

Endbericht

Parkraumkonzept Leipzig Schleußig



13. Mai 2015

LK Argus GmbH

Endbericht

Parkraumkonzept Leipzig Schleußig

Auftraggeber

Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

04092 Leipzig

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Anne-Susan Hänisch, M.Sc.

Berlin, 13. Mai 2015

1	Einleitung	1	Stadt Leipzig
1.1	Untersuchungsgebiet	1	Parkraumkonzept
1.2	Strukturdaten	3	Leipzig Schleußig
1.2.1	Einwohner	3	Endbericht
1.2.2	Motorisierung	4	13. Mai 2015
1.2.3	Nutzungsarten	4	
2	Bestandsanalyse zum ruhenden Verkehr	5	
2.1	Öffentlich zugängliches Parkraumangebot	5	
2.2	Parkraumnachfrage	7	
2.3	Nutzergruppen	15	
2.4	Vorhandene Planungen und Ergebnisse bisheriger Beteiligungsverfahren	20	
2.4.1	Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl und zu Mobilitätsbedürfnissen	20	
2.4.2	Modellversuch zum Bewohnerparken außerhalb des Gebietes	21	
2.4.3	Reines Bewohnerparken im Untersuchungsgebiet	21	
2.4.4	Optimierung der Parkstandsanordnung	22	
2.4.5	Errichtung von Parkhäusern, Tiefgaragen, Quartiersgaragen oder Parkpaletten	24	
2.4.6	Nutzung von Brachflächen	25	
2.4.7	Einrichtung von Mobilitätsstationen	26	
2.4.8	Bürgervorschläge zur Lösung des Parkproblems	27	
2.5	Konfliktanalyse	30	
3	Parkraumkonzept	31	
3.1	Maßnahmen zur Erhöhung des Parkraumangebots	31	
3.1.1	Änderung der Parkstandanordnung	31	
3.1.2	Nutzung von Brachflächen	32	
3.1.3	Errichtung von Quartiersgaragen	32	
3.2	Maßnahmen zur Verringerung der Nachfrage	33	
3.2.1	Stärkung des Umweltverbundes	33	
3.2.2	Parkraumbewirtschaftung	34	
4	Zusammenfassung	39	
	Tabellenverzeichnis	40	
	Abbildungsverzeichnis	40	

1 Einleitung

Im Ortsteil Schleußig in Leipzig besteht eine unbefriedigende Parkraumsituation mit hohem Parkdruck. So reicht der zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum oft nicht für die vorhandene Parkraumnachfrage aus. Illegales Gehwegparken sowie Parken in Zufahrten oder in Kreuzungsbereichen ist die Folge. Generell kann zwar jeder sein Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen, jedoch muss der nötige Platz zur Verfügung stehen und die entsprechenden Vorschriften eingehalten werden.

Obwohl die Stadt nicht in der Pflicht steht, ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stellen, ist sie bestrebt Konflikte abzubauen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Stadt versuchte in den letzten Jahren durch diverse Untersuchungen und Maßnahmen zur Parkraumsteuerung, die Parkproblematik zu minimieren und die betroffenen Anwohner zu unterstützen. Bis heute hat die Stadt bereits einige Maßnahmen zur Erhöhung des Angebotes umgesetzt. Hierzu zählen u. a. die Einführung eines Einbahnstraßensystems mit Schrägparken in den dafür geeigneten Straßen sowie Sperrflächen mit Fahrradbügeln in Knotenpunktbereichen, um ein Befahren der Gehwege zu verhindern. Ziel war hierbei die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Verbindung mit einer Optimierung der Stellplätze.

Aufgrund der weiterhin bestehenden Parkproblematik und der Beschwerden betroffener Anrainer wird ein Parkraumkonzept erarbeitet, dass es zum Ziel hat die tatsächliche Parkraumsituation darzustellen und die in den vergangenen Jahren erarbeiteten Konzepte und Lösungsvorschläge der Stadt zusammenzufassen. Anschließend wird untersucht, ob eine Parkraumbewirtschaftung zur Verbesserung der Situation beitragen kann.

1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtbezirk Südwest der Stadt Leipzig und wird im Norden vom Klingerweg und der Anton-Bruckner-Allee, im Osten vom Nonnenweg, im Süden von Schleußiger Weg, Dammstraße, Tischbeinstraße und Pistorisstraße sowie im Westen von der Weißen Elster begrenzt.

In Abbildung 1 ist das Untersuchungsgebiet dargestellt. Es wird in drei Teilgebiete bzw. Planungsräume unterteilt (vgl. Abbildung 2).

Stadt Leipzig

Parkraumkonzept

Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet¹

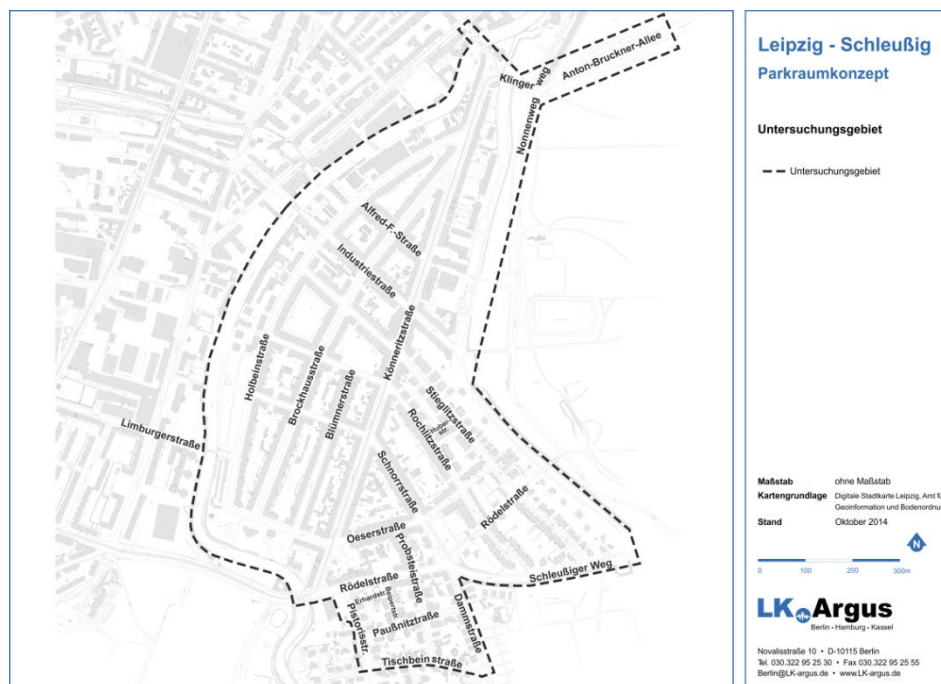
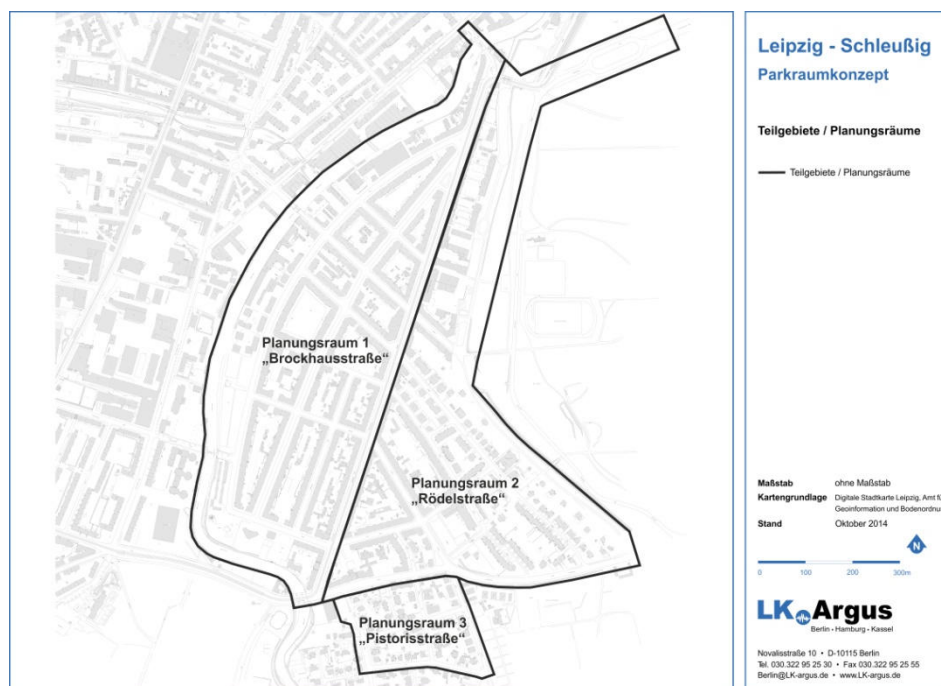


Abbildung 2: Untergliederung in Teilgebiete bzw. Planungsräume



¹ Die Karten liegen dem Anhang im A4-Format bei.

1.2 Strukturdaten

Die Parkraumnachfrage wird maßgeblich von der Struktur eines Gebietes beeinflusst. Die Kenntnis der Strukturdaten ist hilfreich, um die Situation des ruhenden Verkehrs zu interpretieren. Hierfür werden die vorliegenden Daten zur Anzahl der Einwohner, Motorisierung und Nutzungsarten im Untersuchungsgebiet untersucht.

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

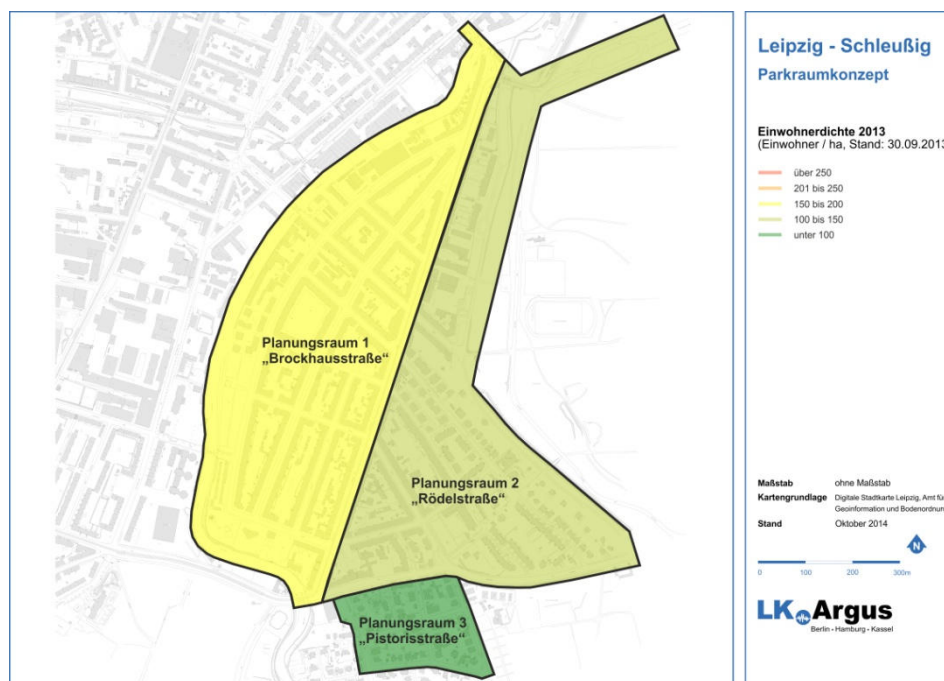
13. Mai 2015

1.2.1 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet leben nach Angaben des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig insgesamt 11.692 Einwohner (Stand: 30.09.2013)². 64 % der Einwohner wohnen im Teilgebiet Brockhausstraße (7.505), 32 % der Einwohner im Teilgebiet Rödelstraße (3.769) und 4 % der Einwohner im Teilgebiet Pistorisstraße (418). Zusätzlich sind 205 Einwohner mit Nebenwohnsitz im Untersuchungsgebiet gemeldet.

Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei 152 Einwohnern je Hektar. Die höchsten Werte werden im Teilgebiet Brockhausstraße mit 195 Einwohnern je Hektar erreicht. Die niedrigsten Werte treten mit 76 Einwohnern je Hektar im Teilgebiet Pistorisstraße auf.

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2013



² gemeldete Einwohner am Ort des Hauptwohnsitzes

1.2.2 Motorisierung

Im Untersuchungsgebiet waren im Juni 2013 insgesamt 4.154 Kraftfahrzeuge amtlich zugelassen. Davon sind 2.576 Kraftfahrzeuge im Teilgebiet Brockhausstraße, 1.346 Kraftfahrzeuge im Teilgebiet Rödelstraße und 232 Kraftfahrzeuge im Teilgebiet Pistorisstraße gemeldet.

Der durchschnittliche Motorisierungsgrad liegt bei 355 Kfz je 1.000 Einwohner. Im Teilgebiet Pistorisstraße ist dieser Wert noch höher (555 Kfz je 1.000 Einwohner). In den Teilgebieten Brockhausstraße und Rödelstraße liegt der Wert mit 343 bzw. 357 Kfz je 1.000 Einwohner im Durchschnitt. Der Motorisierungsgrad für das gesamte Stadtgebiet Leipzigs liegt bei 442 Kfz je 1.000 Einwohner.

Tabelle 1: Motorisierungsgrad 2013

Teilgebiete	zugelassene Kraftfahrzeuge	Einwohner	Kfz je 1.000 Einwohner
Planungsraum 1 Brockhausstraße	2.576	7.505	343
Planungsraum 2 Rödelstraße	1.346	3.769	357
Planungsraum 3 Pistorisstraße	232	418	555
Gesamt	4.154	11.692	355

1.2.3 Nutzungsarten

Das Untersuchungsgebiet Schleußig ist ein allgemeines Wohngebiet. Vereinzelt Geschäfte, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sind in der Industriestraße, Holbeinstraße, Schnorrstraße und Rödelstraße angesiedelt.

Ein höherer Anteil an Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen mit entsprechendem Kurzparkbedarf ist vor allem in der Könnertitzstraße zu finden. Dieser Bereich wird im Flächennutzungsplan als Stadtteilzentrum ausgewiesen.

