

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Online-Bürgerbeteiligung

Baustein: ruhender Kfz-Verkehr



Status-Quo-Analyse ruhender Kfz-Verkehr

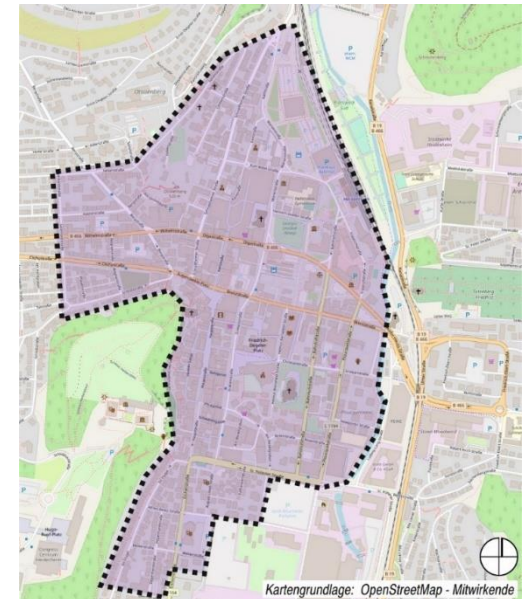


Status-Quo-Analyse ruhender Kfz-Verkehr

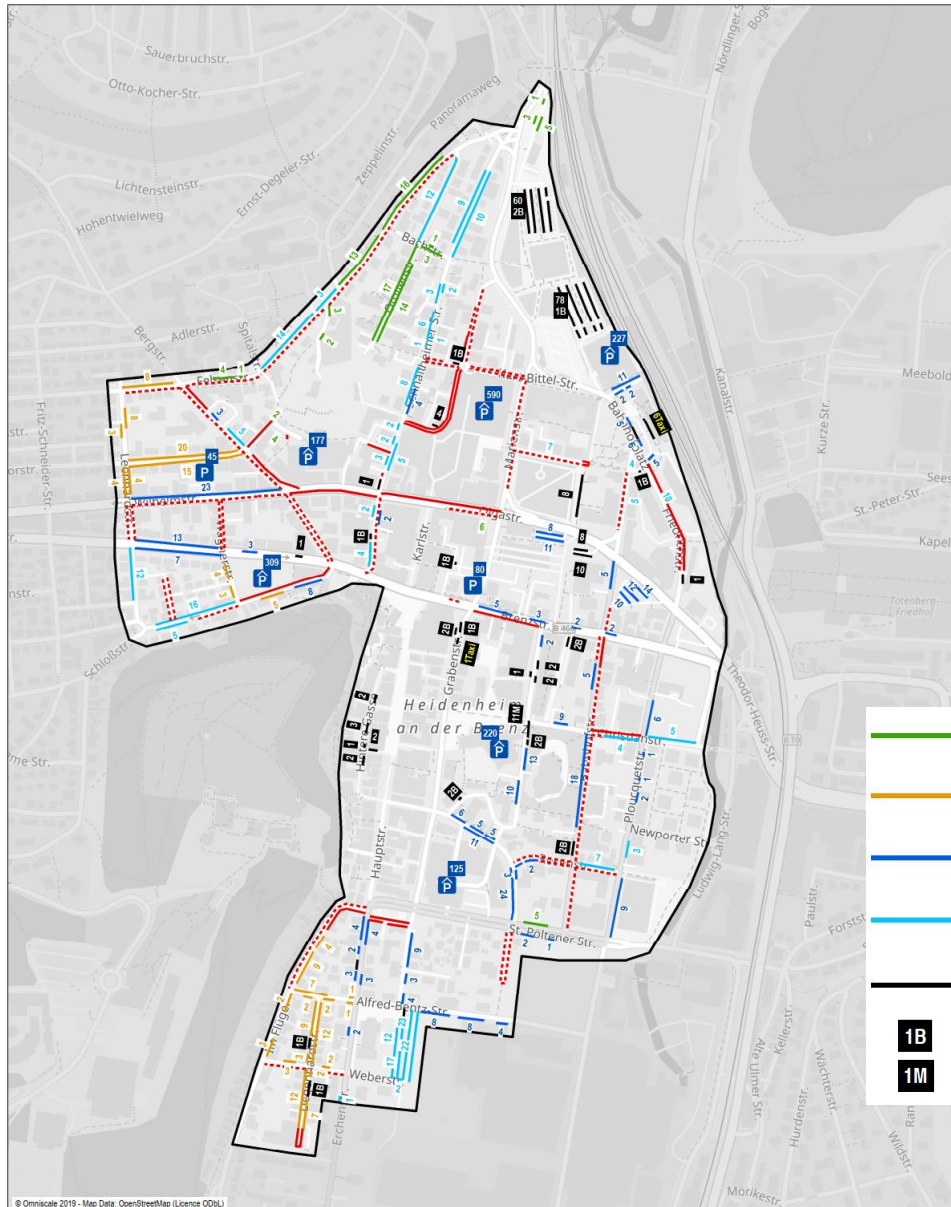


Ein oftmals unterschätzter Aspekt der Verkehrsplanung ist der ruhende Kfz-Verkehr, der eine wesentliche "Stellschraube" der Verkehrspolitik in den Städten und Gemeinden darstellt. Dabei ergeben sich zudem häufig Zielkonflikte zwischen den Ansprüchen des ruhenden Verkehrs mit den Ansprüchen der anderen Verkehrsteilnehmern.

Um notwendigen Diskussionen über die Zielausrichtung des ruhenden Verkehrs eine fundierte Basis zu verleihen, wurden im zentralen Bereich Heidenheims umfangreiche Erhebungen durchgeführt und dokumentiert. Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei die Heidenheimer Innenstadt – grob abgegrenzt durch die Bahnlinie im Nordosten, die Brenz im Osten, das Firmengelände der Voith AG im Süden, dem Schloßberg im Südwesten, die Leonhardsstraße im Westen und die Felsenstraße im Nordwesten.



