Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht

Parkraumkonzept Mannheim-Jungbusch

STADT MANNHEIM

Stadt Mannheim

Abteilung 61.3 Verkehrsplanung

Glücksteinallee 11

68163 Mannheim

Dortmund / Karlsruhe, im Juni 2026

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Standorte Dortmund & Karlsruhe

Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Christof Tielker, M. Sc. (Projektleitung)
Teresa Habura, M. Sc.
Felix Werner, M. Sc.
Tim Wiesler, M. Sc.

Bildnachweis
Planersocietät (soweit nicht anders angegeben)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4
Tabellenverzeichnis 5

1. Anlass & Zielsetzung 6

2. Methodik 6

2.1. Bestandsanalyse 6
2.2. Parkraumerhebung 7
2.3. Plausibilitätsprüfung 8
2.4. Privater Raum 8

3. Erhebungsergebnisse 10

3.1. Bestandsanalyse 10
3.1.1. Öffentlicher Raum 10
3.1.2. Abschätzung privater Stellplatzflächen 11
3.2. Parkbildanalyse 14
3.2.1. Öffentlicher Straßenraum 14
3.2.2. Parkierungsanlagen 18
3.3. Zwischenfazit 22

4. Parkraumkonzeption 24

4.1. Zielkonzept 24
4.2. Aufbau der Steckbriefe 25
4.3. Handlungsempfehlungen 27
4.4. Zusammenfassung 46
4.5. Kommunikationsstrategie 47

5. Evaluationskonzept 49

Literaturverzeichnis 50
Anhang 1 – Bestandsanalyse 51
Anhang 2 – Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (Abschnitte) 54
Anhang 3 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Samstag (Abschnitte) 64
Anhang 4 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Werktag (Bereiche) 73
Anhang 5 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Samstag (Bereiche) 78
Anhang 6 – Mittleres Parkbild im Öffentlichen Straßenraum (Bereich) 82
Anhang 7 – Übersicht Falschparkende 83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Erhebungsrouten 7
Abbildung 2 Vorgehensweise Abschätzung privater Stellplätze 9
Abbildung 3 Bewirtschaftung 10
Abbildung 4 Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet 11
Abbildung 5 Anzahl Parkstände 11
Abbildung 6 Flurstücke mit und ohne identifizierte Stellplätze in Abhängigkeit der Nutzung 12
Abbildung 7 Flurstücke mit Wohnnutzung ohne identifizierte Stellplätze 13
Abbildung 8 Mittlere Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet am Werktag 15
Abbildung 9 Verteilung der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet am Werktag 15
Abbildung 10 Mittlere Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet am Samstag 17
Abbildung 11 Verteilung der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet am Samstag 17
Abbildung 12: Auslastungsübersicht der Parkierungsanlagen 18
Abbildung 13 Auslastung Parkplatz Luisenring am Werk- (l.) und am Samstag (r.) 19
Abbildung 14 Auslastung MVV-Parkhaus am Werktag 19
Abbildung 15 Auslastung MVV-Parkhaus am Samstag 20
Abbildung 16 Auslastung Kundenparkplatz Penny Markt am Werk- (o.) und am Samstag (u.) 20
Abbildung 17 Auslastung Parkplatz Salzkai am Werktag - (o.) und am Samstag (u.) 21
Abbildung 18 Auslastung Parkplatz Sax+Klee am Werk- (o.) und am Samstag (u.) 22
Abbildung 19 Vergleich der Auslastung im Öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen 23
Abbildung 20 Bewohnerparkregelungen im Bestand 30
Abbildung 21 Beispielhafte Beschilderung für nächtliche Bewohnerparkstände 30
Abbildung 22 Bewohnerparkregelung im Trennprinzip 31
Abbildung 23 Bodenrichtwerte im Bezirk Jungbusch 43
Abbildung 24: temporäre Umnutzung von Stellplätzen im Rahmen des Parking Days in Neumünster 48
Abbildung 24 Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum 51
Abbildung 25 Bewohnerparken im öffentlichen Straßenraum 52
Abbildung 26 Parkierungsanlagen 53
Abbildung 27 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (5 Uhr) 54
Abbildung 28 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (7 Uhr) 55
Abbildung 29 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (9 Uhr) 56
Abbildung 30 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (11 Uhr) 57
Abbildung 31 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (13 Uhr) 58
Abbildung 32 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (15 Uhr) 59
Abbildung 33 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (17 Uhr) 60
Abbildung 34 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (19 Uhr) 61
Abbildung 35 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (21 Uhr) 62
Abbildung 36 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (Durchschnitt) 63
Abbildung 37 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (10 Uhr) 64
Abbildung 38 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (12 Uhr) 65
Abbildung 39 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (14 Uhr) 66
Abbildung 40 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (16 Uhr) 67
Abbildung 41 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (18 Uhr) 68
Abbildung 42 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (20 Uhr) 69
Abbildung 43 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (22 Uhr) 70
Abbildung 44 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (24 Uhr) 71
Abbildung 45 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (Durchschnitt) 72
Abbildung 46 Auslastung am Werktag 5 – 7 Uhr (Bereichsebene) 73
Abbildung 47 Auslastung am Werktag 9 – 11 Uhr (Bereichsebene) 74
Abbildung 48 Auslastung am Werktag 13 – 15 Uhr (Bereichsebene) 75
Abbildung 49 Auslastung am Werktag 17 – 19 Uhr (Bereichsebene) 76
Abbildung 50 Auslastung am Werktag 21 Uhr (Bereichsebene) 77
Abbildung 51 Auslastung am Samstag 10 - 12 Uhr (Bereichsebene) 78
Abbildung 52 Auslastung am Samstag 14 - 16 Uhr (Bereichsebene) 79
Abbildung 53 Auslastung am Samstag 18 - 20 Uhr (Bereichsebene) 80
Abbildung 54 Auslastung am Samstag 22 - 24 Uhr (Bereichsebene) 81
Abbildung 55 Mittlere Auslastung (Bereichsebene) 82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Sinnbilder der Ziele 25
Tabelle 2 Kostengruppen 25
Tabelle 3 Umsetzungszeitspannen 26
Tabelle 4 Abschätzung Personalbedarf im ruhenden Verkehr 38
Tabelle 5: Gebührenhöhe der unterschiedlichen Berechnungsansätze 44
Tabelle 6 Potenzielle Indikatoren zur Evaluation des Parkraumkonzepts 49

1. Anlass & Zielsetzung

Die Universitätsstadt Mannheim möchte ein Parkraumkonzept im Stadtteil Jungbusch aktualisieren. Der Stadtteil Jungbusch liegt direkt im Zentrum der Stadt, westlich der Mannheimer Innenstadt, und ist von der Fußgängerzone in ca. 10 Minuten fußläufig erreichbar. In den letzten Jahren ist im Jungbusch ein struktureller Wandel festzustellen, der mit Nachverdichtungen und neuen Ansprüchen an den öffentlichen Raum einhergeht. Dies führt trotz des geringen Pkw-Besitzes von 260 Pkw pro 1.000 Einwohnende[1] zu einer komplizierten Parksituation zwischen Bewohnenden, Arbeitnehmenden und den Kunden gastronomischer Angebote. Dies gilt insbesondere an Wochenenden. Im Stadtteil kommt es darüber hinaus zu erheblichem Parksuchverkehr. Die daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen führen zu einer Minderung von Aufenthalts- und Lebensqualität sowie zu Zeitverlusten im Kfz-Verkehr.

Derzeit liegt keine aktuelle Erhebung zum Parkraumangebot im Stadtteil Jungbusch vor. Die letzte Bestandsaufnahme stammt aus dem Jahr 2012 und soll im Rahmen des Parkraumkonzepts überarbeitet werden und stellt die Grundlage für das vorliegende Parkraumkonzept dar. Des Weiteren werden perspektivische Planungsansätze in der Konzeptionierung berücksichtigt.

Im Bezirk Jungbusch liegt trotz der zentralen Lage in der Kernstadt bisher keine vollständige Parkraumbewirtschaftung vor. Aufbauend auf der für das Projekt durchgeführten Parkraumerhebung soll deshalb ein umfassendes und konsistentes Bewirtschaftungskonzept zu entwickeln. Die entspricht den Zielsetzungen des 2025 beschlossenen Rahmenplans Masterplan Mobilität 2035+, in dem eine Ausweitung von kostenpflichtiger Parkraumbewirtschaftung und eine Stärkung von Bewohnerparken festgehalten ist (P.1 und P.3).

2. Methodik

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg will Wegbereiter einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität werden. Konkret soll bis zum Jahr 2030 eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes im Verkehrssektor von 55 % erzielt und bis 2040 die Klimaneutralität erreicht werden. Im Masterplan Mobilität 2035+ wird entsprechend der vorgenannten Zielstellungen ein Reduzierungsziel von 77,5 % bis 2035 vorgeschrieben. Um Kommunen bei der Zielerreichung zu unterstützen, fördert das Verkehrsministerium aktuell verschiedene qualifizierte Fachkonzepte, die einen effizienten Mitteleinsatz gewährleisten sollen. Auch Parkraumkonzepte können im Rahmen dessen gefördert werden, insofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Im Folgenden wird deshalb das methodische Vorgehen gemäß den Förderbedingungen getrennt nach öffentlichem und privatem Raum dargelegt.

2.1. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse des öffentlichen Parkraumangebots stellt die Grundlage für die Parkraumerhebung (vgl. 2.2) und in der Folge für die Empfehlungen und Handlungsansätze (vgl. 4) dar. Hierzu werden im Rahmen einer

[1] Vgl. Kommunale Statistikstelle; Stand 31.12.2024

Vor-Ort-Begehung alle öffentlichen Parkstände im Straßenraum, auf/in Parkierungsanlagen sowie eingeschränkte und absolute Haltverbote erfasst. Besteht Unklarheit über die Besitzansprüche, werden derartige Parkstände aufgenommen und im Nachgang mit der Verwaltung der Stadt Mannheim rückgekoppelt.

Die Parkmöglichkeiten werden nicht einzeln dargestellt, sondern in sinnvolle Abschnitte zusammengefasst. Ein Abschnitt entspricht i. d. R. der Strecke zwischen zwei Knotenpunkten, (Einmündungen, Kreuzungen). Wechselt die Parkierungsart (Straße, Gehweg, Parktasche) oder die Bewirtschaftung zwischen zwei Knotenpunkten so werden mehrere Abschnitte zwischen zwei Knotenpunkten gebildet. Sind Parkstände weder optisch noch baulich getrennt, wird in Längsaufstellung eine Länge von 6,00 m pro Parkstand angenommen. Werden im Rahmen der Erhebung in einem Abschnitt mehr legal parkende Fahrzeuge als berechnet verzeichnet, so wird die Kapazität nachträglich angepasst.

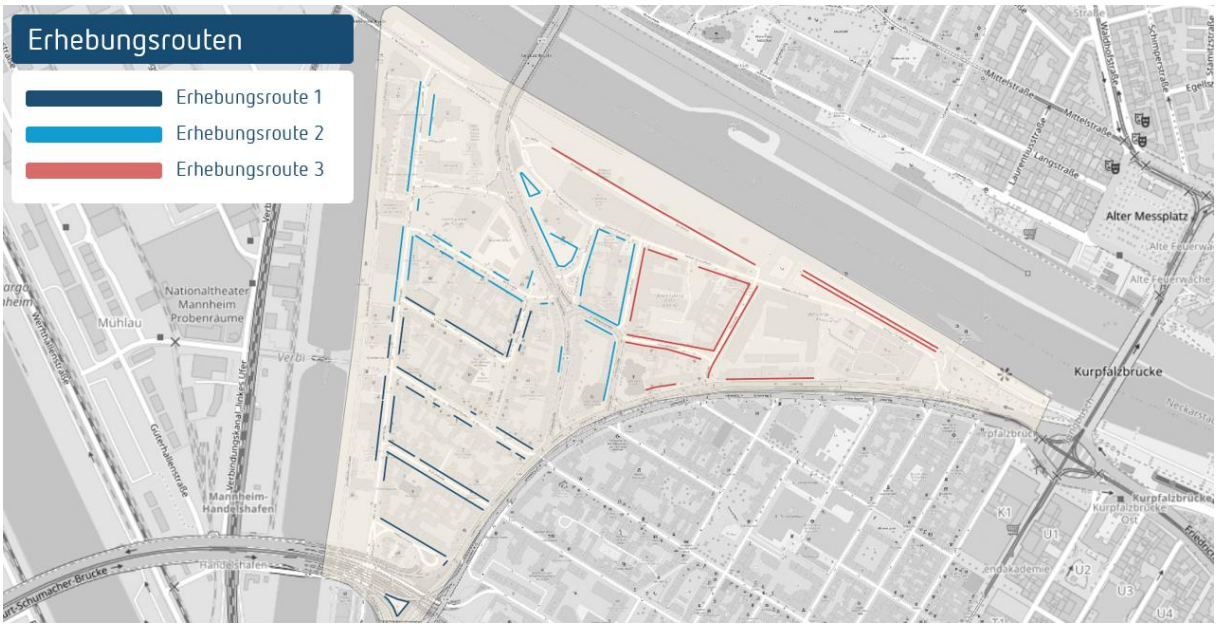
Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden zudem gemäß den Förderbedingungen aufbereitet. Hierzu werden die Mittelpunkte der Abschnitte als Referenzpunkt gebildet. Der Verwaltung der Stadt Mannheim wird der mit räumlichen Koordinaten versehene Datensatz zur Verfügung gestellt.

2.2. Parkraumerhebung

Um sowohl Aussagen zum Parkbild unter der Woche, aber auch am Wochenende treffen zu können, werden Erhebungen sowohl an einem repräsentativen Normalwerktag als auch an einem repräsentativen Samstag durchgeführt. Tage gelten als repräsentativ, wenn sie außerhalb von Ferien und Feiertagen sowie sonstigen verkehrsbeeinflussenden Ereignissen, wie Festivitäten (bspw. Nachtwandel) oder größere Baustellen, liegen.

Im Mannheimer Stadtteil Jungbusch wurde die Parkraumerhebung gemäß EVE jeweils an einem Donnerstag zwischen 5 und 21 Uhr in Abständen von 2 Stunden erhoben. Aufgrund von Unregelmäßigkeiten wurde neben der Haupterhebung am 19. Oktober für Erhebungsroute 1 (vgl. Abbildung 1) eine Nacherhebung am 23. November durchgeführt, um die Ergebnisse zu plausibilisieren. Die Erhebung des repräsentativen Samstags fand am 21. Oktober zwischen 10 und 0 Uhr ebenfalls in 2 Stunden-Intervallen statt.

Abbildung 1 Erhebungsrouten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Neben der Belegung der einzelnen Parkmöglichkeiten erfasst das projektspezifisch geschulte Personal auch die Kennzeichen und etwaige Parkverstöße, die zusätzlich dokumentiert werden. Alle Daten werden entweder anonymisiert erfasst oder vor der Übergabe an die Verwaltung der Stadt Mannheim datenschutzkonform aufbereitet. Personenspezifische Rohdaten werden nach Abschluss des Projektes gelöscht. Die anonymisierte Kennzeichenerfassung erlaubt es, jedem Fahrzeug eine ungefähre Parkdauer und somit eine Nutzergruppe zuzuordnen. Grundsätzlich werden die folgenden Nutzergruppen unterschieden:

- Ganztägig unbewegte Fahrzeuge
- Sonstige Anwohnende
- Kurzzeitparkende
- Mittelzeitparkende
- Langzeitparkende

Als Anwohnende werden alle Fahrzeuge klassifiziert, die in der werktäglichen Nachterhebung um 5 Uhr erfasst wurden. Wird das Fahrzeug in jedem Zählintervall im gleichen Abschnitt erfasst, wird das Fahrzeug als ganztägig unbewegt eingestuft. Die Unterscheidung von Kurz-, Mittel-, und Langzeitparkenden richtet sich nach der EVE. Dementsprechend werden Kurzzeitparkende Fahrzeuge mit einer Parkdauer bis 3 Stunden und Langzeitparkende ab einer Parkdauer von 6 Stunden definiert.

2.3. Plausibilitätsprüfung

Zu Beginn der Datenauswertung werden die Rohdaten mittels verschiedener Tests auf Konsistenz und Validität geprüft, um so hohe Qualitätsstandards zu einzuhalten. So wird zunächst geprüft, ob den Abschnitten für jedes Erhebungsintervall ein Datensatz zugeordnet werden kann. Der Timecode, der zum Zeitpunkt der Anlage jeden Datensatzes erstellt wird, ermöglicht zudem eine Validierung des zeitlichen Ablaufes. Mittels verschiedener Abfragen werden sowohl ähnliche Kennzeichen als auch untypische Kennzeichen identifiziert und manuell geprüft. Nachgelagert erfolgt auf Grundlage der Auswertung eine abschließende Plausibilisierung. So werden die Schlüssigkeit der Schichtübergänge und die Tagesganglinien begutachtet.

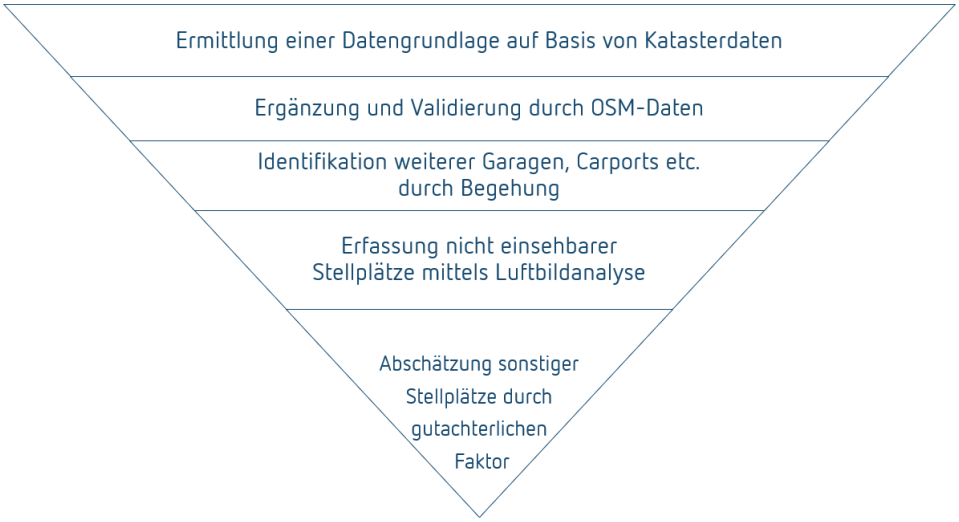
2.4. Privater Raum

Während das Parken im öffentlichen Raum direkt durch die Straßenverkehrsbehörde und somit direkt oder indirekt durch die kommunale Verwaltung gestaltet werden kann, ist dies auf privaten Flächen nur bedingt möglich. Lediglich Satzungen bspw. Stellplatzsatzungen oder Bebauungspläne ermöglichen hier eine aktive verwaltungsseitige Steuerung des ruhenden Verkehrs. Gemäß dieser wird die Anzahl der notwendigen herzustellenden Stellplätze im Zuge von (Umbau- oder) Neubaumaßnahmen geregelt. Die Wirkung solcher Satzungen entfalten sich also demnach nicht unmittelbar, sondern eher über einen langen Zeitraum. Eine kommunale Stellplatzsatzung besteht in Mannheim bisher nicht, weshalb die Vorgaben der Landesbauordnung gelten.

Für die Verkehrs- und Stadtplanung stellt die Anzahl privater Stellplätze eine interessante Kenngröße dar. So ist unter Berücksichtigung der Erhebungsergebnisse des öffentlichen Straßenraumes sowie dem lokalen Pkw-Besitz eine Abschätzung der Fehlnutzung privater Stellplätze möglich. Gemeinsam mit der Auslastung des öffentlichen Raumes kann so die Verträglichkeit von Maßnahmen mit Einfluss auf den ruhenden Verkehr qualifiziert werden.

Eine analoge Methodik zum öffentlichen Straßenraum ist auf privaten Flächen aufgrund des Hausrechts nach Artikel 13 Grundgesetz[2] nicht umsetzbar. Somit ist lediglich eine grobe Abschätzung der privaten Stellplätze möglich. Hierzu wird ein fünfstufiges, standardisiertes Verfahren angewandt.

Abbildung 2 Vorgehensweise Abschätzung privater Stellplätze



Quelle: Planersocietät

Katasterdaten

Im baden-württembergischen Liegenschaftskataster werden alle Flurstücke Baden-Württembergs samt ihrer Geometrie, Größe, Lage und Nutzung zusammengefasst. Darüber hinaus umfasst das Liegenschaftskataster jegliche Form von Gebäuden sowie dazugehörige Sachdaten. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs können somit Flächen für Garagen, Carports und Tiefgaragen direkt aus dem Liegenschaftskataster ausgelesen werden. Die Stellplatzkapazität ist üblicherweise nicht hinterlegt, was es erfordert, die Kenngröße auf Grundlage der Objektgeometrie abzuleiten. Aufgrund derer ist eine Abschätzung des Gebäudetyps (Einzel-, Doppel-, Multi- oder Tiefgarage möglich; was es wiederum ermöglicht die Stellplatzkapazität und Berücksichtigung des Flächenverbrauchs abzuschätzen. Bei Multi- und Tiefgaragen werden zusätzlich Flächen für Fahrgassen, -rampen o. ä. in der Abschätzung berücksichtigt.

Luftbilder & Vor-Ort-Begehung

Weitere private Stellplätze können mittels Durchsicht von Luftbildern und Begehungen vor Ort erfasst werden. Hinsichtlich der Luftbilder wird zwischen markierten und nicht markierten Stellplatzflächen unterschieden. Ist eine Stellplatzfläche markiert, so werden die Stellplätze exklusive Zu- und Abfahrtswege erfasst. Existiert keine Abgrenzung, werden Pauschalwerte gemäß EAR 05 für Zu- und Abfahrtswege bei der Abschätzung berücksichtigt.

[2] insb. Abs. 1 – 2: (1) Die Wohnung ist unverletzlich. (2) Durchsuchungen dürfen nur durch den Richter, bei Gefahr im Verzuge auch durch die in den Gesetzen vorgesehenen anderen Organe angeordnet und nur in der dort vorgeschriebenen Form durchgeführt werden.

Gutachterlicher Schätzwert

Auf Grundlage der Spezifika des Untersuchungsgebietes wird das Angebot der nicht sichtbaren Stellplätze mittels eines gutachterlichen Faktors abgeschätzt. Dieser wird auf alle Flurstücke mit Wohn- und Mischnutzung ohne identifizierten Stellplatz angewandt. Zudem findet eine Unterscheidung anhand der Bruttogeschossfläche statt. Eine Abschätzung von Flurstücken mit industrieller, gewerblicher oder öffentlicher Nutzung lässt deren Nutzungsdiversität nicht zu.

3. Erhebungsergebnisse

Der Stadtteil Mannheim Jungbusch liegt im Zentrum Mannheims nordwestlich der Mannheimer-Quadrate. Begrenzt wird der Jungbusch durch den Neckar im Nordosten, den Luisenring (teilweise B44) im Süden sowie einem Verbindungskanal zwischen dem Mühlauhafen und dem Neckar im Westen. Die Parkraumerhebung umfasst hierbei den gesamten öffentlichen Raum im Bezirk Jungbusch sowie ausgewählte private und halböffentliche Parkierungsanlagen.

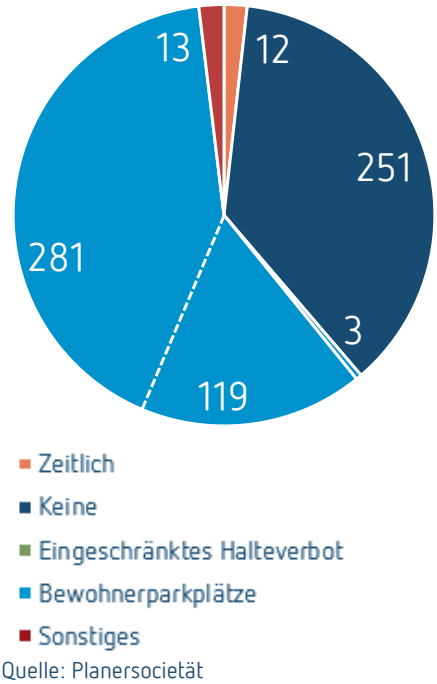
Die Ergebnisse der Parkraumerhebung bilden die Grundlage für Empfehlungen und Handlungsansätze (vgl. Kapitel 4.3) und dienen der Stadt Mannheim bei zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben im Jungbusch als Entscheidungshilfe hinsichtlich der Belange des ruhenden Verkehrs.

3.1. Bestandsanalyse

3.1.1. Öffentlicher Raum

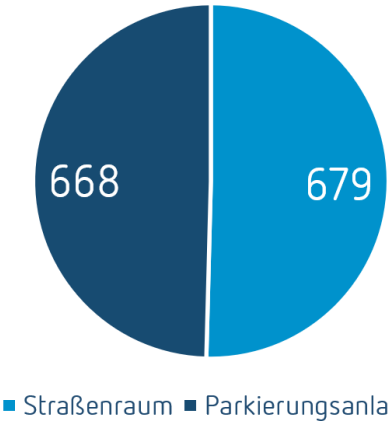
Im Zuge der Bestandanalyse zur Parkraumerhebung konnten im Stadtteil Jungbusch 679 Parkstände im öffentlichen Straßenraum erfasst werden. Rund 60 % der Parkstände verfügen über verschiedene Bevorrechtigungen für Bewohnende. So sind Bewohnende auf 119 Parkständen von der geltenden Höchstparkdauer befreit. Auf weiteren 281 Parkständen ist das Parken nur mit Bewohnerparkausweis zulässig. Hinzu kommen zwölf Parkstände (2 %) mit eingeschränkter Höchstparkdauer und 247 (36 %) Parkstände ohne Bewirtschaftung. Des Weiteren gibt es im Untersuchungsgebiet 13 Sonderparkstände. Davon sind je drei Parkstände für Carsharing-Fahrzeuge und mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Zwei Parkstände sind für das Beladen elektrisch betriebener Fahrzeuge und sechs Parkstände sind für Taxis vorgesehen. Eine kartografische, abschnittsscharfe Darstellung der Bewirtschaftung ist Anhang 1 zu entnehmen.

Abbildung 3 Bewirtschaftung



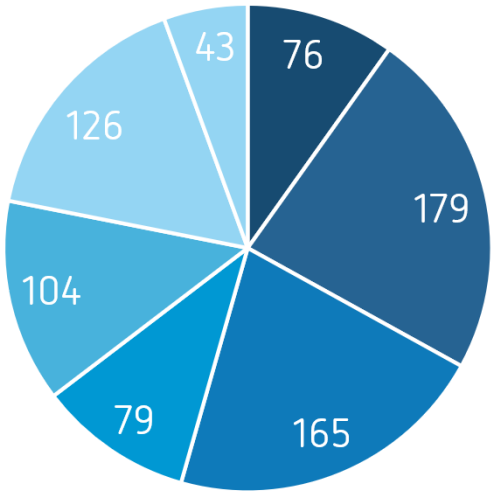
Quelle: Planersocietät

Abbildung 5 Anzahl Parkstände



Quelle: Planersocietät

Abbildung 4 Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät

Im Untersuchungsgebiet befinden sich darüber hinaus Parkmöglichkeiten auf halböffentlichen oder teilweise privaten Parkplätzen (vgl. Anhang 1). So kann auf den Parkplätzen Luisenring (76 Parkstände) und dem kostenpflichtigen Parkplatz Musikpark (104 Parkstände) geparkt werden. Anwohnende können zudem das untere Parkdeck (179 Stellplätze) des MVV-Parkhauses nutzen. Außerhalb der Betriebszeiten kann auch als betriebsfremde Person auf dem oberen Parkdeck (165 Stellplätze) geparkt werden. Des Weiteren wurden im Rahmen der Parkraumerhebung die privaten Stellplatzflächen am Salzkai (rund 126 Stellplätze), auf dem Sax+Klee-Betriebsgelände (rund 43 Stellplätze) sowie der Kundenparkplatz des Penny-Markt-Discounters (rund 79 Stellplätze) berücksichtigt. Insgesamt bestehen im Untersuchungsgebiet 668 Parkmöglichkeiten auf halböffentlichen bzw. teilweise privaten Parkplätzen, die in die Bestandsanalyse eingeflossen sind. Der Parkplatz Musikpark (104 Parkstände) wurde in Absprache mit der Stadt Mannheim in der Parkraumerhebung nicht berücksichtigt, da Auslastungsdaten beim Betreiber angefragt wurden.

