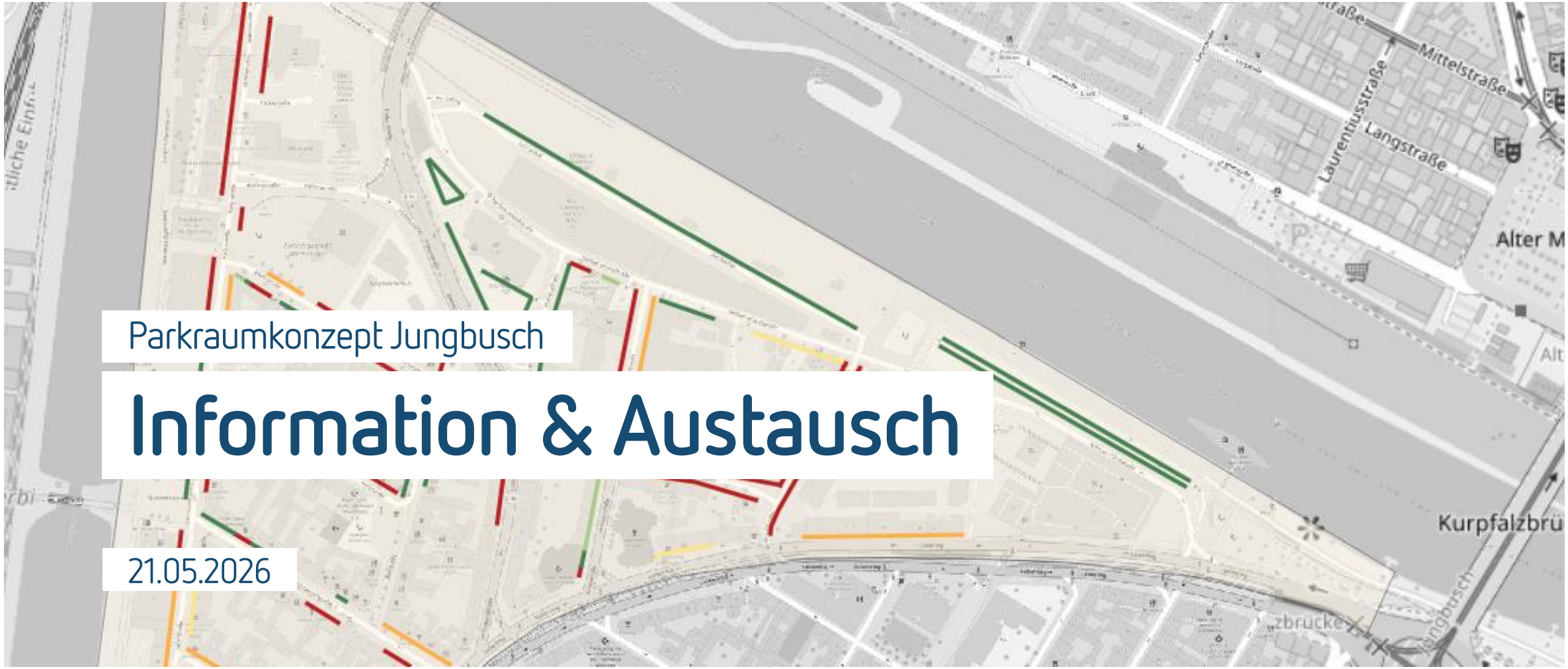
www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Parkraumkonzept Jungbusch

