



Konzept zur Parkraumbewirtschaftung für das Stadtgebiet Freising

Gesamtbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: 0351 21114-0 - Fax: 0351 21114-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Konzept Parkraumbewirtschaftung für das Stadtgebiet Freising
Gesamtbericht

Auftraggeber: Stadtverwaltung Freising
Amt 32 – Straßenverkehr, Sicherheit und Ordnung
Amtsgerichtsgasse 6, 85350 Freising

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Abschlussbericht, Stand Oktober 2021
(mit redaktionellen Änderungen Januar 2022)

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Ohm', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Herangehensweise	1
2.	Analyse der Parkraumsituation.....	3
2.1	Abgrenzung und Einteilung des Untersuchungsgebietes.....	3
2.2	Öffentliches Stellplatzangebot und Bewirtschaftung	4
2.3	Angebot privater Parkierungsschwerpunkte.....	5
2.4	Auslastung der öffentlichen Stellplätze.....	6
2.4.1	Datengrundlage/ Verkehrserhebungen	6
2.4.2	Parkraumsituation im Innenstadtbereich	8
2.4.3	Parkraumsituation im Bereich des Bahnhofes/ P+R/ Luitpoldanlage.....	13
2.4.4	Parkraumsituation im Lerchenfeld	15
2.4.5	Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet südöstlich der Bahn.....	19
2.4.6	Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Gartenstraße	23
2.4.7	Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Vötting West sowie auf den Uni-Parkplätzen.....	26
2.4.8	Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Freising Nord.....	30
2.4.9	Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Neustift	32
3.	Zusammenfassung der wichtigsten Defizite und Problembereiche	36
4.	Ziele und Szenarien	41
4.1	Ziele für den ruhenden Verkehr	41
4.2	Zu berücksichtigende Nutzergruppen.....	42
4.3	Szenarien für die Entwicklung des Parkraumes und des Parkraummanagements	45
5.	Handlungskonzept.....	49
5.1	Vorbemerkungen	49
5.2	Stellplatzangebot und -bewirtschaftung Innenstadtbereich.....	49
5.3	Maßnahmen im Umfeld der Innenstadt und weiteren Stadtteilen	53
5.4	Sonstige Maßnahmen.....	60
6.	Zusammenfassung	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet/ Teiluntersuchungsbereiche

Abbildung 2a: Öffentliches Stellplatzangebot und Bewirtschaftung

Abbildung 2b: Öffentliche Parkierungsschwerpunkte und private (Bewohner-) Parkgaragen

Abbildung 3: Bewirtschaftungsform in den Straßenräumen

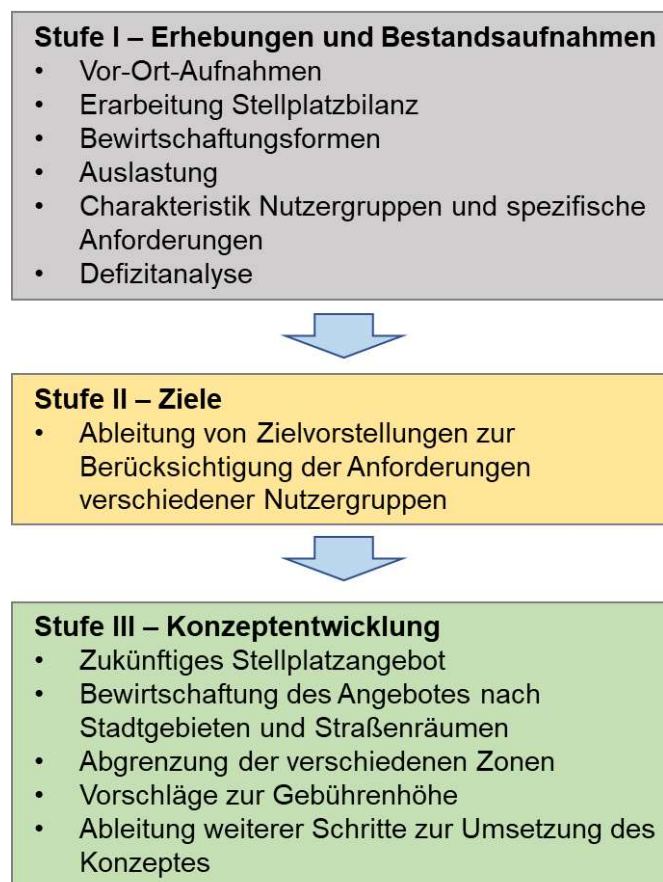
Abbildung 4: Parkraumauslastung nach Teiluntersuchungsgebieten

Abbildung 5: Parkraumauslastung nach Straßenräumen

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Seit Jahren verzeichnet die Stadt Freising eine positive städtebauliche Entwicklung. Dies ist auch auf die Lage Freisings im direkten Einzugsgebiet von München sowie des Flughafens München zurückzuführen, der sich teilweise auch auf Freisinger Stadtgebiet erstreckt. Diese Entwicklung drückt sich u.a. auch in einer positiven Einwohnerentwicklung, zunehmenden Pendlerzahlen sowie auch einer Erhöhung des Pkw-Bestandes aus. Die Innenstadt erfährt derzeit eine umfangreiche städtebauliche Aufwertung. Neben der Gestaltung der Freibereiche geben die Sanierung und Umnutzung des Asam-Gebäudes einerseits und die umfangreichen Entwicklungen auf dem Domberg andererseits der Innenstadtentwicklung neue Impulse, welche sich auch auf die Quell- und Zielverkehre auswirken werden.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs Überlegungen und Konzepte zur Entwicklung des Parkraumangebotes und seiner Organisation und Bewirtschaftung abzuleiten. Dabei sind auch die mit dem „Mobilitätskonzept Freising – nachhaltig mobil“ entwickelten Grundsätze zu beachten, die auf eine weitere Stärkung des Umweltverbundes abzielen. Die grundsätzliche Vorgehensweise dabei ist in nachfolgender Grafik 1 dargestellt.



Grafik 1: Vorgehensweise zur Erstellung des Parkraumkonzeptes

In einer ersten Stufe erfolgte zunächst eine grundsätzliche Aufnahme des Angebotes an öffentlichen Stellplätzen einschließlich der jeweiligen Bewirtschaftungsformen. Anliegen dabei war es nicht, jede Anliegerstraße und jeden Einzelstellplatz genau verortet zu erfassen, sondern eine Grundlage für die weiteren konzeptionellen Arbeitsschritte zu erhalten. Im Weiteren wurde die Auslastung des Parkraumes an einem mittleren Werktag festgestellt. Dabei wurden neben der Innenstadt nach Abstimmung mit dem Auftraggeber auch die Stadtteile einbezogen, um auch dort einen Überblick zu erhalten. Schließlich wurden in der Stufe I auch Kennzeichenerfassungen für ausgewählte Teilbereiche durchgeführt, aus welchen Rückschlüsse zu den realisierten Parkdauern und schließlich auch zu den einzelnen Nutzergruppen (insbesondere Bewohner und Beschäftigte) möglich sind, da sich diese in ihrem zeitlichen Parkverhalten deutlich unterscheiden. Hintergrund hierfür ist aber auch, dass in Freising wird immer wieder die Vermutung geäußert wird, dass auch Fluggäste des Flughafens München ihre Fahrzeuge kostenfrei auf Freisinger Stadtgebiet abstellen, während die teuren Parkierungsschwerpunkte am Flughafen gemieden werden. Im Ergebnis der Bestandsaufnahmen und Analysen werden schließlich maßgebliche Defizite herausgearbeitet und in Stufe II daraus Ziele und Handlungsoptionen für die Entwicklung des Parkraumangebotes und seiner Bewirtschaftung abgeleitet.

Im Bearbeitungsprozess zeigte sich, dass eine realistische Beurteilung der Stellplatzsituation ohne eine Erfassung der zahlreichen privaten Stellplatzschwerpunkte nicht möglich ist. Deshalb wurde durch die Verwaltung 2020 eine Erfassung der privaten Tiefgaragen oder Parkdecks vorgenommen, deren Ergebnisse mit in die Beurteilung der Situation einfließen. Einzelne Stellplätze auf privaten Grundstücken wurden jedoch nicht erfasst.

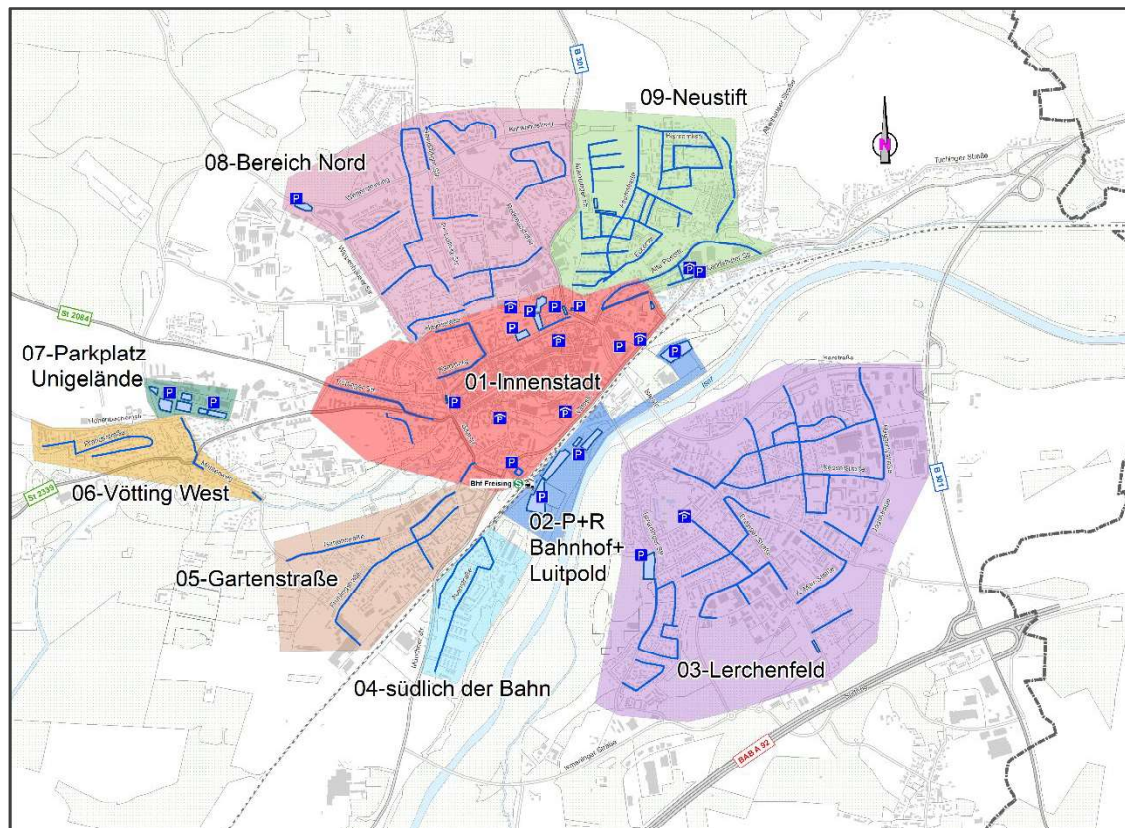
Stufe III beinhaltet schließlich die Ableitung von Strategien und Planungskonzepten auf der Grundlage der Ziele. Dabei sind insbesondere folgende Fragen zu beantworten:

- Ist das Stellplatzangebot für die Innenstadt grundsätzlich ausreichend (inkl. Differenzierung nach Teiluntersuchungsgebieten)?
- Welche Priorisierung der Nutzergruppen ist vorzunehmen? Dazu ist eine Diskussion der Ziele erforderlich.
- Wird das Stadtgebiet von „Flughafenparkern“ über Gebühr belastet?
- In welchen Teiluntersuchungsgebieten sind welche Bewirtschaftungsformen sinnvoll?
- Welche weiteren Konsequenzen ergeben sich (Investitionen, Beschilderung, Parkleitsystem...)?

2. Analyse der Parkraumsituation

2.1 Abgrenzung und Einteilung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Stadtgebiet von Freising ohne die äußeren Ortsteile (siehe **Abbildung 1**). Es wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber in neun Teiluntersuchungsgebiete untergliedert. Die nicht erfassten Bereiche und Anliegerstraßenabschnitte wurden nach der Erstbesichtigung entweder von vornherein als unproblematisch eingeschätzt oder waren aufgrund ihrer überwiegenden gewerblichen Nutzung hinsichtlich der zu beantwortenden Fragestellungen nicht relevant. In jedem Fall wurde Wert darauf gelegt, repräsentative Aussagen zum Parken im öffentlichen Straßenraum in den jeweiligen Teiluntersuchungsgebieten zu erhalten. Die Teiluntersuchungsgebiete und erfassten Straßenabschnitte sind in folgender Grafik dargestellt.

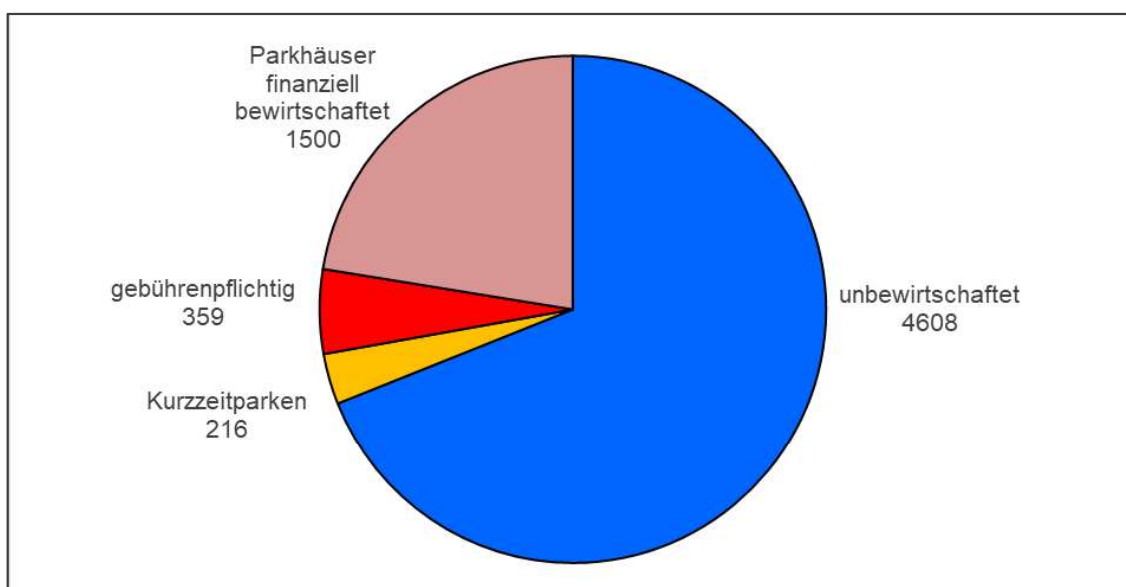


Grafik 1: Untersuchungsbereiche der Kernstadt Freising

Neben der Innenstadt sind der Bereich östlich des Bahnhofs (P+R-Plätze), Lerchenfeld, das Wohngebiet zwischen B 11 und Isar südlich des Bahnhofs, das Wohngebiet um die Gartenstraße, Vötting West sowie Freising Nord und Neustift erfasst worden. Aufgrund der zuvor mit dem AG diskutierten Konflikte im Bereich Vötting wurden auch die Parkplätze im südlichen Bereich des Campus Weihenstephan mit in die Erhebungen einbezogen, um eventuelle Auswirkungen auf das Umfeld abzubilden. Der Domberg wurde bereits in einer gesonderten Untersuchung betrachtet und hier nicht erneut in die Analysen einbezogen.

2.2 Öffentliches Stellplatzangebot und Bewirtschaftung

In den Auslastungserhebungen wurden mit insgesamt fast 5.200 Stellplätzen im Straßenraum sowie auf öffentlichen Parkplätzen der Großteil des Angebotes öffentlicher Stellplätze erfasst. Von vornherein durch den AG als unkritisch erachtete Bereiche sind darin nicht berücksichtigt. Auch sind vereinzelt wenige öffentliche Stellplätze vor allem in verkehrsberuhigten Bereichen nicht berücksichtigt worden. Darüber hinaus wurde die Auslastung der ca. 1.500 Stellplätze in öffentlichen Parkhäusern der Innenstadt aus gesondert zur Verfügung gestellten Unterlagen ausgewertet. Die Verteilung der erfassten öffentlichen Stellplätze im Stadtgebiet einschließlich ihrer Bewirtschaftungsform ist in **Abbildung 2a** dargestellt.



Grafik 2: Untersuchungsbereiche

Von den erhobenen Stellplätzen sind neben den ca. 1.500 Stellplätzen in den Parkhäusern der Innenstadt lediglich 359 weitere öffentliche Stellplätze gebührenpflichtig und 216 als Kurzzeitstellplätze ausgewiesen (Zeitpunkt 2019). Somit sind mehr als zwei Drittel der erfassten Stellplätze keinerlei Kosten oder zeitlichen Beschränkungen unterworfen. Das Instrument des Bewohnerparkens mit einer entsprechenden Bewohnerparkberechtigung wird bislang nicht genutzt, so dass diesbezüglich keine Stellplätze ausgewiesen sind.

Die erfassten finanziell bewirtschafteten Stellplätze befinden sich derzeit ausschließlich auf den Parkplätzen an der Kammergasse sowie an der Alois-Steinecker-Straße. Insbesondere die Kammergasse ist eine direkt an den Stadtkern angrenzende Lage, von der aus das Zentrum auf kurzem Wege fußläufig erreicht wird. Der Parkplatz an der Alois-Steinecker-Straße bedient zudem das Krankenhaus. Der Parkplatz Angerbadergasse (ebenfalls innenstadtnah und finanziell bewirtschaftet) wurde in den Auslastungserhebungen nicht mit erfasst.

Zeitlich beschränkte Stellplätze gibt es

- nördlich angrenzend an die Innenstadt (tlw. Kammergasse, Haydstraße, Ziegelgasse, Düwelstraße, Pallotinerstraße),
- im westlichen Vorfeld des Bahnhofs (Bahnhofplatz) und an der Gartenstraße,
- an der Landshuter Straße sowie im Lerchenfeld an der Erdinger Straße,
- auf dem Domberg.

2.3 Angebot privater Parkierungsschwerpunkte

Freising verfügt über eine große Anzahl privater Stellplatzanlagen für Bewohner in Form von Tiefgaragen, Parkdecks und auch privater Stellplätze auf den Grundstücken. Deren räumliche Verteilung ist in **Abbildung 2b** dargestellt, wobei nach Größenklassen unterschieden wurde. Offenbar sind bereits seit den achtziger Jahren systematisch Bauten für das Parken in neu entstehende Wohnbebauung eingeordnet worden. Eine Übersicht über den Bestand lag bis 2020 nicht vor und wurde jetzt erstmalig durch die Verwaltung zusammengestellt. Nachfolgende Tabelle 1 stellt die verfügbaren Stellplätze in Tiefgaragen und Parkdecks nach den Teiluntersuchungsgebieten zusammen.

Bereich/ Teiluntersuchungsgebiet	Stpl. TG privat
01 - Innenstadt	1.342
02 - P+R Bahnhof+Luitpold	-
03 - Lerchenfeld	3.327
04 - südlich der Bahn	112
05 - Gartenstraße	1.166
06 - Vötting West	8
07 - Parkplatz Unigelände	-
08 - Bereich Nord	1.868
09 - Neustift	870
Summe	8.693

Tabelle 1: Angebot privater Stellplätze in Tiefgaragen in den Stadtteilen (Bewohnerparkgaragen)

Im Vergleich mit den in 2.2 erfassten öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum (nicht vollständig, aber mindestens 80 % des Gesamtangebotes der untersuchten Bereiche) wird deutlich, dass in den Stadtteilen in Freising das Angebot privater Stellplätze insgesamt einen sehr großen Stellenwert einnimmt. Unter Berücksichtigung der in Tabelle 1 nicht enthaltenen Einzelstellplätze auf den Grundstücken dürfte das Angebot privater Stellplätze deutlich höher sein, als das öffentliche Angebot.

2.4 Auslastung der öffentlichen Stellplätze

2.4.1 Datengrundlage/ Verkehrserhebungen

Um eine erste Übersicht hinsichtlich der Auslastung der Stellplätze zu bekommen, wurden verschiedene Unterlagen ausgewertet und Erhebungen durchgeführt. Für die Parkhäuser wurden seitens der Parkhaus- und Verkehrs- GmbH der Freisinger Stadtwerke entsprechende Daten zur Verfügung gestellt. Für die öffentlichen Straßenräume sowie die öffentlichen Parkplätze lagen bislang keine Angaben vor. Deshalb erfolgte hier eine umfassende Erhebung an einem Normalwerktag. In **Abbildung 3** sind die erfassten Straßenräume einschließlich ihrer Bewirtschaftungsform dargestellt. In den **Abbildungen 4 und 5** sind die Auslastungen in den Teilgebieten (Abb. 5) bzw. nach Straßenräumen (Abb. 6) in ihrem tageszeitlichen Verlauf dargestellt. Für die Stellplätze auf dem Domberg sowie die dort befindliche öffentlich nutzbare Tiefgarage der Erzdiözese Freising-München sei auf die Untersuchung aus 2017 zum Domberg verwiesen.

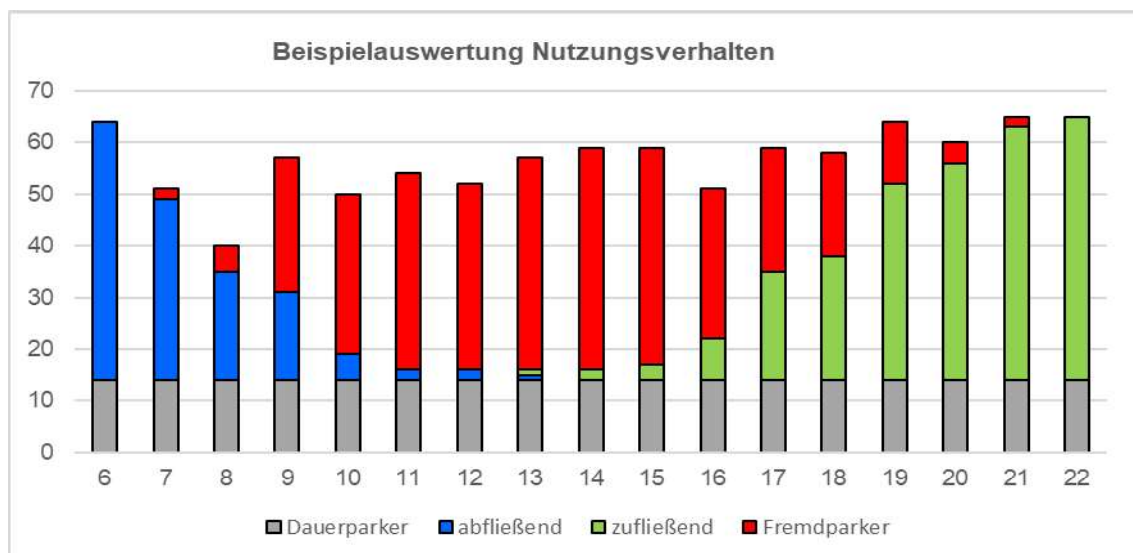
Die Erhebungen (Auslastungserhebungen und Kennzeichenerfassungen) wurden im November 2018 und März 2019 jeweils an Normalwerktagen (d.h. in Wochen ohne Ferien und Feiertagen) durchgeführt. Die berücksichtigten Erhebungszeiträume und ihre Charakteristik können folgendermaßen beschrieben werden:

- 06.00 Uhr – der Großteil der Bewohner ist noch zu Hause anwesend, Beschäftigte benachbarter Firmen und Einrichtungen sind im Regelfall noch nicht eingetroffen, Einzelhandel hat noch nicht geöffnet – in der Regel wird die Stellplatznachfrage ausschließlich der Bewohner geprägt
- 09.00 Uhr – die „normale“ Arbeitszeit hat bereits begonnen, d.h. berufstätige Bewohner sind bereits unterwegs und Beschäftigte aus dem Umfeld bereits anwesend, Einzelhandel hat nur mit wenigen Ausnahmen geöffnet (Bäckereien etc.), Aktivitäten von nicht mehr im Beruf stehenden Personen werden teilweise bereits unternommen (Arztbesuche etc.) – die Stellplatznachfrage wird insbesondere durch einen geringeren Anteil von Bewohnern (weil beruflich unterwegs) und einem höheren Anteil von Beschäftigten (die ihren Arbeitsort aufgesucht haben) geprägt.
- 12.00 Uhr – hier überlagern sich die meisten Aktivitäten. Berufstätige sind meist noch unterwegs und Beschäftigte in der Regel noch am Arbeitsort. Um die Mittagszeit werden vor allem durch Rentner und Senioren zahlreiche Aktivitäten erledigt.
- 15.00 Uhr – ein Teil der Beschäftigten kehrt bereits zum Wohnort zurück, Freizeitaktivitäten und Einkauf/ Erledigungen machen einen nicht unwesentlichen Teil der Parkraumnachfrage aus.
- 18.00 Uhr – die meisten Bewohner sind zum Wohnort zurückgekehrt und nur noch wenige Beschäftigte belegen einen Stellplatz. Die Aktivitäten Einkauf und Erledigungen überlagern sich noch mit abendlichen Freizeitaktivitäten und dem Aufsuchen gastronomischer Einrichtungen

- 21.00 Uhr – die Stellplatznachfrage wird insbesondere durch Bewohner dominiert, punktuell kann es aber auch zu erheblichen Überlagerungen mit besonderen Freizeiteinrichtungen kommen (Theater, Kino, Gastronomie)

Über die Auswertung der dreistündlichen Erhebungen können somit spezifische Problemlagen erkannt werden, auf die ggf. mit geeigneten Konzepten und Maßnahmen reagiert werden kann.

Ein konkreter Rückschluss über die zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt vorhandenen Nachfragegruppen kann aus den Auslastungserhebungen nicht gezogen werden, da keine Angaben zum zeitlichen Verlauf der Parkvorgänge vorliegen. Hierzu wurden im Weiteren noch stichprobenartige Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Dazu wurden für Teilbereiche in stündlichen Intervallen Teile der Kennzeichen erfasst (die Buchstaben der Kreiskennung sowie die Ziffern). Die Auswertung wird in mehrerlei Hinsicht durchgeführt. Einerseits können anhand der Zuordnung der Kennzeichen die Zeitpunkte des Verlassens sowie der Neubelegung von Stellplätzen analysiert werden. Daraus entsteht ein typisches Bild, welches Rückschlüsse auf die Nutzergruppen zulässt.



Grafik 3: Beispielauswertung Nutzungsverhalten

Die Grafik lässt die Nutzungsüberlagerungen von Parkraum erkennen. Am frühen Morgen stehen überwiegend Bewohner auf den Stellplätzen. Ein Teil dieser (hier ca. 20 %) bleibt den ganzen Tag stehen (graue Basis der Säulen), die anderen verlassen ihren Stellplatz zur Erledigung verschiedener Aktivitäten (blaue Anteile). Die entstehenden freien Stellplätze werden überwiegend durch Dritte sukzessive wieder aufgefüllt (rote Anteile). Hier sind jedoch teilweise auch Bewohner enthalten, die ihren Stellplatz (bzw. den engeren Erhebungsbereich) mehrfach täglich verlassen und wieder aufsuchen. Etwa ab der Mittagszeit ist in der Beispielgrafik der Rückfluss der Bewohner erkennbar (grüne Anteile der Säulen).

Um Hinweise dazu zu erhalten, welche Nutzergruppen den Parkraum tagsüber wieder auffüllen, werden im Weiteren die Parkdauern der „Fremdparker“ weiter analysiert. Parkdauern von sechs bis neun oder mehr Stunden können weitgehend den Berufstätigen zugeordnet werden. Geringere Parkdauern lassen eher auf Gäste und Besucher schließen.

Ergänzend zu den Kennzeichenerhebungen an einem Werktag wurden die gleichen Bereiche nochmals einmalig am darauffolgenden Freitag erfasst. Somit können unter besonderer Auswertung des Kreiskennzeichens auch Rückschlüsse darauf gezogen werden, ob nennenswerte Anteile auswärtiger Langzeitparker (mehrere Tage) vorhanden sind. Auf die eingeschränkte Interpretierbarkeit der Daten (Mitnahmemöglichkeit, Zweitwohnsitz) ist jedoch explizit zu verweisen.

2.4.2 Parkraumsituation im Innenstadtbereich

In diesem Kapitel werden die insbesondere für die Besucher der Innenstadt relevanten Parkhäuser und gebührenpflichtigen Parkplätze beschrieben. Für die Innenstadt sind insbesondere folgende Parkhäuser und Parkplätze relevant:

Bezeichnung des Parkhauses/ Parkplatzes	Anzahl Stpl.	Kosten je Stunde	max. Parkdauer
Parkhaus Am Wörth	300	1,50 €	ganztags
Parkhaus Altstadt	800	1,00 €	ganztags
Parkhaus Untere Altstadt	200	1,00 €	ganztags
Parkplatz Kammergasse West	90	1,00 €	2 Std.
Parkplatz Kammergasse Ost	90	1,00 €	2 Std.
Parkplatz Klinikum	130	1,00 €	ganztags
Parkplatz Viehmarkt	24	1,00 €	ganztags
Parkplatz Angerbadergasse*	77	1,00 €	ganztags
(Parkplatz an der Luitpoldhalle*)	(ca. 500)	-	ganztags
Summe (ohne Luitpoldhalle)	1.711		

Tabelle 2: Innenstadtrelevante öffentliche Parkhäuser und Parkplätze

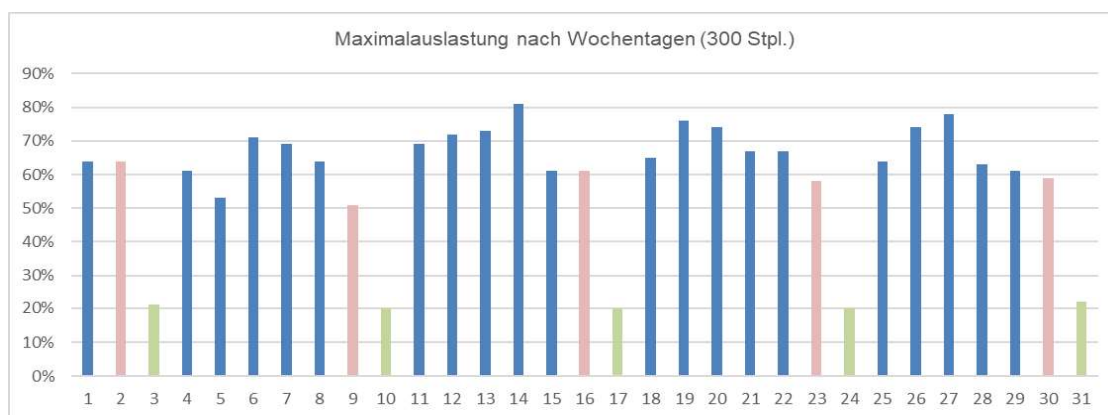
* in den Auslastungserhebungen nicht berücksichtigt

Der Parkplatz an der Luitpoldhalle steht zeitweise nicht zur Verfügung (Volksfest)

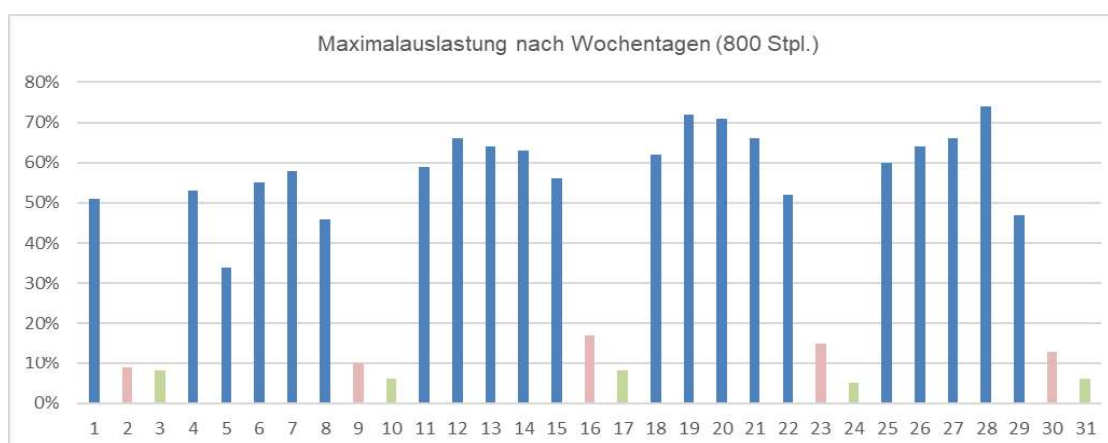
Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer privater Parkierungsschwerpunkte, die einerseits zwar öffentlich nutzbar sind, andererseits aber konkreten Einrichtungen zugeordnet. Dazu gehören das Parkhaus Sparkasse (60 Stellplätze) sowie in Summe etwa 230 Stellplätze bei Saturn an der Angerbadergasse. Für diese Stellplätze standen keine Unterlagen zur Verfügung und sie wurden auch nicht in die Erhebungen einbezogen. Ebenfalls nicht aufgeführt ist die (private) Tiefgarage auf dem Domberg. Sie verfügt über 140 Stellplätze von denen etwa die Hälfte öffentlich genutzt werden kann. Sie hat eine hohe Bedeutung für den Domberg selbst, aber nicht für die Innenstadt.