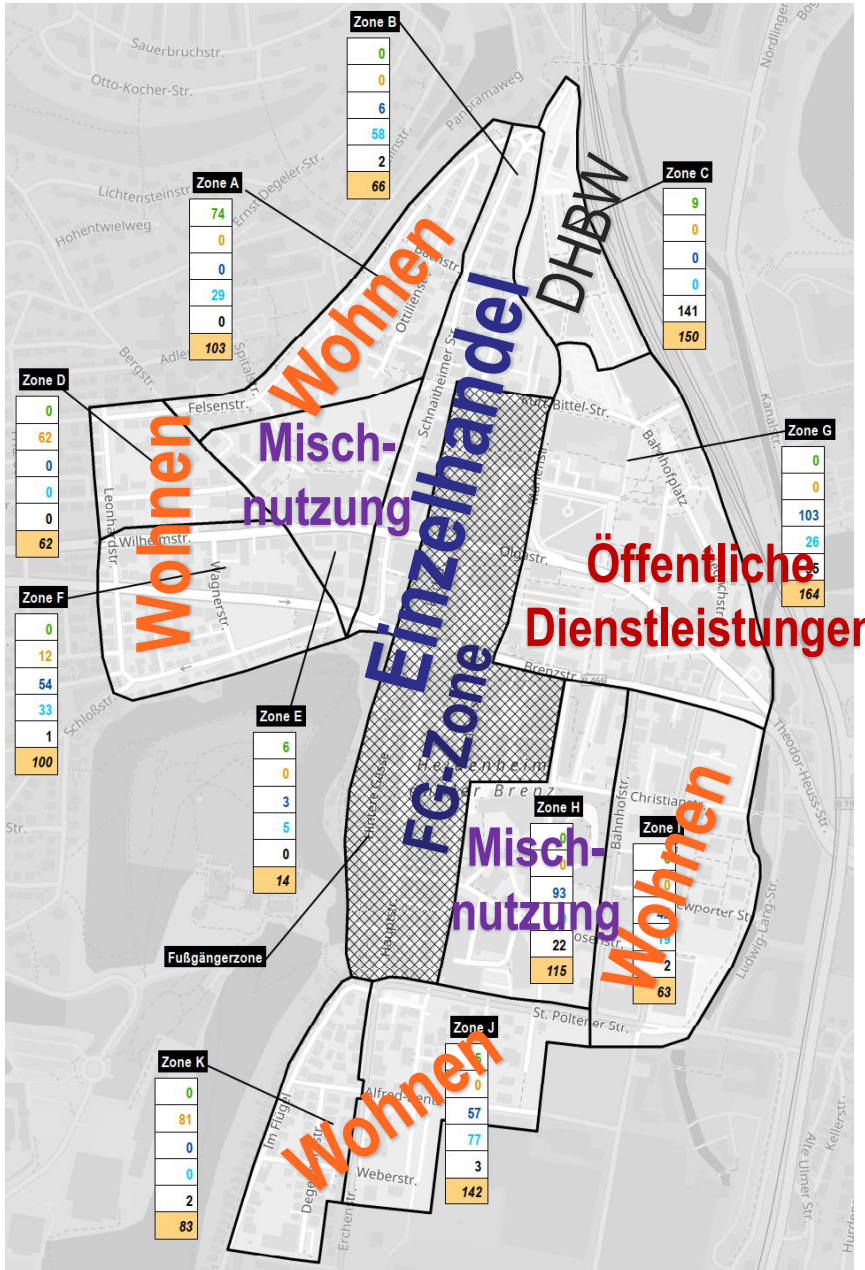
Parkraumangebot



Das öffentliche Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurde flächendeckend erhoben. Die Lage und Verteilung der Parkstände im Straßenraum und in den Parkieranlagen wurden dokumentiert.

- Freies Parken
- Bewohner (ausschließlich)