Information & Austausch

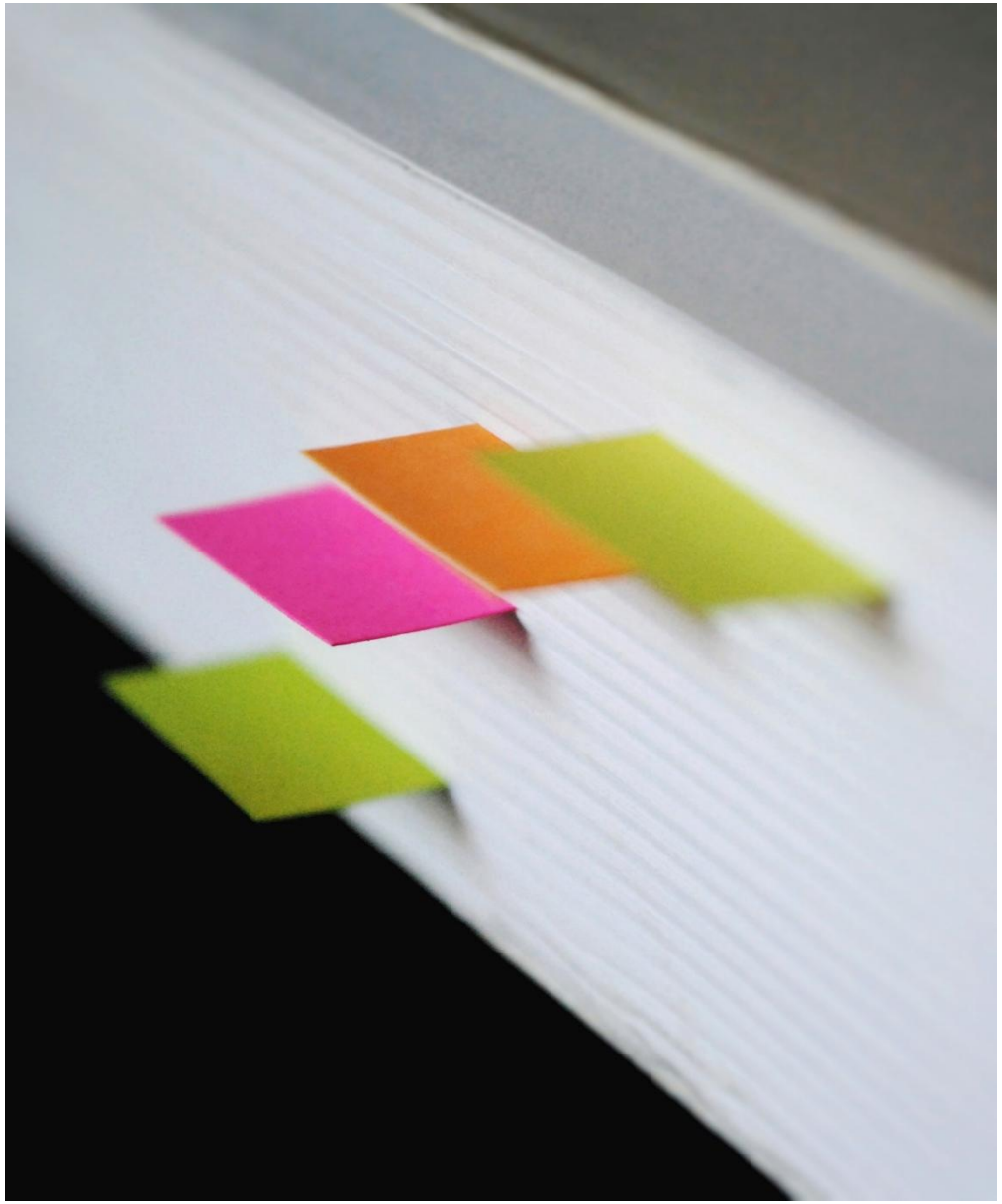
21.05.2026

Begrüßung

Einführung in die Veranstaltung

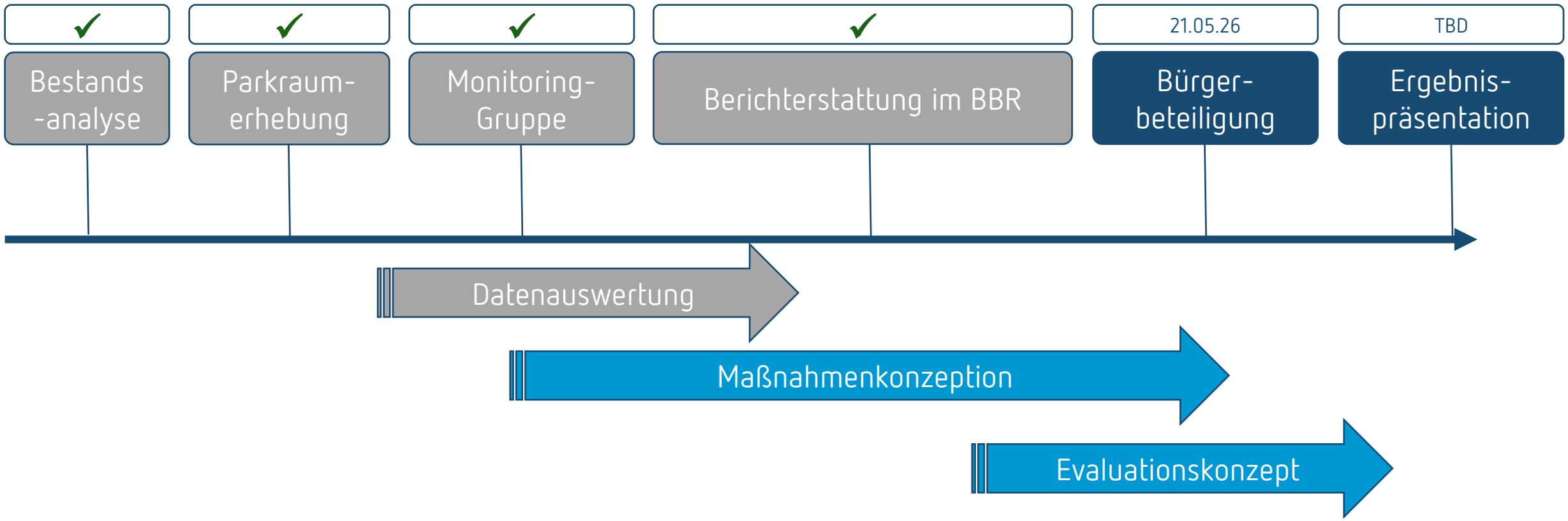
Tagesordnung

- Projektstand & Auswertungsergebnisse
- Zielkonzept
- Austausch- & Diskussionsphase in Gruppen
- Zusammenfassung der Diskussion
- Ausblick & Abschluss der Veranstaltung

