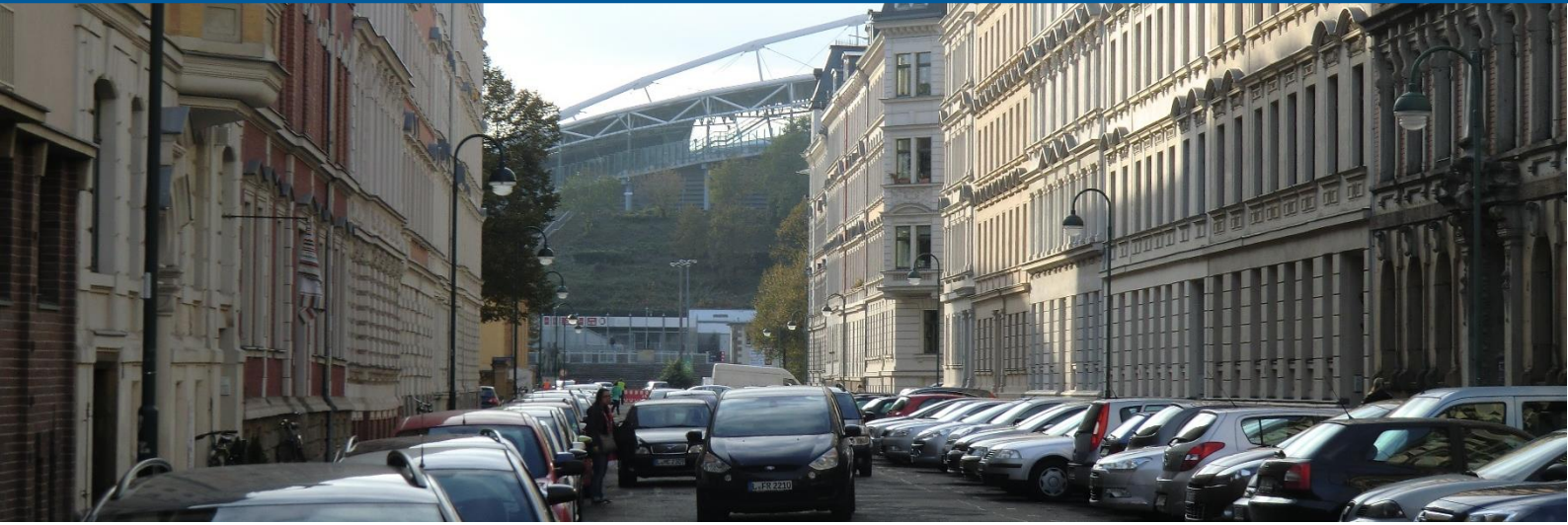


Stadt Leipzig

Untersuchung Anwohnerschutz Waldstraßenviertel

Schlussbericht



Ingenieurbüro
für Stadt- und
Mobilitätsplanung

Stadt Leipzig

Untersuchung Anwohnerschutz Waldstraßenviertel

- Schlussbericht -

Auftraggeber:

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt
Prager Straße 118-136 | 04317 Leipzig

Auftragnehmer:

IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)
Kölnische Straße 71 | 34117 Kassel
fon: 0561 – 20 86 47-39
mail: info@iks-planung.de
web: www.iks-planung.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.
Dipl.-Ing. Claudia Tiemann
Malte Meyerdierks

Kassel, den 29. Januar 2016

© **IKS** – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, 2016

Geschäftsführender Gesellschafter: Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\103_Leipzig Parken Anwohnerschutz\Berichte\Schlussbericht\103_Schlussbericht.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung / Anlass	1
2	Verkehrskonzept Sportforum	2
3	Bestandserhebung / Analyse	3
3.1	Untersuchungsgebiet	3
3.2	Nutzungen straßenweise	4
3.3	Parkplätze und Regelungen	5
3.4	Erhebung des ruhenden Verkehrs	8
3.4.1	Ergebnisse Werktag	10
3.4.2	Ergebnisse Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern	14
3.4.3	Ergebnisse Konzert Udo Jürgens.....	18
3.4.4	Sonstige Ergebnisse	20
3.5	Carsharing	22
3.6	Zusammenfassung	23
3.7	Bewertung der Ergebnisse	24
4	Die Anwendung der Anwohnerschutzzone in anderen Städten	26
4.1	Befragung zur Anwohnerschutzzone	26
4.2	Beispiele zur Anwendung	30
5	Rechtliche Rahmenbedingungen	35
5.1	Bewohnerparkzone.....	35
5.2	Anwohnerschutzzone.....	36
5.3	Schlussfolgerungen	37
6	Ziele, Strategien und Instrumente der Untersuchung Anwohnerschutz im Waldstraßenviertel	38
6.1	Zielsetzung	38
6.2	Generelle Strategien	39
6.3	Strategien für das Waldstraßenviertel.....	40
6.4	Einführung überschaubarer und verständlicher Regelungen	41
6.5	Parkgebühren oder Parkscheibe.....	41
6.6	Bewohnerparkbevorrechtigung	43

6.7	Carsharing	44
7	Parkraumkonzept.....	45
7.1	Varianten zu einer Parkraumbewirtschaftung	45
7.1.1	Variante 1: Riegel – Bewohnerparkplätze.....	46
7.1.2	Variante 2: Großflächige Gebührenerhebung.....	47
7.2	Bewirtschaftung mit Parkgebühren.....	49
7.2.1	Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten	49
7.2.2	Beschilderung	49
7.3	Bewohnerparkplätzen	53
7.3.1	Beschilderung	53
7.3.2	Rechtliche Grundlagen	54
7.3.3	Ausdehnung der Bewohnerparkzonen	55
7.4	Ausweitung des Carsharing-Angebotes	56
7.5	Stadionvorplatz und Liviaplatz.....	57
8	Bewohnerschutzzone.....	58
8.1	Ausdehnung / Art der Sperrmaßnahme.....	58
8.2	Umsetzung der Sperrmaßnahmen	60
8.3	Zeitliche Begrenzung	62
8.4	Indikator Veranstaltungsgrößen	62
8.5	Berechtigter Personenkreis.....	64
8.6	Ergänzende Maßnahmen zur Information.....	65
8.7	Kostenschätzung	66
8.8	Auswirkungen auf einzelne Nutzergruppen.....	66
8.9	Weiterer Klärungsbedarf	67
9	Anhang	69
9.1	Glossar	69
9.2	Literaturverzeichnis	72
9.3	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	73
9.4	Kartenverzeichnis	75

1 Vorbemerkung / Anlass

Das Leipziger Waldstraßenviertel ist geprägt durch eine gründerzeitliche Bebauung, welche historisch bedingt mit einer hohen Wohndichte und einer geringen Anzahl an Parkplätzen ausgestattet ist. Dadurch entsteht ein hoher Parkdruck im Quartier. Durch die vorhandene Nutzungsmischung, mit vielen Dienstleistern im Quartier, wird dieses Problem weiter verschärft.

Direkt angrenzend an das Waldstraßenviertel liegt das Sportforum, welches mit der Red Bull Arena¹ und der Arena Leipzig² zwei Veranstaltungsorte beherbergt, die regelmäßig ein sehr hohes Besucheraufkommen haben. Durch das Angebot vielfältiger Veranstaltungen, wie Konzerte und die sportliche Entwicklung von RB Leipzig, wird erwartet, dass das Besucheraufkommen weiter steigt.

Deshalb wurde das „Nutzungskonzept für den öffentlichen Raum im Umfeld des Sportforums“ von der Ratsversammlung am 18. Juli 2012 beschlossen.³ Dessen Bestandteil ist auch das „Verkehrskonzept für das Sportforum in Leipzig“.⁴

Entsprechend einer Empfehlung des Konzeptes hat der Stadtrat am 18. Juni 2014 den Beschluss⁵ gefasst, die Untersuchung des Waldstraßenviertels zu beauftragen. Als wesentlicher Kernpunkt soll eine Entlastung der an die Veranstaltungsorte angrenzenden Wohnquartiere durch entsprechende Anwohnerschutzkonzepte erreicht werden.