- Parkschein / Parkuhr
- Parkscheibe
- Sonderparken
- 1B Behindertenstellplatz
- 1M Motorradstellplatz
- P Parkhaus / Tiefgarage
- P Parkplatz
- absolutes Halteverbot
- - - eingeschränktes Halteverbot
- Untersuchungsgebiet

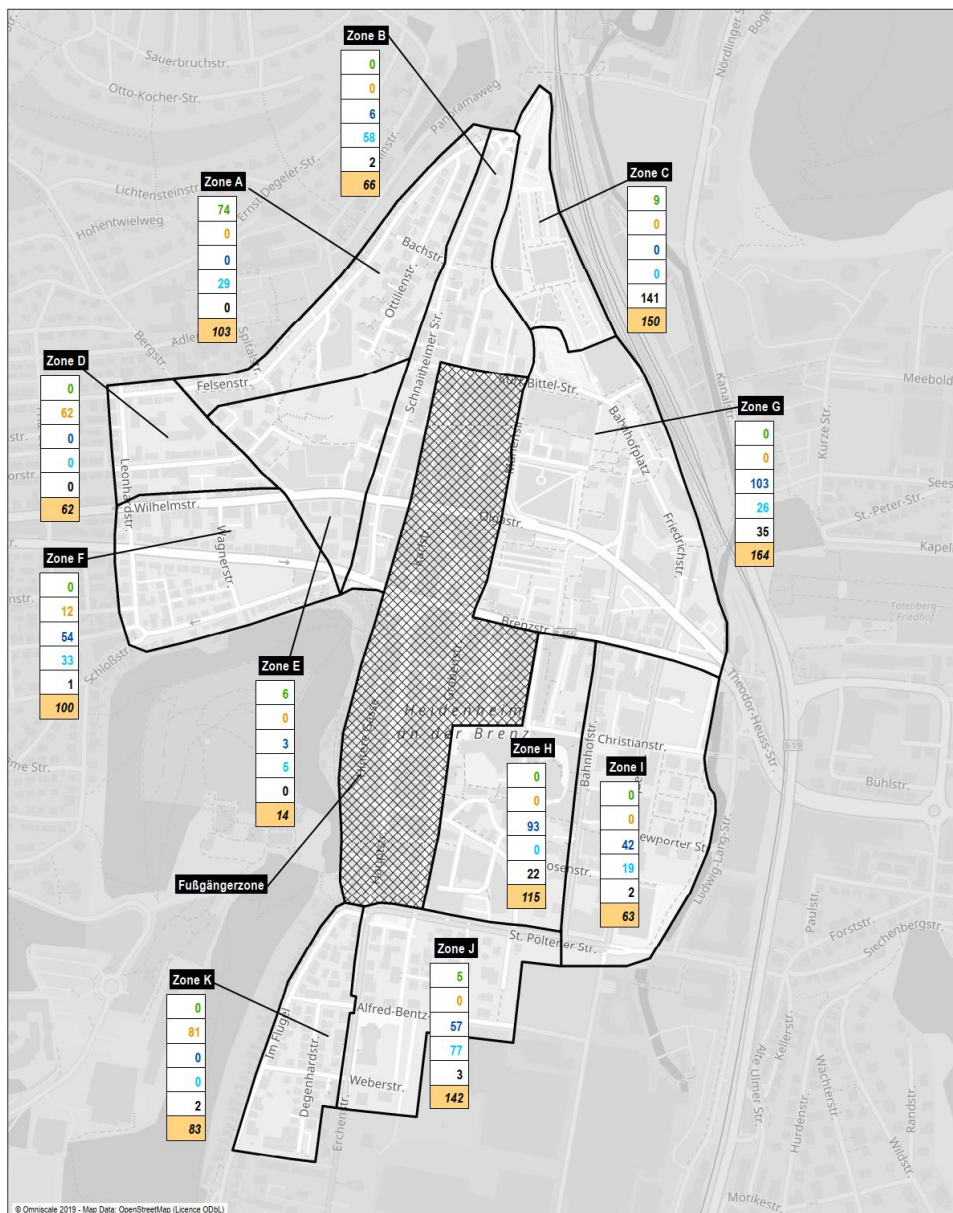
Unterteilung in charakteristische Teilgebiete