Für die in Tabelle 1 aufgeführten Parkhäuser wurden Auslastungsunterlagen seitens der Parkhaus- und Verkehrs- GmbH der Freisinger Stadtwerke für die Monate Oktober 2018 und März 2019 zur Verfügung gestellt. Die benannten Parkplätze (mit Ausnahme Angerbadergasse und Luitpoldanlage) wurden in den werktäglichen Auslastungserhebungen mitefasset. Somit liegen Informationen für einen Großteil der innenstadtrelevanten öffentlich nutzbaren Stellplätze vor, so dass sich insgesamt ein repräsentatives Bild ergibt.

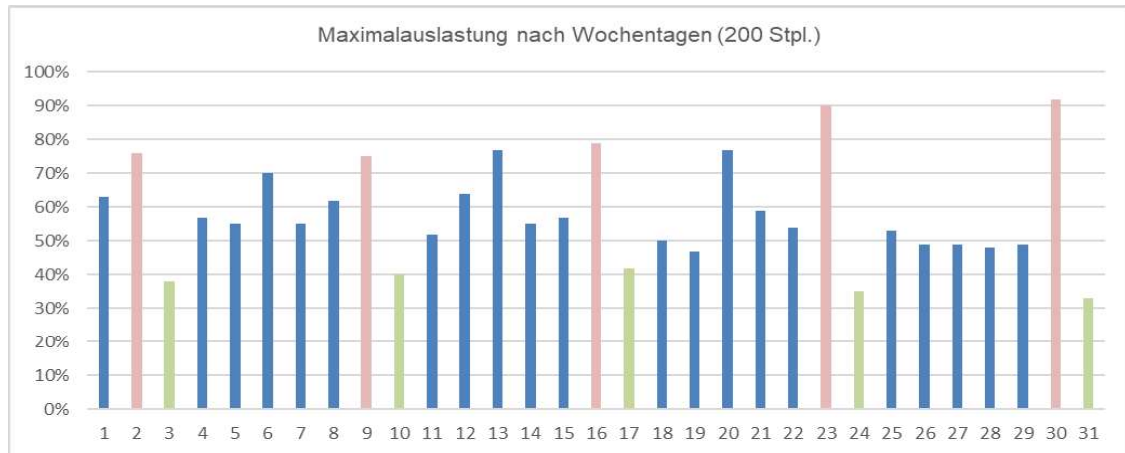
Zunächst soll die Auslastung der **Parkhäuser** der Innenstadt vertiefend untersucht werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass in den Parkhäusern auch Stellplätze an Dauerparker vermietet werden. Diese gehen in die Auslastungsstatistik mit ein. Der März 2019 war durch eine höhere Auslastung gegenüber Oktober 2018 gekennzeichnet, weshalb hierfür die Auswertung erfolgte. Nachfolgend sind für die drei Parkhäuser die Auslastungsganglinien über alle Tage des Monats dargestellt.



Grafik 4: Maximalauslastung Parkhaus Am Wörth im März 2019



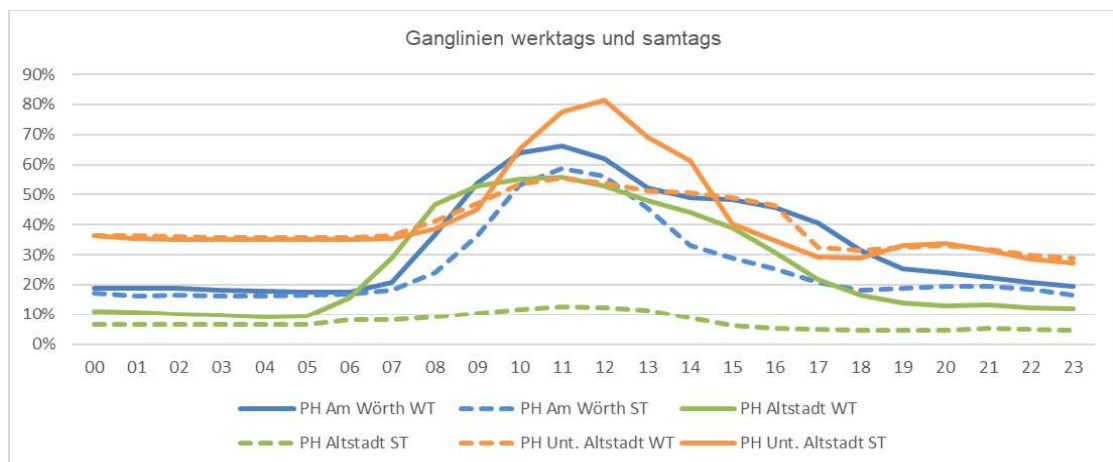
Grafik 5: Maximalauslastung Parkhaus Altstadt im März 2019



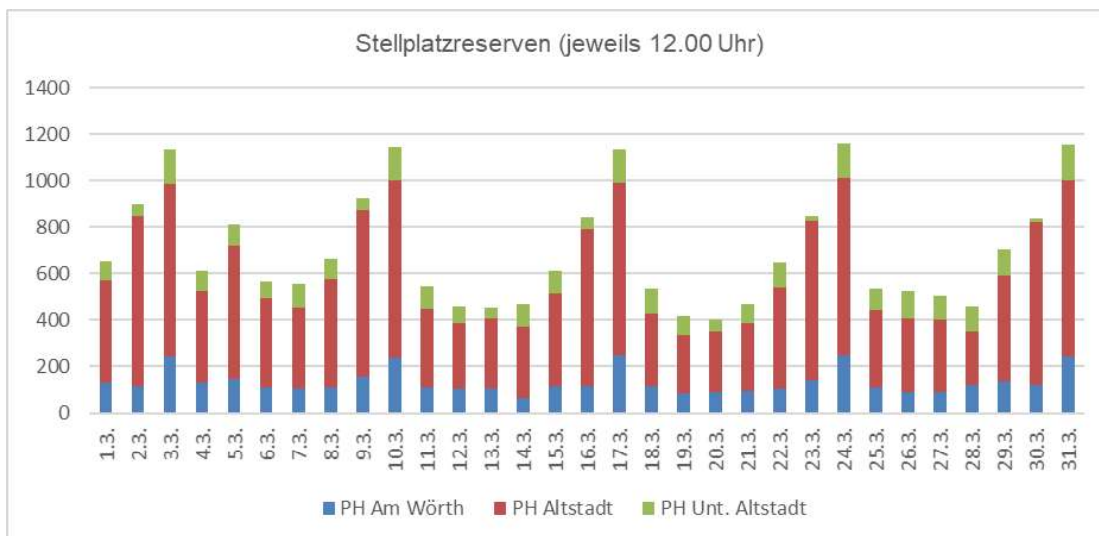
Grafik 6: Maximalauslastung Parkhaus Untere Altstadt im März 2019

Folgende Erkenntnisse lassen sich aus den Grafiken und weiteren Auswertungen ableiten:

- Eine Vollausslastung wurde in keinem der Parkhäuser an keinem der Tage im März 2019 erreicht. Die höchsten Auslastungsquoten wurden im Parkhaus Am Wörth mit bis zu 80 % (Mittwoch/ Donnerstag), im Parkhaus Altstadt mit bis zu 74% (Donnerstag) und mit bis zu ca. 90 % im Parkhaus Untere Altstadt (Sonnabend) festgestellt.
- Im Regelfall liegen die Auslastungen deutlich darunter. Mehr als 75 % Auslastung wurden nur an wenigen Tagen erreicht: im Parkhaus Am Wörth an drei Tagen, im Parkhaus Altstadt an keinem Tag und im Parkhaus Untere Altstadt an fünf Tagen, davon viermal samstags.
- Die Stunden der höchsten Auslastung an Wochentagen liegen zwischen 10.00 und 13.00 Uhr. Auch an Samstagen ist ein ähnlicher Verlauf zu verzeichnen. Aufgrund der geringen Gesamtauslastung spielen Sonntage überhaupt keine Rolle.
- Somit bestehen im Regelfall sehr hohe Reserven. An keinem Tag des ausgewerteten Monats März lagen die summarischen Reserven der drei Parkhäuser unter 400 Stellplätzen.



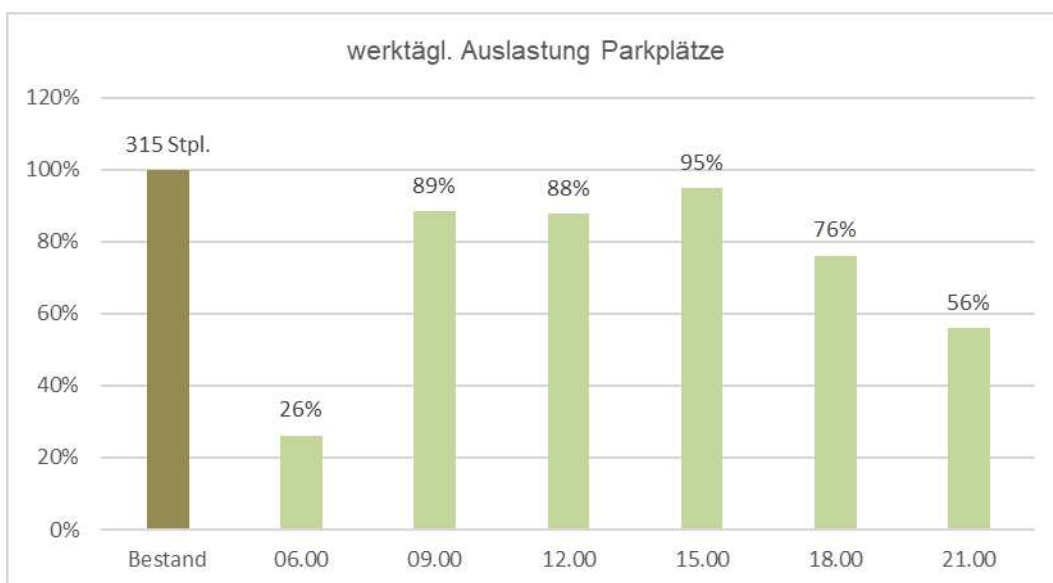
Grafik 7: durchschnittlicher tageszeitlicher Verlauf der Auslastung an Werktagen und an Samstagen



Grafik 8: tägliche Stellplatzreserven im März 2019 (jeweils zur Nachfragespitze zw. 12.00 und 13.00 Uhr)

- Die höchsten Reserven sind erwartungsgemäß an den Wochenenden vorhanden, wobei insbesondere die Sonntage herausstechen.
- Mehr als 2/3 der gesamten Reserven bestehen im Parkhaus Altstadt, im Parkhaus Am Wörth sind dies zwischen 13 und 23 % und im Parkhaus Untere Altstadt sind mit 5 bis 21 % die geringsten Reserven vorhanden.

Neben den bisher betrachteten Parkhäusern sind für die Innenstadt auch die in Tabelle 1 benannten **Parkplätze** relevant. Hier stehen in Summe (ohne Angerbadergasse und Luitpoldanlage) etwa 315 Stellplätze zur Verfügung.



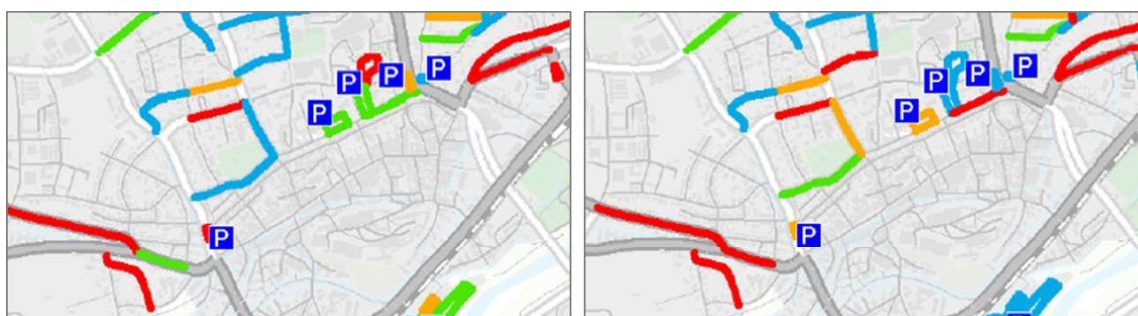
Grafik 9: werktägliche Auslastung der innenstadtrelevanten bewirtschafteten Parkplätze

Hinzuweisen ist darauf, dass die auf der Internetseite der Stadt Freising angegebenen Kapazitäten teilweise von den realen Kapazitäten der Parkplätze abweichen (siehe <https://tourismus.freising.de/service/anreise-parken.html>). Die hier angegebenen Stellplatzzahlen entsprechen den am Erhebungstag nutzbaren Kapazitäten. Grafik 9 zeigt den Auslastungsverlauf am Erhebungstag im Oktober 2018.

Deutlich wird, dass die Parkplätze an Kammergasse und Alois-Steinecker-Straße sehr gut nachgefragt werden. In der Spitze wird teilweise die Auslastungsgrenze erreicht. Bei mehreren Vor-Ort-Aufnahmen wurden (ohne systematische Erhebung) vergleichbare Auslastungen auch am Parkplatz Angerbadergasse festgestellt. Die Auslastungen sind im gesamten Zeitbereich zwischen 9.00 Uhr und 15.00 Uhr sehr hoch. Zeitgleich sind im Parkhaus Altstadt erhebliche Reserven verfügbar.

Neben den benannten Parkierungsschwerpunkten sind im Innenstadtbereich gemäß der gewählten Abgrenzung noch weitere Stellplätze im Straßenraum verfügbar. Dazu gehören insbesondere die Vöttinger Straße/ Thalhauser Straße, Korbinianstraße, Kammergasse und Haydstraße, und innenstadtnahe Teilbereiche der Alten Poststraße und Landshuter Straße. Wie in nachfolgender Grafik erkennbar ist, sind insbesondere die östlich und westlich an die Innenstadt anschließenden Straßenräume ganztags überwiegend bis zu 100 % (und teils mehr) ausgelastet, während im Übergang zu Freising Nord noch Reserven bestehen. Hier besteht eine hohe Nachfrage sowohl seitens Beschäftigter und Gästen der Altstadt als auch durch Bewohner. Die Farben in der Grafik sind wie folgt zu interpretieren:

- Auslastung < 70 %
- Auslastung 70 - < 85 %
- Auslastung 85 - < 100 %
- Auslastung 100 % und mehr



Grafik 10: werktägliche Auslastung der zentrumsnahen Straßenräume 12.00 und 21.00 Uhr

Eine vertiefende Untersuchung der Nutzer und der Parkdauern im Innenstadtbereich wurde nicht vorgenommen. Für die Parkhäuser konnten entsprechende Daten nicht zur Verfügung gestellt werden. Hier liegen jedoch Angaben zu den vermieteten Dauerparkplätzen vor.

Bezeichnung des Parkhauses	Anzahl Stpl.	Anzahl Dauerparkausweise		
		2016	2017	2018
Parkhaus Am Wörth	300	112	129	130
Parkhaus Altstadt	800	958	997	1023
Parkhaus Untere Altstadt	200	182	175	207
Summe	1.300	1.252	1.301	1.360

Tabelle 3: ausgegebene Dauerparkausweise nach Parkhäusern

In Summe werden mehr Dauerparkausweise ausgegeben als Stellplätze verfügbar sind. Dies ist darauf zurückzuführen, dass solche Parkausweise sowohl für Bewohner (mit überwiegend nächtlicher Nutzung) als auch für Beschäftigte (mit überwiegender Nutzung tagsüber) ausgegeben werden. Die Auslastungserhebungen zeigen, dass dies weitgehend unproblematisch ist. Eine Differenzierung der Dauerparkausweise liegt jedoch nicht vor.

Aufgrund der zeitlichen Beschränkungen auf den Parkplätzen (max. 2 Stunden) sind hier Auswertungen zur Parkdauer nicht erforderlich.

2.4.3 Parkraumsituation im Bereich des Bahnhofes/ P+R/ Luitpoldanlage

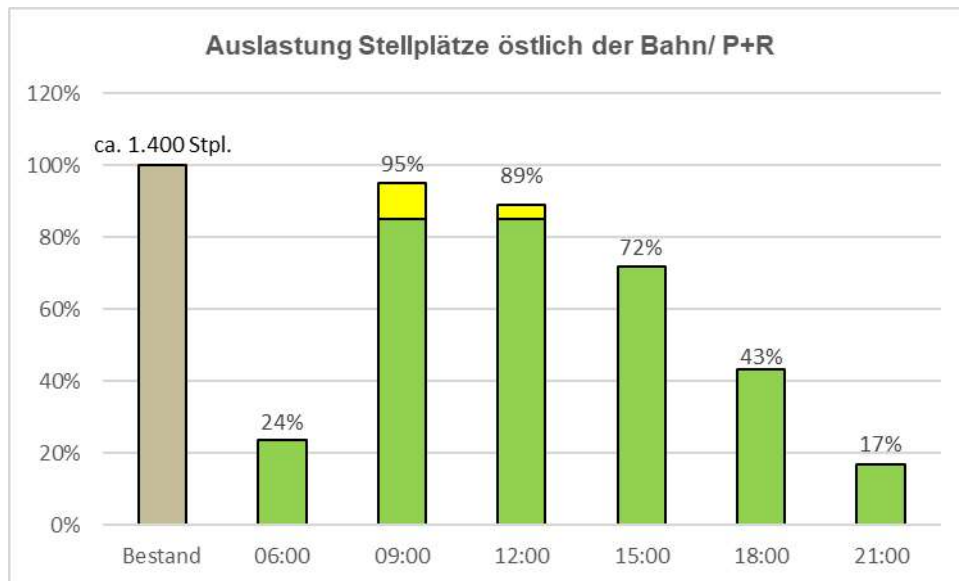
Im Bereich des Bahnhofes gibt es ca. 25 Kurzzeitparkplätze auf der Westseite des Bahnhofes (Parkplatz Bahnhofplatz und straßenbegleitend) sowie ca. 1.400 Stellplätze auf vier verschiedenen Teilflächen an der Luitpoldstraße

Die 1.400 Stellplätze an der Luitpoldstraße verteilen sich auf verschiedene Teilflächen. Der Großteil der P+R-Parkplatz sind von der Oberfläche her befestigt. Die sich im Norden anschließenden Teilflächen sind lediglich mit einer Schotterdecke befestigt. Gebühren werden nicht erhoben, jedoch ist die Parkdauer auf 24 Stunden beschränkt.



Fotos: Beschilderung der P+R-Parkplätze östlich des Bahnhofes und voller Parkplatz

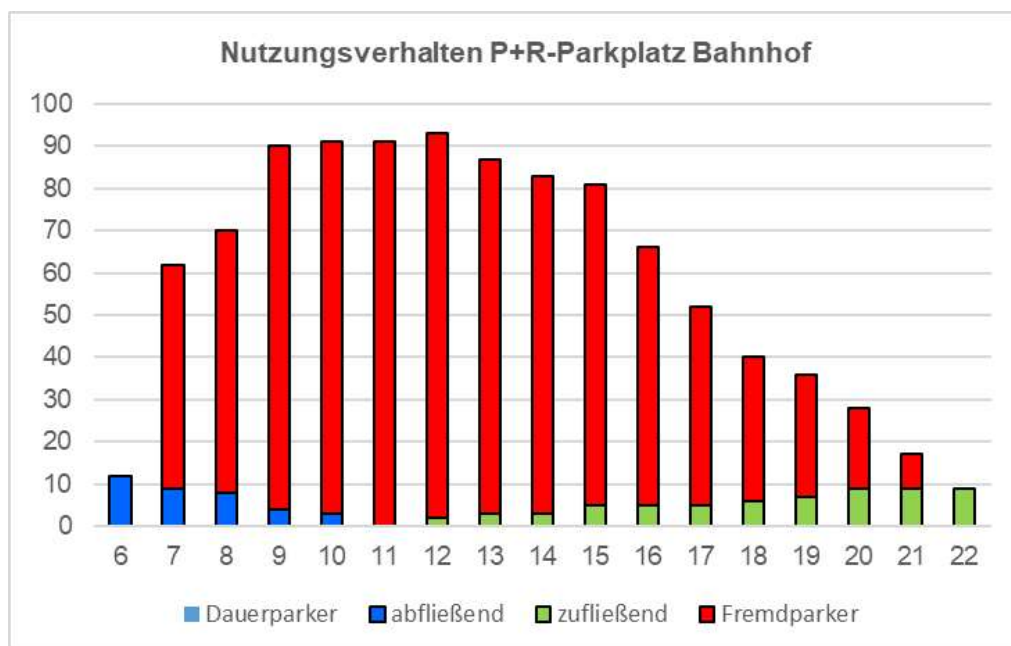
Die werktägliche Auslastung dieser Bereiche stellt sich wie folgt dar.



Grafik 11: werktägliche Auslastung der P+R-Stellplätze östlich des Bahnhofs

Bereits zwischen 6.00 und 9.00 Uhr laufen alle Stellflächen weitgehend zu und erreichen gegen 9.00 Uhr beinahe die Kapazitätsgrenze. Nach der Mittagszeit sinken die Auslastungen sukzessive ab, so dass bereits 15.00 Uhr wieder erhebliche Reserven bestehen.

Um das Nutzungsverhalten aufzuzeigen wurde eine Stichprobe von 90 Stellplätzen einer vertiefenden Kennzeichenerfassung unterzogen.



Grafik 12: Nutzungsverhalten auf dem P+R-Parkplatz östlich des Bahnhofs (Erhebungsumfang ca. 90 Stpl.)

Aus der Grafik wird deutlich, dass keine Fahrzeuge den ganzen Tag auf dem P+R-Platz stehen. Die über Nacht stehenden Fahrzeuge verlassen den Parkplatz wieder am Vormittag. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die organisatorischen Regelungen mit einer maximalen Parkdauer von 24 Stunden greifen. Die Analyse der Parkdauern aus der Kennzeichenerhebung zeigt zudem, dass der Anteil der Lang- (6 bis 9 Stunden) und Dauerparker (> 9 Stunden) den gesamten Tag über mehr als 90 % beträgt. Lediglich in den schwach ausgelasteten Abendstunden nimmt der Anteil kürzerer Parkvorgänge etwas zu.

Zusammenfassend zum Bahnhofsumfeld wird deutlich, dass trotz der hohen Kapazität derzeit keine Reserven mehr für eine Stärkung des P+R bestehen. Die bestehenden Regelungen werden aber weitestgehend eingehalten, so dass der Parkplatz tatsächlich auch den Lang- und Dauerparkern zur Verfügung steht. Welcher Anteil davon tatsächlich Pendler sind oder Beschäftigte aus dem Innenstadtbereich kann aber nicht eingeschätzt werden.

Die Luitpoldanlage an der Luitpoldhalle verfügt über eine Kapazität von grob geschätzt etwa 500 Stellplätzen auf den beiden größeren Teilflächen. Eine genauere Angabe ist nicht möglich, da das Parken mehr oder weniger ungeordnet erfolgt. Die Stellplätze sind zeitlich nicht beschränkt und werden nicht bewirtschaftet. Der Parkplatz ist vor allem für Beschäftigte im Innenstadtbereich interessant. Die Entfernung bis zum Kernbereich der Altstadt beträgt etwa 500 m. Bei mehreren Vor-Ort-Aufnahmen an „Normalwerktagen“ wurde tagsüber eine mittlere Auslastung der nördlichen Teilfläche festgestellt (ca. 100 bis 150 Pkw).

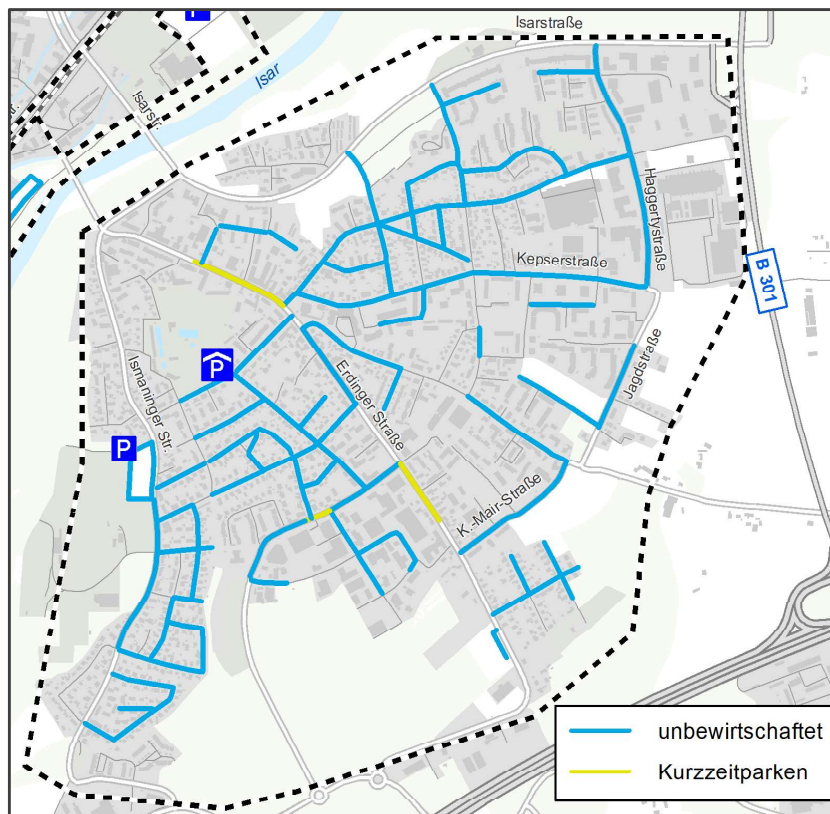


Fotos: nördliche Teilfläche der Luitpoldanlage an einem Normalwerktag, Zuwegung zur Innenstadt

2.4.4 Parkraumsituation im Lerchenfeld

Lerchenfeld ist das größte Teiluntersuchungsgebiet und im Osten der Stadt östlich der Isar gelegen. Das Untersuchungsgebiet ist von der Struktur her zweigeteilt: in den östlichen und südlichen Teilbereichen ist überwiegend Gewerbe angesiedelt, in den Bereichen näher zur Innenstadt prägt Wohnen die Bebauung. Das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Lerchenfeld beträgt etwa

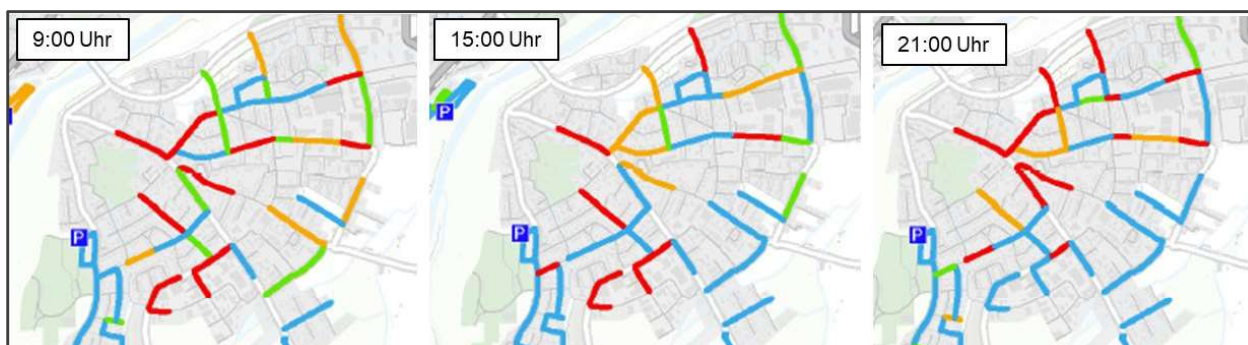
930 Stellplätze, von denen etwa 2 % (vor allem an der Erdinger Straße) als Kurzzeitstellplätze ausgewiesen sind. Hinzu kommt das Parkhaus am Schwimmbad frisch mit einer Kapazität von 120 öffentlichen Stellplätzen.



Grafik 13: Stellplatzorganisation im Stadtteil Lerchenfeld

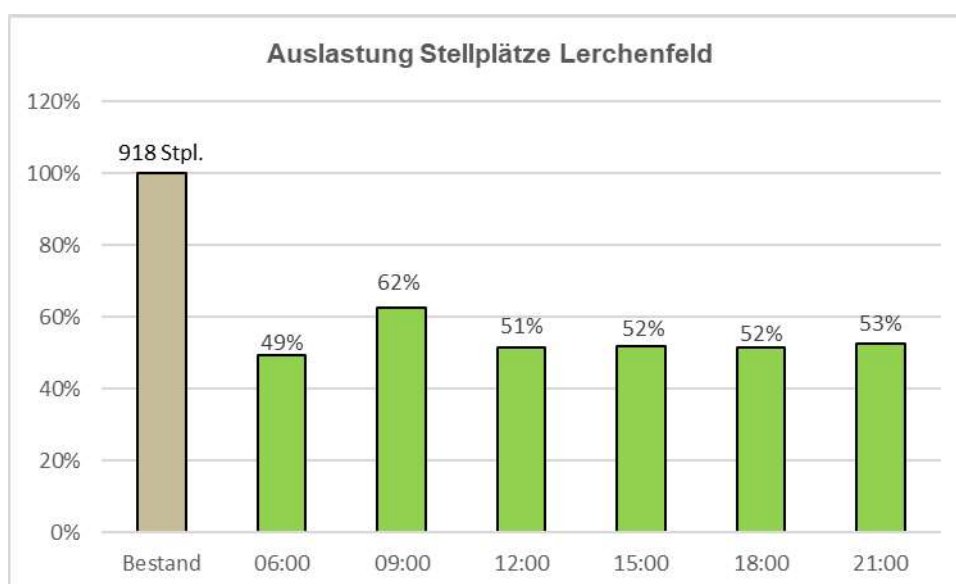
Die Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist sehr unterschiedlich. In allen erhobenen Zeitbereichen befinden sich hoch ausgelastete (und teils überlastete) Straßenabschnitte direkt neben solchen, deren Auslastung weniger als 85 % und teils sogar weniger als 70 % (bis hin zu 50 %) beträgt (Auslastungsdarstellung für alle Untersuchungsgebiete und Erfassungszeiten siehe **Abbildung 2**). Beispielhaft sind die Auslastungen für die Zeitbereiche 09.00 Uhr, 15.00 Uhr und 21.00 Uhr in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

Die westlichen Teile der Erdinger Straße, die Kulturstraße und die Moosstraße weisen zu allen Tageszeiten hohe Auslastungen auf. Um den Knotenpunkt Erdinger Straße/ Kulturstraße herum kann es in den Abendstunden der Fall sein, dass freie Stellplätze erst in einer Entfernung ab 250 bis 300 m aufgefunden werden. In allen anderen Bereichen werden freie Stellplätze bereits in deutlich kürzerer Entfernung erreicht.



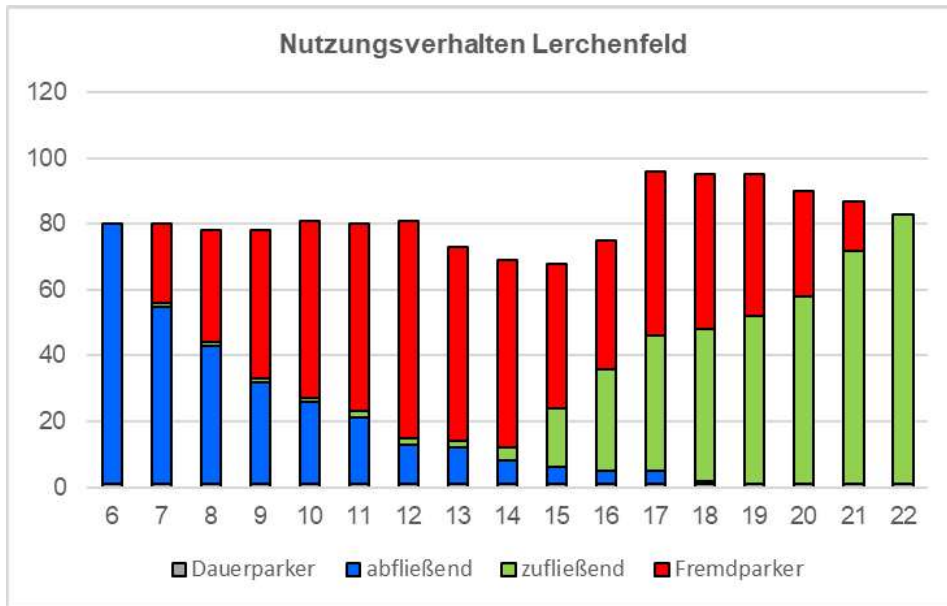
Grafik 14: werktägliche Stellplatzauslastung im Lerchenfeld zu ausgewählten Zeitpunkten

In Summe des Stadtteils ist die Auslastung der Stellplätze zu den verschiedenen Tageszeiten jedoch vergleichsweise gering. Auslastungsdaten zum Parkhaus am Freizeitbad frisch lagen nicht vor.