Unter diesen Rahmenbedingungen wurde die IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung durch die Stadt Leipzig im Dezember 2014 damit beauftragt, eine Untersuchung zum Anwohnerschutz für das Leipziger Waldstraßenviertel zu entwickeln.

¹ Stadion von RB Leipzig, ca. 43.500 Plätze (Quelle: <http://www.sportforum-leipzig.com/red-bull-arena/allgemeine-informationen2/allgemeine-informationen/r-allgemeine-informationen2-a-266.html> [Zugriff: 06.05.2015])

² Veranstaltungshalle, Platz für bis zu 12.300 Besucher (Quelle: http://www.sportforum-leipzig.com/arena_leipzig/allgemeine-informationen1/allgemeine-informationen/r-allgemeine-informationen1-a-256.html [Zugriff: 06.05.2015])

³ Stadtratsbeschluss: RBV-1312/12

⁴ SHP-Ingenieure; Verkehrskonzept Sportforum. Hannover 2014

⁵ Stadtratsbeschluss: RBV-2101/14 (DS 3765)

2 Verkehrskonzept Sportforum

Das „Verkehrskonzept Sportforum“⁶ betrachtet die großräumige Verkehrsführung zum Untersuchungsgebiet und schlägt für sieben durch Besucherzahlen definierte Veranstaltungsszenarien Maßnahmenpakete vor, wobei die konkreten Vorschläge zum „Schutz der Wohnquartiere“ im Anschluss dargestellt werden:⁷

- ▶ Zum Szenario I (Veranstaltungen bis 12.000 Besuchern) heißt es: *„Auf Maßnahmen zum Schutz der Wohnquartiere Waldstraße ist nach Möglichkeit noch zu verzichten, obwohl hier das kostenlose Parken hohe Anziehungskraft ausübt (Bei temporären Maßnahmen zum Schutz der Wohnquartiere ist eine Besucherzahl als Einsatzgrenze zu definieren.)“*⁸
- ▶ In Szenario II (Veranstaltungen bis 20.000 Besucher) sei ein Schutz der Wohnquartiere rund um die Waldstraße ratsam.
- ▶ Ab Szenario III (Veranstaltungen ab 20.000 Besucher bis 35.000 Besucher) bis Szenario VI (Veranstaltungen bis zu 80.000 Besucher) sei ein Schutz der Wohnquartiere unverzichtbar.

Um den Veranstaltungsverkehr aus dem Wohnquartier Waldstraßenviertel herauszuhalten bzw. eine Widerstandserhöhung zu erreichen, wird vorgeschlagen eine monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze mit Sonderparkberechtigung für Bewohner einzurichten. Die Bewirtschaftung solle montags bis sonntags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 23.00 Uhr gelten.⁹

Ab Szenario III (entspricht 20.000 - 35.000) Besucher wird die Einrichtung einer Anwohnerschutzzone im Einzelfall vorgeschlagen.¹⁰ Ab einer Veranstaltungsgröße von 35.000 Besuchern (Szenario IV) wird die Einrichtung einer temporären Anwohnerschutzzone für alle Veranstaltungen vorgeschlagen.¹¹ Dies betrifft etwa 30 regelmäßige Veranstaltungen im Jahr und eine nicht bezifferbare Anzahl von Einzelveranstaltungen mit mehr als 50.000 Besuchern.

Die Szenarien I bis III umfassen bis zu 80 Veranstaltungstage im Jahr.

⁶ SHP-Ingenieure; Verkehrskonzept Sportforum. Hannover 2014

⁷ Ebenda, S. 19ff

⁸ Ebenda. S. 25

⁹ Vgl. ebenda, S. 95

¹⁰ Vgl. ebenda, S. 109

¹¹ Vgl. ebenda, S. 111ff

3 Bestandserhebung / Analyse

Um eine objektive Sicht auf die Situation des ruhenden Verkehrs im Waldstraßenviertel zu erhalten, wurde zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt.

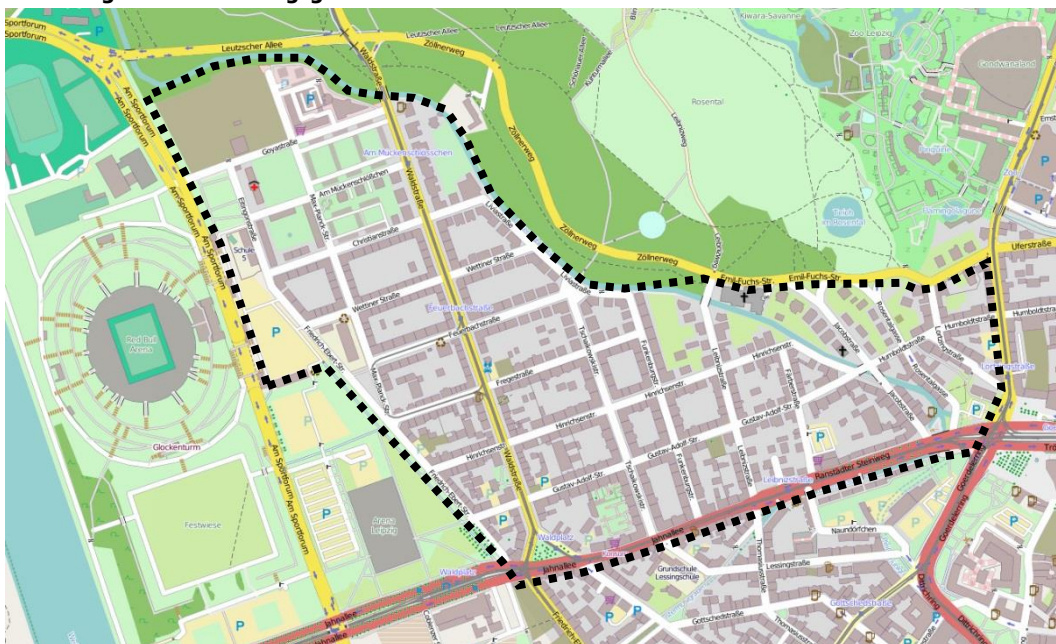
3.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet grenzt direkt östlich an das Sportforum Leipzig an und ist insgesamt ca. 68ha groß. Die genaue Eingrenzung des Untersuchungsgebietes ist in Abbildung 1 dargestellt.

Folgende Straßen grenzen das Gebiet ein und sind ggf. Bestandteil der Untersuchung:

- ▶ Norden: Goyastraße, Liviastraße, Emil-Fuchs-Straße (nicht Bestandteil der Untersuchung)
- ▶ Osten: Pfaffendorfer Straße (nicht Bestandteil der Untersuchung)
- ▶ Süden: Jahnallee, Ranstädter Steinweg
- ▶ Westen: Friedrich-Ebert-Straße, Eitingonstraße

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: OpenStreetMaps

3.2 Nutzungen straßenweise

Verkehr steht immer in Wechselbeziehung zu den vorhandenen Nutzungen innerhalb einer Straße. Um neben den Veranstaltungsorten Red Bull Stadion und Arena Leipzig weitere Zielorte im Waldstraßenviertel räumlich zu definieren, sind die Straßen im Untersuchungsgebiet entsprechend ihrer vorherrschenden Nutzungen aufgenommen und gekennzeichnet worden. Die Darstellung der straßenweisen Nutzungen ist in Abbildung 2 zu sehen.

Abbildung 2: Nutzungen straßenweise



Das Untersuchungsgebiet ist ein gründerzeitliches Quartier mit einer hohen Nutzungsmischung. Besonders wird das Gebiet durch viele Dienstleistungsbetriebe geprägt. In der Waldstraße und der Jahnallee sind zusätzlich Gastronomie und auch Einzelhandel angesiedelt. Diese Nutzungsmischung führt zu einem hohen Zielverkehr verschiedener Nutzergruppen, was wiederum Konkurrenzen um den knappen Parkraum hervorbringt. An Veranstaltungstagen kommt zusätzlich der Veranstaltungsverkehr des westlich angrenzenden Sportforums hinzu.

3.3 Parkplätze und Regelungen

Im Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen öffentlichen Parkplätze und die öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Die Parkplätze sind in Karte 1 entsprechend ihrer Bewirtschaftung dargestellt.