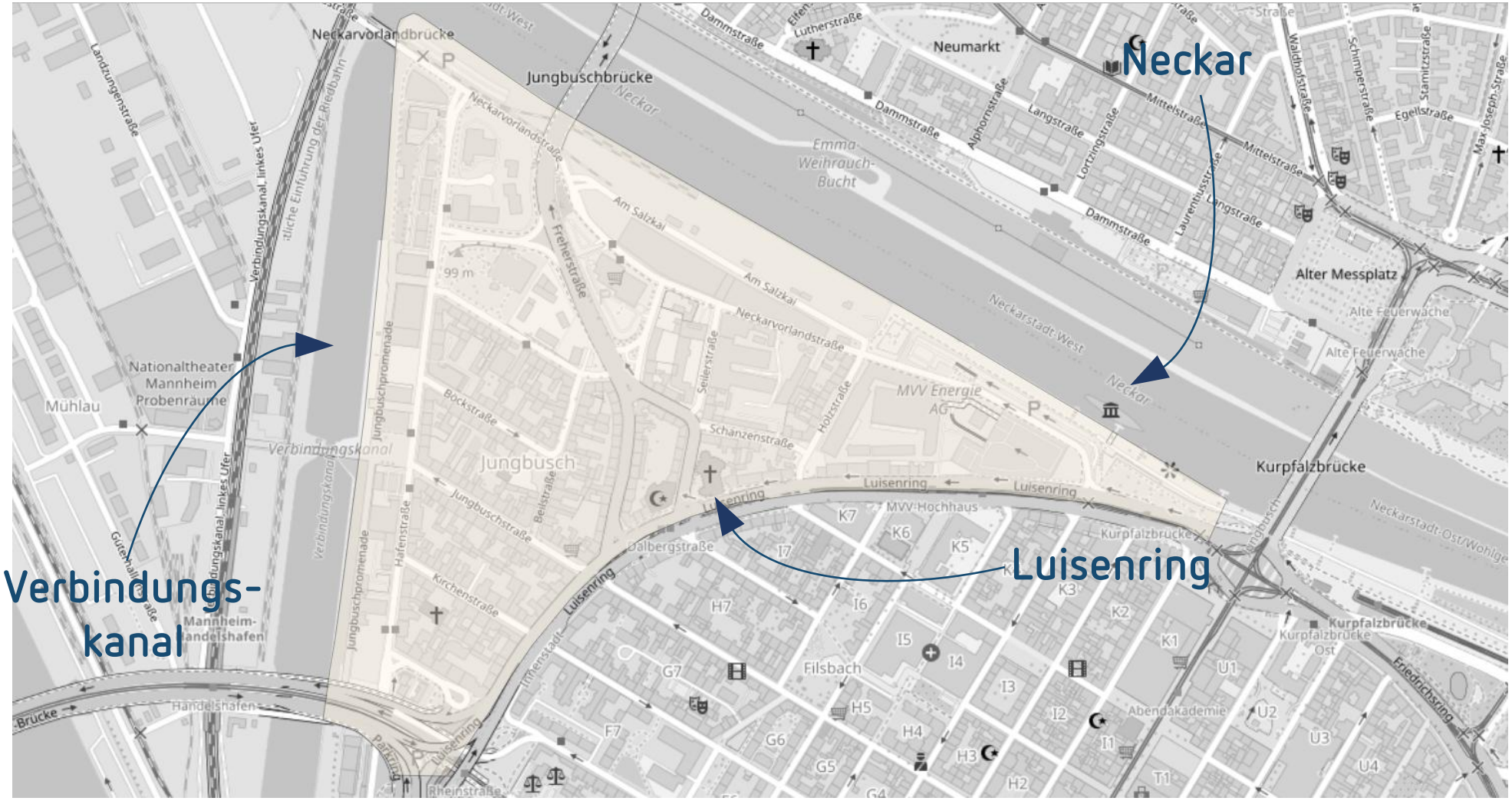


Projektstand & Auswertungsergebnisse

Projektstand & Auswertungsergebnisse

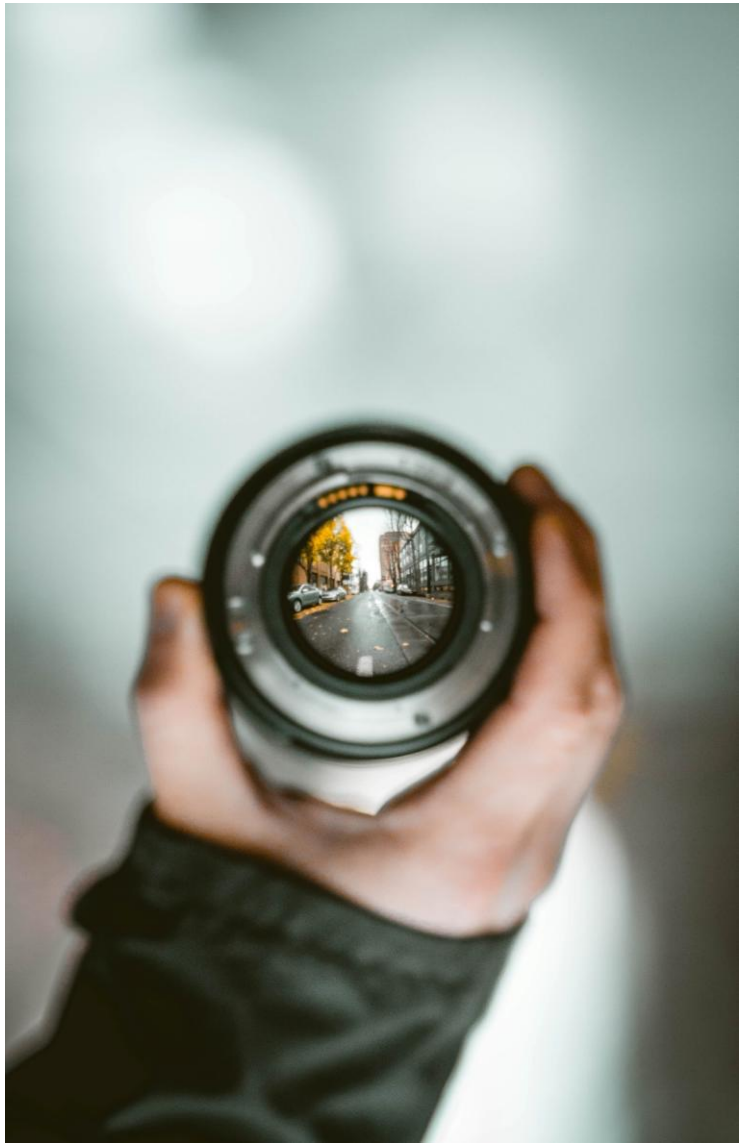


Untersuchungsraum



Vorgehensweise der Untersuchung

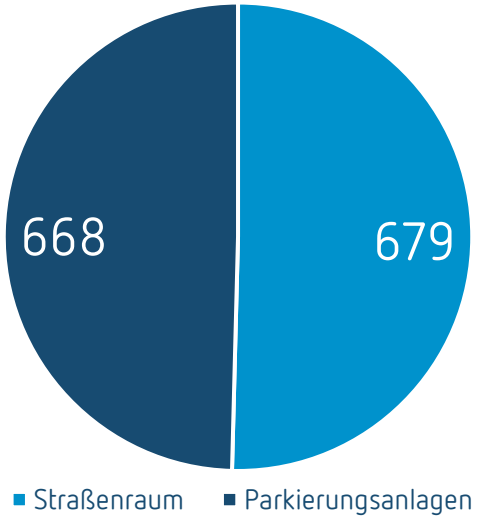
- Erfassung des **Angebots an öffentlich-zugänglichen legalen Parkmöglichkeiten**
- Abschätzung des **Angebots an privaten Stellflächen**
- **Auslastungserhebung der öffentlich-zugänglichen Parkmöglichkeiten wochentags (Donnerstag) & samstags**
- **regelmäßiger Ablauf** von Erhebungsrouten im **2-h-Rhythmus**:
  - zwischen **5 – 21 Uhr am Wochentag**
  - zwischen **10 – 0 Uhr am Samstag**
- **anonymisierte Kennzeichenerfassung**
  (zur Identifizierung der Parkdauer)
  - unbewegte Fahrzeuge
  - Anwohnende
  - Kurz-, Mittel- & Langzeitparkende
