

Abschlussbericht

# Parkraummanagement in Ulm

## Innenstadt



12. Mai 2021

LK Argus GmbH



**Abschlussbericht**

# **Parkraummanagement in Ulm Innenstadt**

Auftraggeber

**Stadt Ulm**

Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung

Münchner Straße 2

89073 Ulm

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Michael Schreiber,

M. Sc. Anne-Susan Freimuth.

M. Sc. Mario Branig

Berlin, 12. Mai 2021



|          |   |           |                                 |
|----------|---|-----------|---------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet</b>   | <b>1</b>  | Stadt Ulm                       |
| <b>2</b> | <b>Bestandsanalyse</b>                            | <b>2</b>  | <b>Parkraum-<br/>management</b> |
| 2.1      | Kfz-Verkehr                                       | 2         | Abschlussbericht                |
|          | 2.1.1 Parkraumangebot                             | 2         | 12. Mai 2021                    |
|          | 2.1.2 Vergleich der vorhandenen Bewirtschaftung   | 6         |                                 |
|          | 2.1.3 Parkraumnachfrage                           | 7         |                                 |
|          | 2.1.4 Parkdauer und Nutzergruppen                 | 17        |                                 |
| 2.2      | Radverkehr  | 20        |                                 |
|          | 2.2.1 Radabstellanlagen                           | 20        |                                 |
|          | 2.2.2 Nachfrage                                   | 22        |                                 |
| 2.3      | Konfliktanalyse                                   | 24        |                                 |
| <b>3</b> | <b>Maßnahmenkonzept</b>                           | <b>27</b> |                                 |
| 3.1      | Prüfung der Bewirtschaftung                       | 27        |                                 |
| 3.2      | Bewirtschaftungsform                              | 28        |                                 |
|          | 3.2.1 Generelle Bewirtschaftungsformen            | 28        |                                 |
|          | 3.2.2 Empfehlung zur Bewirtschaftungsform für Ulm | 32        |                                 |
| 3.3      | Gebietsabgrenzung und Parkzoneneinteilung         | 33        |                                 |
| 3.4      | Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten           | 36        |                                 |
| 3.5      | Exkurs Bewohnerparkausweise                       | 38        |                                 |
| 3.6      | Zusammenfassung                                   | 39        |                                 |
| 3.7      | Weitere Handlungsmöglichkeiten                    | 39        |                                 |
|          | 3.7.1 Radabstellanlagen                           | 39        |                                 |
|          | 3.7.2 Carsharing                                  | 44        |                                 |
|          | 3.7.3 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge      | 46        |                                 |
|          | 3.7.4 Behindertenstellplätze                      | 53        |                                 |
|          | 3.7.5 Liefer- und Ladezonen                       | 55        |                                 |

|                                 |          |  |           |
|---------------------------------|----------|--|-----------|
| Stadt Ulm                       |          | 3.7.6 Anpassung des Parkraumangebotes im Straßenraum | 59        |
| <b>Parkraum-<br/>management</b> | <b>4</b> | <b>Wirtschaftlichkeitsbetrachtung</b>                | <b>69</b> |
| Abschlussbericht                |          | 4.1 Einnahmen  | 70        |
| 12. Mai 2021                    |          | 4.1.1 Parkscheingebühren                             | 70        |
|                                 |          | 4.1.2 Verwarn- und Bußgelder                         | 71        |
|                                 |          | 4.2 Ausgaben   | 72        |
|                                 |          | 4.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung        | 72        |
|                                 |          | 4.2.2 Überwachung der Parkraumbewirtschaftung        | 74        |
|                                 |          | 4.3 Bilanzierung                                     | 79        |
|                                 |          | Tabellenverzeichnis                                  | 81        |
|                                 |          | Abbildungsverzeichnis                                | 81        |
|                                 |          | Anhang   | 85        |

# 1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

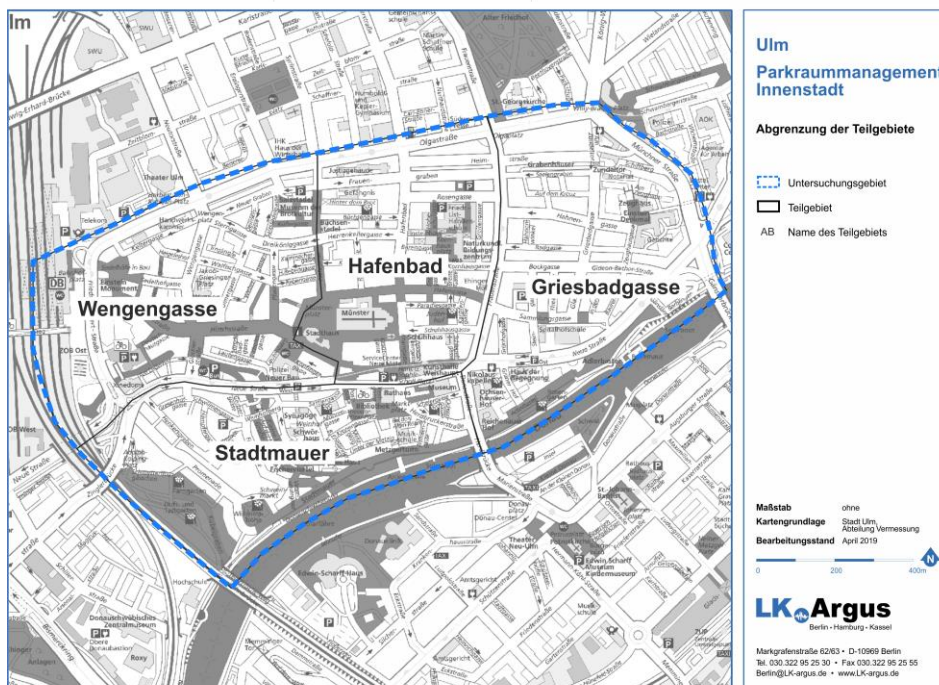
Der Parkraum im verdichteten Ulmer Innenstadtbereich ist knapp. Die vorhandenen Regelungen zur Bewirtschaftung sind historisch gewachsen. Diese werden überprüft und überarbeitet. Berücksichtigt werden neben dem ruhenden Kfz-Verkehr auch die Radabstellanlagen.

Die vorliegende Untersuchung berücksichtigt den unmittelbaren Innenstadtbereich. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch (Abbildung 1):

- die Donau im Süden,
- die Bahntrasse im Westen,
- die Olgastraße im Norden und
- die Münchner Straße im Westen.

Eine weitere Unterteilung des Untersuchungsgebietes in Teilgebiete erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Bewirtschaftungsbereiche, vorhandener Nutzungen sowie von Hauptverkehrsstraßen.

**Abbildung 1:** Abgrenzung des Untersuchungsgebiets und der Teilgebiete<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Die Karten sind im Anhang A zur besseren Lesbarkeit im A3-Format enthalten.

## **2 Bestandsanalyse**

Nachfolgend wird die Situation getrennt für den ruhenden Kfz- (Kapitel 2.1) und Radverkehr (Kapitel 2.2) dargestellt. Berücksichtigt werden hierbei 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 2.1.4) im Untersuchungsgebiet eingegangen.

#### **2.1.1 Parkraumangebot**

Das Parkraumangebot wurde im Februar 2019 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden der öffentliche Straßenraum und öffentliche Sammelanlagen. Die Erhebungen erfassen folgende Kriterien:

- öffentlich / privat,
- Art und Lage (Anordnung im Straßenraum / Sammelanlagen)
- und Regelung.

Die vorhandenen Parkraumkapazitäten für öffentlich zugängliche Parkhäuser und Tiefgaragen stellte die Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH zur Verfügung.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 4.935 Kfz-Abstellstände, davon 1.346 im öffentlichen Straßenraum, 243 an öffentlichen (kommunalen) Sammelanlagen und 3.346 in öffentlich zugänglichen Parkbauten. Durch temporäre Haltverbote und den Öffnungszeiten der Parkhäuser und Tiefgaragen schwanken die Werte je nach Wochentag und Tageszeit.

Die öffentlichen Parkmöglichkeiten im Straßenraum unterliegen zum Großteil einer Gebührenparkregelung (560 Parkstände, das entspricht rund 42 % der 1.346 Parkstände; vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8). An 92 % davon (516 Parkstände) gilt gleichzeitig eine Parkdauerbegrenzung. Das heißt, dass Parken ist auch mit Parkschein nur eine gewisse Zeit möglich. Die Höchstparkdauer ist je nach Lage auf 30 Minuten, eine oder zwei Stunden begrenzt.



Im Untersuchungsgebiet sind sechs Bewohnerparkbereiche vorhanden, in denen Parkstände speziellen Bewohnerparkprivilegien unterliegen (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4).<sup>2</sup> Reines Bewohnerparken im Straßenraum ist an 423 Parkständen (31 %) im öffentlichen Straßenraum angeordnet. In den Parkbereichen 101 und 301 dürfen die Parkstände für eine Stunde von Gewerbetreibenden mit Parkscheibe genutzt werden.

Weitere Bewirtschaftungsformen (Nutzerbeschränkung<sup>3</sup>, Parkscheibe / Parkdauerbegrenzung, teilweise Bewohnerprivilegien) gelten an 90 Parkständen (7 %). 140 Parkstände (10 %) unterliegen einem temporären Haltverbot. 83 Parkstände sind ohne Einschränkung nutzbar. Die Fußgängerzone ist von 5 bis 11 Uhr für den Lieferverkehr freigegeben (vgl. Abbildung 7).

In den Teilgebieten ist die Verteilung der Parkraumregelungen unterschiedlich. Während in den Gebieten Stadtmauer und Griesbadgasse die reine Bewohnerparkregelung mit 61 % bzw. 48 % überwiegt, gelten in den Gebieten Wengengasse und Hafenbad vor allem Gebührenregelungen (62 % bzw. 55 %). Die Beschilderung gleicher Regelungen ist nicht einheitlich (vgl. Abbildung 3 bis Abbildung 6).

Am den öffentlichen Sammelanlagen sind 135 Parkstände gebührenpflichtig mit gleichzeitiger Parkdauerbegrenzung. An weiteren 35 Abstellmöglichkeiten gilt zeitweise eine Gebührenpflicht bzw. eine Reservierung für Bewohner. 29 Abstellmöglichkeiten dürfen nur von Bewohner genutzt werden. An 30 Parkständen gilt eine Nutzerbeschränkung<sup>4</sup>. 14 Parkstände sind ohne Einschränkung nutzbar.

Im Untersuchungsgebiet liegen die privaten öffentlich Sammelanlagen Am Rathaus, Deutschhaus, Fischerviertel, Salzstadel, Frauenstraße, Congress Centrum Nord / Basteicenter, Theater. Die Parkbauten sind entgeltpflichtig. An den Tiefgaragen und Parkhäusern Am Rathaus, Deutschhaus, Fischerviertel Salzstadel, Congress Centrum Nord und Theater gelten Höchstparkdauern zwischen einem und sieben Tagen. Die Parkbauten Am Rathaus, Deutschhaus, Fischerviertel, Salzstadel, Frauenstraße sind durchgängig geöffnet. Die genannten Parkbauten sind an das Parkleitsystem angeschlossen (Abbildung 8).

---

<sup>2</sup> Die Aufteilung des Parkraumangebotes für die vorhandenen Parkbereiche ist in Anhang B dargestellt.

<sup>3</sup> Menschen mit Behinderungen, Busse, Elektrofahrzeuge, Krankenwagen, Parken nur mit Genehmigung, Motorrad, Taxis.

<sup>4</sup> Menschen mit Behinderungen, Elektrofahrzeuge und temporär Justiz.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

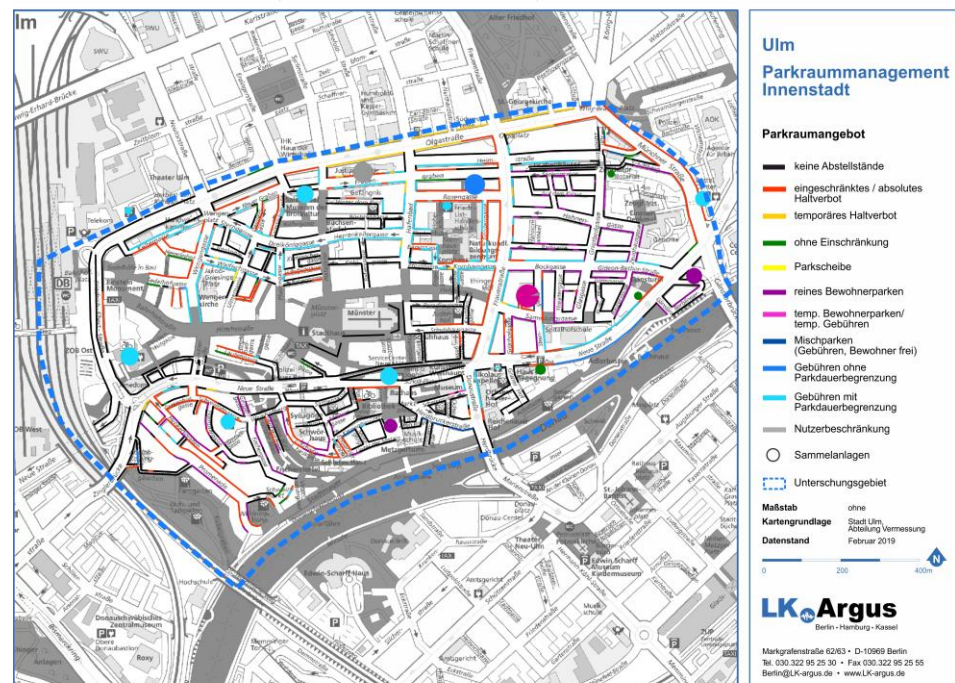
12. Mai 2021

Zukünftig sind im Gebiet Wengengasse mit den Parkhäusern „am Bahnhof“ und „Sedelhöfe“ rund 1.200 zusätzliche Stellplätze<sup>5</sup> geplant. Die geplanten Stellplätze im Parkhaus „Sedelhöfe“ dienen in erster Linie der Deckung der durch die zusätzlichen Nutzungen entstehenden Parkraumnachfrage. Die Kapazitäten im Parkhaus „Am Bahnhof“ dienen vornehmlich der Deckung der Parkraumnachfrage durch den Bahnhof.

**Tabelle 1:** Anzahl der Abstellmöglichkeiten<sup>6</sup>

| Gebiet                              | Anzahl der Abstellmöglichkeiten |            |                    | Summe        |
|-------------------------------------|---------------------------------|------------|--------------------|--------------|
|                                     | Straßenraum                     | Parkplätze | private Parkbauten |              |
| Wengengasse                         | 215                             | 0          | 1.203              | 1.418        |
| Stadtmauer                          | 263                             | 12         | 395                | 670          |
| Griesbadgasse                       | 552                             | 68         | 420                | 1.040        |
| Hafenbad                            | 316                             | 163        | 1.328              | 1.807        |
| <b>gesamtes Untersuchungsgebiet</b> | <b>1.346</b>                    | <b>243</b> | <b>3.346</b>       | <b>4.935</b> |

**Abbildung 2:** Parkraumangebot



<sup>5</sup> 540 Stellplätze „Am Bahnhof“ und 700 Stellplätze „Sedelhöfe“.

<sup>6</sup> Eine Aufschlüsselung nach Parkregelungen zeigt Anhang B.

**Abbildung 3:** Beschilderung  
Bewohnerparkbereich



**Abbildung 4:** Beschilderung  
Bewohnerparken



**Abbildung 5:** Beschilderung  
Gebührenpflicht



**Abbildung 6:** Beschilderung  
Gebührenpflicht



**Abbildung 7:** Fußgängerzone  
Lieferverkehr



**Abbildung 8:** Parkleitsystem



## 2.1.2 Vergleich der vorhandenen Bewirtschaftung

In Deutschland gibt es keine einheitlichen Bewirtschaftungsregelungen. Die Bewirtschaftung ist auf die Situation Vor-Ort anzupassen. Nachfolgend werden die unterschiedlichen Regelungen in anderen Städten der Situation in der Ulmer Innenstadt gegenübergestellt.

Die Parkstände im Untersuchungsgebiet unterliegen werktags<sup>7</sup> von 9 bis 20 Uhr überwiegend einer Gebührenpflicht. Die Parkscheingebühr beträgt 1,80 € / h. Zusätzlich zur Gebührenpflicht ist in der Parkgebührenordnung eine Höchstparkdauer von 2 Stunden festgeschrieben. Die Verwaltung ist allerdings ermächtigt „nach sachlichem Ermessen“ die Höchstparkdauer zu verringern.

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet, von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge und den Regelungen der angrenzenden Parkbereiche ab. In diesem Zusammenhang kann es keine einheitliche Lösung für deutsche Städte geben. Die Bewirtschaftungszeiten sind oft nicht in der jeweiligen Gebührenordnung der Kommunen festgelegt. Damit können die Kommunen die Bewirtschaftungszeiten auf die örtliche Situation anpassen. Dies handhaben beispielsweise Augsburg, Erfurt oder Pforzheim so.

Die Parkgebühr im Untersuchungsgebiet liegt mit 1,80 € im mittleren Bereich ausgewählter Vergleichsstädte (Abbildung 9). Kurze Gebührenintervalle bieten dem Nutzer eine hohe Flexibilität. Je kleiner der Takt desto komfortabler. In Berlin wird zum Beispiel die erste Viertelstunde für das Parken berechnet. Anschließend ist die Zahlung in 0,05 € Schritten möglich. Je nach Bewirtschaftungsgebiet sind dies eine bis drei Minuten. In Erlangen sind je nach Gebührenzone die ersten 20 bzw. 25 Minuten zu zahlen. Anschließend sind je nach Zone 0,10 € für 4, 5 oder 10 Minuten zu zahlen. In Detmold sind die ersten 30 Minuten zu zahlen. Anschließend sind je nach Gebührenzone 0,10 € für 4, 6 oder 12 Minuten zu entrichten. In Erfurt, Düsseldorf, Halle (Saale), Leipzig und Dresden beträgt die Parkzeiteinheit 30 Minuten. In Pforzheim, Schwerin und Potsdam muss für die jeweils begonnene Stunde gezahlt werden.

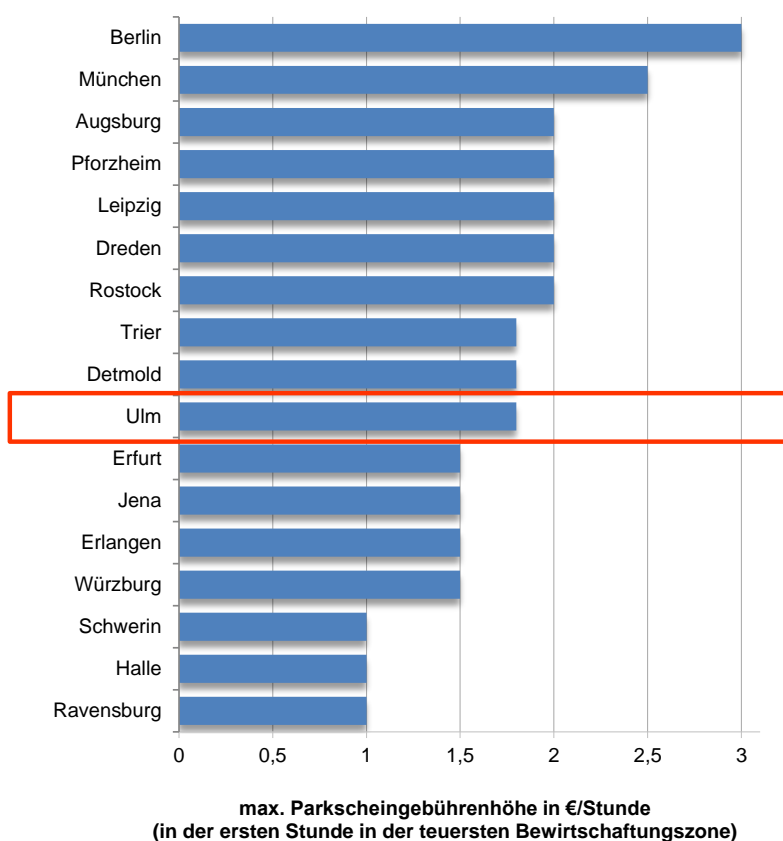
Mit dem sogenannten Handyparken ist eine minutengenaue Abrechnung möglich. Dies ist zum Beispiel in Berlin, Erlangen, Pforzheim, Erfurt und seit 01.09.2019 auch in Ulm möglich.

---

<sup>7</sup> Montag bis Samstag.

Mit Festlegung einer Höchstparkdauer soll an den Parkständen der Umschlag erhöht werden. Dadurch sollen mehr Parkvorgänge in einer bestimmten Zeiteinheit stattfinden. Der Umgang mit der Höchstparkdauer in anderen Städten ist unterschiedlich geregelt. Während es in einigen Städten wie Augsburg, Erfurt, Potsdam oder Pforzheim keine Höchstparkdauer gibt, darf in anderen wie beispielsweise München und Detmold je nach Lage nur eine gewisse Zeit geparkt werden. Jedoch gibt es auch in München und Detmold gebührenpflichtige Parkstände ohne Höchstparkdauer. Entsprechend der Parkgebührenordnung ist die Höchstparkdauer in Erlangen am jeweiligen Parkscheinautomaten ablesbar.

**Abbildung 9:** Vergleich der Parkgebühren ausgewählter Städte



### 2.1.3 Parkraumnachfrage

Die Parkraumbelastung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im Straßenraum und an den öffentlichen Sammelanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen stellte die Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH zur Verfügung.

Stadt Ulm

**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

Die Erhebungen fanden am Dienstag dem 09.04.2019 um 11 Uhr und 19 Uhr sowie in der folgenden Nacht zum Mittwoch dem 10.04.2019 um 02 Uhr statt.<sup>8</sup> Eine Beeinflussung der Erhebungsergebnisse durch Ferien, Feiertage oder den Ulmer Wochenmarkt ist damit ausgeschlossen. Tagsüber war es trocken bei Höchsttemperaturen um 13° C. In der Nacht war es regnerisch mit Temperaturen um die 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 19 Parkstände aufgrund von Baustellen nicht nutzbar. Die Öffnungszeiten der Sammelanlagen wurden berücksichtigt.<sup>9</sup>

Abbildung 10 bis Abbildung 23 zeigen den Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf nach Straßenabschnitten sowie nach Teilgebieten. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- Im Untersuchungsgebiet wurden je nach Uhrzeit zwischen 1.768 und 4.786 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in den Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 42 % bis 103 %.
- Der Parkraumbelungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet ist werktags mit 103 % um 11 Uhr am höchsten und sinkt im Tagesverlauf ab. Der öffentliche Straßenraum ist zu allen Tageszeiten höher belegt als die Sammelanlagen.
- Die Parkraumnachfrage im Straßenraum kann um 11 Uhr und 19 Uhr nicht gedeckt werden. Während in den Sammelanlagen um 11 Uhr nur noch wenige freie Kapazitäten vorhanden sind, stehen um 19 Uhr noch ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung.
- Bezogen auf die Teilgebiete bleibt die Belegung im Straßenraum im gesamten Tagesverlauf sehr hoch bzw. nicht mehr legal abdeckbar. In der Nacht sinkt die Belegung im Straßenraum in den Teilgebieten Hafenbad und Wengengasse unter 90 %. In den Gebieten Stadtmauer und Griesbadgasse bleibt die Belegung sehr hoch bzw. nicht mehr legal abdeckbar.

---

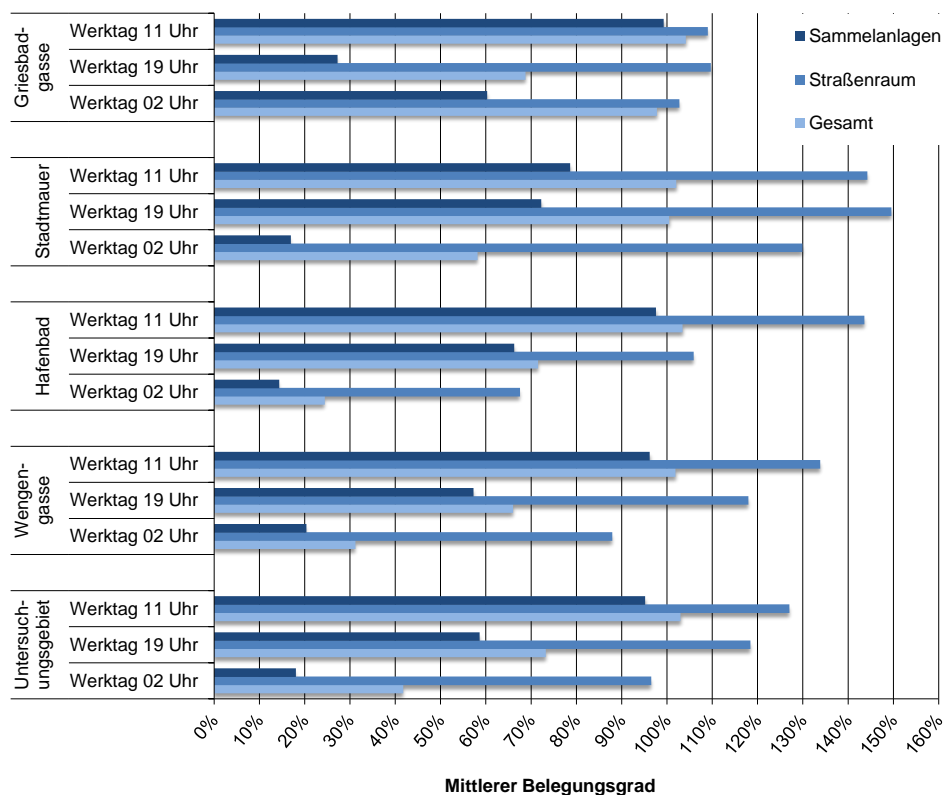
<sup>8</sup> Die Zählung in der Tiefgarage Kornhaus fand ergänzend am 04.06.2019 statt.

<sup>9</sup> Beispielsweise ist die Kornhaustiefgarage nachts nicht frei zugänglich. Daher wurde das Parkraumangebot entsprechend reduziert.