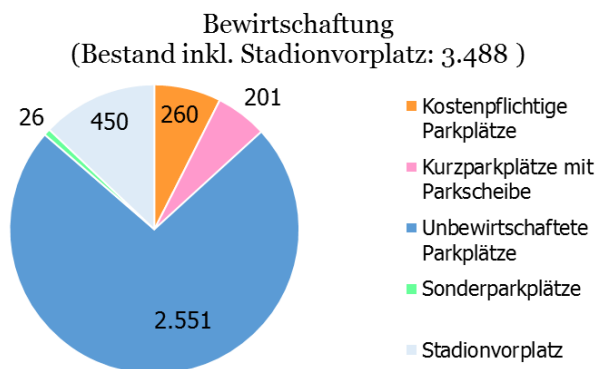
Erfasst wurden hierbei Ort, Parkregelungen und Anzahl der Parkplätze. Zusätzlich erhoben wurden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen, die das Parken einschränken, wie z. B.:

- ▶ Absolutes Haltverbot (Z 283)
- ▶ eingeschränktes Haltverbot (Z 286 StVO)
- ▶ vor oder auf Fußgängerüberwegen (Z 293 StVO)
- ▶ 15 Meter vor oder hinter Haltestellenschildern (Z 224 StVO)
- ▶ Parken im 5 Meter Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen (§ 12 Abs. 3, Nr. 1 StVO)
- ▶ im Bereich von Bordsteinabsenkungen (§ 12, Abs. 3, Nr. 5 StVO)
- ▶ Grenzmarkierungen für Haltverbote (Z 299 StVO)
- ▶ Haltverbote durch Richtungspfeile (Z 297 StVO)
- ▶ Haltverbote durch Fahrbahnbegrenzungen (Z 295 Nr. 1d StVO bzw. Z 296 Nr. 2)

Parkplätze im öffentlichen Straßenraum

Zum Zeitpunkt der Kennzeichenerhebung (November 2014) waren insgesamt 3.488 öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Abbildung 3: Öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze – Anzahl und Bewirtschaftung



Mit 2.551 Parkplätzen ist der Großteil der Parkplätze unbewirtschaftet. 201 Parkplätze werden mittels Parkscheibe bewirtschaftet. Diese Parkplätze liegen fast vollständig in und angrenzend der Jahnallee bzw. entlang der Waldstraße verteilt.

260 Parkplätze werden monetär bewirtschaftet. Die Parkplätze liegen im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (zwischen Jacobstraße und Pfaffendorfer Straße).

Abbildung 4: von links: Wettiner Straße (unbewirtschaftet), Jahnallee (Parkscheibe), Humboldtstraße (Parkschein)



Folgende Reglementierungen gelten auf den monetär bewirtschafteten Parkplätzen:

- ▶ Bewirtschaftete Zeiten: 9:00 Uhr – 18:00 Uhr (außer sonn- und feiertags)
- ▶ Gebühren: 0,70€ / 30min
- ▶ Mindestgebühr: 0,70€
- ▶ Parkhöchstdauer: keine
- ▶ Bezahlung: Bargeld, Geldkarte
- ▶ Für Bewohner besteht die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen zu beantragen

Folgende Reglementierungen gelten auf den mittels Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätzen:

- ▶ Bewirtschaftete Zeiten: 8:00 Uhr – 18:00 Uhr (montags – freitags / werktags)
- ▶ Parkhöchstdauer: 1h

Auf dem Stadionvorplatz finden ca. 450 Fahrzeuge Platz. Dieser Parkplatz ist außerhalb von Veranstaltungen nicht bewirtschaftet.

Während Fußballspielen des RB Leipzig wird der Stadionvorplatz von Ordnern abgeriegelt. Einfahrt erhalten dann noch Pressefahrzeuge, VIP-Gäste, Einsatzfahrzeuge und Bewohnerfahrzeuge. Berufspendler, Kundenfahrzeuge und Besucher- verkehre können den Parkplatz zu diesen Zeiten nicht mehr anfahren.

Abbildung 5: Stadionvorplatz unbewirtschaftet (oben) und während des Heimspiels des RB Leipzig gegen VFL Bochum am 24.10.2014 (mittig und unten)



3.4 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur qualitativen und quantitativen Ermittlung der einzelnen Nutzergruppen und der entsprechenden Nutzungskonkurrenzen, besonders auch bezüglich der Veranstaltungsverkehre, wurden insgesamt drei Kennzeichenerfassungen des ruhenden Verkehrs durchgeführt.

Methodik

Erhoben wurde an folgenden Tagen:

- ▶ Repräsentativer Werktag¹²
- ▶ Während eines Heimspiels von RB Leipzig¹³
- ▶ Während eines Konzertes in der Arena Leipzig¹⁴

Die detaillierten Termine und Erhebungszeiten sind in Tabelle 1 aufgelistet.

Tabelle 1: Erhebungstermine und -zeiten

Uhrzeit	Fußball RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern Red Bull Arena Zuschauer: 25.637 Montag, 03.11.2014	Konzert Udo Jürgens Arena Leipzig Zuschauer: ca. 10.000 Montag, 17.11.2014	Repräsentativer Werktag Keine Veranstaltung Dienstag, 25.11.2014
9.00 Uhr			X
11.00 Uhr			X
13.00 Uhr			X
15.00 Uhr			X
17.00 Uhr			X
21.00 Uhr	X (Bereich westlich Funkenburgstraße)	X (Bereich westlich Funkenburgstraße)	X
2.00 Uhr nachts			X

¹² Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 28

¹³ Erhebung im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (bis Funkenburgstraße)

¹⁴ Erhebung im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (bis Funkenburgstraße)

Während der Erhebungen wurden die Kennzeichen der auf öffentlichen Parkplätze im Straßenraum abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge im Untersuchungsgebiet erfasst.

Um den Anforderungen des Datenschutzes zu entsprechen, wurden die Kennzeichen ohne das Ortskennzeichen aufgenommen (z.B. ohne „L“ für Stadt bzw. Landkreis Leipzig).¹⁵

Die Rundgänge an dem Werktag wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

9:00 Uhr

11:00 Uhr

13:00 Uhr

15:00 Uhr

17:00 Uhr

An allen drei Erhebungen wurde ein Rundgang um 21.00 Uhr durchgeführt. An dem Werktag sollten eventuelle Nutzungskonflikte mit Restaurant- bzw. Kneipenbesuchern ermittelt werden. Während dem Heimspiel von RB Leipzig und dem Konzert von Udo Jürgens in der Arena Leipzig wurde ebenfalls um 21:00 Uhr erhoben, um eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.¹⁶

Um detailgenaue Aussagen zum Parkverhalten der Bewohner machen zu können, wurde während der Erhebung an dem Werktag eine Kennzeichenerhebung auch während der Nachtstunden (zwischen 2.00 Uhr und 5.00 Uhr) durchgeführt. Die Auslastung durch Bewohner tagsüber ergibt sich somit aus den Kennzeichen der nachts abgestellten Fahrzeuge. Dies gilt auch für die an den Veranstaltungstagen ermittelten Bewohnerfahrzeuge.

Für die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum wurden entsprechende Rundgänge erstellt. In insgesamt 19 Zählbezirken wurden während der Erhebung an dem Werktag insgesamt 19.640 Kennzeichen erhoben und ausgewertet. Während der Erhebung des Heimspiels von RB Leipzig wurden 2.915 Kennzeichen erhoben und während des Udo Jürgens Konzertes in der Arena Leipzig 2.640 Kennzeichen.