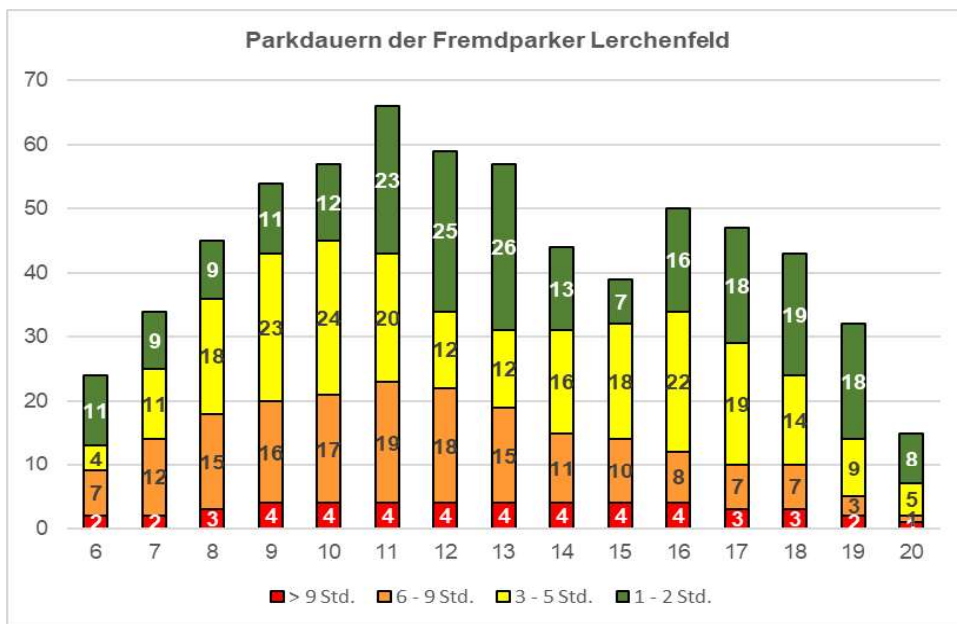
Grafik 15: werktägliche Gesamtauslastung der Stellplätze im Lerchenfeld

Auch im Lerchenfeld wurde für eine Stichprobe von ca. 100 Stellplätzen eine Kennzeichenerfassung durchgeführt, welche sowohl hoch ausgelastete Straßenabschnitte als auch solche mit geringerer Auslastung erfasst. Auffällig ist, dass es hier nahezu keine Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum gibt, die den ganzen Tag abgestellt und nicht bewegt werden. Die Bewohner verlassen über den Tag hinweg fast vollständig ihre Parkplätze und treffen dann sukzessive im Tagesverlauf wieder ein. Die entstehenden Reserven werden weitgehend durch Dritte aufgefüllt.



Grafik 16: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Lerchenfeld

Weiterführend wurden die Parkdauern analysiert.



Grafik 17: Parkdauerernteilung der Fremdarker im Lerchenfeld (in Grafik 16 rot gekennzeichnet)

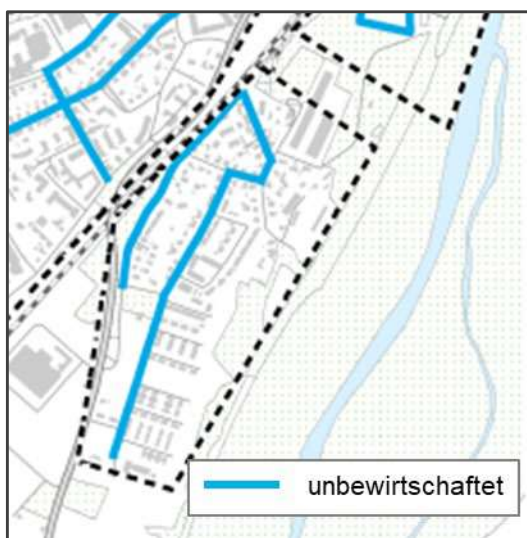
Im Ergebnis wird deutlich, dass tagsüber bis zu 40 % der freiwerdenden Stellplätze von gebietsfremden Lang- und Dauerparkern (in der Regel Beschäftigte) belegt werden. In den Nachmittags- und Abendstunden nimmt deren Anzahl aber sukzessive ab. Gleichzeitig ist aber bis in die Abendstunden hinein ein nicht unerheblicher Anteil von kurzen und mittleren Parkvorgängen zu verzeichnen.

Zusammenfassend für Lerchenfeld ist festzustellen, dass bezogen auf den Stadtteil insgesamt deutliche Stellplatzreserven bestehen, aber durch die Einwohner in den zentralen Bereichen durchaus längere (Fuß-) Wege zu bzw. von einem freien Stellplatz bis zur Wohnung zurückzulegen sind. Eine abschließende Bewertung der Situation für Bewohner ist jedoch schwierig, weil das Angebot an privaten Stellplätzen für Bewohner (auf Grundstücken oder in Tiefgaragen) nicht beurteilt werden kann. Auch wenn diese zur Verfügung stehen, werden sie teilweise aus Kostenvermeidungsgründen nicht genutzt, da das Parken im öffentlichen Straßenraum kostenfrei ist.

Beschäftigte, denen man im Regelfall deutlich längere Fußwege zumuten kann – auch in Mittelstädten sind üblicherweise Entfernungen von 500 bis 800 m zu bewältigen – haben im Stadtteil Lerchenfeld keinerlei Stellplatzproblem.

2.4.5 Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet südöstlich der Bahn

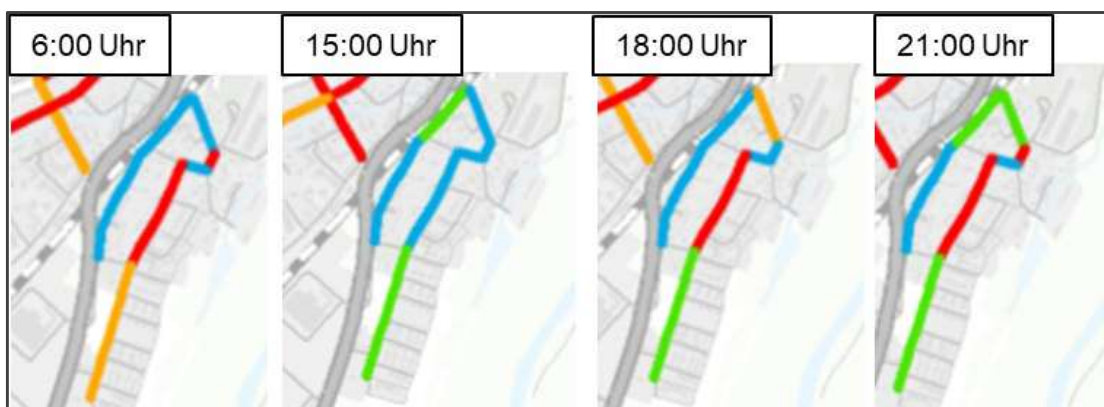
Aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung hinsichtlich einer teilweise problematischen Stellplatzsituation wurde auch der Bereich südöstlich der Bahn an der Auenstraße vertiefend untersucht. Im Untersuchungsgebiet, welches fast ausschließlich von Einfamilien- und Reihenhausbebauung geprägt ist (nur im Nordteil sind vereinzelt Mehrfamilienhäuser vorhanden) gibt es insgesamt ca. 180 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die sämtlich unbewirtschaftet sind.



Grafik 18: Erhebungsbereiche im Teiluntersuchungsgebiet südöstlich der Bahn (Auenstraße)

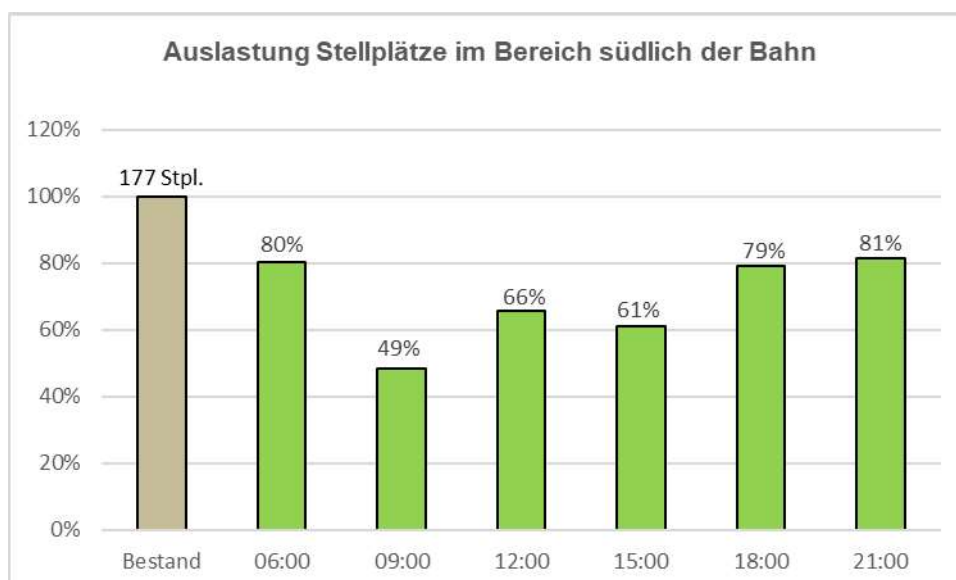
Die Auslastungsanalyse zeigt, dass die Stellplätze im nördlichen Teil der Auenstraße oft voll ausgelastet bis überlastet sind (siehe auch Abbildung 2). Daran dürfte der Mehrfamilienhauskomplex zwischen Auenstraße und Eschweg einen nicht unerheblichen Anteil haben, da alle anderen Grundstücke im direkten Umfeld weitgehend ausreichend über eigene (jedoch teilweise fehlgenutzte) Stellplätze verfügen. Gleichzeitig stehen an der nördlichen und westlichen Seilerbrücklstraße noch zahlreiche Stellplätze zur Verfügung (fußläufige Entfernung zwischen 100 und

300 m). Der südliche Teil der Stellplätze entlang der Auenstraße ist nur dann hoch ausgelastet, wenn mehr oder weniger alle Bewohner anwesend sind (06.00 Uhr). Im weiteren Tagesverlauf bestehen hier teils deutliche Reserven.



Grafik 19: werktägliche Auslastung im Bereich Auenstraße zu verschiedenen Tageszeiten

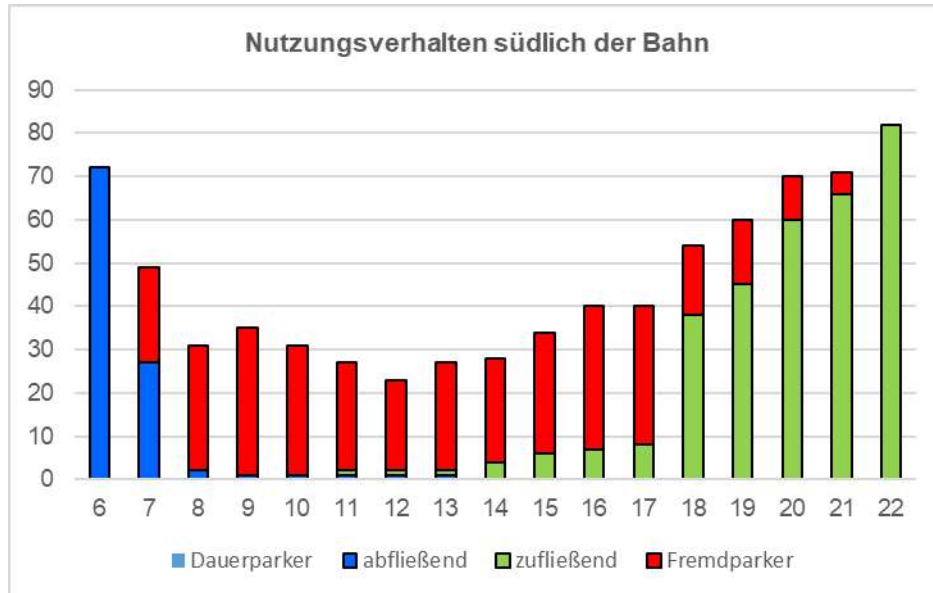
In der Gesamtbilanz sieht das Gebiet dann durchaus unproblematisch aus. Nur in den Tagesrandzeiten ist eine insgesamt hohe Stellplatzauslastung vorhanden, wobei in erreichbarer Entfernung immer noch freie Stellplätze vorhanden sind. Zwischen 9.00 und 15.00 Uhr ist die Situation als entspannt zu bezeichnen. Als problematisch ist jedoch das gleichzeitige Senkrechtparken und Längsparken an der Auenstraße zu benennen. Die Fahrbahnbreite der Auenstraße beträgt ca. 6 m, so dass bei Längsparken noch ca. 4 m Fahrbahnbreite zur Verfügung stehen. Für Senkrechtparken sind ist gemäß den EAR¹ jedoch mindestens 4,50 m erforderlich.



Grafik 20: Auslastung des Teiluntersuchungsgebietes an der Auenstraße südöstlich der Bahn

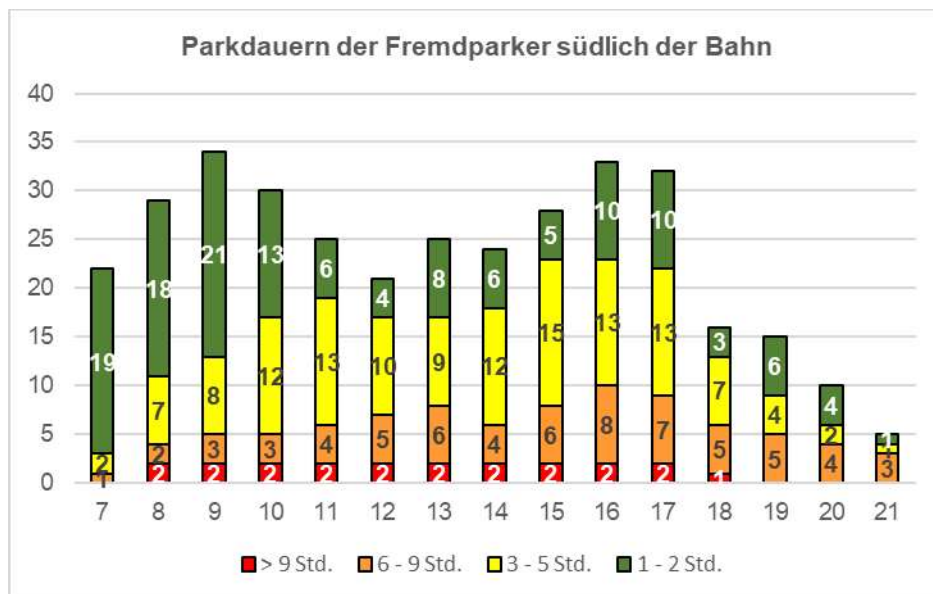
¹ Forschungsgesellschaft für Straßenwesen und Verkehr
Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 2005)

In der Kennzeichenerfassung wurde ergänzend eine Stichprobe von etwa 100 Stellplätzen untersucht. Das ermittelte Nutzungsverhalten wurde in der nachfolgenden Grafik ausgewertet. Fast alle Bewohner verlassen am frühen Morgen ihren Stellplatz. Die Stellplätze werden teilweise wieder belegt, aber die Auslastung bleibt insgesamt gering.



Grafik 21: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Auenstraße

Zudem wurde auch für diesen Teilbereich die Parkdauerernteilung der „Fremdarker“ untersucht und in nachfolgender Grafik dargestellt.



Grafik 22: Parkdauer der Fremdarker auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Auenstraße

Den ganzen Tag über standen auf den 100 untersuchten Stellplätzen außer den Bewohnern selbst maximal 10 Fahrzeuge, die eine Parkdauer von 6 bis 9 Stunden oder > 9 Stunden aufwiesen. Das immer wieder vorgebrachte Argument, das gebietsfremde Dauerparker hier zu einer Überlastung des Parkraumes in Summe beitragen, kann anhand der Ergebnisse des Untersuchungstages nicht nachvollzogen werden.

Die abgestellten Fahrzeuge kamen am Tag der Kennzeichenerfassung zu ca. 70% aus Freising und zu 20% aus München. Um eventuelle Langzeitparker zu identifizieren, wurden ergänzend jeweils am Freitag nach dem erhobenen Werktag um die Mittagszeit nochmals einmalig alle Kennzeichen erfasst. Im Untersuchungsbereich wurden in Summe sechs Fahrzeug beobachtet, welche folgende Bedingungen erfüllten:

- Anwesenheit am Abend des Werktages mit Kennzeichenerfassung
- Anwesenheit im gleichen Erhebungsabschnitt am darauffolgenden Freitag (einmalige Kennzeichenerfassung)
- Auswärtiges Kennzeichen

Vier der sechs Fahrzeuge stammten aus Bayern, eines aus Thüringen und eines aus Rheinland-Pfalz. Eine eindeutige Zuordnung zu Flughafenbesuchern ist nicht möglich. Die Kennzeichen können ebenso zu den Fahrzeugen von in Freising Wohnenden (mitgenommene Kennzeichen), Arbeitenden (an diesen Tagen oder mit wöchentlichem Aufenthalt) oder Studierenden gehören. Aufgrund der Erhebungszeiten könnten diese Fahrzeuge maximal knapp über zwei Tage unbewegt dagestanden haben (maximal von Mittwochabend bis Freitagmittag). Dieses Verhaltensmuster lässt aber auch andere Erklärungen als zu, als die Zuordnung zu Fluggästen.

Als Fazit zum Bereich südöstlich der Bahn um die Auenstraße herum ist anzumerken, dass an den Erhebungstagen eine Verdichtung der Stellplatznachfrage in den Tagesrandzeiten festgestellt wurde, ohne dass jedoch erhebliche Stellplatzdefizite zu verzeichnen gewesen wären. Auch hier gibt es ein dichtes Nebeneinander von hoher Auslastung und freien Stellflächen. Da die Auslastungserhebungen und die Kennzeichenerfassungen jeweils an unterschiedlichen Tagen erfolgten und vergleichbare Auslastungsergebnisse ergaben, kann von einer hohen Belastbarkeit der ermittelten Zahlen ausgegangen werden.

Die Vermutung einer starken Nutzung des Parkraumes in diesem Gebiet durch Fluggäste des Flughafens München konnte anhand der Ergebnisse der Kennzeichenerfassung nicht belegt werden. Ggf. ist zu hinterfragen, ob solche Ausweichverkehre vom Flughafen verstärkt in den bayrischen Ferien auftreten. Hierzu liegen keine empirischen Angaben vor.

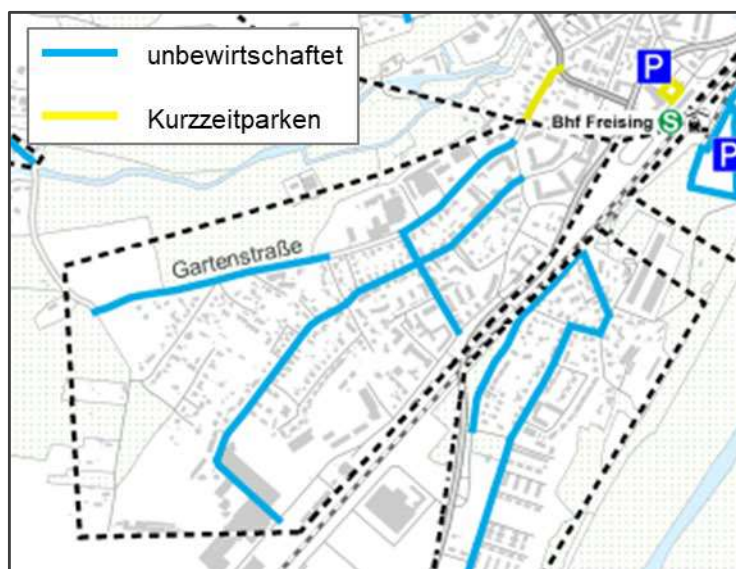
Hinzuweisen ist abschließend noch auf eine vor Ort (insbesondere in der Auenstraße) beobachtete hohe Fehlnutzungsquote der Stellplätze auf den privaten Grundstücken. Zahlreiche private Stellplätze werden als Grillecke, Tischtennisplatz, zur Abstellung von Fahrrädern etc. genutzt und

stehen damit nicht mehr für die Abstellung von Pkw zur Verfügung. Dies erhöht in der Folge zwangsläufig den Parkdruck im öffentlichen Raum.

2.4.6 Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Gartenstraße

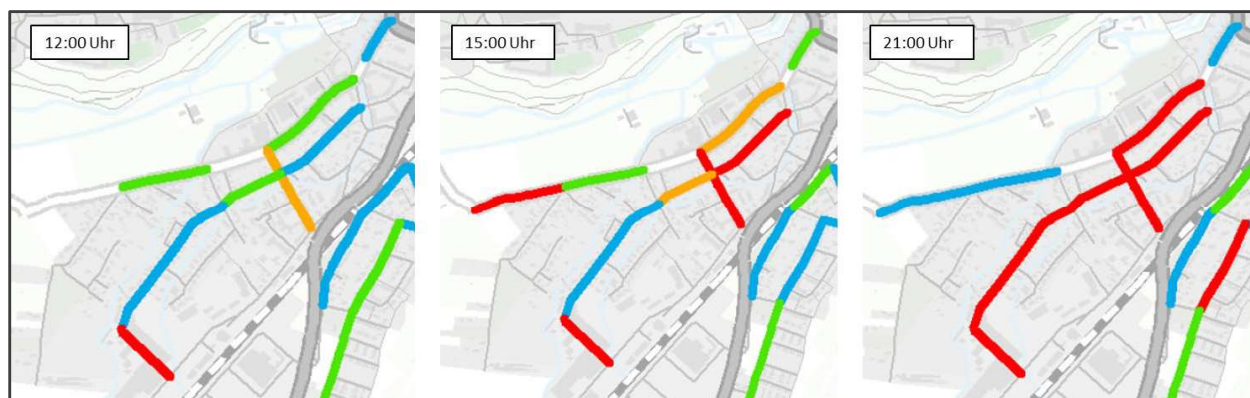
Das Teiluntersuchungsgebiet südöstlich der Gartenstraße ist südlich der Innenstadt gelegen. Es ist in Teilbereichen an der Angerstraße und der Liebigstraße durch mehrgeschossigen Wohnungsbau stark verdichtet, in der überwiegenden Fläche aber durch Einfamilien- und Reihenhausbau geprägt. Direkt an der Gartenstraße befinden sich eine heilpädagogische Tagesstätte, das Bildungszentrum Gartenstraße Freising der Lebenshilfe e.V. sowie weitere Einrichtungen und Werkstätten.

Im Untersuchungsgebiet gibt es 134 unbewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Auf der Gartenstraße schließen sich in Richtung Innenstadt weitere zeitlich beschränkte Stellplätze an, diese sind aber dem Untersuchungsgebiet Innenstadt zugeordnet.



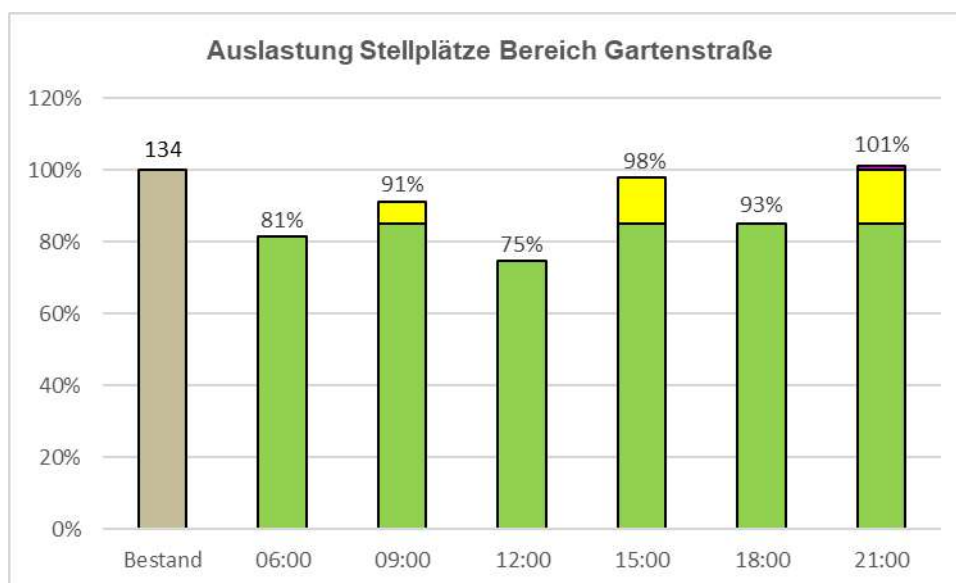
Grafik 23: Erhebungsbereiche im Teiluntersuchungsgebiet Gartenstraße (nur westlich der Bahn!)

Das Gebiet Gartenstraße ist durch eine wechselnd hohe Auslastung der öffentlichen Straßenräume gekennzeichnet. An der westlichen Gartenstraße (Straßenrandparken auf dem Bankett) sowie im westlichen Abschnitt der Frühlingstraße sind zu verschiedenen Zeiten immer wieder Reserven vorhanden, während die östlichen Abschnitte der beiden Straßen eher stärker ausgelastet bis überlastet sind. Mittags bestehen mehr Reserven als am Nachmittag. Dies spricht für eine starke Nutzung durch Kunden und Besucher. Insgesamt zeichnet sich kein klares Bild für das Gesamtgebiet ab.



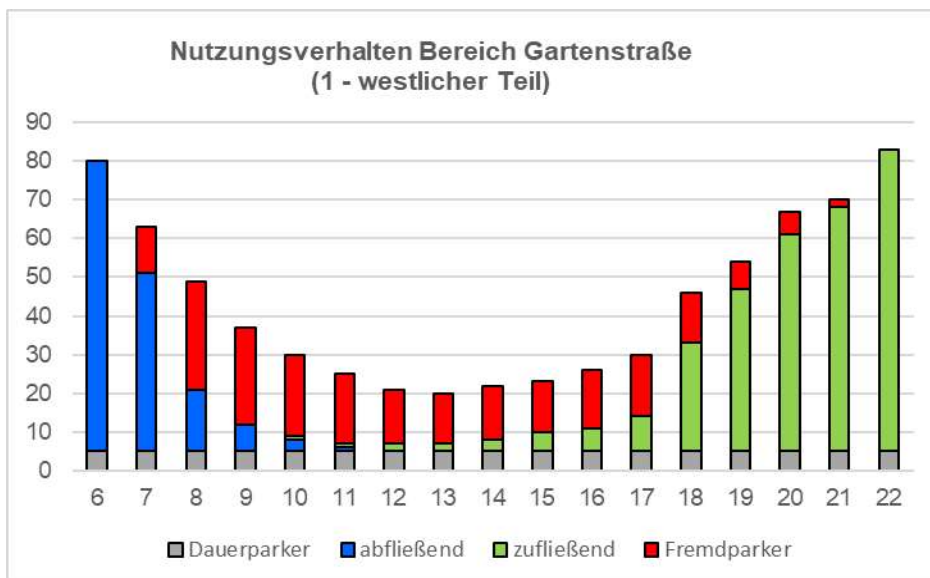
Grafik 24: werktägliche Auslastung im Bereich Gartenstraße zu verschiedenen Tageszeiten

Mit einer Gesamtauslastung von mindestens 75 % gehört das Gebiet zu den stärker ausgelasteten Bereichen. Es ist davon auszugehen, dass in verschiedenen Zeitbereichen nicht unerheblicher Parksuchverkehr auftritt. Bedingt durch die Schulen und Kindereinrichtungen können Nachfragespitzen auftreten, die durch das dreistündige Erhebungsintervall nicht adäquat abgebildet werden.

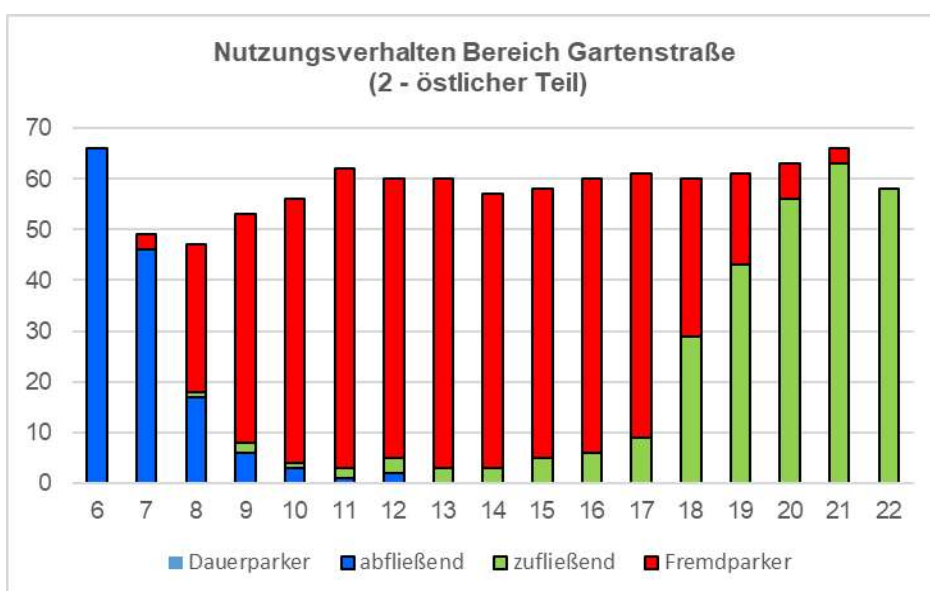


Grafik 25: Auslastung des Gesamtgebietes Gartenstraße

Auch im Untersuchungsgebiet Gartenstraße wurden Kennzeichenerhebungen durchgeführt, wobei nach einer Stichprobe im westlichen Teilgebiet (innenstadtfrem) mit ca. 80 Stellplätzen und einer Stichprobe im innenstadtnäheren Ostteil mit 60 Stellplätzen unterschieden wurde. Die Ergebnisse der Erhebungen können wie folgt beschrieben werden.



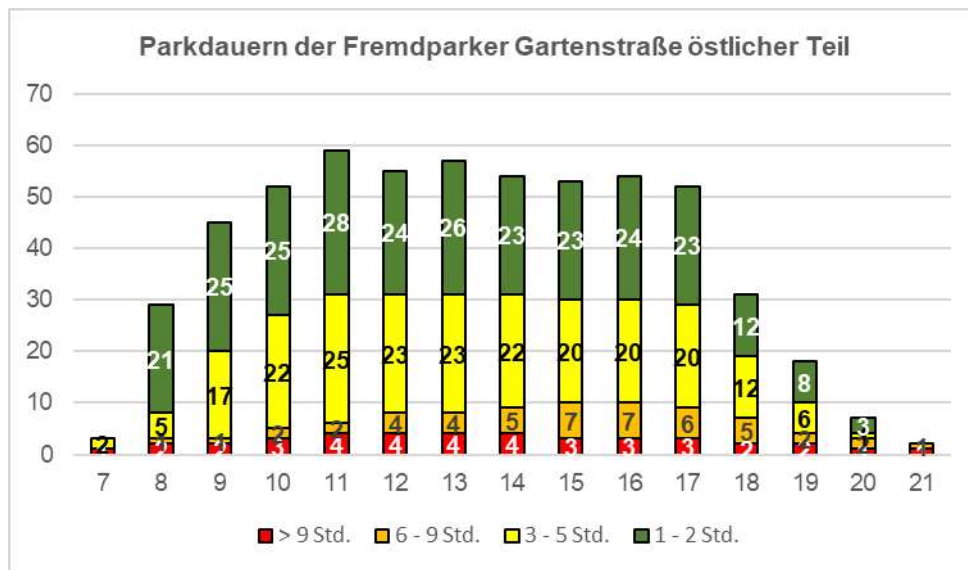
Grafik 26: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Gartenstraße West



Grafik 27: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Gartenstraße Ost

Während im westlichen Teil tagsüber die von den Bewohnern geräumten (abends und morgens aber voll ausgelasteten) Stellplätze oft nicht belegt werden und Reserven bestehen, bewegt sich der östliche Teil ständig an der Auslastungsgrenze. Frei gewordene Stellplätze werden umgehend wieder belegt.