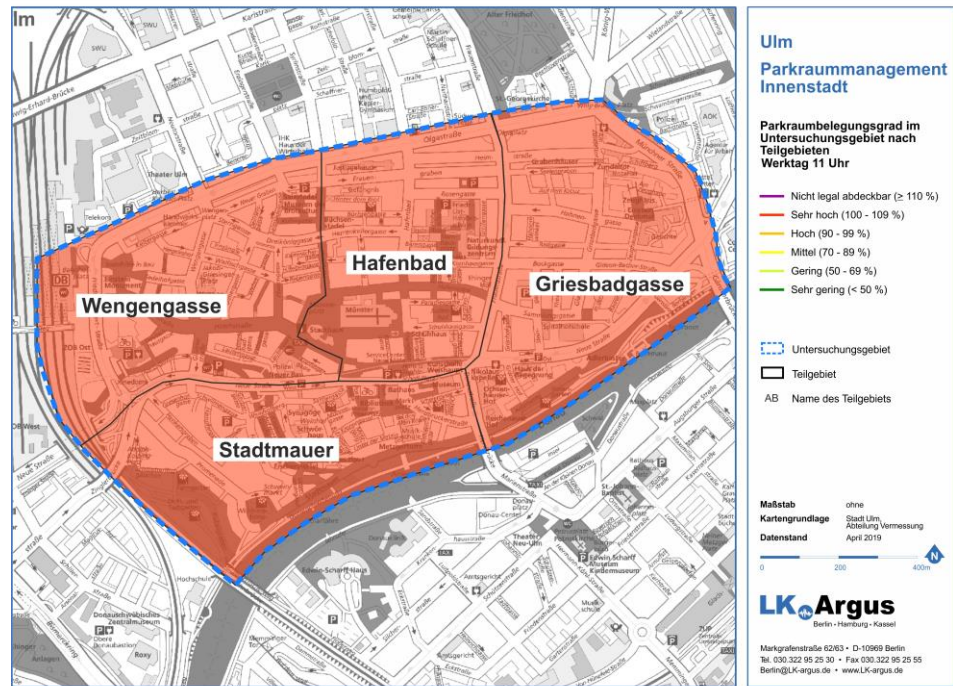
- Die Parkraumbelastung ist räumlich ungleichmäßig verteilt. Dies kann mitunter auf die verschiedenen Parkregelungen zurückgeführt werden.
- Während der Erhebungen und Ortsbegehungen wurden in der Fußgängerzone und den verkehrsberuhigten Bereichen illegal abgestellte Fahrzeuge erfasst. Beispielhaft sind der Münsterplatz östlich des Münsters oder der Frauengraben (Abbildung 24 bis Abbildung 26).
- Die Anzahl der abgestellten motorisierten Zweiräder in der Fußgängerzone und in den verkehrsberuhigten Bereichen um den Münster schwankt zwischen 8 und 9 Fahrzeugen. Eine Zentrierung auf einen Ort um den Münster ist nicht festzustellen.

Eine Zentralisierung abgestellter motorisierter Zweiräder gibt es um 11 Uhr an der Handelsschule. Dort wurden in der Hoheschulgasse nahe der Rosengasse 13 motorisierte Zweiräder erfasst (Abbildung 27).

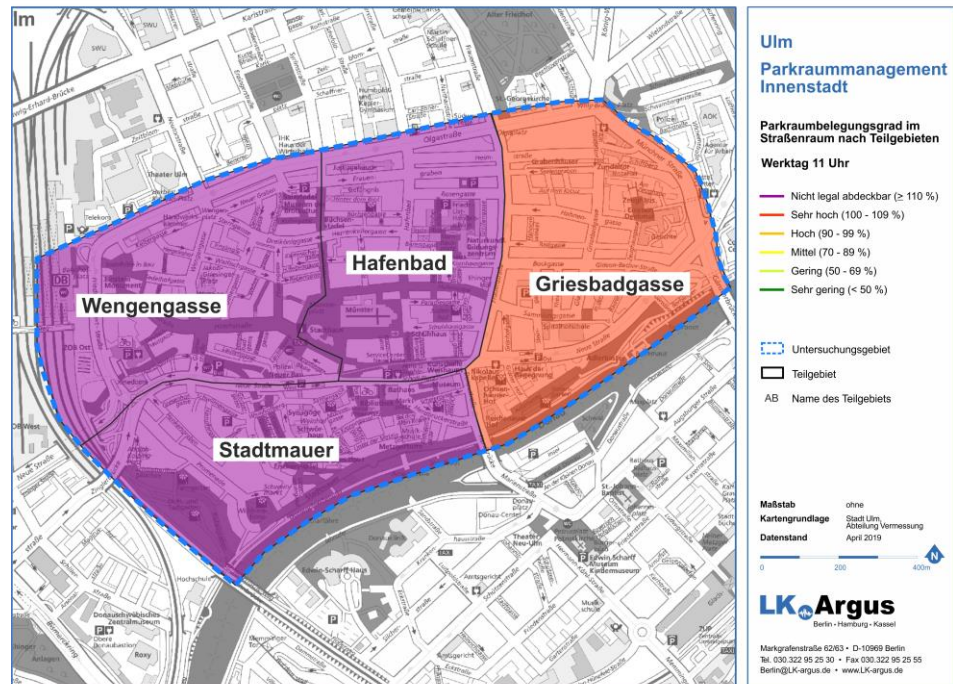
**Abbildung 10:** Belegung im Zeitverlauf



**Abbildung 11:** Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten<sup>10</sup>, Werktag (Dienstag) 11 Uhr



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

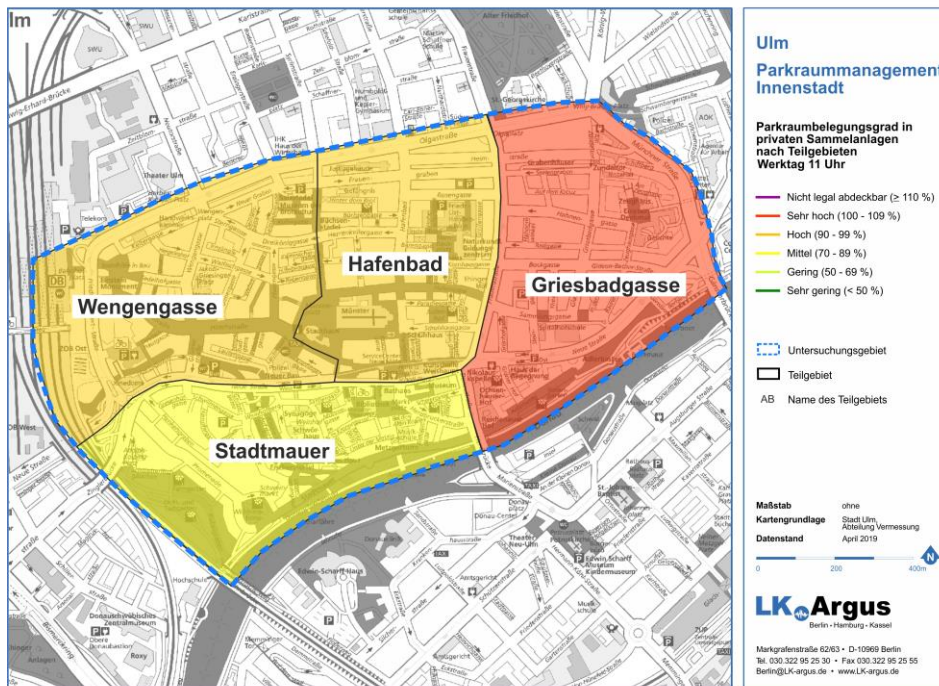


<sup>10</sup> Berücksichtigt wurden Angebot und Nachfrage im Straßenraum, an den öffentlichen Sammelanlagen und an den privaten aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.

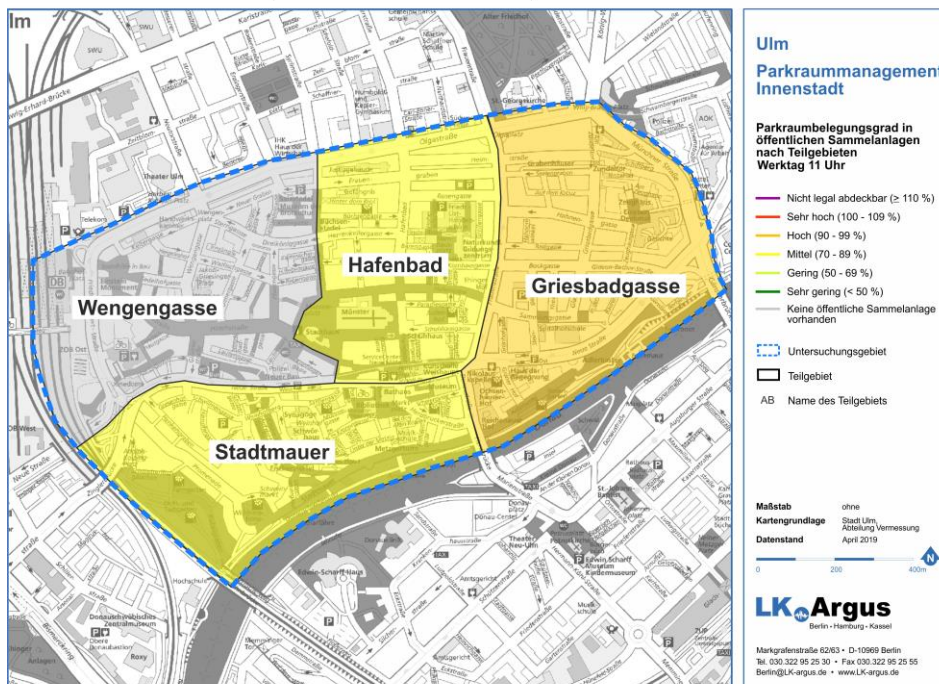


**Abbildung 13:** Parkraumbelegung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr

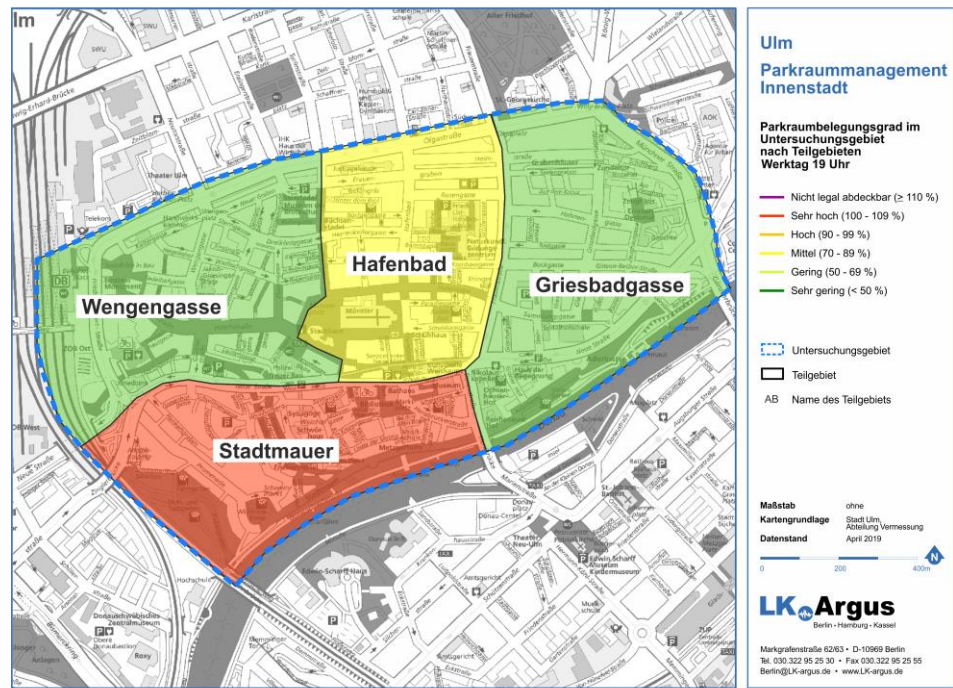
Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021



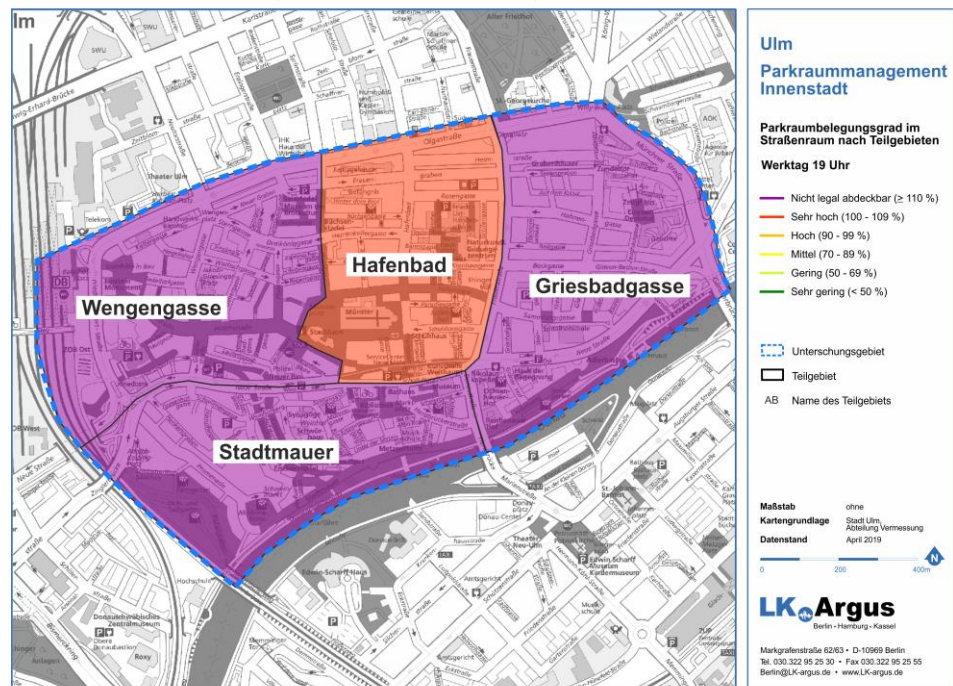
**Abbildung 14:** Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr



**Abbildung 15:** Parkraumbelugung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr

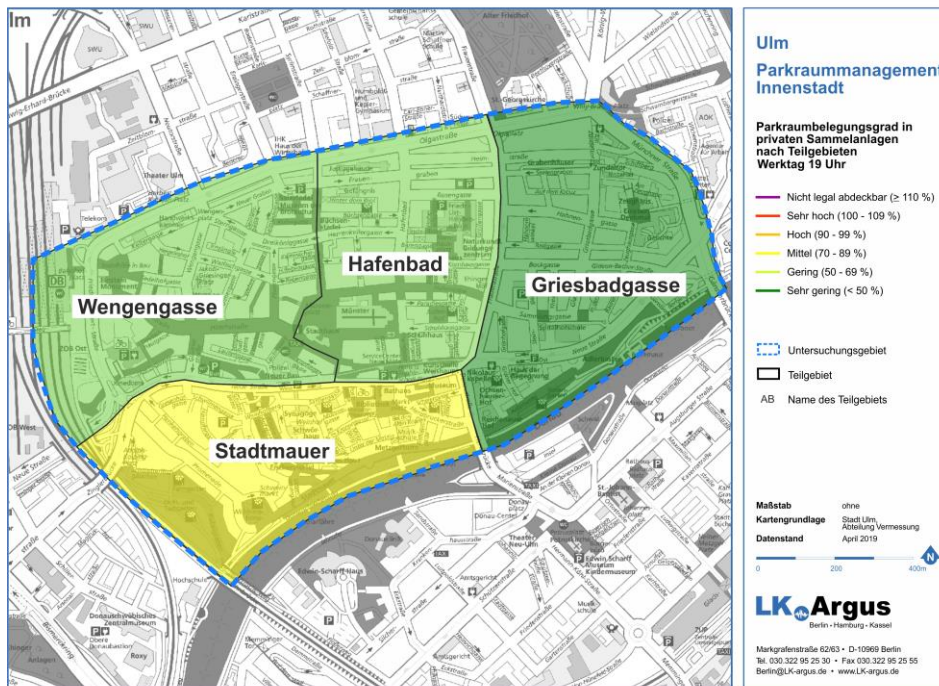


**Abbildung 16:** Parkraumbelugung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr

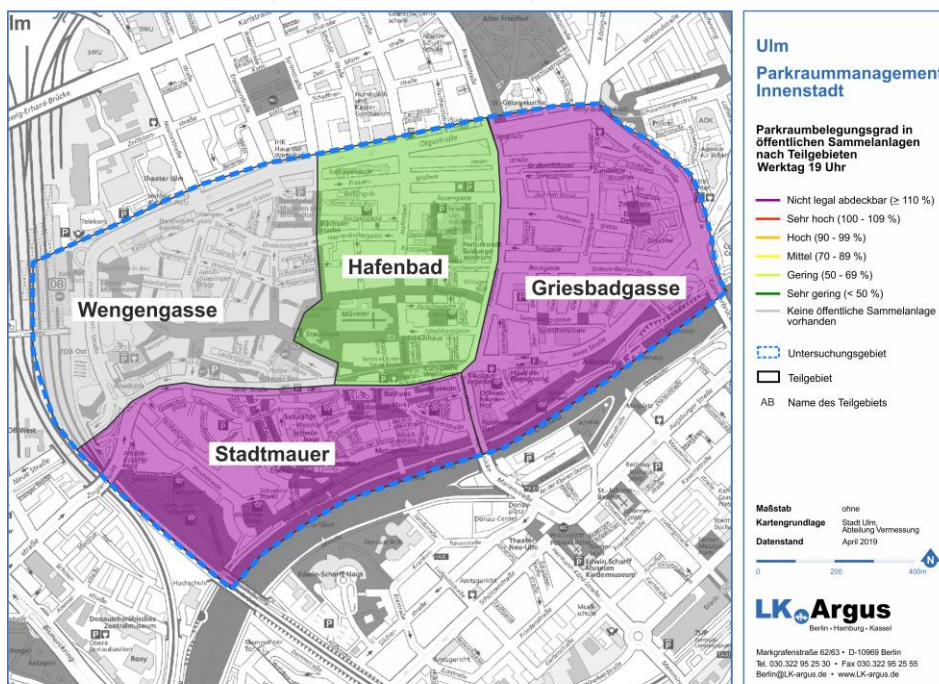


**Abbildung 17:** Parkraumbelegung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr

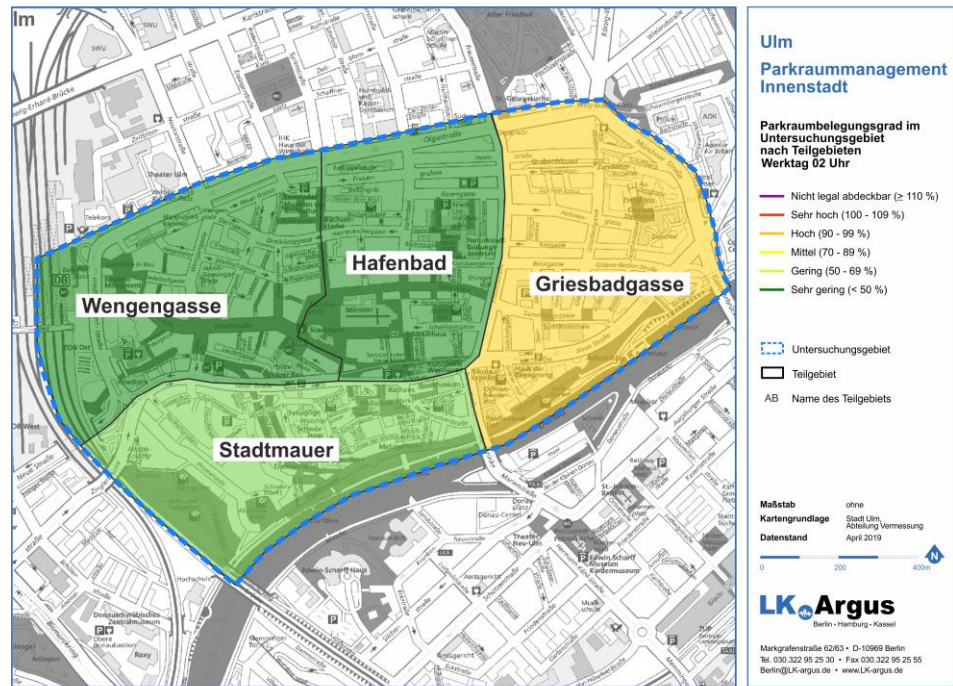
Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021



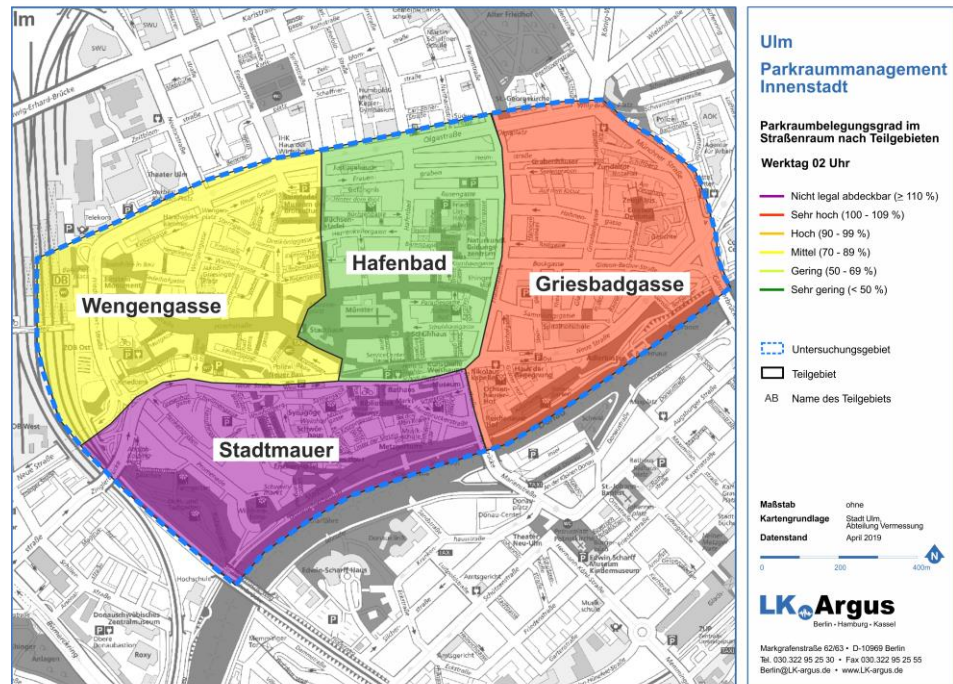
**Abbildung 18:** Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr



**Abbildung 19:** Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten<sup>11</sup>, Werktag (Dienstag) 02 Uhr



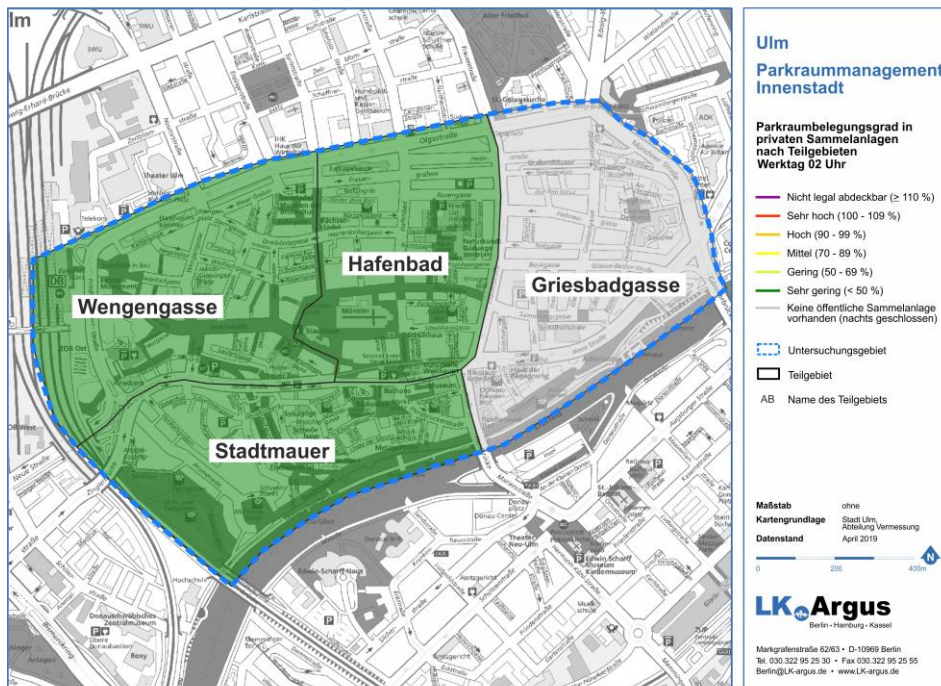
**Abbildung 20:** Parkraumbelegung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr



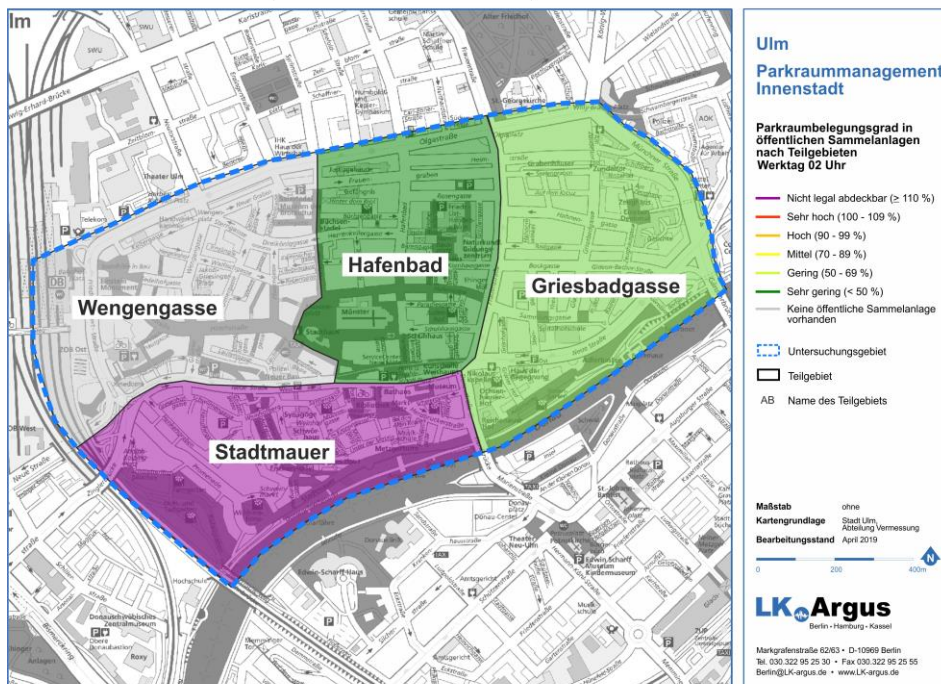
<sup>11</sup> Berücksichtigt wurden Angebot und Nachfrage im Straßenraum, an den öffentlichen Sammelanlagen und an den privaten aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.