¹⁵ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 103

¹⁶ Beide Veranstaltungen liefen während der gesamten Erhebungszeit, womit die Ergebnisse die Auswirkungen der Veranstaltungsverkehre auf das Waldstraßenviertel widerspiegeln

Die unterschiedlichen Nutzergruppen können durch die gewählten Erhebungszeiten des repräsentativen Werktags ausreichend genau identifiziert und quantifiziert werden. Durch diese Erfassungsmethode können auch Aussagen zur Parkdauer gemacht werden:

- ▶ Kurzparken: 1 Zählung
- ▶ Mittelzeitparken: 2 Zählungen
- ▶ Langzeitparken: 3-4 Zählungen
- ▶ Dauerparken: 5-6 Zählungen

Auswertung

Der Grad der ermittelten Auslastung ist folgendermaßen zu bewerten:¹⁷

- ▶ über 120%: sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
- ▶ bis 120%: sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
- ▶ bis 100%: sehr hoher Parkdruck
- ▶ bis 90%: hoher Parkdruck
- ▶ bis 80%: mittlerer Parkdruck
- ▶ bis 70%: geringer Parkdruck
- ▶ bis 60%: kein Parkdruck

3.4.1 Ergebnisse Werktag

In Abbildung 6 und Abbildung 7 sind die Tagesganglinien und die Parkdauern aller erhobenen Park- und Stellplätze¹⁸ und der Stadionvorplatz separat dargestellt.

Ein wesentlicher Parameter zur Beschreibung des Parkverhaltens ist die Auswertung der Nutzergruppen. Mit den verschiedenen Nutzergruppen wird dargestellt, ob die Fahrzeuge von Bewohnern stammen, nur eine kurze oder längere Zeit dort parken und zum Beispiel von Berufspendlern abgestellt werden.

Die erhobenen Nutzergruppen um 11:00 Uhr und 21:00 Uhr sind in Abbildung 8 und Abbildung 9 dargestellt.

¹⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 42

¹⁸ Exklusive Parkplatz Stadionvorplatz

Die Untersuchungsergebnisse für den Werktag sind zudem zeitlich differenziert in den Karten 2 bis 6 dargestellt.

Abbildung 6: Tagesganglinie des Werktags

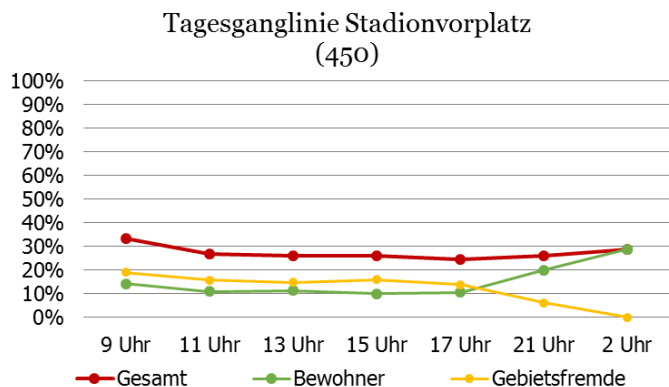
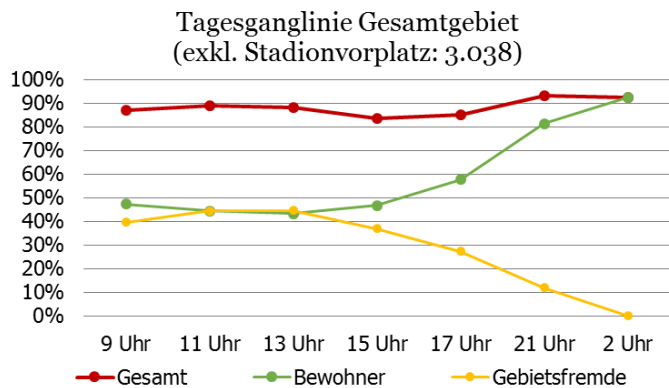
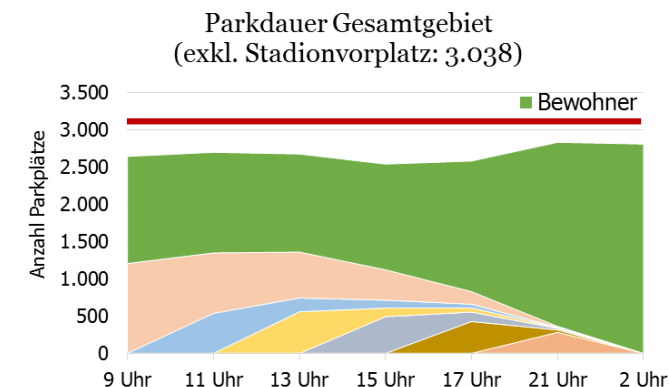


Abbildung 7: Parkdauern des Werktags



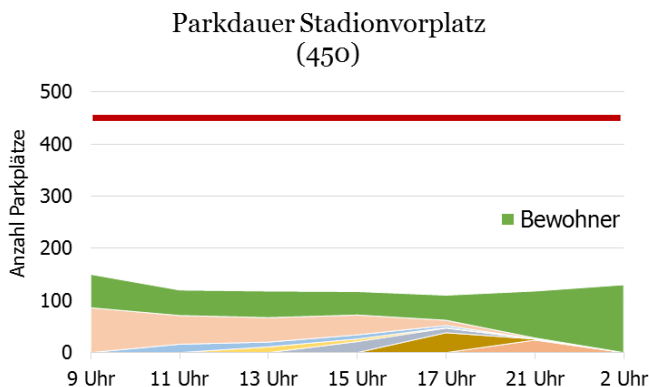


Abbildung 8: Nutzergruppen um 11:00 Uhr

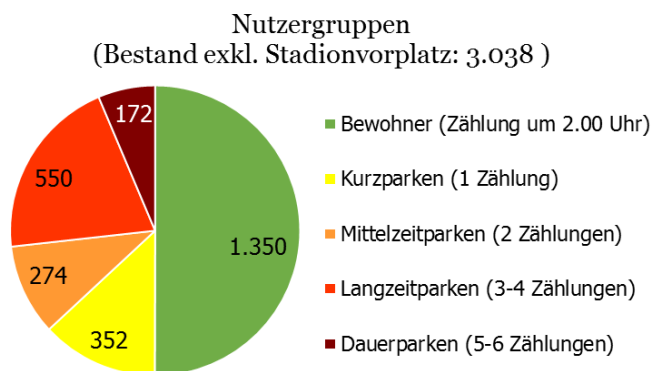
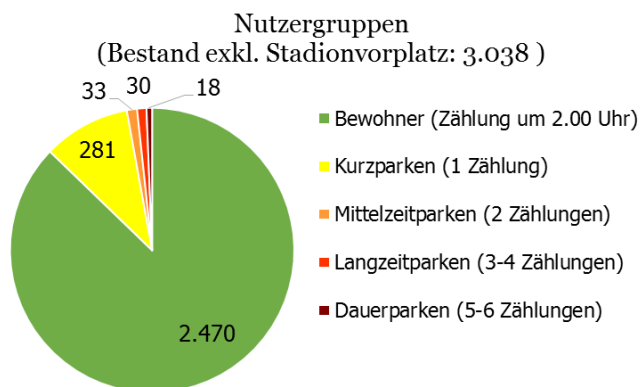


Abbildung 9: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 21:00 Uhr



Folgende Ergebnisse lassen sich feststellen:

11:00 Uhr

- ▶ Es besteht mit 89% Auslastung ein hoher Parkdruck im Untersuchungsgebiet (UG) - 2.698 Fahrzeuge auf 3.038 Parkplätzen.
- ▶ Es ist ein Verteilungsproblem erkennbar. Während in manchen Straßen Kapazitäten ungenutzt bleiben, sind angrenzende Straßen überlastet.
- ▶ 1.350 erhobene Fahrzeuge sind Bewohnern zuzuordnen, zusätzlich stehen 1.348 gebietsfremde Fahrzeuge im UG.
- ▶ 722 Fahrzeuge sind Langzeit- und Dauerparker, diese Fahrzeuge können Berufspendlern zugeordnet werden.
- ▶ Der Stadionvorplatz bietet große Reserven (ca. 320 Parkplätze).

Spitzenstunde um 21:00 Uhr

- ▶ Zur Spitzenstunde bestand mit 93% Auslastung ein sehr hoher Parkdruck – 2.832 Fahrzeuge im UG.
- ▶ Um 21:00 Uhr waren noch 362 Fahrzeuge von Gebietsfremden im UG.
- ▶ Der Stadionvorplatz bietet auch zur Spitzenstunde ca. 330 freie Parkplätze.