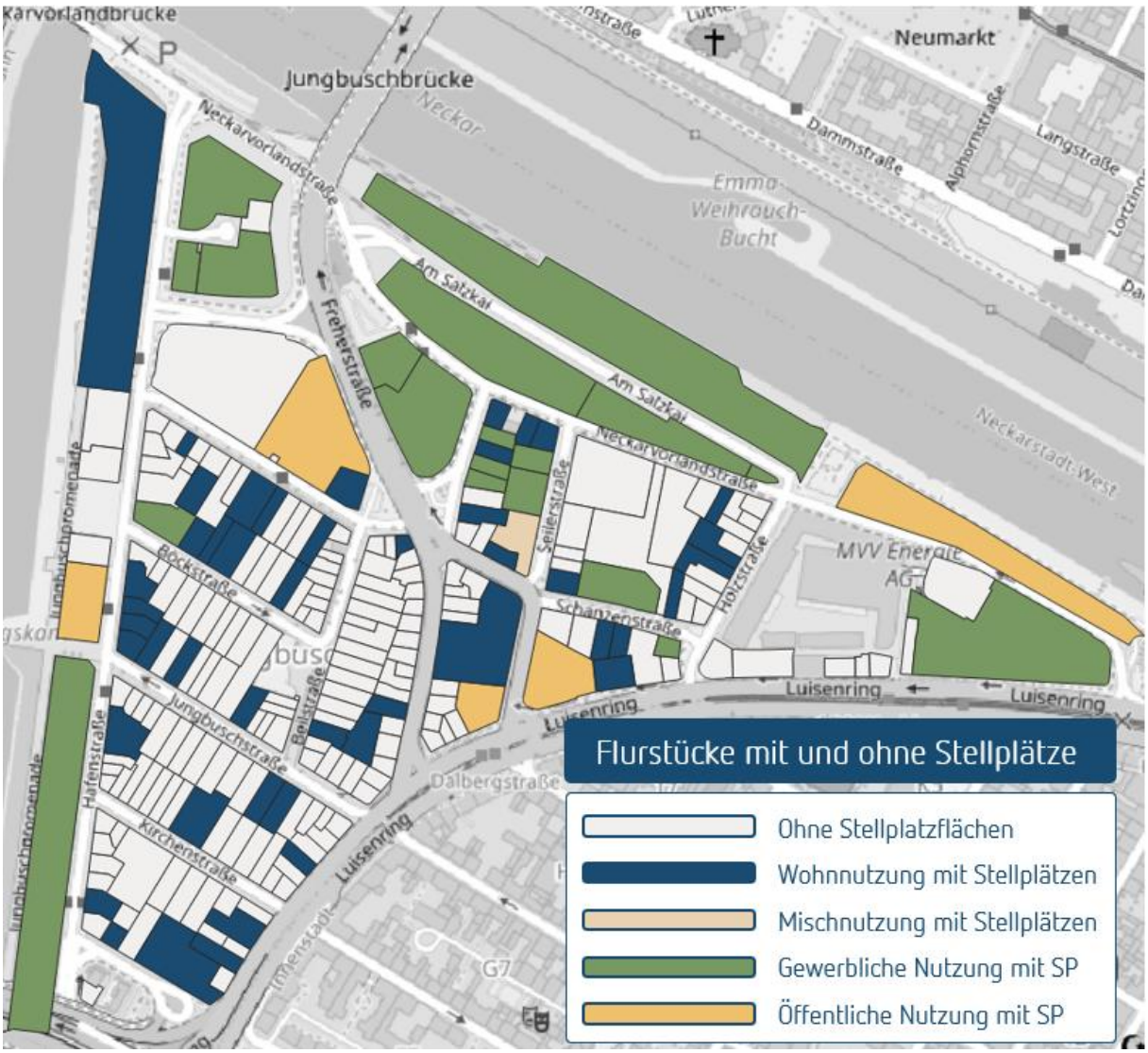
Insgesamt ergeben sich somit knapp 1.350 Parkmöglichkeiten, die im Rahmen der Parkraumerhebung erfasst und hinsichtlich ihrer Auslastung untersucht worden sind. Diese entfallen fast exakt hälftig auf Parkmöglichkeiten im Straßenraum und Parkmöglichkeiten in halböffentlichen bzw. teilweise privaten Parkmöglichkeiten. Bei Hinzunahme des kostenpflichtigen Parkplatzes Musikpark (104 Parkstände) zur Gesamtkapazität ist der Anteil der Parkierungsanlagen etwas höher (ca. 53 %).

3.1.2. Abschätzung privater Stellplatzflächen

Neben den Parkständen im öffentlichen Straßenraum, halböffentlichen Parkmöglichkeiten und privaten Parkmöglichkeiten von Unternehmen mit öffentlicher Zugangsmöglichkeit existieren in Siedlungsgebieten immer auch gänzlich private Parkmöglichkeiten. Diese können nicht problemlos erhoben werden (vgl. Kap. 2.4). Um dennoch ein möglichst vollständiges Bild des vorhandenen Parkraums zu erhalten, ist eine Abschätzung der im Untersuchungsgebiet vorhandenen privaten Stellplatzflächen vorgenommen worden. Teilweise sind hier auch halböffentliche und private Parkmöglichkeiten einbezogen worden, die nicht Teil der bisherigen Erfassung sind.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets konnten auf Grundlage von Katasterdaten der Stadt Mannheim 253 Flurstücke mit gewerblicher, öffentlicher, Wohn- oder Mischnutzung identifiziert werden. Dem Großteil der Flurstücke wird das Wohnen (202) als Nutzung zugeschrieben. Weitere 38 Flurstücke werden industriell oder gewerblich genutzt, 12 Flurstücke sind den öffentlichen Gebäuden zuzuordnen und ein Flurstück wird als gemischt genutzt klassifiziert.

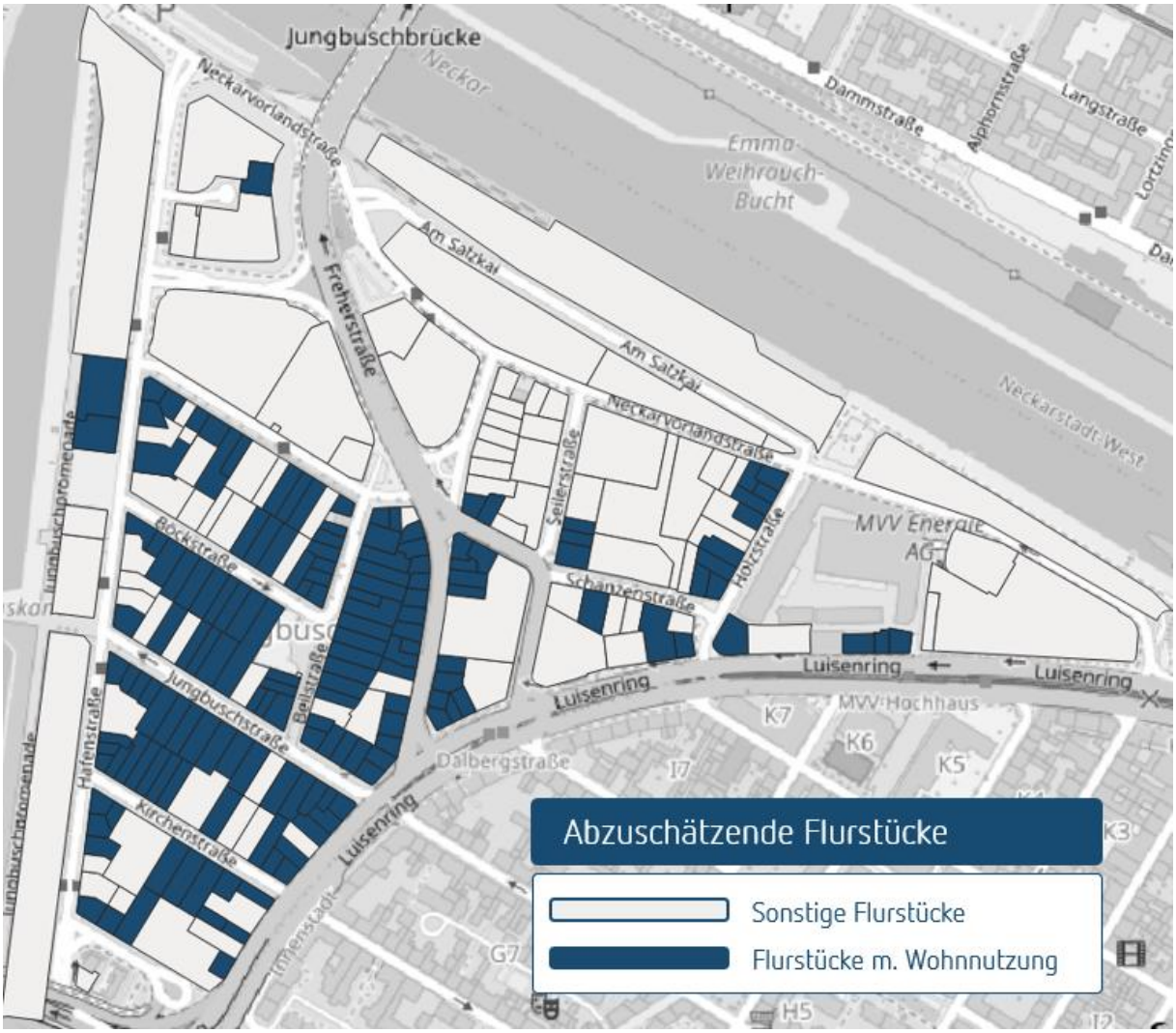
Abbildung 6 Flurstücke mit und ohne identifizierte Stellplätze in Abhängigkeit der Nutzung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Im Rahmen der Stufen 1-4 der Abschätzung (Katasterdaten, OSM-Daten, Begehung und Luftbildanalyse) konnten auf 23,7 % der Flurstücke mit Wohnnutzung, auf 55,3 % der gewerblich genutzten Flurstücke und auf 41,7 % der öffentlichen Flurstücke Stellplätze zweifelsfrei nachgewiesen werden (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 7 Flurstücke mit Wohnnutzung ohne identifizierte Stellplätze



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

In absoluten Zahlen entspricht dies 1.268 privaten Stellplätzen. Ca. zwei Drittel der Stellplätze liegen hierbei auf klassischen Parkplätzen, die sich überwiegend auf Betriebsparkplätzen (555) wie dem Salzkai oder dem Betriebsparkplatz der Firma Sax+Klee, befinden. Hinzu kommen 137 Stellplätze auf Kundenparkplätzen sowie 141, zumeist auf kleineren Parkplätzen gelegene, Stellplätze für Bewohnende. Neben kleineren Tiefgaragen für Bewohnende (63) und für Kunden (26) gibt es 196 Stellplätze auf dem MVV-Betriebsgelände. In Garagen konnten im Untersuchungsgebiet 123 Stellplätze für Bewohnende und 27 Stellplätze für Angestellte identifiziert werden. Insgesamt stehen also rund 60 % der identifizierten privaten Stellplätze Angestellten zur Verfügung. Der identifizierte Parkraum für Bewohnende beträgt 327 und der für Kunden 163 Stellplätze. Auf Grundlage des gutachterlichen Faktors werden für Flurstücke mit Wohn- oder Mischnutzung ohne identifizierten Stellplatz (vgl. Abbildung 7) insgesamt 64 Stellplätze für Bewohnende abgeschätzt. Zuzüglich der Stellplätze in der MVV-Tiefgarage ergibt sich somit eine Gesamtzahl von geschätzt 1.676 Stellplätzen im privaten Raum.[3]

[3] Im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung wurden die Vor-Ort ausgemachten Grundstückseinfahrten mit den abgeschätzten privaten Stellplätzen auf den jeweiligen Flurstücken abgeglichen. In diesem Zusammenhang ist eine signifikante Korrelation festgestellt worden. Dementsprechend werden die abgeschätzten Zahlen als valide eingeschätzt.

3.2. Parkbildanalyse

Die Parkbildanalyse setzt sich aus den Ergebnissen der Parkraumerhebung, getrennt in Parkstände im öffentlichen Straßenraum (vgl. 3.2.1) und Parkmöglichkeiten in Parkierungsanlagen (vgl. 3.2.2), sowie der ergänzenden Abschätzung privater Stellplatzflächen (vgl. 3.2.3) zusammen.

Nach der Plausibilisierung der Rohdaten (vgl. 2.3), erfolgt die Datenaufbereitung. Im Zuge dieser werden die Rohdaten anhand der aufgenommenen Merkmale (bspw. Bewirtschaftungsregeln, Nutzergruppen) ausgewertet und grafisch aufbereitet. Die Darstellung der Ergebnisse findet zunächst für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie für die einzelnen Straßenabschnitte statt. Darauf aufbauend werden verschiedene Bereiche mit ähnlicher Bau- und Nutzungsstruktur gebildet, um so anschaulich gebietsspezifische Unterschiede hinsichtlich des Parkdrucks aufzuzeigen. Die Ergebnisse werden nachfolgend für den erhobenen Werktag und den Samstag getrennt dargestellt.

Exkurs Parkdruck

Basierend auf den Grundlagen von Bestandsanalyse und Parkraumerhebung kann für Einzelabschnitte oder auch aggregierte Abschnitte das Verhältnis aus Parkplatzangebot und der realisierten Nachfrage gebildet werden – die sogenannte Parkraumauslastung. Je höher diese prozentuale Auslastung liegt, desto größer wird die Wahrscheinlichkeit direkt am Zielort keine Parkmöglichkeit zu finden, wodurch bspw. der Parksuchverkehr steigt. In der EVE wird das Vorhandensein von Parkdruck auf eine Parkraumauslastung von 60 % festgesetzt. Höhere Auslastungen gehen mit einem höheren Parkdruck einher. So liegt per Definition ein sehr hoher Parkdruck ab einer Parkraumauslastung von 90 % vor, was der ungefähren Schwelle einer wahrgenommenen Vollauslastung entspricht.

3.2.1. Öffentlicher Straßenraum

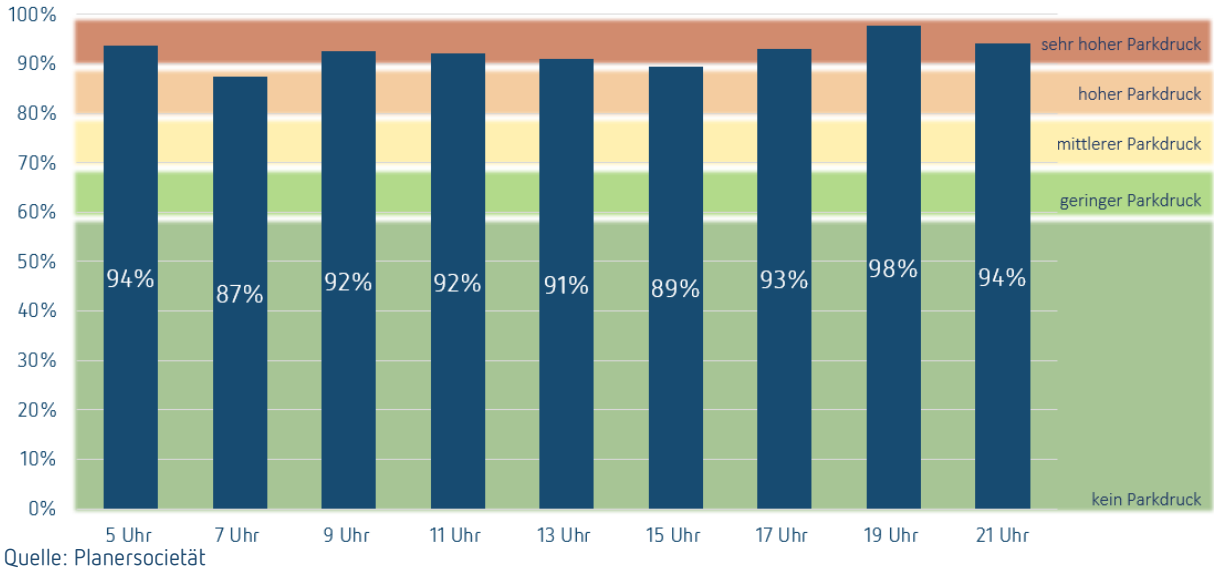
Parkbild am Werktag

Das Parkbild zeigt am Werktag ganztägig hohen bis sehr hohen Parkdruck im Untersuchungsgebiet. Auslastungsspitzen sind nachts (5 Uhr-Intervall) und abends (19 Uhr-Intervall) auszumachen. Zwar ist der Untersuchungsraum hoch ausgelastet, für das Gesamtgebiet lässt sich im öffentlichen Straßenraum allerdings keine Überlastung (Auslastung > 100 %) feststellen (vgl. Abb. Abbildung 8).

Abbildung 9 zeigt, dass die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu einem signifikanten Anteil von Bewohnenden genutzt werden. Bei Hinzunahme der Langzeitparkenden und der ganztägig unbewegten Fahrzeuge, die i. d. R. ebenfalls Bewohnende sind (z. B. Zweitwagen, keine Mobilität am Erhebungstag, Homeoffice, etc.), ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet eher über längere Zeiträume geparkt wird und der Umschlag auf den einzelnen Stellplätzen somit gering ist. Darüber hinaus wird deutlich, dass im Abendbereich neben Bewohnenden auch Besucher:innen der gastronomischen Nutzungen das Parkbild prägen. Aus der grundsätzlich hohen Auslastung im gesamten Tagesverlauf und der Parkdauer lässt sich ableiten, dass weitere Nutzungsgruppen Parkraumansprüche im Gebiet geltend machen, da die Parkraumauslastung des öffentlichen Straßenraums im Gesamtgebiet nie unter 85% sinkt. Entsprechende Nutzungsgruppen, die insbesondere tagsüber Parkraum beanspruchen sind Arbeitnehmende, Kund:innen sowie Besuch von Bewohnenden. Hinsichtlich

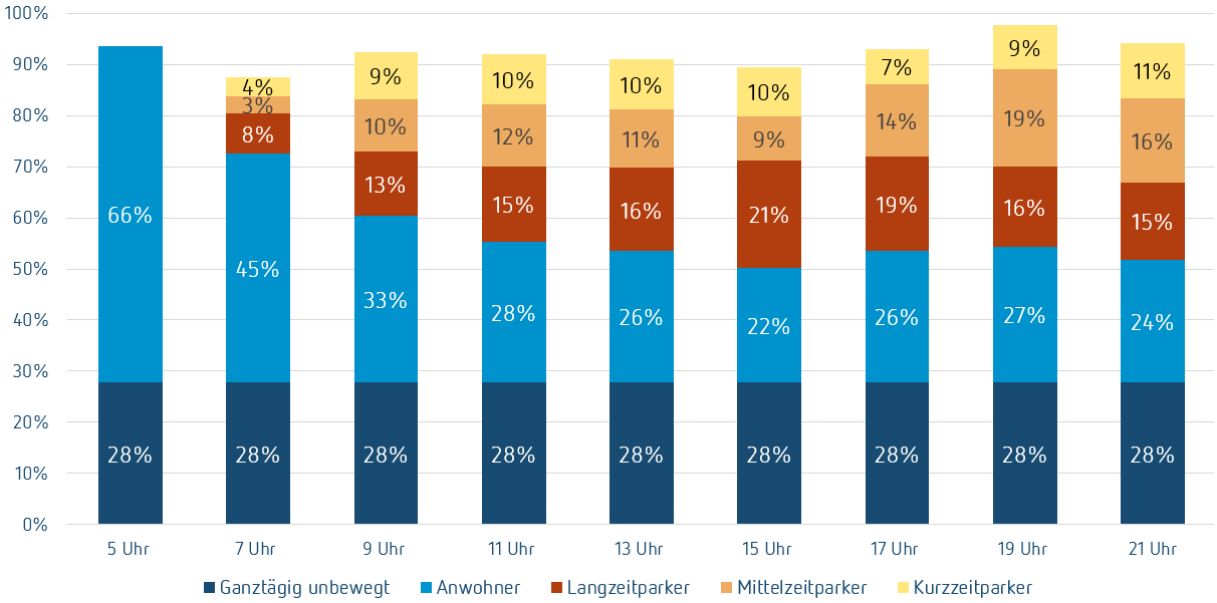
der Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung nach StVO und VwVStVO werden die Kriterien des „hohen Parkdrucks" sowie des Vorhandenseins von einem Anteil von 20 – 25% Fremdparkeranteil (keine Bewohnenden) beide erfüllt.

Abbildung 8 Mittlere Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet am Werktag



Quelle: Planersocietät

Abbildung 9 Verteilung der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet am Werktag



Quelle: Planersocietät

Zwei Punkte sind im Hinblick auf die Verteilung auf die Nutzungsgruppen zu erwähnen, da diese insbesondere abends hinsichtlich der Auslastung durch Bewohnende vom erwarteten Bild abweicht. Zu erwarten wäre ein deutlicher Anstieg der Bewohnendenanteile im Abendbereich. Das dieser sich nicht bzw. nur bedingt einstellt ist zum einen damit zu erklären, dass die unbewirtschafteten und für alle freigegebenen Stellplätze es ermöglichen, dass Parkraum im Jungbusch von Bewohnenden umliegender Bewohnerparkzonen genutzt wird. Zum anderen kann es darauf zurückgeführt werden, dass am Abend eine Parkmöglichkeit im privaten Raum genutzt wird, während nachts (5 Uhr-Intervall) noch im öffentlichen Straßenraum geparkt wurde.

Bei Betrachtung der Auslastung der verschiedenen Bewirtschaftungsformen ist eine klare Tendenz der Parkraumnutzenden zu den unbewirtschafteten Parkständen ersichtlich. Diese sind insgesamt höher ausgelastet als die Bewohnerparkplätze und die zeitlich beschränkten Parkstände, die allerdings außerhalb der Bewirtschaftungszeiträume voll ausgelastet sind.

Zusammenfassung

Aus dem werktäglichen Parkbild des öffentlichen Straßenraums lassen sich folgende Aspekte festhalten:

- hoher bis sehr hoher Parkdruck im Untersuchungsgebiet mit nächtlicher und abendlicher Spitze
- hoher Anteil langfristig abgestellter Fahrzeuge und damit eher geringer Umschlag auf den einzelnen Parkständen
- heterogene Verteilung der Nutzungsgruppen im Tagesverlauf; wobei mind. 50% Bewohnende sind
- relevante Voraussetzungen für die Bewirtschaftung des Parkraums sind gegeben
- frei nutzbare Parkstände ziehen potenziell Bewohnende umliegender Bewohnerparkzonen an
- frei nutzbare Parkstände werden im Tagesverlauf bevorzugt genutzt

Parkbild am Samstag

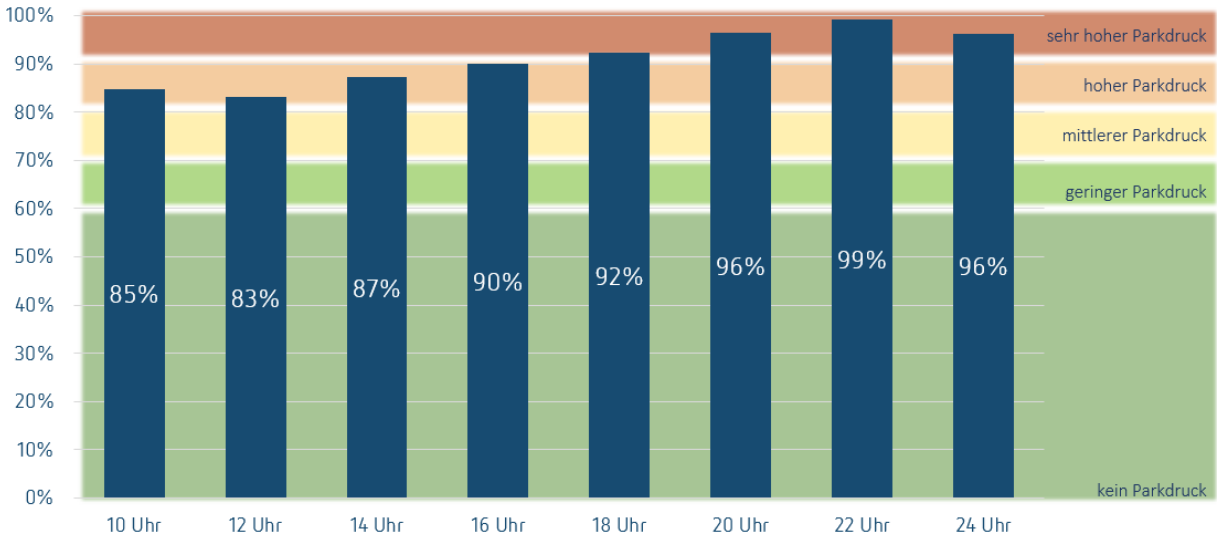
Das Parkbild zeigt auch am Samstag einen ganztägig hohen bis sehr hohen Parkdruck im Untersuchungsgebiet. Insgesamt lässt sich im Tagesverlauf ein stetiger Anstieg der Auslastung feststellen. Die Auslastungsspitze ist samstags klar im Abendbereich (22 Uhr-Intervall) auszumachen. Der leichte Rückgang zum 24 Uhr-Intervall lässt hier den Schluss zu, dass sich die durch Bewohnende hervorgerufene Belegung von Stellplätzen in etwa mit einem Werktag vergleichen lässt. Da der Fokus hier nicht auf die nächtliche Auslastung gelegt wurde ist ein Vergleich mit der werktäglichen Auslastung nachts (5 Uhr-Intervall) allerdings nicht möglich. Auch für den Samstag gilt, dass der Untersuchungsraum zwar hoch ausgelastet ist, für das Gesamtgebiet lässt sich im öffentlichen Straßenraum allerdings keine Überlastung feststellen. (vgl. Abbildung 10).

Die Auswertung der Parkdauern am Samstag unterscheidet sich von der werktäglichen, da aufgrund der zeitlich späteren Ersterhebung keine Nutzungsgruppe Bewohnende gebildet werden konnte. Dennoch ist in Abbildung 11 ersichtlich, dass die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu einem signifikanten Anteil von Bewohnenden genutzt werden. Neben den ganztägig unbewegten Fahrzeugen (z.B. Zweitwagen, keine Mobilität am Erhebungstag, etc.) sind vermutlich auch große Anteile der Langzeitparkenden der Gruppe der Bewohnenden zuzuschreiben. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass samstags deutlich weniger Arbeitnehmende im Gebiet parken. Wie auch am Werktag ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet eher über längere Zeiträume geparkt wird und der Umschlag auf den einzelnen Stellplätzen somit gering ist. Darüber hinaus wird deutlich, dass im Abendbereich neben Bewohnenden auch Besucher:innen der gastronomischen Nutzungen das Parkbild prägen. Die grundsätzlich hohe Auslastung im gesamten Tagesverlauf und die Parkdauer spricht auch samstags dafür, dass weitere Nutzungsgruppen Parkraumansprüche im Gebiet geltend machen. Der Anteil der Kurzzeitparkenden ist dabei am geringsten. Die geringste Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist im 12 Uhr-Intervall auszumachen. Hinsichtlich der Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung werden die Kriterien des „hohen Parkdrucks" sowie des Vorhandenseins von einem Anteil von 20 – 25% Fremdparkeranteil (keine Bewohnenden) wie auch am Werktag beide erfüllt.