In der nachfolgenden Auswertung der Parkdauern ist zu erkennen, dass Lang- und Dauerparker im östlichen Teil des Gebietes Gartenstraße nahezu keine Rolle spielen. Hier parken also keine Beschäftigten der Innenstadt, sondern vielmehr Besucher der Innenstadt und des Gebietes selbst. Im Ergebnis der Analysen konnten zudem keine Langzeitparker über mehrere Tage mit fremden Kennzeichen festgestellt werden.



Grafik 28: Parkdauer der Fremdarker auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Gartenstraße (Ostteil)

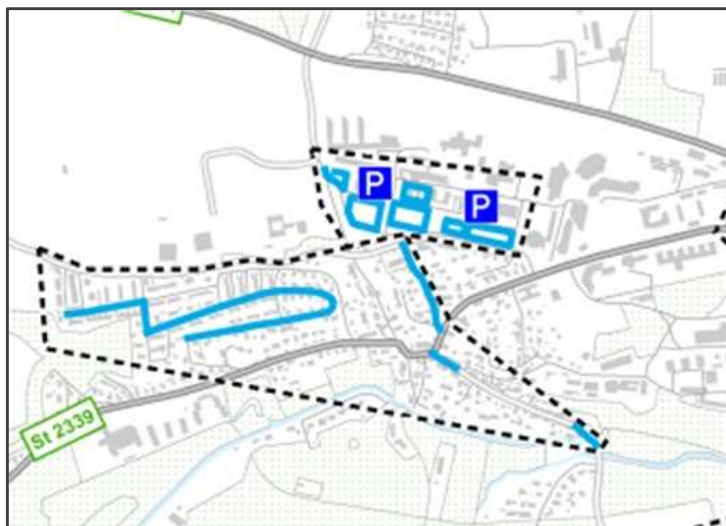
Im Fazit zum Bereich der Gartenstraße kann benannt werden, dass es sich um einen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs teils problematischen Stadtbereich handelt. Der Fußweg für Bewohner von den vergleichsweise hoch ausgelasteten innenstadtnahen Bereichen bis zu in Tagesrandlagen freien Stellplätzen beträgt teilweise deutlich mehr als 300 m. Ob daraus ein Bewohnerparkproblem abgeleitet werden kann ist dennoch fraglich, weil insbesondere der verdichtete Geschosswohnungsbau teilweise über eigene Tiefgaragen verfügt, deren Angebot und Auslastung nicht bekannt sind. Auch hier kann es sein, dass im Zweifelsfall der (kostenfreie) Straßenraum vor der Haustür überparkt wird, statt einen kostenpflichtigen Tiefgaragenparkplatz anzumieten.

2.4.7 Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Vötting West sowie auf den Uni-Parkplätzen

Das Teiluntersuchungsgebiet Vötting West liegt zentrumsfern im Westen der Stadt. Im Osten schließt Weihenstephan an, wo neben der Brauerei verschiedene Institute der TU München und weitere Forschungseinrichtungen ansässig sind. Nördlich von Vötting (bzw. nördlich von Gregor-Mendel-Straße/ Vöttinger Straße) schließen sich weitere Areale der TU München mit zahlreichen Instituten an. Das Untersuchungsgebiet selbst ist überwiegend durch Einzelhausbebauung südlich der Hohenbachernstraße und der Uni-Parkplätze gekennzeichnet. Außerhalb der privaten Grundstücke gibt es 80 öffentliche Stellplätze im Straßenraum, die hier analysiert wurden. Ca. 40 weitere Stellplätze in der Hittostaße/ Am Mitterfeld wurden in den Analysen zunächst nicht berücksichtigt.

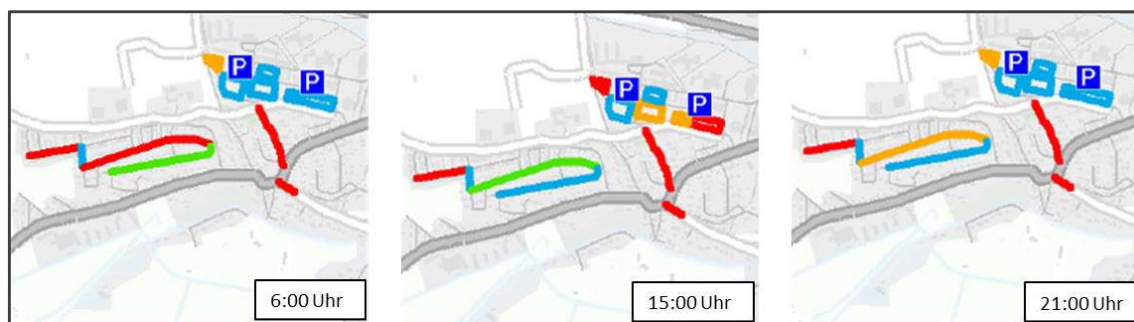
Üblicherweise muss ein Gebiet mit einer solchen Bebauungsstruktur nicht vertiefend betrachtet werden. Der Anlass hierfür ist insbesondere die räumliche Nähe zur TU, die ggf. Auswirkungen auf das Wohngebiet haben kann. Deshalb werden die beiden Gebiete auch zusammen betrach-

tet. Dabei werden aber nur die Parkplätze der TU in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohngebiet in die Analysen einbezogen. Die in der nachfolgenden Grafik gekennzeichneten Parkplätze der TU haben insgesamt eine Kapazität von 580 Stellplätzen und sind ausschließlich unbewirtschaftet.



Grafik 29: Erhebungsbereich im Teiluntersuchungsgebiet Vötting West und an der TU

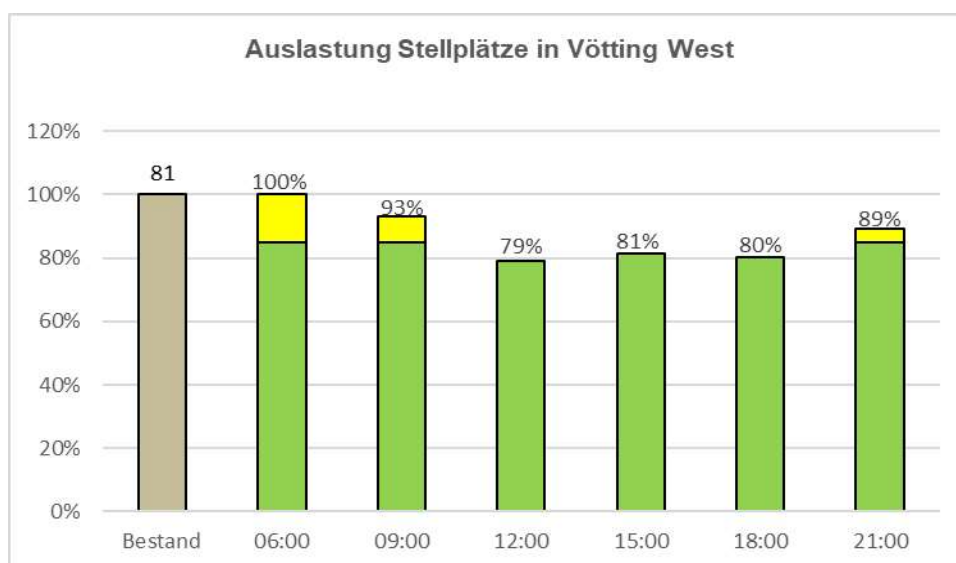
Die Auslastung im Gebiet Vötting West gliedert sich den ganzen Tag in einen stärker belasteten Straßenast (Egilbertstraße/ Prandtlstraße) und einen schwächer belasteten (Kulischstraße). Egilbert- und Prandtlstraße weisen in den Tagesrandbereichen hohe Auslastungen zwischen 85 und 100 % auf, dazwischen sinkt die Auslastung teilweise auf 70 bis 85 % ab. Die Kulischstraße ist nur am frühen Morgen mit mehr als 70 % ausgelastet.



Grafik 30: werktägliche Auslastung im Bereich Vötting West/ TU-Parkplätze zu verschiedenen Tageszeiten

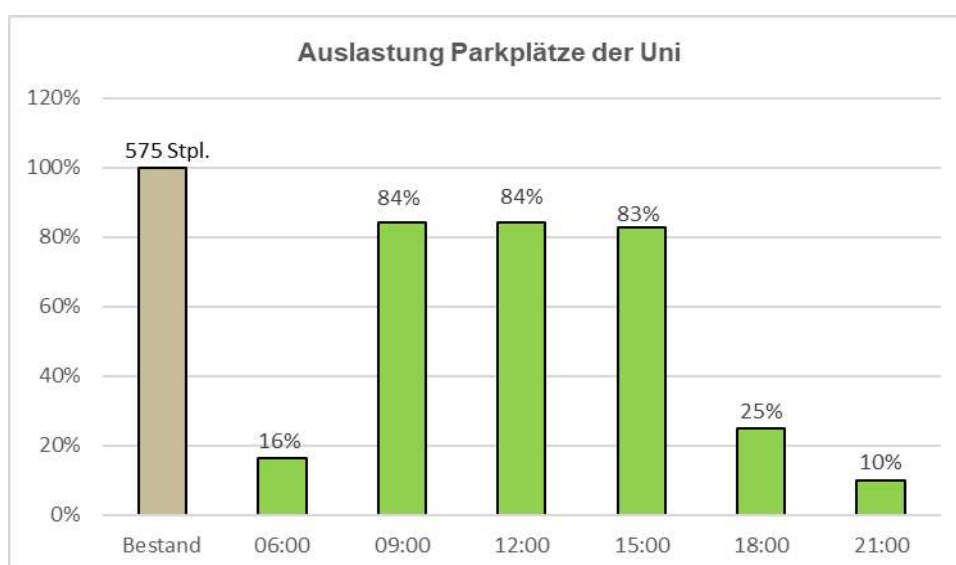
Die Parkplätze der TU sind trotz ihrer unmittelbar benachbarten Lage sehr unterschiedlich ausgelastet. Im Tagesverlauf sind einzelne Parkplätze überlastet, während andere deutliche Reserven aufweisen.

Gemäß nachfolgender Grafik ergibt sich in Vötting West eine vergleichsweise hohe Gesamtauslastung über den gesamten Tag. Dies lässt darauf schließen, dass im Tagesbereich viele gebietsfremde Fahrzeuge in Vötting West parken.



Grafik 31: Auslastung des Gesamtgebietes Vötting-West

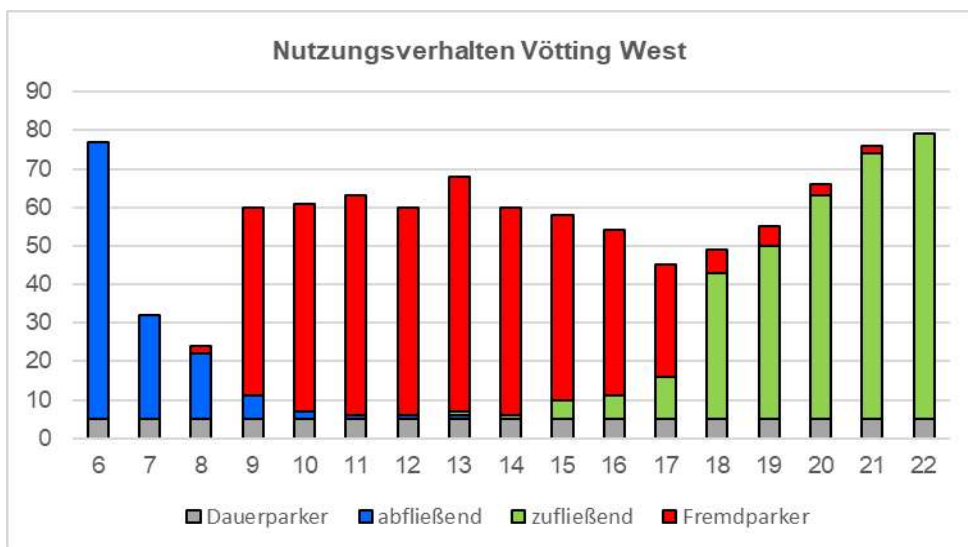
Auch für die Parkplätze der TU wurde die summarische Gesamtauslastung über den Tag hinweg untersucht. Zwischen 9.00 und 15.00 Uhr wird eine Gesamtauslastung von fast 85 % erreicht. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass zu diesem Zeitpunkt 15 % aller Stellplätze noch frei sind (ca. 85 Stellplätze). Größeren Reserven stehen hier zahlreiche Falschparker auf anderen Parkplätzen gegenüber (z.B. durch Falschparken in den Fahrgassen). Insgesamt sind die Parkplätze sehr unübersichtlich, so dass Reserven schlecht zu erkennen sind. Auch eine Auslastungserfassung und -anzeige besteht nicht.



Grafik 32: Auslastung der analysierten Parkplätze der TU

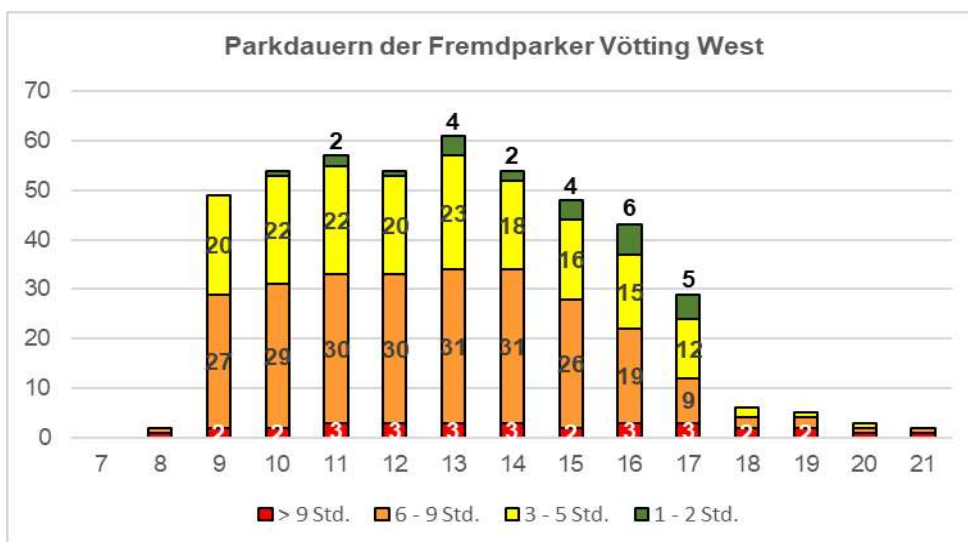
Zur Analyse der hohen Auslastung im Wohngebiet wurde auch hier das Nutzungsverhalten über eine Kennzeichenerfassung näher betrachtet (untersuchte Stichprobe 90 Stellplätze). In den Morgenstunden ist eine zügige Entleerung der Stellplätze der Bewohner zu verzeichnen. Erst gegen

9.00 Uhr ist ein starker Zufluss von Fahrzeugen („Fremdparker“) zu erkennen, wobei eine Vollauslastung des Gebietes nicht erreicht wird. Rückkehrende Bewohner finden also auch in den Nachmittagsstunden im Regelfall noch einen Parkplatz.



Grafik 33: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Vötting West

Analysiert man wiederum die Dauer der Parkvorgänge der „Fremdparker“ wird deutlich, dass diese durch einen hohen Anteil an Beschäftigten und/ oder Studenten geprägt sein dürften. Der Anteil derjenigen, die nach dem Abfluss der Bewohnerfahrzeuge Parkdauern von 6 bis 9 Stunden oder länger aufweisen beträgt den ganzen Tag über etwa 60 %. Kurzparkvorgänge machen eher einen geringeren Anteil aus.



Grafik 34: Parkdauer der Fremdparker auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Vötting West

Im Fazit zum Gebiet Vötting West kann herausgestellt werden, dass für die Bewohner im Regelfall ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, abends aber teilweise die Vollausslastung erreicht

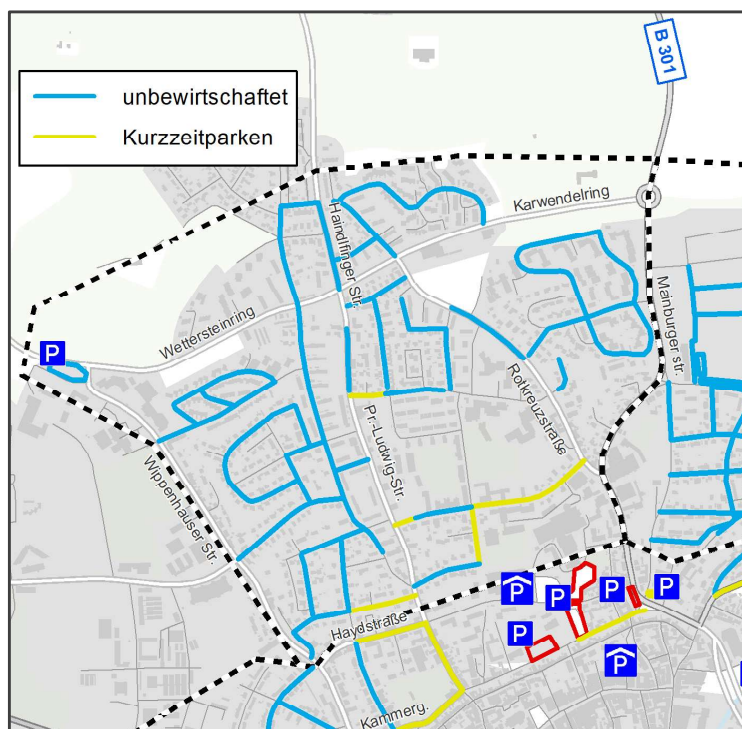
wird. Tagsüber wird das Gebiet durch einen hohen Anteil von Beschäftigten und Studenten der TU beparkt, ohne dass es dadurch zu gravierenden Störungen des Bewohnerparkens kommt.

Die Parkplätze der TU dürften für die derzeitige Nachfrage weitgehend ausreichend sein. Ihre Unübersichtlichkeit trägt jedoch zu einer sehr unterschiedlichen Auslastung bei und fördert somit teilweise eine Verlagerung von Parkvorgängen in das Wohngebiet Vötting West hinein.

2.4.8 Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Freising Nord

Das Teiluntersuchungsgebiet Freising Nord umfasst den Bereich vom Straßenzug Alois-Stein-ecker-Straße/ Haydstraße bis zum Wettersteinring/ Karwendelring und teils darüber hinaus. Im Osten wird das Gebiet durch die B 301 (Mainburger Straße) und im Westen durch die Wippenhauser Straße begrenzt.

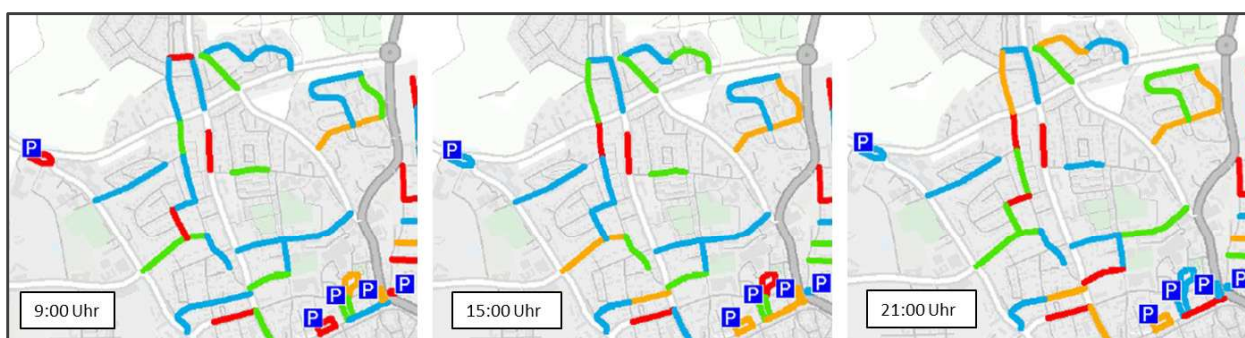
Das Gebiet ist insbesondere durch Wohnbebauung gekennzeichnet, die jedoch sehr unterschiedlich ausgebildet ist. Während im Westen des Gebietes überwiegend Einzelbebauung oder Reihenhäuser vorhanden sind, gibt es im Westteil auch größere Gebiete mit größeren mehrgeschos-sigen Wohnhäusern (z.B. am Plantanenweg, Prälat Michael-Höck-Straße). Im Ostteil des Unter-suchungsgebietes sind zudem das Klinikum sowie Schulen und weitere Bildungseinrichtungen ansässig.



Grafik 35: Erhebungsbereich im Teiluntersuchungsgebiet Freising Nord

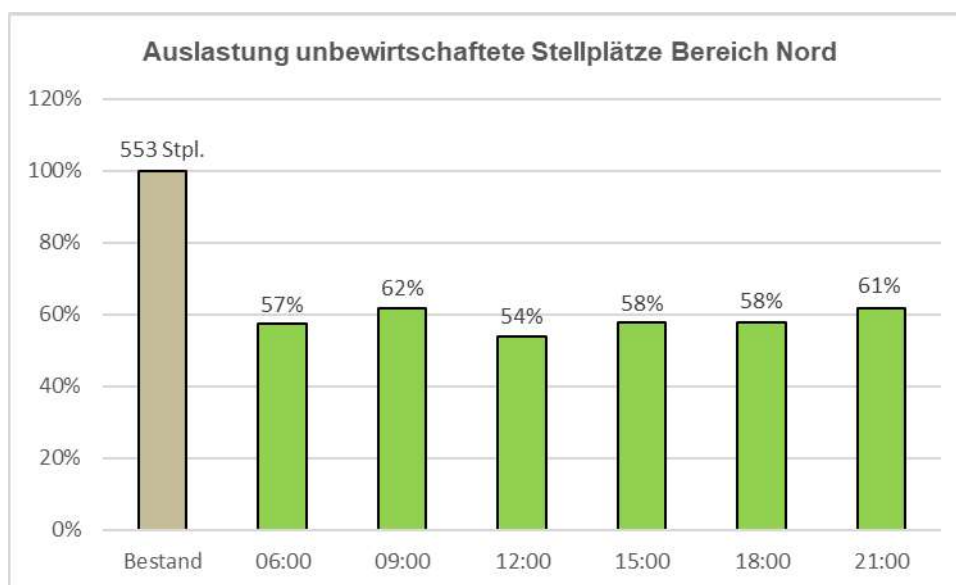
Im Untersuchungsgebiet sind 610 öffentliche Stellplätze im Straßenraum erfasst worden, von denen 553 Stellplätze unbewirtschaftet sind. Die verbleibenden Stellplätze sind zeitlich beschränkt und liegen innenstadtnah an Abschnitten der Heckenstallerstraße, Prinz-Ludwig-Straße und Vimystraße.

Das Untersuchungsgebiet ist hinsichtlich der Auslastung über den Tag hinweg dadurch gekennzeichnet, dass nur in wenigen Teilbereichen hohe Auslastungen auftreten. Ganztagig hohe Auslastungen sind fast nur an den nördlichen Abschnitten von Plantagenweg und Haindlfinger Straße sowie Veit-Adam-Straße und Bourdonstraße zu finden. Beispielhaft sind nachfolgend die Auslastungen zu den Zeitbereichen 09.00, 15.00 und 21.00 Uhr dargestellt.



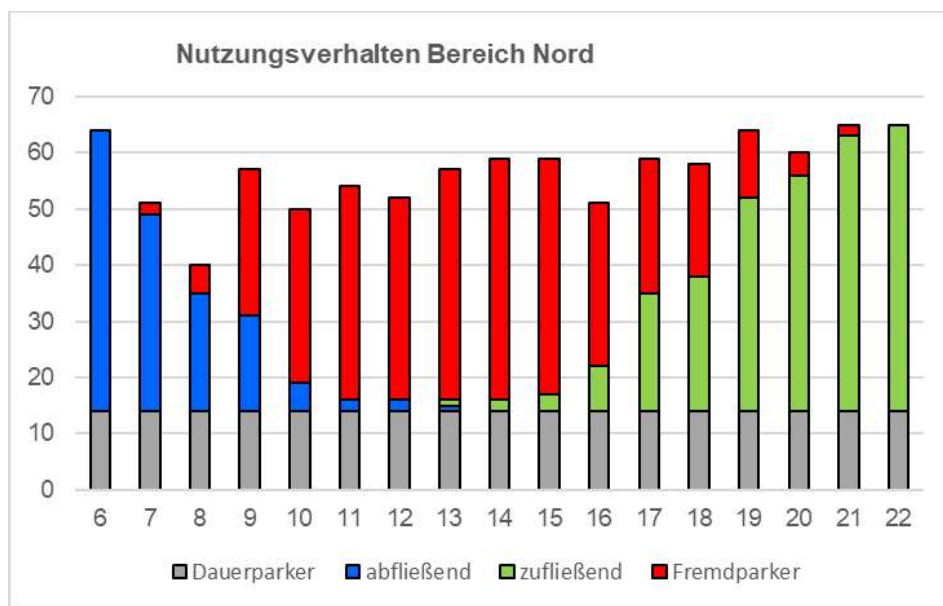
Grafik 36: werktägliche Auslastung im Bereich Freising Nord zu verschiedenen Tageszeiten

Die Gesamtauslastung des Gebietes kann als vergleichsweise gering bezeichnet werden. In Summe über alle unbewirtschafteten Stellplätze werden über den gesamten Tag nicht einmal 2/3 der Stellplätze ausgelastet. Auch bei Einbeziehung der Kurzzeitstellplätze ändert sich die Grundausage nicht.



Grafik 37: Auslastung der analysierten unbewirtschafteten Stellplätze im Bereich Nord

Obwohl von der Auslastung her dem Grunde nach nicht erforderlich, wurden auch im Bereich Nord Kennzeichenerfassungen an ca. 100 Stellplätzen durchgeführt. In der nachfolgenden Grafik ist ebenfalls gut erkennbar, dass das Auslastungsniveau des Untersuchungsbereiches über den Tag in etwa gleichbleibend ist. Wegfahrende Fahrzeuge der Bewohner werden durch „Fremdparker“ etwa in der gleichen Größenordnung ersetzt. Aufgrund des geringen Auslastungsniveaus stellt dies kein Problem dar.



Grafik 38: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Nord

Aufgrund der geringen Auslastung wird an dieser Stelle auf eine grafische Auswertung der Parkdauern der „Fremdparker“ verzichtet. Es ist jedoch zu vermerken, dass der Anteil von Lang- und Dauerparkern mit Parkdauern von sechs und mehr Stunden zu keinem Zeitpunkt mehr als 25 % aller parkenden Fahrzeuge im Straßenraum beträgt.

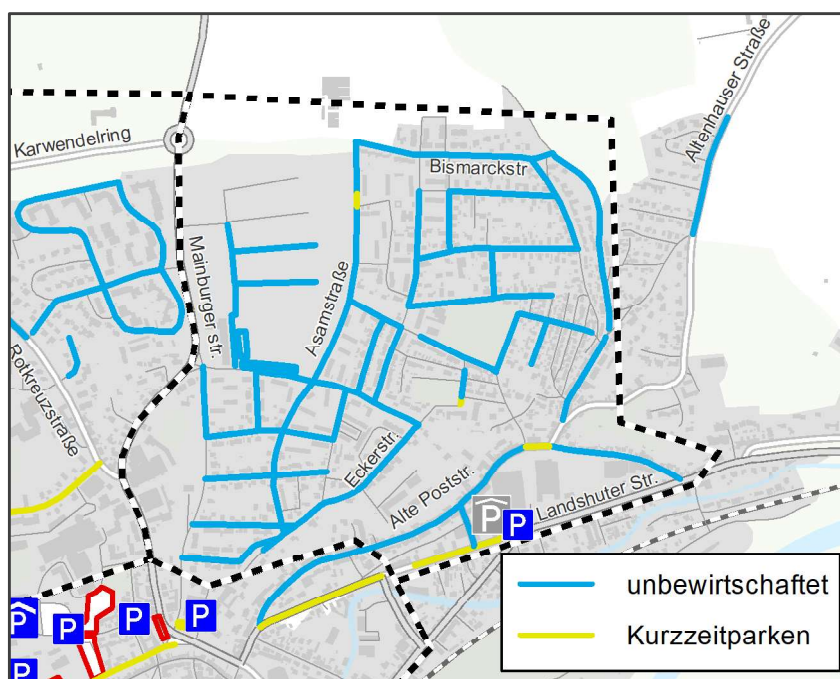
Zusammenfassend zum Stadtteil Nord ist also zu konstatieren, dass kein grundsätzliches Parkraumdefizit zu verzeichnen ist. Auch die Bewohner an höher ausgelasteten Straßenabschnitten finden im Regelfall in einer zumutbaren Entfernung zur Wohnung von etwa 300 m noch einen Stellplatz. Das Auffüllen des Parkraumes tagsüber durch Beschäftigte ist vor dem Hintergrund der Gesamtauslastung unproblematisch.

2.4.9 Parkraumsituation im Teiluntersuchungsgebiet Neustift

Das Teiluntersuchungsgebiet Neustift liegt im Nordwesten der Stadt Freising. Es wird im Norden durch die Bismarckstraße, im Osten durch die Wiesenthalstraße, im Süden durch die Landshuter Straße und im Westen durch die Mainburger Straße begrenzt. Das Gebiet ist ebenfalls wie das Gebiet Nord einerseits durch verdichteten Geschosswohnungsbau (z.B. Trevor-Moore-Straße/

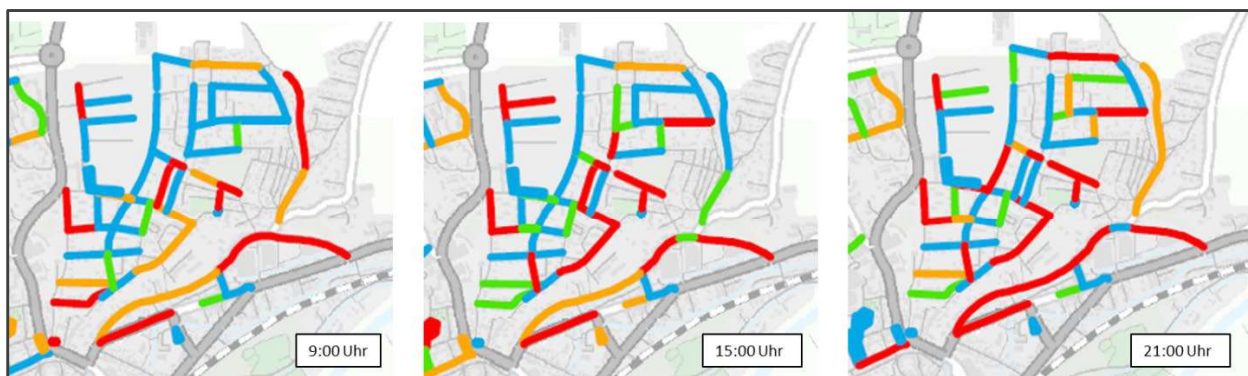
Albert-Brey-Straße/ Carl-Dettenhofer-Straße und Angermaierstraße) und andererseits durch Einfamilien- und Reihenhäuser gekennzeichnet.

Im Untersuchungsbereich stehen ca. 800 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, davon 750 unbewirtschaftete und 50 zeitlich beschränkte Parkplätze. Darüber hinaus standen zum Erhebungszeitpunkt am Landratsamt weitere (öffentlich zugängliche) Stellplätze in der Tiefgarage des Landratsamtes (180) sowie auf dem Parkplatz vor dem Landratsamt zur Verfügung (44). Diese wurden als dem Objekt zugehörige Stellplätze (private) nicht in die Untersuchungen einbezogen. Die Tiefgarage des Landratsamtes ist seit 2020 nur noch für Beschäftigte des Landratsamtes nutzbar und steht der Öffentlichkeit nicht mehr zur Verfügung.