Flächen für den Gemeinbedarf liegen im Planungsraum 2. Hierzu zählen die Schule am Auwald, die Leipzig International School e.V. und die Bethanienkirche. Ein Gemeindezentrum befindet sich im Planungsraum 1.

Kleingartenanlagen mit angrenzenden Garagenkomplexen sind entlang der Holbeinstraße im Planungsraum 1 sowie zwischen Schleußiger Weg und Dammstraße außerhalb des Untersuchungsgebietes vorhanden.

2 Bestandsanalyse zum ruhenden Verkehr

Die Bestandsanalyse zum ruhenden Verkehr umfasst:

- die Darstellung des vorhandenen Parkraumangebotes (Kapitel 2.1),
- die Erhebung des Belegungsgrades der Kfz-Abstellstände zu verschiedenen Tageszeiten (Kapitel 2.2),
- die Analyse der Zusammensetzung der Nutzergruppen (Kapitel 2.3),
- die Auswertung bereits vorhandener Planungen und Ideen (Kapitel 2.4) und
- die Erstellung einer Konfliktanalyse (Kapitel 2.5).

2.1 Öffentlich zugängliches Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen (IBV) ermittelt. Berücksichtigt wurden:

- alle öffentlichen Abstellstände im Straßenraum und
- Stellplätze auf öffentlichen Sammelanlagen.

Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erfasst:

- öffentlich / privat,
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Die Ermittlung der Stellplatzanzahl erfolgte in den Abschnitten ohne markierte Abstellstände rechnerisch über die gemessene Länge (bspw. 5,20 m als durchschnittliche Parkstandlänge in Längsaufstellung). Dies entspricht den gängigen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EAR 05).

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet 2.533 Kfz-Abstellstände vorhanden, davon 2.475 im öffentlichen Straßenraum und 58 auf öffentlich zugänglichen Sammelanlagen von Netto in der Pistorisstraße und Konsum in der Könnertstraße / Industriestraße (Tabelle 2). Aufgrund von temporären Haltverboten schwanken diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit.

Eine gewisse Anzahl von Abstellständen ist erfahrungsgemäß immer durch Baustellen belegt. Zum Zeitpunkt der Nachfrageerhebungen waren im Untersuchungsgebiet sieben Abstellstände nicht nutzbar. Das theoretisch zur Verfü-

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

gung stehende Parkraumangebot ist in der Tabelle 3 unabhängig von Baustellenbelegungen und temporären Haltverboten zusammengefasst.

Nutzerbeschränkungen (Kunden, Behinderte und Taxi) gelten an 72, Parkdauerbegrenzungen (Mo-Fr 8-18 Uhr, 1 Stunde) an 42 und temporäre Haltverbote an 23 Abstellständen. Die übrigen 2.402 Abstellstände sind frei nutzbar.

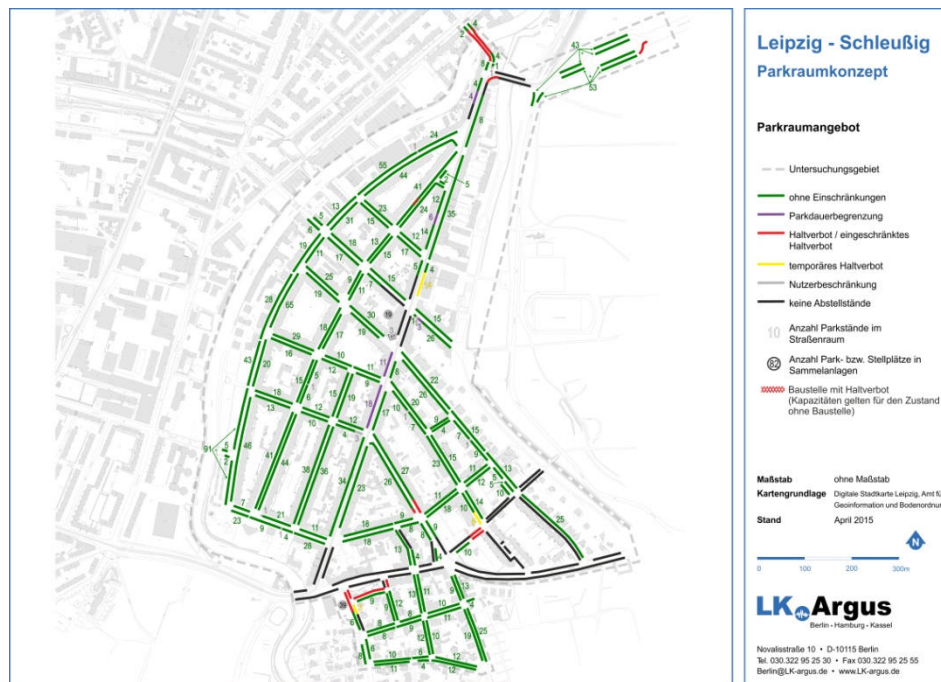
Tabelle 2: tatsächliches Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)

Teilgebiet	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Planungsraum 1 Brockhausstraße	1.595	19	1.614
Planungsraum 2 Rödelstraße	605	0	605
Planungsraum 3 Pistorisstraße	275	39	314
Gesamt	2.475	58	2.533

Tabelle 3: theoretisches Parkraumangebot nach Parkregelung

Parkregelung	Planungsraum 1 Brockhausstraße	Planungsraum 2 Rödelstraße	Planungsraum 3 Pistorisstraße	Gesamt
ohne Einschränkung	1.534	593	275	2.402
Parkdauerbegrenzung	39	3	0	42
temporäres Haltverbot	14	6	3	23
Nutzungsbeschränkung	30	3	39	72
Baustellen	7	0	0	7
Gesamt	1.624	605	317	2.546

Abbildung 4: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet



Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

2.2 Parkraumnachfrage

Die Parkraumbelastung wurde durch IBV erfasst. Die Erhebung erfolgte am 17. / 18. Juni 2014 zu folgenden Zeiten:

- werktags tagsüber um 7 Uhr, 9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr und
- werktags nachts um 2 Uhr.

Eine eventuelle Beeinflussung durch Feiertage, Schulferien o.ä. wurde ausgeschlossen. Während der Erhebung war es sonnig mit Höchsttemperaturen um 21°C. In der Nacht kühlte es sich auf 14°C ab.

Erhoben wurden jeweils die Fahrzeugart, der Abstellort sowie die Art des Parkvorganges (zulässig / unzulässig). Die erfassten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet. So wird berücksichtigt, dass die verschiedenen Fahrzeugarten einen ungleichen Flächenbedarf haben.

In den folgenden Abbildungen ist der Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 5 und Abbildung 6), nach Straßenabschnitten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 7 und Abbildung 8) und nach Teilgebieten für alle erhobenen Zeiten (Abbildung 9 bis Abbildung 15) dargestellt.

Stadt Leipzig

Parkraumkonzept

Leipzig Schleußig

Endbericht

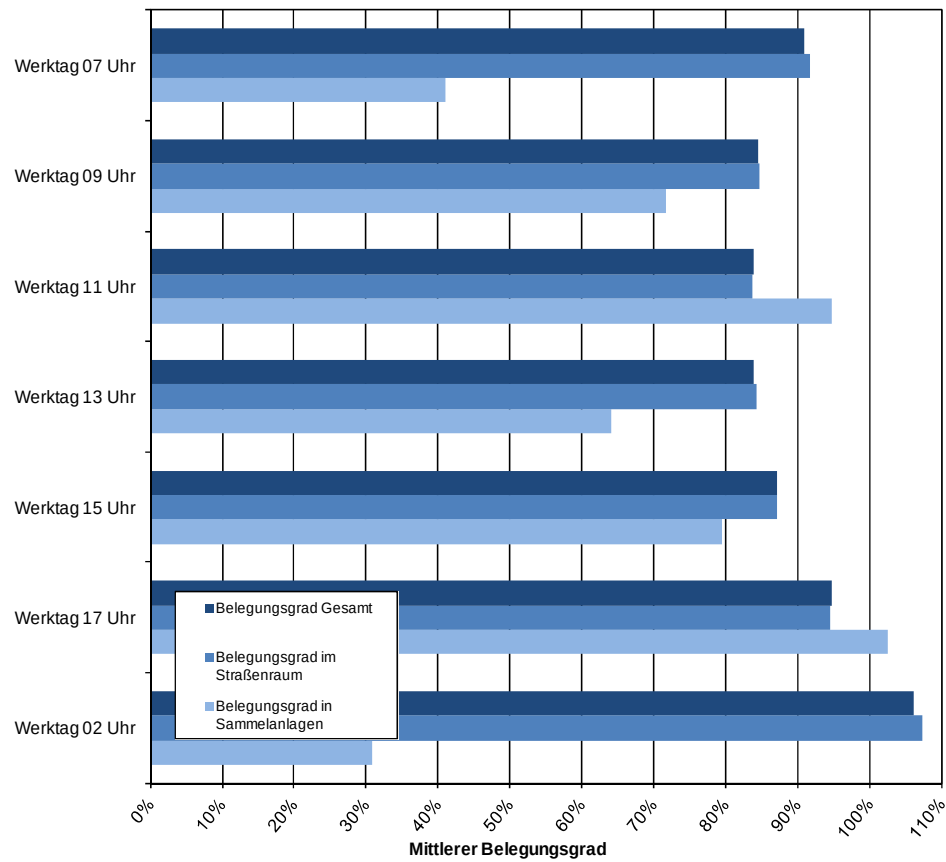
13. Mai 2015

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Im Untersuchungsgebiet wurden werktags je nach Uhrzeit zwischen 2.112 und 2.673 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in der Sammelanlage³ erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 84 % bis 106 %, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet.
- Der Parkraumbelungsgrad ist im Zeitverlauf für das gesamte Untersuchungsgebiet durchgehend hoch (> 80 %). Ab dem späten Nachmittag (17 Uhr) bis in die Nacht (2 Uhr) steigt der Belegungsgrad auf über 100 % an (vgl. Abbildung 5).
- Innerhalb der einzelnen Teilgebiete ist der Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf unterschiedlich stark ausgeprägt. Das Teilgebiet Brockhausstraße weist tagsüber mit durchgehend rund 90 % den höchsten Belegungsgrad auf, dieser steigt nachts bis auf knapp 120 % an. Die geringste Belegung mit durchgehend < 60 % weist das Teilgebiet Pistorisstraße auf. (Abbildung 6).
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Teilgebiete bzw. den Straßenraum verteilt. Tagsüber um 11 Uhr stehen in den Straßenräumen aller Teilgebiete noch freie Abstellstände zur Verfügung. Nachts um 2 Uhr weisen auch die Straßenräume des Teilgebiets Pistorisstraße freie Kapazitäten auf, hingegen die Straßenräume der Teilgebiete Brockhausstraße und z.T. Rödelstraße sehr hoch ausgelastet sind. Ausnahmen im Teilgebiet Rödelstraße sind die Straßenzüge Anton-Bruckner-Allee, Stieglitzstraße und Rödelstraße (vgl. Abbildung 7 und folgende).
- In der Stieglitzstraße, Rochlitzstraße, Probsteistraße im Teilgebiet Rödelstraße sowie in der Erhardstraße und Beipertstraße im Teilgebiet Pistorisstraße wird tagsüber und nachts in Abschnitten geparkt, wo theoretisch keine Abstellstände vorhanden sind (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8). In der Stieglitzstraße und Probsteistraße kann aufgrund der Straßenbreite theoretisch nur einseitig geparkt werden. Die zu nutzende Straßenseite ist aber nicht vorgeschrieben. In der Praxis wird auf beiden Straßenseiten geparkt. In der Parkraumangebotskarte wird das Angebot nur auf der Straßenseite mit der höheren Kapazität dargestellt.

³ Bei den Erhebungen wurde nur die Sammelanlage des Netto-Marktes berücksichtigt. Aussagen zur Belegung der Sammelanlage des Konsum-Marktes können nicht erfolgen.

Abbildung 5: mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf
(gesamtes Untersuchungsgebiet)



Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht
13. Mai 2015

Abbildung 6: mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf nach Teilgebieten (Straßenraum)