Auch die Betrachtung der Auslastung der verschiedenen Bewirtschaftungsformen zeigt starke Parallelen zur werktäglichen Auslastung. Die klare Tendenz der Parkraumnutzenden zu den unbewirtschafteten Parkständen ist wieder deutlich erkennbar, wenngleich die Auslastung der zeitlich bewirtschafteten Parkständen im Vergleich

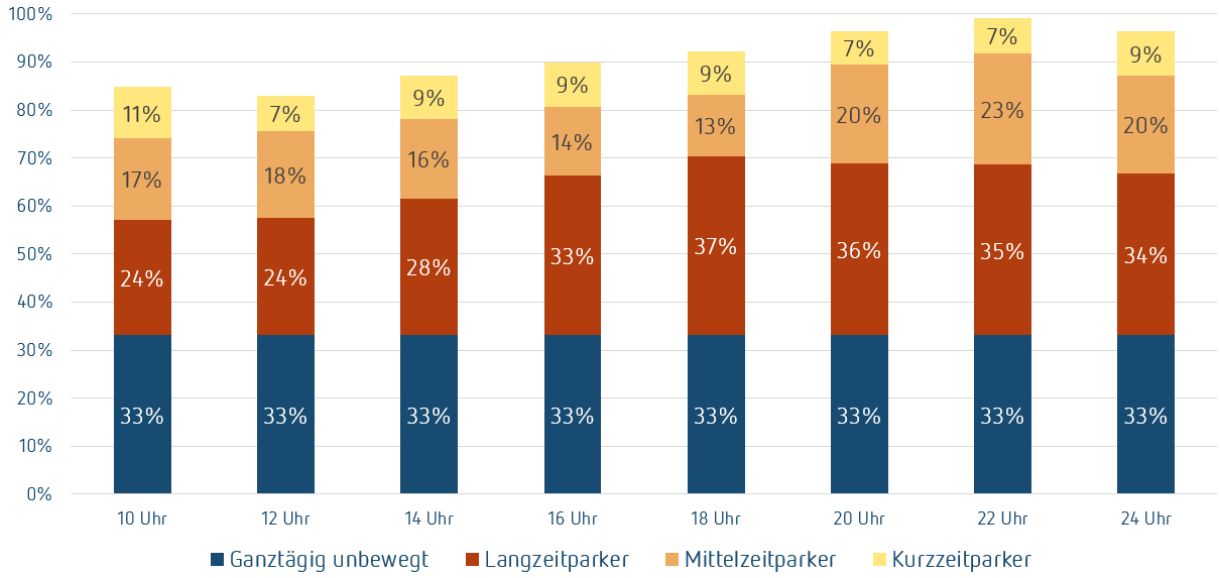
zur werktäglichen Struktur etwas stärker ausgelastet erscheinen. Hier ist anzumerken, dass die Bewirtschaftung am Samstag in Zone 2 nur bis 14 Uhr gilt. Die unbewirtschafteten Parkstände sind dennoch insgesamt am höchsten und überwiegen dabei auch die Auslastung der Bewohnerparkplätze. Eine Vollauslastung und die zeitlich beschränkten Parkstände, die allerdings außerhalb der Bewirtschaftungszeiträume voll ausgelastet sind.

Abbildung 10 Mittlere Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet am Samstag



Quelle: Planersocietät

Abbildung 11 Verteilung der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet am Samstag



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Aus dem samstäglichen Parkbild des öffentlichen Straßenraums lassen sich folgende Aspekte festhalten:

- hoher bis sehr hoher Parkdruck im Untersuchungsgebiet mit abendlicher Spitze
- stetiger Anstieg der Auslastung im Tagesverlauf
- hoher Anteil langfristig abgestellter Fahrzeuge und damit eher geringer Umschlag auf den einzelnen Parkständen
- heterogene Verteilung der Nutzungsgruppen im Tagesverlauf

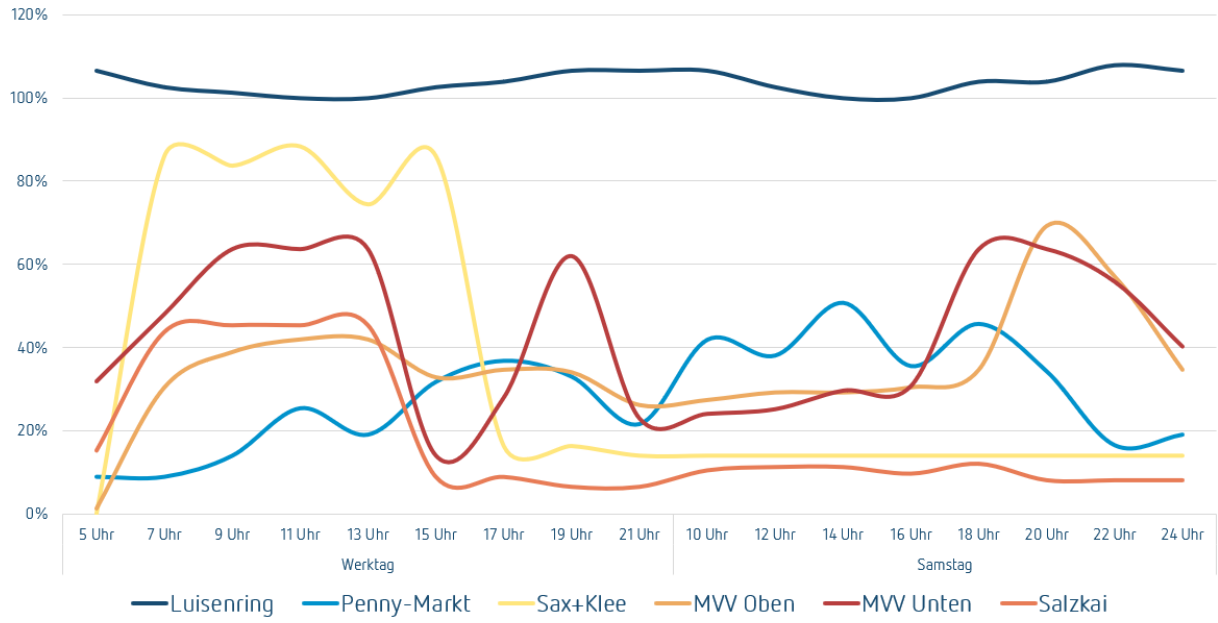
- relevante Voraussetzungen für die Bewirtschaftung des Parkraums sind gegeben
- frei nutzbare Parkstände werden im Tagesverlauf bevorzugt genutzt

3.2.2. Parkierungsanlagen

Neben den Parkständen im öffentlichen Straßenraum sind auch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Parkierungsanlagen auf die jeweilige Auslastung an den beiden Untersuchungstagen hin untersucht worden. Es wurden die in Kapitel 3.1.1 ersichtlichen Parkierungsanlagen einbezogen. Einzige Ausnahme stellt der Parkplatz Musikpark dar. Für diesen wurden Auslastungsdaten beim Betreiber angefragt.

Nachfolgend sind die Auslastungen unterteilt nach den einzelnen Parkierungsanlagen dargestellt und im Hinblick auf die jeweilige Nutzungsstruktur analysiert. Mit Blick auf Abbildung 12 wird deutlich ersichtlich, dass die Gesamtauslastung auf den Parkierungsanlagen unterhalb der Parkstände im öffentlichen Straßenraum liegt.

Abbildung 12: Auslastungsübersicht der Parkierungsanlagen

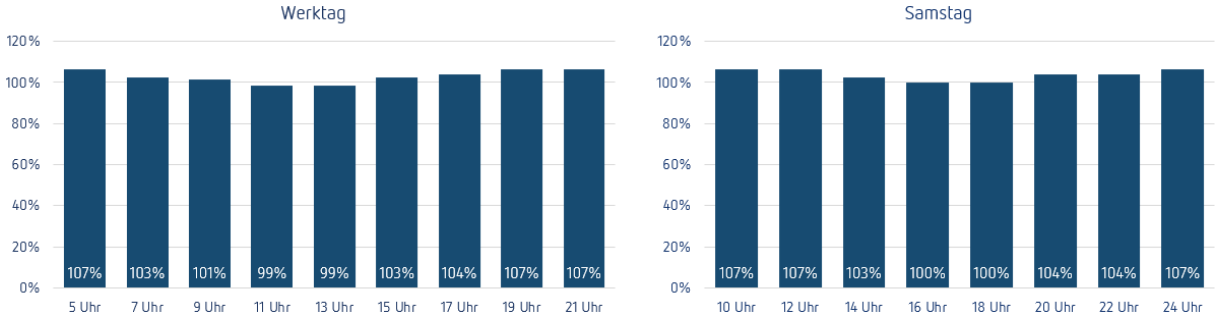


Quelle: Planersocietät

Parkplatz Luisenring

Der Parkplatz Luisenring liegt ganz im Süden des Untersuchungsgebiets und im Nahbereich wichtiger Verkehrsinfrastrukturen (B7, B44, Haltestelle Mannheim Rheinstraße) sowie der Mannheimer Quadrate. Der Parkplatz Luisenring ist zeitlich unbegrenzt und kostenfrei nutzbar, was sich in Verbindung mit seiner Verortung auch in der Auslastung bemerkbar macht. Sowohl am Werk- als auch am Samstag ist der Parkplatz Luisenring komplett ausgelastet und in der Mehrzahl der untersuchten Zeiträume sogar überlastet. Das heißt hier parken mehr Fahrzeuge als die Kapazität der Parkierungsanlage dies eigentlich zulässt. Daran lässt sich erkennen, dass der Parkplatz Luisenring eine Parkierungsanlage darstellt, die von zahlreichen Parksuchverkehren angesteuert wird, die angesichts der bestehenden Auslastung allerdings auch oftmals nicht erfolgreich sein dürften.

Abbildung 13 Auslastung Parkplatz Luisenring am Werk- (l.) und am Samstag (r.)



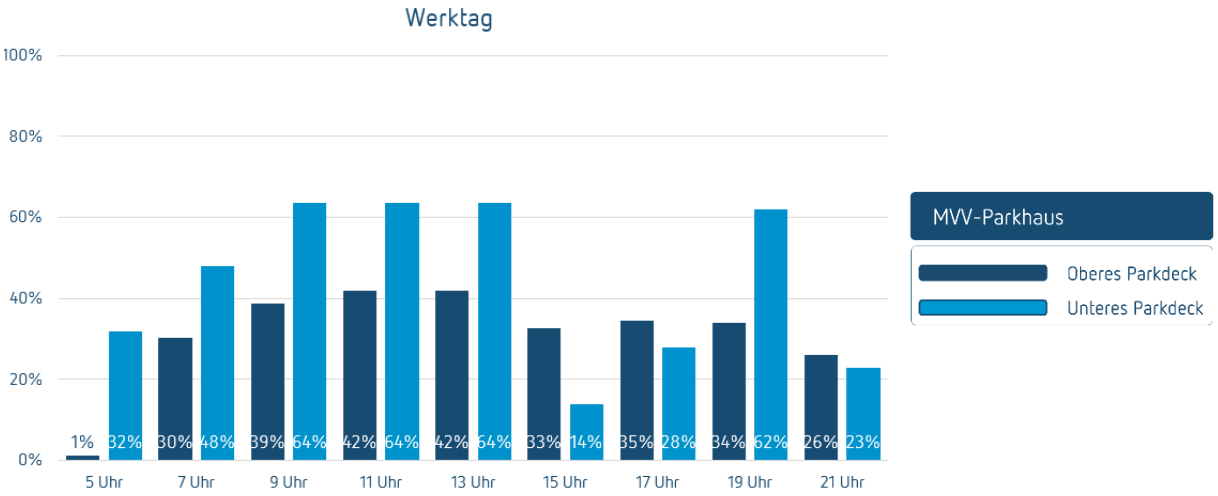
Quelle: Planersocietät

MVV- Parkhaus

Das MVV-Parkhaus ist Eigentum der MVV Energie AG und befindet sich am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets direkt am Neckarufer. Auf zwei Ebenen bietet das Parkhaus Platz für insgesamt 344 Fahrzeuge. Während das untere Parkdeck (n=179) neben den Angestellten ganztägig von Anwohnenden genutzt werden kann, ist das obere Parkdeck (n=165) während der Betriebszeiten für Angestellte und Besuchende reserviert. Außerhalb der Betriebszeiten (Werktag: 18-5 Uhr & Wochenende) kann das Parkdeck auch von Betriebsfremden kostenfrei genutzt werden.

Die Tagesganglinie des oberen Parkdecks am Werktag zeigt die überwiegende Nutzung durch Angestellte während der Betriebszeiten (vgl. Abbildung 14). So liegt die Auslastung im Nachtintervall bei lediglich einem Prozent. Ab 7 Uhr ist ein Anstieg der Auslastung auf bis zu 42 % zu sehen, die am Nachmittag leicht rückläufig ist, jedoch scheinbar von Betriebsfremden gut kompensiert wird. Im unteren Parkdeck nutzen Anwohnende rund 30 % der Stellplätze. Am Vor- und frühen Nachmittag steigt die Auslastung dort auf 64 % an, fällt allerdings am Nachmittag drastisch ab (14%). Zum Abend hin steigt die Auslastung auf beiden Parkdecks nochmal an und flacht zur Nacht hin wieder ab. Auslöser könnten hier Gastronomiebesucher oder anderweitige Freizeitnutzungen sein.

Abbildung 14 Auslastung MVV-Parkhaus am Werktag

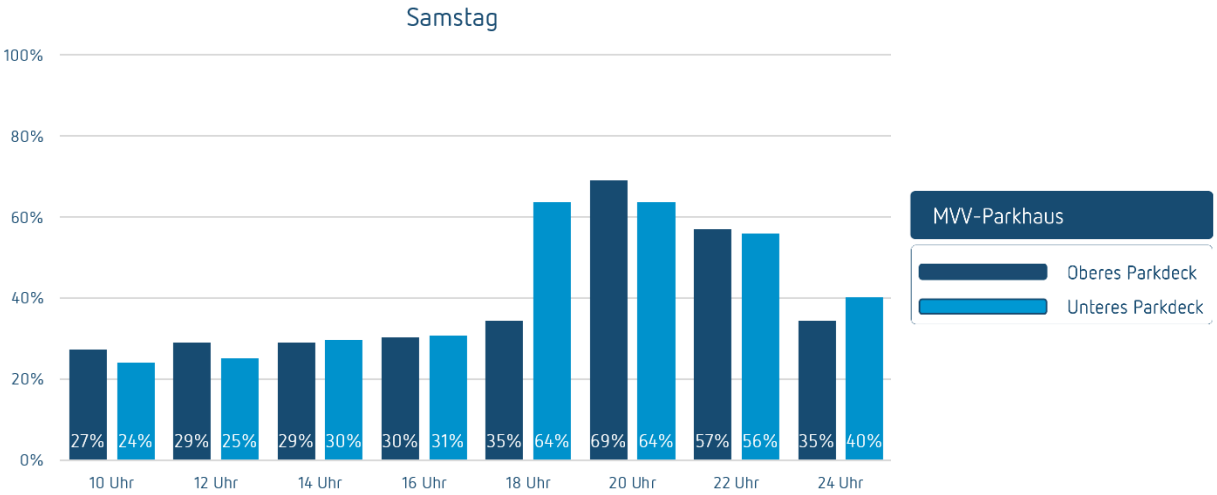


Quelle: Planersocietät

Am Samstag liegt die Auslastung bis in den frühen Abend hinein auf beiden Parkdecks zwischen 25 und 30 %. Im unteren Parkdeck steigt die Auslastung im 18- und 20-Uhr-Intervall auf bis zu 64 %, um danach stetig abzufallen. Im oberen Parkdeck ist zwischen dem 18 und dem 20-Uhr-Intervall ein sprunghafter Anstieg der Auslastung von 35 auf 69 % zu vermerken, der in den Folgeintervallen wieder auf das Ausgangsniveau von

35 % im 24-Uhr-Intervall absinkt. Dies lässt auf eine vermehrte Nutzung durch Besucher:innen des gastronomischen Angebots schließen.

Abbildung 15 Auslastung MVV-Parkhaus am Samstag

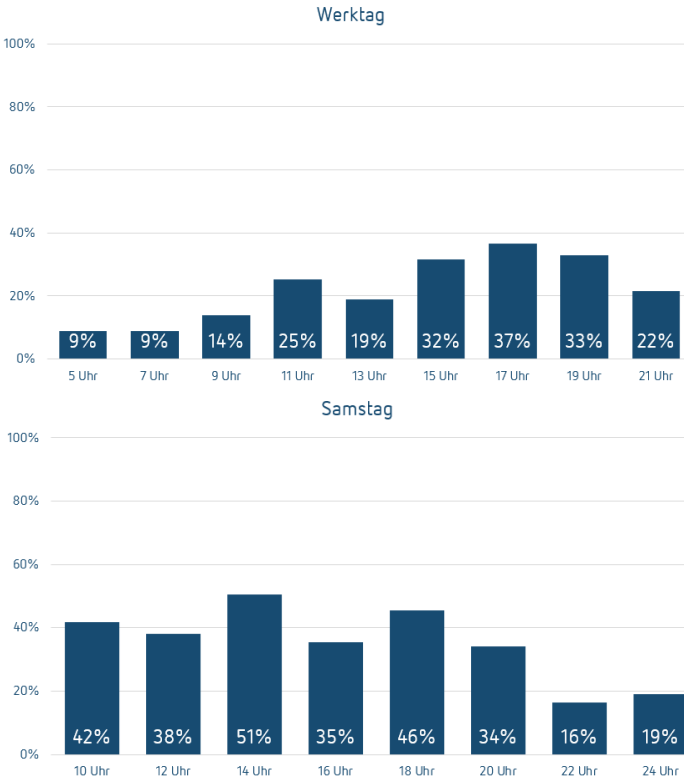


Quelle: Planersocietät

Kundenparkplatz Penny Markt

Der Kundenparkplatz des Penny-Marktes liegt relativ zentral im Untersuchungsgebiet und umfasst 79 Stellplätze. Diese werden nicht in besonderer Form bewirtschaftet. 9 % der Stellplätze werden am Werktag auch außerhalb der Öffnungszeiten genutzt. Die Tagesganglinie des Werktags zeigt einen für Kundenparkplätze klassischen Verlauf. So sind sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag Nachfragespitzen zu erkennen. Die Auslastung des Parkplatzes ist jedoch gering, so liegt die maximale Auslastung bei rund einem Drittel der Kapazität.

Abbildung 16 Auslastung Kundenparkplatz Penny Markt am Werk- (o.) und am Samstag (u.)



Quelle: Planersocietät

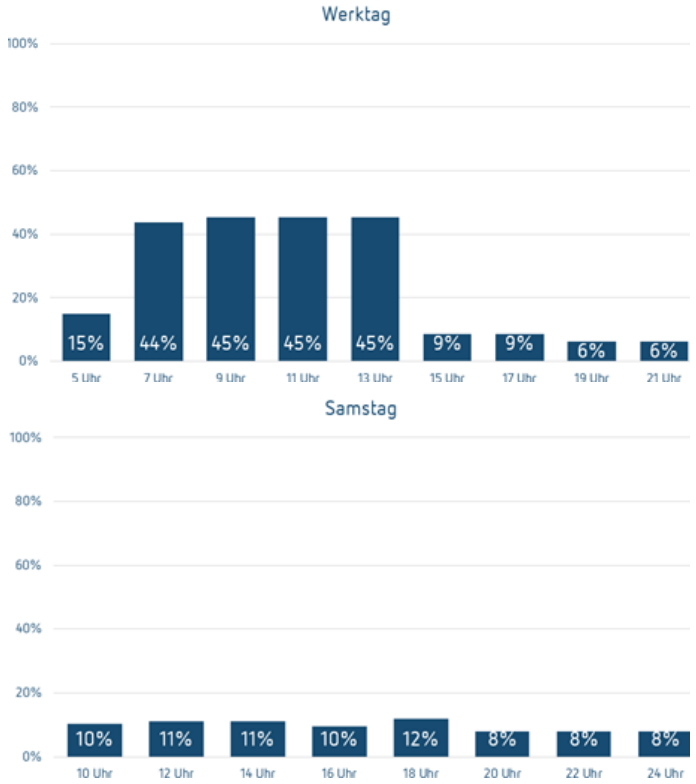
Auch am Samstag wird der Parkplatz außerhalb der Öffnungszeiten genutzt. So war im 24-Uhr-Intervall jeder fünfte Stellplatz belegt. Im Vergleich zum Werktag liegt am Samstag eine höhere Auslastung vor, die während der Öffnungszeiten zwischen 30 und 50 % schwankt.

Betriebsparkplatz Am Salzkai

Der Betriebsparkplatz Am Salzkai liegt im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiet in nächster Nähe zum Neckar. Genutzt werden die Stellplätze von verschiedenen Unternehmen als Betriebsparkplatz. Dementsprechend liegt am Werktag insbesondere zwischen 7 und 15 Uhr die größte Nachfrage vor. Innerhalb dieser Intervalle liegt die Auslastung des Parkplatzes konstant bei 45 %. Außerhalb dieser Zeiten liegt die Auslastung mit Ausnahme des Nachtintervalls (15 %) im einstelligen Bereich.

Am Samstag werden die Stellplätze des Parkplatzes nur geringfügig nachgefragt. So schwankt die Auslastung im gesamten Tagesverlauf nur um maximal 4 %-Punkte zwischen 8 und 12 %.

Abbildung 17 Auslastung Parkplatz Salzkai am Werktag - (o.) und am Samstag (u.)



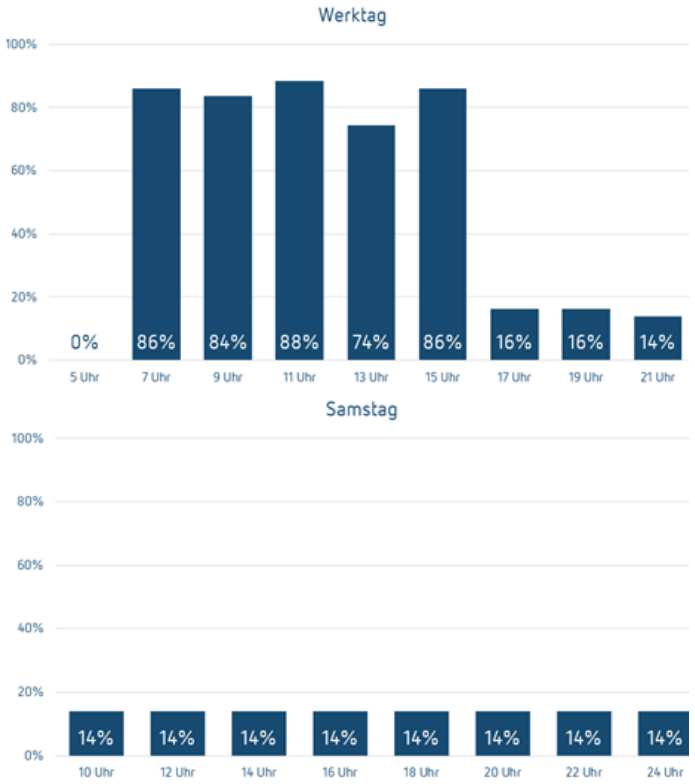
Quelle: Planersocietät

Betriebsparkplatz Sax+Klee

Der Betriebsparkplatz Sax+Klee liegt zwischen der B44 und der Neckarovorlandstraße zentral im Untersuchungsgebiet. Am Werktag werden die Stellplätze insbesondere zwischen 7 und 15 genutzt. Innerhalb dieser Intervalle liegt die Auslastung des Parkplatzes fast gleichbleibend hoch zwischen 74 % im Minimum und 88 % im Maximum. Außerhalb dieser Zeiten liegt die Auslastung mit Ausnahme des Nachtintervalls (0 %) zwischen 14 bis 16 %.

Am Samstag werden die Stellplätze des Parkplatzes nur geringfügig nachgefragt. Die Auslastung liegt den gesamten Erhebungszeitraum über bei konstant 14 %.

Abbildung 18 Auslastung Parkplatz Sax+Klee am Werk- (o.) und am Samstag (u.)



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung

Zu den Parkbildern (werktags, samstags) der Parkierungsanlagen lassen sich folgende Aspekte festhalten:

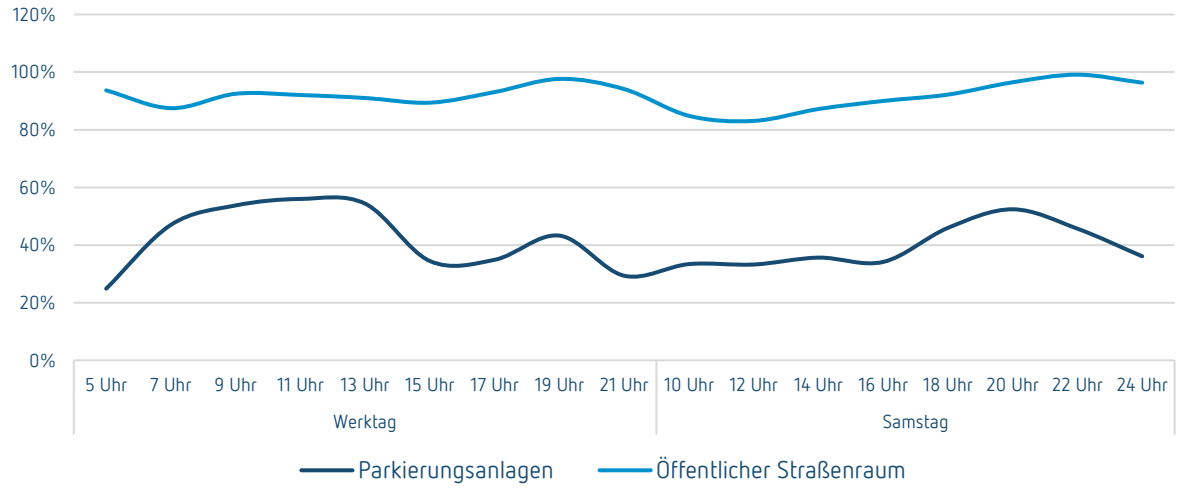
- von den Parkierungsanlagen ist einzig der Luisenring vergleichbar hoch ausgelastet wie der öffentliche Straßenraum; dieser ist neben dem MVV-Parkplatz auch der einzig kostenfrei nutzbare
- öffentlicher Straßenraum wird in den derzeitigen Gegebenheiten bevorzugt genutzt; Gründe dafür sind die Entfernung zum Zielort sowie noch fehlende Mischnutzungsmöglichkeiten
- im Tagesverlauf sind die Nutzungsstrukturen klar erkennbar:
  werktags: zu den Arbeitszeiten leicht erhöhte Auslastungen, allerdings kein hoher Parkdruck; leichte Zunahme der Auslastung durch abendliche Freizeitverkehre
  samstags: geringere Arbeitstätigkeit macht sich deutlich bemerkbar, kein Parkdruck; deutlichere Zunahme im Abendzeitraum durch abendliche Freizeitverkehre

3.3. Zwischenfazit

Insgesamt besteht ein hohes Auslastungsniveau der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet. Die zeigt sich insbesondere im öffentlichen Straßenraum, der im gesamten Tagesverlauf einem hohen Parkdruck ausgesetzt ist. Die Nutzendenstruktur des Parkraums ist heterogen. Neben den Fahrzeugen von Bewohnenden sind außerdem Fahrzeuge von Arbeitnehmenden, Kund:innen und Besucher:innen der gastronomischen und freizeitlichen Nutzungen im Untersuchungsgebiet zu finden. Bevorzugt genutzt werden vor allem die freien Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

Die Auslastungen auf den untersuchten Parkierungsanlagen fallen in der Gesamtheit deutlich niedriger aus als die Auslastung im öffentlichen Straßenraum. Es zeigt sich demnach, dass der öffentliche Straßenraum von den Parkenden bevorzugt wird. Deutlich wird darüber hinaus, dass frei nutzbare Parkierungsanlagen wie der Parkplatz Luisenring stark genutzt werden. Die Auslastungsstrukturen auf den Parkierungsanlagen unterscheiden sich allerdings auch angesichts der verschiedenen Nutzungszwecke und der damit einhergehenden Zuordnung zu bestimmten Nutzenden. So sind Parkierungsanlagen mit direktem Zusammenhang zu gewerblichen Strukturen am Werktag und hier insbesondere zu den Arbeitszeiten höher ausgelastet, während sich am Samstag ein umgekehrtes Bild zeigt. Angesichts der gastronomischen Angebote im Untersuchungsgebiet zeigt sich außerdem, dass im Abendzeitraum teilweise Mischnutzungen auf den Parkierungsanlagen erfolgen.

Abbildung 19 Vergleich der Auslastung im Öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen



Quelle: Planersocietät

Relevante Schlussfolgerungen aus der Bestandsanalyse sowie der Auswertung der Auslastungserhebung sind im Hinblick auf die Konzeption von Maßnahmen für das Parkraumkonzept Folgende:

- eine flächendeckende Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum kann dazu beitragen Parksuchverkehr zu minimieren, da nicht der potenziell günstigste Parkstand gesucht wird
- die Einbindung in das bestehende Parkleitsystem kann bereits bei der Anfahrt dazu beitragen, dass die Parkierungsanlagen stärker genutzt werden
- ein klares Prinzip bei der Zuteilung von Bewohnerstellplätzen kann dazu beitragen Parksuchverkehr aus den zentralen Bereichen des Jungbuschs herauszuhalten
- für die Parkierungsanlagen besteht sowohl an Werk- als auch an Samstagen Kombinationspotenzial
- zahlreiche unbewegte Fahrzeuge zeigen, dass in Sachen Pkw-Besitz Reduzierungspotenzial besteht

4. Parkraumkonzeption

Der konzeptionelle Teil des Projekts baut unmittelbar auf die Ergebnisse der Parkbildanalyse sowie der Abschätzung der Stellplatzkapazitäten im privaten Raum auf. Um ein zielgerichtetes Vorgehen zu gewährleisten, wird zunächst ein Zielkonzept (vgl. 4.1) erstellt, welches auf den Masterplan Mobilität 2035+ abgestimmt ist.