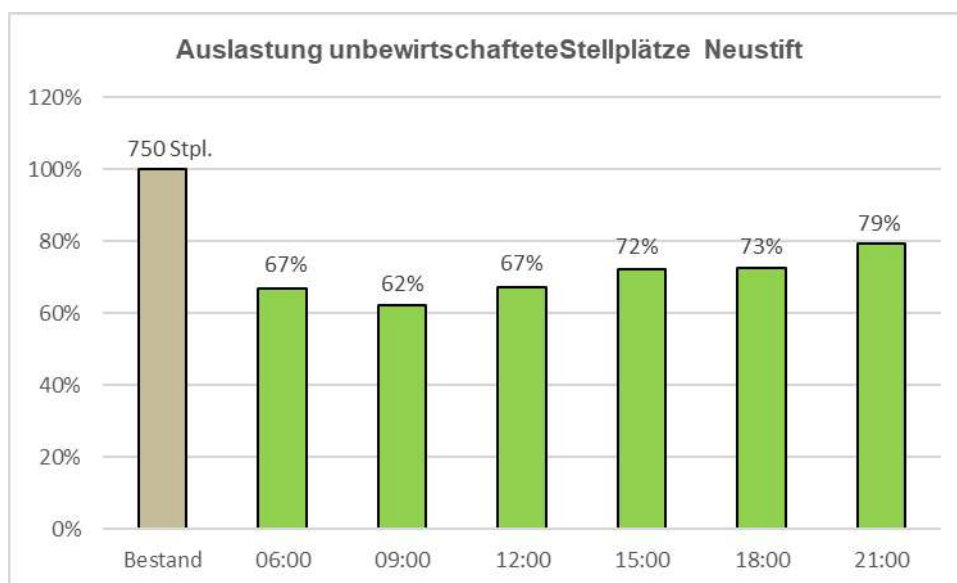
Grafik 39: Erhebungsbereich im Teiluntersuchungsgebiet Neustift

Auch in Neustift gibt es ein räumlich differenziertes Auslastungsbild. Insbesondere die Alte Poststraße ist den ganzen Tag über vollständig ausgelastet. Auch Teilabschnitte der Eckerstraße/ General-von-Stein-Straße sowie von Lankesbergstraße und Königsfeldstraße sind betroffen. Im Osten des Untersuchungsgebietes sind zudem die Bismarckstraße und die Wiesenthalstraße dicht beparkt. Dazwischen befinden sich immer wieder Abschnitte mit geringeren Auslastungen. In der nachfolgenden Grafik sind beispielhaft die Auslastungen zu den Zeiträumen 9.00 Uhr, 15.00 Uhr und 21.00 Uhr dargestellt.



Grafik 40: werktägliche Auslastung in Neustift zu verschiedenen Tageszeiten

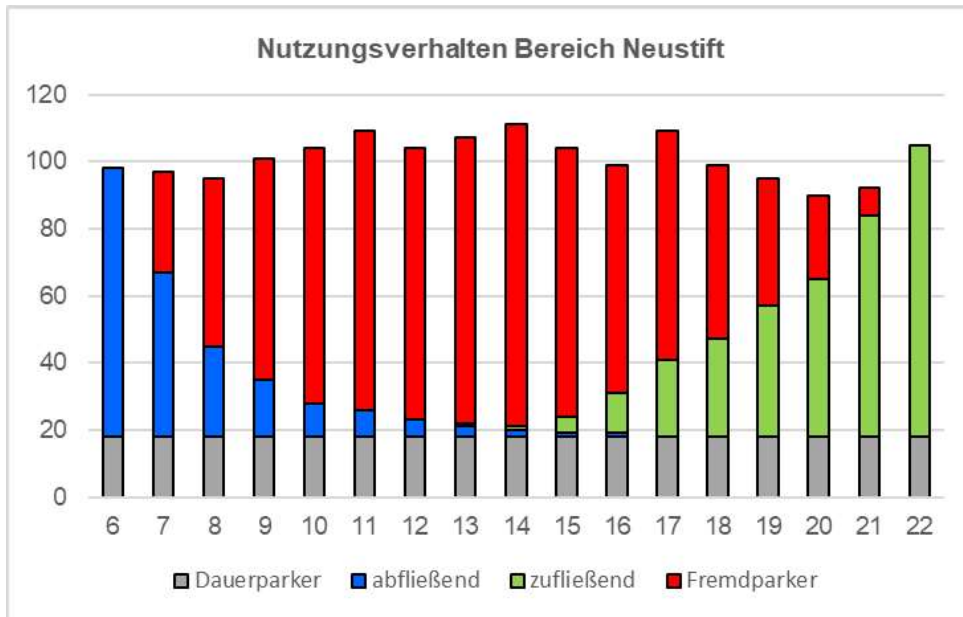
Die in der folgenden Grafik dargestellte summarische Auslastung erscheint noch vergleichsweise gering und liegt den ganzen Tag über teilweise deutlich unter 80 %. Dies könnte aber insgesamt ein falsches Bild vermitteln.



Grafik 41: Auslastung der analysierten unbewirtschafteten Stellplätze im Bereich Neustift

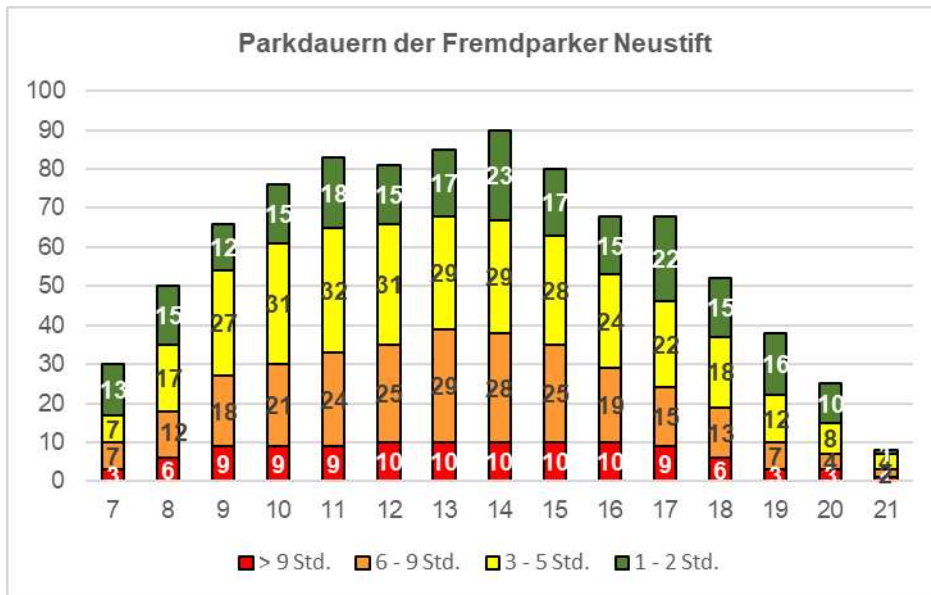
Insbesondere entlang der Alten Poststraße ist es den ganzen Tag über schwierig, einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum zu finden. Weitere nutzbare öffentliche Stellplätze stehen erst in größeren Entfernungen (300 m und mehr) zur Verfügung.

Auch im Bereich Neustift wurden Kennzeichenerfassungen mit einer Stichprobe von etwa 120 Stellplätzen durchgeführt. Aus der folgenden Grafik ist zu entnehmen, dass bezogen auf die erhobenen Stellplätze mehr oder weniger alle frei werden Stellplätze durch „Fremdparker“ neu belegt werden, so dass sich den ganzen Tag über eine konstante Nachfrage in der Nähe der Auslastungsgrenze ergibt. Auch wenn noch freie Stellplätze verfügbar sind, werden diese nur schwer aufgefunden (Zunahme Parksuchverkehr).



Grafik 42: Nutzungsverhalten auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Neustift

Analysiert man die Parkdauern der „Fremdparker“ wird deutlich, dass davon bis zu 40 % Lang- und Dauerparker sind (in der Regel Beschäftigte im Umfeld), die 6 bis 9 oder mehr al 9 Stunden ihr Fahrzeug abstellen.



Grafik 43: Parkdauer der Fremdparker auf ausgewählten Stellplätzen im Bereich Neustift

Im Fazit ist für den Bereich Neustift festzustellen, dass hier hohe bis sehr hohe Auslastungen erreicht werden. Während in den nördlichen Teilen noch ausreichend freie Stellplätze bestehen, für die aber z.T. längere Wege zurückzulegen sind, bestehen im südlichen Teil des Bereiches keine Reserven mehr.

3. Zusammenfassung der wichtigsten Defizite und Problembereiche

Die Analysen zum ruhenden Verkehr ergaben über die einzelnen Teiluntersuchungsbereiche sehr unterschiedliche Ergebnisse und daraus resultierende Handlungsoptionen. Die wichtigsten Erkenntnisse können zusammenfassend folgendermaßen formuliert werden:

Innenstadt

Die Innenstadt ist dem Grunde nach für Gäste und Besucher gut erreichbar. Mehrere in einem dynamischen Parkleitsystem verwaltete Parkhäuser an der Peripherie der Innenstadt sowie ergänzende gut an das Straßennetz angebundene Parkplätze sind offenbar für die Nachfrage an normalen Werktagen sowie an den Wochenenden ausreichend. Die derzeitigen Gebühren sind eher als moderat zu bezeichnen. Zudem bestehen im Regelfall noch Auslastungsreserven. Problematisch erscheinen folgende Punkte:

- ➔ Die großen Parkplätze an Kammergasse/ Alois-Steinbrecher-Straße werden vorrangig aufgesucht, sind aber nicht in das Parkleitsystem integriert. Dadurch entsteht ggf. unnötiger Parksuchverkehr, da hier zu verschiedenen Zeitpunkten durchaus die Kapazitätsgrenze erreicht wird.
- ➔ Die Auslastung der Parkraumkapazitäten in den Parkhäusern differiert sehr stark. Während das Parkhaus Altstadt ständig größere Reserven aufweist, sind in den Parkhäusern Untere Altstadt und Am Wörth nur noch geringe Reserven vorhanden.
- ➔ Die Parkplätze an der Kammergasse und der Alois-Steinecker-Straße sind im Tagesverlauf weitgehend ausgelastet.
- ➔ Die Parkgebühren sind auch im Städtevergleich moderat, aber dadurch auch wenig geeignet, Steuerungswirkungen hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Parkraumnachfrage oder gar hinsichtlich von Überlegungen zur Verkehrsmittelwahl zu entfalten.
- ➔ Die nicht finanziell bewirtschafteten Kurzzeitstellplätze an der Altstadtperipherie verursachen einen hohen Kontrollaufwand, ohne entsprechende Einnahmen aus Parkraumgebühren zu generieren. Zudem werden Verlagerungsvorgänge zu den kostenfreien Stellplätzen induziert (z.B. von der Innenstadt in die Gartenstraße).
- ➔ Für Bewohner und auch Beschäftigte der Innenstadt gibt es ein Kontingent an Dauerparkkarten in den Parkhäusern, welches aber weitgehend erschöpft erscheint. Reserven bestehen trotz hoher Überzeichnung ggf. noch im Parkhaus Altstadt.
- ➔ Das Parkleitsystem beinhaltet keine Rückfallebene für Großveranstaltungen oder den Zustand der vollständigen Auslastung der Innenstadt mit Verweis auf Ausweichparkplätze (z.B. Luitpoldanlagen).

Bereich Bahnhof/ P+R

Freising verfügt über vergleichsweise große P+R-Parkplätze mit ca. 1.400 (kostenfreien) Stellplätzen. Jedoch gibt es eine Reihe von Defiziten, die folgendermaßen benannt werden können:

- Die P+R-Parkplätze sind im Regelfall zu den Nachfragespitzen an Werktagen vollständig ausgelastet. Die grundsätzlichen Entwicklungen im Großraum München lassen nicht die Schlussfolgerung zu, dass es rückläufige Tendenzen bei den Pendlerzahlen geben könnte.
- Die Parkplätze haben sich in Bereiche hinein ausgedehnt, wo die flächenintensive Nutzung als P+R-Parkplatz nicht als optimal erscheint (unbefestigte Flächen an der Luitpoldstraße).
- Ein Teil dieser Flächen ist unbefestigt und bei entsprechender Witterung schlecht nutzbar.
- Die Kostenfreiheit ist einerseits ein Anreiz für die Nutzung von Park&Ride im Großraum München. Andererseits führt sie auch zu falschen Anreizen. So ist davon auszugehen, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Nutzer der P+R-Parkplätze Freisinger Bewohner sind, die teilweise durchaus geeignete Alternativen zum Auto für die Fahrt zum Bahnhof zur Verfügung hätten (Fahrrad, ÖPNV). Überlegungen zur Stärkung des Nahverkehrs in Richtung München dürfen also nicht ausschließlich auf die potenzielle Erweiterung der Parkraumkapazitäten von P+R abzielen, sondern müssen ebenso andere Möglichkeiten berücksichtigen.

Bereich Lerchenfeld

Grundsätzlich gibt es im Bereich Lerchenfeld keinen größeren Mangel an Stellplätzen, was die Gesamtauslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum von maximal knapp über 60 % im Durchschnitt belegt. Hinzuweisen ist jedoch auf folgende Aspekte:

- Die Erreichbarkeit zentraler Bereiche an der Erdinger Straße ist durch die hohe Auslastung für alle Nutzergruppen (Bewohner, Kunden, sonstige) stark eingeschränkt. Hier besteht die Frage, ob durch eine räumliche Erweiterung des Kurzzeitparkens oder durch gebührenpflichtiges Parken Verbesserungen der Erreichbarkeit möglich wären.
- Auffallend sehr hohe Auslastungen tagsüber der Straßen Gute Änger, Angerbrunnensstraße und Am Lohmühlbach sind auf die dort vorhandenen Einrichtungen (Parken der Beschäftigten und Gäste) zurückzuführen. Da sich offenbar keine gravierenden Auswirkungen auf benachbarte Bereiche ergeben, wird kein erhöhter Handlungsbedarf gesehen.
- Aus einzelnen aus- oder überlasteten Straßenabschnitten in Wohngebieten resultiert vor dem Hintergrund der räumlichen Nähe von freien Stellplätzen ebenfalls kein Handlungsbedarf für die Stadt Freising.
- Hinsichtlich der Ausstattung mit privaten Tiefgaragenstellplätzen (Bewohnerparkgaragen) ist Lerchenfeld bezogen auf den städtischen Durchschnitt eher überdurchschnittlich versorgt. Es bestehen jedoch keine Erkenntnisse zur Verfügbarkeit freier Stellplätze für die Bewohner in diesen Anlagen.

Bereich südöstlich der Bahn/ Auenstraße

Dieser Bereich wurde in die Untersuchungen aufgenommen, weil es Hinweise von den Bürgern hinsichtlich potenzieller Fremdnutzungen gab (Vermutung des Langzeitparkens von Flughafen-gästen). Dieses konnte in den vorgenommenen Analysen jedoch nicht bestätigt werden. Vielmehr wurde festgestellt, dass in den Abendstunden zwar in Teilbereichen eine Vollauslastung vorhanden ist, jedoch keine nennenswerten Anteile an Langzeitparkern festzustellen und zudem auch noch Reserven vorhanden waren. Tagsüber sind in allen Teilbereichen ausreichend Stellplätze verfügbar. Diese Einschätzung erfolgt allerdings vor dem Hintergrund, dass z.B. an dem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Teil der Auenstraße auch Längsparken erfolgt, obwohl die Querschnittbreite der Straße dadurch soweit eingeschränkt wird, dass das Ein- und Ausfahren zu und von den Senkrechtstellplätzen auf der westlichen Straßenseite erschwert und teilweise sogar verhindert wird.

Ohne ergänzende Analysen ist schwer festzustellen, ob es zwischenzeitlich grundsätzliche Änderungen der Situation gab (wie z.B. im November in der Freisinger Presse benannt). Dies ist aber z.B. durch einmalige Aufnahmen der Belastungssituation in einem zur Analyse vergleichbaren Zeitbereich einfach möglich. Ebenso können keine Aussagen zu Ferienzeiten getroffen werden. Hier wäre eine vereinfachte Auslastungserhebung zu einem Zeitpunkt ebenso hilfreich, was aber einen Normalbetrieb des Flughafens ohne größere Corona-bedingte Einflüsse voraussetzt.

Im Zusammenhang mit den Bürgerhinweisen im Bereich Auenstraße ist nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass in Freising zahlreiche Bürger arbeiten, studieren und wohnen, deren Pkw nicht über ein einheimisches Kennzeichen verfügt.

Auch im Bereich südöstlich der Bahn/ Auenstraße gibt es private Tiefgaragen, deren Anteil an der Gesamtausstattung mit Stellplätzen aber sehr gering (stark unterdurchschnittlich) ist. Dies ist aber auch auf die bestehende Bebauungsstruktur mit vielen Einfamilienhäusern zurückzuführen, wo zahlreiche Stellplätze auf den Grundstücken eingeordnet sind (und eben nicht als Tiefgarage). Hinzuweisen ist aber auch auf den Umstand, dass zahlreiche (wahrscheinlich gemäß den Vorgaben der Bauleitplanung) eingeordnete Stellplätze auf den Privatgrundstücken derzeit zweckentfremdet genutzt werden, was das Parken der Bewohner in den öffentlichen Raum verlagert mit der Folge des Ansteigens der dortigen Auslastung.

Bereich Gartenstraße

Das Teiluntersuchungsgebiet um die Gartenstraße ist durch eine überdurchschnittliche Auslastung gekennzeichnet, wobei sich der Ost- und der Westteil des Gebietes deutlich unterscheiden. Zu dem hohen Parkdruck tragen insbesondere die Bebauungsdichte, die räumliche Nähe zur

Innenstadt und die dicht frequentierten Sozial- und Bildungseinrichtungen bei. Die hohe Nachfrage nach Kurzzeitparken lässt die Schlussfolgerung zu, dass hier eine Erweiterung von Kurzzeitparkbereichen sowie ggf. auch die Einführung von gebührenpflichtigem Parken adäquate Handlungsansätze wären. Dies hätte jedoch auch Auswirkungen auf die Nutzergruppen der Bewohner und der Beschäftigten und ist deshalb sorgfältig zu prüfen.

Bezogen auf die Einwohnerzahl im Bereich Gartenstraße ist die Ausstattung mit privaten Tiefgaragenstellplätzen überdurchschnittlich im Vergleich zu den anderen Bebauungsgebieten bzw. sogar am höchsten im städtischen Vergleich. Eventuelle Überlegungen zur Einführung von Bewohnerparkbereichen sollten daher berücksichtigen, in welcher Größenordnung es freie Kapazitäten in den (sicherlich kostenpflichtigen) Bewohnerparkgaragen gibt. Im Westteil des Untersuchungsgebietes werden keine grundsätzlichen Handlungsbedarfe gesehen. Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Rosenstraße und Frühlingstraße müssen vor allem auf die Berücksichtigung ausreichender Breiten für den Radverkehr abstellen, ggf. auch zu Lasten der Anzahl der Stellplätze. Das Bewohnerparken und die Einrichtung einer Fahrradstraße stünden jedoch nicht im Konflikt miteinander.

Bereich Vötting West und Parkplätze der TU

Der Bereich Vötting West liegt sehr nahe an den großen Parkplätzen der TU, weshalb diese mit in die Untersuchungen einbezogen wurden, um eventuelle Auswirkungen auf die Wohngebiete zu erfassen. Die öffentlichen Stellplätze in Vötting West sind durch die Bewohner in den Morgen- und Abendstunden weitgehend ausgelastet und werden tagsüber zu nicht unerheblichen Anteilen durch fremde Lang- und Dauerparker belegt, die zu hohen Anteilen Studenten und Angestellte der umliegenden Einrichtungen der TU und dritter Institute sein dürften. Ursache dafür sind nicht unbedingt unzureichende Kapazitäten auf den TU-Parkplätzen, sondern vielmehr deren Unübersichtlichkeit, welche das Auffinden freier Stellplätze erschwert. Dringender Handlungsbedarf für die Stadt Freising wird zunächst nicht erkannt, auch wenn eine teilweise Entlastung des Wohngebietes von den tagsüber abgestellten Fahrzeugen von Beschäftigten des Umfeldes wünschenswert wäre. Vielmehr sollte die TU dazu angeregt werden, die Organisation der Parkplätze zu optimieren.

Bereich Freising Nord

In Freising Nord sind keine gravierenden Probleme im ruhenden Verkehr vorhanden. Die Auslastung der im Regelfall unbewirtschafteten Stellplätze liegt im Gebietsdurchschnitt tagsüber und selbst in den Abend- und Morgenstunden nahe 60 %. Wenige aus- und teils überlastete kurze Straßenabschnitte in den Wohngebieten sind keine Veranlassung, den Parkraum wie auch immer neu zu organisieren, da freie Kapazitäten in geringer Entfernung zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich wäre jedoch zu überlegen, ob der Übergang zwischen Freising Nord und dem Innenstadtbereich klarer dargestellt werden könnte. Dies würde bedeuten, Kurzzeitparken in den für die Innenstadt relevanten Straßenabschnitten zu erweitern und ggf. eine finanzielle Bewirtschaftung einzuführen. Die Trennlinie hierfür wird aufgrund der anliegenden Nutzungen auf den Straßenzügen Vimystraße/ Prinz-Ludwig-Straße/ Kammergasse gesehen.

Es gibt ein großes Angebot privater Tiefgaragenstellplätze, jedoch stellt sich die Quote aufgrund der hohen Einwohnerzahlen im städtischen Vergleich eher als unterdurchschnittlich dar. Wie anfänglich beschrieben, resultieren aber daraus keine besonderen Probleme hinsichtlich des ruhenden Verkehrs.

Bereich Neustift

Der Bereich Neustift ist durch eine noch annehmbare Auslastung im Norden des Gebietes und sehr hohen Auslastungen im Südteil (insbesondere entlang der Alte Poststraße) gekennzeichnet. Während im Nordteil kein grundsätzlicher Handlungsbedarf gesehen wird, sollte andererseits überlegt werden, ob auf der Alten Poststraße nicht Kurzzeitparken und ggf. eine finanzielle Bewirtschaftung einzuführen wären. Dies würde Dauerparker verlagern und die Erreichbarkeit tagsüber verbessern.

Bezogen auf die Einwohnerzahl weist der Bereich Neustift ebenfalls eine sehr geringe Ausstattung mit privaten Tiefgaragenstellplätzen auf.

4. Ziele und Szenarien

4.1 Ziele für den ruhenden Verkehr

Zum ruhenden Verkehr sind für die Perspektive verschiedene Herangehensweisen denkbar, die insbesondere davon abhängen, wie die aktuelle Situation seitens der überwiegenden Bevölkerung (nicht der am stärksten wahrgenommenen Meinungsmacher) und der Kommunalpolitik bewertet wird. Hierfür dürften die vorgelegten Analysen und Bewertungen eine gute Grundlage bilden. Darüber hinaus sind aber die bereits formulierten und auch ausdiskutierten Ziele der Stadtentwicklung zu beachten. Hierzu sei insbesondere auf den 2016 verabschiedeten Stadtentwicklungsplan Freising verwiesen. Hier werden u.a. folgende für den ruhenden Verkehr relevanten Ziele benannt:

- ➔ Erreichbarkeit der Stadt Freising als Oberzentrum
- ➔ Hohe städtebauliche Qualität (was direkt mit der Nutzung des öffentlichen Raumes im Zusammenhang steht)
- ➔ Förderung von alternativen Mobilitätskonzepten (die eben nicht vorrangig dem Kraftfahrzeugverkehr dienen)
- ➔ Ausweitung des Angebotes für den ruhenden Verkehr nur nach sorgfältiger Abwägung. Dabei sollen die Bewohner im Vordergrund stehen.
- ➔ Optimierung der Kapazität der Park&-Ride-Anlage im Sinne einer flächenmäßigen Konzentration
- ➔ Beiträge der Stadtentwicklung zum Klimaschutz, hierbei u.a. Reduzierung der Flächenneversiegelung

Mit dem „Mobilitätskonzept Freising – nachhaltig mobil“ wurde bereits ein maßgeblicher Baustein erarbeitet, welcher diese Ziele anteilig aufgreift. Jedoch konzentrieren sich die Aussagen des Konzeptes auf den Fuß- und Radverkehr, zum ruhenden Verkehr werden keine weiterführenden Aussagen getroffen. Ein aktuelles integriertes Gesamtverkehrskonzept liegt für Freising ebenfalls nicht vor. Daher sind vertiefende Zielbestimmungen für die Entwicklung des ruhenden Verkehrs in Freising vorzunehmen. Da eine differenzierte Diskussion dazu bislang nicht erfolgt ist, wird im Weiteren anhand der Nutzung von Szenarien verdeutlicht, welche potenziellen Ziele mit unterschiedlichen Herangehensweisen besser oder schlechter erreicht werden können. Dazu werden die o.g. Ziele der Stadtentwicklung so untersetzt und ergänzt, dass eine Szenarienbewertung anhand der Ziele möglich wird.

Gute Erreichbarkeit: Erreichbarkeit bedeutet, dass alle relevanten Nutzergruppen ihre Wegeziele in angemessenen Zeiten/ Entfernungen erreichen. Grundsätzlich ist Erreichbarkeit verkehrsmittelübergreifend zu betrachten. Die Innenstadt von Freising gilt z.B. auch dann mit dem Pkw gut erreichbar, wenn Stellplätze in einer angemessenen Entfernung zur Verfügung stehen. Was

angemessene Entfernungen sind, ist nutzergruppenspezifisch zu diskutieren (siehe dazu Erläuterungen in 4.2). Für das Oberzentrum Freising ist im Pkw-Verkehr insbesondere entscheidend, ob ein Stellplatz ohne großen Parksuchverkehr zielgerichtet aufzufinden ist.

Ausreichende Stellplatzverfügbarkeit

Die Absicherung einer ausreichenden Stellplatzverfügbarkeit setzt eine Überlagerung öffentlicher und privater Aktivitäten voraus. Für die Stadt Freising stehen die Bewohner im Vordergrund, insbesondere in den historisch gewachsenen Gebieten ohne großes privates Stellplatzangebot. Das Parken durch Beschäftigte (und sonstige) ist so weit zu gewährleisten, wie es die öffentlichen Räume nicht überlastet und dem Ziel der Förderung alternativer Mobilität nicht entgegensteht.

Hohe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume: In dicht beparkten Straßen leidet die Qualität der öffentlichen Räume und ihre Nutzbarkeit. Insbesondere die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation werden dadurch beeinträchtigt. Konzepte für den ruhenden Verkehr sollten also darauf ausgerichtet werden, Übernutzungen und Fehlnutzungen (Regelverstöße) von Straßenräumen tendenziell vermeiden zu können. Dies bedeutet, ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum eher einzuschränken als auszuweiten.

Nachhaltige Förderung von alternativer Mobilität: Pkw-Mobilität ist bzgl. der Erreichbarkeit und auch bzgl. der Kosten nicht besser zu stellen, als die Nutzung der alternativen Verkehrsmittel. Vielmehr gilt der Grundsatz, dass die umweltfreundlichen Alternativen wo möglich besser zu stellen sind, beispielsweise bei der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt oder bei zielnäheren Fahrradabstellanlagen. Dies kann z.B. durch die Einordnung von Fahrradstellplätzen im Straßenraum (auch bei Entfall von Pkw-Stellplätzen!) erfolgen. Zudem besteht die Erkenntnis, dass das Ziel nur erreichbar ist, wenn keine grundsätzliche Ausweitung des Angebotes für den ruhenden Verkehr erfolgt, was jedoch Umstrukturierungen des Parkraumb Angebotes nicht ausschließt. Ausnahmen bestehen bei Investitionsvorhaben (insbesondere Wohnungsbau, Gewerbe), bei denen Stellplätze entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Freising nachzuweisen sind

Hohe Stadt- und Klimaverträglichkeit: Der Flächenverbrauch der Anlagen für den ruhenden Verkehr ist soweit möglich auf ein Minimum zu reduzieren.

Wirtschaftlichkeit: Die Vorhaltung und der Betrieb der Anlagen für den ruhenden Verkehr sowie der Stellplätze im Straßenraum (einschließlich der technischen Ausstattung und der erforderlichen Kontrolltätigkeiten) soll zu keinen zusätzlichen Belastungen des kommunalen Haushaltes führen, sondern möglichst durch die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden können (Verursacherprinzip).

4.2 Zu berücksichtigende Nutzergruppen

Von der Ausrichtung der Strategie der Parkraumentwicklung und seiner Bewirtschaftung sind die verschiedenen Nutzer ganz unterschiedlich betroffen. Deshalb sollen nachfolgend zunächst die verschiedenen Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen erläutert werden. Nach den

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 werden sechs Nutzergruppen unterschieden, die verschiedene Ansprüche an den Parkraum haben. Diese wurden entsprechend den besonderen Anforderungen in Freising modifiziert und sind nachfolgend beschrieben.

Bewohner (Einwohner)

Bewohner benötigen in der Regel einen möglichst wohnungsnahen Stellplatz. Insbesondere ab dem späten Nachmittag/ frühen Abend bis in die Morgenstunden sind fast alle Bewohner anwesend, so dass hier die meiste Nachfrage besteht. Auch tagsüber sollten Bewohner einen Stellplatz in einer angemessenen Entfernung zur Wohnung finden und unbeschränkt nutzen können. Dieser Nutzergruppe sollte eine sehr hohe Beachtung bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse entgegengebracht werden, ggf. durch spezifische Organisationsformen wie den Bewohnerparkbereichen. Gleichzeitig ist aber darauf hinzuweisen, dass dies keineswegs Kostenfreiheit bedeutet. Zudem ist durch alternative Angebote und Mobilitätsmanagement darauf hinzuwirken, dass Alternativen zum privaten Pkw-Besitz bestehen, welche insbesondere den Stellplatzbedarf senken. In diesem Zusammenhang sind zum Beispiel Car- und Bikesharing zu benennen.

In verdichteten Stadtgebieten ist es aber durchaus denkbar, dass längere Fußwege bis zu einem Stellplatz zurückzulegen sind. Als allgemein akzeptabel gelten Entfernungen, die denen eines Einzugsbereiches des öffentlichen Nahverkehrs entsprechen (ca. 300 m). Hinzuweisen ist aber auch darauf, dass insbesondere in größeren Städten (so auch in München) die Tendenz besteht, bei Neubauvorhaben des Wohnungsbaus statt wohnungsnaher Stellplätze Quartiersgaragen anzubieten, die im Regelfall nur mit längeren Fußwegen erreichbar sind. Dadurch sollen Möglichkeiten generiert werden, den öffentlichen Raum stärker von fließendem und ruhendem Verkehr zu entlasten und durch den Abstand auch das Verkehrsmittelwahlverhalten zu beeinflussen. In Klein- und Mittelstädten haben sich solche Herangehensweisen bislang nicht etabliert.

Beschäftigte

Beschäftigte belegen Stellflächen vor allem tagsüber während der Arbeitszeiten. Sie treffen meist in den Morgenstunden ein, nutzen von da an einen Stellplatz über einen langen Zeitraum (über sechs Stunden bis zu zehn Stunden) und verlassen den Stellplatz erst zum Feierabend (i.d.R. nachmittags) wieder. Größere Unternehmen verfügen im Regelfall über eigene Mitarbeiterstellplätze. Ein großer Teil von Beschäftigten parkt aber auch im öffentlichen Straßenraum, wenn keine oder zu wenige betriebliche Stellplätze vorhanden sind. Die Zumutbarkeit der Entfernung des Stellplatzes zum Ziel wird im Allgemeinen deutlich höher angesetzt, als bei den anderen Nutzergruppen. Sofern kostenfreie Stellplätze zur Verfügung stehen, werden durchaus auch fußläufige Entfernungen von 500 bis 700 m zurückgelegt. Zu den Beschäftigten gehören auch Auszubildende, Studierende und ggf. Schüler. Grundsätzlich gibt es vor allem in den größeren Städten Trends, die finanzielle Parkraumbewirtschaftung so auszudehnen, dass auch Beschäftigte davon zwangsläufig betroffen sind. Die Preissensibilität ist sehr hoch, so dass schnell auf unbewirt-

schaftete Bereiche ausgewichen wird, auch wenn diese weiter entfernt zum Ziel liegen. Grundsätzlich soll aber die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung dazu beitragen, die Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes zu erhöhen. Bewohner können mit entsprechenden Regelungen davon ausgenommen werden.

Kunden

Die Pkw-Nutzer, die zum Einkauf oder einer Erledigung (Arzt, Bank, Post etc.) unterwegs sind, treffen zu verschiedenen Zeiten im Tagesverlauf ein. Ihre Parkdauer ist oft kurz und überschreitet nur in Ausnahmen 4 Stunden (in der Regel < 2 Stunden). Welche Entfernung dabei zwischen Stellplätzen und den Zielen akzeptiert werden, hängt sehr stark von der Verweildauer und der Attraktivität der Ziele ab. Parkgebühren werden im Regelfall problemlos akzeptiert.

Besucher und Gäste

Unter Besuchern und Gästen werden diejenigen Nutzer verstanden, die zu verschiedenen privaten Zwecken die Innenstadt aufsuchen. Dazu gehören private Besuche, die Wahrnehmung kultureller Veranstaltungen, der Besuch von Freizeiteinrichtungen, Einkaufsbummel etc. Besucher und Gäste sind im Regelfall nicht unmittelbar auf zielnahe Stellplätze angewiesen, insbesondere dann, wenn kein herausragendes Einzelziel vorhanden ist (wie Theater, Großkino etc.). Übliche Parkdauern reichen von zwei bis vier Stunden.