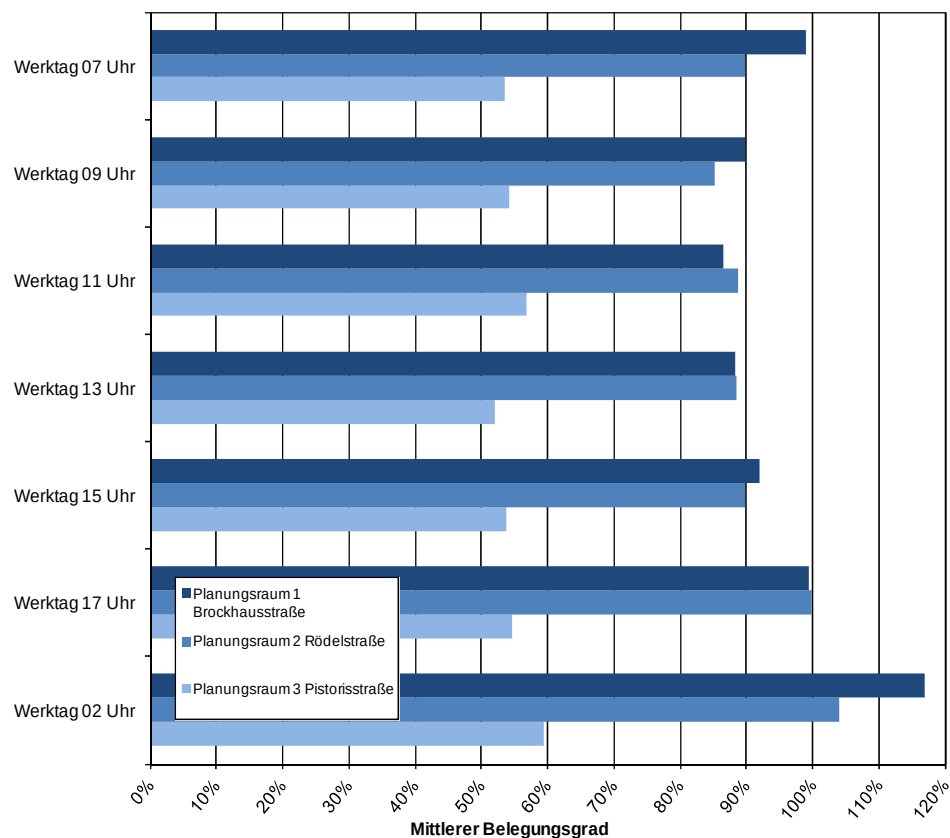
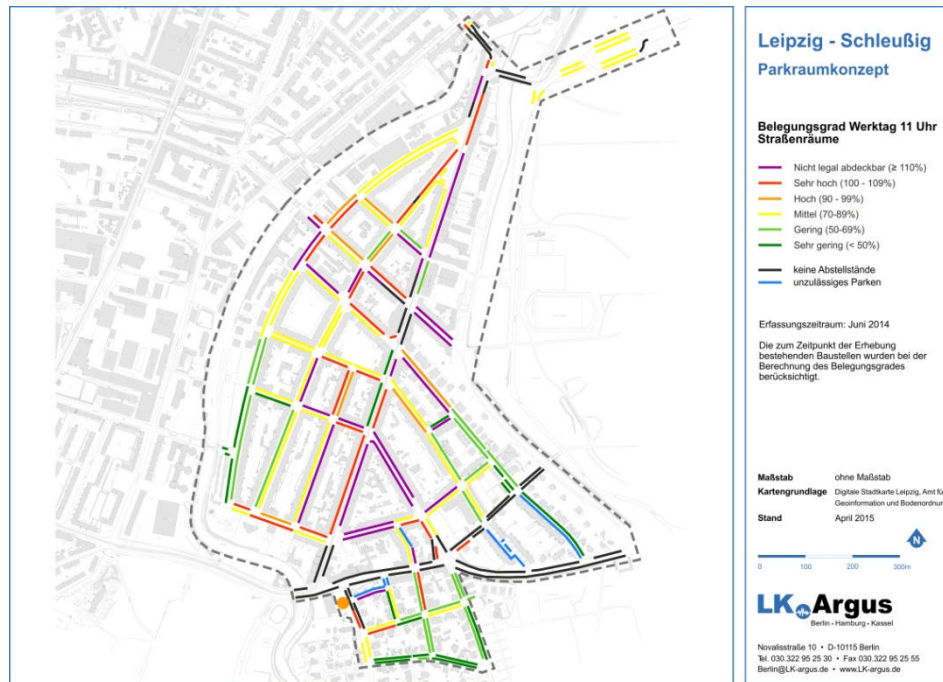


Tabelle 4: mittlerer Parkraumbelegungsgrad der einzelnen Teilgebiete⁴

Teilgebiete	Kfz-Abstellstände im Straßenraum							Parkende Pkw-Einheiten im Straßenraum							Belegungsgrad im Straßenraum						
	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr
Planungsraum 1 Brockhausstraße	1.595	1.595	1.595	1.595	1.581	1.595	1.595	1.580	1.434	1.382	1.409	1.457	1.587	1.866	99 %	90 %	87 %	88 %	92 %	99 %	117 %
Planungsraum 2 Rödelstraße	599	605	605	605	605	605	605	538	516	537	535	543	605	630	90 %	85 %	89 %	88 %	90 %	100 %	104 %
Planungsraum 3 Pistorisstraße	275	275	275	275	275	275	278	147	149	156	143	148	150	165	53 %	54 %	57 %	52 %	54 %	55 %	59 %
Summe Straßenraum	2.469	2.475	2.475	2.475	2.461	2.475	2.478	2.265	2.099	2.075	2.087	2.148	2.342	2.661	92 %	85 %	84 %	84 %	87 %	95 %	107 %
Planungsraum 3 Pistorisstraße	Kfz-Abstellstände in Sammelanlage							Parkende Pkw-Einheiten in Sammelanlage							Belegungsgrad in Sammelanlage						
	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr	7 Uhr	9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	2 Uhr
Summe Sammelanlage	39	39	39	39	39	39	39	16	28	37	25	31	40	12	41 %	72 %	95 %	64 %	79 %	103 %	31 %
Summe gesamt	2.508	2.514	2.514	2.514	2.500	2.514	2.517	2.281	2.127	2.112	2.112	2.179	2.382	2.673	91 %	85 %	84 %	84 %	87 %	95 %	106 %

⁴ Die Sammelanlage des Konsum-Marktes im Planungsraum 1 Brockhausstraße ist in der Tabelle nicht enthalten, da hier keine Kennzeichenerfassung durchgeführt wurde.

Abbildung 7: Parkraumbelegungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)



Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

Abbildung 8: Parkraumbelegungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr)

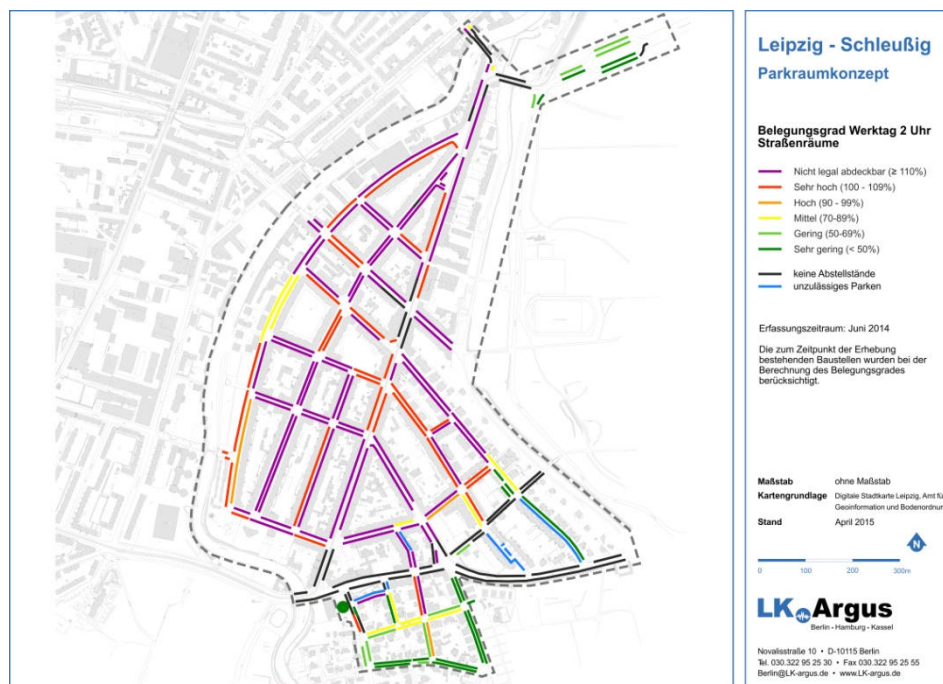


Abbildung 9: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 7 Uhr)

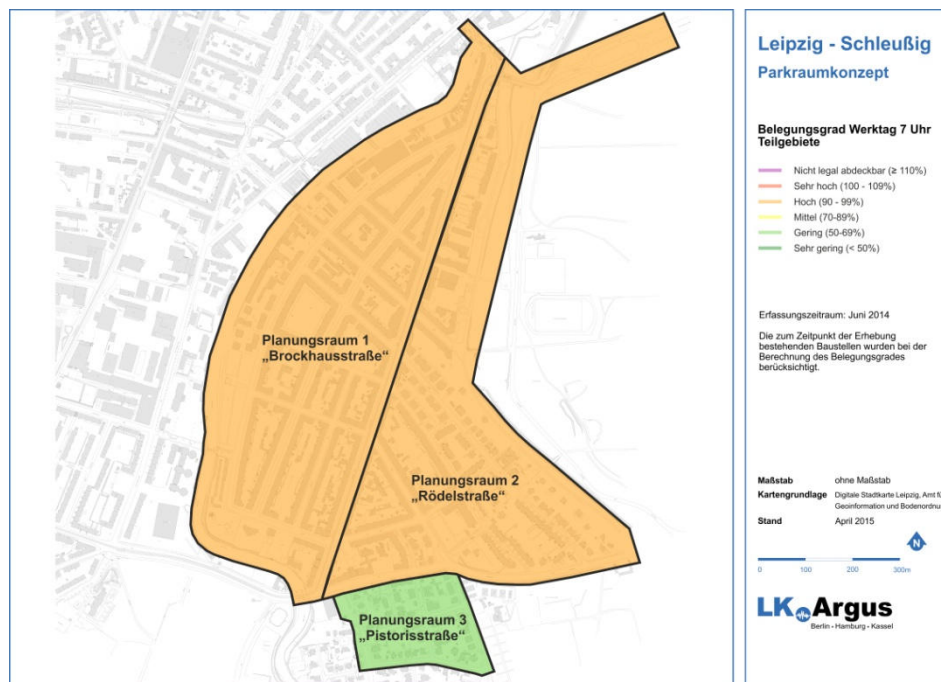


Abbildung 10: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 9 Uhr)

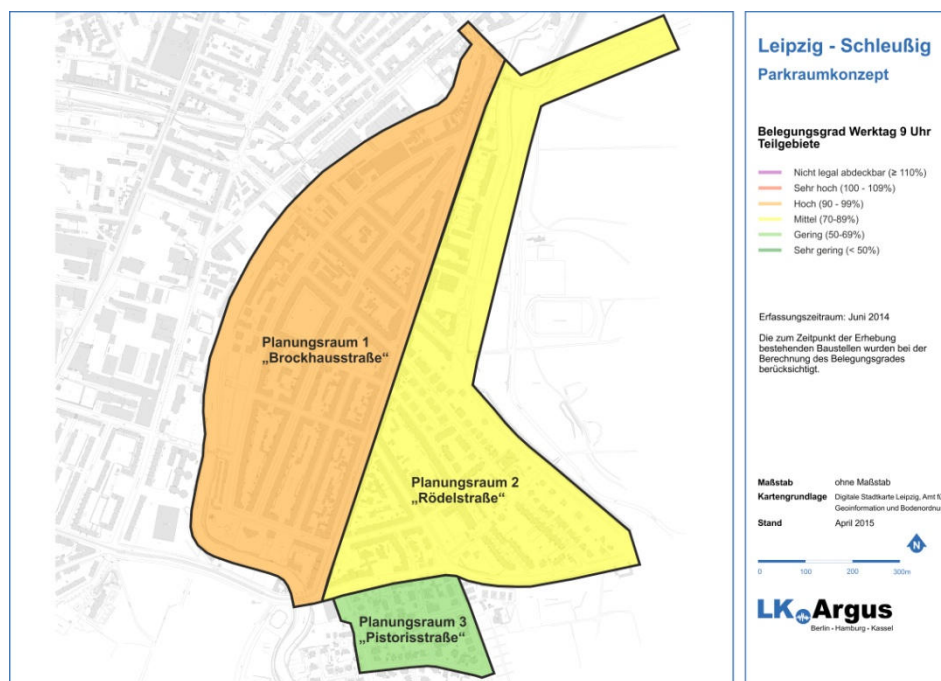
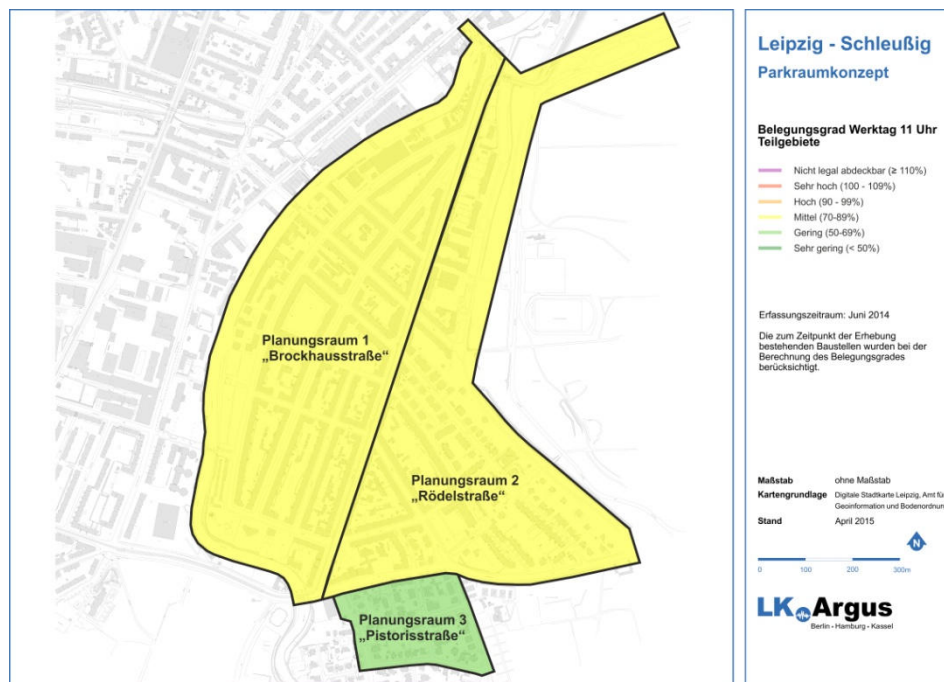


Abbildung 11: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Werktag 11 Uhr)



Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

Abbildung 12: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Werktag 13 Uhr)

