	Abbildung 26: Silcherweg	14
	Abbildung 27: Nutzergruppen tagsüber (9 – 19 Uhr) nach Teilgebieten	16
	Abbildung 28: Radabstellanlage Doppelstock-Parksystem	17
	Abbildung 29: Vorderradhalter	17
	Abbildung 30: Anlehnbügel I	18
	Abbildung 31: Anlehnbügel II	18
	Abbildung 32: Beschädigung I	18
	Abbildung 33: Beschädigung II	18
	Abbildung 34: Angebot Radabstellanlagen	18
	Abbildung 35: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Donnerstag) 11 Uhr	19
	Abbildung 36: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Donnerstag) 19 Uhr	20
	Abbildung 37: Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Freitag) 02 Uhr	20
	Abbildung 38: Neuordnung der Parkbereiche	25
	Abbildung 39: potentielle Verdrängungsgebiete	26
	Abbildung 40: Parken auf Seitenstreifen an den Bahngleisen	27
	Abbildung 41: Parken auf Zufahrten	27
	Abbildung 42: Parken auf Halteverbot	28
	Abbildung 43: Parken auf Halteverbot, Fläche für Feuerwehr	28
	Abbildung 44: Parken auf Gehweg und Radverkehrsanlagen	29
	Abbildung 45: Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände	29