**Abbildung 21:** Parkraumbelegung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr

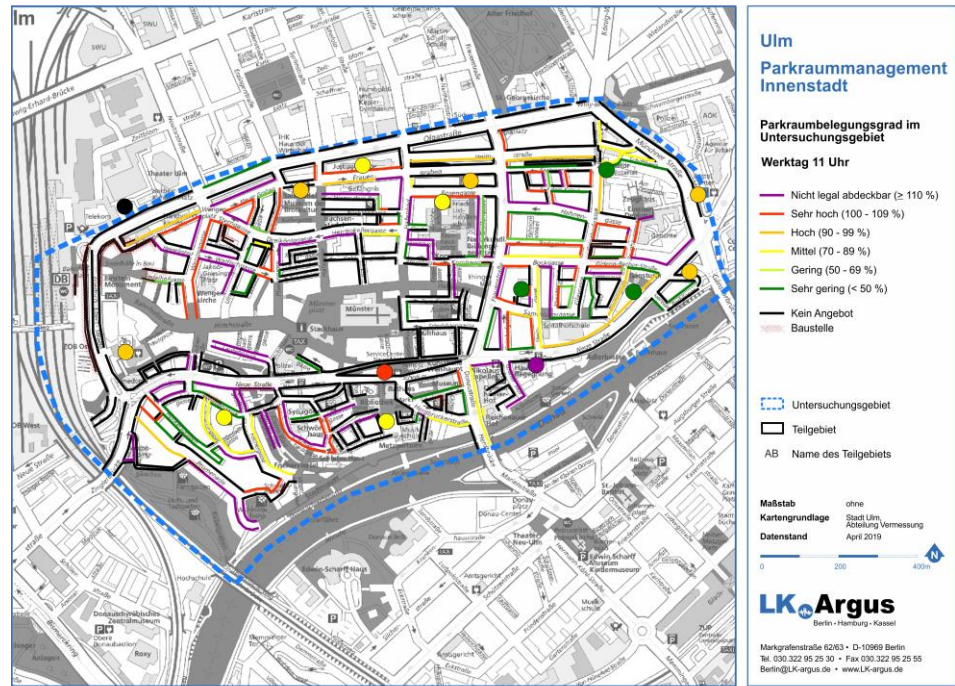
Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021



**Abbildung 22:** Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr



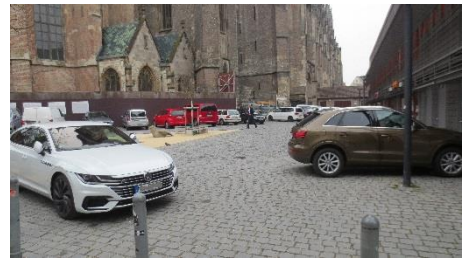
**Abbildung 23:** Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr



**Abbildung 24:** Parkraumsituation am Münster I



**Abbildung 25:** Parkraumsituation am Münster II



**Abbildung 26:** Frauengraben



**Abbildung 27:** Handelsschule



## 2.1.4 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 Straßenraum bzw. an Sammelanlagen am Dienstag, dem 09.04.2019 zwischen 9 Uhr und 19 Uhr<sup>12</sup> und in der Folgenacht um 03 Uhr erfasst.

Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglich typische Straßenabschnitte berücksichtigt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben und wurde mit der Stadt abgestimmt. 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 4.846 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.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> 9, 11, 13, 15, 17 und 19 Uhr.

<sup>13</sup> 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 6 Uhr nachts oder erst um 4 Uhr mit dem Parken begonnen hat.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

Anhand der Nutzungsstruktur wurden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse (Abbildung 28)<sup>14</sup> zusammengefasst:

- Die Bewohner stellen tagsüber (9-19 Uhr) im gesamten Untersuchungsgebiet rund 45 % aller erfassten Fahrzeuge. In den Teilgebieten Stadtmauer und Griesbadgasse liegt der Anteil der Bewohnerfahrzeuge mit rund 55 % um etwa 20 % höher als in den Gebieten Hafenbad und Wengengasse. 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 22 %. In Teilgebieten mit unmittelbarem Bezug zur Fußgängerzone Hafenbad und Wengengasse liegt der Anteil der gebietsfremden Kurzparker rund 10 % höher als in den Teilgebieten Stadtmauer und Griesbadgasse.
- Im gesamten Untersuchungsgebiet sind tagsüber von 9 – 19 Uhr rund 19 % der erfassten Fahrzeuge gebietsfremde Dauerparker. Der Anteil schwankt im Tagesmittel je nach Teilgebiet leicht.<sup>15</sup> Im Tagesverlauf steigt er je nach Teilgebiet auf bis zu 30 %.
- Die unterschiedlichen Parkregelungen zeigen eine verkehrslenkende Wirkung. Während tagsüber von 9 bis 19 Uhr in reinen Bewohnerparkbereichen 68 % der erfassten Fahrzeuge den Bewohnern zuzuordnen sind, sind es in Bereichen mit Gebührenregelung und gleichzeitiger Parkdauerbegrenzung rund 33 %. Der Anteil der Kurzparker in reinen Bewohnerparkbereichen beträgt rund 7 %. In Bereichen mit Gebührenregelung mit Parkdauerbegrenzung sind 46 % der erfassten Fahrzeuge gebietsfremde Kurzparker.

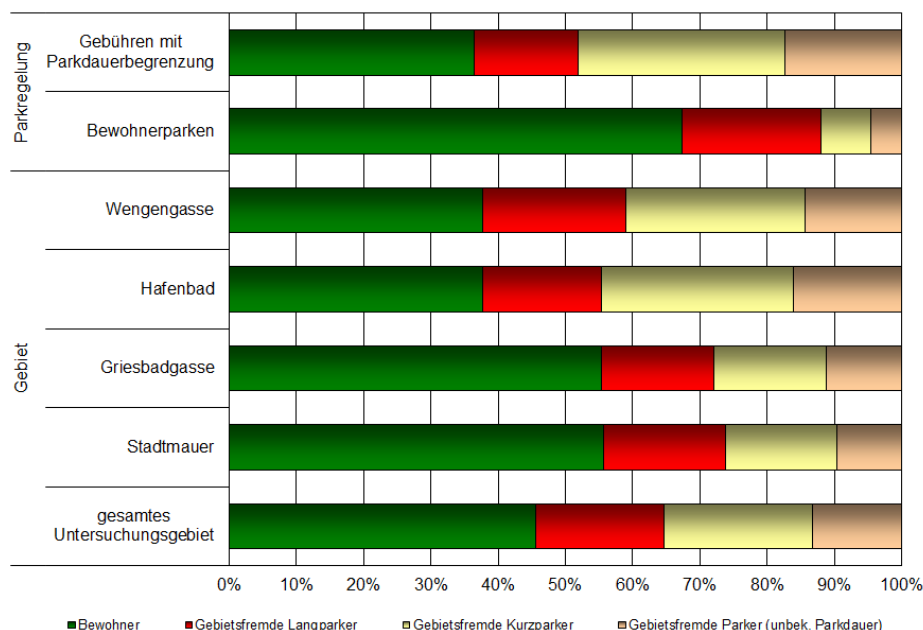
---

<sup>14</sup> Die Verteilung der Nutzergruppen über den Tag ist für das gesamte Untersuchungsgebiet und die Teilgebiete in Anhang 3 dargestellt.

<sup>15</sup> Zwischen 17 % im Gebiet Griesbadgasse und 21 % im Gebiet Wengengasse.



**Abbildung 28:** Nutzergruppen tagsüber (9 – 19 Uhr) nach Gebieten und Parkregelung



Im gesamten Untersuchungsgebiet haben um 11 Uhr rund 25 % und um 19 Uhr rund 40 % der erfassten Fahrzeuge einen Bewohnerparkausweis. In den nur für Bewohner reservierten Straßenabschnitten haben um 11 Uhr rund 70 % und 19 Uhr rund 80 % einen Bewohnerparkausweis.

Um 11 Uhr wurden in rund einem Fünftel der Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet Parkscheine erfasst. Am Abend um 19 Uhr haben 15 % der Fahrzeuge einen Parkschein ausliegen. An den ausschließlich gebührenpflichtigen Parkständen haben um 11 Uhr rund 45 % und um 19 Uhr rund 40 % einen Parkschein.

An den gebührenpflichtigen Parkständen parken rund ein Drittel 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. Gleichzeitig werden Ausnahmegenehmigungen auch für Bewohner in den Bewohnerparkbereichen AG 1 und AG 2 ausgegeben. Die Gebühr ist abhängig von der Anzahl der Fahrzeuge sowie der der Gültigkeitsdauer und dem Geltungsbereich.

Mit Ausnahmegenehmigung ist das Abstellen eines Fahrzeuges im eingeschränkten Haltverbot, im verkehrsberuhigten Bereich außerhalb gekennzeichneten Flächen, in Bewohnerparkbereichen sowie an gebührenpflichtigen Parkständen kostenlos erlaubt.

Um 11 Uhr parken rund 30 % aller Fahrzeuge ohne Berechtigung. In den Abendstunden sind es rund 25 %. Dabei ist ihr Anteil mit 20 % bzw. 30 % in den Bereichen mit reiner Gebührenpflicht höher als in den reinen Bewohnerparkbereichen. Hier haben je nach Uhrzeit 10 bis 15 % keine Parkberechtigung.

## 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 Februar 2019 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden alle im öffentlichen Straßenraum zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Erhoben wurden jeweils:

- öffentlich / privat,
- Anordnung (fest / mobil),
- Kapazität,
- Bauart und
- Qualität (Zustand und Wetterschutz).

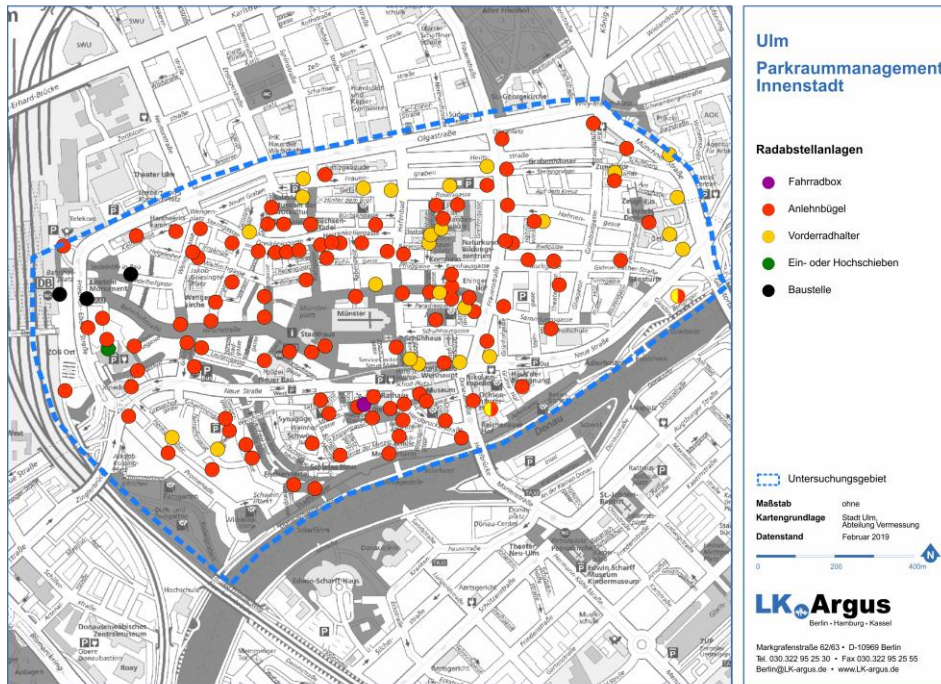
Im Untersuchungsgebiet sind 1.593 Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Davon sind 1.220 Anlehnbügel (77 %; vgl. Abbildung 30 und Abbildung 31) und 314 Vorderradhalter (20 %; vgl. Abbildung 32). An 59 Abstellmöglichkeiten (3 %) können die Fahrräder in einer Fahrradgarage auf zwei Ebenen abgestellt werden. Hinzu kommen noch Abstellmöglichkeiten in 10 verschlossenen Fahrradboxen. Die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof konnten aufgrund von Baustellen nicht ermittelt werden. Mit Ausnahme der Abstellmöglichkeiten der Fahrradgarage<sup>16</sup> sind die Radabstellanlagen unentgeltlich nutzbar. Rund 94 % der Abstellanlagen sind fest verbaut. Bei den mobilen Abstellanlagen handelt es sich um Vorderradhalter (vgl. Abbildung 33).

Die Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet konzentrieren sich vor allem in den Geschäftsbereichen der direkten Innenstadt zwischen Neue Straße, Frauenstraße, Olgastraße und Bahnhofplatz. Sie befinden sich baulich in einem guten Zustand. Lediglich an 2 Radabstellständen (weniger als 1 % aller Abstellmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet) wurden Schäden festgestellt. 165 der Abstellmöglichkeiten (rund 7 %) verfügen über einen Wetterschutz.

---

<sup>16</sup> Tarif: Einzelkarte 1,50 €, Wochenkarte 7,50 €, Monatskarte 17,50 €, Jahreskarte 95,00 €.

**Abbildung 29:** Radabstellanlagen



Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 30:** Anlehnbügel I



**Abbildung 31:** Anlehnbügel II



**Abbildung 32:** Vorderradhalter I



**Abbildung 33:** Vorderradhalter II



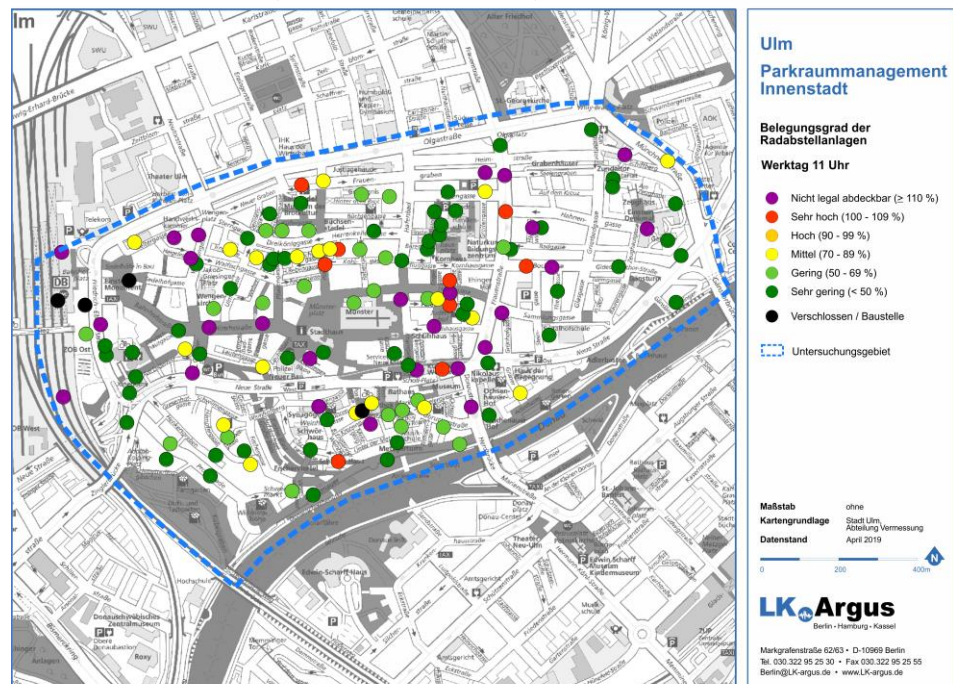
## 2.2.2 Nachfrage

Die Belegung der Radabstellanlagen wurde durch Zählung der abgestellten Fahrräder an den jeweiligen Anlagen erfasst. Die Erhebungen fanden ebenfalls am Dienstag dem 09.04.2019 um 11 Uhr und 19 Uhr sowie in der folgenden Nacht zum Mittwoch (10.04.2019) um 02 Uhr statt.

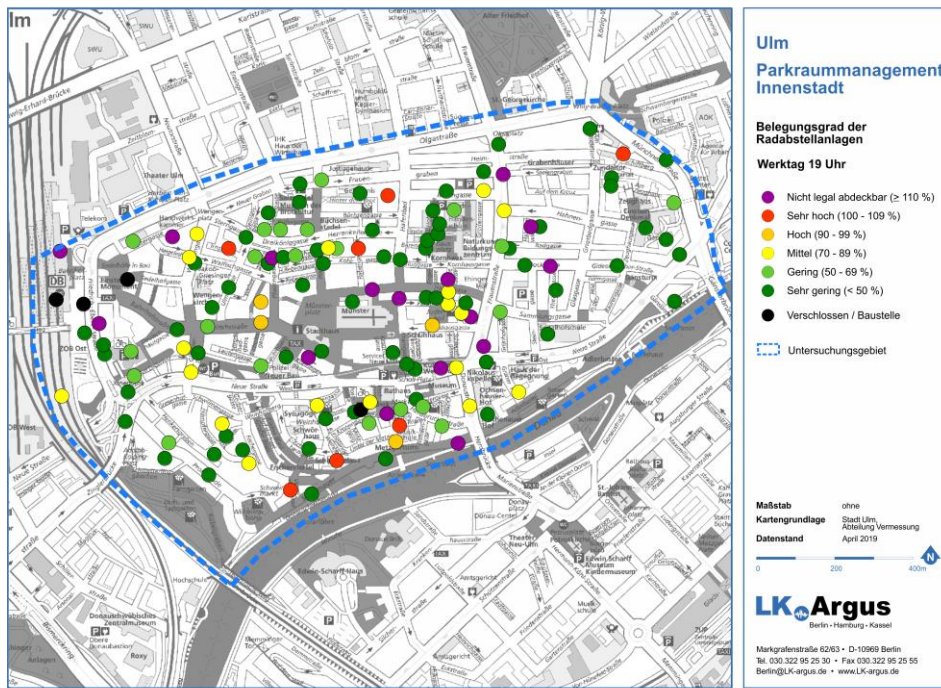
Insgesamt sind die Radabstellanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet zu allen Zeiten gering belegt. Jedoch ist die Belegung der Anlagen ungleichmäßig. Vor allem am Bahnhof und in der Fußgängerzone sind um 11 Uhr die Radabstellanlagen vollständig belegt. Die Radabstellanlagen an der Friedrich-List-Handels-Schule weisen zu allen Zeiten noch freie Kapazitäten auf. Gleichzeitig wurden bei einer Ortsbesichtigung während der Unterrichtszeiten viele wild abgestellte Fahrräder vor allem an den Eingangsbereichen ohne Radabstellanlagen gezählt. Auch in der Keltergasse auf Höhe der Hausnummer 1 wurden vermehrt wild abgestellte Räder erfasst.

In der Regel sinkt die Belegung der Radabstellanlagen zum Abend ab. Ausgenommen sind die Anlagen am Bahnhofplatz, am Stadthaus, Am Seelengraben und der Bockgasse. Gleichzeitig sind in unmittelbarer Nähe freie Kapazitäten vorhanden.

**Abbildung 34:** Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Dienstag) 11 Uhr

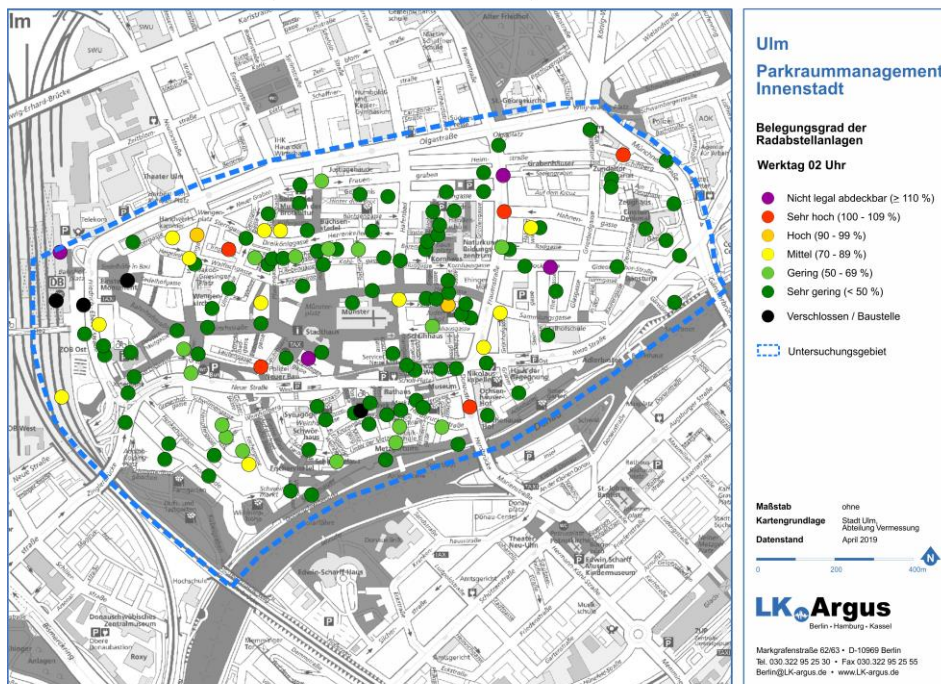


**Abbildung 35:** Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Dienstag) 19 Uhr



Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 36:** Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Mittwoch) 02 Uhr



## 2.3 Konfliktanalyse

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

### Parkraumangebot Kfz-Verkehr

Das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich an die verschiedenen Nutzungsansprüche angepasst. Dies führt unter anderem zu vielen verschiedenen Parkregelungen im Untersuchungsgebiet. Beispielsweise finden sich neben reinen Bewohnerparkbereichen Parkstände mit Parkscheingebührenpflicht oder mit Nutzungsbeschränkungen. Dies kann vor allem für Ortsunkundige verwirrend sein und zu erhöhtem Parksuchverkehr führen.

Insgesamt stehen für die verschiedenen Nutzergruppen wie zum Beispiel Kunden und Beschäftigte verschiedene Abstellangebote wie gebührenpflichtige Parkstände im Straßenraum, Ausnahmegenehmigungen im Straßenraum oder spezielle Mietverträge in Sammelanlagen zur Verfügung. Die gebührenpflichtigen Parkstände im Straßenraum sind überwiegend parkdauerbegrenzt. Damit ist der Freiheitsgrad für Kunden oder Besucher eingeschränkt.

Die StVO limitiert den Parkraum mit Bewohnerparkvorrechten. So dürfen innerhalb eines Gebietes werktags von 9-18 Uhr maximal 50 % des Parkraumes durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %. Damit sind die Parkzonen 100 und 301 nicht und die Zone 101 nur unter Einbeziehung des Parkhauses Fischerviertel rechtskonform.

Im Untersuchungsgebiet sind sechs Bereiche mit Bewohnerparkrecht vorhanden. Sie bevorzugen vor allem Bewohner. Die Parkbereiche sind je nach Lage sehr kleinteilig und bieten den Bewohnern wenig Freiheit bei der Parkstandsuche.

Die Beschilderung der verschiedenen Parkregelung ist nicht einheitlich geregelt. Zum Beispiel sind Bewohnerparkstände mit Positiv- oder Negativ-Beschilderung gekennzeichnet (Abbildung 37, Abbildung 38).

**Abbildung 37:** Positiv-Beschilderung



**Abbildung 38:** Negativ-Beschilderung



Die Stadt Ulm verfügt über ein Parkleitsystem, in das alle privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen angebunden sind. Die Kornhaustiefgarage liegt in der Zuständigkeit der Stadt und ist nicht in das Parkleitsystem integriert.

### **Parkraumbelegung und Nutzergruppen Kfz-Verkehr**

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet werktags um 11 Uhr keine freien Parkraumkapazitäten vorhanden. Die Belegung im Straßenraum bleibt im Tagesverlauf auf einem sehr hohen Niveau. Zum Abend stehen allerdings an den Sammelanlagen freie Kapazitäten zur Verfügung. Die Erhebungen bilden einen normalen Werktag ohne Markt ab. Nach den Erfahrungen der Stadt ist die Parkraumbelegung während des Marktes höher.

Die Parkraumbelegung im öffentlichen Straßenraum ist ungleich verteilt. Während in einigen Bereichen noch freie Kapazitäten vorhanden sind, sind andere überbelegt. Dies kann mitunter auf die verschiedenen Parkregelungen zurückgeführt werden.

Grund für die hohe Belegung der Parkstände im Straßenraum ist tagsüber auch die Überlagerung der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte und Besucher). Der hohe Anteil der gebietsfremden Dauerparker kann zum Teil auf die Ausgabepaxis der Ausnahmegenehmigungen zurückgeführt werden.

Die unterschiedlichen Parkregelungen und die Parkraumbewirtschaftung zeigen eine verkehrslenkende Wirkung. In Bereichen, in denen nur Bewohner parken dürfen, wurden mehrheitlich Bewohner erfasst. In Bereich mit reiner Gebührenpflicht war der Bewohneranteil dagegen gering. Trotz der Bewirtschaftung ist

der Anteil der erfassten Fahrzeuge ohne Parkberechtigung mit bis zu 30 % hoch.

### **Radverkehr**

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet ausreichend Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Sie befinden sich überwiegend in einem guten Zustand und sind fast ausschließlich unentgeltlich nutzbar. Allerdings verfügt nur die Minderheit über einen Witterungsschutz.

An einzelnen Radabstellanlagen kann die Nachfrage nicht gedeckt werden. Gleichzeitig sind mit Ausnahme des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe noch freie Kapazitäten vorhanden. An der Friedrich-List-Handelsschule wurden viele „wild“ abgestellte Fahrräder erfasst. Gleichzeitig waren an den dortigen Radabstellanlagen noch ausreichend freie Kapazitäten vorhanden.



### 3 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestands- und Konflikthanalyse sowie der nachfolgend erläuterten Rahmenbedingungen und gesetzlichen Vorgaben werden für die Innenstadt von Ulm Handlungsempfehlungen für die zukünftige Parkraumbewirtschaftung abgeleitet. Diese berücksichtigen auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.<sup>17</sup> Die Handlungsempfehlungen betreffen im Wesentlichen die folgenden Aspekte:

- Prüfung der Bewirtschaftung,
- Bewirtschaftungsform,
- Abgrenzung der Bewirtschaftungsbereiche,
- Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten.

Darüber hinaus kann das Mobilitätsverhalten durch verschiedene Angebote beeinflusst werden. Vor diesem Hintergrund werden unter anderem Hinweise zu Carsharing und Radabstellanlagen erarbeitet.

#### 3.1 Prüfung der Bewirtschaftung

In der Ulmer Innenstadt gibt es bereits eine Parkraumbewirtschaftung. Trotz der Bewirtschaftung ist der Parkraumbelastungsgrad sowohl tags als auch nachts im Straßenraum sehr hoch (Tabelle 2). Gleichzeitig liegt der Anteil der gebietsfremden Dauerparker bis 15 Uhr bei über 20 %. Vor diesem Hintergrund sind die Bewirtschaftungsregelungen anzupassen.