- Erfassung von **Parkverstößen**



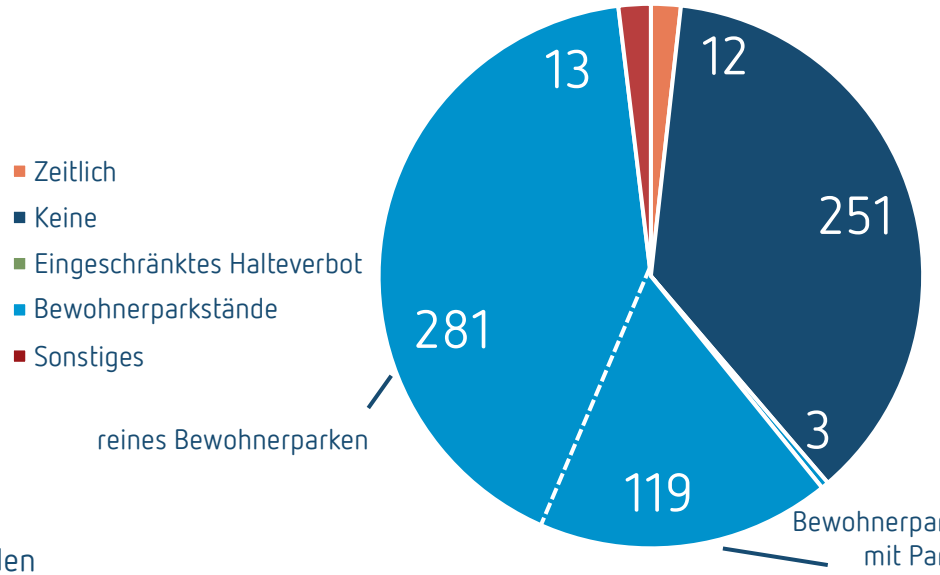
Gesamtüberblick

- **1.347 öffentlich-zugängliche & legale Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet**
  straßenbegleitend, auf Parkplätzen & in Parkbauten*
- **ca. 1.084 weitere private Stellplätze**** (z.B. Betriebs-parkplätze, Garagen, Carports, Einfahrten, Tiefgaragen, etc.)
- öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten verteilen sich **hälftig auf Straßenraum und Parkierungsanlagen**
- ca. **37% der Parkmöglichkeiten** im Straßenraum werden derzeit **nicht bewirtschaftet**
- zudem bestehen **besondere Parkmöglichkeiten**:
  - für Personen mit Mobilitätseinschränkung,
  - für Carsharing-Fahrzeuge reservierte Parkstände,
  - für Taxen & mit E-Ladesäulen

Gesamtanzahl öffentlich-zugänglicher Parkmöglichkeiten (n=1.347)