Für die weitere Bearbeitung wird das Untersuchungsgebiet in 11 Teilgebiete unterteilt – maßgeblich nach räumlicher Lage, Art der Bewirtschaftung und Nutzungen im Umfeld.

Somit ist im weiteren Verlauf eine differenziertere Darstellung möglich.

Parkraumbilanz



Insgesamt stehen im untersuchten Gebiet etwa 2.650 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Etwa 1.650 Stellplätze verteilen sich auf sechs Parkhäuser bzw. Tiefgaragen.

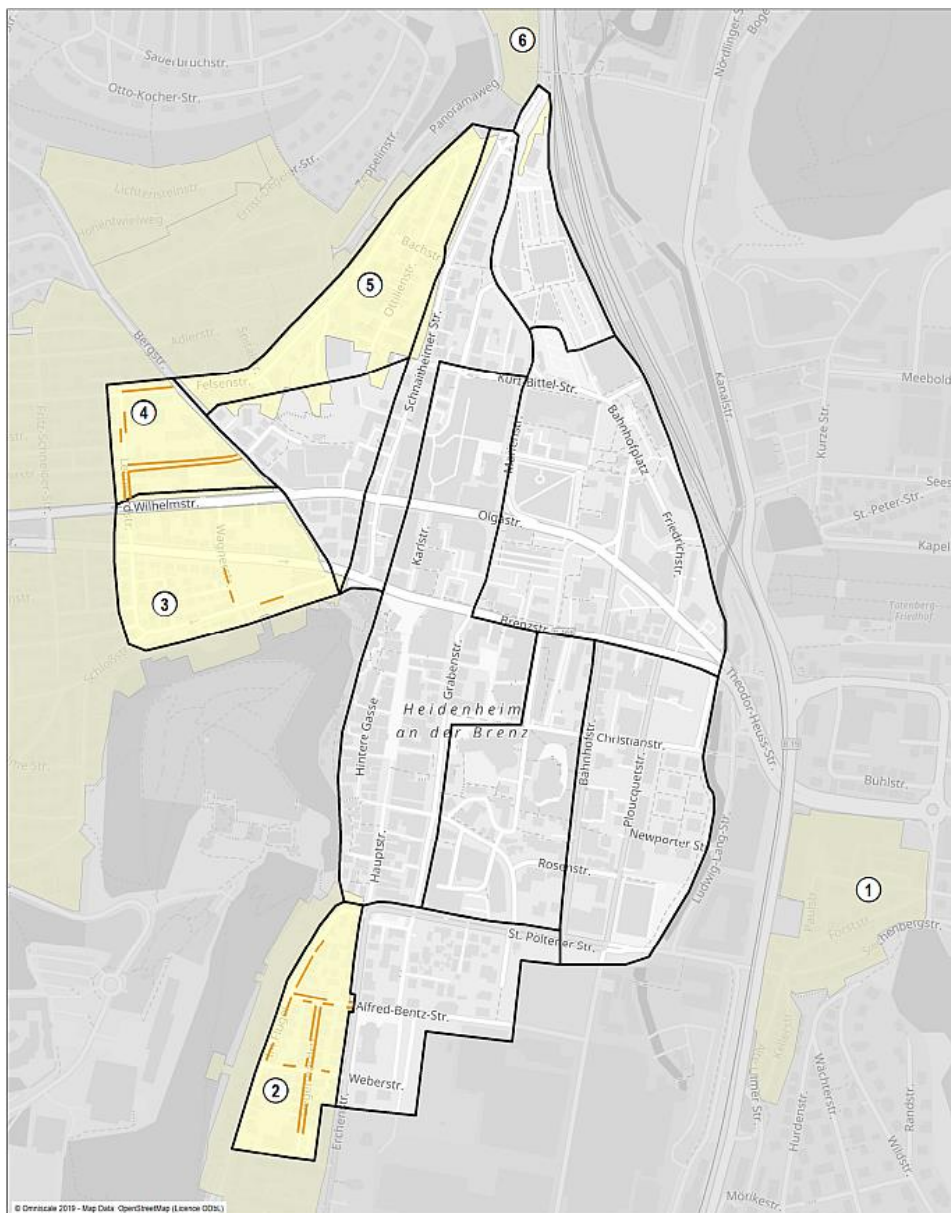
Etwa 1.050 Parkstände befinden sich im öffentlichem Straßenraum und verteilen sich folgendermaßen:

Insgesamt

freies Parken	94
Bewohner (ausschließlich)	155
Parkschein / Parkuhr	358
Parkscheibe	247
Sonstiges*	208
Summe	1.062



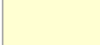
* = Parkstände für Taxen, Motorräder, Car-Sharing... – aber auch der Dualen Hochschule oder private Parkstände, die öffentlich zugänglich sind

Bewohnerparken



Insgesamt sind in Heidenheim sechs unterschiedliche Bewohner-Parkzonen ausgewiesen. Bewohner mit einer Bewohnerparkgenehmigung können in diesen Gebieten auf den Parkständen