Touristen:

Die Gruppe der Touristen hat für Freising durchaus einen hohen Stellenwert. Dabei scheint aufgrund der Lage und der touristischen Sehenswürdigkeiten der Tagestourismus eine deutlich höhere Bedeutung zu haben, als länger bleibende Touristen (u.a. ablesbar an der Anzahl und Größe der Hotels/ Unterkünfte). Während Hotelgäste stärker Stellplätze in der Nähe der Unterkunft nachfragen, sind für Tagestouristen die Altstadt als Ganzes und der Domberg die wichtigsten Ziele. Eine Abstellung der Fahrzeuge in Sichtweite der Altstadt wird im Regelfall als akzeptabel angesehen. Wichtig sind eine komfortable Abstellung des Fahrzeuges und eine gute (touristische) Wegweisung zu den eigentlichen Zielen. Die Preissensibilität ist eher gering, so dass Parkgebühren keine große Rolle bei der Entscheidung für oder gegen einen Parkplatz spielen. Die Aufenthaltsdauern liegen im Regelfall zwischen mindestens drei bis acht Stunden oder sogar länger.

Dienstleister:

In einem Stadtgefüge sind die verschiedensten Dienstleistungen erforderlich. Dazu gehören z. B. das Gesundheitswesen, Bringedienste oder das Handwerk. Hier ist im Regelfall eine zielnahe Abstellung erforderlich. Nicht zuletzt seien die Lieferanten benannt, die jedoch nicht unmittelbar auf den Parkraum zurückgreifen müssen, sondern gesonderte Ladezonen oder Nebenflächen bzw. bei ausreichenden Fahrbahnbreiten auch den Straßenraum nutzen können. Für diese Nutzergruppen sind meist besondere Regelungen erforderlich.

4.3 Szenarien für die Entwicklung des Parkraumes und des Parkraummanagements

Nachfolgend werden alternative oder ggf. auch aufeinander aufbauende (fiktive) Szenarien der grundsätzlichen Entwicklung von Parkraum und Parkraummanagement in Freising beschrieben und anhand der Ziele bewertet.

Szenario 1 – weitgehende Fortsetzung des Status quo („Laisser faire“)

Ausgehend von der Einschätzung, dass außer kleineren punktuellen Defiziten keine grundsätzlichen Problemlagen bestehen, auf die akut zu reagieren wäre, beinhaltet Szenario 1 die weitgehende Fortsetzung des bestehenden Zustandes. Die Kapazitäten für den ruhenden Verkehr bleiben weitgehend unverändert, ebenso die bewirtschafteten Bereiche und die Gebührenhöhe.

Dennoch gibt es städtebauliche Entwicklungen, die zu einer Verringerung der Kapazität in Teilbereichen führen. Unklar ist, ob die Tiefgarage auf dem Domberg weiterhin für eine uneingeschränkte öffentliche Nutzung zur Verfügung steht oder (entsprechend den Empfehlungen des Verkehrskonzeptes zum Domberg) nur noch in Ausnahmefällen (insbesondere Gottesdienste).

Die nachhaltige Aufwertung der gesamten Innenstadt durch die Neugestaltung des öffentlichen Raumes, die Neunutzung des sanierten Asam-Gebäudes als attraktives Kultur- und Bürgerzentrum sowie nicht zuletzt die Aktivitäten auf dem Domberg mit der Sanierung des Diözesanmuseums könnten zu einer deutlichen Stärkung des Oberzentrums Freising führen und damit einhergehend auch mit einer Zunahme der Nachfrage im ruhenden Verkehr. Tendenziell ist mit einer Zunahme der Auslastung der bestehenden Parkierungsschwerpunkte um die Innenstadt zu rechnen. Die Anzahl der Tage/ Zeiträume mit (zu) hoher Auslastung steigt weiter an.

Tagestouristen sind davon ebenfalls betroffen. Insbesondere Besucher des Dombergs haben es schwierig. Sofern die Tiefgarage noch öffentlich nutzbar ist, werden die schmalen Straßen zum Domberg befahren, wo es viele Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr gibt. Dabei ist es keinesfalls ausgeschlossen, dass die Tiefgarage überlastet ist. Das naheliegende Parkhaus Am Wörth ist ebenfalls ausgelastet, so dass starker Parksuchverkehr sowohl auf dem Domberg als auch im Innenstadtbereich entsteht. An Sonntagen bestehen jedoch keine grundsätzlichen Probleme.

In den Wohngebieten bleibt es weitgehend bei den derzeitigen Verhältnissen, sofern nicht durch eine zu starke Parkraumnachfrage in der Innenstadt eine Verdrängung/ Verlagerung in die innenstadtnahen Randbereiche erfolgt. Bei Neubauvorhaben werden Stellplätze entsprechend der aktuellen Stellplatzsatzung realisiert. In den Bestandsgebieten wird es immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen kommen, die sich auch in Meinungsäußerungen/ Beschwerden niederschlagen. Das Parkleitsystem wird sukzessive weiterentwickelt, wobei die Parkplätze an der Kammergasse/ Alois-Steinecker-Straße einbezogen werden.

Die Park&Ride-Situation am Hauptbahnhof verschärft sich wegen der weiteren Entwicklung der Auspendlerzahlen sukzessive, wodurch immer mehr Nebenflächen genutzt werden. Es fällt der Stadt sehr schwer, die erforderlichen Mittel für den Ersatz des flächenhaften Parkens durch eine hochbauliche Lösung (Parkhaus) aufzubringen. Aufgrund des anhaltenden Verzichts einer Bewirtschaftung ist eine Steuerung der Nachfrage kaum möglich. Auch viele Freisinger, die durchaus das Fahrrad oder den ÖPNV zum Bahnhof nutzen könnten, nutzen stattdessen ihren Pkw für den Weg zum Bahnhof, da in den frühen Morgenstunden noch ausreichend Stellplätze verfügbar sind.

Aufgrund der hohen Nachfrage im ruhenden Verkehr bei konstanten Kapazitäten und ohne Einflussnahme über die Gebühren entsteht ein sehr hoher Kontrollbedarf bei stagnierenden Einnahmen aus der Bewirtschaftung (die Anzahl der Verstöße und der daraus resultierenden Einnahmen würde wohl steigen). Die Kosten des Parktickets liegen weiterhin deutlich unter denen einer Fahrkarte für den ÖPNV (aktuell 3,30 € für die Einzelfahrt und 1,40 € für einen Streifenabschnitt, für die Fahrt in die Innenstadt und zurück sind jeweils zwei Tickets anzusetzen).

Die Wirkungen bzw. Entwicklungstrends im Szenario 1 bezogen auf die zuvor beschriebenen Ziele im Vergleich zum Bestand können vereinfacht wie folgt bewertet werden:

lfd. Nr.	Zielbeschreibung	Zielerreichung/ Entwicklungstrend
1	Gute Erreichbarkeit (Schwerpunkt Innenstadt)	→
2	Ausreichende Stellplatzverfügbarkeit	
	- Bewohner	→
	- Beschäftigte/ Sonstige	↓
3	Hohe Aufenthaltsqualität	→
4	Nachhaltige Förderung alternativer Mobilität	→
5	hohe Stadt- und Klimaverträglichkeit/ Flächeninanspruchnahme	↓
6	Wirtschaftlichkeit	→

Tabelle 4: Wirkungsbewertung im Szenario 1

Zusammenfassend ist für Szenario 1 festzustellen, dass die Ziele gemäß Stadtentwicklungskonzept in einem Laissez-faire-Szenario nicht erreicht werden können. Sofern der Status quo beibehalten wird, werden daraus kurzfristig keine gravierenden Probleme entstehen, jedoch bestehende Probleme sich sukzessive verschärfen, die Abweichungen zu den Zielen der Stadtentwicklung über die Zeit vergrößern und damit der Handlungsdruck systematisch zunehmen.

Szenario 2 – engagierte Begleitung der Stadtentwicklung

Szenario 2 ist dadurch gekennzeichnet, dass die dynamische Stadtentwicklung auch hinsichtlich der Anforderungen aus dem ruhenden Verkehr engagiert begleitet wird, um weiterhin das Verkehrssystem funktionsfähig zu halten und die Rolle als Oberzentrum in hoher Qualität ausfüllen zu können. Das Parkraumangebot wird sukzessive an die Anforderungen aus der Stadtentwicklung angepasst und das Parkraummanagement als Steuerungsinstrument genutzt.

Stellplätze in den Straßenräumen bleiben grundsätzlich erhalten. Reduktionen ergeben sich jedoch zugunsten von Begrünung und Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten oder bei Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. Grundlage ist hierfür das Zielnetz Radverkehr sowie das Radroutennetz der Haupttrouten mit Verbindungsfunktion (Alltagsradverkehr) aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Freising „nachhaltig.mobil“ und der momentan gültige Nahverkehrsplan der Stadt Freising und des Landkreises Freising. Dazu gehören u.a.

- die Einrichtung separater Verkehrsanlagen für den Radverkehr
- die Einordnung von Fahrradabstellanlagen im Straßenraum
- die Sicherung/ Verbesserung von Fußgängerquerungen
- Überformung der Stellplätze an der Wippenhauser Straße zugunsten anderer Nutzungen

Mit Maßnahmen der gebührenpflichtigen Bewirtschaftung wird rund um die Innenstadt, teilweise aber auch in den weiteren Stadtgebieten das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage auch unter den Bedingungen der Verknappung der Stellplätze im Straßenraum gewahrt.

Im Innenstadtbereich sichern die bestehenden Tiefgaragen und Parkhäuser die Deckung der Nachfrage grundsätzlich ab, wobei auch hier das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage über die sukzessive Anpassung der Kosten reguliert und die Wirtschaftlichkeit gesichert werden. Ein Entfall größerer Parkierungsschwerpunkte, z.B. durch eine veränderte Nutzung der Parkplätze an der Kammergasse, wird durch neue innenstadtnahe Parkierungsschwerpunkte ausgeglichen, ohne dass jedoch die Gesamtkapazität nennenswert erhöht wird. Durch eine äußerst attraktive Anbindung von Innenstadt und Domberg mittels ÖPNV an den Bahnhof und die P+R-Parkplätze wird deren Funktion für die Innenstadt gestärkt und der Entfall der Tiefgarage Domberg für die öffentliche Nutzung kompensiert.

Gemeinsam mit dem MVV gelingt es, eine hochbauliche P+R-Anlage in ausreichender Kapazität auf den Flächen an der Luitpoldstraße zu erreichen. Große Flächen können der Nutzung durch parkende Fahrzeuge wieder entzogen werden. Durch eine intelligente Organisation wird dabei erreicht, dass die Freisinger Einwohner überwiegend mit dem Bus und dem Fahrrad zum Bahnhof gelangen und eine überproportionale Dimensionierung vermieden wird. Die modulhafte Bauweise sichert Erweiterungsmöglichkeiten für ggf. ansteigende Bedarfe.

Aufgrund des gelungenen Überganges vom Parkhaus über die Gleise in Richtung Innenstadt mit Verknüpfung zum ZOB kann das Parkhaus teilweise auch innenstadtbezogene Funktionen wahrnehmen (u.a. auch zur Kompensation des Entfalls der öffentlichen Nutzung der Tiefgarage Domberg).

In den Gebieten außerhalb der Innenstadt, in denen eine finanzielle Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird, sichert die Einführung von Bewohnerparken für Bewohner mit Hauptwohnsitz in Freising die Stellplatzverfügbarkeit und Sozialverträglichkeit. Bei der Vergabe der Bewohnerparkausweise wird auch die Verfügbarkeit freier Kapazitäten in privaten Bewohnerparkgaragen berücksichtigt. Über das Bewirtschaftungsmodell und die Gebührenstaffelung wird gesichert, dass eine Stellplatzverfügbarkeit für Beschäftigte dem Grundsatz nach gegeben ist. Gleichzeitig wird durch Parkdauerbeschränkungen die Langzeitinanspruchnahme des Parkraums durch gewerbliche Nutzer und Passagiere des Flughafens verhindert.

Durch die Ausweitung von Bewirtschaftung und Bewohnerparken und das daraus resultierende verstärkte Kontrollerfordernis erhöhen sich Personalbedarf und Kosten für den Vollzugsdienst. Durch die ausgewogene Abstimmung der einzelnen Regelungen und deren konsequente Durchsetzung werden jedoch Defizite im Gesamtsystem der Parkraumbewirtschaftung vermieden.

lfd. Nr.	Zielbeschreibung	Zielerreichung/ Entwicklungstrend
1	Gute Erreichbarkeit (Schwerpunkt Innenstadt)	↑
2	Ausreichende Stellplatzverfügbarkeit	
	- Bewohner	↑
	- Beschäftigte/ Sonstige	↑
3	Hohe Aufenthaltsqualität	↑
4	Nachhaltige Förderung alternativer Mobilität	↑
5	hohe Stadt- und Klimaverträglichkeit/ Flächeninanspruchnahme	↑
6	Wirtschaftlichkeit	↑

Tabelle 5: Wirkungsbewertung im Szenario 2

Insgesamt lässt sich für Szenario 2 konstatieren, dass bei sich allen Zielen positive Entwicklungstrends ableiten lassen. Über den Grad der Zielerfüllung wird letztendlich aber die Ausformung der Einzelmaßnahmen entscheiden. Es wird ausdrücklich empfohlen, Szenario 2 den weiteren Überlegungen zugrunde zu legen.

5. Handlungskonzept

5.1 Vorbemerkungen

In den bisherigen Arbeitsschritten wurden die derzeitigen Verhältnisse analysiert, die potenziellen Handlungsspielräume verdeutlicht und die voraussichtlichen Folgen auch im Abgleich mit den Zielen der Stadtentwicklung aufgezeigt. Das nachfolgend entwickelte Handlungskonzept wird weitgehend in verschiedenen Teilbausteinen aufgebaut und kann teilweise auch in Einzelschritten umgesetzt werden. Auf Abhängigkeiten verschiedener Maßnahmen wird jeweils verwiesen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen gehen teilweise über die bisher üblichen Bausteine eines strategischen Parkraumkonzeptes hinaus. Insbesondere aus den Zielen des Klimaschutzes resultieren jedoch neue Anforderungen, denen sich ein solch strategisches Konzept ebenfalls stellen muss. Damit sind insbesondere die Anstrengungen um modale Verlagerungen gemeint, die ohne Beeinflussung über das Parkraummanagement kaum erfolgreich sein können.

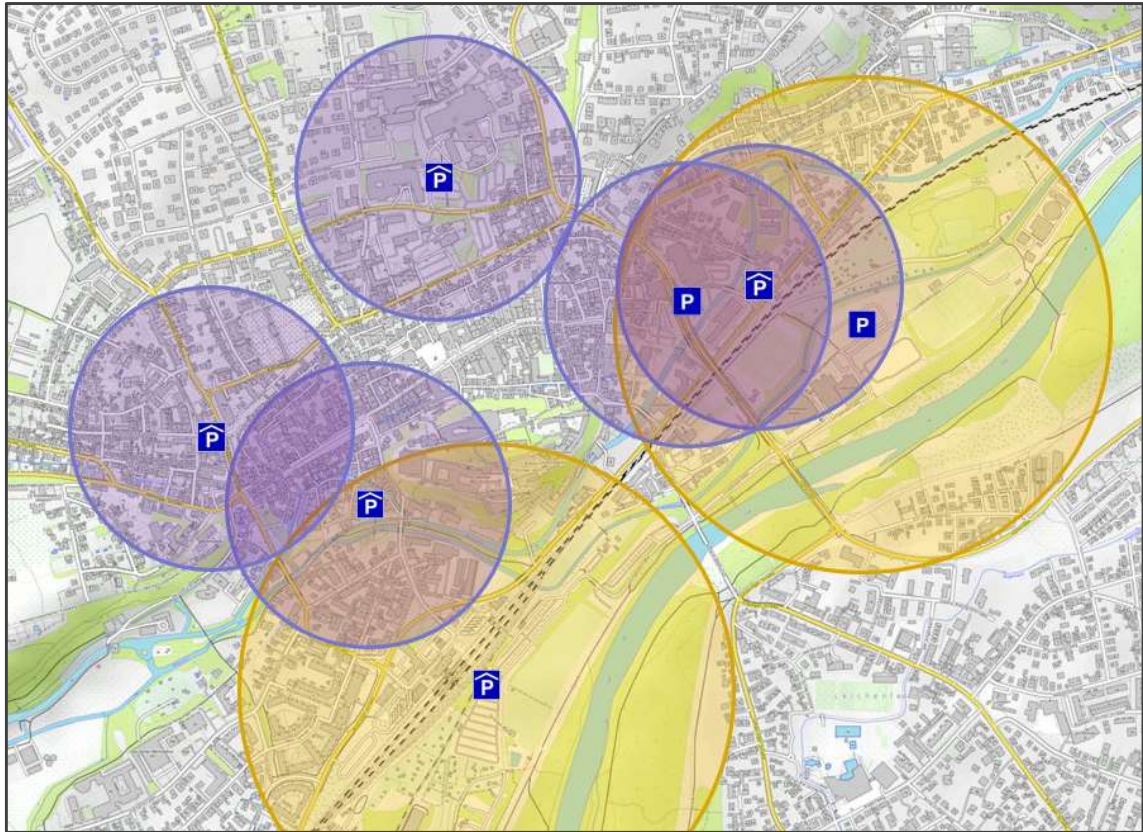
5.2 Stellplatzangebot und -bewirtschaftung Innenstadtbereich

Wie die Beschreibung zum Szenario 2 ausführt, reichen die derzeitigen Stellplatzzahlen dem Grunde nach aus. Das (öffentlich nutzbare) Stellplatzangebot sollte weder deutlich erhöht noch stark reduziert werden. Folgende Maßnahmen werden vor diesem Hintergrund empfohlen:

Maßnahme 1: Vorhaltung dauerhaft nutzbarer Stellplatzkapazitäten an der Peripherie der Altstadt zur Sicherung der oberzentralen Funktion

In der Analyse wurde herausgearbeitet, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Sicherung der oberzentralen Funktion auch unter den Bedingungen einer Verkehrs- bzw. Mobilitätswende eine hohe Bedeutung hat. Die bestehenden Kapazitäten sind dafür dem Grunde nach ausreichend, bedürfen aber vor dem Hintergrund städtebaulicher Entwicklungen einer Arrondierung. Dabei sind insbesondere folgende Punkte hervorzuheben:

- Sofern in der Perspektive eine städtebaulich veränderte Nutzung der derzeitigen Parkplätze an der Kammergasse beabsichtigt ist (z.B. als Retentionsflächen oder/ und innenstadtnahe Grünräume/ Parks), ist ein Ersatz etwa in bestehender Höhe anzustreben. Dies wäre beispielsweise durch eine Erweiterung des Parkhauses Altstadt denkbar. Der Laufweg vom Parkierungsschwerpunkt bis zur Unteren Hauptstraße sollte möglichst 300 m nicht überschreiten und attraktiv gestaltet sein.
- Ein Entfall der Stellplätze an der Wippenhauser Straße West ist nicht zwingend erforderlich, da es sich um eine beschränkte Anzahl handelt. In Überlagerung mit Maßnahme 2 wäre ein Ersatz andererseits sinnvoll. Die Planungsabsichten für ein Parkhaus Altstadt West westlich der Wippenhauser Straße stellt dafür einen sinnvollen Ansatz dar.
- Maßnahme 7 (Parken am Bahnhof) stärkt auch die Innenstadtrelevanz der dortigen Stellplätze.



Grafik 44: perspektivische Parkierungsschwerpunkte mit 300m/ 500m-Einzugsbereich

Insgesamt könnte das Angebot gemäß Grafik 44 die Zielvorstellung für die Innenstadt abbilden. Durch die bestehenden peripheren Parkierungsschwerpunkte ist eine sehr gute Anbindung/ Erschließung der Innenstadt gegeben. Ein Parkhaus Altstadt West entlastet insbesondere das Parkhaus Am Wörth, welches stärkere Aufgaben für den Domberg übernehmen muss. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Tagesgäste und Beschäftigte ist auch über die Parkierungsschwerpunkte Bahnhof und Luitpoldanlagen gegeben. Hier dargestellt ist ein 500m-Einzugsbereich. Aber auch eine Distanz von 700 bis 800 m ist in jedem Fall noch verträglich.

Maßnahme 2: Einschränkung der öffentlichen Nutzung der Tiefgarage Domberg

Verkehr von und zur Tiefgarage Domberg belastet den Domberg und die Zufahrten im östlichen Teil der Altstadt. Mit Eröffnung des sanierten und umgebauten Diözesanmuseums ist mit einem erheblichen zusätzlichen Besucherandrang auf dem Domberg zu rechnen (voraussichtlich 2022). Die bereits in der Untersuchung zum Domberg benannten Defizite werden sich dann voraussichtlich erheblich verschärfen, wenn nicht kurzfristig gegengesteuert wird. Grundsätzlich ist es anzustreben, zukünftig keinen allgemeinen Quell- und Zielverkehr des Dombergs direkt bis auf den Domberg zu führen, also auch nicht die Besucher des Diözesanmuseums. Es besteht die große Gefahr, dass es zu Überlastungen der Tiefgarage kommt, was jedoch erst auf dem Domberg ersichtlich wird, da es keine dynamischen Informationen zur Auslastung der Tiefgarage gibt, die bereits vor dem Domberg angezeigt werden.

Die Maßnahme beinhaltet die Entfernung aller Informationen im öffentlichen Straßenraum, die auf die Tiefgarage Domberg hinweisen. Darüber sollte angestrebt werden, den öffentlichen Charakter der Tiefgarage aufzuheben, was nur gemeinsam mit dem Betreiber (Erzbistum Freising/ München) vereinbart werden könnte. Dies schließt angemeldete Besucherverkehre nicht aus (beschränkt öffentliche Nutzung). Dennoch ist die Erreichbarkeit des Dombergs zu sichern, wozu ein Teil der nachfolgend benannten Begleitmaßnahmen beitragen soll.

Folgende Begleitmaßnahmen sind zur Umsetzung von Maßnahme 2 sinnvoll/ erforderlich:

- Anpassung des Parkleitsystems und der Wegweisung. Die Funktion des öffentlichen Parkierungsschwerpunktes für das Ziel Domberg geht vor allem auf das Parkhaus Am Wörth über. Deshalb sollte hier eine veränderte Zielführung und Namensgebung vorgenommen werden. Der Vorschlag hierfür lautet „Am Wörth/ Domberg“. Die Tiefgarage auf dem Domberg sollte vollständig aus dem Parkleitsystem herausgenommen werden, ebenso das Ziel Domberg aus der Wegweisung.
- Einführung eines ÖPNV-Angebotes zum Domberg, am günstigsten von der Schnittstelle Bahnhof aus (Vorschläge dazu siehe auch Verkehrskonzept zum Domberg)
- Verbesserung der Stellplatzverfügbarkeit am Bahnhof zur Wahrnehmung Innenstadt- bzw. Domberg-bezogener Aufgaben.
- Einarbeitung der Hinweise auf die veränderte Erreichbarkeit des Dombergs in alle digitalen und Printmedien zu den Einrichtungen auf dem Domberg sowie in Hinweisen zur Durchführung von Gottesdiensten und anderen Veranstaltungen.

Maßnahme 3: Erhöhung der Parkgebühren Innenstadt

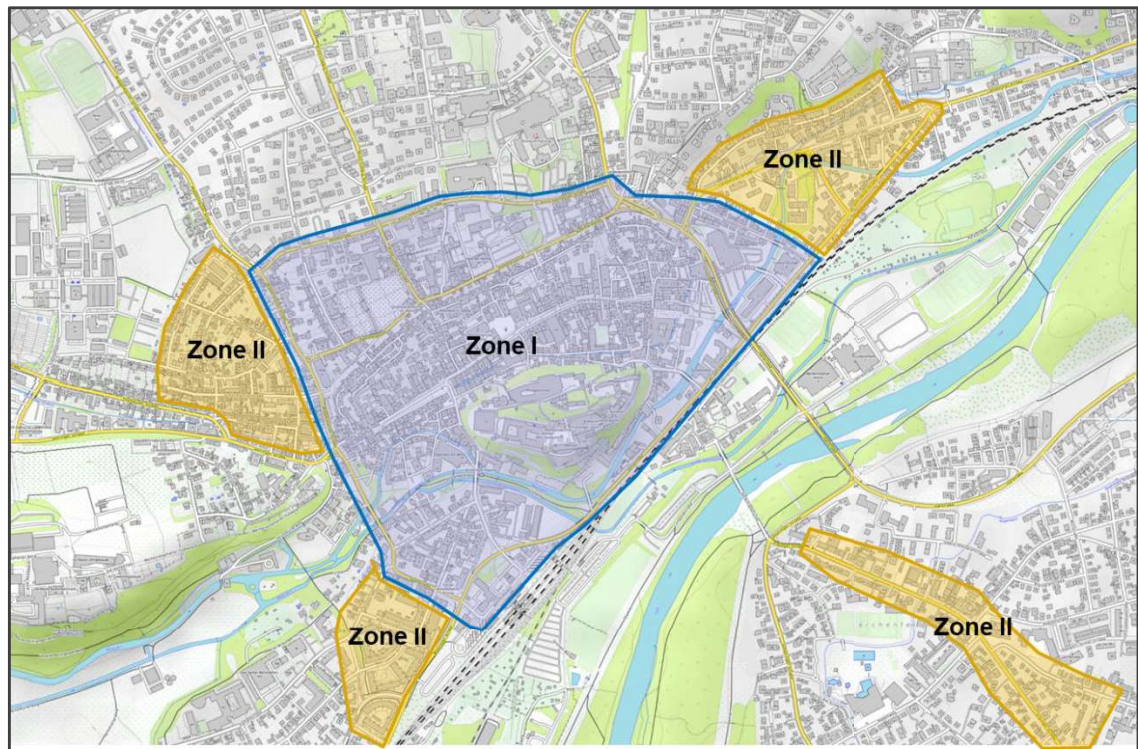
Die Tarife für das Parken in Straßenräumen und in den Parkhäusern sind auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau und zur Erzielung einer modalen Lenkungsfunktion deutlich anzuheben. Ein Vergleich mit verschiedenen bayrischen und baden-württembergischen Städten ergab, dass für innenstadtrelevante Parkhäuser nur in Ausnahmefälle Gebühren unter 1,50 € je Stunde anfallen, in der Regel eher 1,80 € bis 2,0 €. Es wird vorgeschlagen, den Tarif in einem ersten Schritt kurzfristig jeweils um mindestens 1 € je Stunde anzuheben (im Regelfall auf 2 €/ Stunde bzw. 2,50 € im Parkhaus Am Wörth). In den Folgejahren kann der Tarif in Abhängigkeit der Auslastung schrittweise weiter angehoben werden, so dass eine häufige Überlastung des Parkraumes vermieden wird.

Maßnahme 4: Durchgängig gebührenpflichtiges Parken Innenstadt

Die zentrumsrelevanten Stellplätze im Innenstadtbereich (Zone I) sind durchgehend finanziell zu bewirtschaften. Betroffen sind demzufolge vor allem folgende Straßen (-abschnitte):

- Haydstraße/ Alois-Steinecker-Straße
- Ganzenmüllerstraße

- Prinz-Ludwig-Straße
- Bahnhofstraße
- Fabrikstraße
- Martin-Luther-Straße
- Gartenstraße (Teilabschnitt Innenstadt)



Grafik 45: Vorschlag für die Einteilung gebührenpflichtiger Bereiche

Die Gebührenhöhe entspricht den Vorschlägen aus Maßnahme 3 (2 €/ Std.). Eine Höchstparkdauer von zwei Stunden ist für verschiedene Erledigungen zu kurz. So können beispielsweise Arztbesuche oder Besprechungen in Behörden durchaus einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Zwar konnten für den Innenstadtbereich keine Auswertungen zu den Parkdauern vorgenommen werden, die Auswertungen für die anderen Stadtteile zeigen aber einen sehr hohen Anteil von Parkvorgängen von 3 bis 5 Stunden. Es wird eine Höchstparkdauer von drei Stunden vorgeschlagen. Längeres Parken ist in den Parkhäusern möglich.

Die Fragestellung, ob hier Bewohnerparken (finanziell bewirtschaftet, Bewohner mit Bewohnerparkausweis frei) eingeführt werden sollte, ist vergleichsweise schwierig zu beantworten. Aus Luftbildauswertungen wurde der Eindruck gewonnen, dass das Parken von den privaten Grundstücken teilweise bewusst in den öffentlichen Raum verlagert wurde und wird, um in den Grundstücken andere Nutzungen zu etablieren (z.B. in der Ganzenmüllerstraße). Dabei wird der Straßenraum selbstverständlich und kostenfrei in Beschlag genommen. Preiswertes Bewohnerparken wird an diesem Umstand nicht viel ändern. Sofern also Bewohnerparken in der Innenstadt

(und auch in den anderen Stadtteilen) teilweise eingeführt werden soll, sind die konkreten Regularien und Gebühren für die Bewohnerparkausweise zu diskutieren. Im Jahr 2020 wurden hier seitens des Gesetzgebers neue Möglichkeiten eingeräumt (siehe hierzu auch die Ausführungen zu den Maßnahmen 6 und 12). In diesem Zusammenhang ist außerdem auf Artikel 52 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zu verweisen. Dort heißt es in Absatz 9: „Stellplätze und Garagen dürfen nicht zweckfremd benutzt werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlagen benötigt werden.“

Aus Sicht des Verfassers wäre es ausreichend, die Bewirtschaftungszeiten so einzugrenzen, dass für Bewohner (wie alle anderen) zwischen 18.00 und 09.00 Uhr ein kostenfreies Parken möglich ist.

5.3 Maßnahmen im Umfeld der Innenstadt und weiteren Stadtteilen

Maßnahme 5: Erweiterung des gebührenpflichtigen Parkens

In den Bereichen unmittelbar um den Kernbereich der Innenstadt herum sowie in weiteren Bereichen mit sehr hoher Parkraumnachfrage/ -auslastung wird das gebührenpflichtige Parken erweitert, um durch eine teilweise Entlastung/ Verlagerung von Dauerparkern die Erreichbarkeit dem Grunde nach zu verbessern (Zone II). Hierdurch ergibt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit eine ständige Verfügbarkeit freier Stellplätze. In der Folge sind räumliche und modale Verlagerungen zu erwarten. Ausgehend von der höheren Gebühr im Innenstadtbereich wird in den peripheren Bereichen eine geringere Gebühr vorgeschlagen. Denkbar wäre ein Ansatz, in welchem je Stunde 1 € fällig wird.

Wer die Gebühren vermeiden aber nicht auf den Pkw verzichten will, muss in entferntere gebührenfreie Bereiche ausweichen. Erfahrungsgemäß überlagern sich jedoch Gebührenakzeptanz und modale Wirkungen derart, dass nur eine vergleichsweise geringere räumliche Verlagerungswirkung entsteht, die Ziele der Entlastung aber dennoch erreicht werden. Mit Einführung der Bewirtschaftung ist die Auslastung erneut zu prüfen. Sofern sich zu geringe modale und räumliche Verlagerungseffekte ergeben ist zu prüfen, ob in Teilbereichen die maximale Parkdauer eingeschränkt werden kann. Die Bereiche könnten sich auch an den bislang bereits zeitlich beschränkten Bereichen orientieren.

Eine Freigabe für Bewohner mit Parkausweis wird empfohlen, auf die Hinweise zur (an Bedingungen geknüpfte) Vergabe der Bewohnerparkausweise wird verwiesen. Kleinere Nebenstraßen in den Gebieten mit überwiegender Wohnbebauung können exklusiv dem Bewohnerparken zur Verfügung gestellt werden, wobei die Regularien der StVO (50%-Regel, Erläuterung siehe Maßnahme 6) zu beachten sind. Folgende Bereiche kommen infrage:

- Innenstadtnahe Teilgebiet westlich Johannisstraße/ südlich Saarstraße mit Gartenstraße, Frühlingsstraße, Max-Lehner-Straße, Angerstraße, etc. Das Gebiet ist auch durch eine sehr hohe Dichte von Bewohnerparkgaragen gekennzeichnet, was bei den Regularien für die Vergabe von Bewohnerparkausweisen zu berücksichtigen ist.
- Innenstadtnahe Teilgebiet Alte Poststraße/ Landshuter Straße östlich Kölblstraße. Hier könnten vor allem die kleineren Nebenstraßen zur Mosach hin vollständig als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden, während insbesondere die Alte Poststraße finanziell bewirtschaftet wird.
- Westlich an die Innenstadt angrenzendes Teilgebiet um die Mozartstraße/ Ferdinand-Zwack-Straße.
- Zentraler Bereich im Lerchenfeld. Hier besteht ein sehr hohes Kurzzeitparkbedürfnis, was regelmäßig zu Überlastungen führt. In die finanzielle Bewirtschaftung ist der gesamte Abschnitt der Erdinger Straße vom Rennweg bis zur Katharina-Mair-Straße einzubeziehen. Auch benachbarte Bereiche (Teile von Kulturstraße, Kepserstraße und Kulturstraße könnten mit einbezogen werden. Hier wäre Kurzzeitparken (max. 2 oder 3 Stunden) zu empfehlen, wobei insbesondere auf der Erdinger Straße auf eine Freigabe für Bewohner teilweise verzichtet werden sollte (siehe hierzu jedoch auch nachfolgende Maßnahme 6).