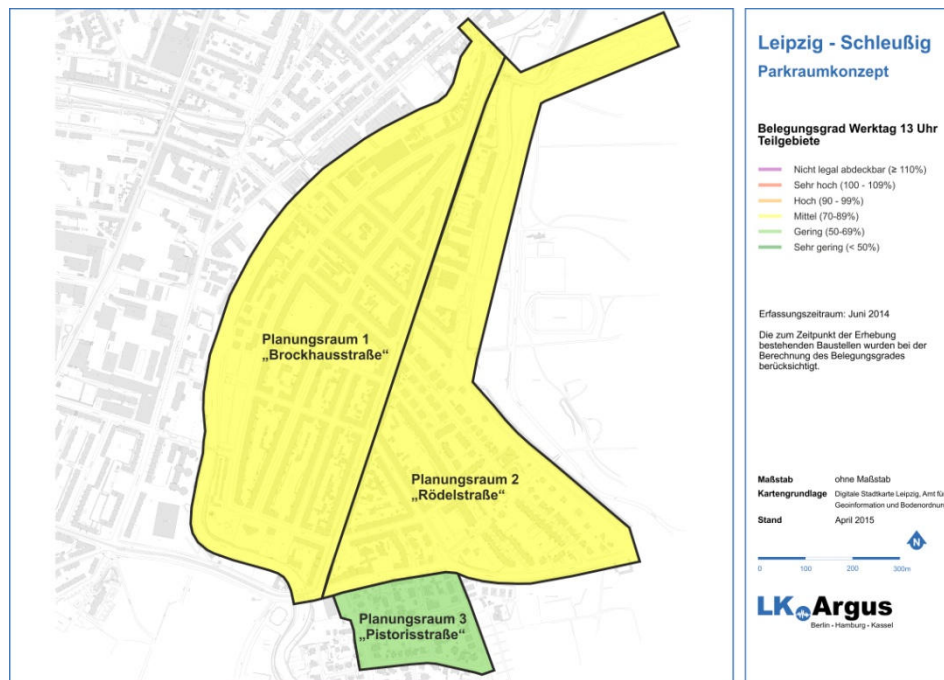


Abbildung 13: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Werktag 15 Uhr)

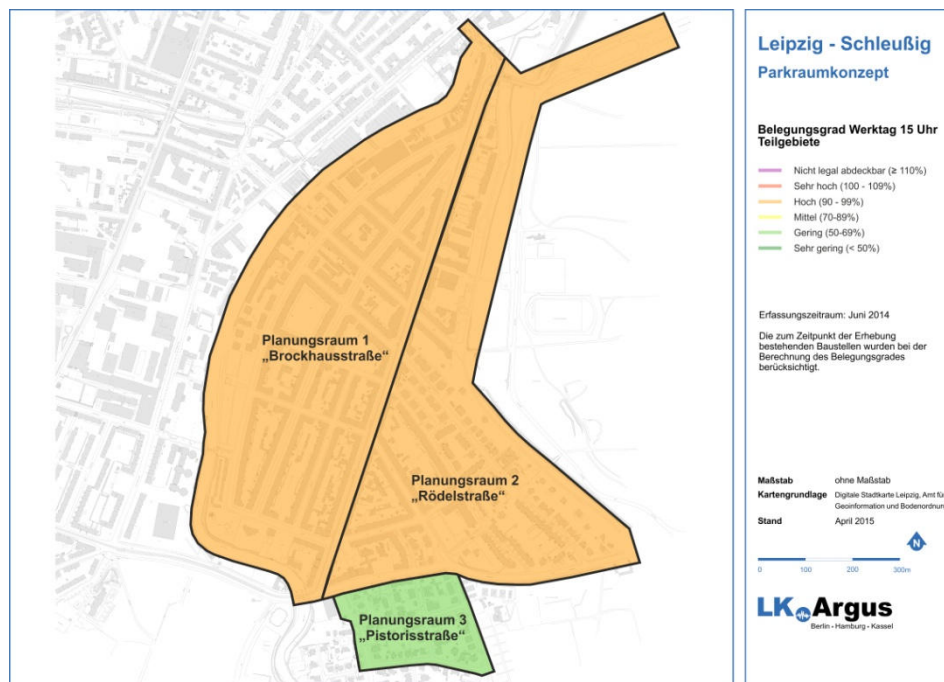


Abbildung 14: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Werktag 17 Uhr)

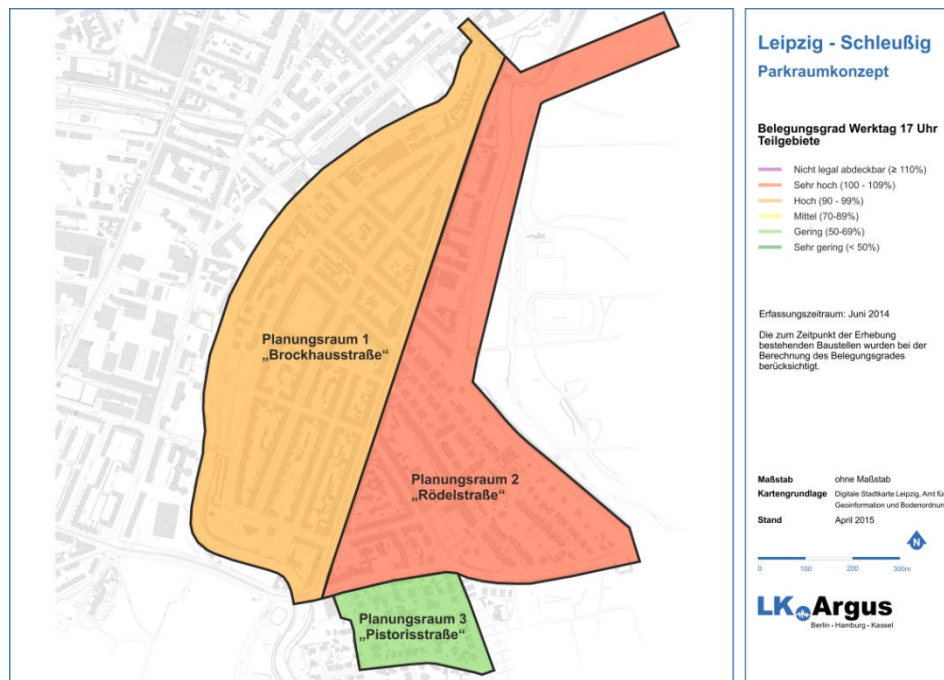
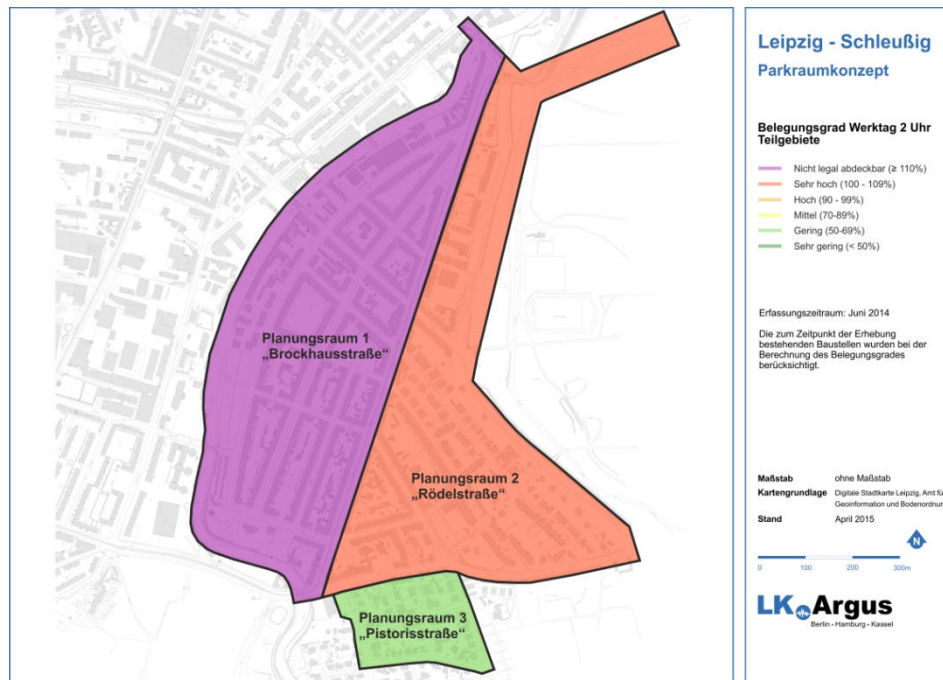


Abbildung 15: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 2 Uhr)



Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

2.3 Nutzergruppen

Zur Ermittlung der Nutzergruppen wurden die Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags von 7 bis 17 Uhr im 2-Stunden-Rhythmus und nachts um 2 Uhr erfasst. Durch die unterschiedlichen Erhebungszeiten wurde gewährleistet, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) berücksichtigt wurden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist. Insgesamt wurden werktags 15.867 Kennzeichen erfasst.

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können die Fahrzeuge in folgende Nutzergruppen unterteilt werden, um anschließend Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen abzuleiten:

- Gebietsfremde Langparker
(Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Kurzparker
(Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohner
(alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht
13. Mai 2015

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist der Bewohneranteil aller Parkenden um 11 Uhr mit rund 65 % und rund 1.350 Fahrzeugen am geringsten. Im weiteren Verlauf des Tages bis in die Nacht steigt er stetig an. Innerhalb der einzelnen Planungsräume bestehen keine wesentlichen Unterschiede, einzig der Planungsraum 3 Pistorisstraße weist tagsüber einen geringeren Bewohneranteil von rund 50 % auf (vgl. Abbildung 16 bis Abbildung 23).

Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker liegt im gesamten Untersuchungsgebiet durchgängig bei rund 15 % und rund 290 Fahrzeugen. In Betrachtung der einzelnen Planungsräume schwankt der Anteil zwischen rund 10 % im Planungsraum 1 und rund 20 % in den Planungsräumen 2 und 3.

Die gebietsfremden Langparker haben im gesamten Untersuchungsgebiet um 11 und 13 Uhr mit rund 20 % bzw. rund 450 Fahrzeugen den höchsten Anteil. Gleiches trifft auch auf die Planungsräume 1 und 2 zu. Im Planungsraum 3 liegt ihr Anteil zur gleichen Zeit bei rund 30 %. Ab 15 Uhr fällt der Anteil gebietsfremder Langparker jeweils kontinuierlich und erreicht um 17 Uhr Werte von ca. 10 %.

Abbildung 16: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet

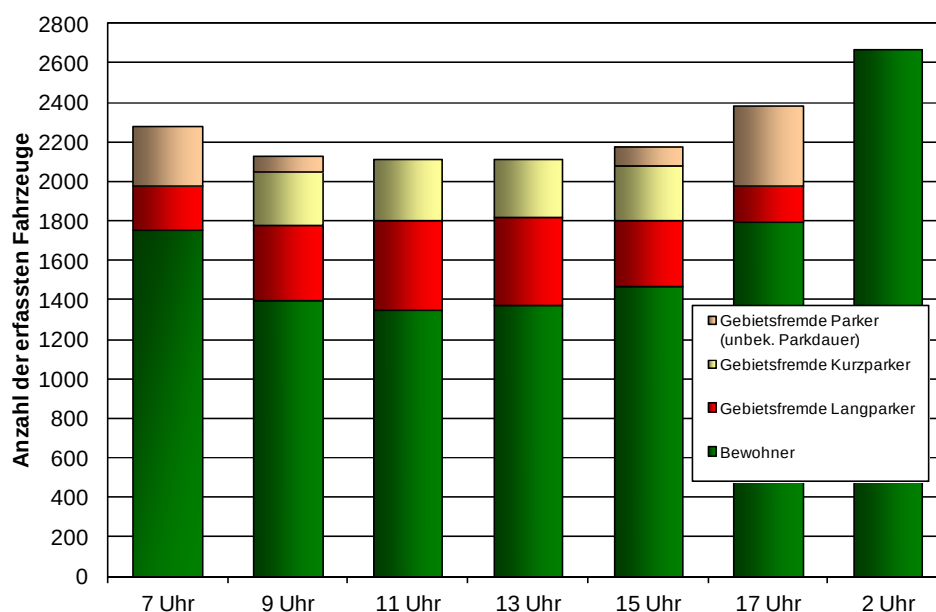


Abbildung 17: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet

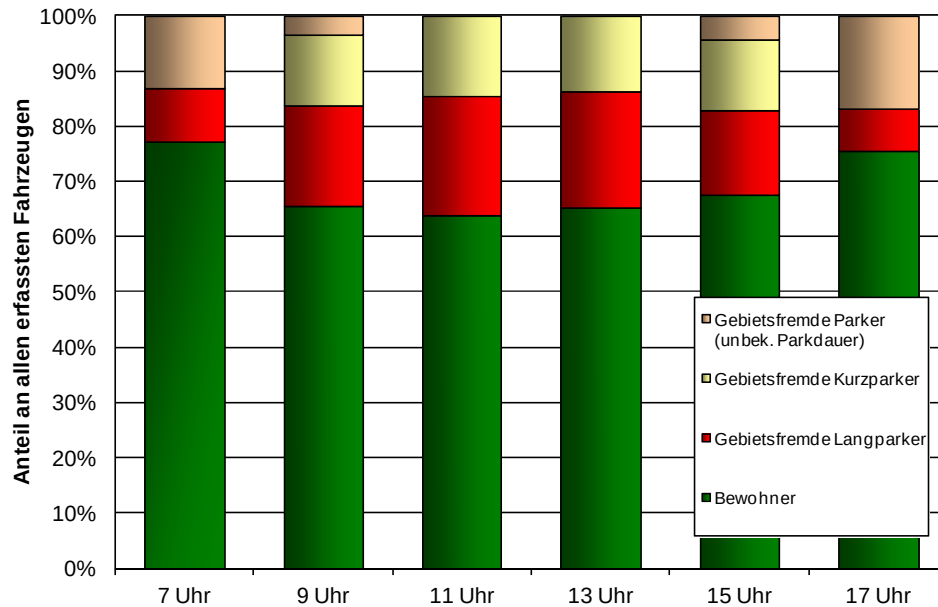
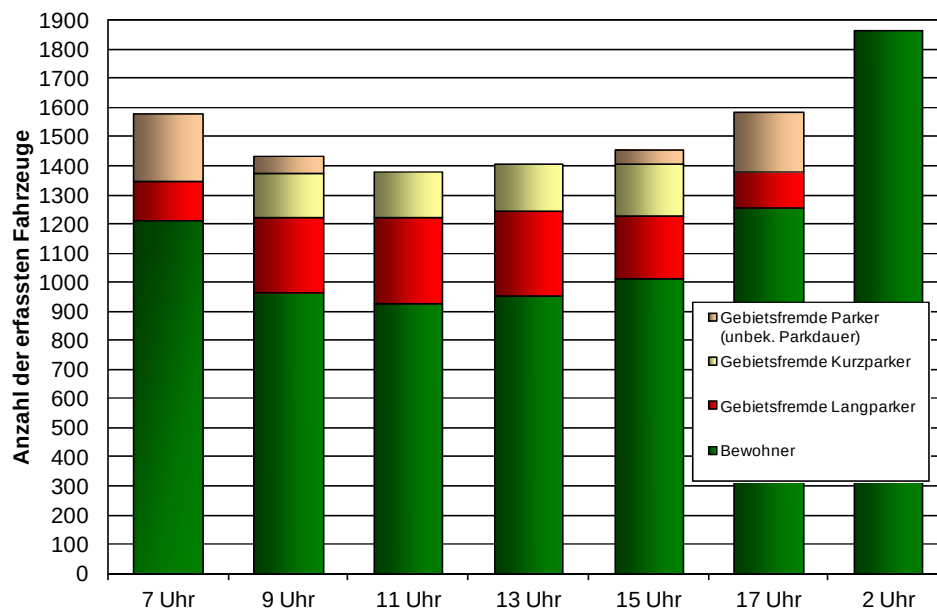