mit Parkscheibenregelung ohne zeitliche Begrenzung parken ("Mischprinzip"). Teilweise sind einzelne Abschnitte in diesen Zonen ausschließlich für Bewohner vorgehalten ("Trennprinzip").

Mit dem Bewohnerparkausweis ist keine Garantie verbunden, dass in der entsprechenden Zone auch ein Parkstand zur Verfügung steht.

-  Bewohner (ausschließlich)
-  Parkzone
-  Bewohnerparken

Tarifierung



Im Straßenraum besteht eine einheitliche Gebührenordnung und Höchstparkdauer. Die gebührenpflichtige Parkzeit beginnt werktags einheitlich um 8:00 Uhr und endet um 18:00 Uhr – sonntags ist das Parken gebührenfrei. Die Gebühren betragen 1,00 € pro Stunde bei einer Mindestgebühr von 0,10 €, die Höchstparkdauer beläuft sich auf maximal 2 Stunden.

Die Tarifierung in den Parkbauten ist unterschiedlich. Der kostengünstigste Tarif beträgt 0,50 € für die erste Stunde (Parkhaus Schlossarkaden), der teuerste Tarif beträgt 2,00 € für die erste Stunde. Im Parkhaus "Bergstraße" sind die ersten 40 Minuten kostenfrei. Verschiedene Parkbauten bieten auch Tagestickets für 7,00 € bzw. 9,00 € an.