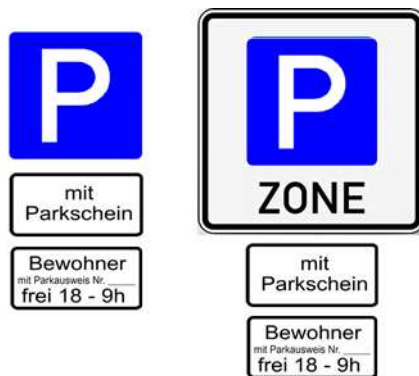
Maßnahme 6: Pilotprojekt flächendeckende Parkraumbewirtschaftung Lerchenfeld

In verschiedenen Städten werden vor allem in den zentralen Stadtbereichen bereits flächendeckende Parkraumbewirtschaftungen praktiziert, die nicht nur die unmittelbaren City-Lagen betreffen, sondern auch Wohn- und Mischgebiete (z.B. in Berlin, München, Dresden und weitere). Vor dem Hintergrund der Bemühungen um den Klimaschutz und damit im Zusammenhang der Beeinflussung des Modal Split erhalten Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement eine immer höhere Bedeutung. Auch kleinere Städte gehen sukzessive zu einer erweiterten/ flächigen Parkraumbewirtschaftung über. So finden sich beispielsweise entsprechende Ansätze in den Szenariobetrachtungen zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Ansätze auch im noch zu erarbeitenden Maßnahmenkonzept verankert werden.

Deshalb wird vorgeschlagen, alternativ zur räumlich begrenzten Parkraumbewirtschaftung entsprechend Maßnahme 5 im Lerchenfeld ein Pilotprojekt zur flächendeckenden finanziellen Parkraumbewirtschaftung durchzuführen. Das Lerchenfeld ist deswegen dafür gut geeignet, weil hier spezifische Randbedingungen vorliegen. Insbesondere sind dies eine vergleichsweise hohe Nachfrage nach Parken im öffentlichen Raum, zu der auch viele Beschäftigte aus den dort vorhandenen Unternehmen beitragen. Andererseits gibt es einen sehr hohen Anteil privater Bewohnerparkgaragen. Eine durchgehende Parkraumbewirtschaftung würde hier dem Grunde nach die gleichen Ziele verfolgen, die auch für die Gesamtstadt formuliert wurden, nämlich den Erhalt/ die Verbesserung der Erreichbarkeit (durch problemloses Auffinden freier Stellplätze) bei gleichzeiti-

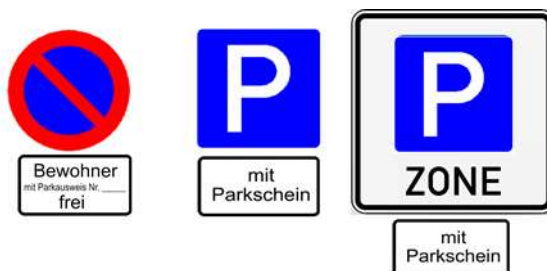
ger Entlastung des öffentlichen Raumes zugunsten anderer Nutzungen als durch den Kraftfahrzeugverkehr. Auch ist das Ziel der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes als maßgeblichem Beitrag zum Klimaschutz in diesem Zusammenhang zu benennen. Für eine flächendeckende Bewirtschaftung des Lerchenfeldes werden vor allem folgende Ansatzpunkte gesehen:

- Bewirtschaftungsform: Die Bewirtschaftung kann grundsätzlich im Trennprinzip oder Mischprinzip erfolgen. Im **Mischprinzip** erfolgt eine finanzielle Bewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze im Straßenraum und die Freigabe für Bewohner mit Bewohnerparkausweis. Hier wären keine spezifischen Regelungen für Gäste/ Besucher erforderlich.



Grafik 46:: Beschilderung im Mischprinzip mit straßenbezogener oder zonaler Beschilderung

Trennprinzip im klassischen Sinne bedeutet, dass einerseits ausschließlich ganze Straßenabschnitte dem Bewohnerparken vorbehalten bleiben, während andere Straßenabschnitte nur gegen Gebühr geparkt werden dürfen. Hinzuweisen ist darauf, dass beim Trennprinzip nur 50 % der öffentlichen Stellplätze für Bewohner reserviert werden dürfen.



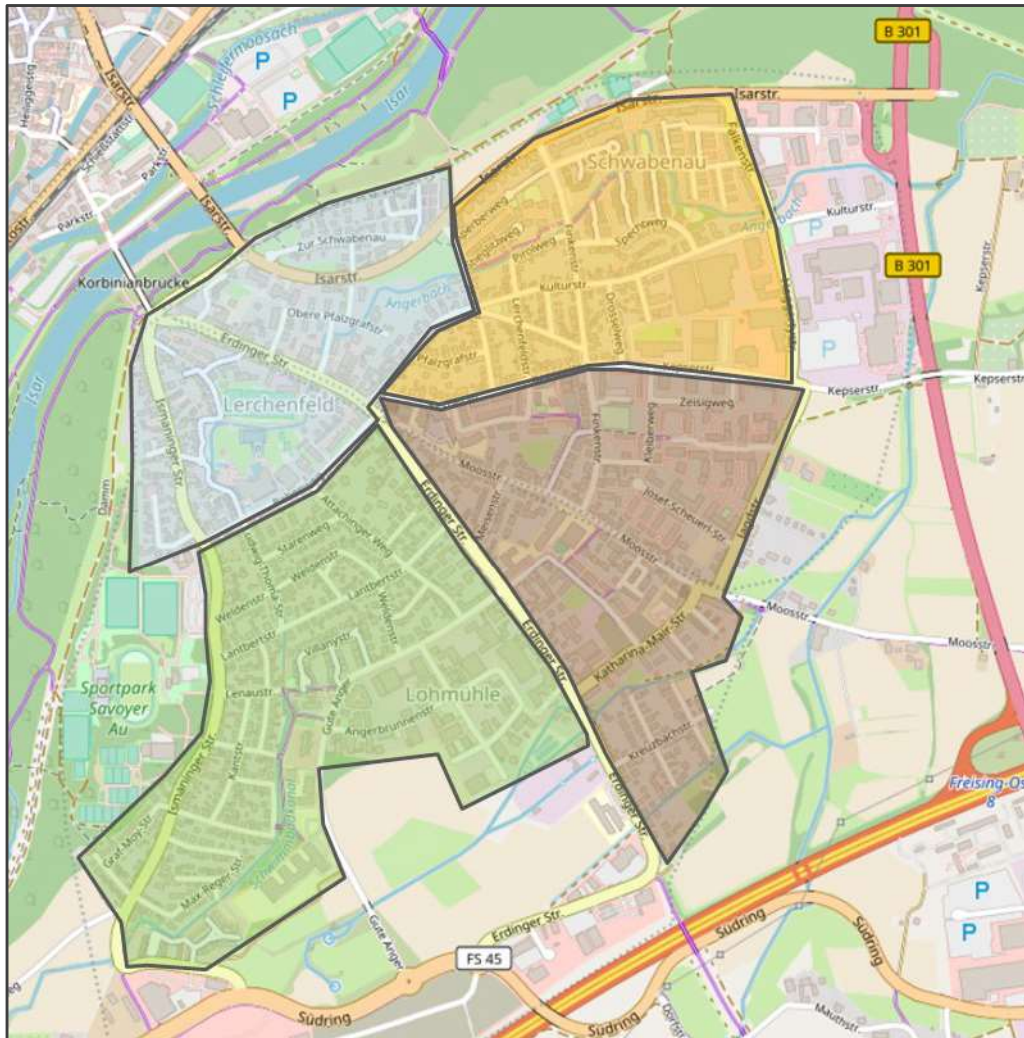
Grafik 47:: Beschilderung im klassischen Trennprinzip

- Es sind verschiedene **Mischformen** denkbar, z.B. Anwendung des Trennprinzips auf bestimmten Straßen, (z.B. Erdinger Straße bzw. die in Maßnahme 5 benannten Bereiche mit einem hohen Bedarf für Kurzzeitparken), oder zeitliche Ausnahmen wie Freigabe der im Trennprinzip bewirtschafteten Straßen ab einer bestimmten Uhrzeit für Bewohner mit Parkausweis).
- Erforderliche Parkscheinautomaten: Alle Straßenräume, in denen geparkt werden darf, sind bei Anwendung des Mischprinzips mit Parkscheinautomaten auszurüsten, es besteht also

ein vergleichsweise hoher technischer Aufwand. Im Trennprinzip wäre nur ein Teil der Straßenräume auszurüsten (geringerer technischer Aufwand). Jedoch sind ggf. zahlreiche Ausnahmen zu beschildern, um beispielsweise das zielnahe Abstellen von Fahrzeugen an Arztpraxen in Wohnstraßen zu ermöglichen. Je Parkscheinautomat sind Investitionen (je nach Bauart) von 3.000 bis 5.000 € zu veranschlagen, hinzu kommen Kosten für den Tiefbau (nicht pauschal bezifferbar) und jährliche Wartungskosten von 120 bis 200 € je PSA. Die Laufentfernung bis zum nächstgelegenen Parkscheinautomaten sollte maximal etwa 75 m betragen, wobei mit Ausnahme verkehrsberuhigter Bereiche die Straßenseite nicht gewechselt werden soll.

- Kontroll- und Personalaufwand: der Kontrollaufwand erstreckt sich bei beiden Bewirtschaftungsformen über die gesamte Fläche, da auch die Bewohnerparkregelungen im Trennprinzip konsequent durchzusetzen sind. Demzufolge kann in etwa auch von einem vergleichbaren Personalaufwand ausgegangen werden. In Berlin wird z.B. von einem Personalaufwand von ca. 2 Personen je km² im Außendienst ausgegangen. Inklusive Ausstattung und Verwaltungsaufwand wird mit einem Aufwand von ca. 60.000 bis 80.000 € p.a. und Person gerechnet. Für das Lerchenfeld mit einer bebauten Fläche von ca. 2 km² würde dies einen Personalaufwand von ca. 4 Personen im Außendienst bedeuten.
- Bewohnerparkzonen: Beide Bewirtschaftungsformen erfordern die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen, für die Bewohnerparkzonen festzulegen sind. Ausgehend von einschlägigen Urteilen zur Größe von Bewohnerparkzonen sollte eine maximale Ausdehnung von 1.000 m möglichst nicht überschritten werden. Die Einteilung soll zudem dazu geeignet sein, unnötige Binnenverkehre der Bewohner mit dem Pkw zu vermeiden. Daraus abgeleitet ist z.B. die Einteilung gemäß nachfolgender Grafik 48 denkbar.
- Regularien für die Bewohnerparkausweise: Gemäß den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR) ist ein Schlüssel von bis zu 1,6 Bewohnerparkausweisen je Bewohnerstellplatz anzusetzen (im Trennprinzip). In der Praxis haben sich aber auch Schlüssel von bis zu 2,5 und teilweise mehr nicht als unverträglich erwiesen. Vor dem Hintergrund des sehr großen Angebotes an Bewohnerparkgaragen (deren Auslastung jedoch unbekannt ist) sollte jedoch auf eine an verschiedene Kriterien gekoppelte möglichst geringe Anzahl von Bewohnerparkausweisen orientiert werden.

Als Pilotprojekt bzw. Verkehrsversuch könnte die Bewirtschaftung des Lerchenfeldes eine über Freising hinausgehende Bedeutung erlangen. Jedoch sind eine sorgfältige Vorbereitung mit differenzierter Festlegung der Bewirtschaftungsform nach Einzelbereichen sowie eine umfängliche Wirkungsevaluierung erforderlich, um Erkenntnisse zur Nachsteuerung der Einzelregelungen und zur Übertragbarkeit auf andere Stadtteile von Freising (z.B. Gartenstadt) oder andere Städte zu erhalten. In das Pilotprojekt sind auch Überlegungen zur Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise zu integrieren (ggf. mit bestimmten Gebührenstaffelungen in Abhängigkeit der sozialen Situation/ Fahrzeugart und -größe).



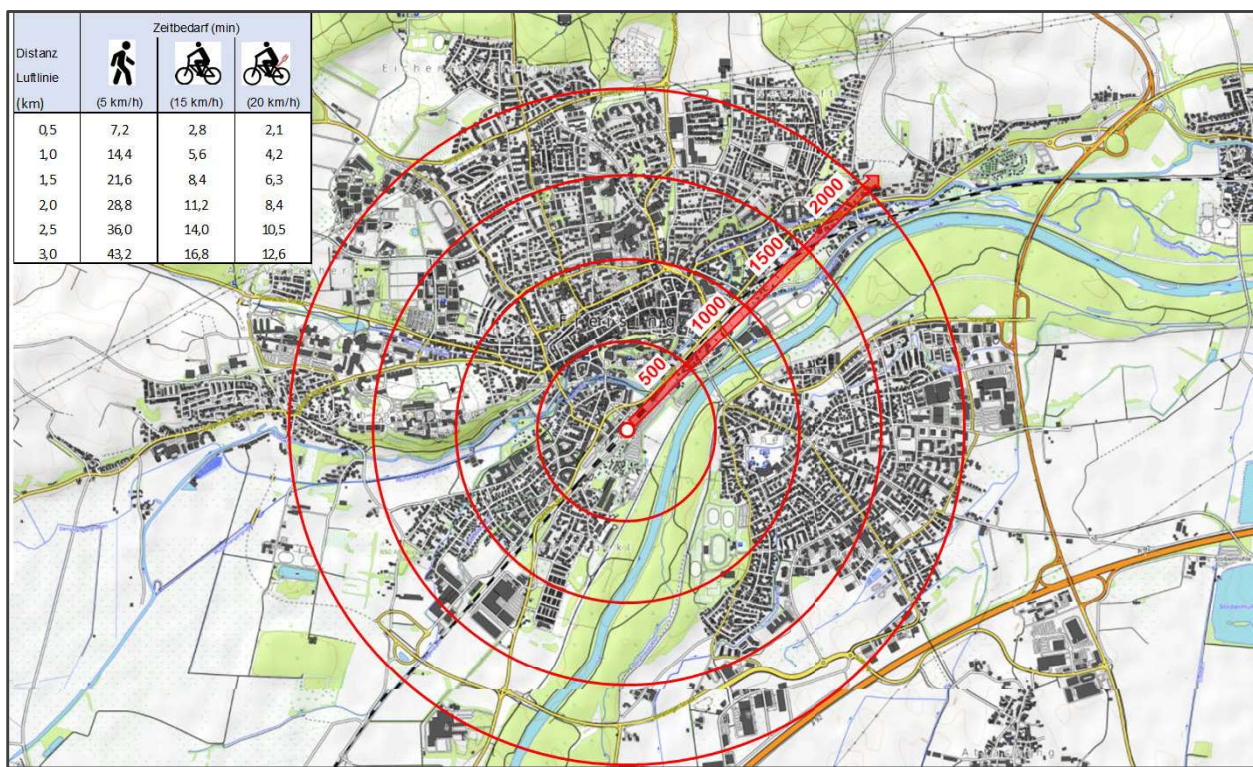
Grafik 48: potenzielle Bewohnerparkzonen im Lerchenfeld

Maßnahme 7: Stärkung des Parkens am Bahnhof Freising

Wie in den Analysen bereits beschrieben wurde besitzt der Bahnhof aufgrund seiner Funktion und Lage eine sehr hohe Bedeutung sowohl für Park&Ride als auch für das innenstadtbezogene Parken. Unter den derzeitigen Nutzungsbedingungen ist davon auszugehen, dass ein nicht unbedeutender Anteil der Nutzer des Pendlerparkplatzes und der umliegenden Flächen nicht auf die Nutzung des Pkw auf der Fahrt zum Bahnhof angewiesen ist, sondern ebenso das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen könnte. Dies trägt auch zu der in der Analyse beschriebenen exzessiven Flächeninanspruchnahme und der ständigen (werktäglichen) Vollauslastung bei.

Die Stärkung des Parkens bedeutet demnach keineswegs die ausschließliche Erhöhung der Parkraumkapazitäten in Abhängigkeit der derzeitigen (oder sich unter unveränderten Rahmenbedingungen zukünftig entwickelnden) Nachfrage nach Parkraum. Vielmehr sollte auch hier die Beeinflussung der Rahmenbedingungen dahingehend erfolgen, dass denjenigen, die problemlos

das Fahrrad oder den ÖPNV auf dem Weg zum Bahnhof nutzen könnten, entsprechende Anreize zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden.



Grafik 49: Reisezeiten und -weiten bis zum Bahnhof Freising

Im Umkehrschluss soll der Bahnhof als Schnittstelle zum SPNV und auch als peripherer Standort zum innenstadtbezogenen Parken jederzeit gut erreichbar sein, d.h. auch in Spitzenzeiten sollen freie Stellplätze schnell aufzufinden sein.

Dies kann nur mit entsprechenden finanziellen Anreizen gelingen. Vorgeschlagen wird die Einführung eines einheitlichen Tarifs für alle Stellplätze am Bahnhof von zunächst 2 €/ 24 Std. Die Kosten gelten sowohl für Pendler als auch für innenstadtbezogenes Parken, was eine Abgrenzung verschiedener Bereiche nicht erforderlich macht.

Die Umsetzung von Maßnahme 7 kann schrittweise erfolgen. In einem **ersten Schritt** sind alle derzeit zum Parken genutzten Flächen in die Bewirtschaftung einzubeziehen (2 €/ 24 Std.). Die unbefestigte Fläche an der Luitpoldstraße südlich der Erdinger Straße kann mit einem ermäßigten Satz von 1 €/ 24 Std. belegt werden. Bereits in diesem Schritt werden modale Auswirkungen (Rückgang der Stellplatznachfrage) zu verzeichnen sein (stärkere Nutzung Fahrrad/ ÖPNV), so dass sich der konkrete Bedarf besser eingrenzen lässt.

Der **zweite Schritt** beinhaltet den Bau eines Parkhauses/ Parkdecks gemäß den obigen Anregungen. Ohne vertiefende Untersuchungen lassen sich die Nutzergruppen Pendler und Besucher

der Innenstadt nicht voneinander abgrenzen, so dass die Dimensionierung des Parkdecks derzeit schwierig erscheint. Der zusätzliche Bedarf für die Innenstadt in der Prognose (auch mit Umsetzung der anderen beschriebenen Maßnahmen) wird überschlägig mit etwa 200 bis 400 Stellplätzen abgeschätzt. Eine Orientierung des zukünftigen Bedarfs am gegenwärtigen Angebot erscheint zunächst als praktischer Ansatz.

Jedoch ist zu beachten, dass auch deutliche Nachfrageerhöhungen nicht auszuschließen sind. Diese können u.a. aus der sukzessiv erweiterten Parkraumbewirtschaftung in München und der Zunahme der Anzahl der Pendler resultieren. Es sollten daher flexible Erweiterungsmöglichkeiten durch eine modulare Bauweise ermöglicht werden, was die Vorhaltung entsprechender Flächen voraussetzt. Zielstellung sollte es aber in jedem Fall sein, den Flächenverbrauch gegenüber dem heutigen Zustand deutlich einzuschränken. Auch kann das Erfordernis zukünftiger Tarifierhöhungen zur Wahrung des Gleichgewichtes zwischen Stellplatzangebot und -nachfrage auch am Standort Bahnhof Freising nicht ausgeschlossen werden.

Hinzuweisen ist noch auf den Umstand, dass die hier beschriebenen Maßnahmen durch weitere Unterstützungsmaßnahmen zu begleiten sind (siehe dazu auch Mobilitätskonzept Freising). Insbesondere ist es wichtig, dass bereits in Schritt 1 ausreichend zusätzliche Fahrradstellplätze am Bahnhof zur Verfügung stehen und spätestens mit dem Bau des Parkhauses in Schritt 2 eine Mobilitätsstation am Bahnhof erreicht wird. Zudem ist auf einen komfortablen Übergang vom Parkhaus in Richtung Innenstadt zu achten.

Maßnahme 8: Prüfung des Parkens auf der Thalhauser Straße

Die Thalhauser Straße als Staatsstraße (St 2084) ist ein sehr wichtiger Zubringer für Freising zur Anschlussstelle Allershausen an der A 9. Im dicht bebauten Bereich zwischen Am Staudengarten und der Ferdinand-Zwack-Straße ist trotz einer begrenzten Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m abschnittsweise einseitiges Parken erlaubt. Dies führt zu zahlreichen Behinderungen des ÖPNV, des Radverkehrs und auch des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs auf dieser dem übergeordneten Verkehr dienenden Straße. Es sind insgesamt ca. 10 Stellplätze vorhanden, die insbesondere in den Abend- und Nachtstunden vollständig ausgelastet sind. Die zahlreichen Falschparker lassen hier auf ein Bewohnerparkproblem schließen. In einer vertiefenden Untersuchung sollte geprüft werden, ob hier ggf. andere Lösungen herbeigeführt werden können (stärkere Nutzung der privaten Grundstücke auch zum Parken oder ggf. Schaffung eines Ersatzparkplatzes).

5.4 Sonstige Maßnahmen

Maßnahme 9: Etablierung privater Stellplatzbörse

Wie die Analysen zeigten, gibt es in Freising ein sehr großes Angebot privater Bewohnergaragen (in der Regel als Tiefgaragen). Der aktuelle Auslastungsgrad ist unbekannt, was die grundsätzliche Einschätzung der Anforderungen an das Bewohnerparken im öffentlichen Raum erschwert. Zudem ist es für die Bewohner schwierig, sich einen Überblick über bestehende Stellplatzangebote bei anderen Vermietern zu informieren, da die freien Stellplätze offenbar kaum beworben werden. Eine Recherche im Internet ergab verschiedene Kleinanzeigen, die jedoch nicht ansatzweise einen stadtweiten oder stadtteilbezogenen Überblick ergaben. Vorgeschlagen wird, bei den entsprechenden Vermietern

- a) den aktuellen Auslastungsstand abzufragen und
- b) die Bereitschaft zur Mitwirkung an einer Stellplatzbörse über die Internetseite der Stadt Freising zu erkunden.

Sofern sich hier eine ausreichende Anzahl Vermieter zur Mitwirkung bereit erklärt, kann das aktuelle Stellplatzangebot für die Bürger leicht auffindbar mit Kosten und potenziellem Ansprechpartner ins Internet eingestellt werden.

Maßnahme 10: Weiterentwicklung des Parkleitsystems

Das dynamische Parkleitsystem sollte mit der Anpassung der Bewirtschaftung in verschiedenen Bereichen ebenfalls überarbeitet werden. Folgende Ansatzpunkte werden hierfür empfohlen:

- Erfassung der Auslastung der Parkplätze am Bahnhof (Ostseite) und Integration in das Parkleitsystem (auch mit dem Verweis auf die Altstadt, z.B. Bahnhof/ Altstadt Süd).
- Erfassung der Auslastung der Parkplätze an der Kammergasse und Integration in das Parkleitsystem (z.B. Altstadt Nord)
- Entfernung der Schilder mit Bezug auf die Tiefgarage Domberg (auch in der Wegweisung)

Maßnahme 11: Überarbeitung/ Fortschreibung der Stellplatzsatzung für die Stadt Freising

Die Stadt Freising verfügt bislang nicht über eine eigens auf die Bedürfnisse und Zielstellungen der Stadt Freising abgestellte Stellplatzsatzung. Die „Satzung der Stadt Freising über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen und deren Ablösung“ (Stellplatz- und Garagensatzung vom 5. Dezember 2003 mit Ergänzung vom Juni 2017) verweist hinsichtlich der zu erbringenden Stellplatzzahlen auf Artikel 52 Abs. 2 und 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO). Im Weiteren werden Bedingungen für die Ablösung nicht zu erbringender Stellplätze beschrieben.

Die bayrische Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV, vom 30. November 1993) weist insbesondere das Problem auf, dass Faktoren für die Abminderung des Stellplatzbedarfs nicht benannt und quantifiziert werden. Aus heutiger Sicht sind dies insbesondere eine gute Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr sowie weitere Mobilitätsangebote und -konzepte. So sind beispielsweise in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden folgende Faktoren benannt, die zu einer Abminderung der zu realisierenden Stellplätze führen können:

- Überdachung der gleichzeitig zu errichtenden Fahrradstellplätze (bis -5%)
- Qualität der ÖPNV-Anbindung (bis -30%)
- Vorliegender bestimmter Großkundenabonnements, z.B. Semesterticket, Job-Ticket, Kombi-Ticket bei Versammlungs- und Sportstätten (bis -40%)
- Vorhandensein von Car-Sharing-Stellplätzen (1 CS-Platz ersetzt fünf reguläre Stellplätze)

In anderen Stellplatzsatzungen wird teilweise auch das Vorhandensein von Mobilitätskonzepten für (neue) Wohnquartiere als mindernder Faktor betrachtet. Es ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass ein enger Zusammenhang zu den Fahrradstellplätzen besteht. So sind in Dresden die Stellplätze für Pkw und Fahrräder in einer Satzung geregelt. Nicht verbindlich geregelt ist bislang in Freising zudem auch die Ausstattung der Pkw-Stellplätze mit Lademöglichkeiten für elektrische Fahrzeuge. Insgesamt ist ein hoher Überarbeitungsbedarf zu konstatieren.

Maßnahme 12: Entwicklung von Regularien für die Vergabe von Bewohnerparkausweisen

Aus den Maßnahmen 4, 5 und 6 resultiert die Vergabe von Bewohnerparkausweisen für die von der Einrichtung von Bewohnerparkzonen betroffenen Einwohner. Dabei wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Ausreichung zahlreicher und zudem sehr preisgünstiger Bewohnerparkausweise nur beschränkt steuernde Wirkungen entfaltet. Insbesondere für die abends/ nachts hoch ausgelastete Wohngebiete sind sie unter diesen Bedingungen kaum hilfreich. Deshalb müssen Umfang und Kosten der auszugebenden Bewohnerparkausweise sorgfältig abgewogen werden, wobei auch hier die konkreten Rahmenbedingungen vor Ort und die aktuellen Erkenntnisse der Verkehrswissenschaften und neue gesetzliche Möglichkeiten zu berücksichtigen sind. Für Freising könnte dies konkret u.a. bedeuten:

- Bewohnerparkausweise werden an Mieter in Gebäuden, welche über eine Bewohnerparkgarage verfügen nur dann ausgegeben, wenn eine Bescheinigung des Vermieters vorliegt, dass keine freien vermietbaren Stellplätze vorhanden sind. Da Bewohnerparkausweise jährlich bzw. in einem mehrjährigen Turnus jeweils neu zu beantragen sind, wäre auch diese Bescheinigung jeweils neu vorzulegen.
- Bewohnerparkausweise an Eigentümer oder Mieter von Einfamilien- oder Reihenhäusern werden nur dann ausgegeben, wenn gegen entsprechenden Nachweis oder über eine Kontrolle vor Ort sichergestellt werden kann, dass die Festlegungen der Bayrischen Bauordnung

nicht unterlaufen werden („Stellplätze und Garagen dürfen nicht zweckfremd benutzt werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlagen benötigt werden“) und ein nachträgliches Herstellen von Stellplätzen auf den privaten Grundstücken nicht möglich oder zumutbar wäre.

- Die Kosten für Bewohnerparkkarten sollten sich an den Kosten eines einfachen Stellplatzes orientieren und können durchaus mehr als 200 Euro p.a. betragen (bisher im Regelfall ca. 30 € p.a.). Die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür wurden durch den Bund im Jahr 2020 geschaffen. Unklar ist, ob dies bereits in bayrisches Recht umgesetzt wurde bzw. wann das erfolgen soll (siehe hierzu u.a. <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>).

Im Rahmen des Pilotprojektes/ Verkehrsversuches zum Neuenheimer Feld könnte die Ermittlung einer ebenso praktikablen wie angemessenen Gebührenhöhe Bestandteil der Maßnahme werden. Dabei sind ggf. auch besondere soziale Aspekte zu berücksichtigen.

- Für den Ablauf der Beantragung und weitere Vergaberegularien sei beispielsweise auf die Stand München verwiesen (siehe <https://www.muenchen.de/dienstleistungsfinder/muenchen/1072045/>).

6. Zusammenfassung

Aufbauend auf einer umfangreichen Analyse des derzeitigen Stellplatzangebotes im Stadtgebiet und seiner Nutzung sowie unter Berücksichtigung der Ziele der Stadtentwicklung in Freising wurden vertiefende Ziele für die Weiterentwicklung des ruhenden Verkehrs abgeleitet und die Handlungsoptionen und ihre Wirkungen in zwei Szenarien beschrieben. Dabei wurde deutlich, dass die Ziele für Stadtentwicklung und Klimaschutz mit einem Laissez-faire-Szenario ohne weitere Änderungen nicht oder nur in geringen Anteilen erreichbar sind. Die Erreichbarkeit der Innenstadt (Wahrscheinlichkeit des Auffindens freier Stellplätze) würde sich sukzessiv verschlechtern, der öffentliche Raum bliebe hoch belastet und Parksuchverkehre im Innenstadtbereich sind eher die Regel als Ausnahme. In den im überwiegenden Fall mit zahlreichen privaten Bewohnerparkgaragen ausgestatteten Wohngebieten bliebe der Parkdruck sehr hoch, was nicht nur auf eine Konkurrenz der Bewohner mit anderen Nutzergruppen oder eine zu geringe Ausstattung mit öffentlichem Parkraum zurückgeführt wird, sondern auf eine teilweise Verlagerung von Parken von den privaten Grundstücken in den öffentlichen Raum durch die Umnutzung von Stellplätzen und die Vermeidung der Nutzung kostenpflichtiger (privater) Angebote.

Grundsätzlich wird konstatiert, dass die Größenordnung des Parkraumangebotes sowohl in der Innenstadt als auch in den Wohngebieten weitestgehend ausreichend ist und keine umfangreichen Erweiterungen erforderlich werden. Das Parkraumangebot für die Innenstadt sollte aber auch nicht in Größenordnungen reduziert werden. Vielmehr sind zukünftig ggf. entfallende Angebote an der Peripherie der Innenstadt in etwa gleicher Größenordnung zu ersetzen. Dies betrifft insbesondere die Parkplätze an der Kammergasse und die Tiefgarage auf dem Domberg. Die Bewirtschaftung der Innenstadt ist zu erweitern und die Gebühren sind auf eine zeitgemäße Höhe anzuheben, um eine gute Balance zwischen Angebot und Nachfrage herzustellen.

Das zweite und bevorzugte Szenario eines aktiv begleiteten Parkraummanagement, welches in diesem Konzept beschrieben wurde, sieht dabei auch eine Veränderung des Modal Split hin zu einem höheren Anteil im Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) vor. Die Ziele für den ruhenden Verkehr umfassen dabei eine nachhaltige Förderung von alternativer Mobilität, hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine ausreichende Stellplatzverfügbarkeit. Parken durch Beschäftigte (und sonstige) ist so weit zu gewährleisten, wie es den öffentlichen Raum nicht überlastet und dem Ziel der Förderung alternativer Mobilität nicht entgegensteht (siehe Kapitel 4.1.). Im Zuge dessen ist auch ein Entfall von Stellplätzen im Straßenraum zugunsten des Umweltverbunds möglich und gewünscht, um Raum für Anlagen des Umweltverbunds zu schaffen (z.B. Gehwege, Radwege, Busspuren, o.Ä.).

In den Wohngebieten konnten weitestgehend die teilweise vermuteten Fremdbelastungen durch den Flughafen nicht bestätigt werden. Die durchgeführten Erhebungen zeigten, dass kaum Fahr-

zeuge mit auswärtigen Kennzeichen über mehrere Tage in den Wohngebieten ohne zwischenzeitliche Bewegung abgestellt waren. Ausnahmen entstehen u.a. durch die Kennzeichenmitnahme bei Umzügen, die Nutzung von Zeit- oder Dienstwohnungen und auch durch die Fahrzeuge von Studenten. So konnte z.B. daraus kein spezifischer Handlungsbedarf für das Teiluntersuchungsgebiet südlich der Bahn abgeleitet werden.