**Tabelle 2:** Parkraumbelastung und Anteil der Dauerparker

|                        | <b>Belegung des gesamten<br/>Straßenraum<sup>18</sup></b> | <b>Anteil der Dauerparker</b> |
|------------------------|---|-------------------------------|
| <b>werktags 09 Uhr</b> | -   | 22 %                          |
| <b>werktags 11 Uhr</b> | 119 %   | 24 %                          |
| <b>werktags 13 Uhr</b> | -   | 27 %                          |
| <b>werktags 15 Uhr</b> | -   | 21 %                          |
| <b>werktags 17 Uhr</b> | -   | 15 %                          |
| <b>werktags 19 Uhr</b> | 111 %   | 7 %                           |

<sup>17</sup> Eine Dokumentation der Bürgerbeteiligung befindet sich in Anhang D.

<sup>18</sup> 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.

## **3.2 Bewirtschaftungsform**

Für die Neuordnung der Bewirtschaftung in der Ulmer Innenstadt steht die verkehrliche Wirksamkeit im Vordergrund. Darüber hinaus sollten die Regelungen möglichst einfach und leicht verständlich sein. Kapitel 3.2.1 diskutiert die grundsätzlich möglichen Bewirtschaftungsformen. Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen in Ulm stellt Kapitel 3.2.2 die Maßnahmenempfehlungen dar.

### **3.2.1 Generelle Bewirtschaftungsformen**

Eine kleinteilige Differenzierung der Bewirtschaftungsform berücksichtigt zwar punktuelle individuelle Nutzungsansprüche, führt aber vor allem für Ortsunkundige zu uneinheitlichen und schwer verständlichen Regelungen. Dadurch ist unter anderem mit einem erhöhten Parksuchverkehr zu rechnen. Gleichzeitig müssen die Regelungen kontinuierlich an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden.

Dem gegenüber sind einheitliche, flächendeckende Regelungen leicht verständlich und verringern den Parksuchverkehr durch Ortskundige. Die Nachfrage kann sich in der Regel besser verteilen und ein kontinuierliches Nachsteuern ist nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang sind flächendeckende einheitliche Regelungen zu bevorzugen. Grundsätzlich kommen in der Ulmer Innenstadt drei Bewirtschaftungsformen in Frage:

- Mischparken mit Gebührenpflicht,
- Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe),
- Reines Bewohnerparken.

#### **Mischparken mit Gebührenpflicht**

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis geparkt werden. Grundsätzlich stehen die mit diesem Mischprinzip bewirtschafteten Gebiete also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Dauerparker (z. B. Berufspendler) mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren oder auf weniger belastete Parkstände ausweichen. Dadurch werden Parkstände für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Berechtigte Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden, wenn sie einen Bewohnerparkausweis erhalten.

Die Kennzeichnung erfolgt in zusammenhängenden Gebieten in der Regel durch das 2013 eingeführte Zeichen 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone, Abbildung 39). Alternativ kann die Bewirtschaftung an einzelnen Straßenabschnitten oder Parkplätzen durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ ausgemalbert werden.

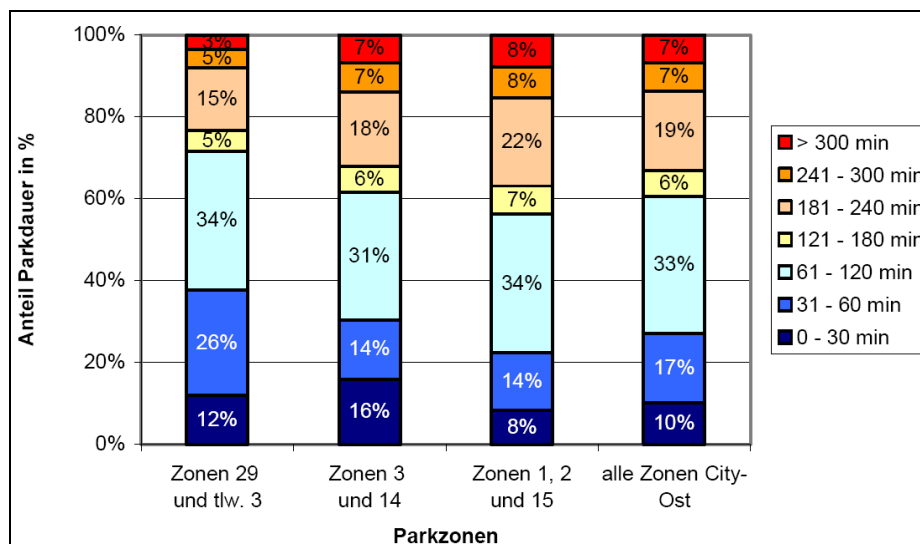
Stadt Ulm  
**Parkraummanagement**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 39:** Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass auch mit einer Gebührenpflicht ohne Höchstparkdauer eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 40).

**Abbildung 40:** Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

### Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe)

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Dauerparkern und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohner und Kurzparker kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.<sup>19</sup> Wie bei der Gebührenpflicht sind die Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von dieser Beschränkung befreit.

Positiv ist aus Sicht der Nutzer das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, weil die Aufenthaltsdauer nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein weiterer Nachteil aus Sicht des Stadthaushaltes ist in der Regel die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch keine ausreichende verkehrslenkende Wirkung entfalten.

**Abbildung 41:** Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



<sup>19</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

## Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser).

Liegt ein erheblicher Parkdruck vor, bei dem die Bewohner keinen Parkstand in fußläufiger Entfernung finden, ist „in einem städtischen Gebiet ... dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ... eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten zulässig“<sup>20</sup>.

Innerhalb des Gebietes dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %. Diese Angaben können überschritten werden, wenn in unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen<sup>21</sup>.

Nachteile des Bewohnerparkens sind der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann und der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen. So dürfen beispielsweise auch Besucher der Bewohner, Pflegedienste usw. nicht in reinen Bewohnerparkbereichen parken.

**Abbildung 42:** Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken



<sup>20</sup> VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e StVO, 22.09.2015.

<sup>21</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

### **3.2.2 Empfehlung zur Bewirtschaftungsform für Ulm**

Im Untersuchungsgebiet gibt es heute viele verschiedene Parkregelungen, was vor allem für Ortskundige unübersichtlich ist und zu einem erhöhten Parksuchverkehr führen kann. Gleichzeitig ist die Beschilderung nicht einheitlich. Die vorhandenen Bewohnerparkbereiche sind je nach Lage kleinteilig, sodass Bewohner wenig Freiheit bei der Parkstandwahl haben. Zusätzlich entsprechen einige Parkzonen nicht den geltenden rechtlichen Vorgaben. In diesem Zusammenhang sind in Ulm die Parkraumregelungen zu vereinheitlichen und übersichtlich zu gestalten.

Die genannten Ziele lassen sich grundsätzlich mit einer Mischparkregelung erreichen. Mit dem Hintergrund der Finanzierbarkeit ist für das Untersuchungsgebiet eine Mischparkregelung mit einer einheitlichen Parkscheingebühr sinnvoll. So können an den Grenzen der Parkgebührenzonen erhöhte Parksuchverkehre vermieden werden. Gleichzeitig entsteht eine einheitliche klar verständliche Regelung für alle Nutzer.

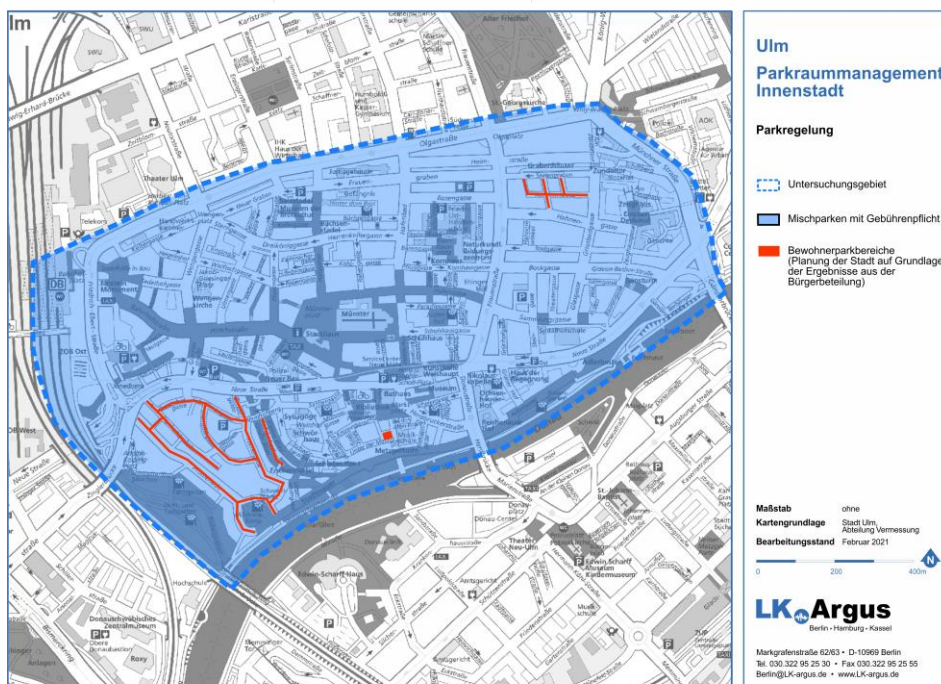
Aktuell sind die gebührenpflichtigen Parkstände überwiegend parkdauerbegrenzt. Zur Unterstützung einer Verlagerung der länger Parkenden vom Straßenraum in die Sammelanlagen und damit einer bestmöglichen Nutzung der vorhandenen Ressourcen wird auch zukünftig eine Parkdauerbegrenzung von 2 Stunden an den Parkständen im Straßenraum empfohlen.

Die Erhebungen zeigen, dass trotz der Bewirtschaftung ein verhältnismäßig hoher Anteil an gebietsfremden Dauerparkern vorhanden ist. Dies kann zum Teil auf die Ausgabe der Ausnahmegenehmigungen zurückgeführt werden. In diesem Zusammenhang sind die Ausgabekriterien zu überprüfen und ggf. anzupassen.

In Einzelfällen kann es sinnvoll sein, Ausnahmen von der Mischparkregelung zu erlauben. Die Vor- und Nachteile sind unter Berücksichtigung der Situation vor Ort abzuwägen. Die Planungen der Stadt Ulm sieht auf Grundlage der Bürgerbeteiligung reines Bewohnerparken an folgenden Bereichen vor (vgl. Abbildung 43):

- Am Platz Unter der Metzgieß auf Höhe des Metzgersturms,
- Auf dem Kreuz (Bereich zwischen Frauenstraße, Hahnengasse, Griesbadgasse, Seelengraben),
- Fischerviertel (Bereich zwischen Kobelgraben, Donau, Große Blau und Neue Straße).

**Abbildung 43:** Zukünftige Parkregelung



Stadt Ulm  
**Parkraum-**  
**management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

### 3.3 Gebietsabgrenzung und Parkzoneneinteilung

Die Ergebnisse der Erhebungen zeigen, dass eine Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet unverzichtbar ist. Um eine aus planerischer Sicht rechtskonforme Regelung herzustellen und durch die Anpassung der Parkregelung ist eine Neuordnung der Bewirtschaftungsgebiete bzw. -bereiche empfehlenswert. Um die Akzeptanz und das Verständnis zu gewährleisten, muss die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes sinnvoll und nachvollziehbar sein.

Die Einteilung der Bereiche in der Ulmer Innenstadt orientiert sich an der Abgrenzung der Fußgängerzone bzw. verkehrsberuhigter Bereiche sowie an Hauptverkehrsstraßen. Die neuen Parkbereiche werden größer gefasst als bisher, um die Parkchancen der Bewohner zu erhöhen. Gleichzeitig berücksichtigt die Abgrenzung die Vermeidung von Binnenverkehren innerhalb der Gebiete. Anstatt der 6 vorhandenen Parkbereiche werden 3 Bewirtschaftungsbereiche (Abbildung 44) empfohlen.

Die neue Parkzoneneinteilung erfüllt aus planerischer Sicht die rechtlichen Rahmenbedingungen. Tabelle 3 stellt die Verteilung der Parkstände auf die drei Parkzonen zusammen. 158 der 170 Bewohnerparkstände in Zone C liegen im Fischerviertel. Für Kunden, Besucher oder ähnliche stehen in der Tiefgarage Fischerviertel die 395 Stellplätzen permanent zur Verfügung (24 Stunden 7 Tage die Woche).

Mit der Anpassung der Regelungen reduziert sich zwar die Anzahl der reinen Bewohnerparkstände, durch die Mischparkregelungen können die Bewohner aber insgesamt mehr Parkstände nutzen (Tabelle 4).

**Tabelle 3:** Verteilung der Parkstände in den Zonen

| Regelung                            | Anzahl Parkstände in Zone |        |        | Prozentualer Anteil in ... |        |        |
|-------------------------------------|---------------------------|--------|--------|----------------------------|--------|--------|
|                                     | Zone A                    | Zone B | Zone C | Zone A                     | Zone B | Zone C |
| Bewohnerparken                      | 0                         | 11     | 170    | 0 %                        | 2 %    | 9 %    |
| Mischparken                         | 367                       | 574    | 92     | 100 %                      | 98 %   | 91 %   |
| private Sammelanlagen <sup>22</sup> | 1.435                     | 0      | 1.547  |                            |        |        |
| Summe                               | 1.802                     | 585    | 1.809  | 100 %                      | 100 %  | 100 %  |

**Tabelle 4:** Vergleich der Parkstände nach Regelung im öffentlichen Straßenraum und an öffentlichen Sammelanlagen

| Regelung                                       | Anzahl der Parkstände |                   |
|--|-----------------------|-------------------|
|  | Bestand               | Planung           |
| reines Bewohnerparken                          | 452                   | 181               |
| für Bewohner nutzbare Parkstände <sup>23</sup> | 184                   | 1.033             |
| nicht für Bewohner nutzbar <sup>24</sup>       | 558                   | 0                 |
| Nutzerbeschränkung                             | 120                   | 100 <sup>25</sup> |
| temporäres Haltverbot                          | 140                   | 140               |
| Summe  | 1.454                 | 1.454             |

<sup>22</sup> Berücksichtigt wurden nur Kapazitäten die 24 Stunden an 7 Tagen die Woche zur Verfügung stehen.

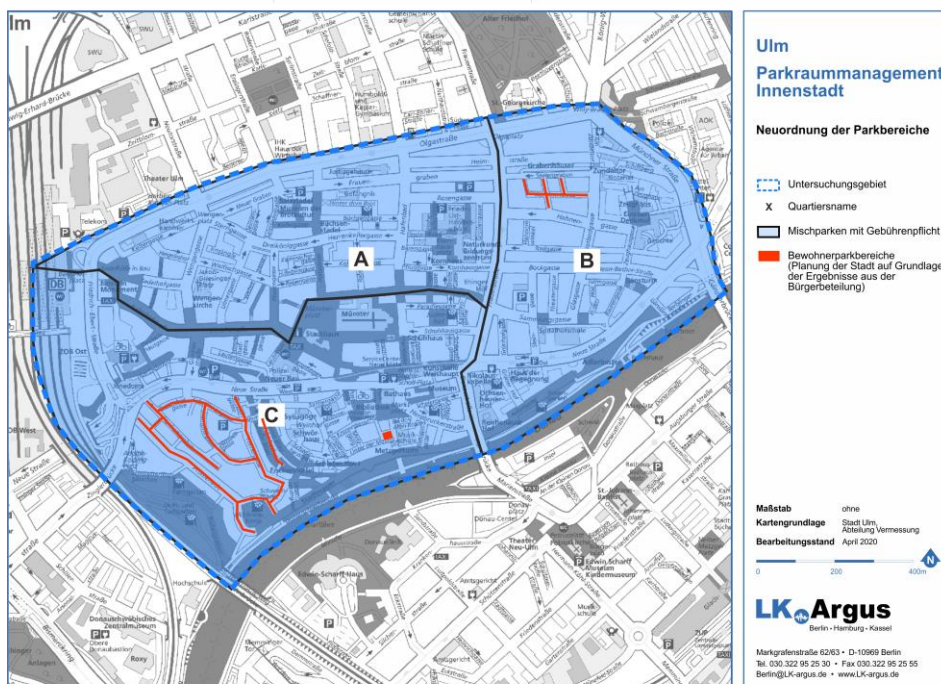
<sup>23</sup> Mischparken, temp. Gebühren bzw. Bewohnerparken, ohne Einschränkung.

<sup>24</sup> Reine Gebührenpflicht, Parkscheibe.

<sup>25</sup> 20 Parkstände sind nur mit Genehmigung nutzbar. Sie werden zu Mischparkständen.



**Abbildung 44:** Neuordnung der Parkbereiche



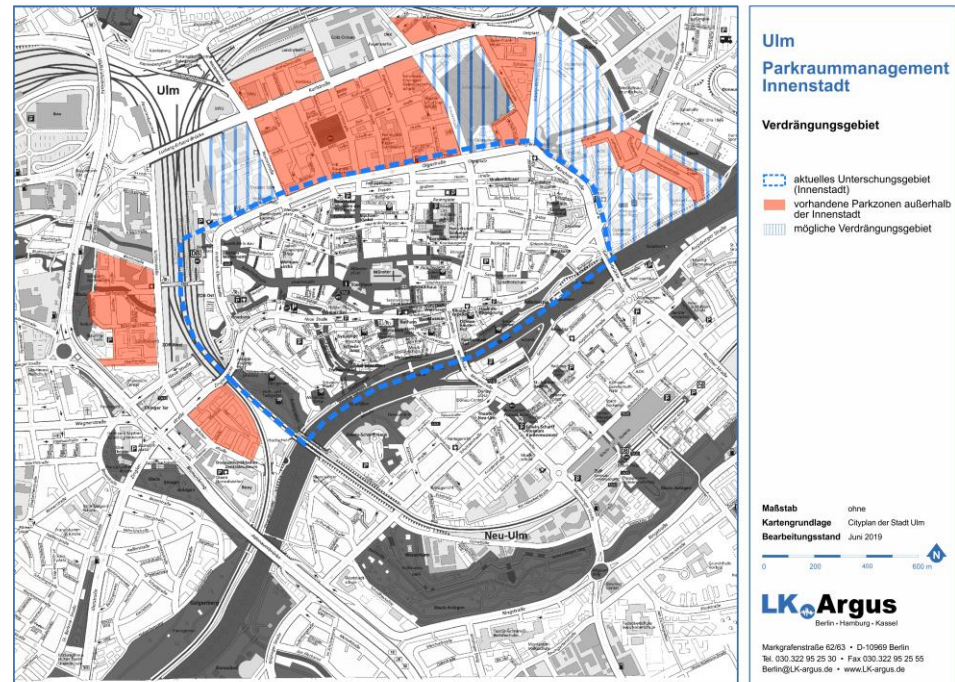
Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

Bei der Abgrenzung der Gebiete sind Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche weitgehend zu vermeiden. Da der Parkraum im Untersuchungsgebiet bereits im Bestand weitestgehend bewirtschaftet ist, ist davon auszugehen, dass in den umliegenden noch unbewirtschafteten Bereichen im Osten bereits heute Verdrängungseffekte auftreten (Abbildung 45).

Im Bereich der Ludwig-Erhard-Brücke / Neutorstraße / Olgastraße sind verschiedene große Gewerbeflächen mit privaten Parkflächen vorhanden. Die wenigen öffentlichen Straßen bieten keine Abstellmöglichkeiten.

In der Frauenstraße sind die Parkstände zum Teil schon bewirtschaftet. Damit ist das Verdrängungspotential auf die nördliche Frauenstraße begrenzt. Westlich der Frauenstraße liegt der Alte Friedhof.

**Abbildung 45:** Verdrängungsgebiete



### 3.4 Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten

Den Rahmen für die Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten setzt die aktuell gültige Parkgebührensatzung der Stadt Ulm vom 16.12.2009. Sie unterteilt die Stadt in 2 Parkgebührenzonen. Für die Parkplätze am Hauptbahnhof und an der Hauptpost gelten abweichende Regelungen:

- **Innenstadt (Zone 2)**

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Bewirtschaftungszeit: | werktags 9 bis 20 Uhr   |
| Höchstparkdauer:      | bis zu 2 Stunden  |
| Gebührenhöhe:         | 1,80 € / h  |
| Takt:                 | 0,50 € für die ersten 17 min. (Mindestparkzeit)<br>0,15 € je weitere 5 min. |
  
- **restliche Stadtgebiet (Zone 1)**

|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| Bewirtschaftungszeit: | werktags 9 bis 20 Uhr |
| Höchstparkdauer:      | bis zu 2 Stunden      |
| Gebührenhöhe:         | 0,90 € / h            |
| Takt:                 | 10 min.               |

- Parkplätze
- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Bewirtschaftungszeit: | täglich 6 bis 22 Uhr                           |
| Höchstparkdauer       | bis zu 2 Stunden                               |
| Gebührenhöhe:         | 1,80 € / h                                     |
| Takt:                 | Hauptpostamt 5 min.<br>Hauptbahnhof wie Zone 2 |

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

### Gebührenhöhe und Höchstparkdauer

Das Untersuchungsgebiet gehört zur Parkgebührenzone 2. Die aktuelle Parkscheingebühr beträgt 1,80 € je Stunde. Damit ist die Parkscheingebühr an den bewirtschafteten Parkständen im Untersuchungsgebiet nur geringfügig höher als in den öffentlich zugänglichen Parkbauten.

Die Stadt plant die Innenstadt möglichst autoarm zu gestalten. Um dieses Ziel zu unterstützen, ist unter Berücksichtigung der Preisstruktur des Öffentlichen Nahverkehrs eine Parkscheingebühr von mindestens 2,40 € je Stunde in der Innenstadt sinnvoll. Im Sinne der Begreifbarkeit und Handhabbarkeit wären 2,50 € pro Stunde mit einem 12-Minutentakt (0,50 € je 12-Minuten) sinnvoll und nutzerfreundlich.

Für die neuen Parkgebührenregelungen ist die Parkgebührensatzung der Stadt anzupassen. Hierbei sind auch die Regelungen in der übrigen Stadt sowie auf den Parkplätzen zu überprüfen und ggf. anzupassen.

### Bewirtschaftungszeiten

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet, von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge und den Regelungen der angrenzenden Parkbereiche ab. Die Bewirtschaftung sollte sich auf die Zeiten beschränken, zu denen eine Nutzerkonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzergruppen besteht. Nur zu diesen Zeiten können mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden.

Aktuell sind die gebührenpflichtigen Parkstände im Untersuchungsgebiet werktags von 9 bis 20 Uhr bewirtschaftet. Die Bestandsanalyse zeigt, dass trotz Bewirtschaftung die Parkraumbelastung im Straßenraum sehr hoch ist. Um eine Verlagerung der Kundenverkehre und damit einen Anstieg der Belegung zu vermeiden, sollten sich die Bewirtschaftungszeiten auch zukünftig an den Ladenöffnungszeiten (bis 20 Uhr) orientieren. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die heutigen Bewirtschaftungszeiten werktags von 9 bis 20 Uhr beizubehalten.

Die reine Bewohnerparkregelung sollte täglich ganztags gelten.

Stadt Ulm

**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

### **3.5 Exkurs Bewohnerparkausweise**

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr gibt einen deutschlandweit einheitlichen Gebührenrahmen von 10,20 € bis 30,70 € pro Jahr und Bewohnerparkausweis vor. Die deutschlandweite Gebühr ist seit 1993 unverändert.

Der Bundesrat hat am 5. Juni 2020 dem vom Deutschen Bundestag am 14. Mai 2020 verabschiedeten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften zugestimmt.

Hintergrund der Gesetzesänderung ist unter anderem, dass es in städtischen Quartieren mit erhöhtem Parkdruck größerer Gestaltungsspielräume bedarf, um den Parkraum zu bewirtschaften. Die Verwaltungsgebühr in Höhe von maximal 30,70 Euro im Jahr ist nicht mehr zeitgemäß. Oft werden dadurch nicht einmal die Kosten für den Verwaltungsaufwand gedeckt. Die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen werden derzeit nicht berücksichtigt.

In der Diskussion spielt zugleich die Verkehrswende zur Erreichung der Klimaziele und für mehr Lebensqualität eine Rolle. Die Preise für andere Verkehrsmittel, beispielsweise für ÖPNV-Jahreskarten, mussten aufgrund allgemeiner Preis- und Lohnsteigerungen in den vergangenen Jahren kontinuierlich angehoben werden. Es sollte den Kommunen daher auch ermöglicht werden, mit Bedacht und im Ermessen der Verhältnisse vor Ort die Gebühren für Bewohnerparkausweise anzuheben.

Die Länder können nun eigene Verordnungen erlassen, die die Gebühren für die Sonderparkberechtigung für Bewohnende festlegen oder die Ermächtigung auf die Kommunen übertragen. Das Land Baden-Württemberg erarbeitet eine landesrechtliche Verordnung, die die Festsetzung der Gebühr für Bewohnerparkausweise durch kommunale Satzungen ermöglicht. Sie soll im Frühjahr 2021 in Kraft treten.<sup>26</sup> Anschließend muss die Stadt eine entsprechende Satzung bzw. Verordnung erlassen, die die Gebühren für Bewohnerparkausweise regelt.

Auf dieser Basis plant die Stadt Ulm eine Gebührenanpassung für Bewohnerparkausweise. Eine höhere Gebühr ist im Sinne einer kostengerechten Verteilung der öffentlichen Straßenräume wichtig. Die Gebühr beträgt aktuell 30,70 pro Jahr. Diskutiert wird eine zukünftige Gebühr von etwa 250 bis 300 € pro Jahr (ca. 20 bis 25 € pro Monat). Im Vergleich kostet eine Jahreskarte des ÖPNV für den Bereich Ulm / Neu Ulm 615 €. Ein Stellplatz in den Parkhäusern oder Tiefgaragen in der Innenstadt kosten je nach Lage zwischen 85 € und 245 € im Monat. Eine Stellplatzzuweisung gibt es auch dort zum Teil nicht.

---

<sup>26</sup> E-Mail des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 22.01.2021.

Eine stufenweise Anpassung über mehrere Jahre wäre sicherlich für einen stadtpolitischen Konsens sinnvoll.

Generell besteht durch den Bewohnerparkausweis aber kein Rechtsanspruch auf einen Parkstand. Zukünftig kommen auf 1.114 Parkstände 1.563 Bewohnerparkausweise.