Der Parkplatz in der Marienstraße hat täglich bis 23:00 Uhr geöffnet und das Parken kostet die erste Stunde 1,00 € und jeder weitere 1,50 €. Der Parkplatz in der Wilhelmstraße hat durchgängig geöffnet. Die Tarifierung entspricht den meisten Parkhäusern mit 2,00 € die Stunde und einem Tagestarif von 9,00 €.

Parkleitsystem



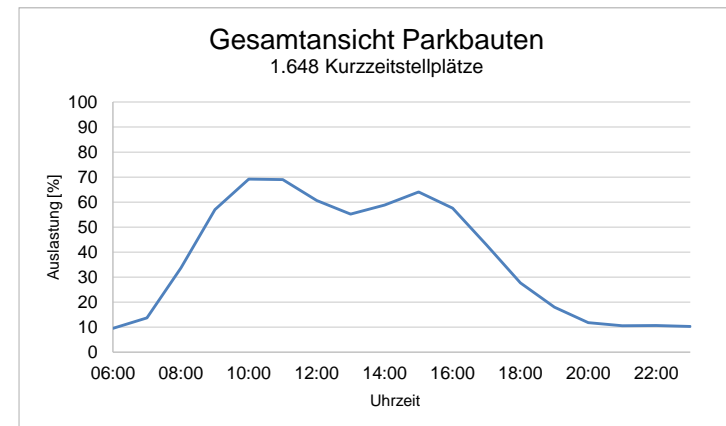
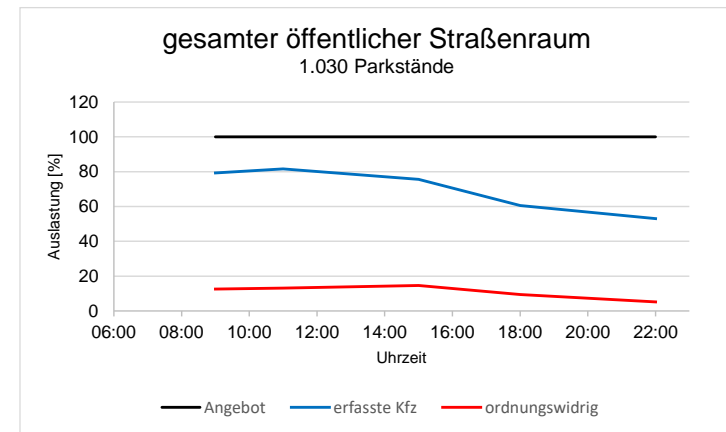
Zur Erleichterung der Orientierung für ortsunkundige Besucher und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs soll das bestehende Parkleitsystem beitragen. Dieses ist als dynamisches System mit einer entsprechenden Display-Beschilderungen zur aktuellen Auslastung ausgelegt.



Mithilfe der Datenbanken aus dem Parkleitsystem konnte die Auslastung der einzelnen Parkieranlagen (Parkhäuser und Tiefgaragen) an den Erhebungstagen ausgelesen werden.



Ermittlung der Parkraumnachfrage über Auslastungszählungen der öffentlich zugänglichen Parkstände im April 2019.