Die aus den Erhebungsergebnissen abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden in Steckbriefform dargestellt und in Abstimmung mit der Verwaltung priorisiert. Hierbei wird stets der Bezug zum Zielkonzept hergestellt. Wo möglich werden zudem Umsetzungsdauer und Kosten grob abgeschätzt (vgl. 4.2. & 4.3).

4.1. Zielkonzept



Privilegien für Bewohnende sollen intuitiv und konsistent in das Gesamtkonzept integriert werden, um so Parksuchverkehre und Nutzungskonflikte zwischen Fremdparkenden und Bewohnenden zu reduzieren. Im öffentlichen Straßenraum sollen Bewohnende im gesetzlichen Rahmen gegenüber Fremdparkenden priorisiert werden. Gleichzeitig sollen auch für Bewohnende Anreize zur Nutzung alternativer Mobilitätformen gesetzt werden.

Fremdparkende und auch Bewohnende sollen stärker in Parkierungsanlagen gelenkt werden. Dies bedeutet weniger Parksuchverkehr und erhöht die Erreichbarkeit und die Parkchancen für alle Nutzergruppen. Für andere Verkehrsteilnehmende bedeutet dies aufgrund des geringeren Verkehrsvolumens sowie besserer Sichtbeziehungen eine höhere Verkehrssicherheit. Zudem können frei werdende Flächen anderweitig genutzt werden.





Durch die Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum und die Neugestaltung von Straßen und Plätzen sollen attraktive und lebendige Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, die zum Verweilen und zur sozialen Interaktion einladen. Dies trägt nicht nur zum Verbesserung des Wohlbefinden der Menschen bei, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität der Umgebung für verschiedene Nutzungen.

Bis zum Jahr 2035 soll der CO_2-Ausstoß des Verkehrssektors in Mannheim um 77,5 % reduziert werden. Um dieses ambitionierte aber erforderliche Ziel zu erreichen, ist ein Modal-Shift erforderlich. Neben dem Umweltverbund, bestehend aus Öffentlichen Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr, können auch Sharing-Angebote einen wesentlichen Anteil zur Zielerreichung leisten. Im Rahmen des Parkraumkonzepts sollen alternative Mobilitätsangebote gefördert werden.





Parksuchverkehre wirken sich negativ auf den Verkehrsfluss aus und führen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Eine Reduktion der Parksuchverkehre wirkt sich positiv auf die lokale Luftqualität aus. Gleiches gilt für Lärmemissionen wovon sowohl Bewohnende als auch die ansässige Gastronomie profitieren können. Dementsprechend ist eine Reduktion der Parksuchverkehre anzustreben.

4.2. Aufbau der Steckbriefe

Die Handlungsempfehlungen sind im Folgenden in Steckbrieform aufbereitet. Sie enthalten im Steckbriefkopf Informationen zum Zielbezug, eine grobe Einschätzung der anfallenden Kosten, der Umsetzungsdauer und eine Priorisierung.

Zielbezug

Tabelle 1 Sinnbilder der Ziele

Sinnbild	Ziel
	Schärfung & Attraktivierung des Bewohnerparkangebots
	Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkierungsanlagen
	Förderung alternativer Mobilitätsangebote
	Aufenthalts- und Lebensqualität stärken
	Parksuchverkehre reduzieren

Quelle Planersocietät

Für das Erreichen der definierten Ziele ist der direkte oder indirekte Zielbezug eine essenzielle Voraussetzung. Deshalb werden etwaige Zielbezüge im Steckbriefkopf sinnbildlich dargestellt. Ausgehend von einer Maßnahme kann ein Bezug zu beliebig vielen Zielen vorliegen.

Grobkostenschätzung

Die Grobkostenschätzung hat lediglich den Anspruch, einen Anhaltspunkt der erwartbaren Kosten zu geben. Neben dynamischen Preisentwicklungen für Material und Dienstleistungen ist eine Kostenschätzung aufgrund des unterschiedlichen Detaillierungsgrad der Maßnahmen nur bedingt möglich. Dementsprechend wird für die Kostenschätzung eine grobe dreigliedrige Skala verwendet.

Werden für eine Maßnahme mehrere Standorte angegeben, so bezieht sich die Angabe auf die Umsetzung an einem Standort.

Tabelle 2 Kostengruppen

Kostengruppe	Spannweite
€	< 5.000 €
€€	5.000 – 50.000 €
€€€	> 50.000 €

Quelle: Planersocietät

Umsetzungsdauer

Analog zur groben Kostenschätzung handelt es sich bei den Angaben zur Umsetzungsdauer ebenfalls um eine Abschätzung, da die Maßnahmenplanung und -umsetzung von diversen internen (Finanzierungsfragen, Personalressourcen etc.) und externer Faktoren (Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Verfügbarkeit externer Dienstleistungsunternehmen) abhängt.

Tabelle 3 Umsetzungszeitspannen

Kostengruppe	Spannweite
kurzfristig	unter einem Jahr
mittelfristig	ein bis fünf Jahre
langfristig	über fünf Jahre

Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Die Priorisierung ist eine Empfehlung, die auf einer gutachterlichen Abwägung von geschätzten Kosten- und dem erwarteten Nutzen einer Maßnahme basieren und in Abstimmung mit der Kommunalverwaltung festgesetzt wurde. Darüber hinaus fließen die Umsetzungsdauer sowie der Zielbezug in die Bewertung ein. Unterschieden werden die Prioritätsstufen gering, mittel und hoch.

4.3. Handlungsempfehlungen

A	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung für Fremdparkende		
Priorisierung	hoch	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€€	Umsetzungsdauer	kurzfristig

Rechtliche Voraussetzungen & Gestaltungsspielräume

Zur Ausweisung und der Bewirtschaftung von Parkständen gibt es eine Reihe rechtlicher Grundlagen, die es seitens der Kommunen zu beachten gilt. Auf Grundlage von § 6 Abs. 1 Nr. 15 und § 6a Abs. 6 des StVG ist es möglich, auf öffentlichen Straßen Rechtsverordnungen zu erlassen, die den fließenden und ruhenden Verkehr zugunsten von dessen Sicherheit und/oder Leichtigkeit beschränken. Im Rahmen der baden-württembergischen Parkgebührenordnung (§ 2 Abs. 1) ermächtigt das Land die kommunalen Straßenbaulastträger zur Durchsetzung dieser Möglichkeiten. Dies schließt auch die Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie von Carsharing-Fahrzeugen (§ 2 Abs. 2 ParkgebVO BW) ein. Das Ausweisen von flächendeckenden Parkraumbewirtschaftungszonen erfordert das Vorliegen eines allgemeinen erheblichen Parkdrucks für Bewohnende nach § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO. Ausführungen zur Definition des allgemeinen erheblichen Parkdrucks sind Steckbrief B zu entnehmen.

Gebührendreieck: Öffentlicher Straßenraum, Parkierungsanlagen, Öffentlicher Personennahverkehr

Parkgebühren sind eine zentrale Stellschraube des kommunalen Parkraummanagements, die sich direkt auf das Mobilitätsverhalten im Wirkungsbereich auswirkt. Die Anpassung der Parkgebühren kann bspw. einen Beitrag zum Modal-Shift leisten. Ist eine Anpassung der Parkgebühren lokal beschränkt (bspw. Stadtteil, Innenstadt) so ist allerdings eher eine Verkehrsverlagerung oder eine geringere Frequentierung als ein Verkehrsmittelwechsel zu erwarten. Eine Gebührenanpassung sollte dementsprechend gesamtstädtisch oder sogar in Abstimmung mit umliegenden Städten und bei gleichzeitigen Investitionen in alternative Mobilitätsangebote erfolgen.

Von größerer lokaler Bedeutung ist jedoch die entstehende Lenkungswirkung in Richtung von Parkierungsanlagen, welche in der Regel deutlich schwächer nachgefragt werden als Parkstände im öffentlichen Raum. Im Wesentlichen gibt es hierfür drei Gründe: Die Entfernung zum Zielort, Parkgebühren sowie die soziale Sicherheit, welche in erster Linie in Parkhäusern und Tiefgaragen eine Rolle spielt. Während auf die Faktoren Entfernung und soziale Sicherheit im Bestand kein oder nur bedingt Einfluss genommen werden kann, stellt ein abgestimmtes Parkgebührenkonzept eine wirkungsvolle Stellschraube zur Lenkung des ruhenden Verkehrs dar. Dementsprechend sollte das Verhältnis von Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen mindestens 1,5 betragen (rechnerisches Beispiel: Parkgebühr in Parkierungsanlagen = 1,00€ → Parkgebühr im öffentlichen Straßenraum min. 1,50 €). Die Bepreisung sollte zudem auf die Kosten des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden. So sollten die Kosten für das Parken in Parkierungsanlagen über eine Dauer von drei Stunden mindestens den Kosten für Hin- und Rückfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entsprechen.

Höchstparkdauer: Gezielte Lenkung von Nutzergruppen

Unabhängig der Zahlungsbereitschaft der Nachfragenden ist durch die Anordnung einer flächendeckenden Höchstparkdauer eine gezielte Lenkung ganzer Nutzergruppen möglich. So entfällt bei einer Anordnung einer Höchstparkdauer für Vollzeitbeschäftigte die Option des Parkens im öffentlichen Straßenraum. In der Praxis führt dies neben einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkierungsanlagen und somit geringeren Parksuchverkehren zu einem signifikanten Modal-Shift von Fremdparkenden. Größter Profiteur ist hierbei der öffentliche Personennahverkehr (vgl. Deutsches Mobilitätspanel 2019). Grundlage für den Erfolg solcher Parkraummanagementmaßnahmen ist stets eine ausreichende Überwachung des Parkraumes (vgl. F). In Mannheim besteht die Möglichkeit Tagesparken für einen Höchstsatz von 8,00 € anzubieten. Diese Option sollte im Jungbusch – wenn überhaupt - mit Vorsicht genutzt werden, um den Lenkungseffekt auf private Parkflächen nicht zu untergraben.

Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Jungbusch ist derzeit Zone 2 der Parkgebührenordnung der Stadt Mannheim zugeordnet. Somit liegen die Kosten für das Parken auf kostenpflichtigen Parkständen entlang der Straße grundsätzlich bei 2,00 € pro Stunde. Im Bestand gibt es im Jungbusch jedoch keine kostenpflichtigen Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Eine flächendeckende Höchstparkdauer besteht ebenfalls nicht. Außerhalb der Bewirtschaftungszeiten von 9-18 Uhr am Werktag und 9-14 Uhr an Samstagen ist das Parken im Straßenraum kostenfrei und zeitlich unbegrenzt möglich. Mit Ausnahme des Parkplatzes Musikpark (Tagespauschale von 3,00 €) sind auch die Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet kostenfrei nutzbar. Das MVV-Parkhaus ist für spezifische Nutzergruppen kostenfrei nutzbar (vgl. 3.2.2).

Handlungsempfehlungen

- Parkstände im Jungbusch sollten flächendeckend monetär bewirtschaftet werden. Zudem soll eine Höchstparkdauer von maximal drei Stunden angeordnet werden. Bestehende Höchstparkdauern wie in der Jungbusch- oder Hafenstraße sollen beibehalten werden. Bei Bedarf kann punktuell (z.B. im Bereich Seilerstraße oder Neckarvorlandstraße) auch mit der Option des Tagesparkens für 8,00 € gearbeitet werden.
- Im Zuge der flächendeckenden Bewirtschaftung soll der Jungbusch der Zone 1 zugeordnet werden. Demnach kostet das Parken für Fremdparkende im Straßenraum 4,00 € pro Stunde. Somit ist der Stadttarif des VRN (Einzelticket 3,50 € bzw. Tageskarte 9,30 €) günstiger als ein- bzw. dreistündiges Parken entlang der Straße. Die in Zone 1 geltenden längeren Bewirtschaftungszeiträume (Mo-Sa: 9-20 Uhr) reduzieren zudem Nutzungskonflikte zwischen Kundinnen und Kunden der gastronomischen Einrichtungen sowie der Bewohnenden.
- Zudem ist zu prüfen, ob sich für den Jungbusch aufgrund der zahlreichen gastronomischen Nutzungen eine Ausweitung des Bewirtschaftungszeitraums in die Nachtzeiten oder auf den Sonntag eignet.
- Angesichts des Bedarfs an Ladezonen (insb. in der Jungbuschstraße) sollte überprüft werden, ob das bestehende Angebot an Ladezonen ausreichend und richtig platziert ist. Sollte zusätzlicher oder anderweitig verorteter Bedarf deutlich werden, sollten diese Erkenntnisse in die Ausgestaltung der Parkregelungen einfließen.
- Perspektivisch sollen die Parkierungsanlagen monetär bewirtschaftet werden. Die Bepreisung darf aufgrund des anzustrebenden Gebührenverhältnisses von 1,5 den Wert von ca. 2,70 € pro Stunde nicht übersteigen. Für die Parkierungsanlagen sind vergünstigte Tages- (bspw. 5-10 €) und Monatstickets (bspw. 80- 120 €) vorzusehen.

B	Reorganisation der Parkprivilegien für Bewohnende		
Priorisierung	hoch	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€	Umsetzungsdauer	kurzfristig

Rechtliche Voraussetzungen & Gestaltungsspielräume

Ziel des Bewohnerparkens ist es, den Parkdruck für Bewohnende zu reduzieren, indem das Parken für gebietsfremde Personen eingeschränkt wird. Grundlage für die Anordnung von Bewohnerparkzonen ist der Nachweis eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks (vgl. § 45 Abs. X VwV-StVO). Wann ein erheblicher Parkdruck vorliegt, wird gesetzlich nicht vorgegeben. Häufig wird der Grenzwert für das Vorliegen eines hohen Parkdrucks von 80 % zu mehreren Zeitpunkten im Tagesverlauf als Orientierung genommen (vgl. FGSV 2012). Ein allgemeiner Parkdruck liegt vor, wenn dieser von verschiedenen Nutzungsgruppen oder durch Bewohnende allein verursacht wird. Werden die Parkmöglichkeiten ausschließlich von den Bewohnenden selbst belegt, besteht kein oder nur ein geringes Verlagerungspotenzial. Erfahrungsgemäß ist ein adäquates Verlagerungspotenzial ab einem Fremdparkeranteil von 20-25 % gegeben.

Bewohnerparkzonen können auf unterschiedliche Weise beschildert werden. Im Trennprinzip wird ein Teil (max. 50-75 %) der Parkstände für Bewohnende reserviert. In die Betrachtung dürfen alle Parkierungsanlagen einbezogen werden insofern es sich um öffentliche Verkehrsflächen handelt, die nach § 13 Abs. 2 StVO bewirtschaftet werden. Das Mischprinzip erlaubt allen Nutzenden eine freie Parkplatzwahl, Bewohnende sind jedoch üblicherweise von den geltenden Bewirtschaftungsregelungen befreit. Zudem können die Privilegien der Bewohnenden zeitlich limitiert werden. Zwar sind Bewohnerparkausweise lediglich für Bewohnende selbst erhältlich, jedoch steht es Verwaltungen offen, Ausnahmegenehmigungen für Besuchende und insbesondere den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr auszustellen.

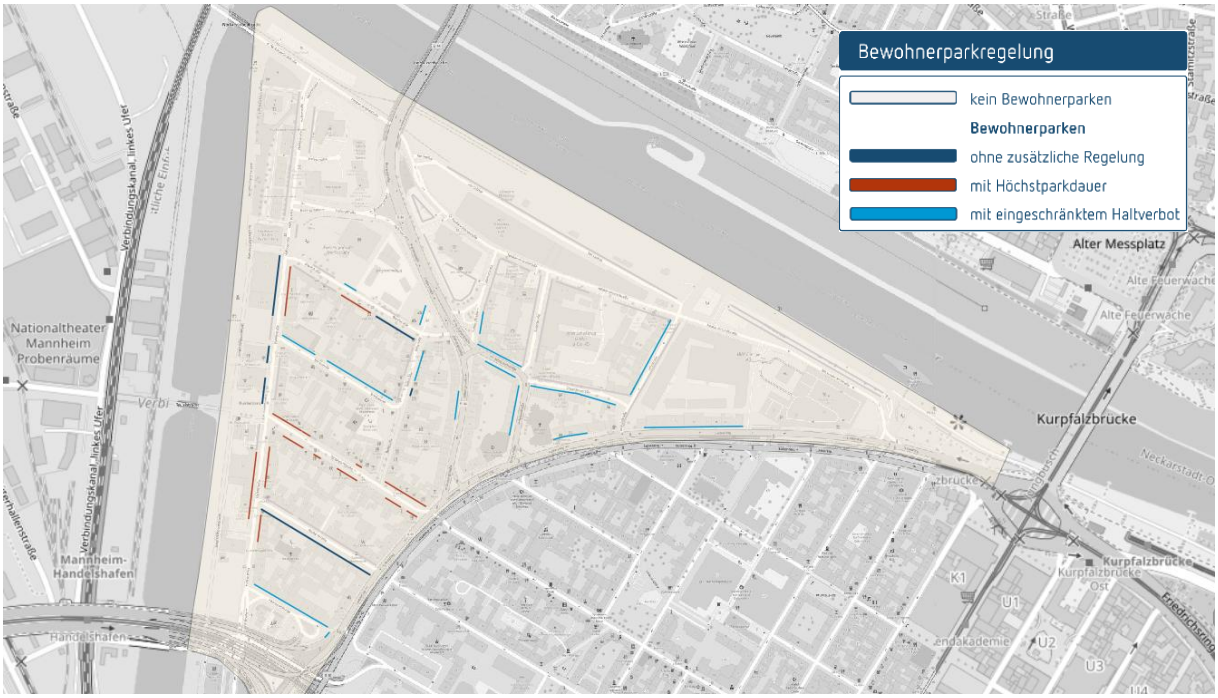
Hinsichtlich der Dimensionierung ist lediglich ein Durchmesser von 1.500 m als maximale Größe der Bewohnerparkzone zu berücksichtigen. Die Grenzen von Bewohnerparkzonen sollten sich nach Möglichkeit an natürlichen (bspw. Flüsse, Grünflächen) oder städtebaulichen Zäsuren (bspw. Bahntrassen, Hauptverkehrsstraßen) orientieren. Ist dies nicht möglich, können Bewohnerparkzonen geringfügig überlappen.

Bewohnerparken im Untersuchungsgebiet

Mit gültigem Bewohnerparkausweis gewährt die Stadt Mannheim derzeit auf 46,6 % bzw. 400 der 859 Parkstände im öffentlichen Raum (davon: 679 am Straßenrand) Privilegien. So entfällt für Bewohnende auf 119 Parkständen die jeweilige Höchstparkdauer, 281 Parkstände sind als reine Bewohnerparkstände ausgewiesen.

Ein konsistentes Muster ist bei der Anordnung der verschiedenen Parkregelungen jedoch nicht zu erkennen (vgl. Abbildung 20). Die logische Konsequenz sind vermehrte Parksuchverkehre und ein reduzierter Verkehrsfluss.

Abbildung 20 Bewohnerparkregelungen im Bestand



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Handlungsempfehlungen

- Übergeordnetes Ziel des Parkraummanagements ist es einen moderaten Parkdruck zu erreichen. So sollen nach Möglichkeit keine unnötigen Parksuchverkehre erzeugt und gleichzeitig Bewohnende nicht zum Kauf zusätzlicher Pkw oder zur Fehlnutzung privater Stellplätze motiviert werden. Um den Parkdruck für Bewohnende zu senken, sollen insbesondere in der Nacht zusätzliche Parkstände für Bewohnende reserviert werden.

- Die Bewirtschaftung soll zukünftig bevorzugt nach dem Trennprinzip erfolgen, um die vorwiegend zum Wohnen genutzten Bereiche vor Parkdruck zu schützen. Parkstände mit Bewohnerprivilegien sollen dementsprechend durch die Verkehrszeichen 286 „eingeschränktes Haltverbot" oder Verkehrszeichen 290 „eingeschränkte Haltverbotszone" in Verbindung mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis ... frei" beschildert werden. Sonderparkstände bleiben hiervon unberührt. Für Bewohnende ergeben sich hierdurch dahingehend Vorteile, dass Fremdparkenden das Parken auf allen Bewohnerparkständen untersagt wird. Das Halten insbesondere im Zuge von Liefer- und Ladevorgängen wird nicht tangiert.

- Am Tag sollen sich Bewohnerparkstände in erster Linie auf Parkstände innerhalb der Baublöcke beschränken. Fremdparkende sollen hingegen in erster Linie in Durchfahrtsstraßen (Hafenstraße, Neckarvorlandstraße, Luisenring, Dalbergstraße) und Parkierungsanlagen (Musikpark, Luisenring) parken. Am Abend und in der Nacht sollen zusätzliche Parkstände in der Hafenstraße, am Luisenring, der Seiler-, Holz- und der Dal-

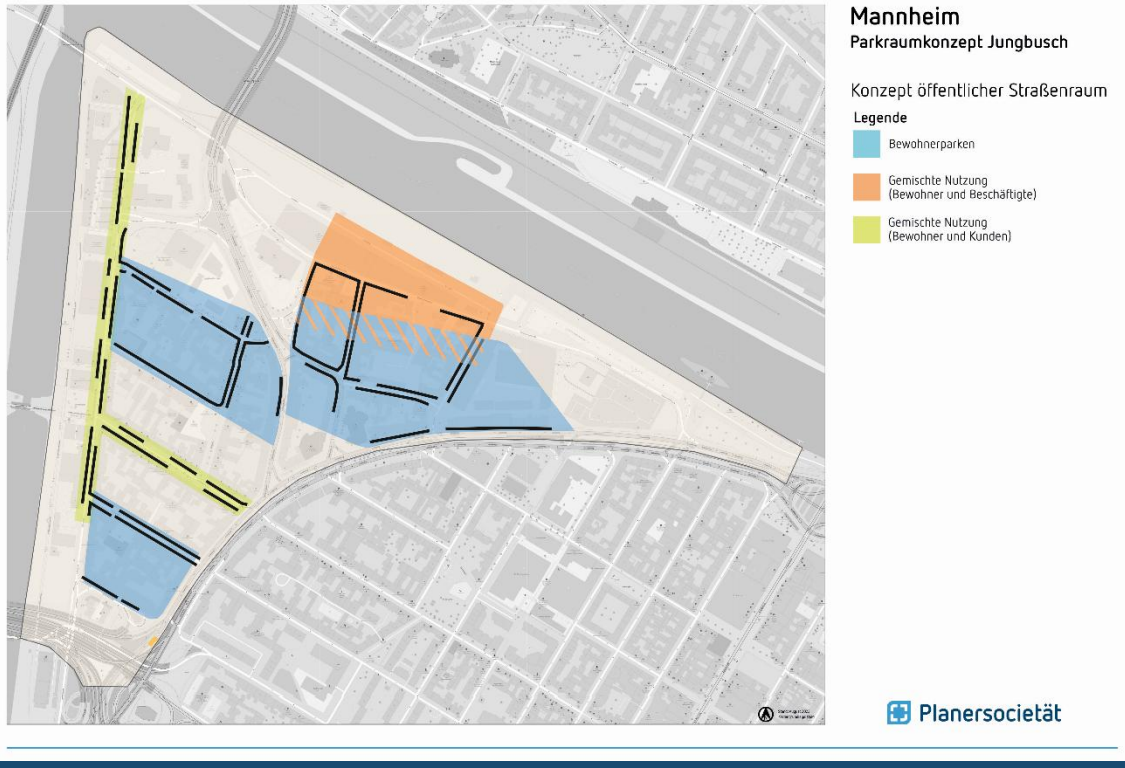
Abbildung 21 Beispielhafte Beschilderung für nächtliche Bewohnerparkstände



Quelle: Planersocietät

bergstraße für Bewohnende aktiviert werden. Nächtliche Bewohnerparkstände sollten mittels Verkehrszeichen 286 „eingeschränktes Haltverbot" sowie Zusatzzeichen entsprechend Abbildung 21 angeordnet werden.

Abbildung 22 Bewohnerparkregelung im Trennprinzip



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

- Der Stadteil Jungbusch wird insbesondere in zentraler Lage durch gastronomische Nutzungen geprägt. Diese haben in der ganzen Woche, so auch am Sonntag, einen wesentlichen Einfluss auf den ruhenden Verkehr. Dementsprechend sollten die Bewirtschaftungszeiten auch am Sonntag gelten.

C	Aktivierung privater Stellplätze		
Priorisierung	mittel	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€€	Umsetzungsdauer	mittelfristig

Grundlagen

Gemäß des Hinweispapiers zum ruhenden Verkehr des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (VM BW) soll die Zahl der Parkstände im öffentlichen Raum jährlich um 5 % reduziert werden. Als Ausgleich kann die Aktivierung privater Stellplatzflächen fungieren. Die meint die Mehrfachnutzung von Parkmöglichkeiten im privaten oder halböffentlichen Raum. Diese hat ihre Potenziale insbesondere in Bereichen mit zeitlich getrennten Nutzungsüberlagerungen wie z. B. in Mischgebieten liegende Stellplatzflächen von Supermärkten, Discountern oder sonstigen Unternehmen. Während auf derartigen Flächen vor allem am Tag (während der Geschäftszeiten) eine rege Nachfrage herrscht und in den Randzeiten freie Kapazitäten zur Verfügung stehen, liegt bspw. bei Anwohnenden eine konträre Nachfrageverteilung vor. Aus der Mehrfachnutzung privater Stellplatzflächen resultieren für die Kommune, für Eigentümer und Eigentümerinnen der Stellplatzflächen sowie für die Nutzenden verschiedene Vorteile:

- Kommunen: Der geringere Bedarf an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum kann zu einer finanziellen Entlastung der Kommunen führen (Herstellungs- & Unterhaltungskosten). Bestehende Parkmöglichkeiten können alternativ bspw. zugunsten der Aufenthaltsqualität oder von Fuß- & Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden. Zudem kann die Kommune je nach Nutzungsmodell zusätzliche Parkgebühren generieren.
- Eigentümer & Eigentümerinnen: Eigentümer & Eigentümerinnen von Stellplatzflächen können ihre Flächen effizienter nutzen und somit (Mehr-)Einnahmen erzielen. Je nach Nutzungsmodell können Instandhaltungskosten an die Kommune (anteilig) weitergegeben werden.
- Nutzende: Nutzenden stehen potenziell mehr Parkmöglichkeiten zur Verfügung, was sich insbesondere in Bereichen mit hohem Parkdruck positiv auf den Parksuchverkehr auswirkt.

Funktion der kommunalen Verwaltung

Da es sich bei den potenziellen Stellplatzflächen um Flächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Eigentum Dritter handelt, hat eine Kommune grundsätzlich keinen direkten Einfluss auf eine mögliche Aktivierung. Eine indirekte Einflussnahme der kommunalen Verwaltung ist grundsätzlich auf drei Wegen möglich.

Eine Möglichkeit ist es, eine rein **aufklärende Funktion** einzunehmen. Aufgabe ist es hierbei Eigentümerinnen und Eigentümer potenzieller Flächen für die Thematik zu sensibilisieren und Hilfestellung bei der praktischen Umsetzung zu leisten. Dies kann bspw. durch Workshops, Informations- oder Beratungsangebote gewährleistet werden. Darüber hinaus müssen auch potenzielle Nutzende über das bestehende Angebot und dessen Nutzen unterrichtet werden. Hier eignen sich insbesondere Marketing-Kampagnen im öffentlichen Raum aber auch in sozialen oder Printmedien. Die kommunale Verwaltung kann auch eine **vermittelnde Funktion** zwischen Eigentümern und Nutzenden einnehmen. So kann beispielsweise eine Plattform oder eine Datenbank mit Angeboten und Gesuchen zur Verfügung gestellt werden. Eine Steigerung der vermittelnden Funktion stellt **ausführende Funktion** dar. Die kommunale Verwaltung oder eine städtische Gesellschaft agieren hierbei sowohl mit dem Eigentümer als auch mit dem/r Nutzenden als direkte Vertragspartnerin. Der Eigentümer der Fläche überlässt beispielsweise der Stadt die Stellplatzfläche zur Bewirtschaftung, die Stadt verpflichtet sich ihrerseits zur Instandhaltung der Fläche.