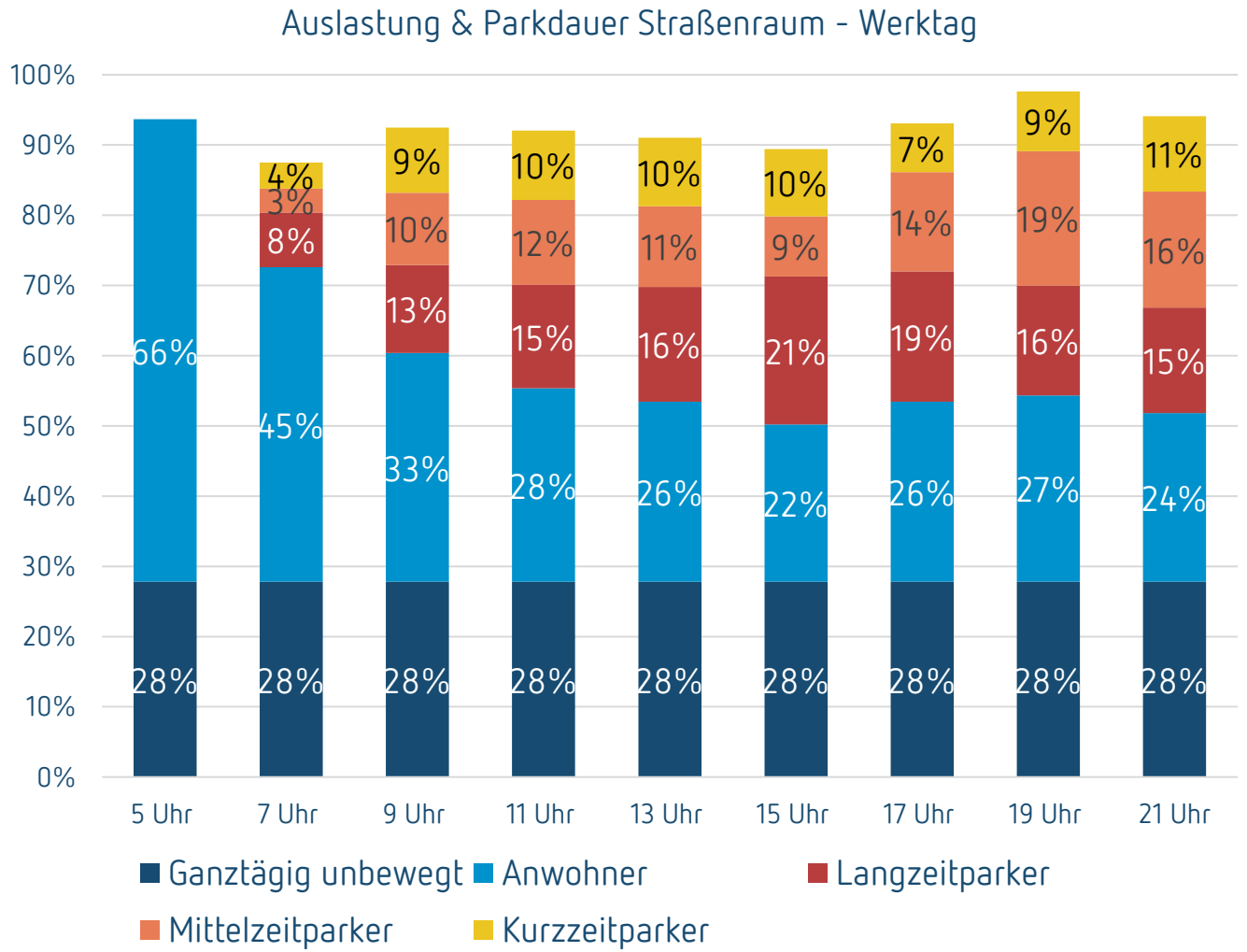
Parkmöglichkeiten im Straßenraum (n=679)



*Parkplatz Musikpark mit 104 Parkmöglichkeiten war nicht Teil der Untersuchung
**private Stellplätze können aus rechtlichen Gründen nicht auf ihre Auslastung hin untersucht werden

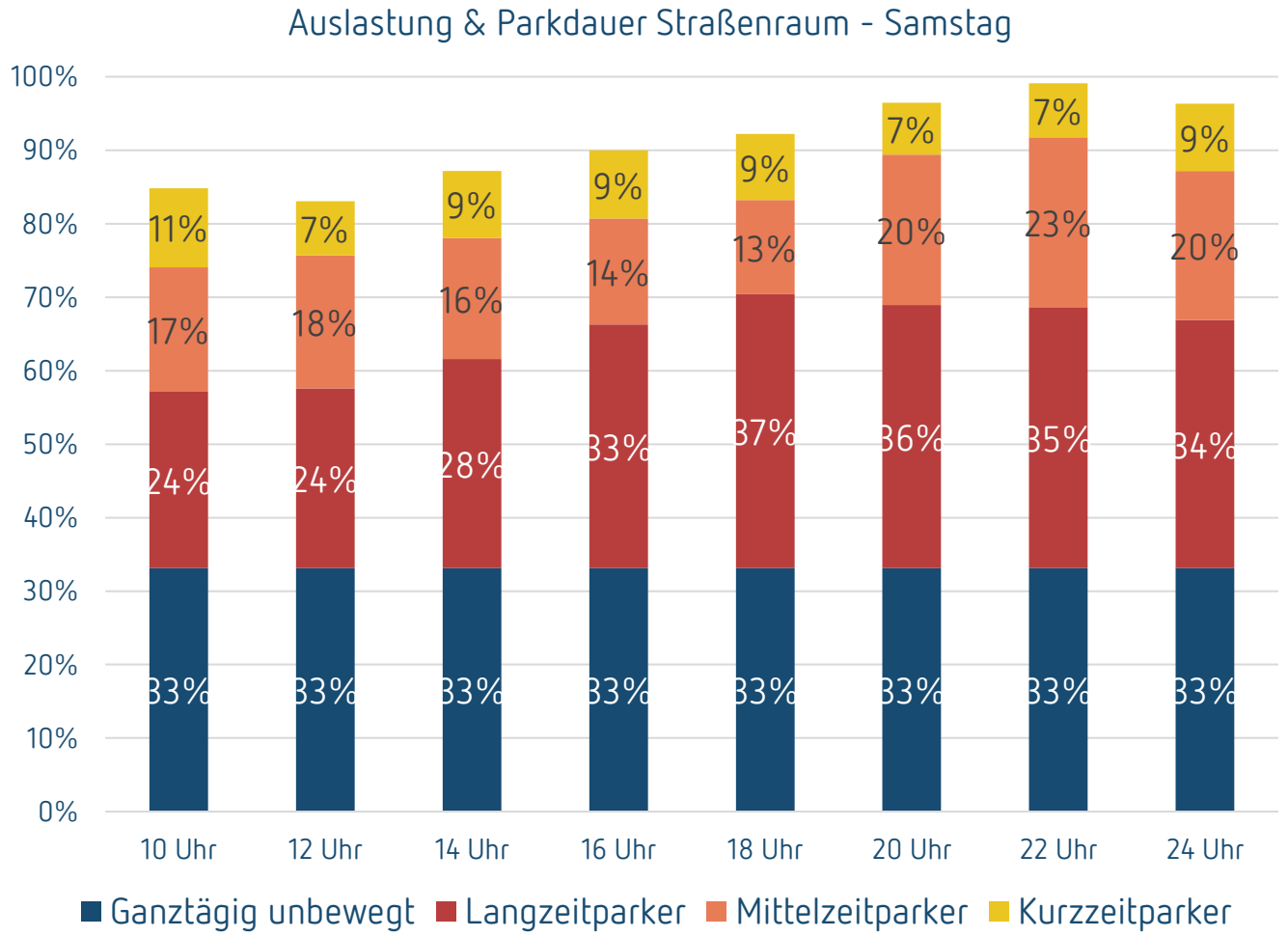
Auslastung & Parkdauer (Werktag) – Straßenraum