### **3.6 Zusammenfassung**

Nachfolgend sind die oben erläuterten Planungen stichpunktartig zusammengefasst. Die Herleitung ist den entsprechenden Kapiteln zu entnehmen.

- Reduzierung auf 3 Parkbereiche,
- Einführung einer Mischparkregelung mit Gebührenpflicht und Höchstparkdauer von 2 Stunden (Bewohner mit Vignette frei),
- Einführung einer reinen Bewohnerparkregelung (ganztags) in den Bereichen Auf dem Kreuz, Unter der Metzsig und im Fischerviertel
- Einheitliche Gebührenhöhe von 2,50 € / h im Untersuchungsgebiet, Überarbeitung der Parkgebührensatzung,
- Bewirtschaftungszeiten an gebührenpflichtigen Parkständen werktags (Montag bis Samstag) von 9 bis 20 Uhr,
- Erarbeiten und Erlass einer Gebührensatzung für Bewohnerparkausweise,
- Überprüfung der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen.

### **3.7 Weitere Handlungsmöglichkeiten**

Das Mobilitätsverhalten und damit auch die Parkraumnachfrage können durch verschiedene Angebote beeinflusst werden. In diesem Zusammenhang werden Hinweise zu den Radabstellanlagen (Kapitel 3.7.1), Carsharing-Angeboten (Kapitel 3.7.2) und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Kapitel 3.7.3) gegeben.

Darüber hinaus werden die Situation für Abstellmöglichkeiten mobilitätseingeschränkter Personen (Kapitel 3.7.4) und des Lieferverkehrs (Kapitel 3.7.5) näher betrachtet. Abschließend werden für Straßenabschnitte mit häufigem regelwidrigem Parken Hinweise zur Anpassung der Situation geprüft (Kapitel 3.7.3).

#### **3.7.1 Radabstellanlagen**

Die Förderung des Fahrradverkehrs kann mittel- bis langfristig einen Beitrag zur Entlastung der Parkraumsituation leisten. Allerdings hängt die Attraktivität des Fahrrades als umweltverträgliches Verkehrsmittel stark von der angebotenen

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

Infrastruktur ab. Dies bezieht sich sowohl auf den fließenden Radverkehr als auch auf Radabstellanlagen für den ruhenden Radverkehr. Der vorliegende Bericht fokussiert die Abstellanlagen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse erfolgen Standortvorschläge zu möglichen ergänzenden Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet. Die Standortwahl orientiert sich an den vorhandenen Anlagen, an wild im Straßenraum abgestellten Fahrrädern und an den Gebäudenutzungen bzw. Einrichtungen in der Altstadt. Die entsprechenden Erweiterungsvorschläge wurden mit der Stadt abgestimmt.

Prioritär sollten die Kapazitäten dort ausgebaut werden, wo ganztags eine Überbelegung festgestellt wurde oder wo die Anlagen räumlich gebündelt überbelegt sind.

Die Stadt hat seit den Erhebungen im Frühjahr bereits an vielen Stellen die Kapazitäten erweitert (Abbildung 46):

- Keltergasse / Wengengasse,
- Wengengasse nördlicher Abschnitt,
- Weinhofberg / Sattlergasse,
- Schuhhausgasse Südwestecke Judenhof.

Darüber sieht die Stadt auf Grundlage der Erhebungen Erweiterungsbedarf in den Bereichen:

- östlicher Bereich des City Bahnhofes Ulm  
(Planungen erfolgen derzeit im Kontext des City Bahnhofes Ulm),
- Keltergasse  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Glöcklergasse / Neue Straße  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Glöcklergasse / Bahnhofstraße  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Hirschstr. Höhe Eichelesgasse/ Pfauengasse  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Platzgasse Ecke Kohlgasse/ Rebengasse  
(Nach Fertigstellung der Bauarbeiten werden die abgebauten Abstellmöglichkeiten wieder hergestellt),
- Kohlgasse Hinterhof ggü. "Kammerzelt"  
(Platzverhältnisse werden geprüft),

- Schiefes Haus  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Kronengasse ggü. Stadtbibliothek  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Hafenbad Höhe Paradiesgasse/ nordöstl. Münsterplatz  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Breite Gasse Nord und Süd  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Neue Str. Höhe Kunsthalle Weishaupt  
(wenig Raumkapazitäten im Straßenraum, alternativer Standort nutzbar),
- Neue Str. / Donaustr.  
(wenig Raumkapazitäten im Straßenraum, alternativer Standort nutzbar),
- Frauenstr. / Neue Str.  
(wenig Raumkapazitäten im Straßenraum, alternativer Standort nutzbar),
- Frauenstr. / Sammlungsgasse  
(Erweiterung vorgesehen),
- Bockgasse / Steingasse  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Bockgasse / Theatergasse  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Radgasse Platz  
(Platzverhältnisse werden geprüft),
- Frauenstr. / Hahnengasse  
(alternativer Standort nutzbar),
- Frauengraben / Frauenstr. (Lichtburg)  
(alternativer Standort nutzbar),
- Frauengraben / Frauenstr. (Seelengraben)  
(Erweiterung vorgesehen).

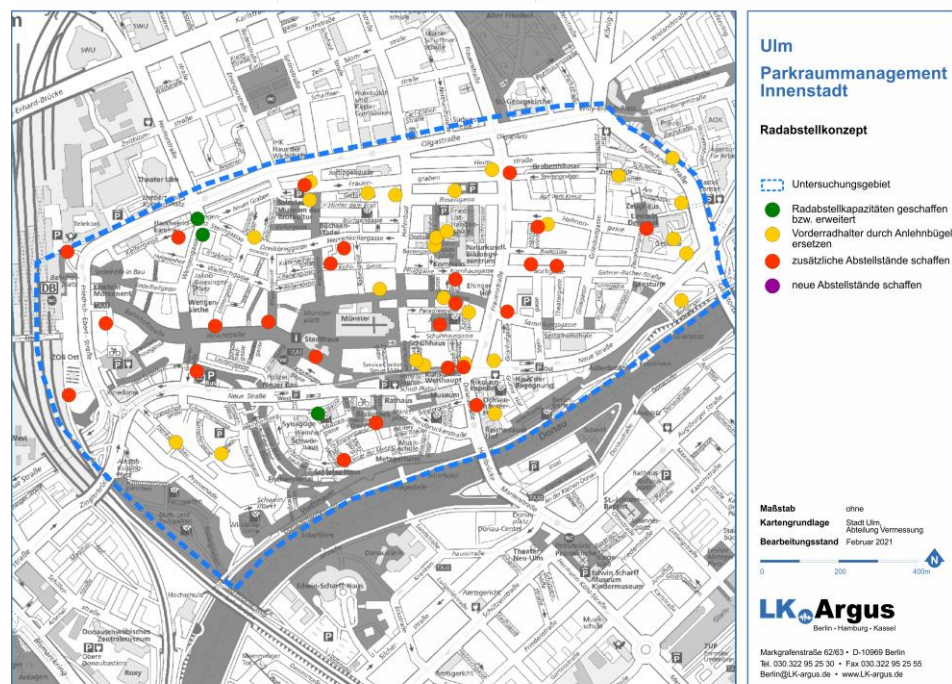
An der Friedrich-List-Schule sollte geprüft werden, ob die Position der Radabstellanlagen, vorzugsweise in den Eingangsbereich, versetzt werden kann.

Mittel- bis längerfristig sollten die vorhandenen Vorderradhalter durch geeignetere Abstellanlagen ersetzt werden, um den Nutzerkomfort zu erhöhen (Abbildung 46). Diese haben unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen. Die Wichtigsten sind:

- Anschließbarkeit von Laufrad und Rahmen,
- Standsicherheit,
- Zugänglichkeit,
- Beleuchtung und
- Witterungsschutz.

Von den gängigen Abstellanlagen erfüllen die Anlehnbügel diese Anforderungen am besten. Die Vorderradhalter haben dagegen den Nachteil, dass sie geringe Standsicherheit und weniger Anschliefsicherheit bieten.

**Abbildung 46:** Radabstellkonzept



Darüber hinaus möchte die Stadt Angebote für das Abstellen von Lastenfahrrädern schaffen. Damit reagiert die Stadt auf die Zunahme der Lastenräder und möchte dieses Potential der nachhaltigen Mobilität nutzen.

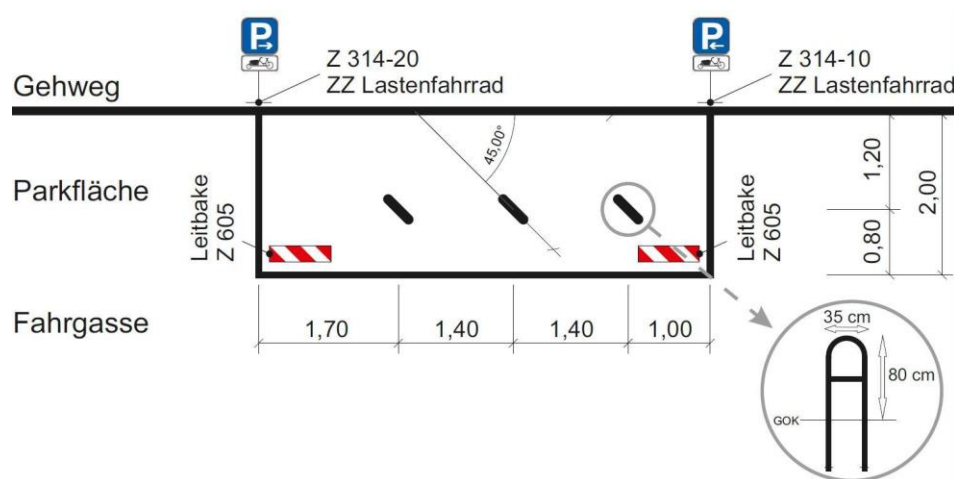
Im Vergleich zu herkömmlichen Radabstellanlagen haben Lastenfahrräder einen höheren Flächenbedarf. In Deutschland gibt es nach aktuellem Stand keine einheitlichen Standards für Lastenradabstellanlagen.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz der Stadt Berlin hat bereits verbindliche Planungsvorgaben sowohl für Lastenrad- als auch für E-Tretroller-Parkplätze erlassen (Abbildung 47). In Berlin können künftig an allen Straßen mit Tempo 30, also auch an entsprechenden Hauptverkehrsstraßen, speziell für Lastenräder konzipierte Bügel auf gesicherten Parkflächen aufgestellt werden. Für die neuartigen Parkflächen können die Bezirke Kfz-Stellplätze



an der Fahrbahn umwandeln. Auf einem Kfz-Stellplatz in Längsrichtung können je drei schräg gestellte Lastenradstellplätze eingerichtet werden, gekennzeichnet mit Baken und gesondertem Parkschild (siehe oben). Die Fahrradbügel für Lastenradparkplätze sind mit 35 Zentimeter deutlich kürzer als die herkömmlichen Fahrradbügel, weil Lastenfahräder mehr Platz zum Rangieren benötigen.

**Abbildung 47:** Regelplan Abstellanlagen für Lastenräder in Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz der Stadt Berlin

Standards zu Abstellanlagen für Lastenräder werden derzeit im durch den Nationalen Radverkehrsplan geförderten Projekt *ALADIN – Abstellanlagen für Lastenfahräder in Nachbarschaften* erarbeitet. Das Projekt soll Ende 2021 abgeschlossen sein. Im Ergebnis soll eine Planungshilfe für nutzerfreundliche, gemeinschaftliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum entstehen. Diese Planungshilfe ist vor allem für kommunale Entscheidungsträger und Planer gedacht.

Abstellanlagen für Lastenräder sind auf Grund ihrer besonderen Eigenschaften vor allem in Geschäftsstraßen, in Fußgängerzonen, an Lebensmittelgeschäften oder ähnlichem sowie an Kindergärten oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll. Die Stadt Ulm prüft aktuell Abstellanlagen auf öffentlichen Flächen in der Ulmer Innenstadt unter anderem an folgenden Bereichen:

- am Münsterplatz,
- Glöcklerstraße / Hirschstraße am Eingang,
- Kronengasse ggü. der Stadtbibliothek,
- größeren Schulen und Kindertagesstätten.

Darüber hinaus werden auch Standorte in anderen Stadtteilen geprüft.

### 3.7.2 Carsharing

Die Bereitstellung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr kann das Mobilitätsverhalten und damit auch die Parkraumnachfrage beeinflussen. Konkret betrifft dies zum Beispiel Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen wie Carsharing.

Carsharing bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung bzw. das Teilen eines Fahrzeugs mit Anderen. Es gibt zwei Formen

- Stationsgebundenes Carsharing:

Bei dieser Betriebsform müssen die Fahrzeuge an die Entleihstation zurückgebracht. Die klassische Variante wird in über 340 Städten in Deutschland betrieben. Derzeit gibt es mehr als 110 Anbieter.<sup>27</sup>

- Stationsunabhängiges Carsharing / „free-floating“

Beim flexiblen Carsharing kann die Fahrzeugaus- bzw. -rückgabe flexibel innerhalb eines festgelegten Gebietes erfolgen. Voraussetzung ist eine Registrierung beim Anbieter.

Im Untersuchungsgebiet bieten 3 stationsbasierte Carsharing-Anbieter an 5 Car-Sharing-Stationen Fahrzeuge zum Entleihen an. Bei diesem System muss das entlehene Fahrzeug an die Abholstation zurückgebracht werden. Sie sind daher als Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln, für Bewohner oder für Dienstfahrten geeignet. Die Stationen befinden sich am (Abbildung 48):

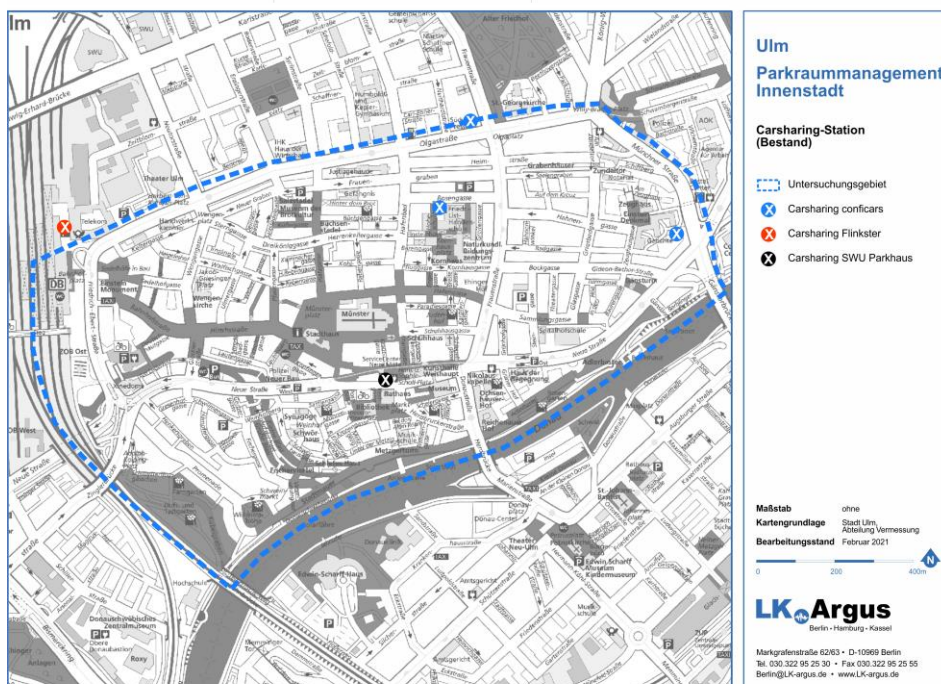
- Hauptbahnhof (Privatfläche, Flinkster),
- Rosengasse (öffentlicher Straßenraum, conficars),
- Olgastraße (Privatfläche, conficars),
- Münchener Straße (Privatfläche, conficars)
- Parkhaus Rathaus (Privatfläche, Stadtwerke Ulm).

Am Hauptbahnhof ist die Station vor allem ein Verknüpfungspunkt mit dem öffentlichen Verkehr.

---

<sup>27</sup> <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/autos/carsharing/>, letzter Zugriff: 08.09.2020.

**Abbildung 48:** Lage der Carsharing-Station (Bestand)



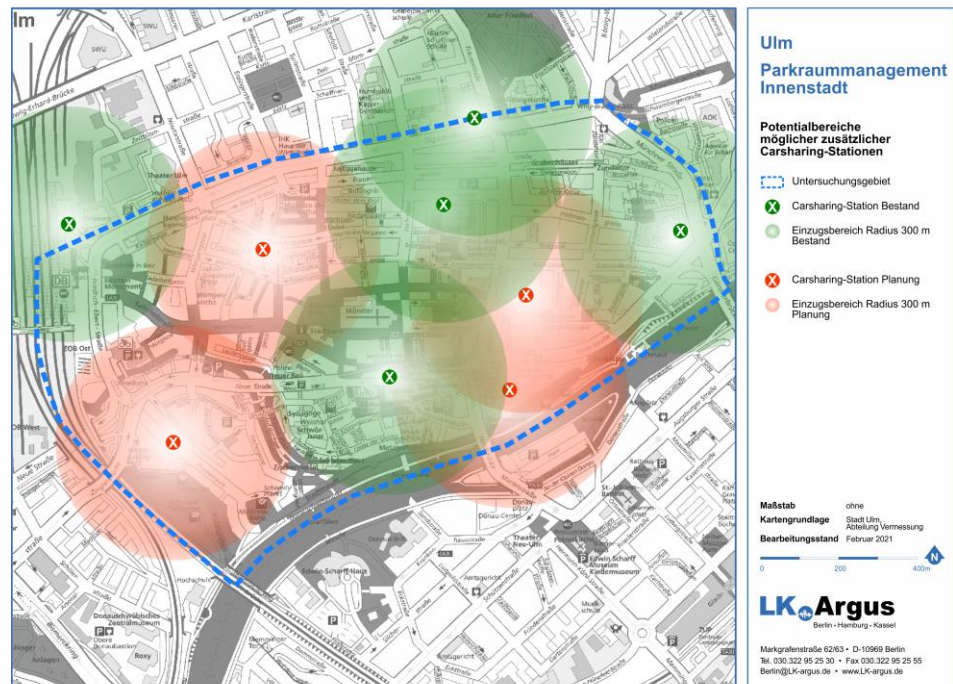
Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

Die Stadt möchte das stationsbasierte Carsharing-Angebot im Untersuchungsgebiet zukünftig erweitern. Die Planungen sehen aktuell bis zu 8 neue Stellplätze vor. Eine genaue Verortung gibt es noch nicht. In diesem Zusammenhang werden nachfolgend Potentialbereiche erarbeitet.

Um die Carsharing-Station als sinnvolle Alternative zum eigenen Pkw zu sehen, sollten die Fußwege zu den Angeboten möglichst kurz sein. Für den ÖPNV werden 300 bis 500 m als sinnvolle Größe angesetzt. Um das Angebot zukünftig möglichst attraktiv zu planen und auch die Zerschneidung durch Hauptverkehrsstraßen oder ähnliches zu berücksichtigen, wird ein Einzugsbereich von 300 m angesetzt. Danach ergeben sich Erschließungslücken für den westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets sowie zwischen Sammelgasse und Donau.

Um die Erschließungslücken zu schließen sind vier zusätzliche Stationen erforderlich. Zwischen Sammelgasse und Donau würde eine Station genügen. Durch die Zerschneidung durch die Neue Straße sind dort allerdings zwei Stationen sinnvoller. Die Angebote sind entsprechend zu kommunizieren und zu bewerben.

**Abbildung 49:** Potentialbereiche möglicher zusätzlicher Carsharing-Stationen



### 3.7.3 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Der zusätzliche Ladebedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet ist derzeit gering.<sup>28</sup> In den nächsten Jahren wird er jedoch zunehmen und kann voraussichtlich mit den vorhandenen Kapazitäten nicht mehr gedeckt werden. In diesem Zusammenhang wird geprüft, wo grundsätzlich weitere Potentialbereiche vorhanden sind. Zunächst werden jedoch die relevanten Rahmenbedingungen und die Fördermöglichkeiten dargestellt. Der Schwerpunkt der Ausführungen liegt auf dem öffentlichen Straßenraum, da die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Ulm auf diesen begrenzt sind.

<sup>28</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: StandortTOOL: <https://www.standorttool.de/strom/ausbaupotenzial/>, letzter Zugriff: 20.08.2020.

## Einsatzbereiche der Ladepunkte

In Deutschland gibt es aktuell rund 22.200 öffentliche Ladepunkte.<sup>29</sup> Sie unterscheiden sich in Normalladepunkte und Schnellladepunkte. Normalladepunkte haben eine Ladeleistung bis zu 22 kW, Schnellladepunkte von mehr als 22 kW. Normalladepunkte sind dort ausreichend, wo Fahrzeuge länger stehen. Einsatzbereiche von Normalladepunkte sind private Stellplätze, öffentliche Stellplätze, Parkhäuser oder Kundenparkplätze (Abbildung 50). Heute werden rund 85 % der Fahrzeuge zu Hause oder bei der Arbeit geladen. Schnellladestellen sind vor allem an Hauptverkehrsachsen sinnvoll. Anzumerken ist, dass nicht alle E-Fahrzeuge für das Schnellladen geeignet sind.

**Abbildung 50:** Verteilung der Ladevorgänge

| Verteilung Ladevorgänge                  | Privater Aufstellort<br>60-85 %   |   |   | Öffentlich zugänglicher Aufstellort<br>15-40 %                                    |   |  |   |
|--|---|---|---|---|---|--|---|
| Typische Standorte für Ladeinfrastruktur |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim   | Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks)     | Firmenparkplätze auf eigenem Gelände  | Ladestation / Lade-Hub Innerorts  | Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Autobahn, Bundesstraße)                    | Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)                            | Straßenrand, öffentliche Parkplätze   |
|  | regelmäßige oder Nachtladung  |   |   | Schnellladung   |   | Zwischendurchladen   |   |

Quelle: Kienbaum Studie / NPE

Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur erzeugt hohe Kosten, die sich mit der aktuellen Marktdurchdringung der Elektromobilität nicht refinanzieren lassen.<sup>30</sup> Neben der Prüfung von Fördermöglichkeiten sollte das Augenmerk auf einen bedarfs- und kundenorientierten Ausbau gelegt werden. Ziel ist es so die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität zu gewährleisten und gleichzeitig Überkapazitäten zu vermeiden. Die Analyse dieses Mittelweges sollte der erste Schritt in einem städtebezogenen Ladeinfrastruktur-Konzept sein. Zudem sollte das Gewerbe für die Errichtung halböffentlicher Ladeinfrastruktur aktiviert werden. Damit kann die öffentliche Ladeinfrastruktur ergänzt werden.

<sup>29</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/460234/umfrage/ladestationen-fuer-elektroautos-in-deutschland-monatlich/>, mit Stand zum März 2021, letzter Zugriff: 10.04.2021.

<sup>30</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die öffentlich zugängliche Infrastruktur ist für das Zwischenladen überlokaler Wege äußerst relevant und auch ihre Bedeutung als Signal an die Bevölkerung nicht zu unterschätzen. Die Bürger und Unternehmen sollten online die Möglichkeit erhalten Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur mitzuteilen.

Um die Ladeinfrastruktur praxistauglich und gut sichtbar im öffentlichen Raum zu positionieren, ist ein Verortungskonzept im gesamtstädtischen Kontext sinnvoll. Bei der Verortung sind Points of Interest wie z. B. touristische Attraktionen, Einkaufsstraßen oder Friedhöfe wichtig. Auch die Bebauungsdichte sowie eine, sofern erforderlich, flächendeckende Versorgung sind zu berücksichtigen. Einfamilienhausquartiere benötigen zum Beispiel nur in sehr geringem Umfang öffentliche Ladeinfrastruktur. Bei der Verortung sind zunächst Potentialräume zu identifizieren.

Anschließend sind Standortbegehungen mit zu involvierenden Ämtern (Tiefbau, Liegenschaft etc.) und dem Netzbetreiber durchzuführen. Eine gute Zugänglichkeit, Sichtbarkeit sowie die Minimierung von Installationskosten sind zu berücksichtigen.

### **Technische Rahmenbedingungen**

Damit Elektromobilität optimal genutzt werden kann, sind einheitliche Standards beim Laden und Bezahlen entscheidend. Deshalb hat die Bundesregierung die Ladesäulenverordnung (LSV) beschlossen, die am 17. März 2016 in Kraft getreten ist. Mit der Verordnung über „*technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile*“ hat die Bundesregierung die europäischen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU in deutsches Recht umgesetzt.

Sie soll den Ausbau von Stromtankstellen in Deutschland beschleunigen und Rechtsicherheit schaffen. Die Verordnung regelt ausschließlich öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Leistung über 3,7 kW, dabei ist es egal, ob sich der Ladepunkt auf einem privaten oder öffentlichen Grundstück befindet. Es gelten folgende Mindestanforderungen bei Neubau von Ladeinfrastruktur:

- Normalladesäulen müssen je Ladepunkt standardmäßig mit Steckdosen oder fest angeschlagenen Ladekabeln des Typs 2 ausgestattet sein.
- Schnellladesäulen müssen je Ladepunkt mindestens ein fest angeschlagenes Ladekabel mit CCS-Stecker aufweisen.
- Es sind die Vorgaben der technischen Sicherheit von Energieanlagen gemäß EnWG einzuhalten.
- Die In- und Außerbetriebnahme von öffentlichen Ladesäulen muss der Bundesnetzagentur mitgeteilt werden.

- Die Ladesäulen müssen ohne Vertrag mit dem jeweiligen Energieversorgungsunternehmen bzw. Betreiber nutzbar sein. Und dies ohne vorherigen Aufwand und Registrierung. Umgesetzt werden kann diese Barrierefreiheit durch kostenlose Stromabgabe, die Möglichkeit zur Barzahlung in unmittelbarer Nähe des Ladepunkts (z. B. Parkautomat oder Kasse), die Zahlungsmöglichkeit mit einer EC- oder Kreditkarte oder die Option zur Zahlung über ein gängiges und kostenfreies webbasiertes Zahlungssystem.
- Die Menüführung muss mindestens in den Sprachen Deutsch und Englisch erfolgen.

### **Fördermöglichkeiten**

Das seit 2015 gültige „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ ist eine wichtige juristische Grundlage zur Förderung der Elektromobilität. Es ermöglicht es Kommunen, E-Fahrzeuge beim Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen zu bevorzugen, z. B. durch kostenloses Parken oder durch die Berechtigung zum Parken an Plätzen, an denen dies für konventionelle Fahrzeuge verboten ist. Außerdem können E-Fahrzeuge durch die Berechtigung zur Nutzung von bestimmten Straßen, wie z. B. Bussonderfahrstreifen, und durch Ausnahmen von sonst geltenden Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten privilegiert werden.