Eignung von Flächen & Nutzungsmodelle

Um die Eignung einer Stellplatzfläche nachzuweisen, ist die Parkraumauslastung im fußläufigen Umfeld (r=200-500 m) im Tagesverlauf mit der Nachfrage auf der Stellplatzfläche abzugleichen. Hierbei gilt es, auch perspektivische Maßnahmen, die das Parkplatzangebot nachhaltig beeinflussen, zu berücksichtigen. Können Überlastungen oder Auslastungsspitzen im öffentlichen Raum durch die Stellplatzflächen kompensiert werden, eignet sich die Fläche grundsätzlich. Jedoch sollten auch weitere Faktoren, insbesondere das Sicherheitsgefühl, berücksichtigt werden.

Mögliche Nutzungsmodelle unterscheiden sich in der Anzahl der Parkmöglichkeiten, die hinsichtlich der Fremdnutzung im Tagesverlauf zur Verfügung gestellt werden können. Wird auf einem Kundenparkplatz bspw. eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen ganztägig nicht benötigt, so kann diese ganztägig zur Verfügung gestellt werden. Sollen Stellplätze während der Betriebs- bzw. Öffnungszeiten nicht durch Außenstehende nutzbar sein, kann die Verfügbarkeit auf die Nachtstunden begrenzt werden.

Private Stellplatzflächen können grundsätzlich unbewirtschaftet zur Verfügung gestellt werden. Üblicherweise werden jedoch Gebühren erhoben. Je nach Modell erfolgt die Abrechnung stunden-, tages- oder monatsscharf. Auch nutzergruppenspezifische Monatstickets wie z. B. für Bewohnende oder kostenloses Parken mit gültigem Bewohnerparkausweis sind grundsätzlich möglich.

Aktivierung privater Stellplätze im Untersuchungsgebiet

Bereits im Jahr 2023 wurde das Thema Aktivierung privater Stellplätze im Rahmen des Projekts „Corporate Parking in Mannheim" auf Stadtebene beleuchtet. Die Untersuchung von Parkplatzvermittlungs-Apps ergab, dass es in Mannheim kaum Angebote gibt. Auch in Immobilien oder Kleinanzeigenportalen steht derzeit nur ein kleines Angebot zur Verfügung.

Mit dem Ziel der Bedarfsermittlung sowie der Voraussetzungen zur Nutzung privater Stellplätze aus Nutzersicht wurde parallel zur Bestandsanalyse eine Umfrage durchgeführt. Da Teilnehmende aus den Stadtteilen Innenstadt und Jungbusch zusammengefasst wurden, ist die Aussagekraft auf den Stadtteil Jungbusch als eingeschränkt zu bewerten. Für die Gesamtstadt zeigt sich jedoch recht deutlich, dass Arbeitende (67 %) und Bewohnende (20 %) die größten Nachfragergruppen sind. Auffällig ist, dass die durchschnittliche Parkdauer von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmenden mehr als sechs Stunden beträgt. Aufgrund der flächigen Parkraumbewirtschaftung und der Attraktivierung der Bewohnerprivilegien ist im Stadtteil Jungbusch eher von einer geringeren Nachfrage bei Bewohnenden auszugehen. Hauptnachfragegruppe sind dementsprechend arbeitende

Personen oder auch Nutzende der gastronomischen Angebote, die derzeit im öffentlichen Straßenraum parken. Aufgrund der großen Nachfrage innerhalb der Quadrate sind zudem auch bezirksübergreifende Gesuche denkbar.

Orientiert werden kann sich am derzeit laufenden Projekt einer digitalen Stellplatzbörde zur Reduktion des Parkdrucks im öffentlichen Raum[4]. Über die ParkingAround-App können verfügbare Parkmöglichkeiten gefunden, verglichen und reserviert werden. Die Ergebnisse der Pilotphase sind in einen potenziellen Einbezug im Jungbusch zu berücksichtigen.

Handlungsempfehlungen

- Die Entwicklung einer kommunalen Stellplatzbörse wird hinsichtlich des vorliegenden Parkraumkonzepts für den Stadtteil Jungbusch als empfehlenswert betrachtet. Gemäß der Untersuchung „Corporate Parking in Mannheim" besteht in erster Linie Nachfrage durch regelmäßige Nutzende, die im Rahmen einer kommunalen Stellplatzbörse gut abgewickelt werden können. Etwaige Nachteile wie das fehlende Vertrauen zu externen, gewinnorientierten Unternehmen können durch kommunales Engagement vermieden werden.
- Trotz freier Parkmöglichkeiten wird das Potenzial der Mehrfachnutzung von Stellplatzflächen am Salzkai als gering angesehen. Grund hierfür ist die Lage am Rand des Untersuchungsgebietes. Der Kundenparkplatz des Penny-Marktes ist hingegen besser geeignet. Denkbar ist in diesem Zuge auch eine unregelmäßige Nutzung durch Gäste der Restaurants, Bars, etc. im Zentrum des Untersuchungsgebietes. Darüber sollte insbesondere eine Potenzialprüfung der Stellplatzflächen in der Hafenstraße Hausnummer 15-19 sowie des Parkplatzes an der Spatzenbrücke erfolgen.
- Die Nachfrage nach privaten Stellplätzen beschränkt sich in erster Linie auf Bewohnende und Arbeitende, welche die Stellplätze regelmäßig benötigen. In einer Einbindung der geplanten kommunalen Stellplatzbörse in das Parkleitsystem und somit der Attraktivierung für Gelegenheitsnutzende wird deshalb kein großer Mehrwert gesehen.
- Nach Möglichkeit sollte verhindert werden, dass Haushalte Bewohnerparkausweise erwerben und eigene private Stellplätze an Dritte vermietet werden.

[4] Vgl. https://mannheim-gemeinsam-gestalten.de/group/2/content/223

D	Umnutzung von Parkständen		
Priorisierung	mittel	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	-	Umsetzungsdauer	kurz- / mittelfristig

Flächengerechtigkeit im Öffentlichen Raum

Deutsche Städte waren über einen langen Zeitraum vom Leitbild der autogerechten Stadt geprägt. So nehmen die Fahrbahn und Flächen für den ruhenden Verkehr einen Großteil des öffentlichen Raums ein. Insbesondere in den letzten Jahren mehren sich jedoch Stimmen, die eine Abkehr von der autozentrierten Planung fordern, um beispielsweise die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit zu verbessern oder die Infrastruktur nachhaltiger Mobilitätsformen auszubauen. Parallel dazu steigen jedoch die Flächenbedarfe des Kfz-Verkehrs durch den Trend zu größeren und somit auch breiteren Fahrzeugen oder die erforderliche Ladeinfrastruktur zur Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs. So wurden zuletzt die Regelmaße (bei ausreichender Flächenverfügbarkeit) für Parkstände in Längsausrichtung von 2,0 auf 2,15 m erhöht (vgl. EAR 2023)), was zu einer perspektivischen Verschärfung der Nutzungskonflikte und einer höheren Flächenversiegelung führt.

Verkehrssicherheit

Die Aufnahme der Vision Zero, also dem Ziel perspektivisch alle Verkehrstode und schweren Verletzungen zu verhindern, in den Koalitionsvertrag der bestehenden Bundesregierung zeigt die aktuelle Relevanz, die mit dem Aspekt Verkehrssicherheit einhergeht. In Bezug auf den ruhenden Verkehr sind vornehmlich die folgenden Konflikte in Bezug auf den Stadtteil Jungbusch zu nennen:

- **Konflikte durch das Ein- und Ausparken**

  Konflikte im Zusammenhang mit Parkvorgängen entstehen in erster Linie an Schräg- und Senkrechtparkständen, welche im Stadtteil Jungbusch einen Anteil von rund einem Drittel ausmachen und zumeist in wenig befahrenen Wohnstraßen liegen. Eine Ausnahme stellen die Schrägparkstände entlang der Seilerstraße dar.

- **Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Querungshilfen**

  Gemäß § 12 Abs. 3 StVO ist das Parken an Kreuzungen und Einmündungen erst ab einem Abstand von 5 bzw. 8 m (an baulich angelegten Radwegen) ausgehend von den Schnittpunkten der Fahrbahnen zulässig. Auch an Fußgängerüberwegen sind in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit Flächen vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Im Rahmen der Erhebung wurden insbesondere entlang der Hafenstraße (Einmündung Böckstraße und Hellingstraße) sowie am Knotenpunkt Schanzenstraße / Seilerstraße Falschparkende erfasst (vgl. Anhang 7). Der einzige Fußgängerüberweg im Untersuchungsgebiet ist an der Einmündung Akademiestraße / Hafenstraße zu finden. Parkverstöße an Querungen wurden im Zuge der Erhebung nicht erfasst.

- **Einschränkung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur durch parkende Fahrzeuge**

  Das Beparken von Fuß- und Radverkehr wirkt sich stark auf die Attraktivität des jeweiligen Verkehrsmittels aus. So erfordert das Parken auf Radfahrstreifen das Ausschwenken auf die Fahrbahn, wodurch es schnell zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommen kann. Im Untersuchungsgebiet wird der Radverkehr entweder im Mischverkehr ohne gesonderte Infrastruktur oder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt, weshalb das Parken auf der Radinfrastruktur ausschließlich an der Dalbergstraße (B 44) Höhe Werftstraße erfasst wurde. Ein wesentlich prekäreres Problem stellt hingegen das Gehwegparken dar. Wie in Anhang 7 zu sehen, wurde im Großteil des Untersuchungsgebietes Verstöße erfasst (vgl. Flächenbedarfe des Fußverkehrs.

Flächenbedarfe des Fußverkehrs

Gemäß der VwV-StVO darf das Gehwegparken nur angeordnet werden, wenn der Platz für den Begegnungsfall zwischen zwei Personen (auch Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen) konfliktfrei möglich ist (VwV-StVO zu Anlage 2 Nummer 74 Parkflächenmarkierungen). Das bedeutet im Regelfall gemäß EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) 2,50 m Gehwegbreite. In den Hinweisen des Landes Baden-Württemberg ist zwar geregelt, dass auch 1,50 m im Ausnahmefalle als ausreichend angesehen werden. Dies soll jedoch nicht als Normalfall herangezogen werden. Vielerorts stellt jedoch das (halbseitige) Parken auf Gehwegen ohne ausreichende Restbreiten die Normalität dar. Dass darunter die Attraktivität des zu Fuß Gehens leidet oder gar die Mobilitätsgrundlage von ganzen Personengruppen (bspw. Seh- und Geheinschränkte Personen) verloren geht, wird dabei häufig vergessen oder in Kauf genommen. Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 5.23**)** sind Verwaltungen nun bei Klage von Anwohnenden zum Handeln verpflichtet, insofern kein stadtweites Konzept zur Regelung des Gehwegparkens vorliegt. Letzteres befindet sich in Mannheim bereits in Umsetzung. So soll die Mindestgehwegbreite mindestens 1,50 m betragen, bei Schulwegen mindestens 1,80 m. Darüber hinaus ist eine nutzbare Restfahrbahnbreite von mindestens 3,50 m einzuhalten. Sind diese Kriterien nicht mit dem ruhenden Verkehr verträglich, dann ist das Parken im betroffenen Abschnitt zukünftig untersagt. Konkret wird in den nachfolgenden Abschnitten der ruhende Verkehr neugeordnet:

- Schanzenstraße (B44 – Holzstraße)
- Holzstraße (Schanzenstraße – Neckarvorlandstraße)
- Böckstraße (B44 – Hafenstraße)

Flächenbedarfe für den Aufenthalt

Ein Großteil des öffentlichen Raumes im Stadtteil Jungbusch wird vom motorisierten Individualverkehr in Anspruch genommen. Parklets stellen hierbei einen wichtigen Baustein auf dem Weg zu einer gerechteren Verteilung der Flächen dar. So schaffen Parklets in dichten Stadtteilen mehr Freiräume für Fußgänger und vergrößern den Abstand zum motorisierten Verkehr. Sie ersetzen Parkplätze durch begrünte und attraktiv gestaltete Flächen, die das Stadtbild beleben und zum Verweilen einladen. Diese erweiterten Flächen fördern soziale Begegnungen und unterstützen die Nachbarschaft. Zudem erhöhen Parklets die Sichtbarkeit und Attraktivität lokaler Geschäfte und Gastronomien, indem sie zusätzliche Sitzgelegenheiten und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bieten. Die Umnutzung von Parkständen zu Parklets fallen hierbei unter Sondernutzungen gemäß § 16 StrG BW und wird im Leitfaden „Parklets in Mannheim" detailliert beschrieben.

Flächenbedarfe von nachhaltigen Verkehrsnetzen

Netzdenken ist im Umweltverbund entscheidend für die Annahme einer nachhaltigen und effizienten städtischen Mobilität. Maßgeblich hierfür ist die Entwicklung eines dichten und lückenlosen, aber auch ausreichend dimensionierten Netzes. Hierbei kommt es zwangsläufig zu Flächenkonflikten, die durch eine ausgewogene Planung und Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten gelöst werden müssen. Konkret führt dies zu Abwägungsprozessen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Umweltverbund, bei denen es gilt, den begrenzten urbanen Raum optimal zu verteilen, um die Nutzung von Rad-, Fußverkehr und ÖPNV zu fördern und gleichzeitig den Bedarf an Parkflächen zu berücksichtigen.

Handlungsempfehlungen

- Die Schrägparkstände entlang der Seilerstraße bergen ein Konfliktpotenzial. Es sollte deshalb die Verträglichkeit der Parkstände geprüft und bei Bedarf Längsparkstände angeordnet werden. Alternativ können die Parkstände gemäß EAR 23 neu geordnet werden, was durch großzügigere Dimensionierung das Rückwärtseinparken erleichtert und somit die Risiken des Rückwärtsausparkens reduziert.
- Darüber hinaus gilt es zu prüfen, ob das Parken in Knotenpunktbereichen durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden kann. Dabei sind die Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg Hafenstraße / Akademiestraße zu prüfen. Bei Bedarf sind Maßnahmen zu ergreifen, welche die Knotenpunktbereiche von parkenden Fahrzeugen freihalten.
- Entfernung bzw. Wegnahme von Parkständen, wenn das Parken unter der Vorgabe einer Restgehwegbreite von 1,50 m sowie einer Restfahrbahnbreite von 3,50 m nicht möglich ist.
- Die Gastronomie sollte weiter durch das Ausstellen von Sondernutzungserlaubnissen gestärkt werden. Hier können auch flexibilisierte Optionen herangezogen werden (z. B. Parklets). Genauso wichtig ist das Schaffen temporärer, konsumfreier Räume zum Verweilen sowie deren Verstetigung.
- Hauptroutennetze nachhaltiger Verkehrsmittel sollten Priorität gegenüber dem ruhenden Verkehr genießen.
- Einrichtung öffentlicher E-Lademöglichkeiten sollte forciert werden.
- Nicht mehr erforderliche Parkstände sind sukzessive anderen Nutzungen zuzuführen.
- Ermöglichung einer handhabbaren Lösung für die Abholung von Speermüll. Dieser wird wiederholt in Bereichen abgestellt zu denen es für die Entsorgungskräfte kaum Zugangsmöglichkeiten gibt.

E Ausweitung der Parkraumüberwachung			
Priorisierung	hoch	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€€	Umsetzungsdauer	mittelfristig

Grundlagen

Grundlage für den Erfolg jeder Parkraummanagementstrategie ist eine ausreichende Überwachung des ruhenden Verkehrs. Grundsätzlich gelten zwei logische Zusammenhänge, die zu einer steigenden Wahrscheinlichkeit für Parkverstöße führen.

- Geringe wahrgenommene Überwachung
- Geringes Verhältnis von Bußgeldern zu Parkgebühren

Parkgebührenanpassungen, die auf ein höheres Verhältnis zu Bußgeldern abzielen, sind aufgrund des geringen Kostenniveaus im Bußgeldkatalog nicht zielführend. Somit verbleibt ausschließlich die Parkraumüberwachung als Maßnahme, um eine Akzeptanz für Parkraummanagementmaßnahmen zu erwirken.

Parkraumüberwachung im Untersuchungsgebiet

Im Ist-Zustand werden im Stadtteil Jungbusch rund 57 % der 679 Parkstände im öffentlichen Raum bewirtschaftet. Weitere Parkverstöße wie das illegale Gehwegparken, das Parken im absoluten Haltverbot oder auf Radverkehrsanlagen betreffen jedoch auch nicht (klassisch) bewirtschaftete Abschnitte und müssen somit ebenfalls kontrolliert werden. Derzeit sind für die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs in Mannheim 50 Vollzeitstellen vorgesehen. Die Parkraumüberwachung wird derzeit auf Grundlage des Parkdrucks, der Beschwerdelage sowie verwaltungsinternen Erfahrungswerten organisiert. Die Abschätzung des künftigen Stellenbedarfs für den Stadtteil Jungbusch wird nachfolgend aufgeschlüsselt dargestellt. Grundannahme hierfür ist eine Umsetzung der vorgeschlagenen Bewirtschaftungsmaßnahmen.

Tabelle 4 Abschätzung Personalbedarf im ruhenden Verkehr

Parkplatzangebot	
Längs	471
Senkrecht	139
Schräg	145
Gesamt	755

Tourenplanung	
Streckenlänge in m	9000
- ohne Parkstand in m	5464
- mit Parkstand in m	3536

Kontrollintervalle pro WT	3
sonst. Kontrollintervalle pro Woche	1
Kontrollintervalle pro Woche	16

Zeitaufwand je Tour in h	**6.4**
- Strecke ohne Parkstand in h	1.6
- Strecke mit Parkstand in h	4.9

Annahmen Personal	
Avg. Geschwindigkeit in km/h	3.5
Dauer Bußgeldbescheid in min	2
Überprüfungszeit je Kfz in min	0.05

Annahmen Parkverhalten	
Verstoßquote in %	10
Avg. Parkdruck in %	90

Avg. Zeitaufwand pro Jahr in h	5300
Arbeitsstunden pro Jahr	1600

Erforderliche Vollzeitstellen	3,5

Quelle: Planersocietät in Anlehnung an Stadt Berlin

Potenzial der Digitalisierung

Durch die Digitalisierung bestehen zukünftig große Potenziale die Parkraumkontrolle effizienter durchzuführen und zugleich eine Einhaltung geltender Regelungen in der Fläche sicherzustellen. In diesem Zusammenhang bietet insbesondere der Einsatz sogenannter ScanCars ein großes Potenzial zur Effizienzsteigerung der Parkraumüberwachung. Diese Fahrzeuge erfassen beim Vorbeifahren automatisiert Kennzeichen parkender Fahrzeuge und gleichen diese mit vorhandenen Parkberechtigungen ab oder erkennen widerrechtlich parkende Autos. Dadurch können innerhalb kurzer Zeit große Bereiche kontrolliert werden.

Bereits seit einiger Zeit gibt es erste Modellversuche und rechtliche Regelungen auf der Ebene einzelner Bundesländer (z. B. Landesmobilitätsgesetz in Baden-Württemberg). In Mannheim fand Ende 2025 für mehrere Wochen ein Pilotprojekt statt, bei dem ein ScanCar entsprechende Verstöße registrierte. Aus Sicht der Verantwortlichen war das Pilotprojekt erfolgreich, sodass die Technik in Mannheim auch zukünftig eingesetzt werden soll[5]. Parallel dazu hat im November 2025 die Bundesregierung einen entsprechenden Entwurf auf den Weg gebracht, mit dem der Einsatz von ScanCars in den Kommunen bundesweit ermöglicht werden soll. Der Gesetzesentwurf wird seit Anfang 2026 im Bundestag beraten; bis Sommer 2026 wird mit den nötigen rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung gerechnet.

Vor dem Hintergrund aktueller gesetzlicher Entwicklungen auf Bundesebene, die den Einsatz dieser Technologie in Kommunen ermöglichen sollen, empfiehlt es sich die Nutzung von ScanCars auszuweiten. Ziel sollte es sein, frühzeitig organisatorische und technische Voraussetzungen zu schaffen, um mit Inkrafttreten der rechtlichen Grundlagen handlungsfähig zu sein.

Handlungsempfehlungen

- Um einen signifikanten Effekt hinsichtlich der Akzeptanz neuer Parkraummanagementmaßnahmen zu erzielen, sollten Parkstände während der Bewirtschaftungszeiten mehrfach kontrolliert werden. Durch die empfohlene Bewirtschaftung aller Parkstände im öffentlichen Raum ist hierfür eine Aufstockung des Personals auf mind. 3,5 Vollzeitstellen erforderlich.
- Die Kontrollen sollen insb. nach Umsetzung neuer Regelungen sowie der Umnutzung von Flächen intensiviert werden
- Wird der rechtliche Rahmen geschaffen sollte eine Digitalisierung der Parkraumüberwachung geprüft und sukzessive umgesetzt werden. Dies gilt es auch beim Schaffen neuer Stellen zu berücksichtigen.
- Neben der Überwachung des Parkraums sind auch Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen und ggf. bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z. B. in der Jungbuschstraße) umzusetzen

[5] vgl. https://www.mannheim.de/de/presse/stadt-mannheim-zieht-positives-fazit-fuer-pilotprojekt-scan-fahrzeuge

F	Einbinden relevanter Parkierungsanlagen in das kommunale Parkleitsystem		
Priorisierung	gering	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€€	Umsetzungsdauer	mittelfristig

Grundlagen

In Quartieren mit einer hohen Nachfrage nach Parkmöglichkeiten braucht es verschiedene geeignete Elemente, die das Parken strukturieren und Belastungen reduzieren. Eines dieser Elemente kann ein Parkleitsystem sein. Grundsätzlich können Parkleitsysteme in statische Systeme, die eine überwiegend wegweisende Funktion haben und dynamische Systeme, die gestützt durch Echtzeitdaten von Parkierungsanlagen eine effiziente und räumlich zielgerichtete Verteilung der vorhandenen Nachfrage ermöglichen, unterschieden werden. Primär adressiert das Parkleitsystem Menschen, ohne bzw. mit geringer Ortskenntnis. Das können auswärtige Gäste und Kunden sein, aber auch Menschen aus Mannheim, die nur selten ein Auto nutzen.

Parkleitsystem in Mannheim und im Stadtteil Jungbusch

Das Mannheimer Parkleitsystem umfasst derzeit 62 dynamisch und 30 statisch beschilderte Standorte. Ziel ist es freie Kapazitäten in den Parkierungsanlagen möglichst effizient zu nutzen und den öffentlichen Straßenraum zu entlasten. So werden sogar im Bereich der Innenstadt in den Tagesspitzen rund 30 % der Parkstände nicht genutzt. Im Zuge der Modernisierung soll auch eine Neukonzeption des bestehenden Parkleitsystems erfolgen. Im Stadtteil Jungbusch ist derzeit ausschließlich der Parkplatz Musikpark über statische Hinweisschilder eingebunden. Eine Abfrage der aktuellen Auslastung ist über die Homepage der Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH nicht möglich.

Handlungsempfehlungen

- Aufgrund der empfohlenen Bewirtschaftung des Parkplatzes am Luisenring sollte der Parkplatz in das Parkleitsystem integriert werden. Hierfür sind entsprechende Voraussetzungen, wie die Beschrankung der Zu- und Ausfahrt, zu treffen.
- Hinsichtlich der Beschilderung sollte an der relevanten Hauptverkehrsachse (B 44) auf dynamische Beschilderung gesetzt werden. Für die weitere Wegweisung ist eine statische Beschilderung ausreichend.
- In Absprache mit dem Betreiber ist zudem eine Einbindung des oberen Parkdecks der MVV-Parkdecks außerhalb der Betriebszeiten denkbar; unabdingbar sollte eine klarere Kennzeichnung der Bereiche sein in denen von allen geparkt bzw. nicht geparkt werden darf
- Der Parkplatz am Musikpark sollte attraktiver nutzbar gemacht werden; hierzu zählen Aspekte wie die Bepreisung („Gebührendreieck" Maßnahme A), die Sicherheit und Einsehbarkeit sowie eine Karenzzeit zum Ausfahren, falls der Parkplatz vollständig belegt ist.

G Quartiersgaragen

Priorisierung	mittel	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€€€	Umsetzungsdauer	mittel- / langfristig

Grundlagen & Förderung

In Stadtteilen wie dem Jungbusch treffen die vielschichtigen Probleme einer wachsenden Bevölkerung, steigender Kfz-Zulassungszahlen sowie dem zunehmenden Wunsch den öffentlichen Raum lebenswert und nachhaltig zu gestalten, aufeinander. Analog zur Aktivierung privater Stellplätze (vgl. D) stellt der Bau von Quartiersgaragen eine Möglichkeit dar, zusätzlichen Parkraum abseits des öffentlichen Straßenraumes zu schaffen, wodurch dieser zugunsten der Aufenthaltsqualität und nachhaltiger Mobilitätsformen (vgl. Steckbrief F) umgenutzt werden kann. In Baden-Württemberg wird der Bau von Quartiersgaragen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert. Dies beinhaltet neben Grunderwerbs- und Baukosten auch Kosten für die Umnutzung des öffentlichen Straßenraumes.

Standortkriterien

Das Einzugsgebiet von Quartiersgaragen liegt in der Regel in einem Radius von 200-300m. Verfügt das Umfeld der Quartiersgarage über eine attraktiv gestaltete Zuwegung für Fuß- und Radverkehr kann der Akzeptanzradius auf bis zu 500 m ansteigen. Auch die Verfügbarkeit von attraktiven und sicheren Radabstellanlagen oder von Transportkarren wirken sich diesbezüglich positiv aus, da so Herausforderungen wie der Transport des Einkaufs zur Wohnung erleichtert werden können. Darüber hinaus stellt die Anbindung der Quartiersgarage an das übergeordnete Straßennetz ein Qualitätskriterium dar. Bei der Konzeption neuer Stadtquartiere ist es in der Regel unproblematisch diese Kriterien zu berücksichtigen. Zudem profitiert die Akzeptanz der Quartiersanlage, durch den Aufbruch bestehender Mobilitätsgewohnheiten, die mit dem Umzug in ein neues Stadtquartier ohnehin einhergehen. Im Bestand stellen hingegen die Verfügbarkeit geeigneter Flächen und die festgefahrenen Mobilitätsmuster der Anwohnenden eine Herausforderung dar, weshalb neben dem Faktor Zeit auch das Ergreifen paralleler Maßnahmen wie der Umnutzung von Parkständen im öffentlichen Raum oder die Anpassung von Gebühren zu einer steigenden Akzeptanz führen kann. Auch die Öffnung für weitere Personengruppen abseits der Anwohnenden kann das Potenzial von Standorten verbessern.

Handlungsempfehlungen

- Aufgabe der Stadtverwaltung ist es, mögliche Flächen für Quartiersgaragen zu identifizieren und zu akquirieren sowie auf den Flächen zusätzlichen Parkraum abseits des öffentlichen Straßenraums zu schaffen. Im Gegenzug sollten Parkstände am Straßenrand zugunsten der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und alternativer Mobilitätsformen umgenutzt werden.
- Einbezug privater Akteure in die Suche nach geeigneten Standorten

H	Sukzessive Anpassung der Bewohnerparkgebühren		
Priorisierung	hoch	Zielbezug	
Grobkostenschätzung	€	Umsetzungsdauer	kurz- /mittelfristig

Rechtliche Voraussetzungen & Gestaltungsspielräume

Die Einführung einer Gebührenordnung für das Bewohnerparken ist ein wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung einer neuen Mobilitätskultur. Sie sorgt insbesondere für eine höhere Kostengerechtigkeit für das Parken und unterstützt die Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen in den privaten Raum. Bei der Bezifferung der Gebührenhöhe sollte sowohl der angestrebten Lenkungsfunktion als auch der Situation privater Haushalte Rechnung getragen werden.

Mit der Aufnahme des Bewohnerparkens in die Bundesgebührenordnung im Jahr 1993 wurde die maximale jährliche Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises auf 60 DM bzw. 30,70 € festgelegt. Während die Kosten für ÖPNV-Tickets o. ä. im Lauf der Zeit stetig stiegen, blieben die Bewohnerparkgebühren unangetastet und wurden nie angepasst.