Auslastungen Teilgebiete und Parkierungsbauten

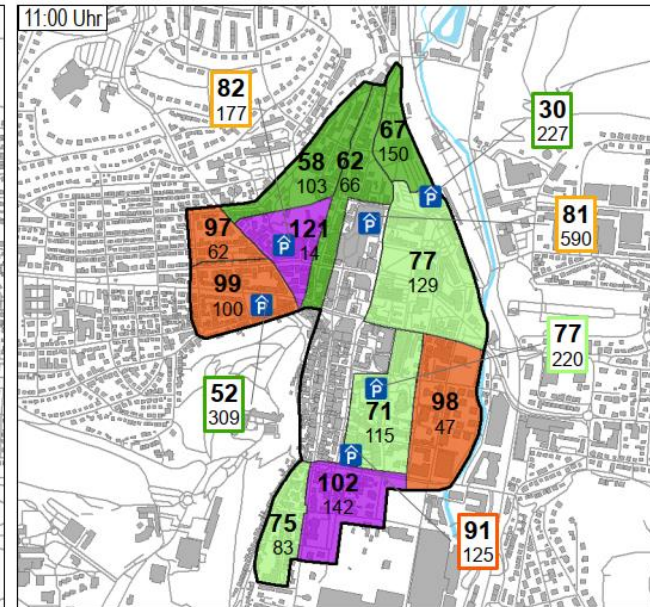
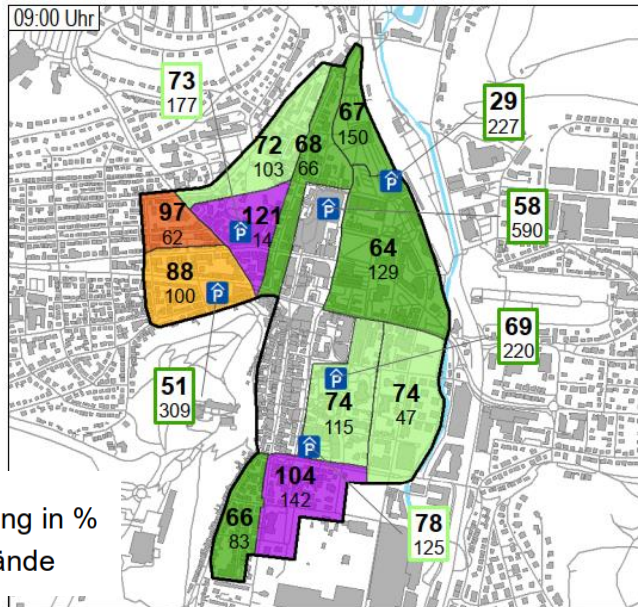


- Für jedes der einzelnen Teilgebiete sowie für alle Parkbauten liegen Ergebnisse über die Auslastung vor. Von großer Bedeutung sind dabei die Aussagen zu den Auslastungen der einzelnen Teilbereiche im Straßenparken.
- In der Praxis hat sich folgende Zuordnung bewährt:
 - Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck,
 - Auslastung 70 bis 80 Prozent = mittlerer Parkdruck,
 - Auslastung 80 bis 90 Prozent = hoher Parkdruck,
 - Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck,
 - Auslastung über 100 Prozent = Überlastung.
- Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck im Straßenraum. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zum illegalen Parken – dieses gilt es zu vermeiden!

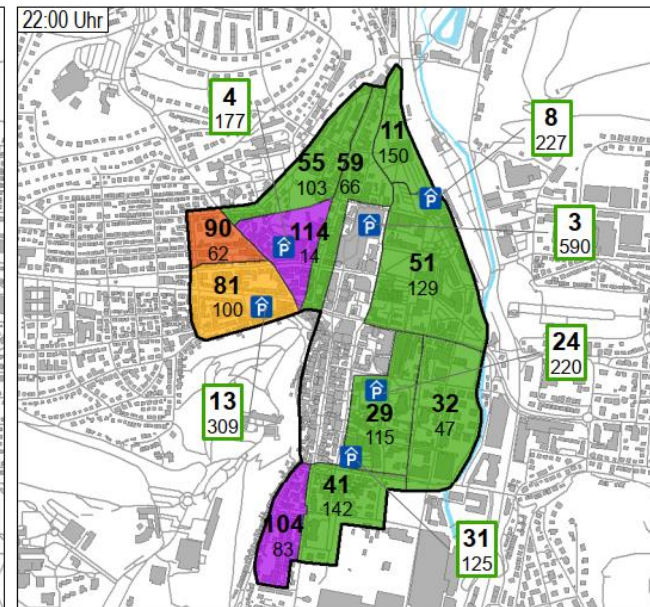
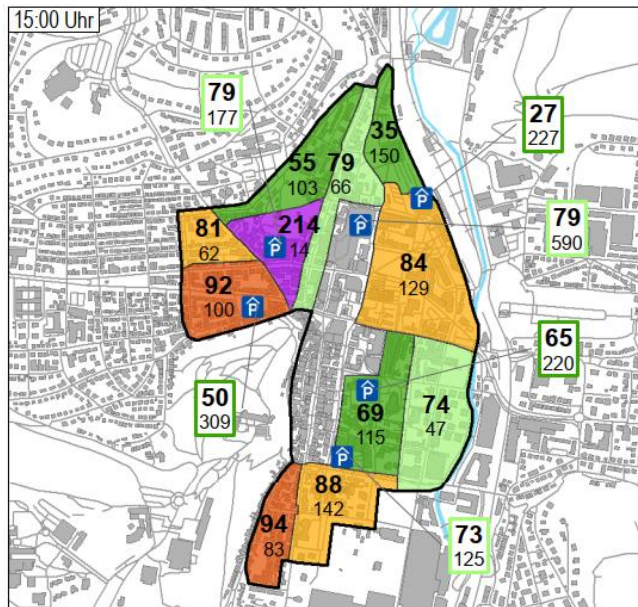
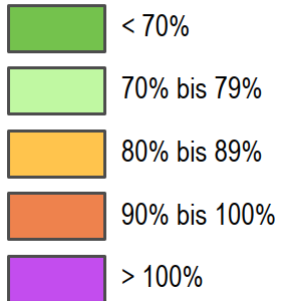
Auslastungen Teilgebiete und Parkierungsbauten