2:00 Uhr (Nachterhebung)

- ▶ Nachts wurde wie schon zur Spitzenstunde mit 92% ein sehr hoher Parkdruck festgestellt – 2.832 Fahrzeuge im UG.
- ▶ Auch nachts waren 320 Parkplätze auf dem Stadionvorplatz ungenutzt.

Regelkonformität

An den Tagen der Erhebungen wurden zusätzlich Untersuchungen zur Parkberechtigung und unzulässigen Parkvorgängen angestellt.

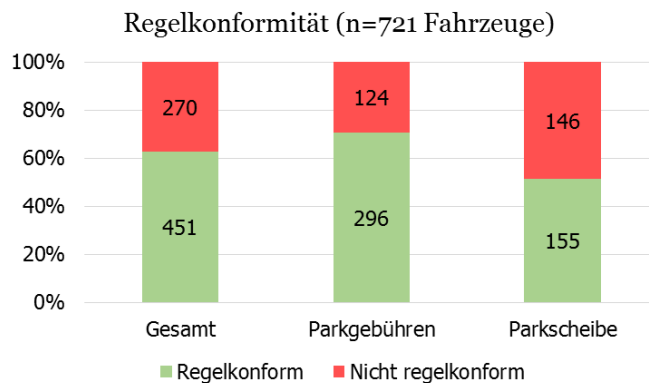
Auf den Parkplätzen mit Parkgebühren wurde durch zusätzliche Rundgänge geprüft, ob der Parkschein regelkonform ausgelegt wurde. Auf Parkplätzen, die mittels Parkscheibe bewirtschaftet werden, wurde entsprechend eine regelkonforme Auslage der Parkscheibe geprüft.

Um die Kennzeichenerhebungen nicht zu behindern, wurde die Prüfung der Regelkonformität außerhalb der Zeiten der Kennzeichenerhebung durchgeführt.

Insgesamt wurden 721 Fahrzeuge überprüft.

Eine grafische Darstellung der Ergebnisse ist in Abbildung 10 zu sehen. Es wird deutlich, dass die Parkscheibenregelung, mit nur etwa 50% regelkonformer Auslage, eine geringe Beachtung findet. Die Regelkonformität auf den Parkplätzen mit Parkscheinautomaten liegt mit 70% schon deutlich höher.

Abbildung 10: Regelkonformität



3.4.2 Ergebnisse Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern

In Abbildung 11 und Abbildung 12 ist die Auslastung während des Heimspiels von RB Leipzig gegen den 1.FC. Kaiserslautern dargestellt.

Abbildung 11: Auslastung Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern

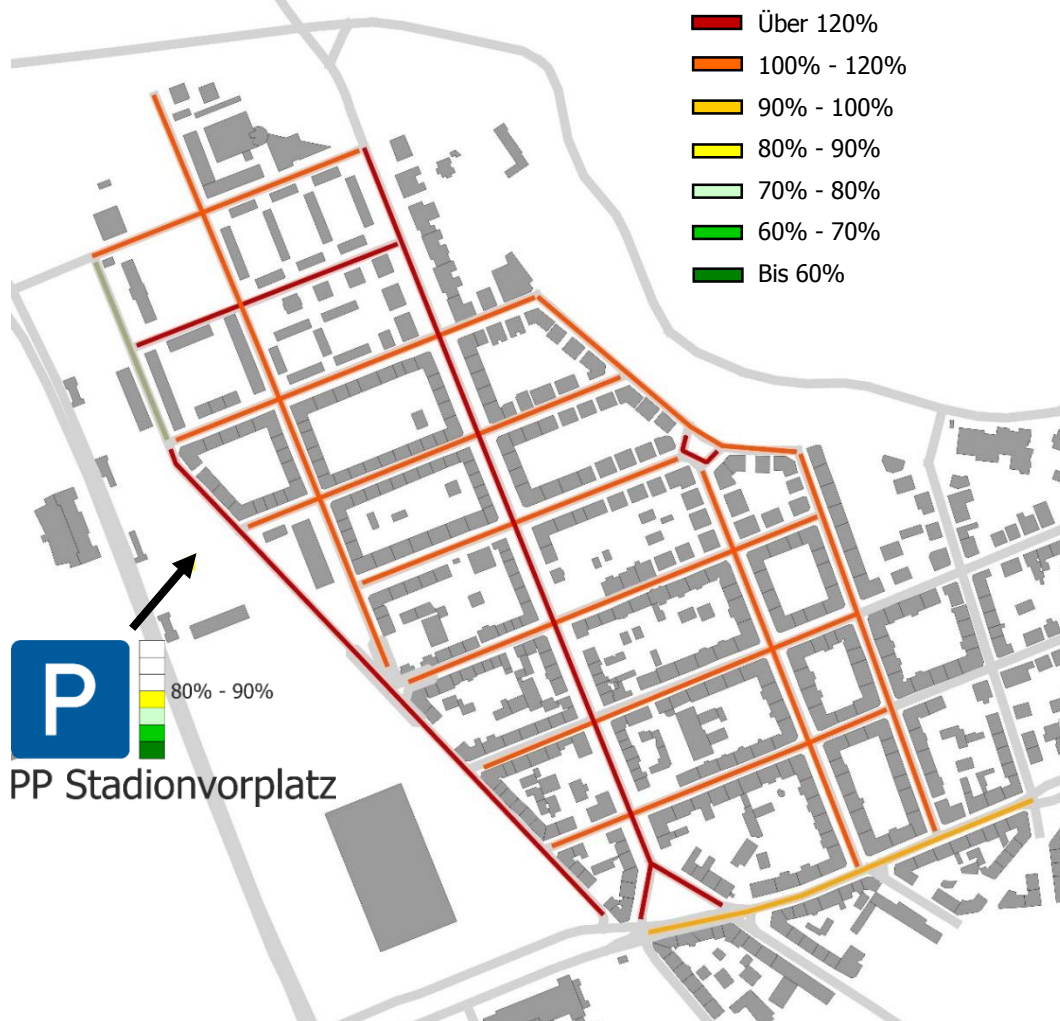
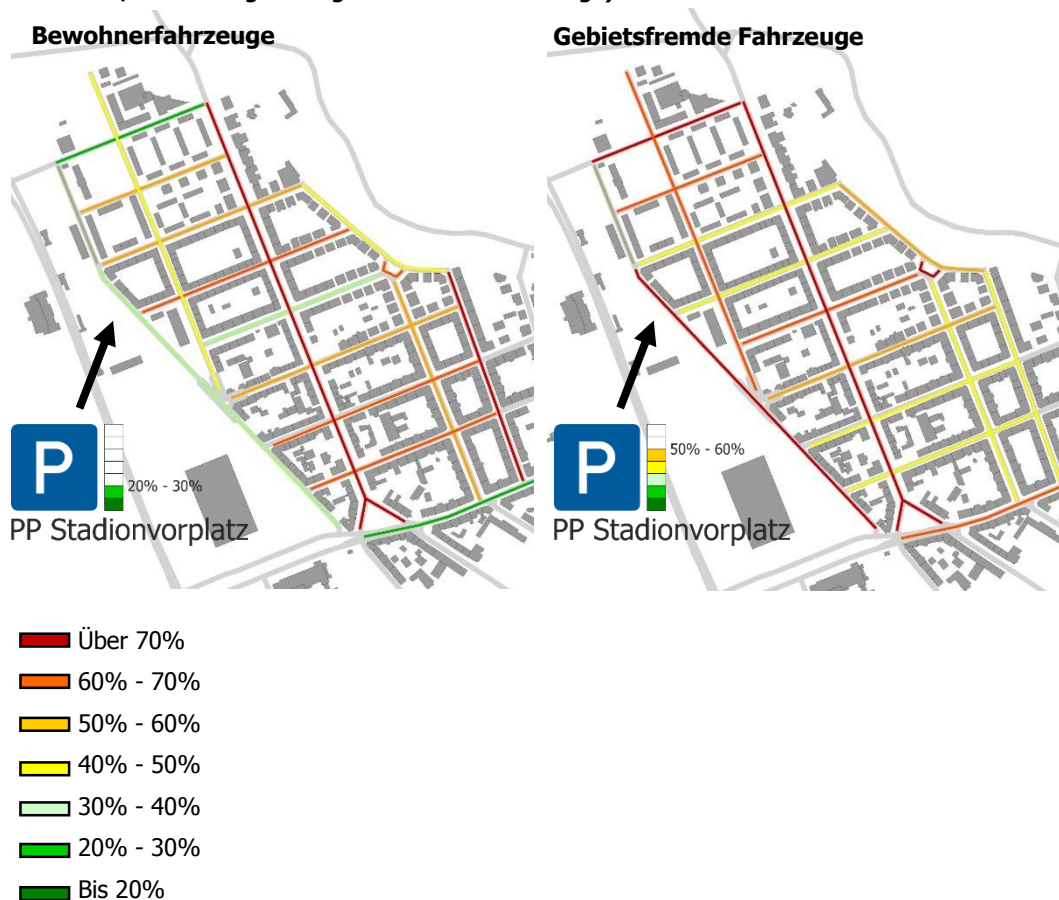