Abbildung 18: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 1 Brockhausstraße



Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**
Endbericht
13. Mai 2015

Abbildung 19: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 1 Brockhausstraße

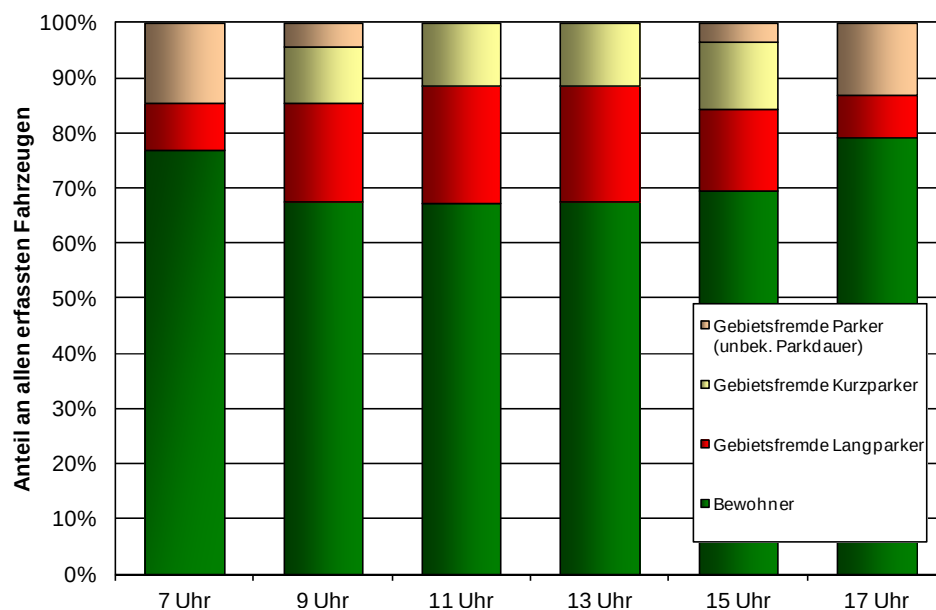


Abbildung 20: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 2 Rödelstraße

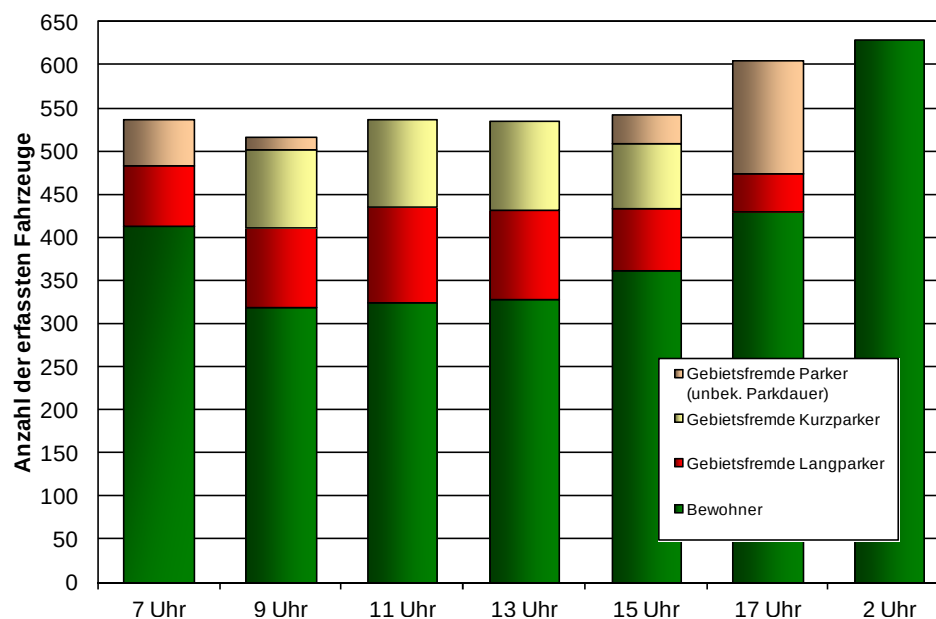


Abbildung 21: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 2 Rödelstraße

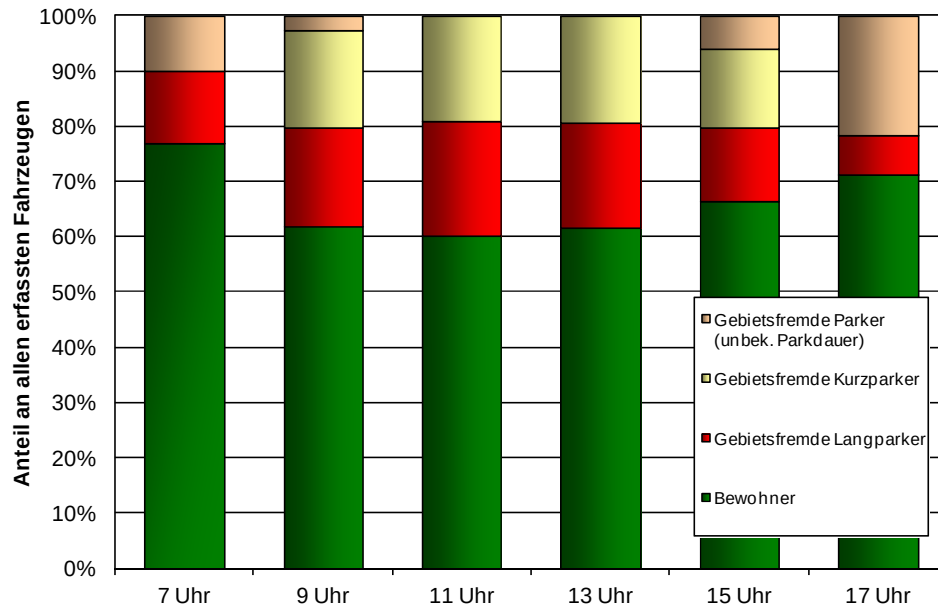
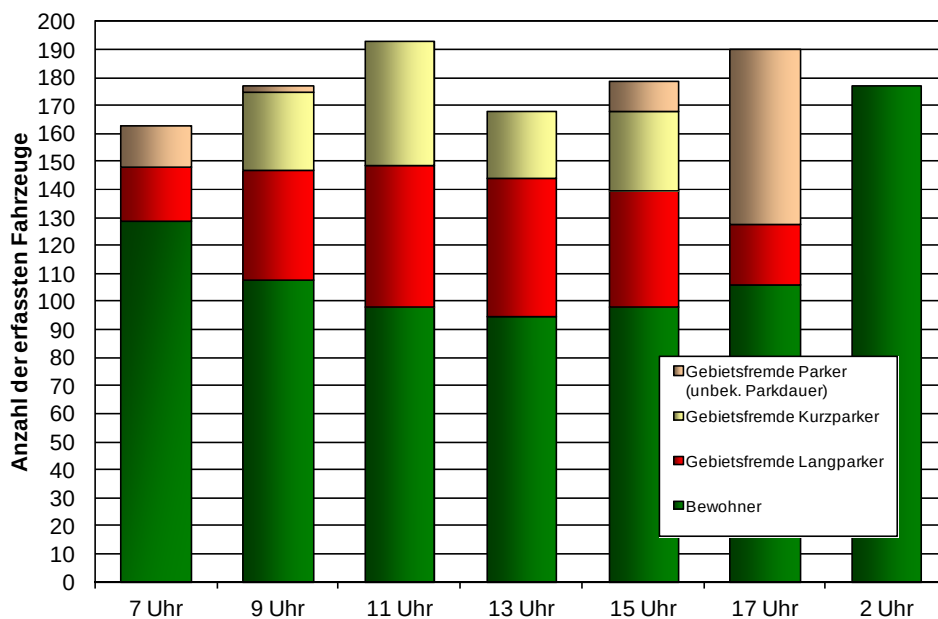


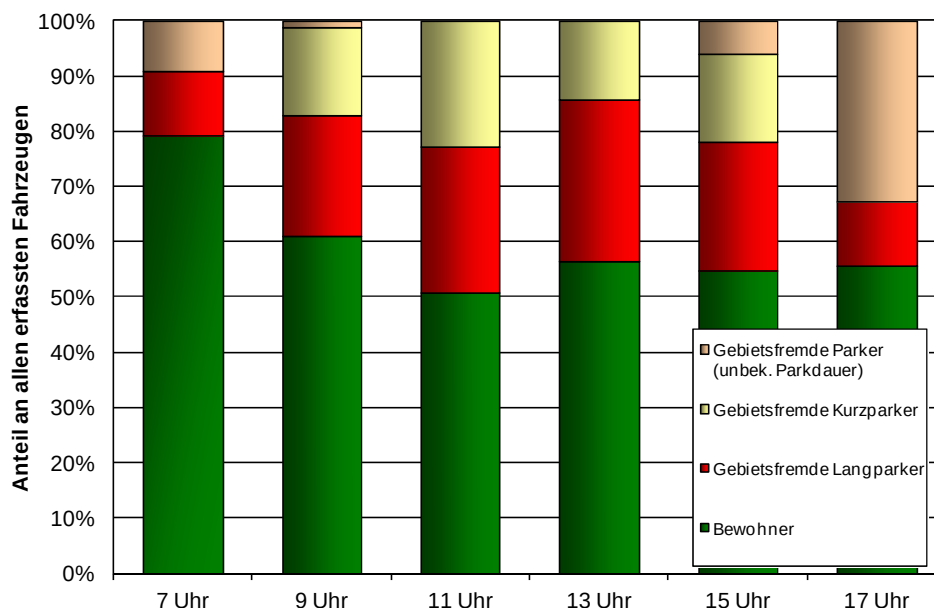
Abbildung 22: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 3 Pistorisstraße



Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht
13. Mai 2015

Abbildung 23: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 3 Pistorisstraße



2.4 Vorhandene Planungen und Ergebnisse bisheriger Beteiligungsverfahren

In den letzten Jahren wurden in Leipzig bereits verschiedene Überlegungen zur Verbesserung der Parkraumsituation in Schleußig erarbeitet. Hierzu zählen Ideen zum Bewohnerparken, zur Parkstandsoptimierung, zur Errichtung von Tiefgaragen und Mobilitätsstationen oder zur Nutzung von Brachflächen. Des Weiteren sind im Rahmen eines Bürgerwettbewerbs⁵ Änderungsvorschläge von interessierten Bürgern eingereicht worden.

Die Ideen und Vorschläge werden kurz beschrieben und ausgewertet.

2.4.1 Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl und zu Mobilitätsbedürfnissen

Die repräsentative Haushaltsbefragung⁶ zur Verkehrsmittelwahl ergab, dass die Schleußiger Bewohner am Thema „Parken in Schleußig“ interessiert sind und sich mit der Parkraumproblematik auskennen. Viele Bewohner würden eine maximale fußläufige Entfernung von 5 min bis zum nächsten Parkplatz in Kauf

⁵ Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Oktober 2013.

⁶ Parkraumprobleme in Schleußig: Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen während eines Testzeitraumes, Helmholtz Zentrum für Umweltforschung UFZ, Leipzig 2008.

nehmen. Zudem wären die Bewohner auch bereit für das Parken am Wohnort zu bezahlen.

Die Bewohner nutzen alle Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV etc.) für alle Wege. Allerdings besteht hinsichtlich des Bekanntheitsgrades anderer Möglichkeiten wie z. B. Car Sharing, und hinsichtlich Parkmöglichkeiten außerhalb Schleußigs ein größeres Informationsdefizit.

Die Akzeptanz ordnungsrechtlicher Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrsraums wird unterschiedlich von den Personengruppen mit Auto bzw. ohne Auto akzeptiert. Einig sind sich die Befragten bei der Erhaltung der Bäume im öffentlichen Straßenraum, die nicht für neue Parkstände gefällt werden sollen.

Die Haushaltsbefragung wurde zusätzlich genutzt, um Teilnehmer für eine Teststudie über eine freiwillige Verhaltensänderung bezüglich der Mobilitätswahl zu akquirieren. Die Ergebnisse werden im Kapitel 2.4.2 dargestellt

2.4.2 Modellversuch zum Bewohnerparken außerhalb des Gebietes

Im Rahmen der Teststudie⁷ über freiwillige Verhaltensänderungen bei der Mobilitätswahl verpflichteten sich einzelne Testhaushalte dazu, einen zugewiesenen kostenlosen Parkplatz außerhalb von Schleußig zu nutzen. Im Gegenzug erhielten sie Vergünstigungen fürs Carsharing, ÖPNV und Fahrradanlagen.

Aufgrund der kleinen Stichprobe kann die Teststudie nur als Ergänzung zur o.g. Haushaltsbefragung angesehen werden. Dennoch war erkennbar, dass durch kostenfreie bzw. günstige Angebote ein gewisser Spielraum besteht, die Parkraumsituation zu verbessern. Allerdings können diese Maßnahme nicht den Kfz-Haltern aufgezwungen werden. Derzeit werden von der Verwaltung sich daraus ergebende Lösungsansätze geprüft.