Um die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver zu machen, hat die Bundesregierung am 18. Mai 2016 zusätzliche Impulse für die Elektromobilität beschlossen. Das Gesamtpaket beinhaltet unter anderem 300 Millionen Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, davon 200 Millionen für die Schnellladeinfrastruktur und 100 Millionen Euro für die Normalladeinfrastruktur.

Der bundesdeutsche Masterplan Ladeinfrastruktur, der im November 2019 beschlossen wurde, plant bis 2030 rund 1 Million öffentliche Ladepunkte.<sup>31</sup> Die Automobilindustrie wird bis 2022 rund 15.000 öffentliche Ladepunkte beisteuern. Der Masterplan sieht vor Ladepunkte verstärkt an Kundenparkplätzen zu fördern. Die Versorgungsaufgabe soll regeln, dass jede Tankstelle in Deutschland Ladepunkte anbietet. Zusätzlich strebt die Automobilindustrie die Errichtung von 100.000 Ladepunkten auf ihren Betriebsgeländen und dem angeschlossenen Handel bis 2030 an.

---

<sup>31</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ladeinfrastruktur-1692644>, letzter Zugriff: 07.09.2020.

Auch zukünftig wird der Ladebedarf vorwiegend im privaten Umfeld, also zu Hause oder beim Arbeitsgeber, gedeckt. Seit dem 24.11.2020 werden unter bestimmten Voraussetzungen auch private Ladestationen mit bis zu 900 € gefördert.

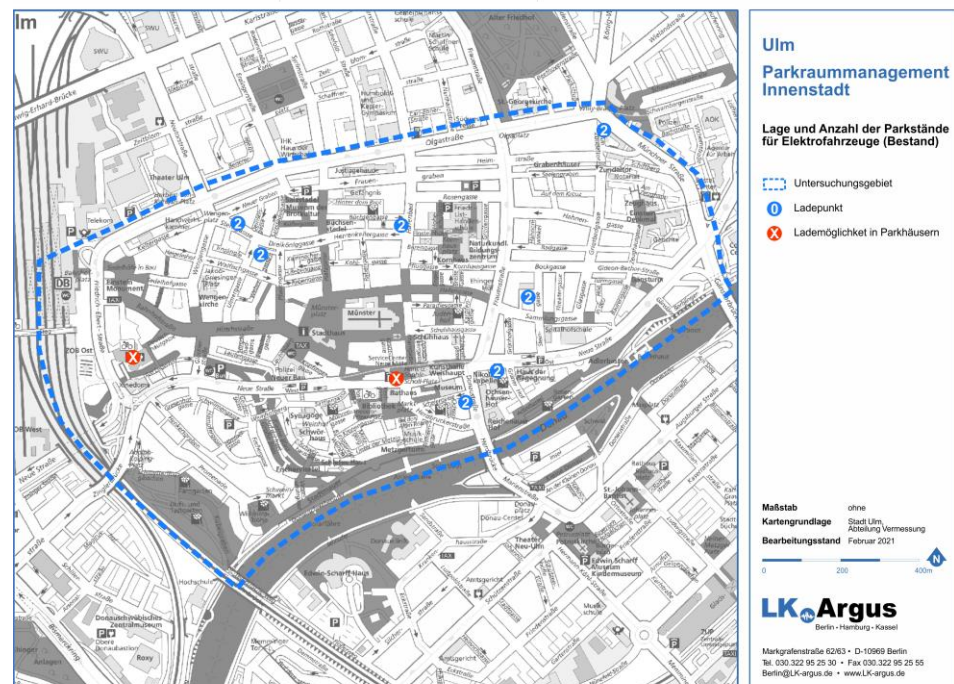
### Situation in der Ulmer Innenstadt

Im Untersuchungsgebiet sind 14 Parkstände für das Laden für Elektrofahrzeuge reserviert (Abbildung 51). Sie unterliegen einer Parkdauerbeschränkung von 2 bzw. 3 Stunden (Abbildung 52, Abbildung 53). Zusätzlich sind in den Parkhäusern Rathaus und Deutschhaus Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorhanden. Nach Angaben der Stadt sind aktuell keine neuen Ladepunkte vorgesehen.

Die Ladepunkte im Untersuchungsgebiet sind ungleich verteilt. Während um die Fußgängerzone und den Ulmer Münster 6 Stellplätze mit Ladepunkten vorhanden sind, sind im Bereich der Fischergasse oder der Berblingstraße keine Ladepunkte vorhanden. Dies ist mitunter auf die Nutzungsstrukturen zurückzuführen.

In den Bereichen, die derzeit nicht unmittelbar an die öffentliche Ladeinfrastruktur angeschlossen sind, überwiegen Ein- und Mehrfamilienhäuser. Wie oben beschrieben wickeln diese ihre Ladevorgänge häufig zu Hause ab.

**Abbildung 51:** Lage und Anzahl der Parkstände für Elektrofahrzeuge (Bestand)





## Empfehlungen für die Ulmer Innenstadt

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht

12. Mai 2021

Nachfolgend werden unter Berücksichtigung der Bestandssituation Potentialbereiche identifiziert an denen zukünftig eine Nachverdichtung der Ladeinfrastruktur sinnvoll sein kein.

Die identifizierten Potentialbereiche sollten außerhalb des vorliegenden Konzeptes auch im gesamtstädtischen Kontext überprüft werden und zeigen Gebiete innerhalb des Untersuchungsgebietes mit einem möglichen Bedarf an zusätzlicher Ladeinfrastruktur auf. Die genaue Verortung zusätzlicher Ladepunkte ist wie oben beschrieben auf Grundlage der Örtlichkeit genau zu prüfen. Relevant sind unter anderem vorhandene Leitungen, Randnutzungen und Straßeninventar.

Um das Angebot zukünftig möglichst attraktiv zu planen, wird ein Einzugsbereich von 300 m angesetzt. Dies entspricht auch den gängigen Einzugsbereichen von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich wird die Zerschneidung durch Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt (vgl. Abbildung 54).

Potential für zusätzliche Ladeinfrastruktur ist an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personenverkehr wie dem Ulmer Hauptbahnhof vorhanden. Dieser liegt theoretisch im Einzugsgebiet des Parkhauses Deutschhaus. Die Friedrich-Ebert-Straße hat eine starke Trennwirkung. Im Sinne der Nutzerfreundlichkeit ist es sinnvoll im Bereich des Bahnhofes Ladeinfrastruktur vorzusehen.

Weiterhin ist im Bereich der Hahnengasse Potential vorhanden. Zwar liegt dieser Bereich theoretisch im Einzugsbereich vorhandener Ladeinfrastruktur, durch die Trennwirkung des Seelengraben, der Frauenstraße und der Bockgasse gibt es hier aber voraussichtlich weiteres Potential für Ladeinfrastruktur. Ähnliches gilt für den Bereich um den Weinhof. Dieser ist zwar theoretisch im Einzugsbereich mehrerer Ladestellen, durch die Trennwirkung ist ein eigener Ladepunkt hier sinnvoll.

Auch wenn Ein- und Mehrfamilienhäuser ihren Ladebedarf überwiegend auf dem eigenen Grundstück abwickeln, sollte auch in diesen Bereichen eine öffentlich zugängliche Lademöglichkeit geschaffen werden.

Die Anzahl eventuell zusätzlicher Ladepunkte an bestehenden Stellplätzen ist auf Grundlage der Nachfrage zu bestimmen. Während der Erhebungen war zu beobachten, dass die Stellplätze mit Zugang zu Ladepunkten oftmals durch Fremdarker (Fahrzeug ohne Ladevorgang) blockiert waren. Bevor zusätzliche Ladepunkten an diesen Bereichen geschaffen werden, ist zunächst die widerrechtliche Nutzung durch stärkere Kontrollen zu unterbinden.

Stadt Ulm  
**Parkraum-**  
**management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

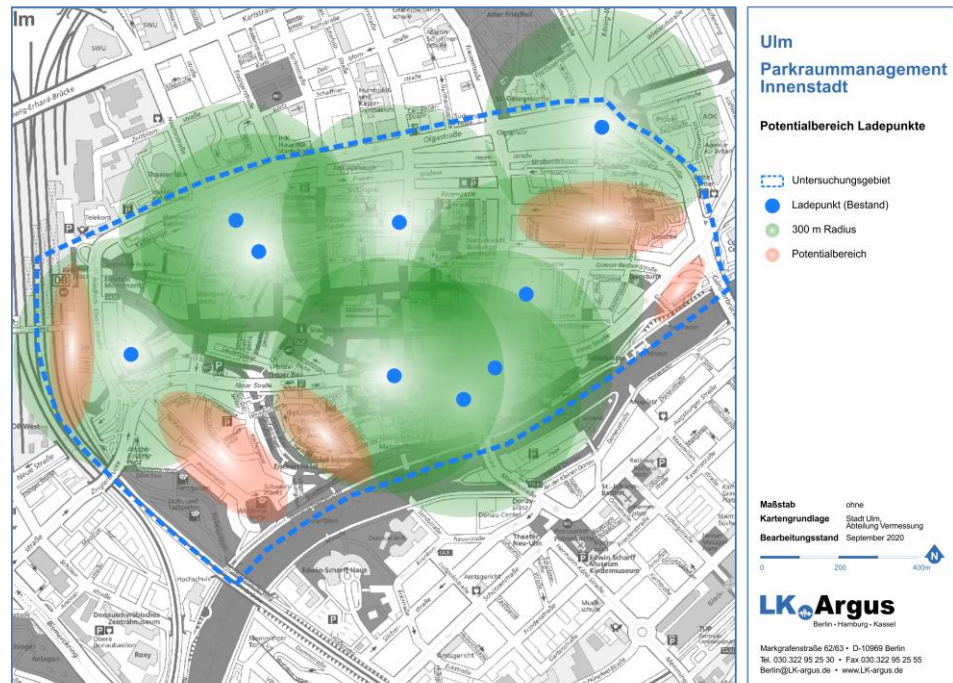
**Abbildung 52:** E-Parkstand Sterngasse



**Abbildung 53:** E-Parkstand Hafenbad



**Abbildung 54:** Potentialbereich Ladepunkte

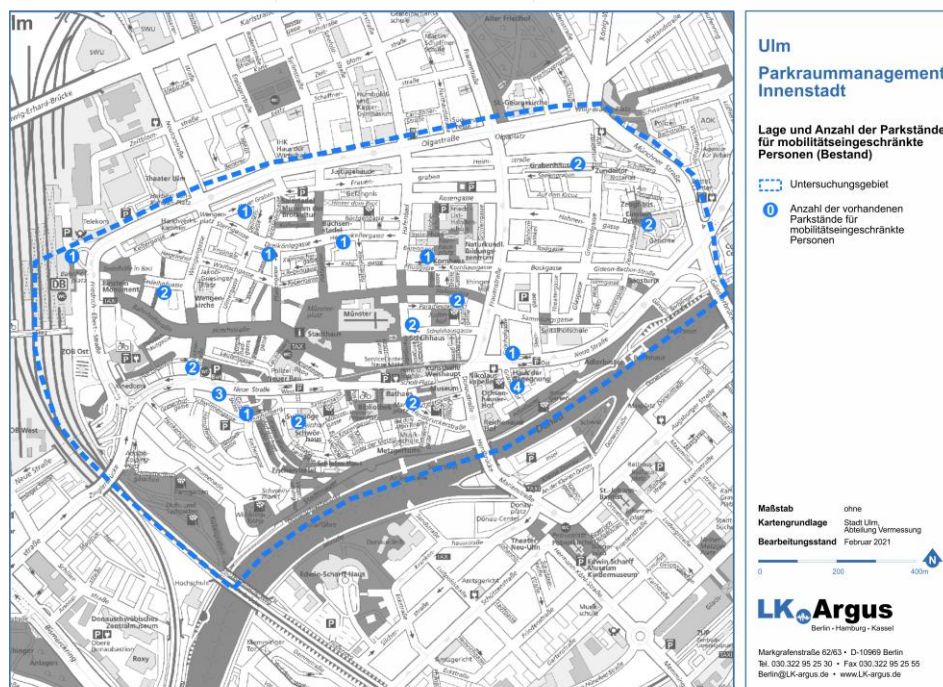


### 3.7.4 Behindertenstellplätze

12. Mai 2021

Im Untersuchungsgebiet sind 30 Parkstände speziell für mobilitätseingeschränkte Personen vorhanden (Abbildung 55). Aufgrund des punktuell unterschiedlichen Bedarfs sind diese ungleich verteilt.

**Abbildung 55:** Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen (Bestand)



Nachfolgend wird geprüft, ob weitere Parkstände speziell für mobilitätseingeschränkte Personen erforderlich bzw. möglich sind. Die Empfehlungen basieren auf rechtlichen Grundlagen der Straßenverkehrsordnung sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschrift<sup>32</sup>.

„Als schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind solche Personen anzusehen, die sich wegen der Schwere ihres Leidens dauernd nur mit fremder Hilfe oder nur mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 129 VwV StVO).

„Die Berechtigung ist entweder durch den EU-einheitlichen Parkausweis für behinderte Menschen (...) oder durch einen besonderen Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt, nachzuweisen. Der Ausweis muss gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht sein.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 128 VwV StVO). Schwerbehinderten Menschen mit außerordentlicher Gehbehinderung kann, sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht, nach § 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 119 - 125 VwV StVO gestattet werden:

<sup>32</sup> In der aktuellsten Fassung mit Stand vom 22.05.2017.

Stadt Ulm

**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

- an Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist (Zeichen 286, 290.1), bis zu drei Stunden zu parken. Antragstellern kann für bestimmte Haltverbotsstrecken eine längere Parkzeit genehmigt werden. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe ergeben,
- im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290) die zugelassene Parkdauer zu überschreiten oder an Stellen, die durch Zeichen 314 (Parkplatz) und 315 (Parken auf dem Gehweg) gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus zu parken,
- in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken,
- an Parkuhren und bei Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden zu parken,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1) außerhalb der gekennzeichneten Flächen ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern, zu parken.

Die höchstzulässige Parkdauer beträgt 24 Stunden.

Feste Stellplätze mit zeitlich beschränktem Parksonderrecht kommen dort in Betracht, wo Menschen häufig auf derartige Stellplätze angewiesen sind (§ 45 Abs.1-1e Rn. 19 VwV StVO). Dies sind beispielsweise Arztzentren, Behörden oder orthopädische Kliniken. Hier sind Einzelfallprüfungen erforderlich. Auf Grundlage der Erhebungsergebnisse oder von Hinweisen aus der Bevölkerung gibt es keinen weiteren Bedarf für solche Stellplätze.

Stellplätze mit Parksonderrecht kommen dann in Betracht, wenn Parkraumangel besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung keine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat und ein Parksonderrecht vertretbar ist (§ 45 Abs.1-1e Rn. 23 - 25 VwV StVO). Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Zeichen 314, 315 mit dem Zusatzzeichen „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. ...“ (§ 45 Abs.1-1e Rn. 28 VwV StVO). Auch dies ist im Einzelfall zu prüfen. Handlungsbedarf ist derzeit nicht vorhanden.

Aufgrund der vielen Sonderrechte für mobilitätseingeschränkte Personen ergeben sich im Untersuchungsgebiet zahlreiche Abstellmöglichkeiten. Zusätzliche speziell für mobilitätseingeschränkte Personen reservierte Parkstände sind auf dieser Grundlage nicht erforderlich. Ergänzungen sind im Einzelfall zu prüfen.

Während der Erhebungen waren an den Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen noch freie Kapazitäten vorhanden. Auf dieser Grundlage ist eine Erweiterung des Parkraumangebotes an diesen Bereichen nicht nötig.

Ein zurücknehmen der Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen wird nicht empfohlen. Damit ist gewährleistet, dass trotz des hohen Parkdrucks für mobilitätseingeschränkte Personen ausreichend freie Parkstände vorhanden sind.

### 3.7.5 Liefer- und Ladezonen

Liefer- bzw. Ladezonen halten für den Lieferverkehr Abstellmöglichkeiten frei. Die Einrichtung solcher Zonen in der Nähe von Gewerbe- und Gastronomieeinrichtungen sowie Geschäften des Einzelhandels kann sinnvoll sein, um

- eine gute Erreichbarkeit der Zieladressen zu gewährleisten,
- den Parksuchverkehr zu reduzieren,
- den Verkehrsfluss nicht zu stören und
- Radverkehrs sicherer abzuwickeln.

In Stadtkernbereichen sowie auf Hauptverkehrsstraßen mit Geschäftsbesatz stehen erfahrungsgemäß zum Liefern und Laden häufig nur Flächen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Ein Problem ist in diesem Zusammenhang, dass bei fehlender Kontrolle die Liefer- und Ladezonen oft zugeparkt werden.

Der Bereich für Andienungen sollte in einer fußläufigen Entfernung von maximal 50 – 75 m zum Ziel liegen.<sup>33</sup> Die Akzeptanz der Ladeflächen der Lieferanten steigt mit guter Erkennbarkeit und geringer Distanz zwischen Ladestand und Lieferort.

Grundsätzlich ist das Ladeflächenangebot nachfrageorientiert zu bemessen. Als Anhaltswert bei intensiver Liefertätigkeit gilt ein Angebot von 2 bis 4 Ladeständen je 100 m Straßenseitenabschnitt.

---

<sup>33</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

Im Untersuchungsgebiet sind drei verschiedene Regelungen in Bezug auf Liefern und Laden zu betrachten:

- Liefer- und Ladebereich in der Fußgängerzone um den Ulmer Münster:

Liefer- und Ladevorgänge innerhalb der Fußgängerzone um den Ulmer Münster sind täglich zwischen 5 und 11 Uhr möglich (Abbildung 56). Eine Ausnahmegenehmigung für das Liefern und Laden während dieser Zeit ist nicht erforderlich. Die Erfahrungen der Stadt mit dieser Regelung sind positiv. Eine Anpassung durch die Stadt nicht vorgesehen.

Eine Ausdehnung der zeitlichen Beschränkung der Liefer- und Ladezonen ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht nötig, da Liefer- und Ladevorgänge im Geschäftsbereich mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können.

- verkehrsberuhigte Bereiche:

Nach StVO § 42 sind im verkehrsberuhigten Bereich Be- und Entladevorgänge gestattet, sofern sie den fließenden Verkehr nicht behindern. Im Untersuchungsgebiet sind weiträumige Bereiche als verkehrsberuhigt ausgewiesen.

- punktuelle Liefer- und Ladebereiche außerhalb der Fußgängerzone:

Außerhalb der Fußgängerzone sind je nach Bedarf punktuell Ladezonen vorhanden (Abbildung 57). Bis auf wenige Ausnahmen wie zum Beispiel in der Olgastraße oder der Schuhhaussegasse sind diese zeitlich reglementiert (Abbildung 58).

Bereiche mit besonders hohem Bedarf an Liefern und Laden sind vor allem Straßen mit einem hohen Geschäftsbesatz. Dies sind im Untersuchungsgebiet vor allem die Fußgängerzone sowie die verkehrsberuhigten Bereiche. Die dargestellten Regelungen bieten in diesen Bereichen damit eine Vielzahl an Liefer- und Lademöglichkeiten.

Zusätzlicher Bedarf für eine Liefer- und Ladezone wird unter Berücksichtigung des hohen Geschäftsbesatzes im Hafenbad, der Rosengasse und der Wengengasse gesehen (Abbildung 59).

**Abbildung 56:** Ladezone in der Fußgängerzone



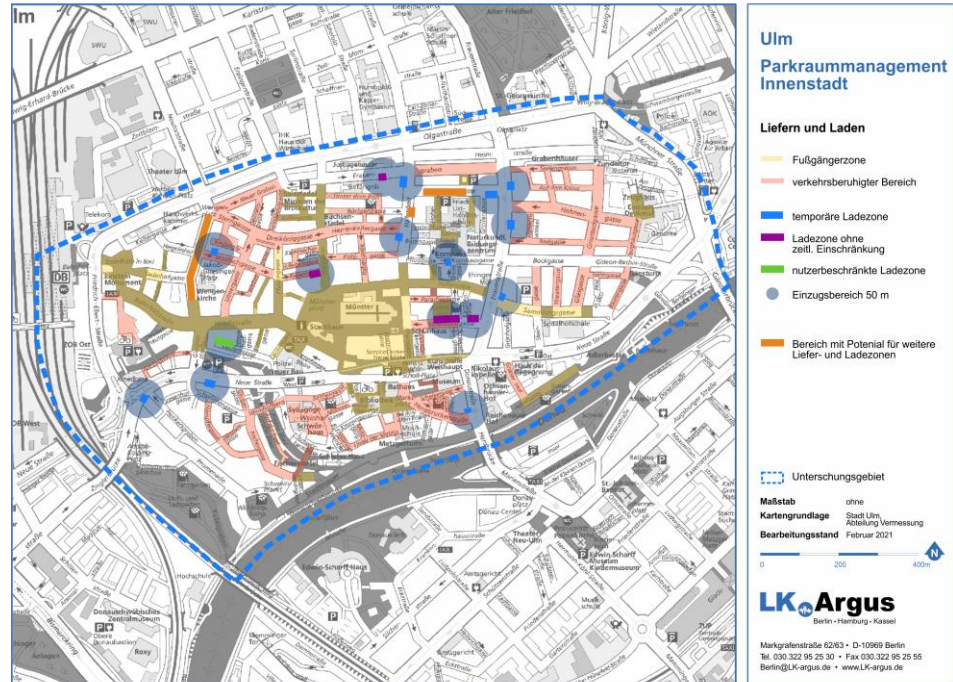
**Abbildung 57:** Zeitlich reglementierte Ladezone in der Frauenstraße



**Abbildung 58:** Ladezone in der Schuhhausgasse



**Abbildung 59:** Lieferrn und Laden





### 3.7.6 Anpassung des Parkraumangebotes im Straßenraum

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

Während der Erhebungen und Ortsbesichtigungen fielen Bereiche mit häufig regelwidrig abgestellten Fahrzeugen auf (Abbildung 23, Nr. 1 - 5). Darüber hinaus wurden Bereiche identifiziert, an denen trotz fehlendem Parkraumangebot Fahrzeuge abgestellt wurden (Nr. 6 – 11). Für diese Bereiche wird geprüft, ob die Anordnung von Parkständen oder durch Änderung der Parkstandanordnung ein regelkonformes Parkraumangebot geschaffen werden kann. Insgesamt werden 11 Abschnitte betrachtet.

Aufgrund der hohen Anzahl der Bereiche, an denen die Nachfrage nicht legal abgedeckt werden kann, werden 5 Straßenabschnitte ausgewählt, für die eine exemplarische Prüfung erfolgt. Es sind Abschnitte, an denen die Nachfrage zu allen Erhebungszeiten nicht mehr legal abgedeckt war. Priorisiert wurden anschließend Abschnitte mit der höchsten Belegung.

Für die identifizierten Straßenabschnitte wird anhand der verfügbaren Straßenraumbreiten überschlägig eingeschätzt, ob bzw. wie das Parkraumangebot in diesen Bereichen umstrukturiert oder wie das Falschparken unterbunden werden kann. Für einseitige Schrägparkstände ist eine Straßenraumbreite von mindestens 7,75 m und für das einseitige Senkrechtparken von mindestens 9,50 m erforderlich. Bei beidseitigem Schrägparken sind 12,5 m und bei beidseitigem Senkrechtparken 14,5 m Straßenraumbreite erforderlich. Sind Flächenpotentiale an einem Bereich vorhanden, wurde geprüft, ob die Umordnung des Parkens mit den vorhandenen Nutzungen und Funktionen verträglich ist.

Da keine Lagepläne zur Verfügung stehen, werden die vorhandenen Straßenraumbreiten im Luftbild ausgemessen und auf Grundlage eigener Fotos auf Plausibilität geprüft. Mit diesem Vorgehen können Potentialbereiche für eine Umstrukturierung des Parkens aufgezeigt werden. Eine abschließende Prüfung ist im Anschluss auf Grundlage von Lageplänen und Ortsbesichtigungen durchzuführen. Tabelle 5 und Abbildung 71 fassen die Ergebnisse der nachfolgenden Diskussion zusammen.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

- Gresenhofgasse (Nr. 1, Abbildung 60)

In der Gresenhofgasse ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie der Lage der privaten Garagen kein Potential für eine Umstrukturierung des Parkraumes vorhanden.

**Abbildung 60:** Gresenhofgasse

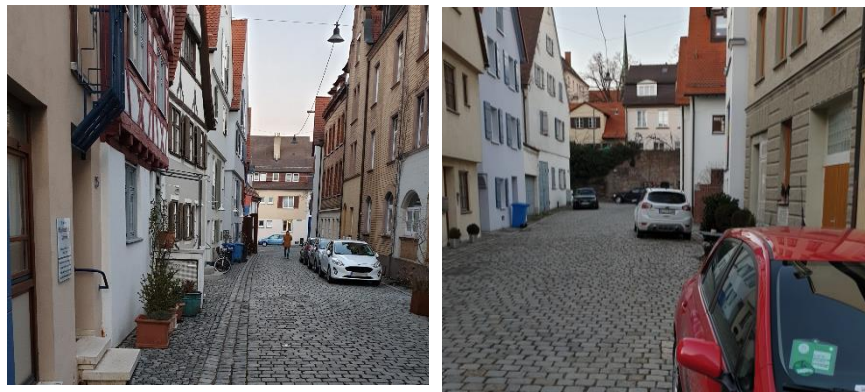


- Auf dem Kreuz (Nr. 2, Abbildung 61)

Die Straßen Auf dem Kreuz sind sehr schmal. Daher ist eine Änderung der Parkstandsordnung nicht möglich. Ausgenommen ist Auf dem Kreuz zwischen Hahnengasse und Seelengraben. Dort sollte geprüft werden, in wie fern Schrägparkstände umsetzbar sind. Sinnvoll ist in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung einer Einbahnstraße.

Die Markierungen der Parkstände sind schlecht zu erkennen. Eine Neumarkierung in Verbindung mit einer entsprechenden engmaschigen Überwachung könnte dazu beitragen, dass Falschparken zu reduzieren.

**Abbildung 61:** Auf dem Kreuz



- Hahnengasse von Griesbadgasse bis Frauenstraße (Nr. 3, Abbildung 62)

Die geringe Straßenraumbreite der Hahnengasse zwischen Griesbadgasse und Auf dem Kreuz bietet kein Potential für eine Umstrukturierung des Straßenraums. Zwischen Auf dem Kreuz und Frauenstraße weitet sich die Hahnengasse auf und ist eine Einbahnstraße, so dass grundsätzlich Potentiale für eine Umstrukturierung gesehen werden.