Abbildung 12: Auslastung Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern (Auslastung durch Bewohner/ Auslastung durch gebietsfremde Fahrzeuge)



Folgende Ergebnisse lassen sich ablesen:

- ▶ Mit 115% besteht eine sehr hohe Auslastung des Untersuchungsgebietes.
- ▶ Es wurden viele illegale Parkvorgängen beobachtet (Zweite Reihe parken, illegal auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge, Parken im 5m-Einmündungsbereich).
- ▶ Während des Fußballspiels wurden im Gebiet 1.193 Bewohnerfahrzeuge und 1.353 Fahrzeuge von Gebietsfremden (Fans etc.) erhoben.
- ▶ Im Vergleich zu dem Normaltag befanden sich 654 Bewohnerfahrzeuge weniger und 1.079 zusätzliche Fahrzeuge von Gebietsfremden im UG.
- ▶ Die Organisation am Stadionvorplatz ist nicht optimal. Besuchern ist nicht ersichtlich, dass dieser Parkplatz für sie gesperrt ist, wodurch es immer wieder zu Wendemanövern auf der Friedrich-Ebert-Straße kommt.

- ▶ Besonders „chaotisch“ wurde auf dem Liviaplatz geparkt, wo inmitten des Platzes eine dritte Parkreihe eröffnet wurde und einige Fahrzeuge dadurch zugeparkt wurden.

Abbildung 13: Situation im Waldstraßenviertel während Heimspiel RB Leipzig



3.4.3 Ergebnisse Konzert Udo Jürgens

In Abbildung 14 und Abbildung 15 ist die Auslastung während des Konzertes von Udo Jürgens in der Arena Leipzig dargestellt.

Abbildung 14: Auslastung Konzert Udo Jürgens

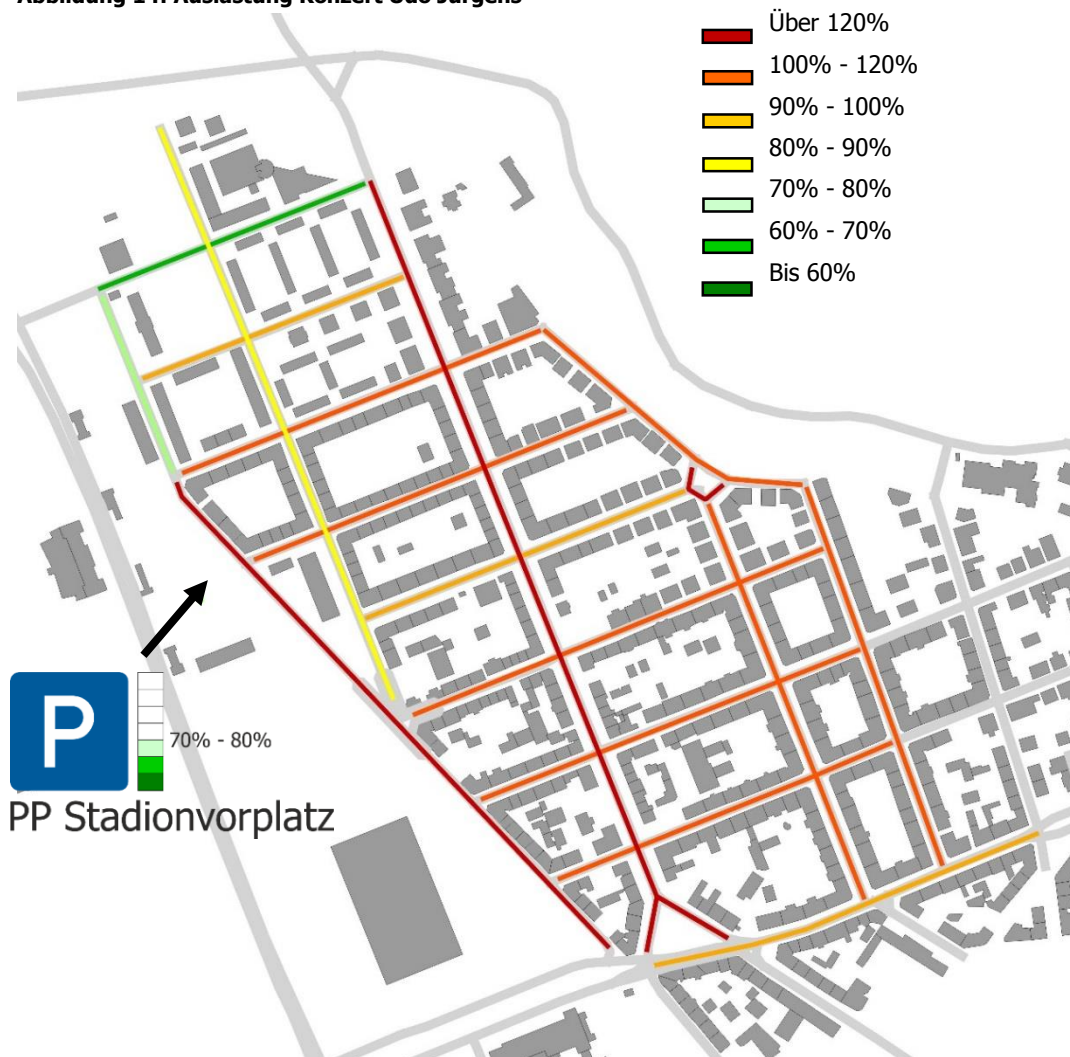
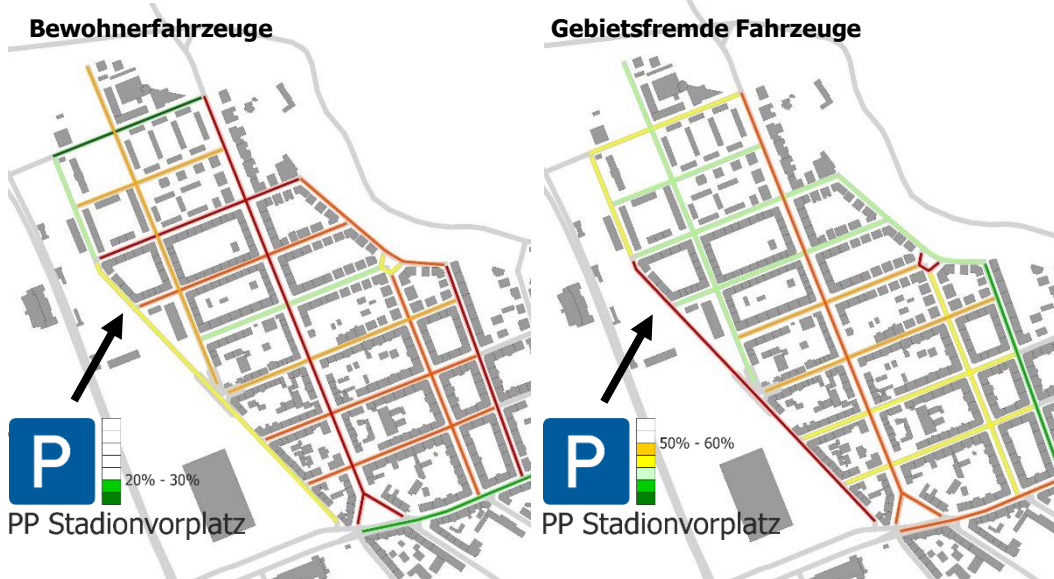