- ganztägig **hoher bis sehr hoher Parkdruck** auf den straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten
- Spitzen liegen **Nachts & Abends**
- hoher Anteil **ganztägig unbewegter Fahrzeuge** (Homeoffice, keine Mobilität mit Auto, Zweitwagen, etc.)
- **Anwohnende ganztägig die stärkste Gruppe**, während **Kurzzeitparkende zumeist die kleinste Gruppe** darstellen
- **Fazit:** hoher Parkdruck entlang der Straßen; überwiegend lange Standzeiten



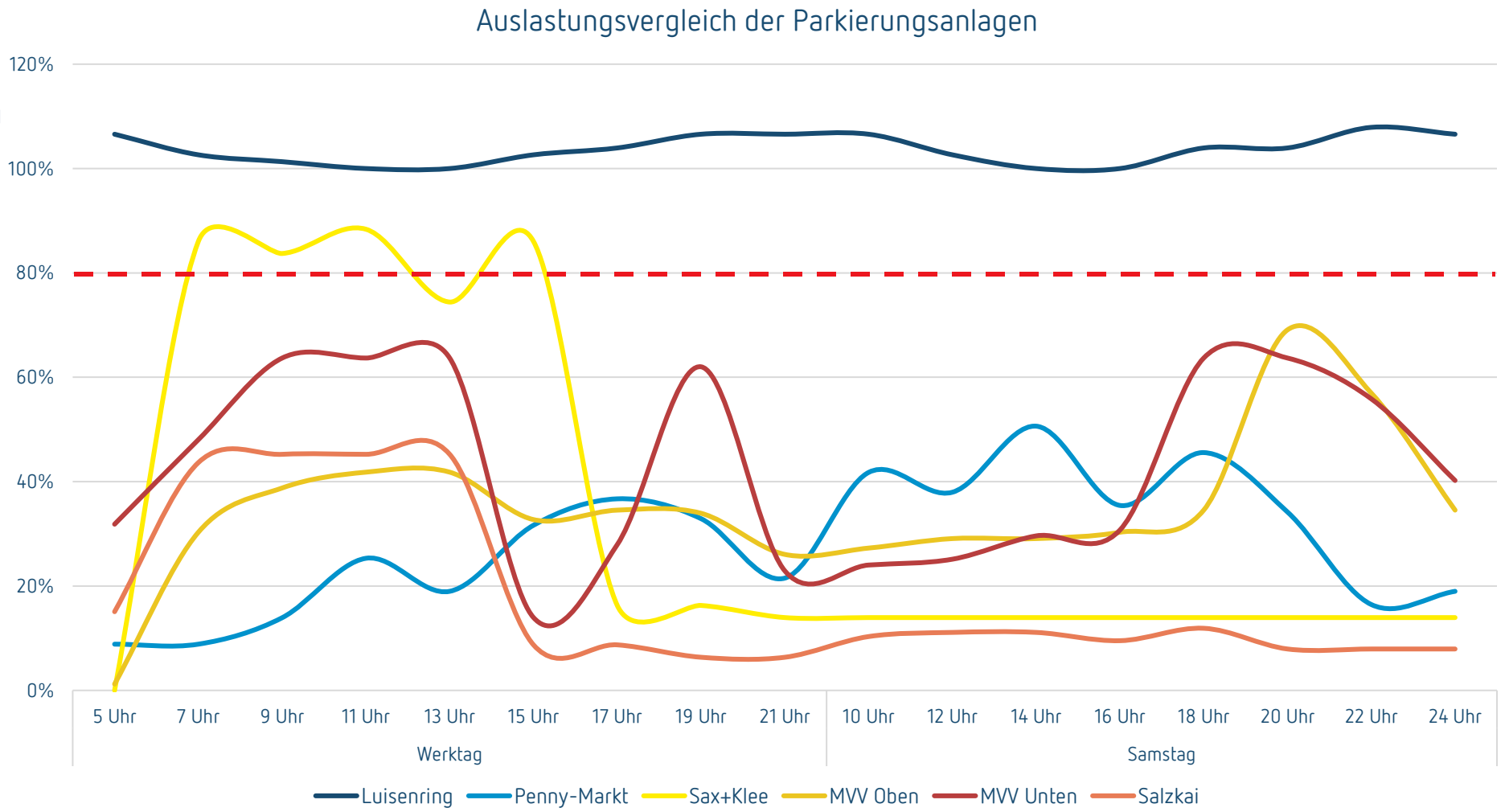
Auslastung & Parkdauer (Samstag) – Straßenraum

- ganztägig **hoher bis sehr hoher Parkdruck** auf den straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten
- Spitze im **Abendbereich**
- aufgrund später Ersterhebung (10 Uhr) keine Nutzergruppe Anwohner (viele der Langzeitparkenden = Anwohner)
- noch höherer Anteil **ganztägig unbewegter Fahrzeuge** (keine Mobilität mit Auto, Zweitwagen, etc.)
- **Anwohnende ganztägig die stärkste Gruppe**, während **Kurzzeitparkende die kleinste Gruppe** darstellen