61 Parkraumauslastung in %
350 Anzahl der Parkstände



Auslastung



Auslastungen Teilgebiete und Parkierungsbauten



In der Gesamtheit der Parkbauten sind jederzeit große Reserven vorhanden. Selbst in der Spitzenstunde am Werktag standen in den Parkbauten noch etwa 500 freie Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung – was vergleichbar ist mit der Hälfte der gesamten zur Verfügung stehenden Parkstände im Straßenraum.

Trotzdem bestehen im öffentlichen Straßenraum zeitlich und räumliche differenziert vorhandene Überlastungen - insbesondere westlich der Kernstadt und im Umkreis des Voith Firmengeländes.

Die Anzahl an Parkvergehen liegt in der Gesamtbetrachtung bei 11 Prozent. In manchen Teilbereichen (Bergstraße, Fritz-Schneider-Straße und Clichystraße) beträgt dieser Anteil aber in Spitzenzeiten etwa 35 Prozent.

Auslastungen Teilgebiete und Parkierungsbauten



Ziel muss es demnach sein, die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen, damit die bestehenden Kapazitäten auch genutzt werden.

Die Parkbauten weisen zum Teil höhere Tarife aus als im umgebenden Straßennetz. Dies hat zur Folge, dass die Nutzer vermehrt versuchen, ihr Fahrzeug auf der Straße zu parken als die teureren aber freien Parkierungsanlagen zu nutzen. Eine Folge davon ist vermeidbarer Parksuchverkehr. Beim Vergleich der Auslastungen der Parkbauten wird allerdings auch deutlich, dass die Tarifgestaltung allein nicht ausschlaggebend für deren Auslastung ist. Zusätzlich sind bei der Wahl der Parkierungsanlage auch die räumliche Lage sowie die Qualität der Anlage von Bedeutung.

Rund um das Firmengelände der Voith AG bestehen am Vormittag Überlastungen, so dass davon auszugehen ist, dass dort Beschäftigte Probleme haben, einen freien Parkstand zu finden. Für diese Betroffenen müssen jedoch in erster Linie firmeninterne Lösungen gesucht werden.

Stärken und Schwächen ruhender Verkehr



Stärken:

- in Gesamtbilanz immer ausreichende Kapazitäten vorhanden
- dynamisches Parkleitsystem vorhanden
- Bewohnerparken etabliert

Schwächen:

- teilweise Überlastungen (insbesondere im Wohnbereich westlich der Kernstadt und im Umkreis von Voith).
- ungünstige Tarifgestaltung fördert das Straßenparken und verhindert bessere Auslastung der Parkhäuser
- in Teilbereichen hohe Anzahl an Parkvergehen