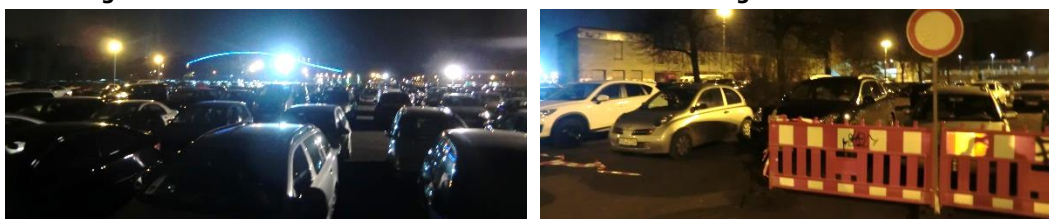
Abbildung 15: Auslastung Konzert Udo Jürgens (Auslastung durch Bewohner / Auslastung durch gebietsfremde Fahrzeuge)



Folgende Ergebnisse lassen sich feststellen:

- ▶ Sehr hohe Auslastung des Gebietes mit vielen illegalen Parkvorgängen sind im Umfeld der Arena Leipzig (103%) zu beobachten.
- ▶ Während des Konzerts wurden im UG 1.308 Bewohnerfahrzeuge und 1.034 Fahrzeuge von Gebietsfremden (Konzertbesucher) erhoben.
- ▶ Im Vergleich zum Normaltag stehen 539 Bewohnerfahrzeuge weniger und 760 zusätzliche Fahrzeuge von Gebietsfremden im UG.
- ▶ Organisation am Stadionvorplatz nicht optimal, dieser wurde zudem als Überlaufparkplatz für die Parkplätze vor der Halle genutzt.

Abbildung 16: Situation im Waldstraßenviertel während des Udo Jürgens Konzertes



3.4.4 Sonstige Ergebnisse

Waldstraße „zweite Reihe Parken“

Die Waldstraße besitzt eine hohe Nutzungsmischung mit entsprechenden Parkdruck. Die vorhandenen Parkbuchten werden entgegen den Bestimmungen der StVO¹⁹ in vielen Fällen nicht beachtet oder dort parkende Fahrzeuge einfach durch auf der Fahrbahn abgestellte Fahrzeuge zugeparkt. Die Zu- bzw. Ausfahrt zu und von den Parkbuchten kann dann nur noch über den Gehweg erfolgen, was auch entsprechend zu beobachten war.

Abbildung 17: „Zweite Reihe Parken“ in der Waldstraße



¹⁹ Straßenverkehrs-Ordnung (Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4.2013, geändert durch Art. 2 V v. 15.9.2015 I 1573); § 12 Halten und Parken Art. (3) Abs. 2

Liviaplatz

Der Liviaplatz ist auf Fahrbahnniveau großflächig asphaltiert und bietet für die verschiedenen Verkehrsarten keinerlei Struktur und angemessene Gestaltung.

Der gesamte freie Platz wird von Fahrzeugen auch befahren, so dass sich Fußgänger und Radfahrer beim Queren oder Längsverkehr verunsichert fühlen.

Dadurch wirkt der Liviaplatz als Barriere zu dem angrenzenden Freiraum in Richtung Zoo. Während der Bestandsaufnahme wurde mehrfach beobachtet, wie besonders Kinder oder ältere Menschen mit Rollatoren den Platz queren wollten und durch kreuzende Pkw gehindert wurden.

Zusätzlich nutzt der Kfz-Verkehr diese Fläche bei Bedarf, z.B. während Fußballspielen von RB Leipzig, unstrukturiert als Parkplatz (siehe Abbildung 13 auf Seite 17).

Insgesamt ist die Platzgestaltung des Liviaplatzes gegenüber den Nutzungsansprüchen und der Verbindungsfunktion zwischen dem Wohnquartier und der angrenzenden Grünfläche unangemessen.

Abbildung 18: Impressionen Liviaplatz



Stadionvorplatz

Der Stadionvorplatz wird als Parkplatz genutzt. Die Anordnung der parkenden Pkw erfolgt dabei ohne eine Regelung durch Markierungen. Problematisch wird dieser Zustand während Veranstaltungen, wo der Platz an seine Kapazitätsgrenzen stößt und gleichzeitig als Ankunftsart vieler Fans dient, die das Stadion fußläufig aus Richtung Waldstraßenviertel erreichen.

Durch die „wild“ parkenden Pkw werden kaum entsprechende Gassen freigelassen, was den Fußgängerströmen ein ungehindertes Ankommen am Stadion ermöglichen würde.

Neben der Hinderniswirkung der parkenden Pkw bietet dieser Anblick keinen schönen Empfang für Fußgänger.

Abbildung 19: Stadionvorplatz kurz vor Spielbeginn Heimspiel RB Leipzig



Überwachung

Während der Bestandserhebung wurde eine hohe flächendeckende Überwachung über den gesamten Tag festgestellt. Auch während des Heimspiels gegen den 1.FC Kaiserslautern wurde in den späten Abendstunden beispielsweise kontrolliert, ob Fahrzeuge illegal auf den Gehwegen parken und ggf. Strafzettel verteilt.

Abbildung 20: Überwachung im Waldstraßenviertel



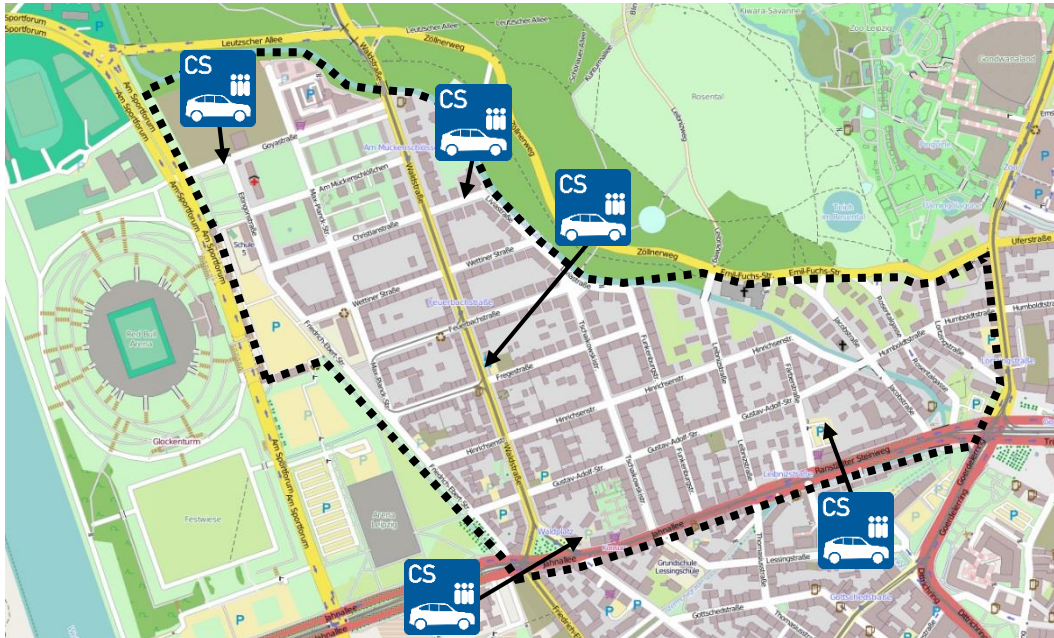
3.5 Carsharing

Aktuell bietet der Anbieter teilAuto an fünf Standorten im gesamten Untersuchungsgebiet Carsharing-Fahrzeuge an²⁰. Insgesamt stehen sieben Fahrzeuge in den Fahrzeugklassen Mini, Klein, Kompakt und Lieferwagen zur Verfügung. Die Standorte sind dezentral im UG verteilt. Einzig die Standortwahl der Carsharing-

²⁰ Quelle: Teil-Auto (http://teilauto.dbcarsharing-buchung.de/kundenbuchung/process.php?proc=stadt&stadt_id=6&&key=9038ff910d0af28a19e9c53f1_7749e6d...00000) [Zugriff: 19.05.2015]

Fahrzeuge ist teilweise zu bemängeln, da diese teils sehr versteckt sind. In Abbildung 21 sind die Standorte der Carsharing-Autos dargestellt.