Parkplätze & Parkbauten

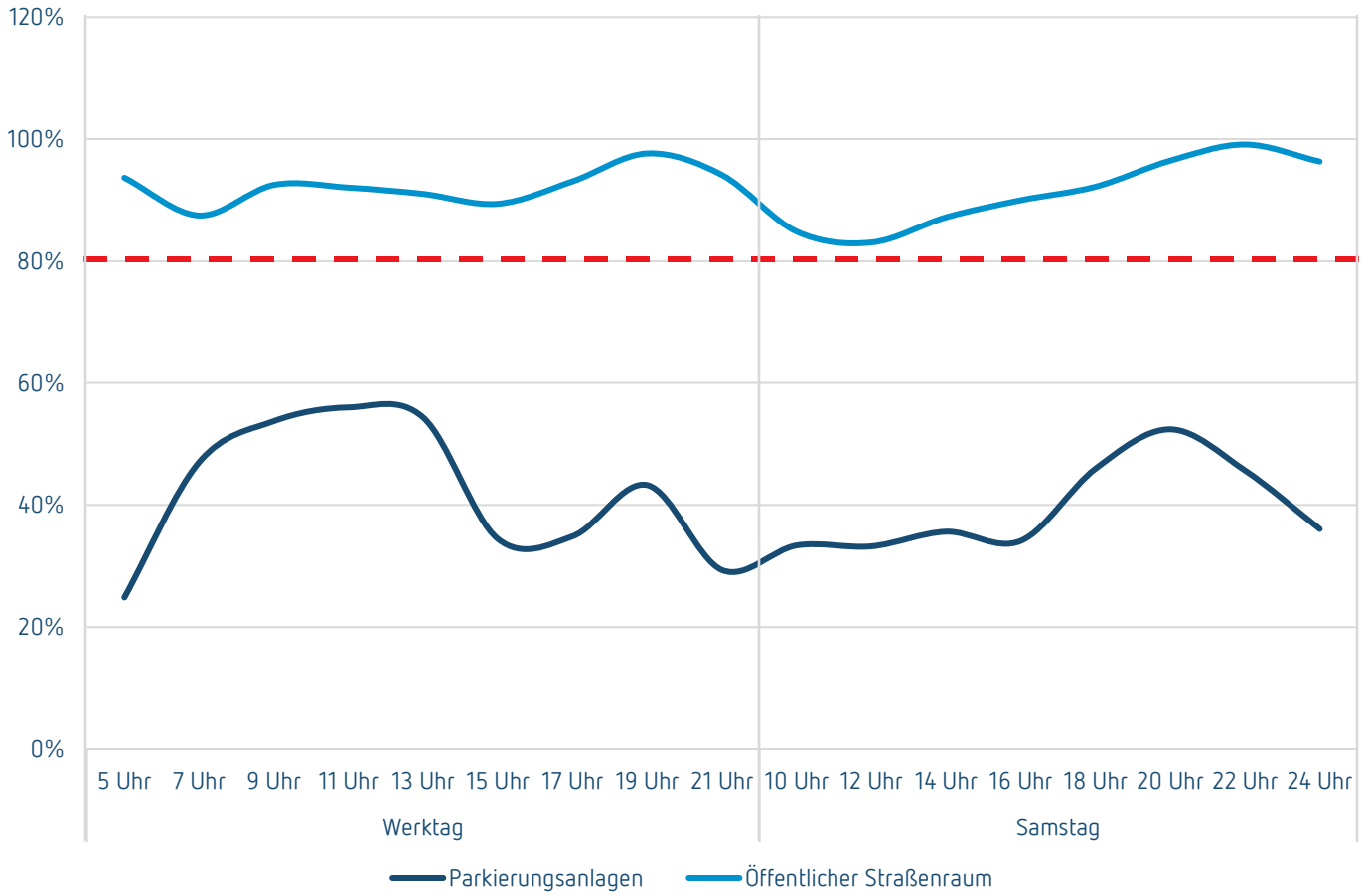
- **Luisenring** durchgängig hoch aus- und auch überlastet
- **werktägliche Nutzung der Parkierungs-anlagen** deutlich höher
- **private Parkierungs-anlagen am Samstag** kaum ausgelastet



Parkplätze & Parkbauten

- der **öffentliche Straßenraum ist sowohl werktags als auch samstags deutlich höher ausgelastet** als die vorhandenen Parkierungsanlagen
- hier zeigt sich, dass der **öffentliche Straßenraum grundsätzlich von Parkenden bevorzugt wird**
- Parkierungsanlagen sind **am Werktag insb. zu den Arbeitszeiten stärker ausgelastet**, während am **Samstag vor allem im Abendzeitraum leicht erhöhte Auslastungen** vorhanden sind

Vergleich der Auslastung im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen



Zwischenfazit

- **hohes Auslastungsniveau** im öffentlichen Straßenraum
- vermehrt Fahrzeuge im **eingeschränkten Halteverbot**
- **Parkmöglichkeiten ohne Bewirtschaftung und im Straßenraum** werden bevorzugt genutzt
- **hoher Anteil an unbewegten Fahrzeugen** weist darauf hin, dass einige Anwohnende nicht alltäglich auf ihr Fahrzeug angewiesen sind
- **einzelne Parkplätze & Parkbauten haben noch Kombinationspotenzial** in ihrer Nutzung (insb. am Wochenende)

Zielkonzept

Bestehende kommunale Ziele zum ruhenden Verkehr

Aus Masterplan Mobilität 2035+:

- Weiterentwicklung des Parkraummanagements & Stärkung des Bewohnerparkens
- Selbstfinanzierung des ruhenden Verkehrs
- Ausbau der Kapazitäten des Ordnungsdienstes für die Parkraumüberwachung
- Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Stellplatzverpflichtungen in Neubauquartieren
- Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten von Verkehrssicherheit und ÖPNV sowie Aufenthalts- und Lebensqualität
- Einbindung relevanter Parkierungsanlagen in das kommunale Parkleitsystem

Abgeleitete Ziele für das Parkraumkonzept Jungbusch

Schärfung & Attraktivierung des Bewohnerpark-angebots

- intuitive und konsistente Integration des Bewohnerparkens
- Priorisierung gegenüber Fremdparkenden
- trotzdem Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen setzen

Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkierungs-anlagen

- Fremdparkende und auch Bewohnende sollen nach Möglichkeit in Parkierungsanlagen gelenkt werden, um Erreichbarkeit & Parkchancen zu erhöhen
- öffentlichen Raum für andere Nutzungen freihalten

Aufenthalts- und Lebensqualität stärken

- Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum zugunsten attraktiver und lebendiger Aufenthaltsbereiche
- Steigerung der Attraktivität für alle Nutzenden

Förderung alternativer Mobilitäts-angebote

- Beitrag leisten zum Erreichen der ambitionierten Klimaziele
- Verbesserung der Infrastruktur und Verkehrssicherheit alternativer Mobilitätsformen

Parksuchverkehre reduzieren

- Parksuchverkehre reduzieren
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, Luftqualität und Lärmemissionen

Maßnahmenansätze für das Parkraumkonzept Jungbusch

Maßnahmen-ansätze für den Jungbusch

- A | Anpassung der Parkraumbewirtschaftung für Fremdparker
- B | Reorganisation der Parkprivilegien für Bewohnende
- C | Aktivierung privater Stellplätze
- D | Umnutzung von Parkständen
- E | Ausweitung der Parkraumüberwachung
- F | Einbinden relevanter Parkierungsanlagen in das Parkleitsystem

stadtweite Maßnahmen-ansätze

- G | Quartiersgaragen
- H | sukzessive Anpassung der Bewohnerparkgebühren

Austausch & Diskussionsphase in Gruppen

Ablauf der Gruppenphase

Austausch & Diskussion in drei Gruppen

- Gruppe 1: **Maßnahmenansätze A & B**
- Gruppe 2: **Maßnahmenansätze C, G & H**
- Gruppe 3: **Maßnahmenansätze D, E & F**

- Einteilung zu den Gruppen nach Farben (liegen auf Ihren Stühlen)
- durch die Gruppenwechsel können alle Teilnehmenden zu allen Maßnahmen diskutieren & Hinweise geben
- Vorstellung des Maßnahmenansatzes durch die jeweilige Gruppenmoderation
- Rückmeldung / Hinweise zu den Maßnahmenansätzen
- Diskussion in den Gruppen

Runde 1:
Einführung durch Moderation
ca. 30 Minuten Diskussion
anschließender Gruppenwechsel

Runde 2:
Kurzübersicht über bisherige Diskussion durch Moderation
ca. 30 Minuten Diskussion
anschließender Gruppenwechsel

Runde 3:
Kurzübersicht über bisherige Diskussion durch Moderation
ca. 20 Minuten Diskussion
anschließend: Wechsel ins Plenum

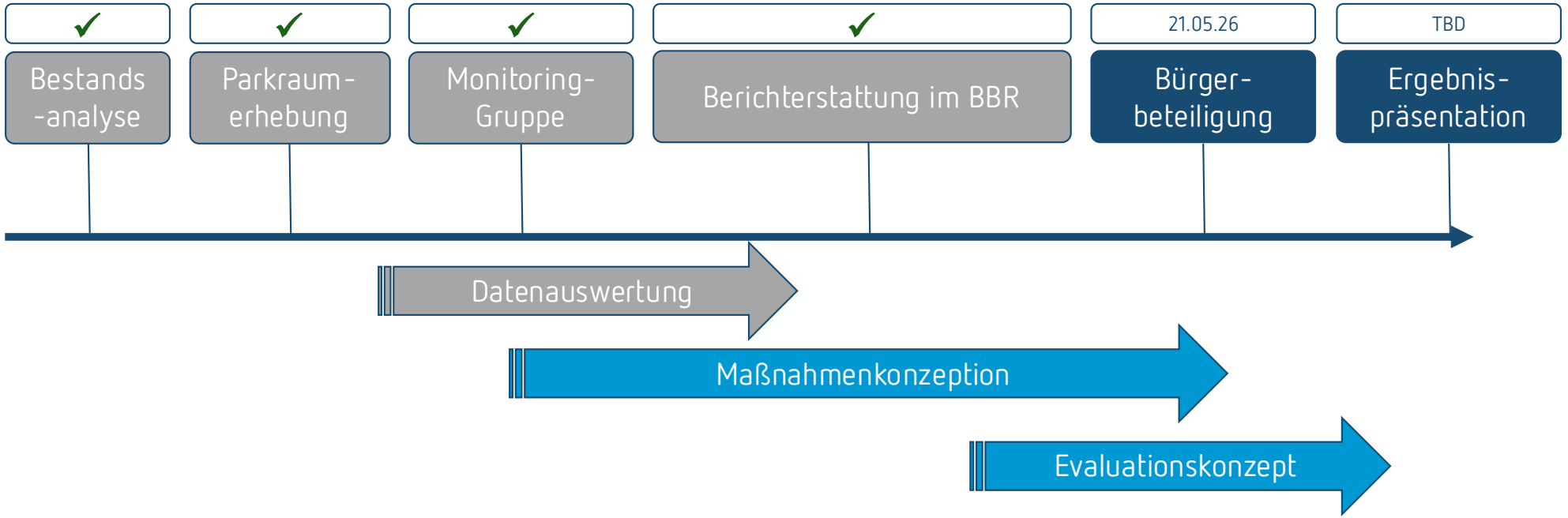
Zusammenfassung der Diskussion

Ausblick & Abschluss

Weiteres Vorgehen

- Einarbeitung der heutigen Hinweise & Rückmeldungen
- Erstellung des abschließenden Berichtsdokuments

- Ergebnispräsentation in politischen Gremien
- angestrebt: 16.07.2026 Beschluss im AUT
- https://mannheim-gemeinsam-gestalten.de/



www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Vielen Dank für die Einladung und für Ihre Aufmerksamkeit.

Planersocietät
Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund
Fon 0231/99 99 70-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de