Um die unbefriedigende Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet zu entschärfen, kann eine freiwillige Verhaltensänderung der Bewohner einen Beitrag leisten und ist mit Blick auf die hohen Parkraumbelegungsgrade in der Nacht zu begrüßen.

2.4.3 Reines Bewohnerparken im Untersuchungsgebiet

Die Thematik, dass nur noch Bewohnerparken in Schleußig zugelassen werden sollte, wurde u. a. im Rahmen der Tätigkeit der Arbeitsgruppe „Parken

⁷ Parkraumprobleme in Schleußig: Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen während eines Testzeitraumes, Helmholtz Zentrum für Umweltforschung UFZ, Leipzig 2008.

in Schleußig⁸ diskutiert und deren mögliche Anordnung geprüft. Eine Bewohnerparkregelung kann nur dann zur Linderung des Parkdrucks beitragen, wenn insbesondere in den kritischen Zeiten Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen, z. B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte, vorhanden sind. Auch aus rechtlicher Sicht ist die Regelung nur unter dieser Voraussetzung umsetzbar. Da diese Voraussetzungen nicht gegeben waren, wäre die nächtliche Parkproblematik nicht entschärft worden und das Bewohnerparken wurde abgelehnt.

2.4.4 Optimierung der Parkstandsanordnung

Im Rahmen der Untersuchungen zur Verbesserung der Parkraumsituation in Schleußig wurden in den vergangenen Jahren durch die Stadtverwaltung bzw. in deren Auftrag verschiedene Möglichkeiten geprüft, das im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung stehende Stellplatzangebot zu erhöhen. Dazu gehören neben Variantenuntersuchungen zur Umgestaltung kompletter Straßenräume verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Kombination mit Veränderungen der Parkstandsanordnung auf der Fahrbahn.

Veränderung von Längs- auf Querparken bzw. Komplettumbau

Im Rahmen einer Belegarbeit einer studentischen Arbeitsgemeinschaft der HTWK Leipzig wurden Möglichkeiten zur Optimierung der Stellplatzanzahl in ausgewählten Straßenräumen herausgearbeitet.⁹ Da städtebauliche, denkmalpflegerische und gestalterische Aspekte nicht berücksichtigt wurden, wurden die vorgeschlagenen Lösungen von der Stadt abgelehnt. Die von der Stadtverwaltung untersuchten Varianten zu veränderten Parkregelungen in der Brockhausstraße verdeutlichten, dass der für einen Komplettumbau erforderliche hohe Aufwand die durch die Maßnahme tatsächlich gewonnenen zusätzlichen Stellplätze nicht rechtfertigt.¹⁰ Eine Weiterverfolgung der Veränderung der Parkordnung bzw. des Umbaus von Straßen ist daher nicht zielführend.

⁸ Die Arbeitsgruppe „Parken in Schleußig“ aus Vertretern der Bürgerinitiative Schleußig, Anwohnern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung und des Stadtbezirksrates hat sich in den Jahren 2007 / 2008 sehr intensiv mit Möglichkeiten zur Verbesserung der Parkraumsituation in Schleußig beschäftigt.

⁹ Möglichkeiten zur Entschärfung der Parkraumprobleme durch Optimierung der Stellplatzanzahl, Projektausarbeitung für 3 Teilgebiete, Belegarbeit einer studentischen AG der HTWK Leipzig, Leipzig, November 2008.

¹⁰ Untersuchung zur veränderten Parkregelungen in der Brockhausstraße / Einordnung von Senkrechtparkern inkl. Kostenschätzung, Verkehrs- und Tiefbauamt, Abt. Straßenentwurf, 30.07.2007.

Einbahnstraßenregelung

Die Missachtung von Regelungen der Straßenverkehrsordnung durch Befahren und Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen führte dazu, dass Maßnahmen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und Zweckbestimmung der Gehwege dringend geboten waren. Aus diesem Grunde wurden 2013 in den besonders kritischen Straßenabschnitten der Brockhausstraße und der umliegenden Straßenzüge Maßnahmen zur Verhinderung des Befahrens dieser Bereiche umgesetzt. Zugleich wurden durch Änderung der Stellplatzanordnung auf der Fahrbahn in Verbindung mit der Einführung des Einbahnstraßensystems die zur Verfügung stehenden legalen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erhöht. Die in Abbildung 24 dargestellte Einbahnstraßenregelung wurde im Planungsraum 1 im Jahre 2013 umgesetzt. Für den Radverkehr ist ein Befahren auch in Gegenrichtung möglich.

In Einbahnstraßen besteht generell das Problem potentiell höherer Fahrgeschwindigkeiten, da kein Gegenverkehr beachtet werden muss. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, sind die Einbahnstraßen nicht durchgängig, sondern abschnittsweise gegenläufig eingerichtet worden.

Mit Einführung des Einbahnstraßensystems wurden auch Sperrflächen in Knotenpunktbereichen markiert und mit Fahrradbügeln ausgestattet, um das illegale Gehwegparken zu unterbinden, die Sichtbeziehungen an Knotenpunkten zu verbessern und somit die Verkehrssicherheit im Straßenraum zu erhöhen. Zusätzlich wurden Zufahrtsbereiche zu Grundstücken und Gebäuden abmarkiert.

Bei den Einbahnstraßenregelungen stand in erster Linie der Sicherheitsaspekt im Vordergrund. Eine relevante Erhöhung der Stellplatzanzahl war durch die Anpassung der Regelung nicht möglich.¹¹

Stadt Leipzig

Parkraumkonzept

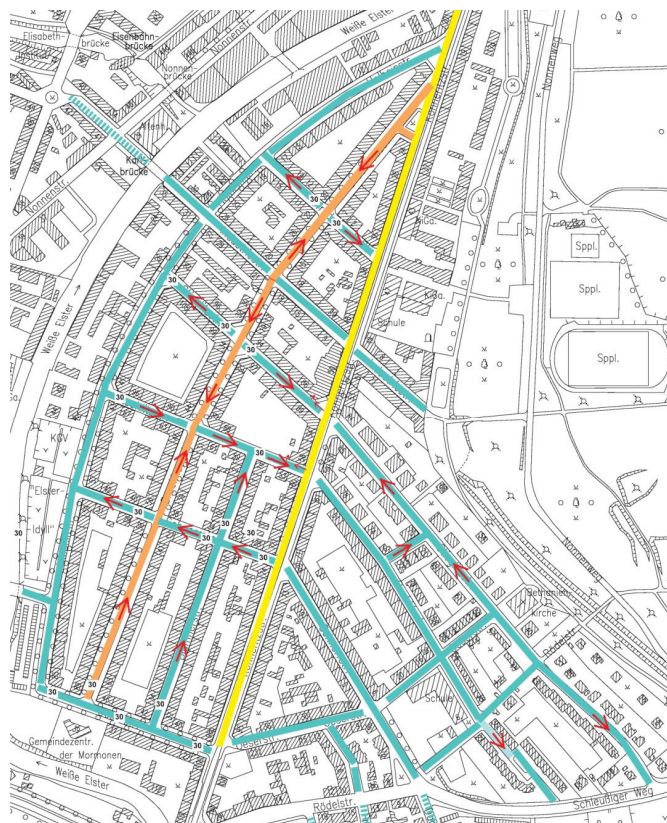
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

¹¹ Parkraumkonzept Leipzig-Schleußig, Verkehrsrechtliche Anordnung vom 20.09.2013.

Abbildung 24: Planung Einbahnstraßensystem



Quelle: Stadt Leipzig, Parkraumkonzept Schleußig, Stand: 11.2013.

2.4.5 Errichtung von Parkhäusern, Tiefgaragen, Quartiersgaragen oder Parkpaletten

Grundsätzlich können für den Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen von der Stadt keine finanziellen Mittel bereitgestellt werden, da in Schleußig geringfügige Stellplatzablösebeträge angefallen sind. Für eine größere Anlage wären durch die Baukosten und die Kosten für den Grunderwerb eine monatliche Miete von über 100 € pro Stellplatz zu erwarten.¹² Aufgrund von Erfahrungen aus den vergangenen Jahren geht die Stadt von einer niedrigeren Zahlungsbereitschaft aus, die unter dieser Summe liegt.

Bereits vorhandene Quartiersgaragen in anderen Stadtteilen werden nach Aussage des Verkehrs- und Tiefbauamts vor allem aus Gründen der fußläufigen Entfernung aber auch aus Kostengründen in der Vergangenheit nur unzureichend angenommen.

¹² Stadt Leipzig, Dezernat VI Stadtentwicklung und Bau, Amt für Gebäudemanagement, Strategische Planung: Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Standortes Holbeinstraße / Oeserstraße, Prüfung der Eignung zur Errichtung einer Kita in Kombination mit der Schaffung von Parkraum, Leipzig 13.08.2014.

Durch den Bürgerverein wurde 2007 der Bau einer Parkpalette über den Garagen westlich der südlichen Holbeinstraße angeregt. Unter den damaligen Rahmenbedingungen wurde der Standort aber auch aus Umwelt- und Kostengründen von der Stadtverwaltung abgelehnt.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung und Etablierung neuer Kindertagesstätten im Versorgungsraum Innerer Westen und der Idee, den Standort im Bereich des Garagenhofes Holbeinstraße / Oeserstraße einzuordnen, wurde vorgeschlagen den durch die Freilenkung des Garagenhofes (73 Stellplätze) zusätzlich verstärkten Stellplatzmangel durch Kombination einer Kita mit einem Parkhaus / Tiefgarage auszugleichen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie¹³ wurden verschiedene Varianten mit einer eingeschossigen Tiefgarage unter der Kita mit 77 Stellplätzen bzw. einem dreigeschossigen Parkhaus mit 96 Stellplätzen untersucht.

Es ist zu beachten, dass die neuen Stellplätze wesentlich höhere Mieten als die bestehenden Garagen zur Folge haben. Die Bereitschaft der derzeitigen Mieter, höhere Gebühren für einen Stellplatz zu bezahlen, ist fraglich und noch nicht abschließend geklärt.

Insgesamt ist ein Anstieg des Parkraumangebots im Untersuchungsgebiet zu begrüßen. Allerdings stehen die hohen Baukosten der Tiefgarage von über 1,5 Mio. € in keinem Verhältnis zu vier zusätzlich geschaffenen Stellplätzen bzw. die Kosten des Parkhauses von über 1,3 Mio. € zu 23 zusätzlichen Stellplätzen. Vor dem Hintergrund, dass nicht geklärt ist, ob die derzeitigen Mieter auch in der neuen Anlage einen Stellplatz mieten würden, ist der Neubau daher keine Lösung für das Parkproblem im Untersuchungsgebiet. Unter der Annahme, dass keiner der derzeitigen Mieter bereit ist eine höhere Stellplatzgebühr zu bezahlen, würden die 73 Kraftfahrzeuge des Garagenkomplex sich im ungünstigsten Fall auf den Straßenraum des Teilgebiets Brockhausstraße verteilen und den Parkdruck vor allem abends / nachts weiter erhöhen.

2.4.6 Nutzung von Brachflächen

Brachliegende Flächen könnten temporär zum Parken genutzt werden, insbesondere an der Rochlitzstraße und Rödelstraße. Allerdings sind diese Flächen in Privatbesitz.

¹³ Stadt Leipzig, Dezernat VI Stadtentwicklung und Bau, Amt für Gebäudemanagement, Strategische Planung: Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Standortes Holbeinstraße / Oeserstraße, Prüfung der Eignung zur Errichtung einer Kita in Kombination mit der Schaffung von Parkraum, Leipzig 13.08.2014.

Für beide Flächen konnte eine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden, temporäres Parken hier zu ermöglichen.¹⁴ Auf der Fläche in der Rochlitzstraße konnten zusätzlich Carsharing-Stellplätze untergebracht werden.

Die Nutzung von Brachflächen als Parkflächen kann zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen. Eine Umsetzung ist jedoch nicht leicht, da die Flächen nicht der Stadt gehören und künftige Bauvorhaben die Nutzung als Parkfläche zeitlich begrenzen.

2.4.7 Einrichtung von Mobilitätsstationen

Grundsätzlich verknüpft eine Mobilitätsstation eine Haltestelle des ÖPNV (Straßenbahn, Bus) mit der Möglichkeit dort ein Leihfahrrad, ein Carsharing-Auto oder ein Taxi zu bekommen.

Generell bietet eine Mobilitätsstation erst die Möglichkeit diese Verknüpfungen zu nutzen. Die Errichtung einer Mobilitätsstation kann somit die Bewohner auf alternative Mobilitätsformen aufmerksam machen und möglicherweise ein Umdenken erwirken. Mobilitätsstationen sind daher zu begrüßen, jedoch nicht als alleinige Lösung anzusehen.