Seit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Juni 2020 ist es nun möglich, die Gebühren auf Landesebene anzupassen oder dies direkt an Kommunen zu delegieren. Im Zuge einer Delegationsverordnung nutzte die baden-württembergische Landesregierung im Juli 2021 die zweite Variante. Den Kommunen ist es nun selbst überlassen, die Bedeutung, den Wert oder sonstige Nutzen von Parkmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Eine Deckelung der Gebühren wurde im Rahmen der Novellierung ebenfalls abgeschafft. Grundsätzlich werden in der Praxis drei Ansätze zur Berechnung der Bewohnerparkgebühren genutzt:

Kostenansatz

Derzeit findet in Mannheim, wie auch in anderen Städten wie München oder Freiburg, der Kostenansatz Anwendung. Hierzu werden üblicherweise zuzüglich des Verwaltungsaufwandes die Kosten für Herstellung und Unterhalt einer Parkmöglichkeit herangezogen. Zusätzlich können Opportunitätskosten, also durch die Nutzung der Fläche entgangene Einnahmen (bspw. Sondernutzungsgebühren), herangezogen werden. In Mannheim wird der Verwaltungsaufwand derzeit nicht berücksichtigt.

$$K = Herstellungskosten\ p.a. + Unterhaltungskosten\ p.a. + ggf.\ Opportunitätskosten\ p.a$$

Gemäß Verwaltungsangaben liegen die Herstellungskosten eines oberirdischen Parkstands in Mannheim bei 3.750 €. Entsprechend einer Nutzungsdauer von 50 Jahren ergeben sich jährliche Kosten von 75 €. Hinzu kommen Unterhaltungskosten in Höhe von 52,50 €. Somit ergeben sich nach dem Kostenansatz jährliche Bewohnerparkgebühren in Höhe von rund 127,50 €.

Marktpreisansatz

Der Marktpreisansatz zieht den wirtschaftlichen Wert von Parkmöglichkeiten in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen als Referenzwert heran. Da der Bewohnerparkausweis keiner Parkplatzgarantie entspricht, wird ein Faktor angesetzt, welcher die Wahrscheinlichkeit, eine freie Parkmöglichkeit zu finden, abbildet. Zudem sollen die Risiken des Parkens am Straßenrand (bspw. Witterung, Vandalismus) berücksichtigt werden. Um dies abzubilden, wird aus der jeweiligen Regionalklasse nach dem Gesamtverband der Versicherer (GDV) ein Wert zwischen 0,5 und 1,0 ermittelt.

$$K = Durchschnittliche\ Kosten\ Stellplatz\ p.a.\ * Wahrscheinlichkeit\ freie\ Parkmöglichkeit * Risiko$$

Derzeit entfallen im Bezirk Jungbusch für eine Parkmöglichkeit im öffentlichen Straßenraum 8,00 € pro Tag. Auf das Jahr hochgerechnet entspricht dies 2.920 €. Die durchschnittliche Wahrscheinlichkeit eine Parkmöglichkeit im Bezirk Jungbusch zu finden beträgt 31 % (Auslastung: Ø 69 %) und die Regionalklasse entspricht neun, was dem Faktor 0,65 entspricht. Somit ergibt sich gemäß Marktpreisansatz eine jährliche Gebühr von rund 619 € (inkl. Verwaltungsgebühren). Bei einer Umsetzung von Steckbrief A ergibt sich jedoch eine grundlegend neue Konstellation. Bei der Einführung von Monatstickets in Parkierungsanlagen für 150 € würde die entsprechende Gebühr bspw. rund 393 € (inkl. Verwaltungsgebühren) betragen.

Bodenrichtwert

Abbildung 23 Bodenrichtwerte im Bezirk Jungbusch



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende, Datengrundlage: BORIS-BW

Ein weiterer Ansatz ist die Annäherung über den Wert einer Fläche im öffentlichen Raum, sogenannten Bodenrichtwerten. Der Bodenrichtwert beziffert den Wert pro Quadratmeter unbebauten Baulands und kann auf der Plattform BORIS-BW eingesehen werden. Konkret wird der Bodenrichtwert mit der erforderlichen Fläche multipliziert und durch die voraussichtliche Nutzungsdauer dividiert. Da ein Bewohnerparkausweis lediglich eine Be-

rechtigung und keine Garantie zum Parken darstellt, sollte zudem das Verhältnis ausgegebener Bewohnerparkausweise und der Anzahl von Bewohnerparkmöglichkeiten berücksichtigt werden (vgl. Kompetenznetz Klima Mobil BW).[6]

$$K = \frac{Bodenrichtwert \times Fläche}{Nutzungsdauer} \; / \; \frac{Anzahl\ Bewohnerparkausweise}{Anzahl\ Bewohnerparkmöglichkeiten}$$

Da Bodenrichtwerte teilweise sehr kleinteilig angegeben werden, ist es sinnvoll einen nach Fläche gewichteten Durchschnittswert zu bilden, der im Bezirk Jungbusch bei 475 € pro m² liegt. Ausgehend von einer Nutzungsdauer von 25 Jahren und einer Parkfläche von 2,5 x 6,0 m sowie einem Verhältnis von Bewohnerparkausweisen und -parkmöglichkeiten von 0,91 so ergibt eine Bewohnerparkgebühr von jährlich 313 € zzgl. einer Verwaltungsgebühr von 30,70.

Tabelle 5: Gebührenhöhe der unterschiedlichen Berechnungsansätze

	Kostenansatz	Marktpreisansatz	Bodenrichtwert
berechnete Gebührenhöhe	127,50 € (zzgl. Verwaltungsgebühr)	393 – 619 € (inkl. Verwaltungsgebühr)	313 € (zzgl. Verwaltungsgebühr)

Quelle: Planersocietät

Differenzierungsmöglichkeiten

Nach der Berechnung ist zudem eine Differenzierung der Bewohnerparkgebühren über den Standortfaktor (vgl. Bodenrichtwert) hinaus möglich. So nennen das Zukunftsnetz Mobilität NRW und das Kompetenznetz Klima Mobil BW u. a. die Fahrzeuggröße, die ÖPNV-Anbindung oder die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt als Faktoren, die zur Differenzierung der Bewohnerparkgebühren genutzt werden können. Des Weiteren sind Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen und die Berücksichtigung sozialer Kriterien möglich.

In Freiburg wurden die Bewohnerparkausweise bspw. im Mittel auf 360 € festgesetzt. Je nach Fahrzeuglänge variieren die Bewohnparkgebühren zwischen 240 und 480 €. Vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde zwar die Differenzierung selbst nicht beanstandet, jedoch war die aufgestellt Rechtsform (Rechtsverordnung anstatt Satzung) ein Problem. Auch für die Befreiung von oder Reduktion der Bewohnerparkgebühren von mobilitätseingeschränkten oder sozialhilfeempfangenden Personen wurde keine Rechtsgrundlage gesehen. Die Höhe der Bewohnerparkgebühren (360 €) wurde ausdrücklich nicht beanstandet.

Die Stadt Tübingen bepreist einen Bewohnerparkausweis mit 120 €. Besitzende schwerer und damit in der Regel umweltschädlicherer Fahrzeuge müssen hingegen 180 € für einen Bewohnerparkausweis bezahlen. Bei Elektrofahrzeugen gelten die höheren Kosten ab einem Leergewicht von 2.000 kg und bei konventionell betriebenen Fahrzeugen ab einem Leergewicht von 1.800 kg.

In Aachen[7] wird der Bewohnerparkausweis nach der Fläche, die das betreffende Fahrzeug in Anspruch nimmt, bepreist. Hier gilt je m² in Anspruch genommener Fläche ein Preis von 30,00 € / Jahr zzgl. einer Verwaltungsgebühr von 15,00 €. Für einen VW Golf VII würde folgende Berechnung entstehen:

Länge 4,26m x Breite 1,79 m = 7,6 m²; multipliziert mit 30,00 € = 228,00 € + 15,00 = 243,00 € im Jahr

[6] https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2022/11/Begleitschreiben_Delegationsverordnung_BW_Oktober_2022-2.pdf

[7] Vgl. https://www.aachen.de/in-aachen-leben/mobilitaet-verkehr/parken/bewohner-innenparken/

Ähnlich wird in der Stadt Mainz[8] verfahren, wo sich die Gebühr für den Bewohnerparkausweis ebenfalls aus der in Anspruch genommenen Fläche des Fahrzeugs multipliziert mit dem Jahresgrundbeitrag von 31,20 € ergibt.

Bewohnerparkausweise im Untersuchungsgebiet

Die im Bezirk Jungbusch geltenden Regeln werden in allen Bewohnerparkzonen der Stadt Mannheim gleichermaßen umgesetzt. Pro Person kann in Mannheim ein Bewohnerparkausweis erstanden werden. Es kann zwischen einer Gültigkeit von 6 oder 12 Monaten gewählt werden. Die Kosten der beiden Optionen belaufen sich auf 63,75 bzw. 127,50 €. Gemäß der Mannheimer Parkgebührenordnung ist es bei Besitz eines gültigen Bewohnerparkausweises jährlich möglich bis zu 20 Tagesparkscheine á 3,00 € für Besuchende zu erstehen. Für das Jahr 2026 ist eine Überarbeitung der Parkgebührensatzung vorgesehen, sodass sich dies auch ändern kann.

Handlungsempfehlungen

- Wie die Berechnung nach Marktpreisansatz zeigt, ist eine Bepreisung der Bewohnerparkscheine von 395 € angemessen. Entsprechend des Masterplans Mobilität 2035+ sollen die Bewohnerparkgebühren perspektivisch auf 360 € angehoben werden.
- Da mit steigender Fahrzeuglänge sowohl von einem höheren Leergewicht und somit einer größeren Belastung für die Straßeninfrastruktur als auch von höheren Treibhausgasemissionen auszugehen ist, sollten die Gebühren in Abhängigkeit dieser gestaffelt werden. Konkret könnten für kleine Fahrzeuge (bis 4,20 m) eine Gebühr von 300 € angesetzt werden. Für größere Fahrzeuge beträgt die Gebühr 360 €.
- Entsprechend des Anstiegs der Parkgebühren (vgl. A) sollten die Kosten der Tagesparkscheine für Besuchende angepasst werden.

[8] Vgl. https://www.mainz.de/vv/produkte/stadtplanungsamt/bewohnerparkausweis-beantragen

4.4. Zusammenfassung

- Trotz höherer Gebühren ist durch eine Umsetzung der beschriebenen Handlungsempfehlungen von einer Entspannung der Parksituation von Anwohnenden und deren Besuchenden auszugehen. So wird einerseits die Anzahl der Parkstände mit Bewohnerprivilegien im Straßenraum erhöht und gleichzeitig die Nachfrage durch Fremdparkende durch die Einführung einer flächendeckenden Höchstparkdauer und der höhere Parkgebühren reduziert.

- Kundinnen und Kunden stehen entlang der Straße weniger Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die gleichzeitig teurer sind. Bei der Parkplatzsuche sind aufgrund der Höchstparkdauer und der intuitiven Neustrukturierung der Bewirtschaftung trotzdem eine Entspannung und somit geringere Parksuchverkehre zu erwarten.

- Aufgrund der längeren Parkdauern werden Angestellte vollständig in den privaten Raum, auf Parkierungsanlagen oder in Richtung der nachhaltigen Verkehrsmittel verlagert, wodurch die Verkehrsbelastung und insbesondere Parksuchverkehre im Jungbusch reduziert werden.

- Grundsätzlich wird das Parken in Parkierungsanlagen oder auch die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebot durch die Anpassung der Gebührenstruktur attraktiver. Weshalb von einer nicht näher quantifizierbaren Nutzungsverlagerung auszugehen ist.

- Der perspektivische Bau von Quartiersgaragen, aber auch die Aktivierung bestehender privater Stellplätze ermöglicht es, im Stadtteil Jungbusch neue Aufenthalts- und Lebensqualitäten sowie ein attraktives und sicheres Fuß- bzw. Radverkehrsnetz zu schaffen. In Bezug auf klimatische Veränderungen spielt auch die Entsiegelung von Flächen eine zentrale Rolle.

- Eine Intensivierung der Parkraumüberwachung wirkt sich nicht nur auf die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen und die Verkehrssicherheit, sondern auch auf die soziale Sicherheit im Stadtteil aus, was den Jungbusch für wirtschaftliche und gastronomische Aktivitäten attraktiver macht.

- Die Integration der Parkierungsanlagen in das bestehende Parkleitsystem ist ein attraktiver Service für gebietsfremde Personen. Aufgrund der intuitiven Wegweisung ist von einer zunehmenden Auslastung eingebundener Flächen und eine Reduktion von Parksuchverkehren auszugehen.

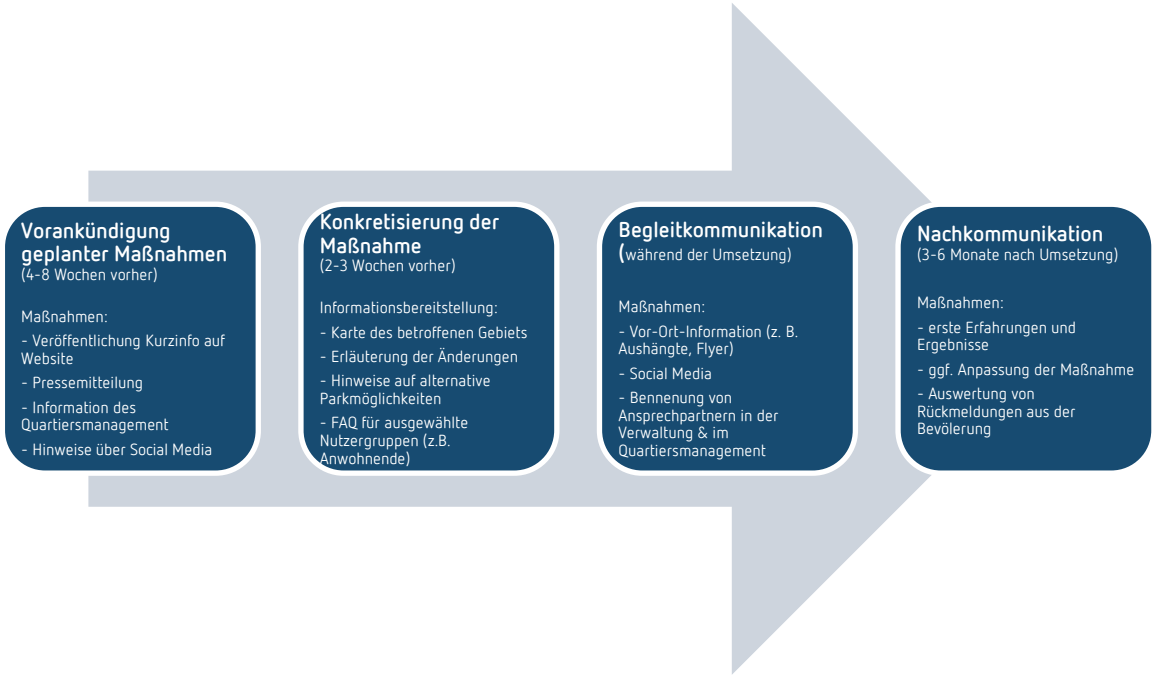
- Parken ist ein sensibles und verkehrspolitisch konfliktreiches Thema. Für die Umsetzung von im Themenfeld Parken angesiedelten Maßnahmen ist eine transparente, koordinierte und umsetzungsbegleitende Kommunikation von großer Bedeutung. Ziel muss es sein, Maßnahmen verständlich zu vermitteln, Konflikte und Sorgen frühzeitig zu adressieren und so die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen. Mit der Bürgerbeteiligung zum Projekt am 21.10.2026 wurde dazu ein entsprechender Grundstein gelegt. Im nachfolgenden Unterkapitel sind einige weiterführende Aspekte zur Kommunikationsstrategie aufgeführt, die bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

4.5. Kommunikationsstrategie

Die Maßnahmen des Parkraumkonzepts werden durch eine gezielte, umsetzungsbegleitende Öffentlichkeits- und Informationsarbeit unterstützt. Drei Bausteine tragen die begleitende Öffentlichkeitarbeit. Diese sind universell auch für weitere Parkraumkonzepte bzw. deren Umsetzung nutzbar:

1. Einführung einer standardisierten Kommunikationskette

Durch die Einführung einer standardisierten Kommunikationskette im Zuge der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit wird sichergestellt, dass Maßnahmen frühzeitig und transparent kommuniziert werden. Sie besteht aus insgesamt vier Phasen, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten einsetzen. Der genaue Beginn einer Phase ist dabei auch vom Inhalt und Umfang der zu kommunizierenden Maßnahme abhängig.



2. Faktenbasierte Kommunikation

Neben der begleitenden Kommunikation der einzelnen Maßnahmen spielt auch eine faktenbasierte Vermittlung grundlegender Informationen zum Thema Parken eine wichtige Rolle. Die im Rahmen des Parkraumkonzepts erhobenen Analyseergebnisse sollen daher verständlich aufbereitet und öffentlich kommuniziert werden.

Empfohlene Formate:

- Infografiken (z. B. Parkdruck, Flächennutzung)
- Karten zu Parkzonen oder Parkmöglichkeiten
- Ggf. kurze Erklärvideos

Verbreitung über:

- Website der Stadt
- Social-Media-Kanäle
- Pressearbeit

3. Zielgruppenspezifische Kommunikation

Bestimmte Nutzergruppen werden gezielt angesprochen, um eine optimale Kommunikation zu gewährleisten. Dabei sollte in Abhängigkeit der jeweiligen Zielgruppe verschiedene Kommunikationskanäle zum Einsatz kommen.

Zielgruppe	Kommunikationsform
Anwohnende	Informationsflyer, Website, Stadtteilveranstaltungen
Gewerbe	Gespräche mit Gewerbevereinen
Lieferverkehr	Informationen zu Ladezonen
Besucher und Kunden	Hinweise auf Parkhäuser und Parkleitsystem

Darüber hinaus können Aktionen und Kampagnen ein wirkungsvolles Instrument der Kommunikationsarbeit sein und dem Thema Parken Sichtbarkeit geben sowie spezifische Schwerpunkte setzen. Sie ermöglichen es, komplexe Inhalte für die Öffentlichkeit greifbar zu machen, Aufmerksamkeit zu erzeugen und zentrale Botschaften klar hervorzuheben. Durch gezielte Kampagnen und Aktionen können bestimmte Aspekte stärker in den Fokus rücken und verständlich kommuniziert werden.

Ein Beispiel für eine Aktion ist der Parking Day, bei dem Parkflächen temporär umgenutzt werden und sichtbar wird, wie viel Raum der ruhende Verkehr einnimmt und welche alternativen Nutzungen möglich sind. Weitere Beispiele könnten Pop-Up-Sitzbereiche, temporäre Radabstellflächen oder Informationsstände darstellen, die anschaulich zeigen, wie unterschiedlich derselbe Raum genutzt werden kann.

Abbildung 24: temporäre Umnutzung von Stellplätzen im Rahmen des Parking Days in Neumünster



Quelle: Planersocietät

Ebenso können Aktionen zur Verkehrssicherheit durchgeführt werden, etwa Aufklärungsformate zu Rettungswegen. Konkret bietet sich etwa an, die Ergebnisse des Parkraumkonzepts im Rahmen einer Kampagne nach außen zu tragen. Dies kann durch leicht verständliche Schaubilder, Kartenbeispiele aus dem Stadtteil oder kurze Video-Clips erfolgen, die wesentliche Maßnahmen visualisieren oder erklären.

5.Evaluationskonzept

Mit dem Abschluss des Projekts ist das Parkraumkonzept keinesfalls als abgeschlossenes Planwerk zu sehen. So bedürfen veränderte Rahmenbedingungen ggf. einer Maßnahmenanpassung. Mithilfe einer Evaluation des Parkraumkonzepts können derartige Erfordernisse frühzeitig erkannt und somit zielgerichtet agiert werden. Nachfolgend werden Indikatoren aufgelistet, die es jährlich bzw. kontinuierlich zu erheben gilt. Wenn sinnvoll wurde für die Indikatoren Zielwerte angegeben, die indirekt aus Planwerken der Stadt Mannheim, insbesondere dem Masterplan Mobilität bzw. direkt aus den Maßnahmensteckbriefen entnommen wurden. Darüber hinaus wird für jeden Indikator der Maßnahmen- und Zielbezug aufgeführt. Über die Indikatoren hinaus empfiehlt sich im Intervall von fünf Jahren die Durchführung einer umfassenden Wirkungsanalyse in Form einer Parkraumerhebung im gesamten Untersuchungsgebiet.

Tabelle 6 Potenzielle Indikatoren zur Evaluation des Parkraumkonzepts

Indikator	Angestrebter Zielwert	Maßnahmenbezug	Zielbezug
Anteil bewirtschafteter Parkstände	100%[1]	A	
Gebührenverhältnis Öffentlicher Raum / Parkierungsanlagen	≥ 1,5[1]	A	
Gebührenverhältnis Tagesticket Parkierungsanlagen / Tagesticket VRN	≥ 1,5[1]	A	
Verhältnis Bewohnerparkstände (Nacht) / Parkstände insg.	Tag: 50 %[2] Nacht: 75 %[2]	B & H	
Gebühren Bewohnerparken	360 €[3]	H	
Verhältnis Bewohnerparkausweise / Bewohnerparkstände (Nacht)	≤ 1,6[3,4]	B & H	
Verhältnis Bewohnerparkausweise / Haushalt	≤ 0,84	B, H	
Anzahl Vollzeitstellen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs	3,5 Vollzeitstellen[1]	E	
Verhältnis Eingenommene Parkgebühren / Kosten für Instandhaltung und Überwachung	≥ 0[3]	A, B & E	
Verhältnis Parkstände im öffentlichen Raum / in Parkierungsanlagen	≤ 3,78	C, G & F	
Anzahl Parkstände im öffentlichen Raum	≤ 679	D	
Aktivierte private Stellplätze & hergestellte Stellplätze in Parkierungsanlagen	-	C & G	
Umgenutzte Parkstände im öffentlichen Raum - *Radverkehr* - *Fußverkehr* - *Öffentlicher Verkehr* - *Aufenthaltsqualität* - *Entsiegelung* - *Verkehrssicherheit*	ggf. Reduktion in Anlehnung an Hinweispapier zum ruhenden Verkehr des VM BW[5]	D	

[1] Gutachterliche Empfehlungswerte,[2] Gesetzlicher Grenzwert,[3] Masterplan Mobilität 2035, [4] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs,[5] Hinweispapapier des VM BW zum ruhenden Verkehr

Quelle: Planersocietät

Literaturverzeichnis

EAR 05 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2005.

EAR 23 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2023.

EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2012.

Masterplan Mobilität 2035, Stadt Mannheim, Mannheim 2024.

Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), Stuttgart 2020.

Gesetze und Verordnungen

Parkgebührenverordnung Baden-Württemberg (ParkgebVO BW)

Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG BW)

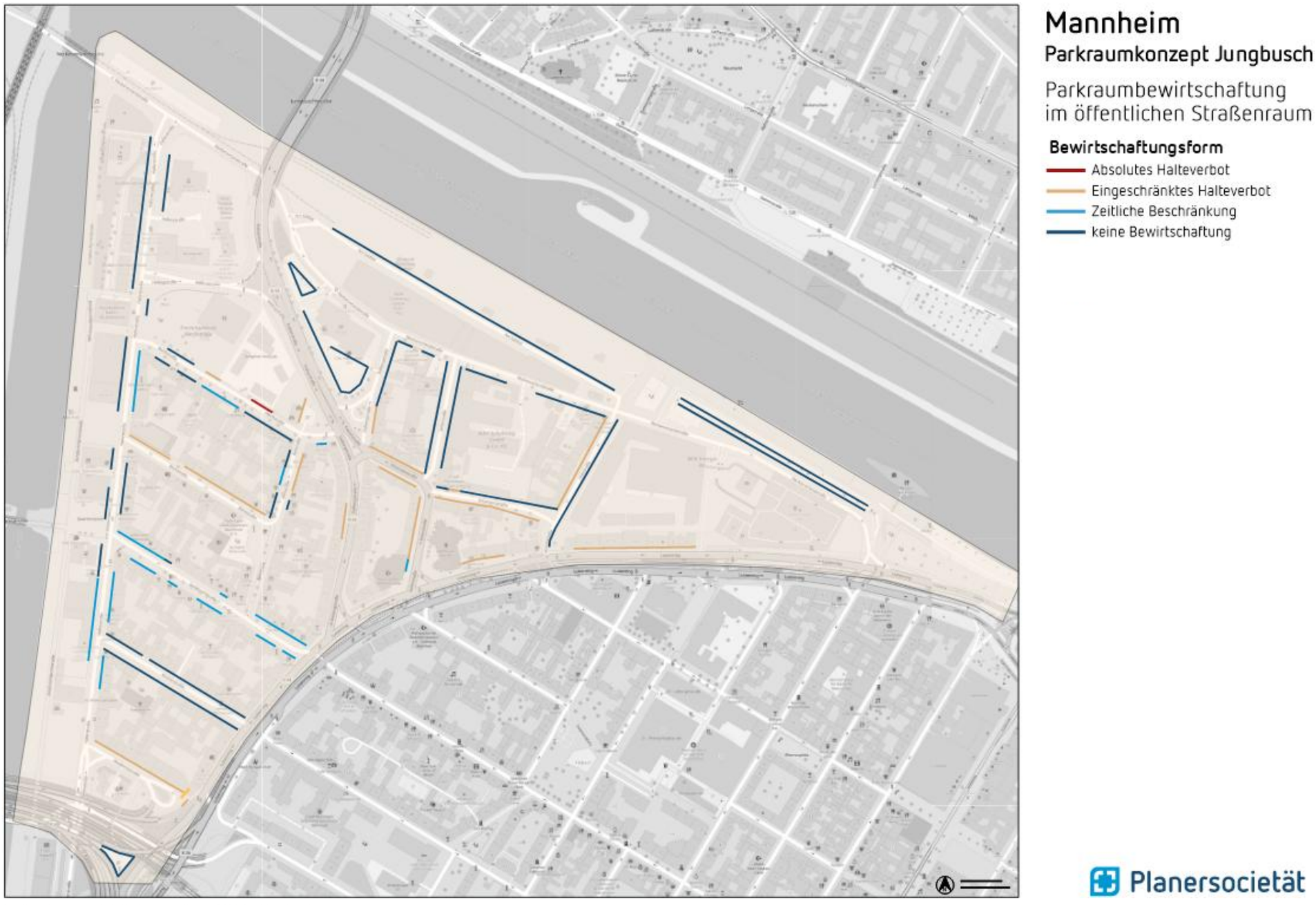
Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)