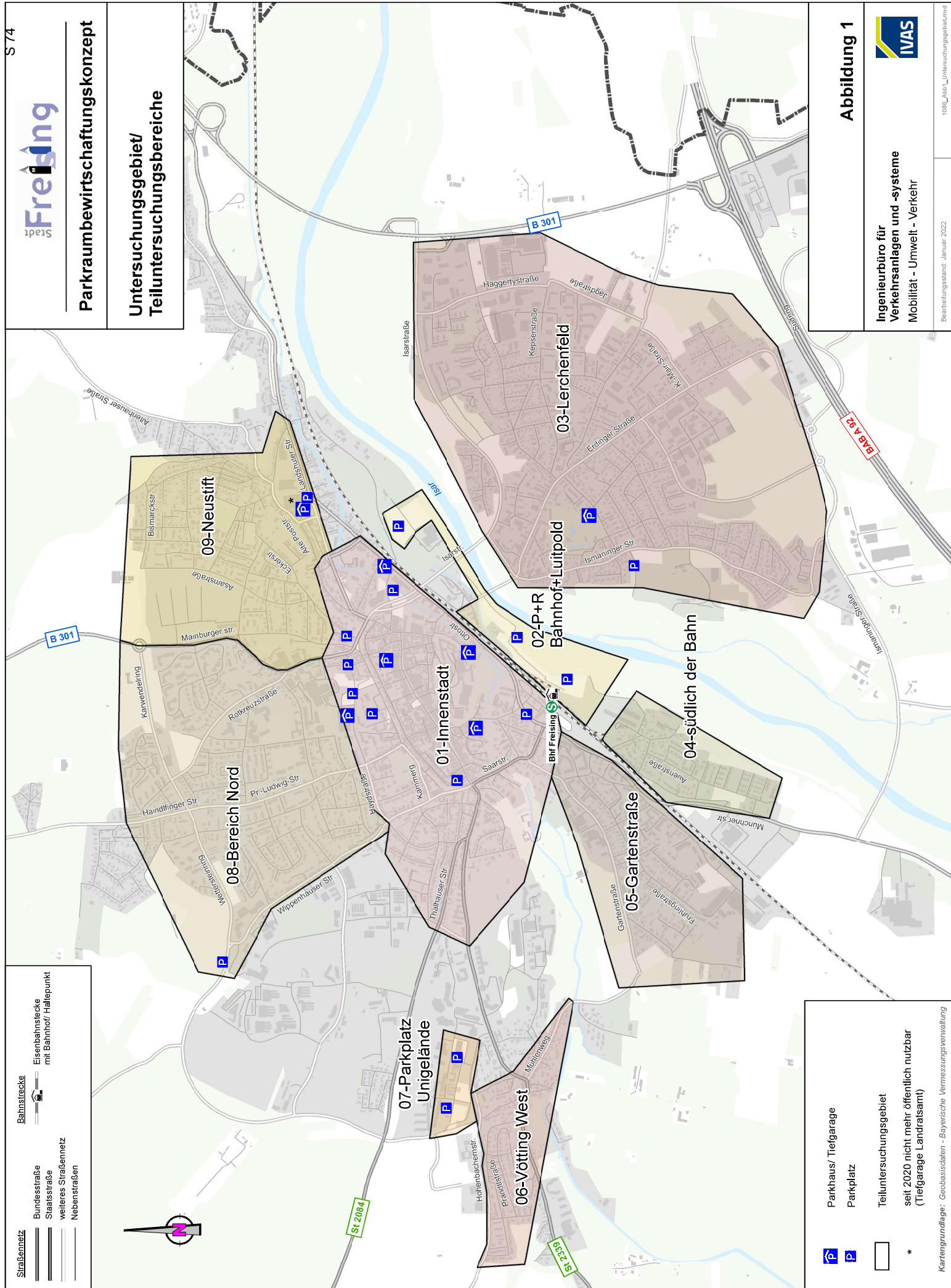
Die Stadt Freising verfügt über eine große Anzahl von Bewohnerparkgaragen, deren räumliche Lage im Projekt recherchiert werden konnte. Angaben zur Auslastung liegen jedoch bislang nicht vor. Es wird vermutet, dass hier durchaus nennenswerte Reserven bestehen, die jedoch aus Gründen der Kostenvermeidung nicht wahrgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist es nahezu zwangsläufig, in besonders belasteten Bereichen zwar einerseits Bewohnerparken zuzulassen, dies aber andererseits an bestimmte Voraussetzungen (z.B. durch den Nachweis, dass durch den Vermieter kein Stellplatz angeboten werden kann) zu knüpfen. Hierfür wird im Lerchenfeld ein Pilotprojekt/ Verkehrsversuch vorgeschlagen, in welchem u.a. die Regularien der Vergabe von Bewohnerparkausweisen und die Höhe der dafür anfallenden Gebühren zu klären sind. Eine Übertragung der dort gefundenen Lösungsansätze auf weitere Stadtgebiete wird jedoch nur teilweise gesehen. Das könnte z.B. das Gebiet um die Gartenstraße und auch Teile von Neustift betreffen.

Eine besondere Bedeutung besitzt der Bereich des Bahnhofes. Hier kommt es darauf an, durch entsprechende Regelungen noch stärkere Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf dem Teilweg zum Bahnhof zu setzen. Kurzfristig können hier schon organisatorische Ansätze greifen (vollständige Bewirtschaftung), mittelfristig ist der extensive Flächenverbrauch durch den Bau eines ausreichend dimensionierten (und ggf. erweiterbaren) Parkdecks zu reduzieren. Dabei sollte die Funktion des Bahnhofsbereiches in Bezug auf Innenstadt/ Altstadt/ Domberg weitergestärkt werden.

Abbildungen

Parkraumbewirtschaftungskonzept

Untersuchungsgebiet/ Teiluntersuchungsbereiche



Straßennetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- weiteres Straßennetz
- Nebenstraßen

Bahnstrecke

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt

- Parkhaus/ Tiefgarage
- Parkplatz
- Teiluntersuchungsgebiet
- * seit 2020 nicht mehr öffentlich nutzbar (Tiefgarage Landratsamt)

Kartengrundlage: Geobasisdaten - Bayerische Vermessungsverwaltung

Abbildung 1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

1006_Abb_1_Untersuchungsgebiet.mxd
Bearbeitungsstand: Januar 2022

Parkraumbewirtschaftungskonzept

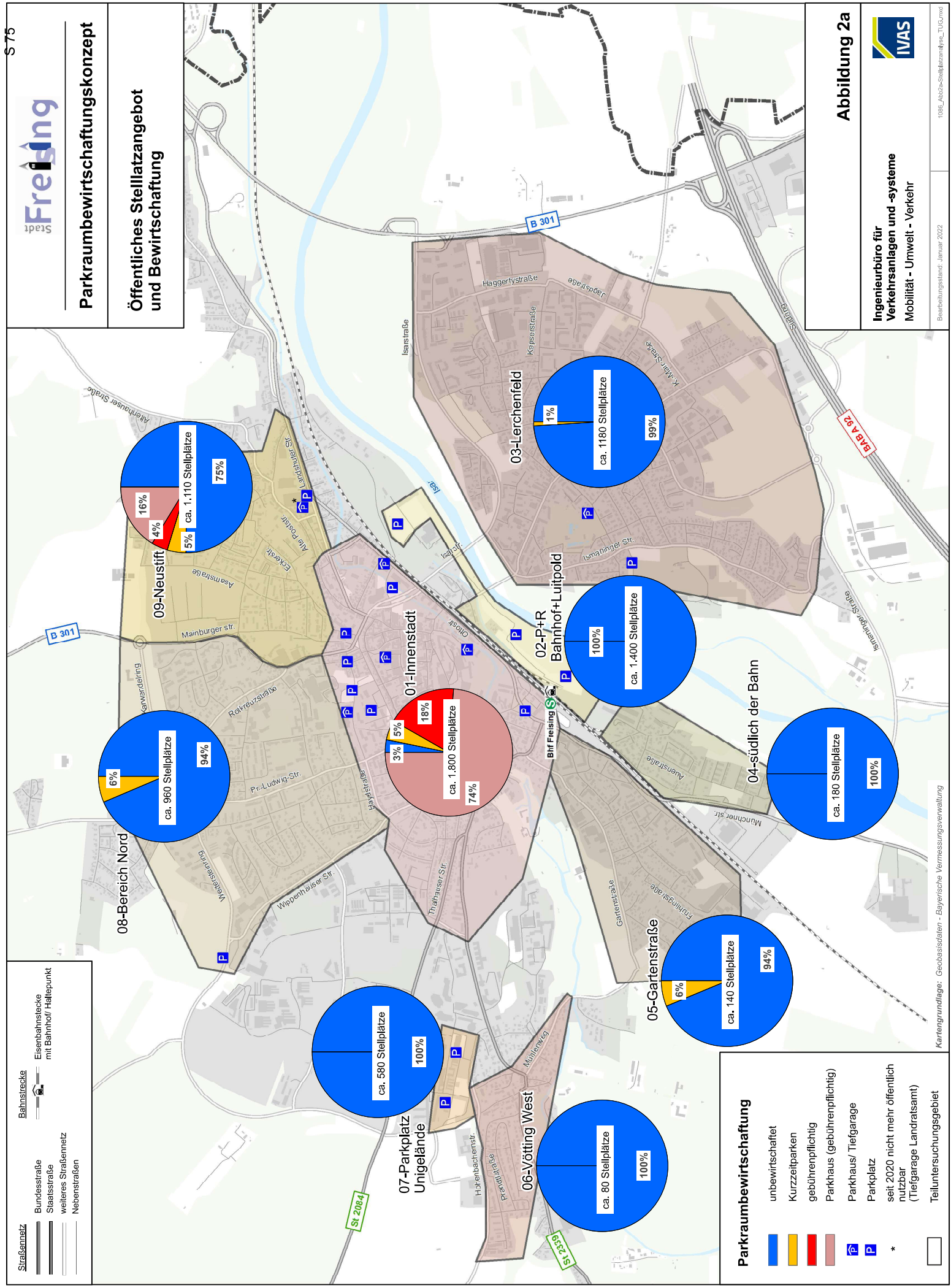
Öffentliches Stellplatzangebot und Bewirtschaftung

Straßennetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- weiteres Straßennetz
- Nebenstraßen

Bahnstrecke

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt



Parkraumbewirtschaftung

- unbewirtschaftet
- Kurzzeitparken gebührenpflichtig
- Parkhaus (gebührenpflichtig)
- Parkhaus/ Tiefgarage
- Parkplatz
- seit 2020 nicht mehr öffentlich nutzbar (Tiefgarage Landratsamt)
- * Teiluntersuchungsgebiet

Abbildung 2a

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Parkraumbewirtschaftungskonzept

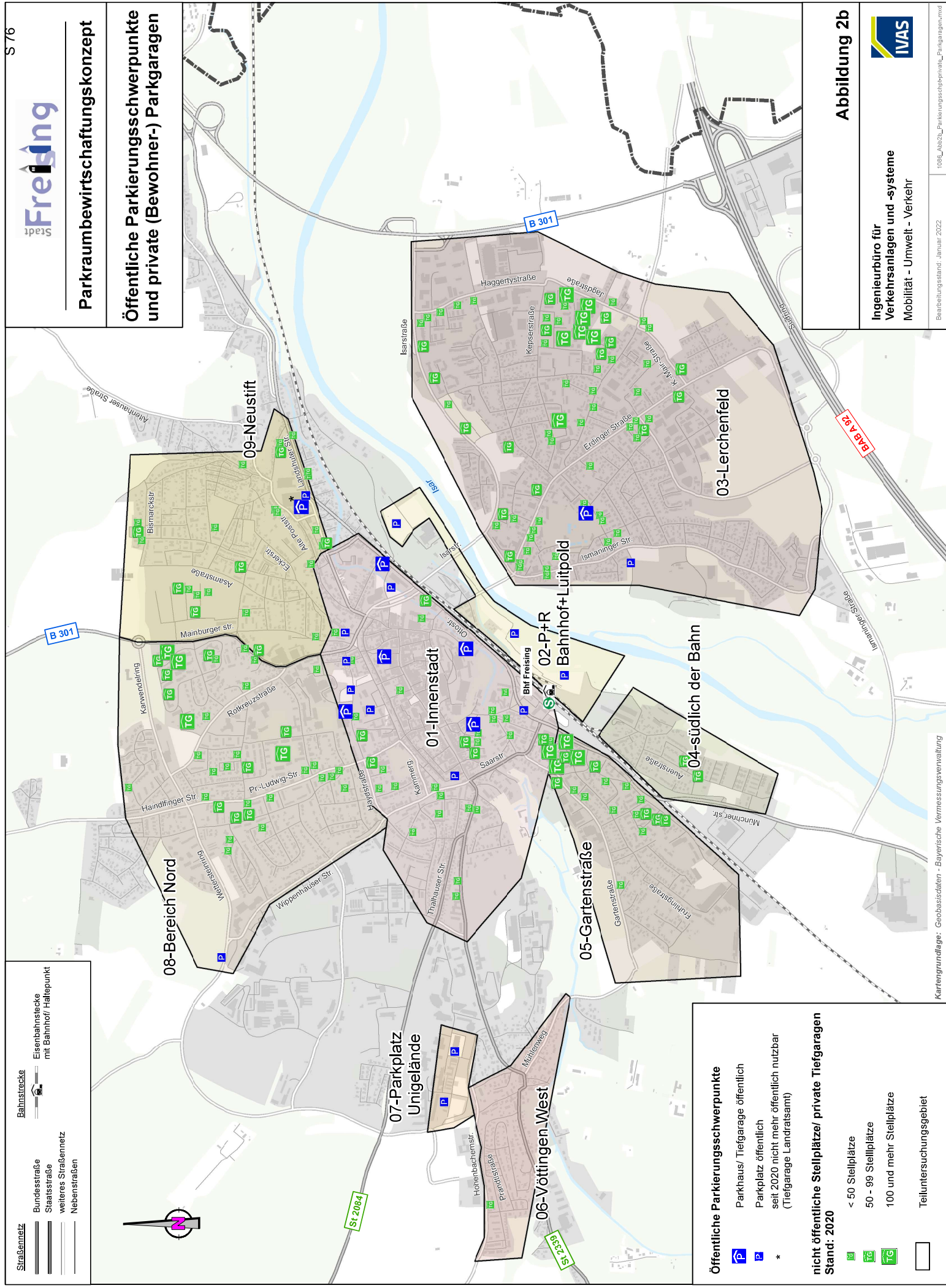
Öffentliche Parkierungsschwerpunkte und private (Bewohner-) Parkgaragen

Straßennetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- weiteres Straßennetz
- Nebenstraßen

Bahnstrecke

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt



Öffentliche Parkierungsschwerpunkte

- Parkhaus/ Tiefgarage öffentlich
- Parkplatz öffentlich
- * seit 2020 nicht mehr öffentlich nutzbar (Tiefgarage Landratsamt)

nicht öffentliche Stellplätze/ private Tiefgaragen
Stand: 2020

- < 50 Stellplätze
- 50 - 99 Stellplätze
- 100 und mehr Stellplätze

Teiluntersuchungsgebiet

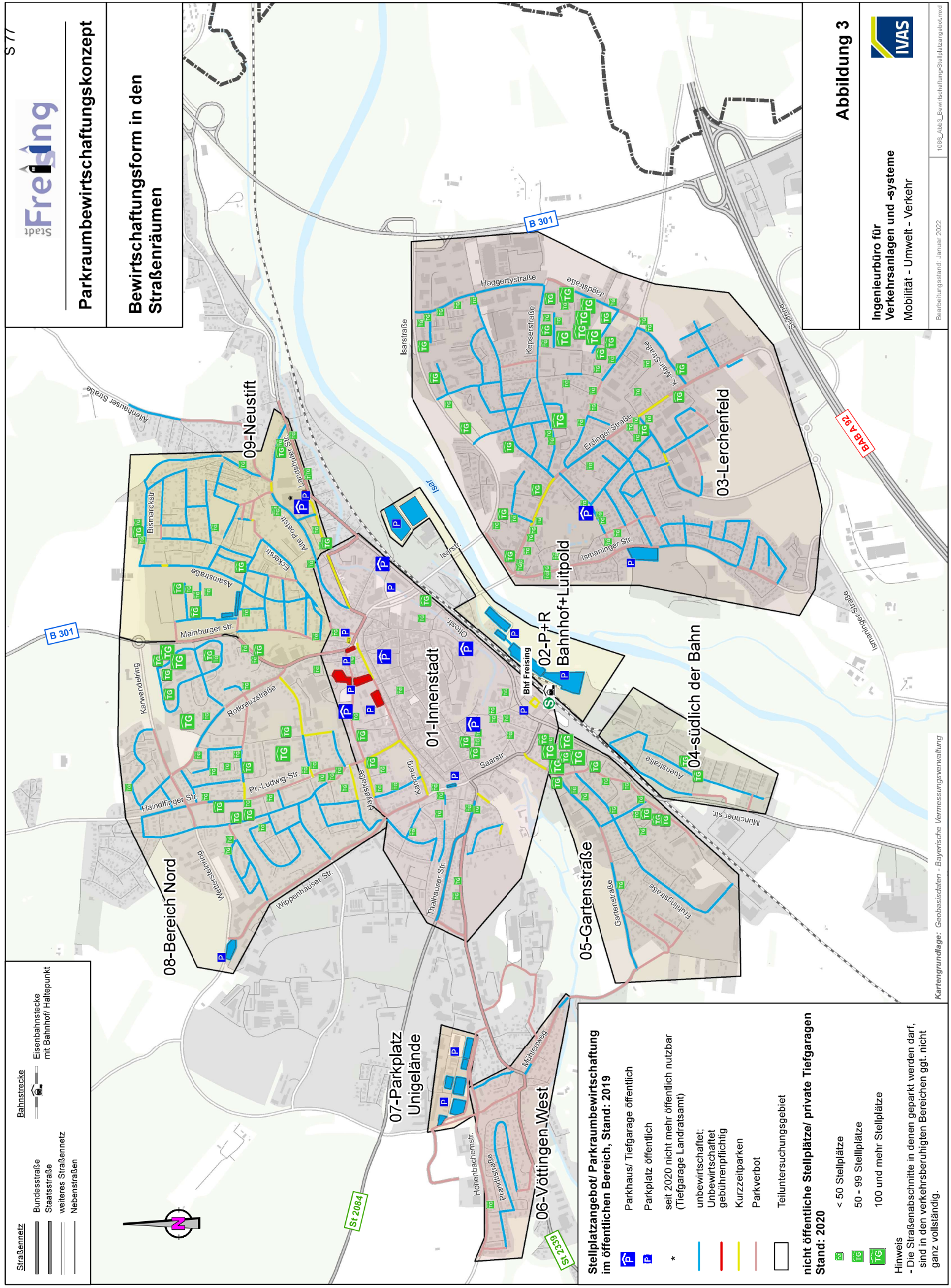
Abbildung 2b

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Parkraumbewirtschaftungskonzept

Bewirtschaftungsform in den Straßenräumen



Straßennetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- weiteres Straßennetz
- Nebenstraßen

Bahnstrecke

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt



Stellplatzangebot/ Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Bereich, Stand: 2019

- Parkhaus/ Tiefgarage öffentlich
- Parkplatz öffentlich
- seit 2020 nicht mehr öffentlich nutzbar (Tiefgarage Landratsamt)
- unbewirtschaftet
- unbewirtschaftet gebühnrepflichtig
- Kurzzeitparken
- Parkverbot
- Teiluntersuchungsgebiet

nicht öffentliche Stellplätze/ private Tiefgaragen Stand: 2020

- < 50 Stellplätze
- 50 - 99 Stellplätze
- 100 und mehr Stellplätze

Hinweis
- Die Straßenabschnitte in denen geparkt werden darf, sind in den verkehrsberuhigten Bereichen ggf. nicht ganz vollständig.

Abbildung 3

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Parkraumbewirtschaftungskonzept

Parkraumauslastung nach Teiluntersuchungsgebieten

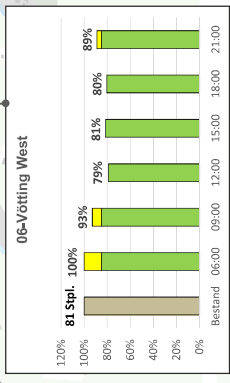
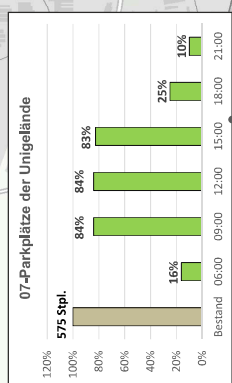
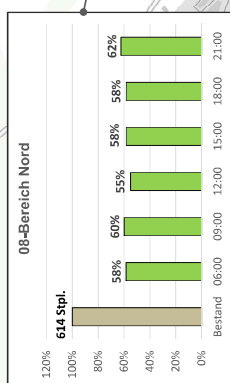
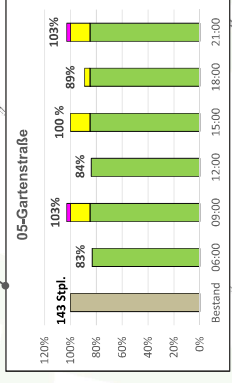
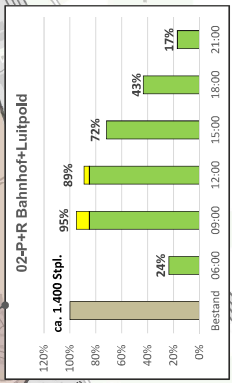
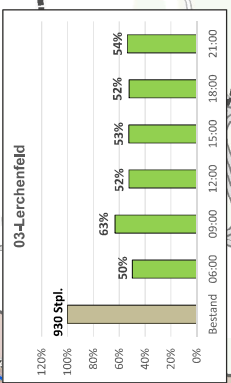
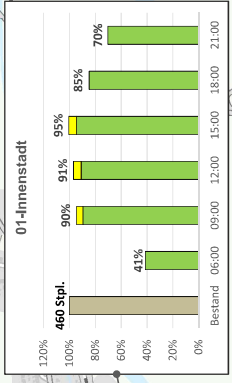
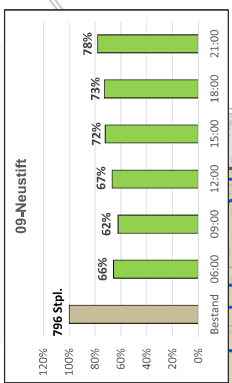
alle öffentliche Stellplätze Straßenraum/ Parkplätze

Straßennetz

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- weiteres Straßennetz
- Nebenstraßen

Bahnstrecke

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt

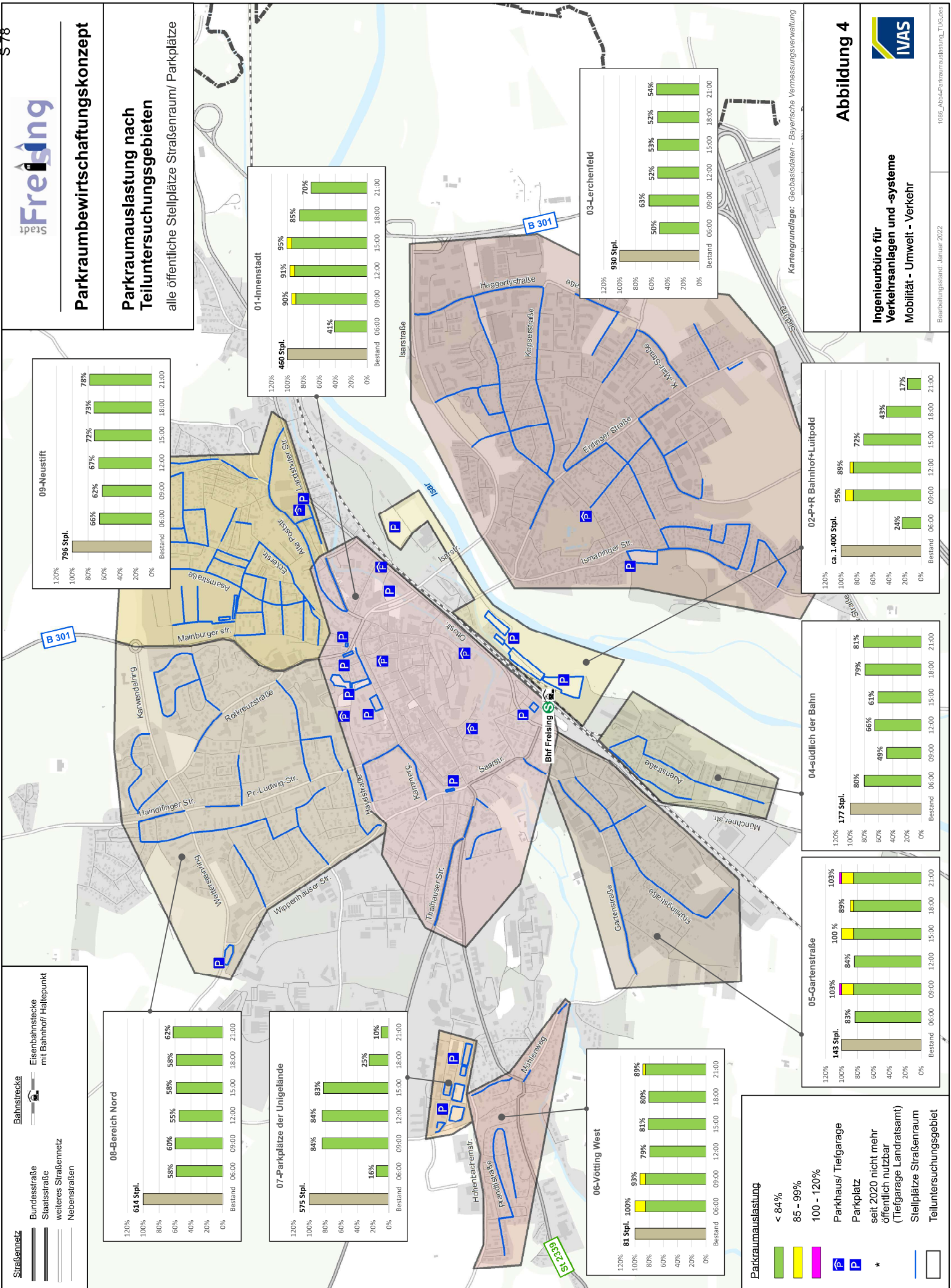


Parkraumauslastung

- < 84%
- 85 - 99%
- 100 - 120%

Parkhaus/ Tiefgarage

- Parkplatz
- * seit 2020 nicht mehr öffentlich nutzbar (Tiefgarage Landratsamt)
- Stellplätze Straßenraum
- Teiluntersuchungsgebiet



Kartengrundlage: Geobasisdaten - Bayerische Vermessungsverwaltung

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

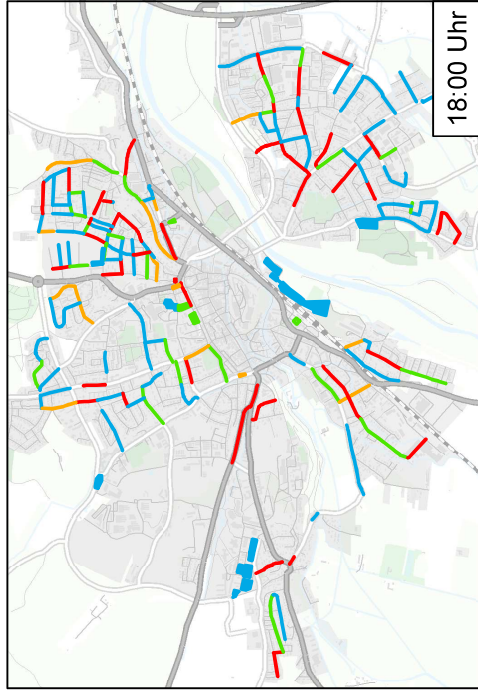
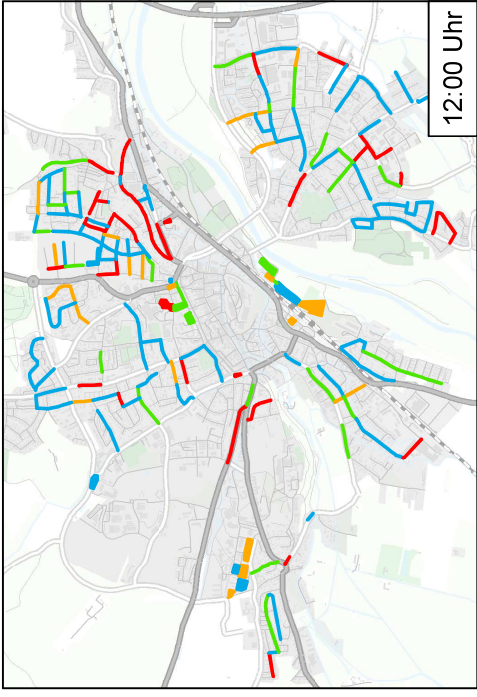
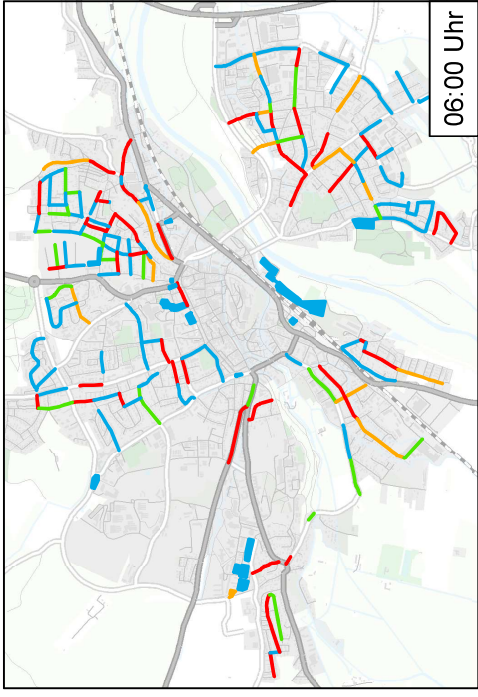
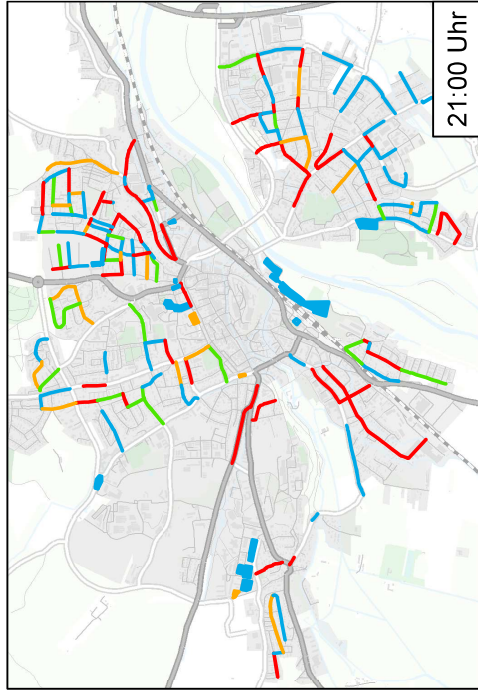
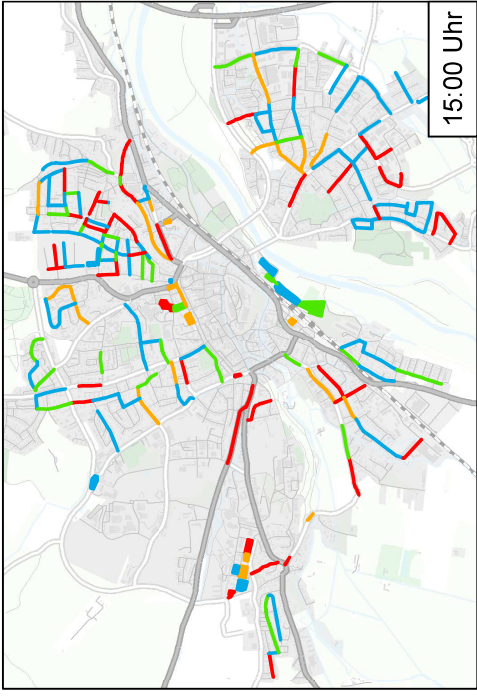
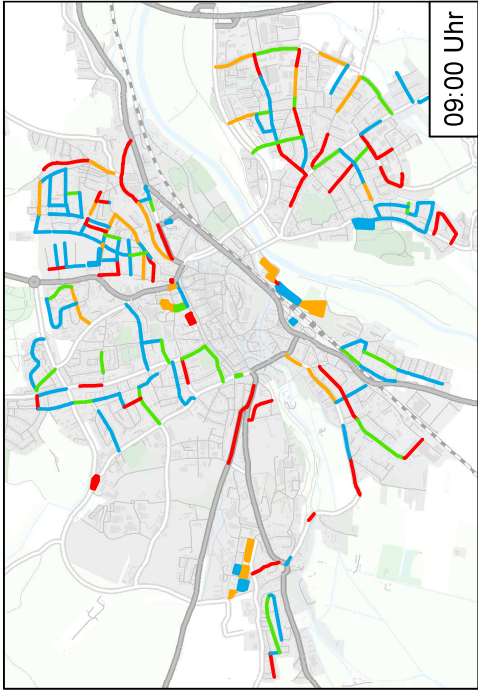


Parkraumbewirtschaftungskonzept

Parkraumauslastung nach Straßenräumen

- Erhebungszeitraum:
- < 70 %
 - 70 % - < 85 %
 - 85 % - < 100 %
 - 100 % und mehr

Nicht dargestellte Abschnitte, auf denen geparkt werden darf, sind nicht erhoben.



Kartengrundlage: Geobasisdaten - Bayerische Vermessungsverwaltung

Abbildung 5

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