In Schleußig sind Mobilitätsstationen an den Standorten:

- Oeserstraße / Könneritzstraße (Planungsraum 2),
- Industriestraße / Könneritzstraße (Planungsraum 2) und
- Holbeinstraße / Könneritzstraße (Planungsraum 1)

vorgesehen. An diesen drei Standorten ist eine Kombination aus Stellplätzen für Carsharing- und Elektro-Fahrzeuge sowie Fahrradleihstationen und Radabstellanlagen geplant. Die Station an der Oeserstraße / Könneritzstraße soll 2015 gebaut werden. Die beiden anderen Stationen werden 2015/16 im Zuge der Umgestaltung der Könneritzstraße gebaut.¹⁵

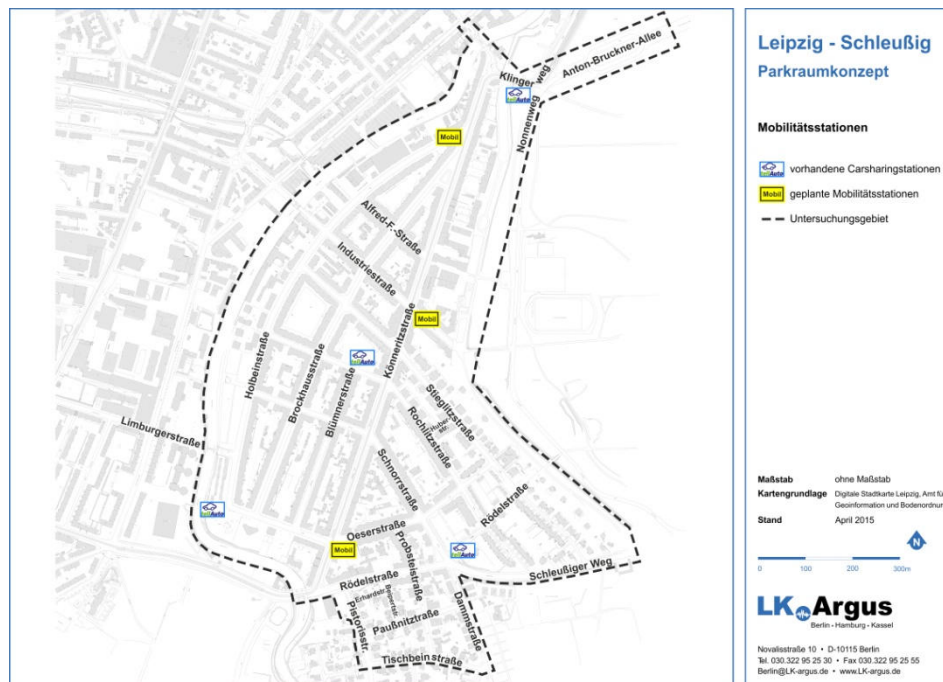
Unabhängig von den Mobilitätsstationen gibt es bereits vier Carsharing-Stationen in den Planungsräumen 1 und 2. Diese befinden sich in der Holbeinstraße, in der Rochlitzstraße, im Klingerweg sowie in der Rödelstraße.

Die Standorte der bestehenden und geplanten Stationen können der Abbildung 25 entnommen werden.

¹⁴ Auskunft der Stadt Leipzig am 25.11.2014.

¹⁵ Auskunft der Stadt Leipzig am 27.11.2014.

Abbildung 25: Standorte der bestehenden und geplanten Mobilitätsstationen



Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

2.4.8 Bürgervorschläge zur Lösung des Parkproblems

Im Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ wurden von interessierten Bürgern u. a. auch Vorschläge zur Lösung des Parkproblems in Schleußig im Jahr 2013 einreichen. Es wurden folgende Vorschläge gemacht und durch das Verkehrs- und Tiefbauamt abgewogen. Die aktuelle Umsetzung ist in *kursiv* ergänzt worden:

Vorschläge	Anmerkung des Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
Einführen von Einbahnstraßen	Prüfung durch Verkehrs- und Tiefbauamt <i>Abschnitte der Rochlitzstraße, Brockhausstraße, Blümlerstraße, Schnorrstraße, Stieglitzstraße und Alfred-Frank-Straße sind zu Einbahnstraßen umgewidmet worden. In Teilabschnitten wurde auch Schrägparken eingeführt</i>
Autofreie Zone in der Holbeinstraße, Brockhausstraße und Alfred-Frank-Straße mit Errichtung eines Parkhauses an der Industriestraße / Nonnenstraße (Grenze von Schleußig)	Diese Maßnahme ist nicht umsetzbar, der Parkdruck würde sich im restlichen Schleußig verschärfen
Ausweisen eines Bewohnerparkquartiers, ggf. nur ein Auto je Haushalt	Kriterien für reines Bewohnerparken werden nicht erfüllt

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

Vorschläge	Anmerkung des Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
Ausweisung wohnungsnaher Kurzzeitparkplätze (Lieferrn)	geringe Realisierbarkeit
Langsame Parkraumverknappung Nebenstraßen zu Spielstraßen	nicht realisierbar
Einführung einer Parkraumbewirtschaftung	Untersuchung ist in Bearbeitung
Parken auf Brachflächen bzw. Errichtung von Quartiersgaragen bspw. in der Rödelstraße und Rochlitzstraße	Ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 415 „Quartiersgarage Rochlitzstraße“ wurde der Ratsversammlung am 19.06.2013 vorgelegt, Vermietung der brachliegenden Grundstücke in der Rochlitzstraße und Rödelstraße, <i>aktuell werden beide Brachflächen zu Parkzwecken von den Eigentümern vermietet und sind annähernd ausgelastet</i>
Errichtung von Parkhäusern / Parkpaletten	Garagengrundstück westlich der Holbeinstraße liegt wenig verkehrsgünstig und unmittelbar neben großem Stadtteilspielplatz, <i>derzeit wird dort die Errichtung einer Kita mit Tiefgarage bzw. Parkhaus diskutiert</i>
Nutzung privater Stellplätze (bspw. Elsterpassage)	Dies liegt im Ermessen jedes Eigentümers und Bürgers Dauermietplätze zu vermieten bzw. zu mieten. Angaben zur Stellplatznutzung durch Schleußiger Bürger liegen nicht vor
Einführung von „SchleußigBus“ zum pendeln zwischen Parkplätze am Stadtteilrand und Wohnungen, Finanzierung durch Bußgelder und Schleußiger Autobesitzer (50 € / Monat)	Stellplatzkapazitäten auf den Parkplätzen gegenüber dem Sportbad, der Anton-Bruckner-Allee oder des Parkhauses in der Gießlerstraße sind nicht in der Lage den gesamten Stellplatzbedarf aller Schleußiger westlich der Könnertitzstraße aufzunehmen keine rechtliche Möglichkeiten um die Finanzierung des Angebots zu ermöglichen, daher nicht weiter verfolgt

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

Vorschläge	Anmerkung des Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
Modellquartier Schleußig für Carsharing mit 23 Stationen an jeder zweiten Straßenecke (jeweils 2 Stellplätze), Carsharing als Alternative zum eigenen Pkw	Bei aktuellen Planungen (bspw. Bau des Huygensplatzes, Umbau Petersstraße / Schillerstraße) werden mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen auch Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge berücksichtigt <i>Aktuell sind in der Holbeinstraße, Rochlitzstraße, Rödelstraße und im Klingerweg Carsharing-Stationen vorhanden. Mobilitätsstationen sind in der Oeserstraße, Industriestraße und Holbeinstraße jeweils im Bereich der Könnertstraße geplant. Die Umsetzung der Station Oeserstraße erfolgt 2015, die der beiden weiteren Stationen im Zuge der Baumaßnahme Könnertstraße.</i>
Parkschein als Fahrschein	Eine Verknüpfung wurde bislang nicht untersucht, könnte aber im Rahmen alternativer Finanzierungsmöglichkeiten eine Rolle spielen
zusätzliche Straßenbahnhaltestellen an der Schnorrstraße	Die Anzahl und Lage der Haltestellen im Zuge der Könnertstraße wurden im Planungsverfahren hinreichend diskutiert
öffentliche Bootslinien	Vorteile des Bootsverkehr als Ergänzung des ÖPNV sind derzeit nicht sichtbar
Optimierung und Ausbau des Radwegenetzes bspw. Radfahrstreifen	Im Rahmen des Umbaus der Könnertstraße (2015/16) sind auch Radverkehrsanlagen vorgesehen
Ergänzung des Bestandes an Fahrradbügel (bspw. westlich der Könnertstraße), Förderung des Radverkehrs als Alternative zum MIV	Zusätzliche Fahrradbügel sind in Kreuzungsbereichen auf Sperrflächen vorgesehen <i>und z. T. auch bereits umgesetzt</i> , auch zur Verhinderung eines Befahrens der Gehwege, das Ordnungsamt soll verstärkt den ruhenden Verkehr kontrollieren Auf Antrag von Hauseigentümern sind in der Brockhausstraße zwischen Gehbahn und Fahrbahn Fahrradbügel errichtet worden Fahrradbügel können für 175 € je Bügel im Verkehrs- und Tiefbauamt beantragt werden, sofern keine Leitungen o.ä. diesen widersprechen
Erstellung eines Flyers über Parkmöglichkeiten (häufige Aktualisierung)	Ist als Initiative der Geschäftstreibern in Schleußig vorstellbar

Vorschläge	Anmerkung des Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
Mehr Personal für Kontrollen	Das Ordnungsamt wird verstärkt Kontrollen des ruhenden Verkehrs durchführen

Um das Parkraumproblem im Untersuchungsgebiet in den Griff zu bekommen, sind letztendlich verschiedene Maßnahmen als Maßnahmenbündel notwendig. Von den aufgeführten Beiträgen wurde der Vorschlag „Modellquartier Schleußig für Carsharing“ als eine Stadtteilidee prämiert. Zur Weiterbearbeitung thematisch zusammenhängender Ideen zur Lösung der Parkraumprobleme wurde das Thema „Parken in Quartieren am Beispiel Schleußig“ zusätzlich im Rahmen eines Workshops mit den Einreichern, Planern und interessierten Bürgern diskutiert. Viele Erkenntnisse aus dem Bürgerwettbewerb flossen in den neuen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ein.

2.5 Konfliktanalyse

Überlastungen des vorhandenen Parkraumangebotes treten im Untersuchungsgebiet ausschließlich nachts auf. Besonders problematisch ist die Situation im Planungsraum 1 Brockhausstraße, aber auch im Planungsraum 2 Rödelstraße. Es ist von einem erhöhten Parksuchverkehr auszugehen. Tagsüber sind in allen Planungsräumen freie Parkstände zu finden. Die geringste Auslastung des öffentlichen Straßenraums und der öffentlich zugänglichen Sammelanlage (hier: nur Berücksichtigung des Netto-Marktes) besteht um 11 Uhr und 13 Uhr. Ein relevanter Nutzungskonflikt von Bewohner-, Beschäftigten- und Besucherparkern besteht nicht.

Für das Untersuchungsgebiet und besonders für den Planungsraum 1 sind Maßnahmen sinnvoll, die entweder das Parkraumangebot erweitern oder die Parkraumnachfrage reduzieren. Derartige Betrachtungen erfolgen im nächsten Kapitel.

3 Parkraumkonzept

Es bestehen verschiedene Handlungsmöglichkeiten, die zur Lösung von Parkproblemen beitragen können. Diese zielen entweder auf die Erhöhung des Parkraumangebots oder auf die Verringerung der Parkraumnachfrage ab.

In den vergangenen Jahren wurde von der Stadtverwaltung Leipzig bereits eine Vielzahl von Maßnahmen vor allem zur Erhöhung des Stellplatzangebotes in Schleußig untersucht und teilweise umgesetzt.

Im Folgenden wird dargestellt, welche generellen Handlungsansätze zur Lösung des Parkproblems in Leipzig-Schleußig bestehen, welche bereits untersucht bzw. umgesetzt wurden und wo ggf. weiterer Prüfbedarf besteht. Konkret soll untersucht werden, ob eine Parkraumbewirtschaftung ggf. ein geeignetes Mittel zur Problemlösung wäre.

3.1 Maßnahmen zur Erhöhung des Parkraumangebots

Generell gibt es zur Erhöhung des Parkraumangebots verschiedene Möglichkeiten. Im öffentlichen Straßenraum kann über die Parkstandanordnung ggf. in Verbindung mit einer Änderung der Verkehrsregelung oder auch der Straßenraumgestaltung Einfluss genommen werden. Wenn freie Flächen vorhanden sind, können Parkplätze oder Quartiersgaragen zu einer Erhöhung des Parkraumangebotes beitragen.

3.1.1 Änderung der Parkstandanordnung

Eine Änderung der Parkstandanordnung von Längs- auf Quer- oder Senkrechtparken kann zusätzliche Stellplätze schaffen. Allerdings sind derartige Maßnahmen immer anhand der örtlichen Gegebenheiten individuell zu überprüfen.

Da die vorhandenen Straßenraumbreiten in der Regel nicht ausreichen, muss die Straßenraumaufteilung entweder durch Umbau oder durch die Anordnung von Einbahnstraßen geändert werden.

Beispielhaft wurde ein Komplettumbau der Brockhausstraße unter Berücksichtigung und Erhaltung des vorhandenen Baumbestandes geprüft. Im Ergebnis werden jedoch kaum zusätzliche Abstellstände dazu gewonnen. Die wenigen neuen Abstellstände stehen in keinem Verhältnis zu den erforderlichen Umbaukosten (vgl. Kapitel 2.4.4, S. 22f.).

Eine Änderung der Parkstandanordnung durch Einbahnstraßenregelungen wurde ebenfalls bereits von der Stadt Leipzig untersucht und zum Teil umgesetzt. Diese zielte in erster Linie auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer Optimierung der verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ab. Eine Umsetzung erfolgte bereits im Planungsraum 1 Brockhausstraße. Eine

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

wesentliche Erhöhung des Parkraumangebots konnte allerdings auch damit nicht erzielt werden (vgl. Kapitel 2.4.4, S. 23f.).

Fazit

Durch die Änderung der Parkstandanordnung in Verbindung mit der Anordnung von Einbahnstraßen konnte das Parkraumangebot punktuell etwas erhöht werden, allerdings nicht in ausreichendem Maß.

Ein Umbau von Straßen bringt unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten keine relevante Verbesserung der Parkraumsituation.

3.1.2 Nutzung von Brachflächen

In Schleußig sind zwei größere Brachflächen jeweils an der Rochlitzstraße und Rödelstraße vorhanden. Beide Flächen befinden sich in Privatbesitz. Durch die Nutzung von privaten Brachflächen als Parkflächen kann zumindest temporär das öffentlich zugängliche Parkraumangebot erweitert werden.

Die Stadt Leipzig konnte bereits für beide Flächen eine Einigung mit den Eigentümern erwirken, ihre Flächen temporär fürs Parken zu vermieten. Aktuell sind beide Brachflächen nahezu komplett ausgelastet bzw. vermietet (vgl. Kapitel 2.4.6, S. 25f.).