Die Hahnengasse ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Die Markierungen der Parkstände sind schlecht zu erkennen. Eine Neumarkierung in Verbindung mit einer entsprechenden engmaschigen Überwachung könnte dazu beitragen, dass Falschparken zu reduzieren.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 62:** Hahnengasse



Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

- Gerbergasse (Nr. 4, Abbildung 63)

Die Gerberstraße ist Teil eines verkehrsberuhigten Bereichs. Abmarkiert ist lediglich ein Parkstand für mobilitätseingeschränkte Personen. Potential für Schräg- bzw. Senkrechtparkstände ist vorhanden. Die Parkstände sollten unter Berücksichtigung der privaten Garagen abmarkiert werden. Derzeit werden die Fahrzeuge bereits in Schräg- und Senkrechtstellung abgestellt.

**Abbildung 63:** Gerbergasse



- Hafenbad von Pfluggasse bis Frauengraben (Nr. 5, Abbildung 64)

Generell ist im Hafenbad unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Potential für eine Umgestaltung vorhanden. Dies ist vor allem auf die großzügig dimensionierten Flächen für den Fußverkehr und Bereiche für Gastronomie zurückzuführen. Eine Umstrukturierung des Parkens wird im Sinne der Aufenthaltsqualität allerdings nicht empfohlen.

**Abbildung 64:** Hafenbad



- Münsterplatz (Nr. 6, Abbildung 65)

Am Münsterplatz wurden tagsüber am linken Fahrbahnrand vermehrt falsch abgestellte Fahrzeuge erfasst. Eine Ausnahmegenehmigung hatten diese nicht. Die Anordnung von weiteren Längsparkständen wäre unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite generell möglich. Im Sinne der Aufenthaltsqualität an der Fußgängerzone bzw. des verkehrsberuhigten Bereiches und des ggf. zusätzlichen Verkehrs durch die legalen Parkstände sollten hier keine weiteren Parkstände angeordnet werden. Eine konsequente Überwachung kann dazu beitragen, das Falschparken zu unterbinden.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 65:** Münsterplatz



Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

- Am Zündeltor (Nr. 7, Abbildung 66)

Am Zündeltor ist ein verkehrsberuhigter Bereich. In diesem sind einseitig Senkrechtparkstände. Unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite ist Potential für die Anordnung zusätzlicher Längsparkstände vorhanden.

**Abbildung 66:** Am Zündeltor



- Frauengraben zwischen Frauenstraße und Hafenbad (Nr. 8, Abbildung 67)

Der Frauengraben ist zwischen Frauenstraße und Hafenbad ein verkehrsberuhigter Bereich ohne abmarkierte Parkstände. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenraumbreite ist die Anordnung von einseitigen Längsparkständen möglich. Allerdings sollte der Frauengraben dann zur Einbahnstraße werden, da das Begegnen von Fahrzeugen nicht möglich ist.

**Abbildung 67:** Frauengraben



- Schwilmengasse Stichstraße (Nr. 9, Abbildung 68)

Dieser Teil der Schwilmengasse ist eine circa 30 m lange Stichstraße. Sie dient vor allem der Erreichbarkeit der privaten Abstellmöglichkeiten. Unter Berücksichtigung der Anfahrbarkeit privater Stellplätze sowie der Befahrbarkeit<sup>34</sup> der Stichstraße ist das Potential zur Anordnung einseitiger Längsparkstände kaum Potential vorhanden.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

**Abbildung 68:** Schwilmengasse



---

<sup>34</sup> Wenden und Begegnen.

- Wengengasse (Nr. 10, Abbildung 69)

In der Wengengasse sind je nach Lage ein- oder beidseitige Längsparkstände vorhanden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenraumbreiten ist die Änderung der Parkstandsanzahl nicht möglich. Darüber hinaus prüft die Stadt die Ausweitung der Fußgängerzone bis zur Sedelhofgasse und einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen Sedelhofgasse und Walfischgasse. Hierdurch werden voraussichtlich Parkstände entfallen.

Bei den Erhebungen und Ortsbegehungen standen in den Bereichen mit eingeschränkten Haltverboten Fahrzeuge länger als die erlaubten 3 Minuten. Eingeschränkte Haltverbote sind in der Regel schwer zu kontrollieren. Dennoch könnte eine dichtere Überwachung dazu beitragen das Falschparken an dieser Stelle zu reduzieren.

**Abbildung 69:** Wengengasse





- Seitenstraße Neue Straße Höhe Gänseturm (Nr. 11, Abbildung 70)

An der rund 40 m langen Stichstraße sind einseitig Senkrechtparkstände angeordnet. Unter Berücksichtigung der geringen Straßenraumbreite sind weitere Parkstände nicht möglich.

Im Bestand werden Fahrzeuge in Längsparkrichtung ggü. der Senkrecht-parkstände abgestellt. Dies führt dazu, dass die Parkstände nur schwer an-fahrbar sind. Zusätzlich wird die nutzbare Straßenraumbreite eingeschränkt, sodass eine Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge wie Müll- oder Rettungs-fahrzeuge nur schwer möglich ist. In diesem Zusammenhang ist die Be-schilderung zu überprüfen und ggf. Haltverbote anzuordnen. Gleichzeitig ist hier eine dichte Überwachung erforderlich.

**Abbildung 70:** Seitenstraße Neue Straße Höhe Gänseturm



**Tabelle 5:** Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände

| Nr. | Straße                          | Potential | Anmerkung                     |
|-----|---------------------------------|-----------|-------------------------------|
| 1   | Gresenhofgasse                  | nein      | Straßenraumbreite gering      |
| 2   | Auf dem Kreuz                   |           |                               |
|     | Hahnengasse bis Seelengraben    | ja        | mit Einbahnstraßenregelung    |
|     | Restlicher Bereich              | nein      | Straßenraumbreite gering      |
| 3   | Hahnengasse                     |           |                               |
|     | Griesbadgasse bis Auf dem Kreuz | nein      | Straßenraumbreite gering      |
|     | Auf dem Kreuz bis Frauenstraße  | ja        | Einbahnstraßen                |
| 4   | Gerbergasse                     | ja        | Ggf. Wendestelle erforderlich |
| 5   | Hafenbad                        | nein      | Aufenthaltsqualität erhalten  |
| 6   | Münsterplatz                    | nein      | Aufenthaltsqualität erhalten  |
| 7   | Am Zündeltor                    | ja        | Längsparkstände               |

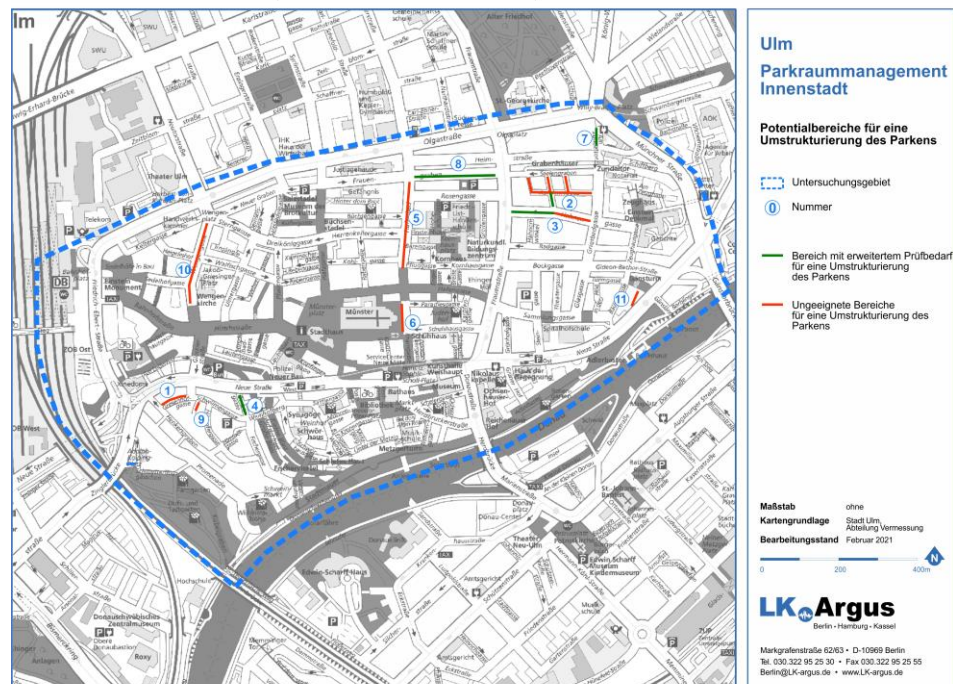
Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

| Nr. | Straße  | Potential | Anmerkung  |
|-----|---|-----------|--|
| 8   | Frauengraben zwischen Frauenstraße bis Hafenbad | ja        | Längsparkstände  |
| 9   | Schwilmengasse Stichstraße                      | nein      | Stichstraße mit geringer Straßenraumbreite   |
| 10  | Wengengasse                                     | nein      | Straßenraumbreite gering, ggf. Erweiterung der Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereiche |
| 11  | Seitenstraße Neue Straße Höhe Gänseturm         | nein      | Straßenraumbreite gering   |

**Abbildung 71:** Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände



## 4 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Voraussetzung der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig ist unter Berücksichtigung der Haushaltslage eine möglichst kostenneutrale Durchführung anzustreben. Die nachfolgende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung schätzt die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben für die Ulmer Innenstadt ab und stellt sie vergleichend gegenüber. Die wesentlichen zu berücksichtigenden Faktoren sind:

- Einnahmen aus
  - Parkscheingebühren und
  - Verwarn- und Bußgeldern
- Ausgaben für
  - Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information) und
  - Überwachung

Für die Ausgabe der Bewohnerparkausweise in Ulm ist die Stelle Melde- und Ausweiswesen oder die Servicestelle Verkehr zuständig. Für ein Jahr kostet der Bewohnerparkausweis 30,70 € pro Fahrzeug. Ausnahmegenehmigungen in Form von Handwerkerparkausweisen sind bei der Servicestelle Verkehr erhältlich. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung geht davon aus, dass Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Ausweiserteilung derzeit kostenneutral erfolgen. Damit liegt die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auch bei Anpassung der Bewohnerparkgebühren auf der sicheren Seite. Derzeit diskutiert die Stadt die Erhöhung der Parkgebühr für Bewohnerparkausweise. Aktuell liegen dazu aber noch keine Ergebnisse vor, weshalb dies im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprognose nicht weiter betrachtet wird.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt die öffentlichen Parkstände im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen und legt die Neuordnung des Parkraumes zu Grunde. Tabelle 6 zeigt die Anzahl der kommunalen Parkstände in Zusammenhang mit den Parkregelungen. Relevante Erweiterungen oder Reduzierungen des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum sind aktuell nicht vorgesehen. Nach Auskunft der Stadt Ulm sollen künftig auch für E-Fahrzeuge Parkscheingebühren an den Ladesäulen anfallen. Um bei der Berechnung auf der sicheren Seite zu liegen, werden zukünftige Einnahmen durch die Parkscheingebühren an E-Fahrzeuge bei der Wirtschaftlichkeitsprognose nicht berücksichtigt.

**Tabelle 6:** Anzahl der mittelfristig vorhandenen kommunalen Parkstände

| Parkregelung                        | Anzahl der kommunalen Parkstände |            |            |
|-------------------------------------|----------------------------------|------------|------------|
|                                     | Zone A                           | Zone B     | Zone C     |
| Mischparken                         | 367                              | 574        | 92         |
| Reines Bewohnerparken <sup>35</sup> | 0                                | 11         | 170        |
| Nutzerbeschränkung <sup>36</sup>    | 51                               | 15         | 34         |
| Haltverbot                          | 112                              | 20         | 8          |
| <b>Summe</b>                        | <b>530</b>                       | <b>620</b> | <b>304</b> |

## 4.1 Einnahmen

Nachfolgend werden die Einnahmen aus Parkscheingebühren sowie aus Verwarn- und Bußgeldern abgeschätzt.

### 4.1.1 Parkscheingebühren

Die Einnahmen aus Parkscheingebühren berücksichtigt die gebührenpflichtigen Mischparkstände. Die angenommene Gebührenpflicht gilt Montag bis Samstag von 9 bis 20 Uhr und beträgt 2,50 €.

Um bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf der sicheren Seite zu liegen, werden nutzerbeschränkte Parkstände oder temporäre Haltverbote bei der Berechnung der Einnahmen aus Parkscheingebühren nicht berücksichtigt.

Die Einnahmen aus Parkscheingebühreneinnahmen im Untersuchungsgebiet lagen im Jahr 2018 bei rund 1.1 Mio. € und 2020 bei rund 1.2 Mio. €. Allein durch die Veränderung der Bewirtschaftungsform wird sich die Einnahmensituation nicht wesentlich verändern. Es werden zwar mehr Parkstände mit einer Parkgebührenregelung versehen, heutigen Abschnitte mit reinem Gebührenparken aber auch durch eine Mischparkregelung (Parken mit gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“) ersetzt.

Die Gesamteinnahmen aus Parkscheingebühren werden aber durch die höhere Gebühr steigen. In dem der Berechnung zu Grunde liegenden Jahr 2018 und 2020 lag die Parkscheingebühr bei 1,80 € je Stunde.

<sup>35</sup> Die reinen Bewohnerparkbereiche befinden sich in der Straße Auf dem Kreuz, auf dem Platz Unter der Metzsig und im Fischerviertel.

<sup>36</sup> Nach Auskunft der Stadt Ulm sollen künftig auch für E-Fahrzeuge Parkscheingebühren an den Ladesäulen anfallen. Um bei der Berechnung auf der sicheren Seite zu liegen, werden zukünftige Einnahmen und Ausgaben durch E-Fahrzeuge bei der Wirtschaftlichkeitsprognose nicht weiter berücksichtigt.

Eine Erhöhung auf 2,50 € pro Stunde wird in geringem Umfang zu kürzeren bis hin zu weniger Parkvorgängen führen. Daher ist diese Differenz der unterschiedlichen Gebührenhöhen nicht vollständig in der Prognose zu berücksichtigen.

Unter den genannten Annahmen gehen wir von Einnahmen aus Parkscheingebühren von rund 1.33 Mio. € pro Jahr aus. Das entspricht bei 1.033 bewirtschafteten Parkständen knapp 1.300 € je Parkstand und Jahr.

#### **4.1.2 Verwarn- und Bußgelder**

Bei der Berechnung der Verwarn- und Bußgelder werden alle Parkstände im Untersuchungsgebiet berücksichtigt.

Die Einnahmen im gesamten Stadtgebiet lagen 2018 bei rund 1.4 Mio. €. Für das Untersuchungsgebiet liegen keine ausreichend differenzierten Daten zur Höhe der eingenommenen Verwarn- und Bußgelder vor. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung geht daher mit einem zurückhaltenden Ansatz von durchschnittlich 150 € je bewirtschaftetem Parkstand und Jahr aus.<sup>37</sup>

In der noch nicht rechtskräftigen StVO-Novelle vom 28. April 2020 ist ein neuer Bußgeldkatalog bei Halte- und Parkverstößen enthalten (StVO, 2020).<sup>38</sup> So erhöhen sich z.B. die Bußgelder beim unzulässigen Halten von 10 € auf 20 €, bei einer damit einhergehenden Behinderung von 15 € auf 35 €. Das Bußgeld für das Halten in zweiter Reihe steigt ebenfalls und zwar von 15 € auf 55 €. Neben den Bußgeldern bei Halteverstößen erfolgt auch eine Erhöhung der Geldstrafen bei falschem Parken. Das Bußgeld für falsches Parken im Haltverbot wird von 15 € auf 35 € angehoben und das Parken auf Geh- und Radwegen von 20 € auf 55 €. Die neuen Regelungen finden jedoch keine Berücksichtigung in den Betrachtungen, da sie noch nicht rechtskräftig eingeführt sind.

Die Einnahmenprognose geht für die 1.454 Parkstände im Untersuchungsgebiet von Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern von rund 218.100 € pro Jahr aus.

---

<sup>37</sup> Die Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern in den Städten Berlin, Wolfenbüttel und Hamburg liegen in der Spanne von 50 bis 400 € je bewirtschaftetem Parkstand und Jahr.

<sup>38</sup> Die formellen Gründe, die zur Aussetzung der Novelle geführt haben, sollen in 2021 ausgeräumt sein und die Novelle soll ihre Rechtskraft erlangen.

## **4.2 Ausgaben**

Nachfolgend werden die Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung und für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche dargestellt.

### **4.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung**

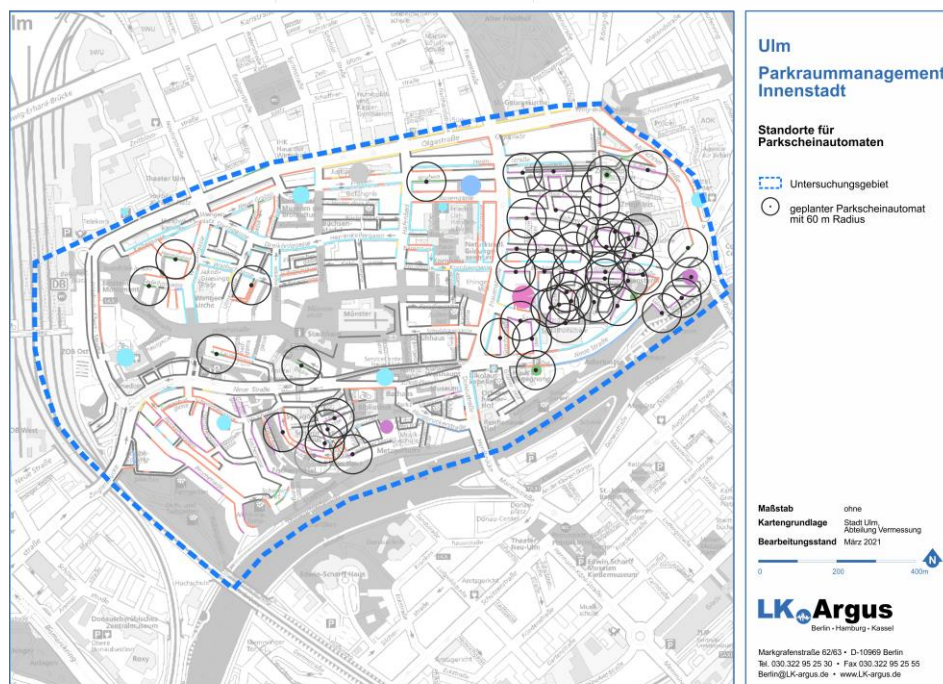
Für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung fallen Ausgaben für die Parkscheinautomaten, die Beschilderung sowie Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

Die folgenden Standortvorschläge für Parkscheinautomaten erfolgen auf konzeptioneller Ebene. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach dem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll. Zum jetzigen Zeitpunkt dienen sie vor allem der Ermittlung der erforderlichen Anzahl von Automaten.

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Parkstände angeordnet sein. Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit vergleichsweise geringer Trennwirkung wie im Untersuchungsgebiet zugemutet werden.

Abbildung 72 zeigt einen Standortvorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. Für die Versorgung des Untersuchungsgebietes werden insgesamt 118 Parkscheinautomaten benötigt, davon sind laut Planunterlagen der Stadt bereits 67 im Untersuchungsgebiet vorhanden. Zwei Automaten liegen im Fischerviertel. Da dort zukünftig reine Bewohnerparkregelungen gelten, können diese versetzt werden. Unter Berücksichtigung dessen werden 51 neue Parkscheinautomaten (PSA) benötigt. Die bereits bestehenden Automaten werden nur bei den laufenden Kosten berücksichtigt.

**Abbildung 72:** Standorte der Parkscheinautomaten



Stadt Ulm  
**Parkraum-**  
**management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

Nach Angaben der Stadt Ulm ist pro Automat von einmaligen Anschaffungs- und Aufstellungskosten in Höhe von 7.000 € auszugehen. Zusätzlich entstehen Kosten für das Umsetzen von zwei Parkscheinautomaten in Höhe von insgesamt rund 4.600 €. Für die 51 benötigten neuen Automaten und die zwei umzusetzenden Automaten ergeben sich somit einmalige Anschaffungskosten von rund 361.600 €.

Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei 1.400 € pro Automat. Die Leerung der Automaten kostet aktuell nach Angaben der Stadt im Monat rund 1.000 €. Die Ausgaben für die Leerung werden aber durch die Anschaffung neuer Parkscheinautomaten steigen. Im Sinne einer möglichst realistischen Ausgabenprognose gehen wir davon aus, dass daher Kosten von rund 2.000 € entstehen. Dies ergibt jährliche Leerungskosten von rund 24.000 €.

Die sich ergebenden Gesamtkosten aller Automaten (einmalige Anschaffungskosten und laufende Betriebs- und Wartungskosten) in den Gebieten mit einer Mischparkregelung belaufen sich im ersten Jahr auf rund 550.800 € und für die Folgejahre (laufende Betriebskosten) auf 189.200 €.

Für die Kosten zur Beschaffung, die Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe liegen in Ulm keine Erfahrungswerte vor. Daher werden die Berliner Erfahrungswerte verwendet. Nach Auskunft des Bezirksamt Pankow von Berlin bei Einrichtungen der Parkzonen 41, 42 und 43 in Prenzlauer Berg einmalige Kosten von rund 14 € je bewirtschaftetem Parkstand. 2016 benötigte der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin im Zuge der Errichtung der Parkzonen 49 und 50 für die Ausgaben für Information der betroffenen Haushalte und Betriebe 3,90 € je Parkstand. Um bei

der Berechnung auf der sicheren Seite zu liegen, werden für die Ausgaben zur Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information 20 € je Parkstand angenommen. Übertragen auf die 1.214<sup>39</sup> betrachteten Abstellstände im Untersuchungsgebiet der Stadt Ulm ergeben sich daraus einmalige Kosten von rund 24.300 €.<sup>40</sup>

#### 4.2.2 Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus einmaligen und laufenden Personal-, Sach- und Materialkosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte ergibt sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus.

Im Folgenden wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema in Abstimmung mit dem Auftraggeber abgeschätzt.<sup>41</sup>

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angaben der für die jeweilige Parkzone getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet: 1.454 Abstellstände<sup>42</sup>.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte in der Parkzone bzw. der reduzierte Wert sind: 35.800 m bzw. 32.220 m in den Gebieten mit einer Mischparkregelung und 4.200 m bzw. 3.780 m in den reinen Bewohnerparkbereichen.
- Bewirtschaftungszeiten: Mo-Sa 9 - 20 Uhr in den Gebieten mit einer Mischparkregelung und Mo-So ganztägig in den reinen Bewohnerparkbereichen.

---

<sup>39</sup> Parkstände mit Mischparkregelung + Parkstände mit reiner Bewohnerparkregelung (darin sind nicht Parkstände im Haltverbot sowie nutzerbeschränkte Parkstände enthalten)

<sup>40</sup> Um auf der sicheren Seite zu liegen, werden die bereits bewirtschafteten Parkstände in der Innenstadt von Ulm bei der Berechnung berücksichtigt. Ggf. ist eine Anpassung der Beschilderung erforderlich.

<sup>41</sup> LK Argus GmbH (Bearb.): „Wirtschaftliches Parkraummanagement“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Dezember 2009.

<sup>42</sup> Berücksichtigt wurden alle Parkstände im Untersuchungsgebiet.



- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt: dreistündlich, dies entspricht in den Gebieten mit einer Mischparkregelung bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa durchschnittlich drei bis vier und in den reinen Bewohnerparkbereichen täglich durchschnittlich acht Überwachungsgänge am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand: 5 Sekunden bei Parkscheinen.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA): erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte: in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich erfahrungsgemäß ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten: 30 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden für die Gebiete mit einer Mischparkregelung im Jahresmittel rechnerisch 12,7 Überwachungskräfte und in den reinen Bewohnerparkbereichen 3,8 Überwachungskräfte benötigt, um dort durchschnittlich drei- bis viermal bzw. achtmal am Tag zu kontrollieren (Abbildung 73 und Abbildung 74). Rechnerisch überwacht eine Person damit rund 100 Parkstände in den Gebieten mit einer Mischparkregelung und 48 Parkstände in den reinen Bewohnerparkbereichen. Die Berechnung geht davon aus, dass die Überwachungskräfte in den reinen Bewohnerparkbereichen auch in der Nacht in einem dreistündigen Turnus kontrollieren. Ein geringerer Kontrollturnus bzw. das Aussetzen von Kontrollen in der Nacht, würde die benötigte Anzahl an Überwachungskräften reduzieren.

Die vorliegende Prognose rechnet aufgrund von Erfahrungswerten aus der Stadt Ulm mit durchschnittlichen Personalkosten von rund 51.400 € je Überwachungskraft und Jahr.

Außer den Personalkosten sind auch laufende Verwaltungsgemeinkosten von 10.200 € pro Jahr zu beachten. Einmalige Sachkosten für die Erstausrüstung belaufen sich auf rund 3.450 € je neu einzustellender Überwachungskraft.

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

Unter den getroffenen Annahmen sind im ersten Jahr Gesamtkosten für die Überwachung von rund 1.070.000 € zu erwarten. In den Folgejahren sinken die Gesamtkosten für die Überwachung auf rund 1.010.000 €.