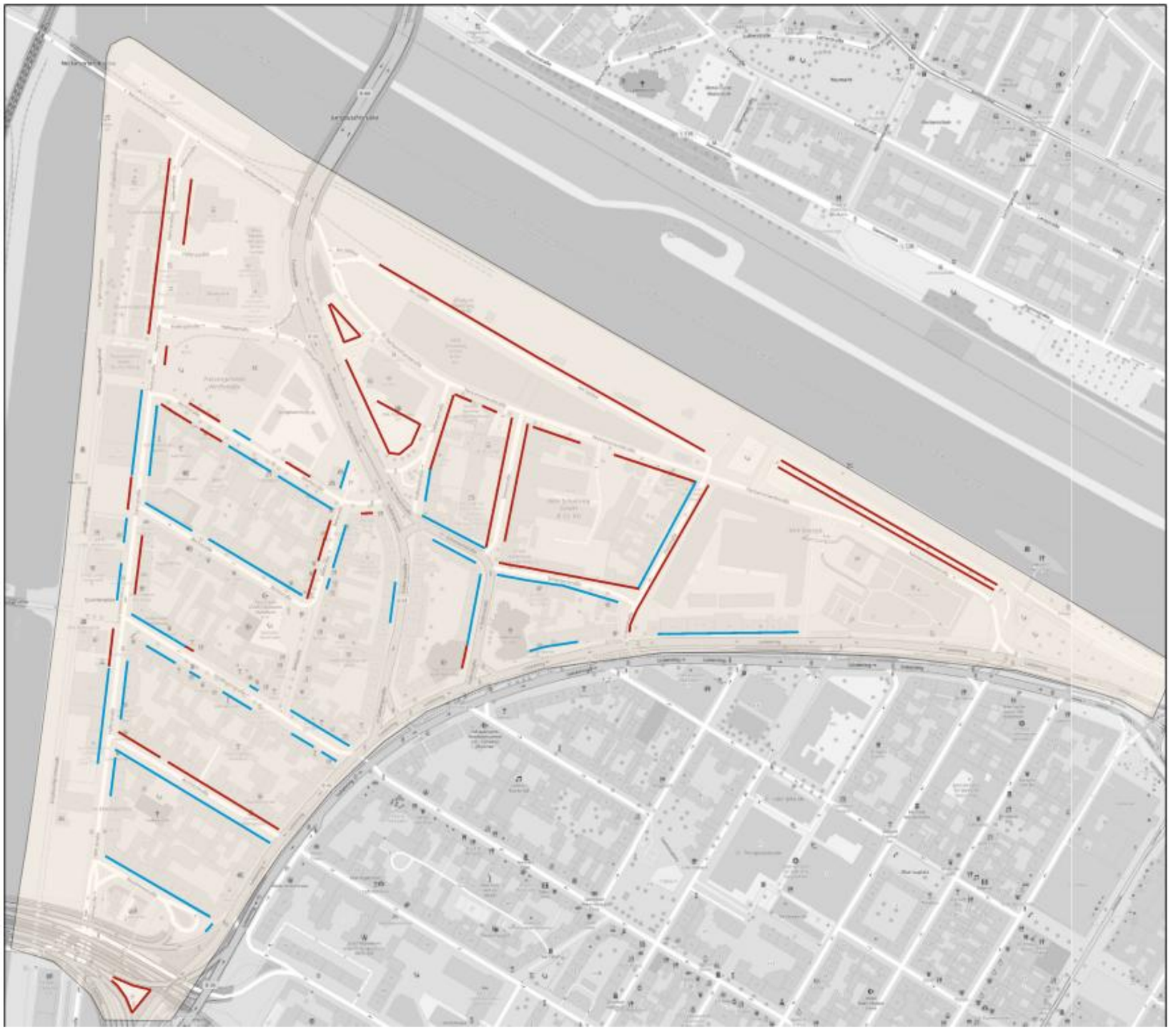
Anhang 1 – Bestandsanalyse

Abbildung 25 Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum



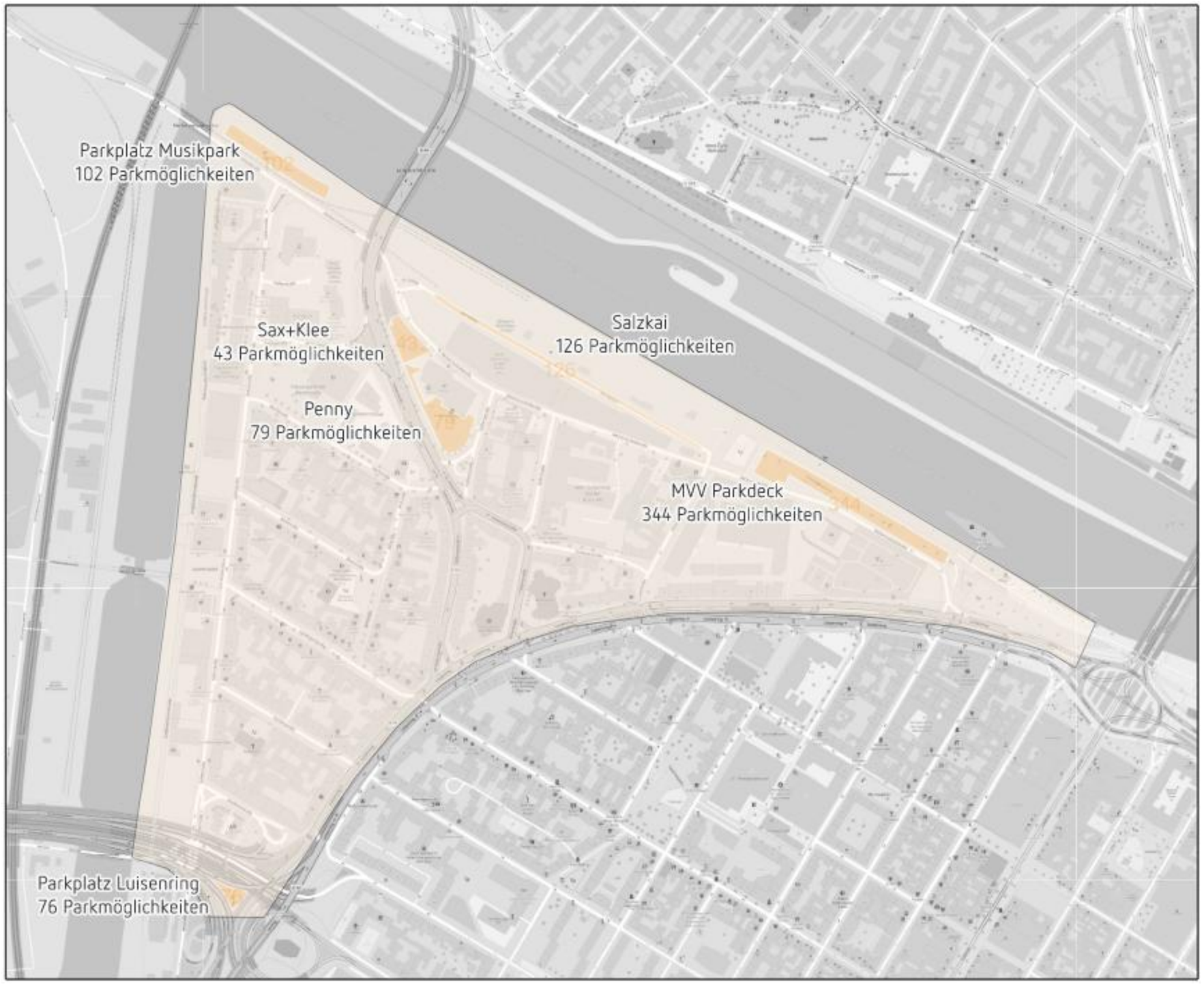
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 26 Bewohnerparken im öffentlichen Straßenraum



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 27 Parkierungsanlagen



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

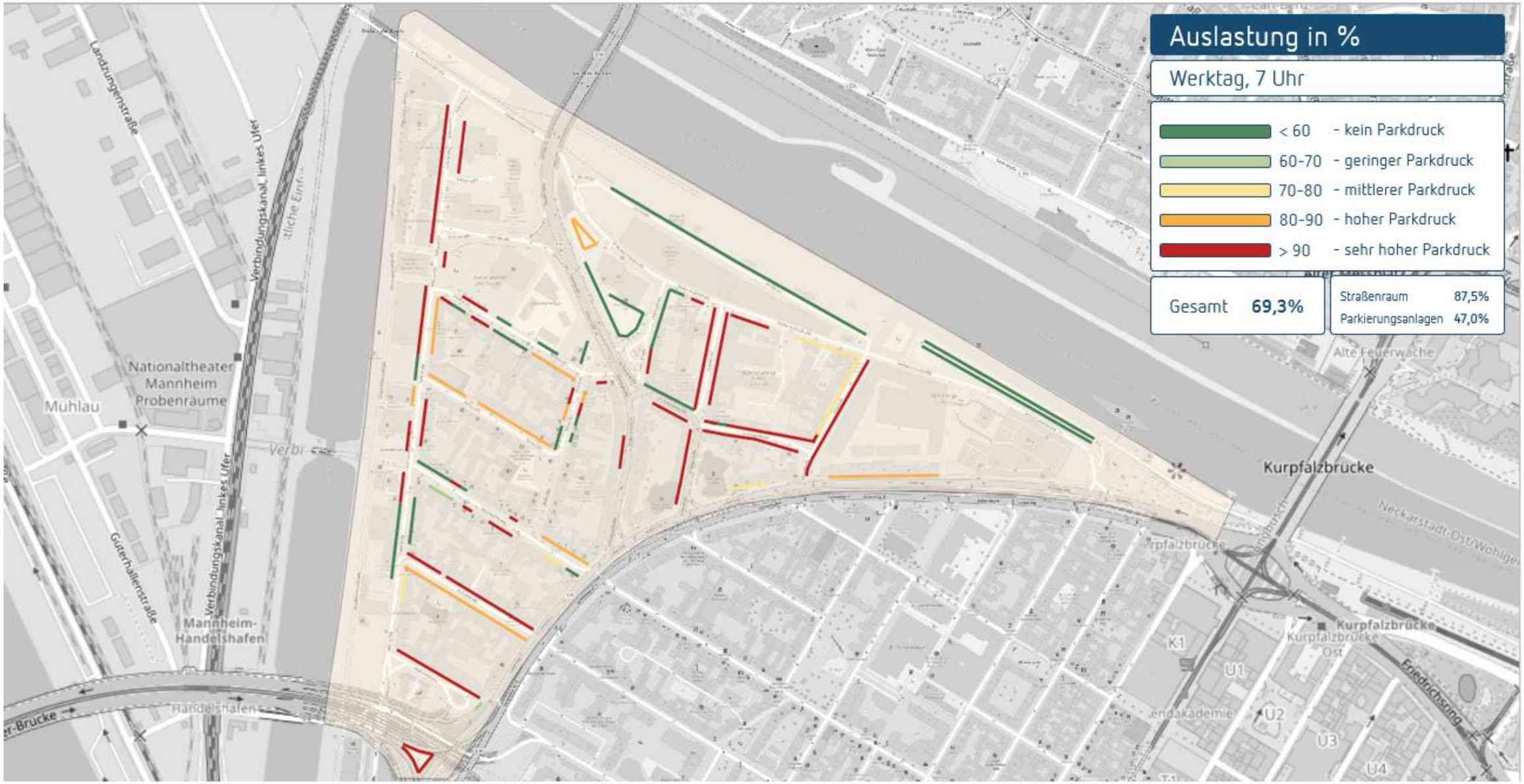
Anhang 2 – Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (Abschnitte)

Abbildung 28 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (5 Uhr)



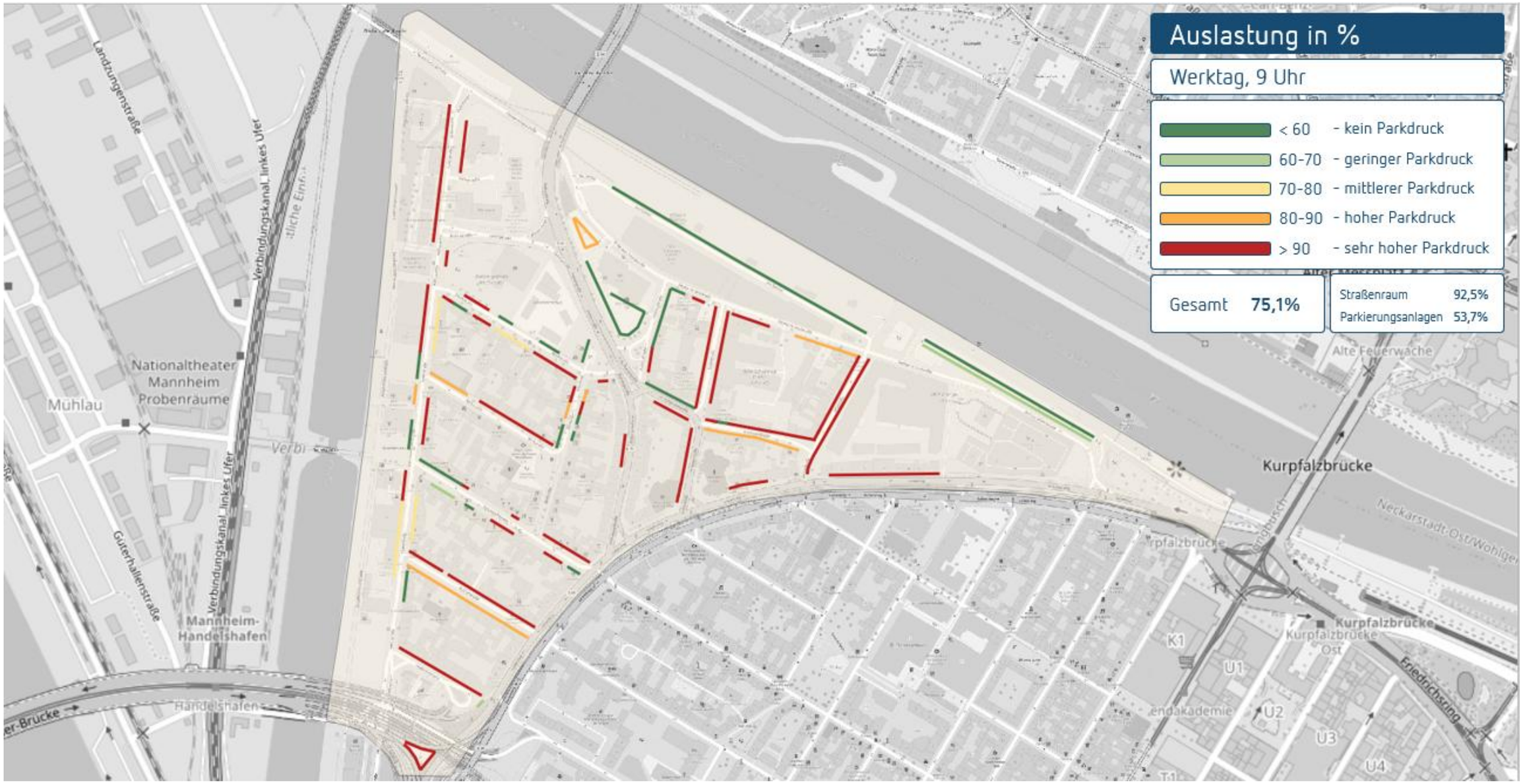
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 29 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (7 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 30 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (9 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 31 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (11 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 32 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (13 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 33 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (15 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 34 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (17 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 35 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (19 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 36 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (21 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 37 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Werktag (Durchschnitt)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

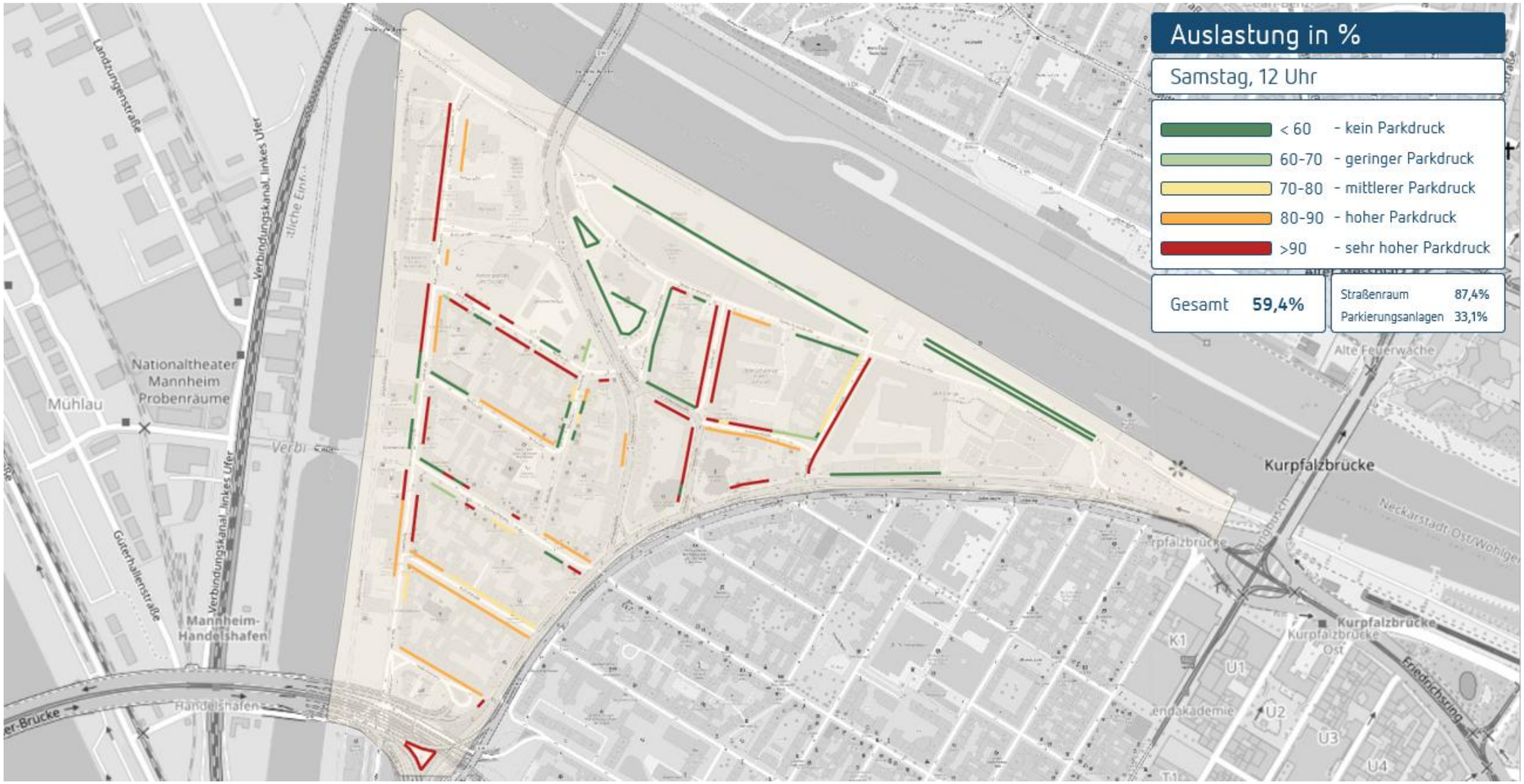
Anhang 3 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Samstag (Abschnitte)

Abbildung 38 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (10 Uhr)



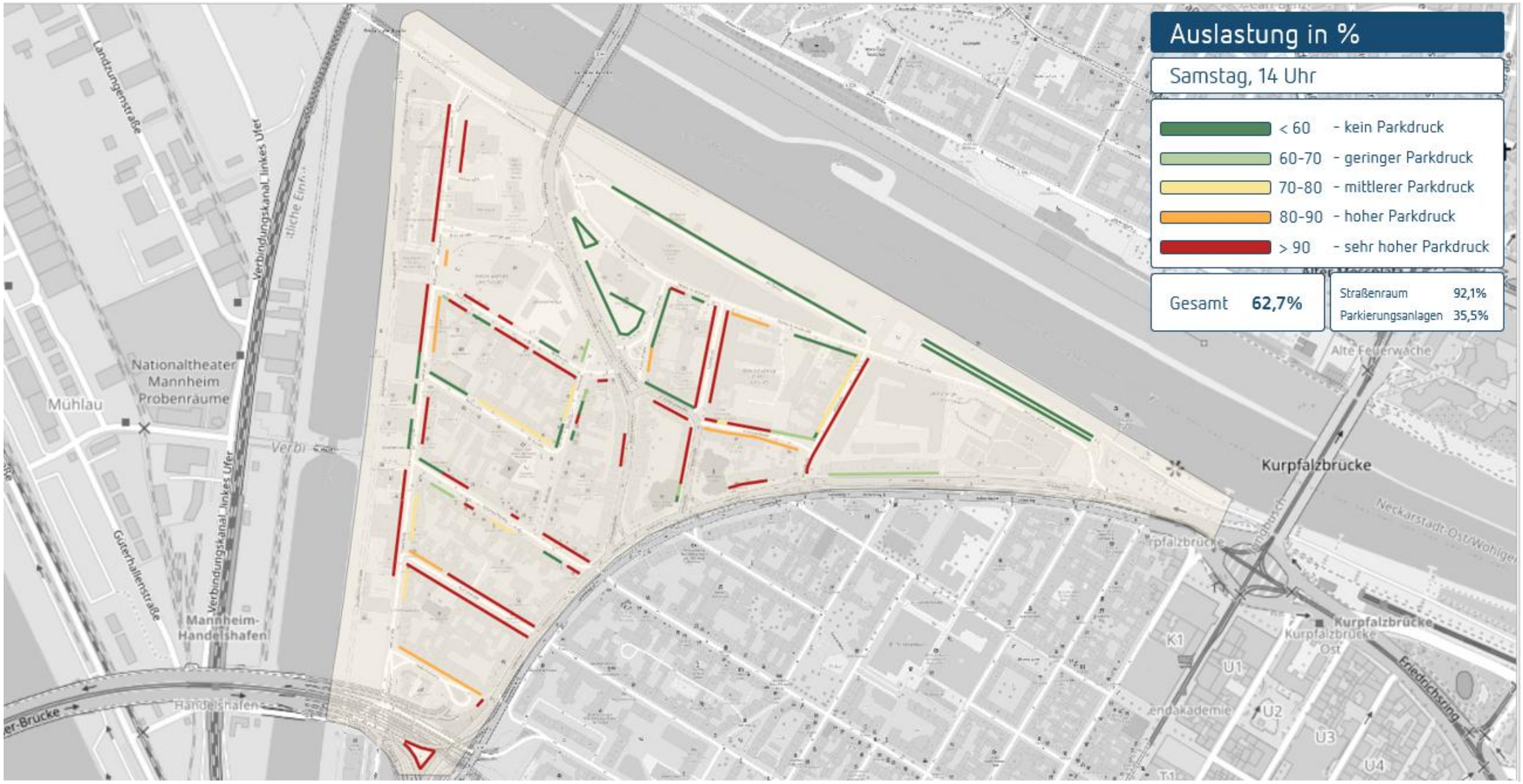
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 39 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (12 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 40 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (14 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 41 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (16 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 42 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (18 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 43 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (20 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 44 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (22 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 45 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (24 Uhr)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

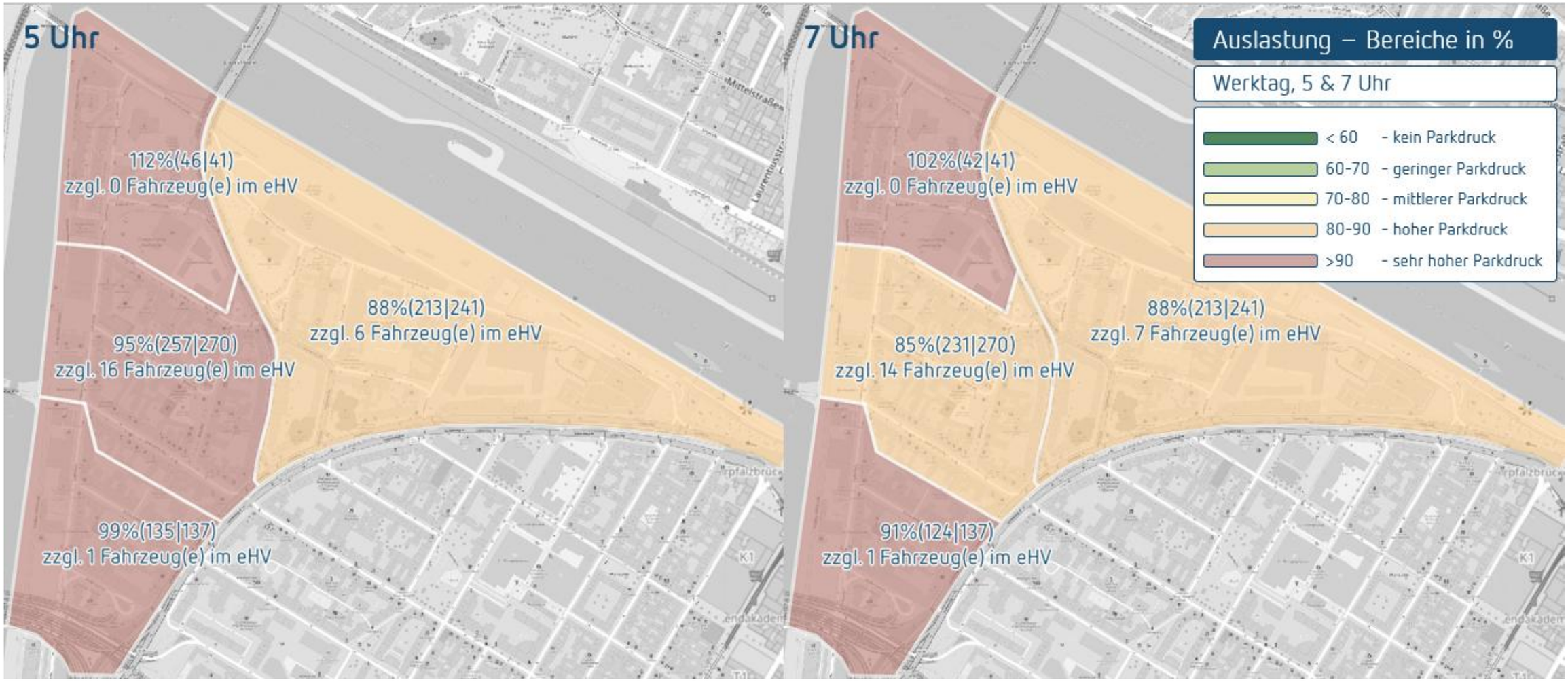
Abbildung 46 Parkbild im öffentlichen Straßenraum am Samstag (Durchschnitt)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

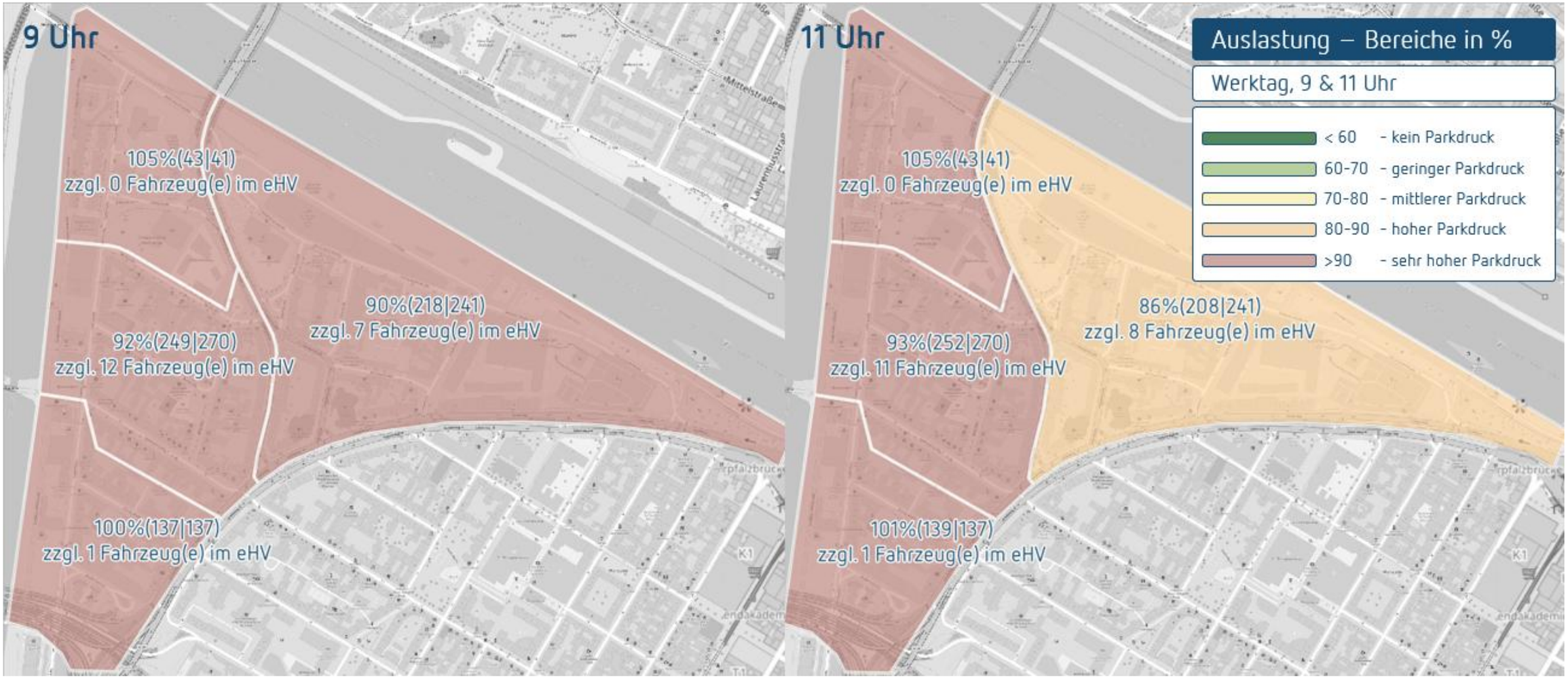
Anhang 4 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Werktag (Bereiche)

Abbildung 47 Auslastung am Werktag 5 – 7 Uhr (Bereichsebene)