Fazit

Die Vermietung von privaten Brachflächen als Parkflächen ist zu begrüßen, da hierdurch mehr Parkraumangebot geschaffen wird. Allerdings ist zu beachten, dass die Stadt Leipzig nur bedingt Einfluss auf die zukünftige Entwicklung bzw. den Fortbestand der Flächen nehmen kann, da diese nicht in ihrem Eigentum liegt.

3.1.3 Errichtung von Quartiersgaragen

Quartiersgaragen bieten die Möglichkeit, Bereiche mit hohem Parkdruck zu entlasten. Prinzipiell sollen die Abstellstände in Quartiersgaragen vor allem von Anwohnern angemietet werden können. In anderen deutschen Städten wie bspw. Frankfurt – Nordend sollen dafür 60 bis 80 Euro pro Monat entrichtet werden. In Düsseldorf kostet ein Stellplatz in einer Quartiersgarage je nach Stadtteil, Standort und Ausstattung zwischen 30 und 93 Euro pro Monat. Dennoch sind diese Garagen in Bereichen mit hohem Parkdruck nachgefragt.

Durch die überwiegende Nutzung der Quartiersgaragen durch Bewohner ist anzunehmen, dass Verkehrsbelastungen in den Zufahrten in der Regel nur während der Stoßzeiten entstehen. In jedem Fall sollte auf eine umfeldverträgliche Abwicklung geachtet werden. Die Vermietung von Stellplätzen in solchen Garagen an Gewerbetreibende sollte ein Sonderfall sein, um die Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten.

Ein Nachteil von Quartiersgaragen ist, dass ihr Bau abhängig von der Anzahl der Stellplätze zusätzliche finanzielle Mittel benötigt. So fielen bspw. in Frankfurt – Nordend für den Bau eines Stellplatzes in einer Tiefgarage rund 30.000 Euro an. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch das dortige natürliche Gefälle keine langen Rampen nötig waren, die zusätzlich Geld kosten. Eine automatische Stapelgarage als Quartiersgarage hätte dort 43.000 Euro je Stellplatz gekostet. In München entstanden für den Bau von 284 Stellplätzen Kosten in Höhe von 11.35 Millionen Euro.¹⁶

Neben den Baukosten müssen auch Instandhaltungskosten berücksichtigt werden. Gerade bei stapelbaren Systemen liegen diese höher als bei herkömmlichen Bauweisen.

Für das Untersuchungsgebiet Schleußig untersucht die Stadt Leipzig einen möglichen Standort zum Bau einer Quartiersgarage auf dem bestehenden Garagenkomplex in der Holbeinstraße. Eine abschließende Klärung steht noch aus.

Fazit

Generell können durch den Bau von Quartiergaragen zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Zu berücksichtigen sind allerdings neben der Flächenverfügbarkeit die Bau- und Unterhaltskosten und die daraus resultierenden Mietpreise. Die von der Stadt Leipzig ermittelte Zahlungsbereitschaft in Leipzig-Schleußig liegt derzeit unter den zu erwartenden Mietpreisen (vgl. Kapitel 2.4.5, S. 24f.).

3.2 Maßnahmen zur Verringerung der Nachfrage

Für eine Verringerung der Nachfrage ist eine Verhaltensänderung der Fahrzeugnutzer notwendig. Dies kann durch die Bereitstellung attraktiver Alternativen und/oder durch restriktive Maßnahmen, wie z. B. eine Parkraumbewirtschaftung, beeinflusst werden.

3.2.1 Stärkung des Umweltverbundes

Durch die Bereitstellung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) kann das Mobilitätsverhalten und damit auch die Parkraumnachfrage beeinflusst werden. Konkret betrifft dies Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs sowie alternativer Mobilitätsformen (z.B. Carsharing).

¹⁶ Die Kosten für Baukörper hatten dabei einen Anteil von 45 %, für das Parksysteem entfielen 30 % und für sonstige Ausgaben 25 % der Kosten.

In Schleußig erhielten im Rahmen eines Modellversuchs zum Bewohnerparken einzelne Testhaushalte kostenlose Parkplätze außerhalb von Schleußig und gleichzeitig Vergünstigungen für Carsharing, ÖPNV und zur Fahrradausleihe. Im Ergebnis war zu erkennen, dass bei mehreren Haushalten ein Umdenken stattfand und das eigene Auto nicht mehr unbedingt vor der Haustür stehen musste. Damit sank die Nachfrage an dem bestehenden Parkraum.

Die bereits vorhandenen vier Carsharing-Stationen sowie die geplante Errichtung von drei Mobilitätsstationen in Schleußig können unterstützend zu einer Verhaltensänderung beitragen bzw. diese erleichtern oder erst ermöglichen. Besonderer Vorteil der Mobilitätsstation liegt in der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel, aus denen die Nutzer wählen können (vgl. Kapitel 2.4.7, S. 26).

Fazit

Die Potenziale die bei der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bestehen wurden mit dem Modellversuch zum Bewohnerparken aufgedeckt. Da der Modellversuch nur über einen befristeten Zeitraum praktiziert wurde, sollte es Aufgabe der Stadt sein, ein Umdenken der Schleußiger Fahrzeugbesitzer und dauerhafte Verhaltensveränderungen zu erwirken. Es wird empfohlen diesen Ansatz weiter zu verfolgen und die Schleußiger über alternative Mobilitätsformen zu informieren bzw. Anreize zu deren Nutzung zu schaffen.

3.2.2 Parkraumbewirtschaftung

Zunächst werden die grundsätzlich in Frage kommenden Bewirtschaftungsformen – reines Bewohnerparken und Mischparken - mit ihren generellen Vor- und Nachteilen erläutert. Anschließend wird konkret für Schleußig untersucht, ob eine Parkraumbewirtschaftung sinnvoll und rechtlich möglich ist.

Reines Bewohnerparken

Reine Bewohnerparkbereiche können in Gebieten mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung ausgewiesen werden. Jedoch ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen, da der öffentliche Straßenraum zum Gemeingebrauch bestimmt ist. Zulässig ist eine Ausdehnung bis max. 1.000 m im Durchmesser. Werktags von 9-18 Uhr dürfen nur bis zu 50 % des Parkraums zum Bewohnerparken ausgewiesen werden, außerhalb dieser Zeit nicht mehr als 75 %.¹⁷

Die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen ist die rigoroseste Form der Anwohnerbevorrechtigung. Aufgrund ihres erforderlichen hohen Überwa-

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

chungsaufwands ohne Gebühreneinnahmen ist reines Bewohnerparken bei großflächigen Ausweisungen kaum finanzierbar.

Die Kennzeichnung der reinen Bewohnerparkbereiche erfolgt durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis für Zone ... frei“.

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

Abbildung 26: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken



Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Das Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig hat nach einer Anregung des Bürgervereins Schleußig, nur noch Bewohnerparken in Schleußig zuzulassen, die Voraussetzungen für eine Bewohnerparkregelung im Untersuchungsgebiet geprüft, mit dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für reines Bewohnerparken nicht erfüllt werden (vgl. Kapitel 2.4.3, S. 21).

Eine abschließende Beurteilung zur Parkraumbewirtschaftung erfolgt erst im Kapitel „Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung in Leipzig-Schleußig“ (S. 36ff.)

Mischparken

Bei einer Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung (Vignette) geparkt werden. Grundsätzlich stehen die im Mischprinzip bewirtschafteten Gebiete also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) auf die Nutzung des Autos verzichten und stattdessen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. Dadurch werden Parkplätze für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Die Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden und für rund 30 € einen ein Jahr gültigen Bewohnerparkausweis erhalten.

Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ kann in zusammenhängenden Gebieten mit Zeichen 314.1 StVO (Parkraumbewirtschaftungszone) oder Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) ausgeschildert werden.

Die abschließende Beurteilung zur Parkraumbewirtschaftung wird im folgenden Kapitel „Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung in Leipzig-Schleußig“ vorgenommen.

Abbildung 27: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung in Leipzig-Schleußig

Parkraumbewirtschaftung (reines Bewohnerparken, Mischparken, etc.) hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs und der Besucher und Kunden zu erhöhen. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordnetes Parken.

Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung die erwünschten verkehrlichen Effekte erzielen und somit rechtssicher angeordnet werden. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungswerte aus anderen Parkraumbewirtschaftungsgebieten werden für Leipzig-Schleußig zwei Kriterien für eine Vorauswahl verwendet:

- 1) die Parkraumbefüllung und
- 2) der Anteil der gebietsfremden Langparker.

Parkraumbewirtschaftende Maßnahmen kommen in Betracht, wenn der Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner, die beispielsweise im Mischprinzip über Bewohnerparkausweise von der Parkscheinpflicht befreit werden. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich.

Als Schwellenwert wird hier eine mittlere Parkraumauslastung von 90 % verwendet (vgl. Leitfaden Parkraumbewirtschaftung¹⁸). Bei Unterschreitung dieses Schwellenwertes wird eine Bewirtschaftung grundsätzlich nicht empfohlen.

Mit der Gebührenpflicht sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder zur Nutzung der privaten Anlagen bewegt werden. In der Regel sind dies die Beschäftigten, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und den ganzen Tag einen Stellplatz belegen. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein Minimum an Berufspendler-Parken erforderlich. Hierfür bestehen keine festgelegten Grenzwerte. In Städten wie bspw. Berlin oder Erfurt kamen mittlere Langparkeranteile von 20 % und 25 % zum Einsatz. Die Erfahrungen zeigen, dass dies brauchbare und praxisorientierte Schwellenwerte zur Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung sind.

Auf Basis der genannten Erfahrungswerte werden für Leipzig-Schleußig als Schwellenwerte ebenfalls mittlere Langparkeranteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung ...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumauslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 25 % aller Stellplätze belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 20 % aller Stellplätze belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparker weniger als 20 % aller Stellplätze belegen.

In der Tabelle 5 werden die genannten Kriterien für die einzelnen Planungsräume gegenübergestellt.

¹⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Eckhart Heinrichs, Reinhold Baier, Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, 2004/12.

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

In den drei Planungsräumen werden zu keiner Uhrzeit die o.g. Schwellenwerte zur Parkraumbelegung und zu den Langparkeranteilen gleichzeitig erreicht. Zwar ist der Belegungsgrad in den Planungsräumen früh und abends bzw. nachts hoch, jedoch besteht gleichzeitig nur eine geringe Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen. Tagsüber ist der Anteil der gebietsfremden Langparker höher. Jedoch stehen in den einzelnen Planungsräumen noch genügend freie Abstellstände zur Verfügung, sodass eine Bewirtschaftung nicht sinnvoll ist.

Tabelle 5: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung nach den einzelnen Planungsräumen

Uhr- zeit	Belegungsgrad in den Planungsräumen...			Anteil Langparker in den Planungsräumen...		
	1	2	3	1	2	3
7 Uhr	99 %	90 %	53 %	9 %	13 %	12 %
9 Uhr	90 %	85 %	54 %	18 %	18 %	22 %
11 Uhr	87 %	89 %	57 %	21 %	21 %	26 %
13 Uhr	88 %	88 %	52 %	21 %	19 %	29 %
15 Uhr	92 %	90 %	54 %	15 %	13 %	23 %
17 Uhr	99 %	100 %	55 %	8 %	7 %	12 %
2 Uhr	117 %	104 %	59 %	0 %	0 %	0 %

4 Zusammenfassung

Die Untersuchung zeigt, dass die Parkprobleme im Untersuchungsgebiet besonders in der Nacht bestehen und in erster Linie durch die Bewohner selbst verursacht werden. Daher ist die Parkraumbewirtschaftung kein geeignetes Mittel zur Problemlösung.

In den vergangenen Jahren wurde bereits eine Vielzahl von Ideen zur Verbesserung der Situation untersucht und sofern möglich umgesetzt. Potentiale zur Angebotserhöhung bestehen demnach nur noch geringfügig in wenigen kleinräumigen Bereichen. Eine grundsätzliche Verbesserung der heutigen Situation wird damit aber nicht zu erreichen sein.

Langfristig liegen die höchsten Potentiale in einer Änderung des Verkehrsverhaltens der Bewohner vor allem in Hinblick auf die Nutzung alternativer Mobilitätsarten wie Carsharing, ÖPNV oder Fahrrad.

Stadt Leipzig
Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig

Endbericht

13. Mai 2015

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Motorisierungsgrad 2013	4
Tabelle 2:	tatsächliches Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)	6
Tabelle 3:	theoretisches Parkraumangebot nach Parkregelung	6
Tabelle 4:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad der einzelnen Teilgebiete	10
Tabelle 5:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung nach den einzelnen Planungsräumen	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Untergliederung in Teilgebiete bzw. Planungsräume	2
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2013	3
Abbildung 4:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	7
Abbildung 5:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad im Zeitverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet)	9
Abbildung 6:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad im Zeitverlauf nach Teilgebieten (Straßenraum)	10
Abbildung 7:	Parkraumbefüllungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)	11
Abbildung 8:	Parkraumbefüllungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr)	11
Abbildung 9:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 7 Uhr)	12
Abbildung 10:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 9 Uhr)	12
Abbildung 11:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)	13
Abbildung 12:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 13 Uhr)	13
Abbildung 13:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 15 Uhr)	14
Abbildung 14:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 17 Uhr)	14
Abbildung 15:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 2 Uhr)	15
Abbildung 16:	absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet	16
Abbildung 17:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet	17

Abbildung 18: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 1 Brockhausstraße	17
Abbildung 19: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 1 Brockhausstraße	18
Abbildung 20: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 2 Rödelstraße	18
Abbildung 21: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 2 Rödelstraße	19
Abbildung 22: absolute Anzahl der erfassten Fahrzeuge nach den verschiedenen Nutzergruppen im Planungsraum 3 Pistorisstraße	19
Abbildung 23: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Planungsraum 3 Pistorisstraße	20
Abbildung 24: Planung Einbahnstraßensystem	24
Abbildung 25: Standorte der bestehenden und geplanten Mobilitätsstationen	27
Abbildung 26: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken	35
Abbildung 27: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	36

Stadt Leipzig
**Parkraumkonzept
Leipzig Schleußig**

Endbericht

13. Mai 2015

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

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

Kassel

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