**Abbildung 73:** Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Gebiete mit einer Mischparkregelung (3 stündlicher Überwachungssturnus)

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

| Gebiets-Kenngrößen                      |   | Mischparkgebiete  |              | Variable Eingangsgröße |            |
|---|---|---|--------------|------------------------|------------|
| Parkstände:                             | 1.273 Stück   | Kontrollstrecke:  | 35.800 Meter | Samstage:              | 52         |
| Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):     | 32.220 Meter  | Werkzeuge:  | 261          | von                    | 9 Uhr      |
| Jährliche Bewirtschaftungszeit:         | 313 Tage  | bis   | 20 Uhr       | bis                    | 20 Uhr     |
|   |   |   | = 11 Std     | Sonn- und Feiertage:   | 0          |
|   |   |   |              | von                    | Uhr        |
|   |   |   |              | bis                    | Uhr        |
|   |   |   |              |                        | = 0 Std    |
| <b>Überwachungssturnus</b>              |   |   |              |                        |            |
| Überwachungssturnus:                    | 3,0   | stündlich   |              |                        |            |
| <b>Überwachungs-Kenngrößen</b>          |   |   |              |                        |            |
| Reine Gehzeit:                          | 537 Minuten/Tour  | Gehgeschwindigkeit:   | 3.600 m/Std  | Wegstrecke:            | 32.220 m   |
| Überprüfungszeit der Parkscheine:       | 361 Minuten/Tour  | Prüfzeit je Fahrzeug:   | 5 sek        | Schwarzparker:         | 10 %       |
| Überprüfungszeit Handy-Parken:          | 64 Minuten/Tour   | Prüfzeit je Fahrzeug:   | 0,5 min      | Quote:                 | 10 %       |
| Überprüfungszeit Umweltzone:            | 13 Minuten/Tour   | Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten   |              | Quote:                 | 0,5 %      |
| Überprüfungszeit der PSA:               | 18 Minuten/Tour   | Abstand zwischen PSA:   | 266 m        | Defektquote:           | 10 %       |
| Zeit für Service und Auskünfte:         | 33 Minuten/Tour   | Anfragen pro Stunde:  | 1 Stück      | Servicedauer:          | 2 min      |
| Summe:                                  | 1.025 Minuten/Tour  |   |              |                        |            |
| Überwachungsgänge pro Jahr:             | 1.148 Touren  | werktags:   | 3,7 Touren   | samstags:              | 3,7 Touren |
| Jahresüberwachungsminuten (JUM):        | 1.176.688 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour) |   |              | sonntags:              | 0,0 Touren |
| <b>Personal-Kenngrößen</b>              |   |   |              |                        |            |
| Arbeitszeit pro Jahr:                   | 110.880 Minuten/Person  | Arbeitstage pro Jahr:   | 261 Tage     | Urlaubstage pro Jahr:  | 30 Tage    |
| Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr: | 92.862 Minuten/Person   | Krankheitsstand:  | 10 %         | Rüst- und Wegezeiten:  | 30 min     |
| <b>Ergebnisse</b>                       |   |   |              |                        |            |
| Benötigte Überwachungskräfte:           |   | 12,7 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit |              |                        |            |

**Abbildung 74:** Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Gebiete mit einer reinen Bewohnerparkregelung (3 stündlicher Überwachungsturnus)

|   |   | Variable Eingangsgröße              |             |
|---|---|-------------------------------------|-------------|
| <b>Gebiets-Kenngrößen</b>   |   |                                     |             |
| <b>Reine Bewohnerparkgebiete</b>  |   |                                     |             |
| Parkstände:   | 181 Stück   |                                     |             |
| Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):   | 3.780 Meter   | Kontrollstrecke:                    | 4.200 Meter |
| Jährliche Bewirtschaftungszeit:   | 365 Tage  | Werttage:                           | 261         |
|   |   | von                                 | 0 Uhr       |
|   |   | bis                                 | 24 Uhr      |
|   |   |                                     | = 24 Std    |
|   |   | Samstage:                           | 52          |
|   |   | von                                 | 0 Uhr       |
|   |   | bis                                 | 24 Uhr      |
|   |   |                                     | = 24 Std    |
|   |   | Sonn- und Feiertage:                | 52          |
|   |   | von                                 | 0 Uhr       |
|   |   | bis                                 | 24 Uhr      |
|   |   |                                     | = 24 Std    |
| <b>Überwachungsturnus</b>   |   |                                     |             |
| Überwachungsturnus:   | 3,0 stündlich   |                                     |             |
| <b>Überwachungs-Kenngrößen</b>  |   |                                     |             |
| Reine Gehzeit:  | 63 Minuten/Tour   | Gehgeschwindigkeit:                 | 3.600 m/Std |
| Überprüfungszeit der Parkscheine:   | 51 Minuten/Tour   | Prüfzeit je Fahrzeug:               | 5 sek       |
| Überprüfungszeit Handy-Parken:  | 0 Minuten/Tour  | Prüfzeit je Fahrzeug:               | 0,5 min     |
| Überprüfungszeit Umweltzone:  | 2 Minuten/Tour  | Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten |             |
| Überprüfungszeit der PSA:   | 0 Minuten/Tour  | Abstand zwischen PSA:               | 0 m         |
| Zeit für Service und Auskünfte:   | 4 Minuten/Tour  | Anfragen pro Stunde:                | 1 Stück     |
| Summe:  | 120 Minuten/Tour  | Wegstrecke:                         | 3.780 m     |
| Überwachungsgänge pro Jahr:   | 2.920 Touren  | Schwarzparker:                      | 10 %        |
| Jahresüberwachungsminuten (JÜM):  | 350.292 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour) | Quote:                              | 10 %        |
|   |   | Quote:                              | 0,5 %       |
|   |   | Defektquote:                        | 10 %        |
|   |   | Servicedauer:                       | 2 min       |
|   |   | sonntags:                           | 8,0 Touren  |
|   |   | sonntags:                           | 8,0 Touren  |
| <b>Personal-Kenngrößen</b>  |   |                                     |             |
| Arbeitszeit pro Jahr:   | 110.880 Minuten/Person  | Arbeitstage pro Jahr:               | 261 Tage    |
| Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:   | 92.862 Minuten/Person   | Krankheitsstand:                    | 10 %        |
|   |   | Rüst- und Wegezeiten:               | 30 min      |
|   |   | Tägliche Arbeitszeit:               | 480 min     |
| <b>Ergebnisse</b>   |   |                                     |             |
| <b>Benötigte Überwachungskräfte: 3,8 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit</b> |   |                                     |             |

### 4.3 Bilanzierung

Bei einer Bewirtschaftung mit einem 3-stündigen Überwachungsturnus würde in der Zeit von Mo-Sa 9-20 Uhr in den Gebieten mit einer Mischparkregelung (3 - 4 Kontrollgänge am Tag) bzw. Mo-So ganztägig in den reinen Bewohnerparkbereichen (8 Kontrollgänge am Tag) im ersten Jahr eine Unterdeckelung von rund 100.800 € entstehen. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von rund 342.000 € erwartet (Tabelle 7).

Eine mögliche Anhebung der Gebühren für Bewohnerparkausweise sowie ein geringerer Kontrollturnus bzw. das Aussetzen von Kontrollen der reinen Bewohnerparkstände in der Nacht würden zu einer Erhöhung der Gesamteinnahmen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung führen.

**Tabelle 7:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftung Mo-Sa 9-20 Uhr bzw. Mo-So ganztägig mit 3 Kontrollgängen am Tag (Tagesgebühr 2,50 €)

|                       | Einnahmen               |                                 |                    | Ausgaben         |                          |                                    |                    | Bilanz            |
|-----------------------|-------------------------|---------------------------------|--------------------|------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------|-------------------|
|                       | Parkschein-<br>gebühren | Verwarungs-<br>und<br>Bußgelder | Summe              | Über-<br>wachung | Parkschein-<br>automaten | Information,<br>Beschilder-<br>ung | Summe              |                   |
| <b>im ersten Jahr</b> | 1.329.471 €             | 218.100 €                       | <b>1.547.571 €</b> | 1.073.325 €      | 550.800 €                | 24.280 €                           | <b>1.648.405 €</b> | <b>-100.834 €</b> |
| <b>im Folgejahr</b>   | 1.329.471 €             | 218.100 €                       | <b>1.547.571 €</b> | 1.016.400 €      | 189.200 €                | /                                  | <b>1.205.600 €</b> | <b>341.971 €</b>  |

Stadt Ulm

**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

## Tabellenverzeichnis

|                    |  |    |
|--------------------|--|----|
| Tabelle 1:         | Anzahl der Abstellmöglichkeiten  | 4  |
| Tabelle 2:         | Parkraumbelastung und Anteil der Dauerparker   | 27 |
| Tabelle 3:         | Verteilung der Parkstände in den Zonen   | 34 |
| Tabelle 4:         | Vergleich der Parkstände nach Regelung im öffentlichen Straßenraum und an öffentlichen Sammelanlagen   | 34 |
| Tabelle 5:         | Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände   | 67 |
| Tabelle 6:         | Anzahl der mittelfristig vorhandenen kommunalen Parkstände   | 70 |
| Tabelle 7:         | Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftung Mo-Sa 9-20 Uhr bzw. Mo-So ganztägig mit 3 Kontrollgängen am Tag (Tagesgebühr 2,50 €) | 79 |
| <b>Tabelle 9:</b>  | Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum nach Parkregelung  | 87 |
| <b>Tabelle 10:</b> | Parkraumangebot in öffentlichen Sammelanlagen nach Parkregelung  | 87 |
| <b>Tabelle 11:</b> | Parkraumangebot in den vorhandenen Parkzonen   | 88 |

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

## Abbildungsverzeichnis

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1:  | Abgrenzung des Untersuchungsgebiets und der Teilgebiete  | 1  |
| Abbildung 2:  | Parkraumangebot  | 4  |
| Abbildung 3:  | Beschilderung Bewohnerparkbereich  | 5  |
| Abbildung 4:  | Beschilderung Bewohnerparken   | 5  |
| Abbildung 5:  | Beschilderung Gebührenpflicht  | 5  |
| Abbildung 6:  | Beschilderung Gebührenpflicht  | 5  |
| Abbildung 7:  | Fußgängerzone Lieferverkehr  | 5  |
| Abbildung 8:  | Parkleitsystem   | 5  |
| Abbildung 9:  | Vergleich der Parkgebühren ausgewählter Städte   | 7  |
| Abbildung 10: | Belegung im Zeitverlauf  | 9  |
| Abbildung 11: | Parkraumbelastung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr                            | 10 |
| Abbildung 12: | Parkraumbelastung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr                                    | 10 |
| Abbildung 13: | Parkraumbelastung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr | 11 |

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| Abbildung 14: | Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr                     | 11 |
| Abbildung 15: | Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr                            | 12 |
| Abbildung 16: | Parkraumbelegung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr                                    | 12 |
| Abbildung 17: | Parkraumbelegung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr | 13 |
| Abbildung 18: | Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 19 Uhr                     | 13 |
| Abbildung 19: | Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr                            | 14 |
| Abbildung 20: | Parkraumbelegung im Straßenraum nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr                                    | 14 |
| Abbildung 21: | Parkraumbelegung an privaten öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr | 15 |
| Abbildung 22: | Parkraumbelegung an öffentlichen Sammelanlagen nach Teilgebieten, Werktag (Dienstag) 02 Uhr                     | 15 |
| Abbildung 23: | Parkraumbelegung im Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten, Werktag (Dienstag) 11 Uhr                      | 16 |
| Abbildung 24: | Parkraumsituation am Münster I  | 16 |
| Abbildung 25: | Parkraumsituation am Münster II   | 16 |
| Abbildung 26: | Frauengraben  | 16 |
| Abbildung 27: | Handelsschule   | 16 |
| Abbildung 28: | Nutzergruppen tagsüber (9 – 19 Uhr) nach Gebieten und Parkregelung  | 19 |
| Abbildung 29: | Radabstellanlagen   | 21 |
| Abbildung 30: | Anlehnbügel I   | 21 |
| Abbildung 31: | Anlehnbügel II  | 21 |
| Abbildung 32: | Vorderradhalter I   | 21 |
| Abbildung 33: | Vorderradhalter II  | 21 |
| Abbildung 34: | Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Dienstag) 11 Uhr   | 22 |
| Abbildung 35: | Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Dienstag) 19 Uhr   | 23 |
| Abbildung 36: | Belegung der Radabstellanlagen, Werktag (Mittwoch) 02 Uhr   | 23 |
| Abbildung 37: | Positiv-Beschilderung   | 25 |
| Abbildung 38: | Negativ-Beschilderung   | 25 |



|   |    |
|---|----|
| Abbildung 39: Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip  | 29 |
| Abbildung 40: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte | 29 |
| Abbildung 41: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip  | 30 |
| Abbildung 42: Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken  | 31 |
| Abbildung 43: Zukünftige Parkregelung   | 33 |
| Abbildung 44: Neuordnung der Parkbereiche   | 35 |
| Abbildung 45: Verdrängungsgebiete   | 36 |
| Abbildung 46: Radabstellkonzept   | 42 |
| Abbildung 47: Regelplan Abstellanlagen für Lastenräder in Berlin  | 43 |
| Abbildung 48: Lage der Carsharing-Station (Bestand)   | 45 |
| Abbildung 49: Potentialbereiche möglicher zusätzlicher Carsharing-Stationen   | 46 |
| Abbildung 50: Verteilung der Ladevorgänge   | 47 |
| Abbildung 51: Lage und Anzahl der Parkstände für Elektrofahrzeuge (Bestand)   | 50 |
| Abbildung 52: E-Parkstand Sterngasse  | 52 |
| Abbildung 53: E-Parkstand Hafenbad  | 52 |
| Abbildung 54: Potentialbereich Ladepunkte   | 52 |
| Abbildung 55: Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen (Bestand)  | 53 |
| Abbildung 56: Ladezone in der Fußgängerzone   | 57 |
| Abbildung 57: Zeitlich reglementierte Ladezone in der Frauenstraße  | 57 |
| Abbildung 58: Ladezone in der Schuhhausgasse  | 57 |
| Abbildung 59: Liefern und Laden   | 58 |
| Abbildung 60: Gresenhofgasse  | 60 |
| Abbildung 61: Auf dem Kreuz   | 60 |
| Abbildung 62: Hahnengasse   | 61 |
| Abbildung 63: Gerbergasse   | 62 |
| Abbildung 64: Hafenbad  | 62 |
| Abbildung 65: Münsterplatz  | 63 |
| Abbildung 66: Am Zündeltor  | 64 |
| Abbildung 67: Frauengraben  | 64 |
| Abbildung 68: Schwilmengasse  | 65 |
| Abbildung 69: Wengengasse   | 66 |

|                                 |  |    |
|---------------------------------|--|----|
| Stadt Ulm                       | Abbildung 70: Seitenstraße Neue Straße Höhe Gänseturm  | 67 |
| <b>Parkraum-<br/>management</b> | Abbildung 71: Potentialbereiche für eine Umstrukturierung der Parkstände   | 68 |
| Abschlussbericht                | Abbildung 72: Standorte der Parkscheinautomaten  | 73 |
| 12. Mai 2021                    | Abbildung 73: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Gebiete mit einer Mischparkregelung (3 stündlicher Überwachungsturnus)           | 77 |
|                                 | Abbildung 74: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Gebiete mit einer reinen Bewohnerparkregelung (3 stündlicher Überwachungsturnus) | 78 |
|                                 | Abbildung 75: Verteilung der Nutzergruppen im gesamten Untersuchungsgebiet   | 89 |
|                                 | Abbildung 76: Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Wengengasse   | 89 |
|                                 | Abbildung 77: Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Hafenbad  | 90 |
|                                 | Abbildung 78: Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Stadtmauer  | 90 |
|                                 | Abbildung 79: Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Griesbadgasse   | 91 |

**Anhang**

|          |   |
|----------|---|
| Anhang A | Karten zum Text   |
| Anhang B | Aufschlüsselung des Parkraumangebotes für den Kfz-Verkehr |
| Anhang C | Verteilung der Nutzergruppen                              |
| Anhang D | Bericht zur Bürgerbeteiligung                             |

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

**Anhang A    Karten zum Text**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

## Anhang B Parkraumangebot

Stadt Ulm  
**Parkraum-**  
**management**

**Tabelle 8:** Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum nach Parkregelung

| Parkregelung                                | Wengen-<br>gasse | Hafen-<br>bad | Stadt-<br>mauer | Griesbad-<br>gasse | Gesamt       |
|---|------------------|---------------|-----------------|--------------------|--------------|
| Gebührenpflicht mit<br>Parkdauerbegrenzung  | 133              | 174           | 23              | 181                | 511          |
| Gebührenpflicht ohne<br>Parkdauerbegrenzung | 6                | 0             | 9               | 29                 | 44           |
| Mischparken<br>(Gebühren und Bewohner frei) | 0                | 0             | 22              | 27                 | 49           |
| temp. Bewohnerparken /<br>temp. Gebühren    | 0                | 0             | 3               | 0                  | 3            |
| Bewohnerparken                              | 0                | 0             | 160             | 263                | 423          |
| Parkscheibe                                 | 3                | 0             | 0               | 0                  | 3            |
| Nutzerbeschränkung                          | 26               | 33            | 18              | 13                 | 90           |
| Ohne Einschränkung                          | 33               | 11            | 20              | 19                 | 83           |
| Temporäres Haltverbot                       | 14               | 98            | 8               | 20                 | 140          |
| <b>Summe</b>                                | <b>215</b>       | <b>316</b>    | <b>263</b>      | <b>552</b>         | <b>1.346</b> |

Abschlussbericht

12. Mai 2021

**Tabelle 9:** Parkraumangebot in öffentlichen Sammelanlagen nach Parkregelung

| Parkregelung                                | Wengen-<br>gasse | Hafen-<br>bad | Stadt-<br>mauer | Griesbad-<br>gasse | Gesamt     |
|---|------------------|---------------|-----------------|--------------------|------------|
| Gebührenpflicht mit<br>Parkdauerbegrenzung  | 0                | 135           | 0               | 0                  | 135        |
| Gebührenpflicht ohne<br>Parkdauerbegrenzung | 0                | 0             | 0               | 0                  | 0          |
| Mischparken<br>(Gebühren und Bewohner frei) | 0                | 0             | 0               | 0                  | 0          |
| temp. Bewohnerparken /<br>temp. Gebühren    | 0                | 0             | 0               | 35                 | 35         |
| Bewohnerparken                              | 0                | 0             | 12              | 17                 | 29         |
| Parkscheibe                                 | 0                | 0             | 0               | 0                  | 0          |
| (temp.) Nutzerbeschränkung                  | 0                | 28            | 0               | 2                  | 30         |
| Ohne Einschränkung                          | 0                | 0             | 0               | 14                 | 14         |
| Temporäres Haltverbot                       | 0                | 0             | 0               | 0                  | 0          |
| <b>Summe</b>                                | <b>0</b>         | <b>163</b>    | <b>12</b>       | <b>68</b>          | <b>243</b> |

Stadt Ulm

**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

**Tabelle 10:** Parkraumangebot in den vorhandenen Parkzonen

| <b>Parkzone</b> | <b>Bewohner</b> | <b>Sonstige</b> | <b>Summe</b> |
|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| 100             | 31              | 0               | 31           |
| 101             | 126             | 38              | 164          |
| 301             | 232             | 152             | 384          |
| 401             | 34              | 39              | 73           |
| AG1             | 0               | 193             | 193          |
| AG2             | 0               | 334             | 334          |
| <b>Summe</b>    | <b>423</b>      | <b>756</b>      | <b>1.179</b> |

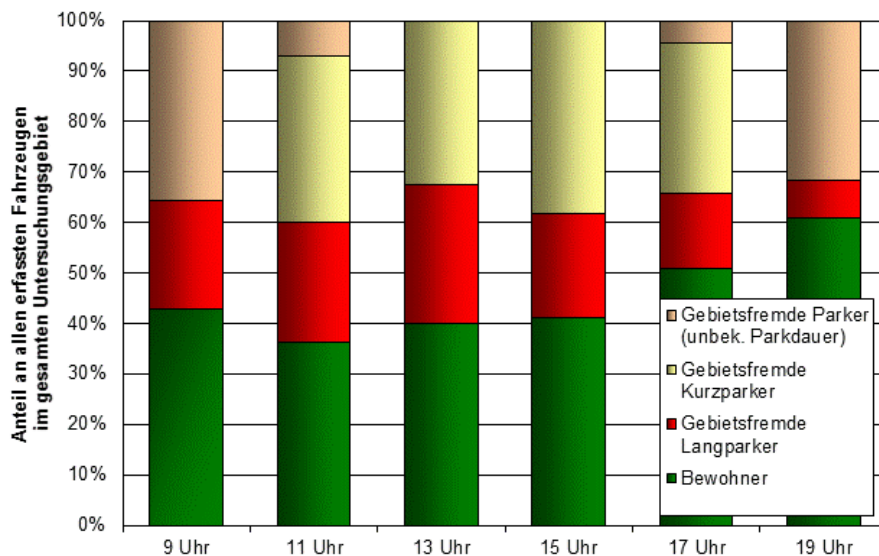
**Anhang C Verteilung der Nutzergruppen über den Tag (9-19 Uhr)**

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

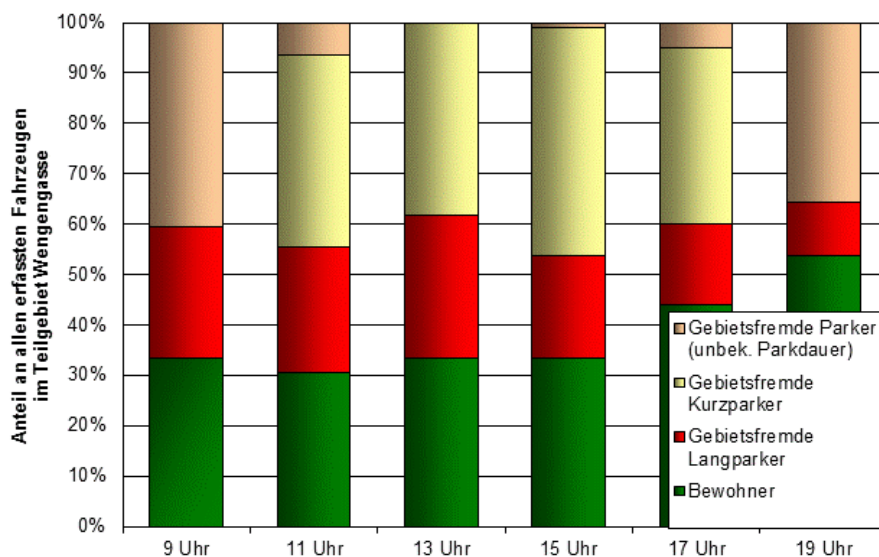
**Abbildung 75:** Verteilung der Nutzergruppen im gesamten Untersuchungsgebiet

Abschlussbericht

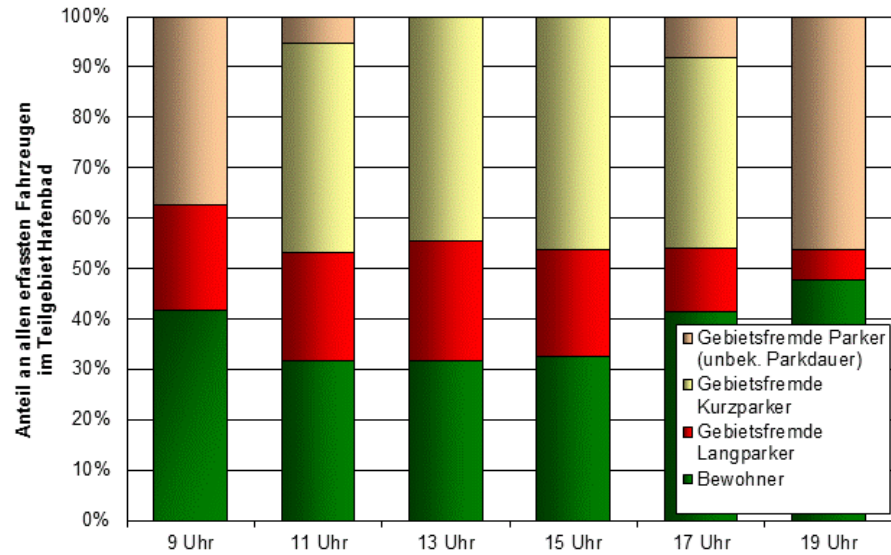
12. Mai 2021



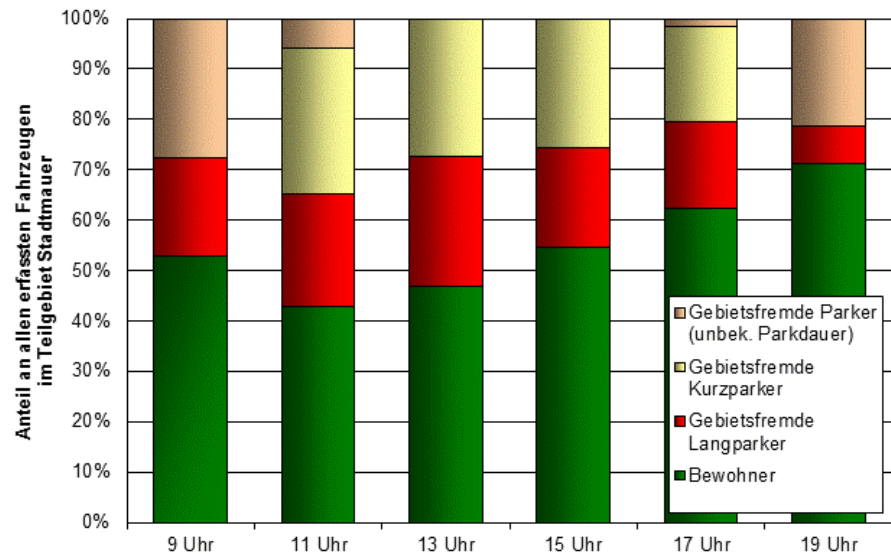
**Abbildung 76:** Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Wengengasse



**Abbildung 77:** Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Hafnenbad



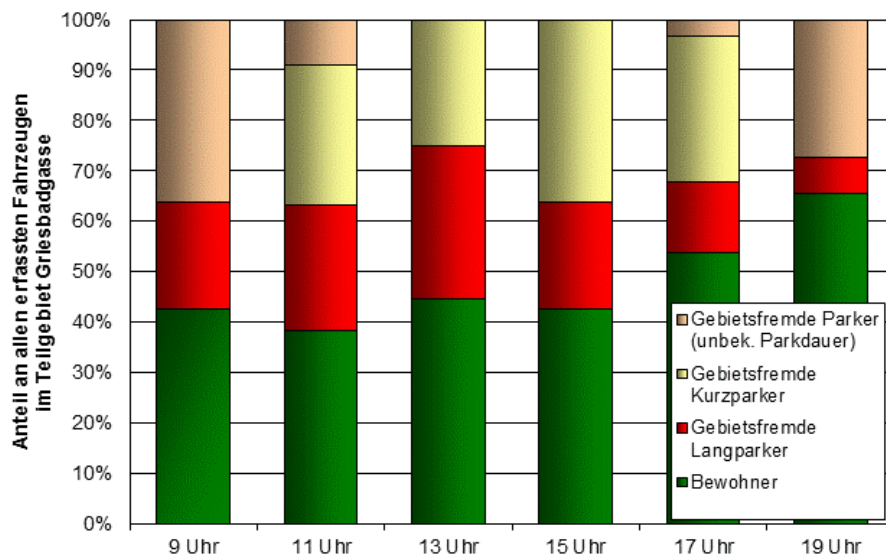
**Abbildung 78:** Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Stadtmauer





**Abbildung 79:** Verteilung der Nutzergruppen im Teilgebiet Griesbadgasse

Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**  
Abschlussbericht  
12. Mai 2021



Stadt Ulm  
**Parkraum-  
management**

Abschlussbericht

12. Mai 2021

**Anhang D Bericht zur Bürgerbeteiligung**



**Berlin**

Markgrafenstraße 62/63  
D-10969 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de