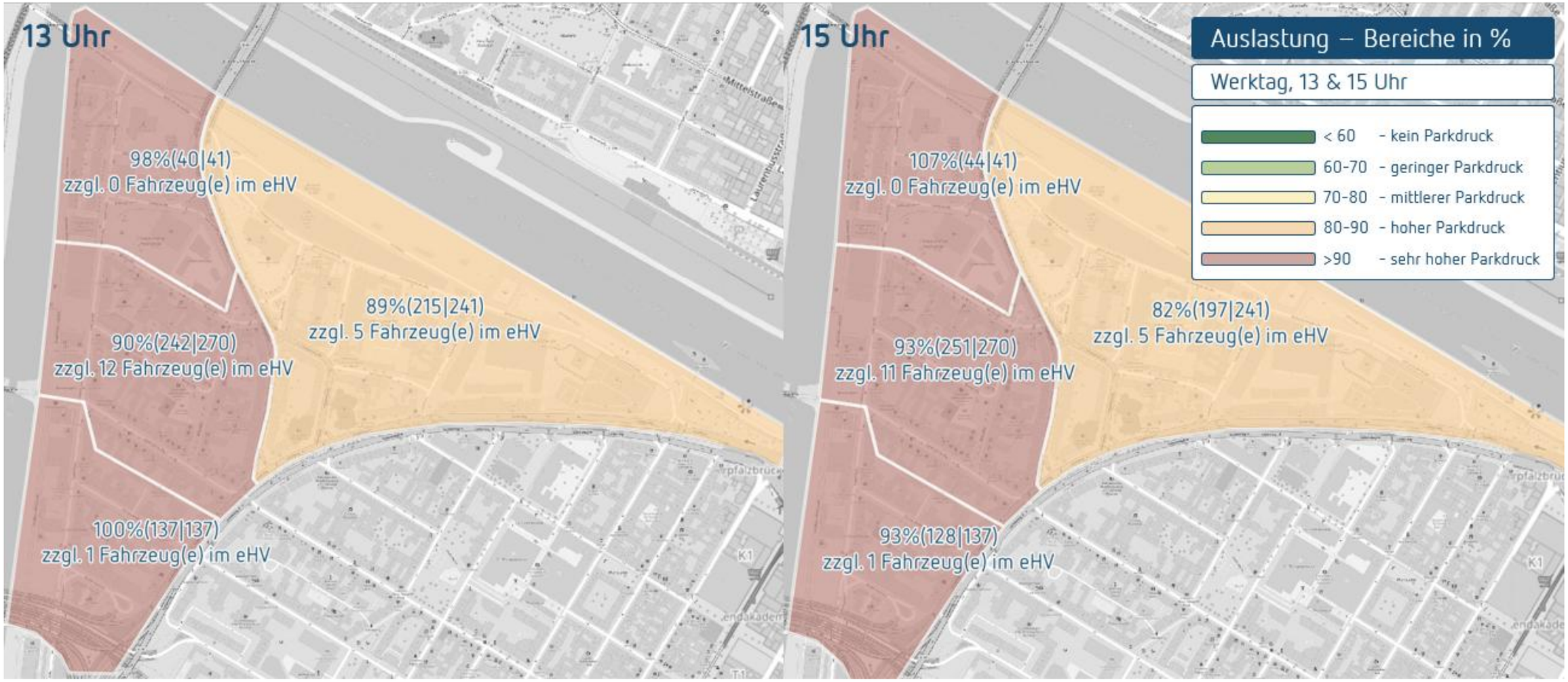
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 48 Auslastung am Werktag 9 – 11 Uhr (Bereichsebene)



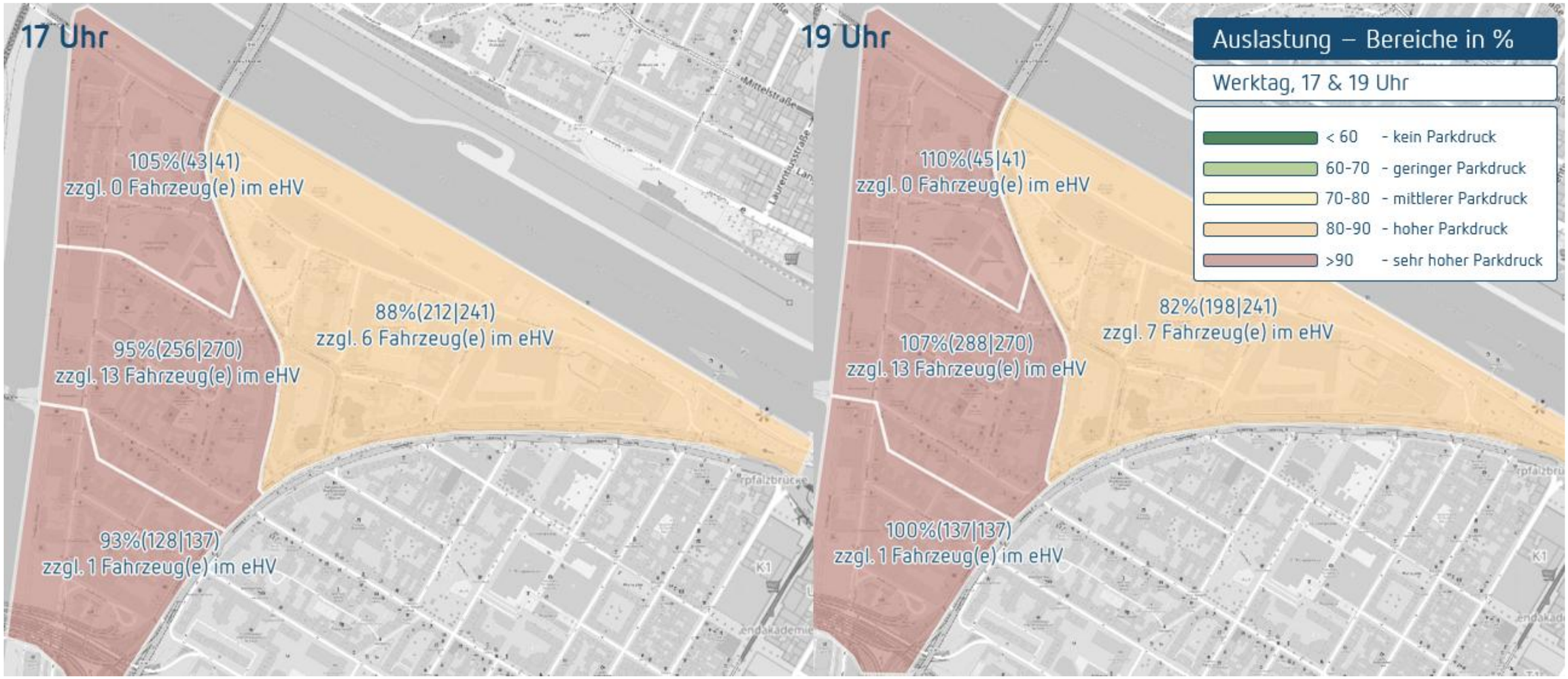
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 49 Auslastung am Werktag 13 – 15 Uhr (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 50 Auslastung am Werktag 17 – 19 Uhr (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

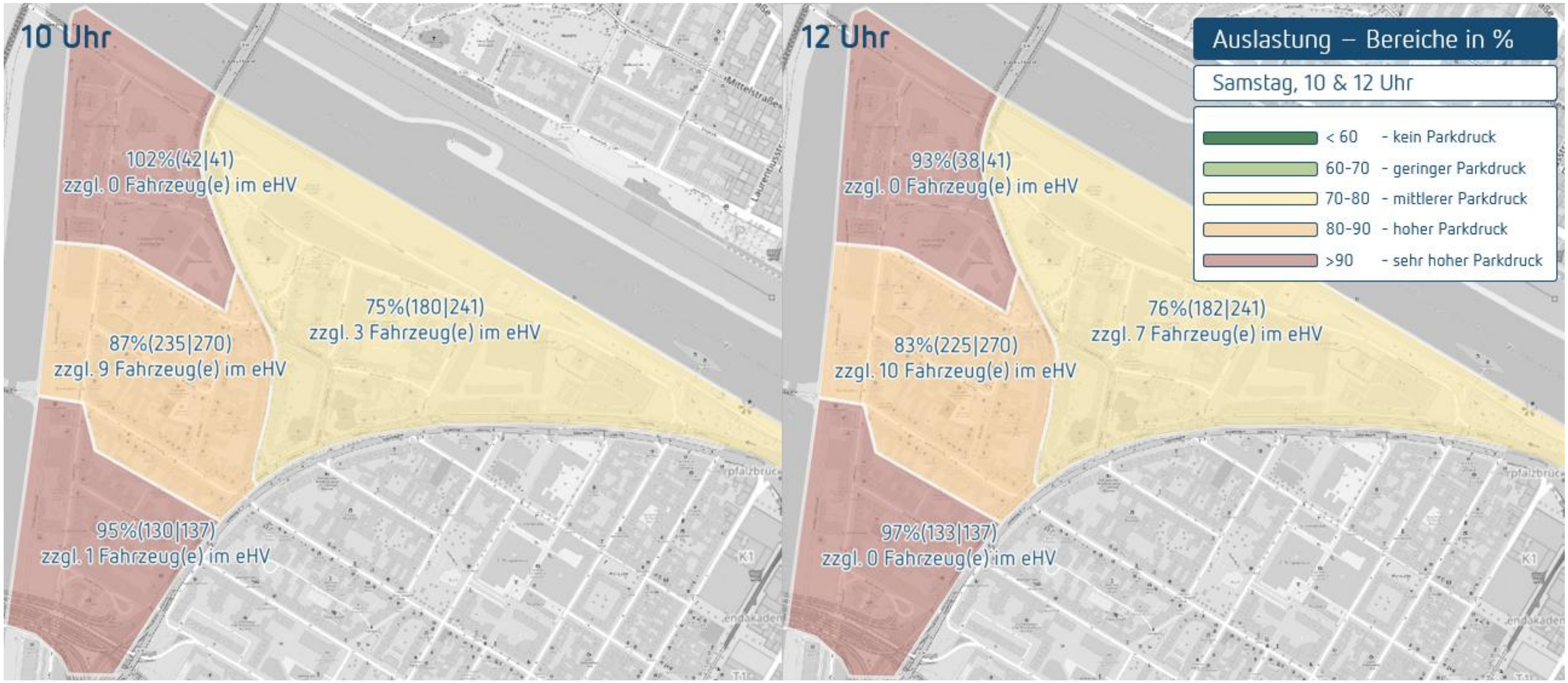
Abbildung 51 Auslastung am Werktag 21 Uhr (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

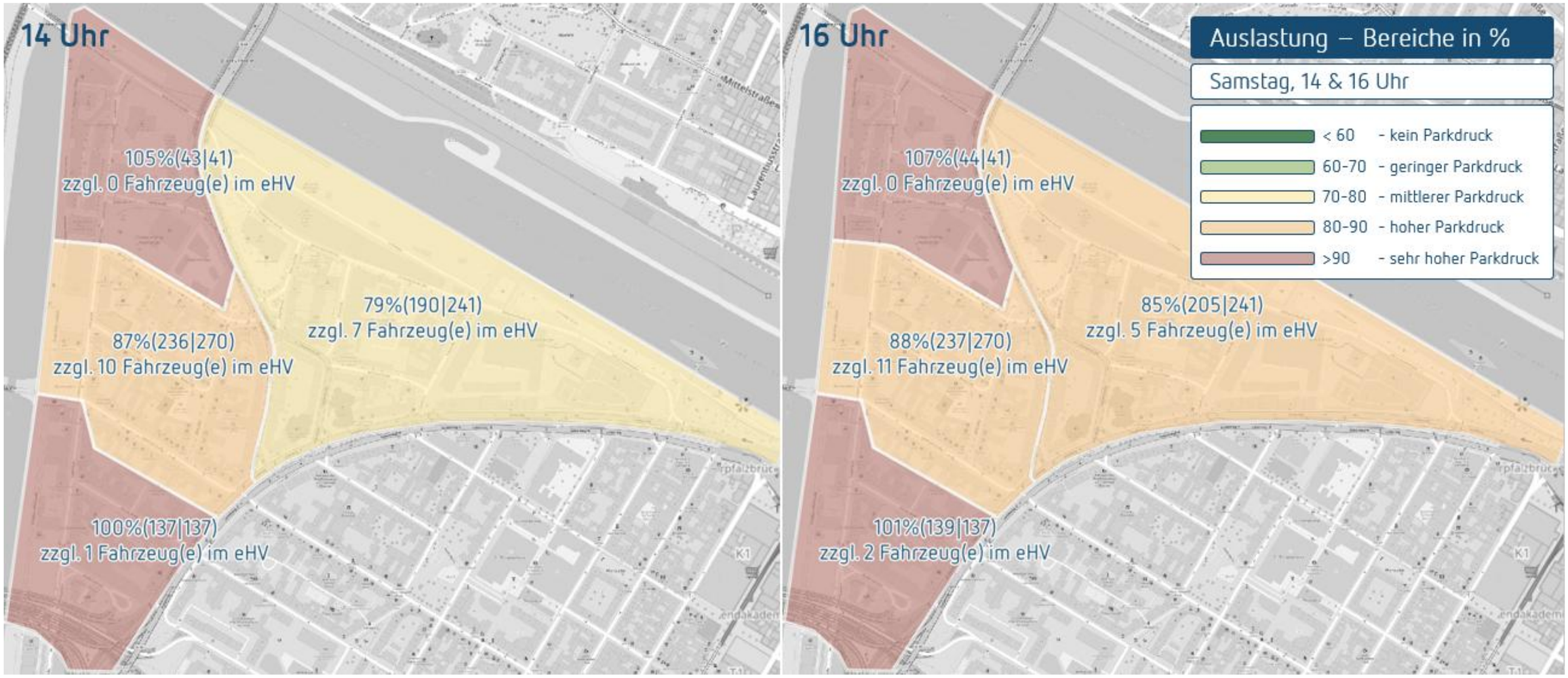
Anhang 5 – Parkbild im Öffentlichen Straßenraum am Samstag (Bereiche)

Abbildung 52 Auslastung am Samstag 10 - 12 Uhr (Bereichsebene)



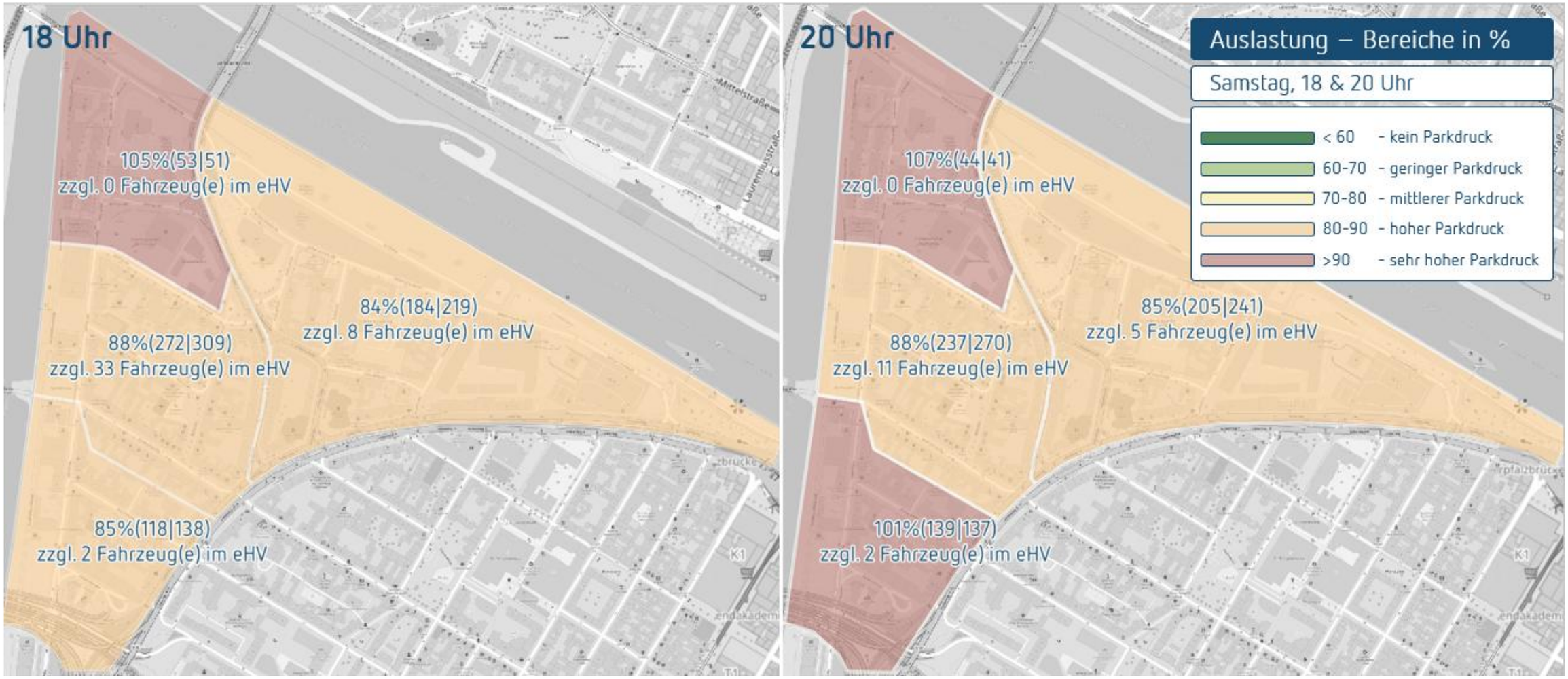
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 53 Auslastung am Samstag 14 - 16 Uhr (Bereichsebene)



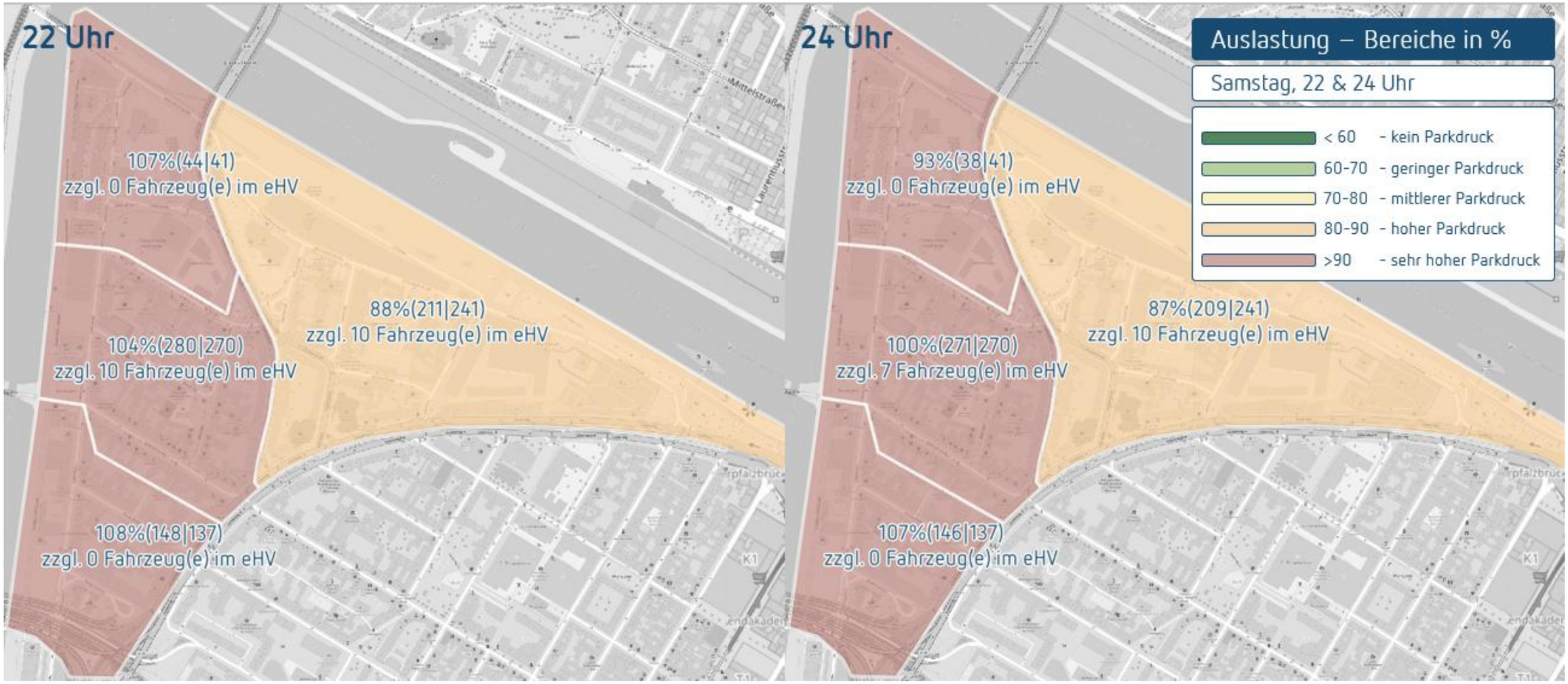
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Abbildung 54 Auslastung am Samstag 18 - 20 Uhr (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

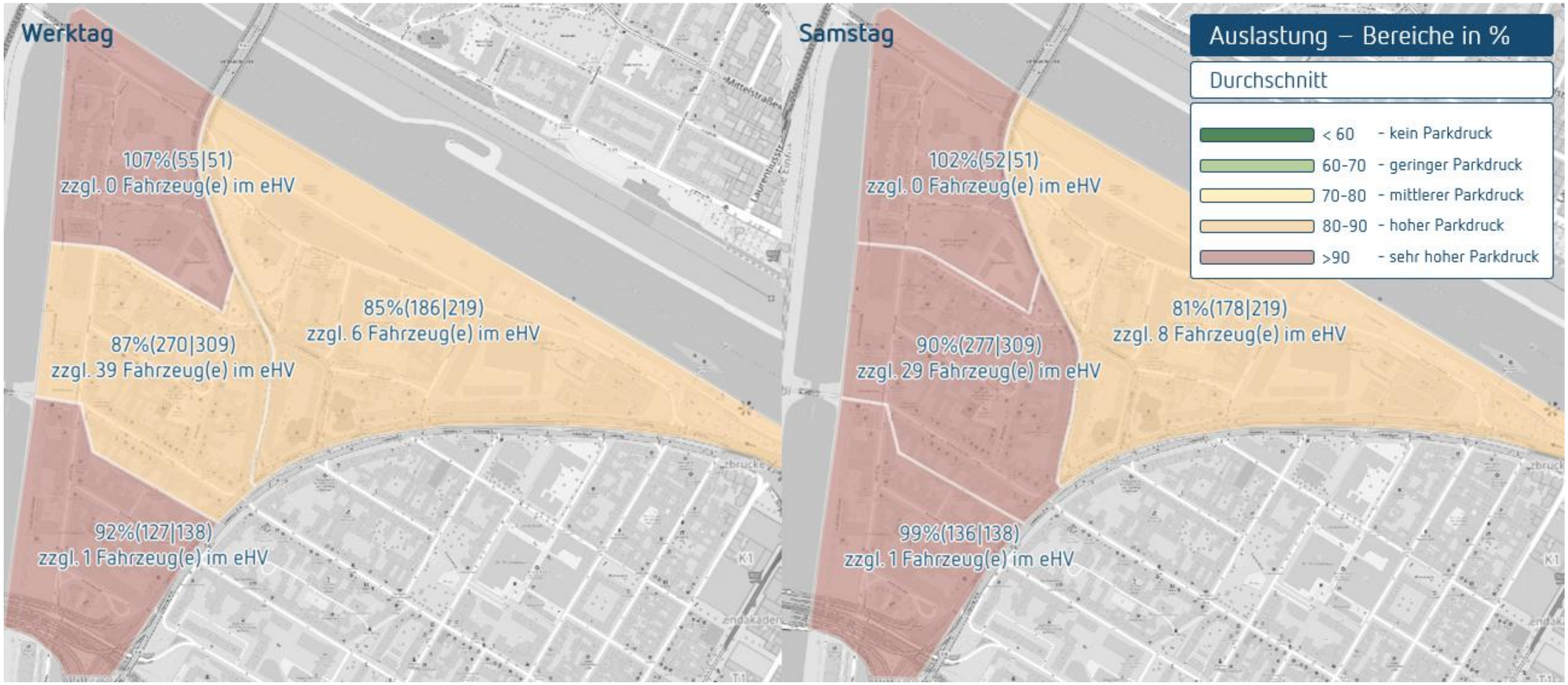
Abbildung 55 Auslastung am Samstag 22 - 24 Uhr (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

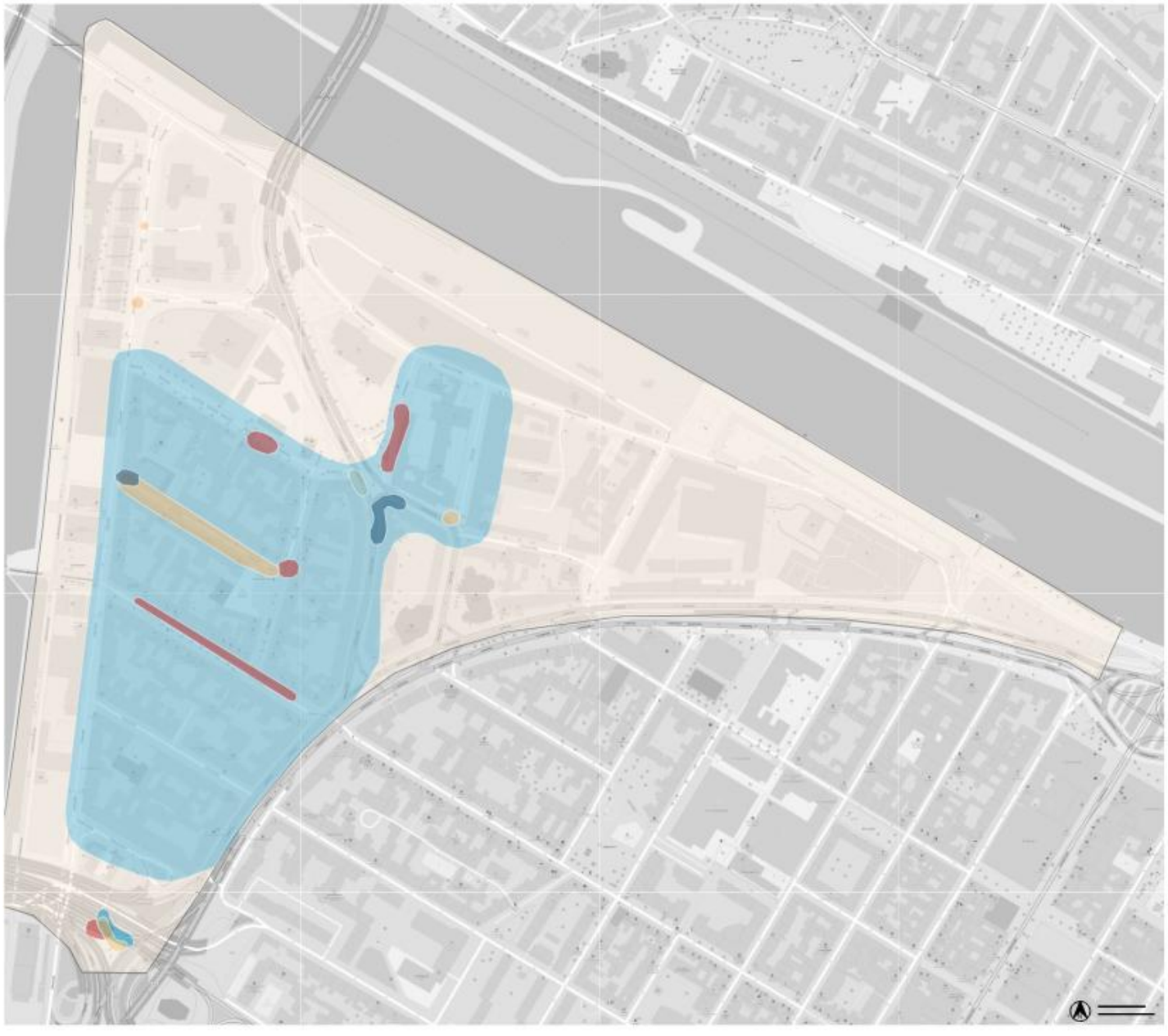
Anhang 6 – Mittleres Parkbild im Öffentlichen Straßenraum (Bereich)

Abbildung 56 Mittlere Auslastung (Bereichsebene)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Anhang 7 – Übersicht Falschparkende



Mannheim

Parkraumkonzept Jungbusch

Falschparken
im öffentlichen Straßenraum

Art des Falschparkens

- Gehwegparken
- Parken im absoluten Halteverbot (Zeichen 283)
- Parken in zweiter Reihe
- Parken im Kreuzungsbereich
- Parken auf Radverkehrsanlagen

Planersocietät