Abbildung 21: Carsharing-Standorte im Waldstraßenviertel



Kartengrundlage: OpenStreetMaps; Verortung nach Internetauftritt teilAuto

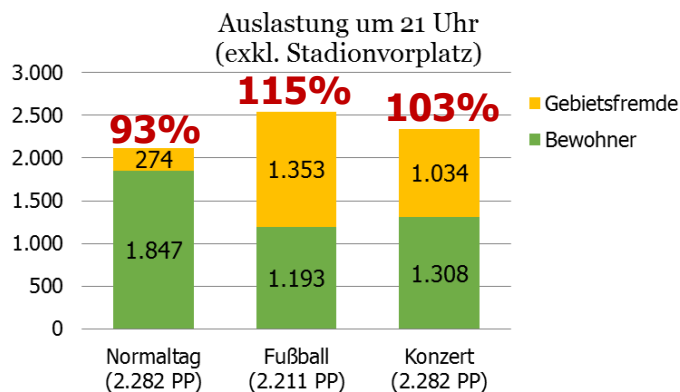
3.6 Zusammenfassung

Die Bestandserhebung und Analyse lässt sich wie folgt zusammenfassend:

- ▶ Das Waldstraßenviertel ist ein belebtes Quartier mit vielen Dienstleistern und Gastronomie in der Waldstraße und der Jahnallee, was auch an Normaltagen zu einem hohen Parkdruck führt.
- ▶ Es besteht eine gute ÖPNV-Anbindung im Quartier.
- ▶ Im Waldstraßenviertel wird Carsharing angeboten.
- ▶ Während regulären Werktagen ohne Veranstaltungen besteht bereits eine sehr hohe Auslastung der Parkplätze im UG.
- ▶ Tagsüber werden bereits an Normaltagen bis zu 50% der parkenden Fahrzeuge durch gebietsfremde Fahrzeuge gestellt.
- ▶ Es ist ein Verteilungsproblem erkennbar – in einzelnen Straßen bleiben freie Kapazitäten ungenutzt, angrenzende Straßen sind überlastet.
- ▶ Parkplätze in Geschäftsstraßen werden zum großen Teil von Bewohnern und Berufspendlern zugesperrt.

- ▶ Durch den Stadionvorplatz sind an dem Normaltag jederzeit ungenutzte Kapazitäten vorhanden.
- ▶ An Veranstaltungstagen sind die Kapazitäten im Quartier nicht mehr ausreichend, was zu Falschparken führt und Bewohner teilweise dazu zwingt, ihr Fahrzeug außerhalb des UG abzustellen.

Abbildung 22: Vergleich Normaltag, Heimspiel RB Leipzig, Konzert Udo Jürgens



- ▶ Liviaplatz und Stadionvorplatz sind unstrukturiert und unmaßstäblich und ihren Nutzungen wenig angemessen.
- ▶ Viele illegale Parkvorgänge in der Waldstraße („Zweite Reihe Parken“)
- ▶ Trotz häufiger Kontrollen liegt die Regelkonformität bzw. die Einhaltung der Parkhöchstdauer auf den Parkplätzen mit Parkscheibe bei nur etwa 50%.

3.7 Bewertung der Ergebnisse

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse wurde deutlich, dass das Leipziger Waldstraßenviertel viele positive Qualitätsmerkmale eines lebenswerten Wohnquartieres in sich vereint.

Merkmale, wie die hohe Nutzungsmischung, die gute ÖPNV-Anbindung, die Nähe zur Innenstadt und das integrierte Sportforum mit seinen Veranstaltungsorten, sind hier positiv hervorzuheben.

Trotz der guten ÖPNV-Anbindung besteht jedoch über den gesamten Tag ein hoher bis sehr hoher Parkdruck im Quartier, was auch dadurch zustande kommt, das dort tagsüber sehr viele Pendlerfahrzeuge abgestellt werden.

Da ein Großteil der Parkplätze im Waldstraßenviertel nicht bewirtschaftet ist, besteht für Gebietsfremde die Möglichkeit, ihr Fahrzeug dort ohne Einschränkungen zu parken. Besonders während Veranstaltungen, wenn die Parkplätze innerhalb des Sportforums monetär bewirtschaftet sind, besteht demnach ein

großer Anreiz für Veranstaltungsbesucher, einen kostenfreien Parkplatz im Waldstraßenviertel zu suchen.

Auch die Parkplätze, die mittels Parkscheibenregelung geregelt sind, sollten bezüglich ihrer Wirksamkeit in Frage gestellt werden, da sie trotz einer hohen Überwachung nur eine Regelkonformität von 50% aufweisen und zusätzlich keinen Einfluss auf den Besucherverkehr von Abendveranstaltungen haben.

Für die Bewohner vieler Straßen stellt sich bereits an Normaltagen das Problem dar, einen wohnungsnahen Parkplatz zu finden. Zumindest für den westlichen Bereich des Gebiets wird diese Problematik dadurch entschärft, dass der Stadionvorplatz ganztags ausreichend Kapazitäten bereithält.

Besonders problematisch wird die Situation im Quartier, wenn große Veranstaltungen, z.B. Heimspiele von RB Leipzig, stattfinden.²¹ Die Parkplätze im Waldstraßenviertel werden dann in hohem Maße von gebietsfremden Fahrzeugen genutzt, was die Chance für Bewohner, einen wohnungsnahen Parkplatz zu finden, deutlich verschlechtert.

Insgesamt kann der zusätzliche Parkdruck an vielen Veranstaltungstagen durch die Parkplätze im Quartier nicht aufgenommen werden, zumal dann der Stadionvorplatz neben Bewohnern nur für bestimmte Nutzergruppen der Veranstaltung zugänglich ist.

Diese Situation führt neben den Einschränkungen für die Bewohner dazu, dass ein hoher Falschparkeranteil (5m-Einmündungsbereich, Gehwegparken etc.) auftritt, was wiederum zu Einschränkungen für den Fuß- und den Radverkehr führt. Mögliche Verwarngelder durch das Ordnungsamt werden von den Veranstaltungsbesuchern augenscheinlich in Kauf genommen.

Auch die Straßenbahngleise in der Waldstraße können an Veranstaltungstagen nur durch ständige Präsenz von Ordnungskräften von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

²¹ Das Heimspiel während der Erhebung wurde von ca. 25.500 Zuschauern besucht.

4 Die Anwendung der Anwohnerschutzzone in anderen Städten

4.1 Befragung zur Anwohnerschutzzone

Um Erkenntnisse zur praktischen Umsetzung von Anwohnerschutzzonen zu erhalten, wurde im ersten Quartal 2015 eine Befragung von mehreren Städten durchgeführt, in denen große Veranstaltungsstätten im Umfeld von Wohngebieten vorhanden sind.

Da mit Blick auf die Situation in Leipzig besonders kontinuierlich wiederkehrende Veranstaltungen interessant sind, wurden vor allem bei Städten mit Fußball-Bundesligisten angefragt. Hier war zu erwarten, dass die Anwohnerschutzzonen, sofern vorhanden, regelmäßig zu Heimspielen eingerichtet werden.

Die Befragung wurde telefonisch oder per Mail nach einem festgelegten Fragenkatalog durchgeführt, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Nachfolgend werden die Antworten der Städte Frankfurt, Köln, Bremen, Leverkusen und Mönchengladbach zusammengefasst dargestellt. In den genannten Städten werden Anwohnerschutzzonen regelmäßig angewendet.

Bei der Befragung ist aufgefallen, dass die Umsetzung und Namensgebung der Anwohnerschutzzone teilweise sehr unterschiedlich ausfallen, z.B. in Bremen Anwohnerzone und in Frankfurt Sperrkonzept.

Die Zielsetzung war jedoch sehr ähnlich gelagert:

- ▶ Schutz der stadionnahen Quartiere vor übermäßigem Verkehrsverkehr
- ▶ Freihalten der Rettungswege
- ▶ Freihalten der ÖPNV-Verbindungen

Tabelle 2: Befragung zur Anwendung der Anwohnerschutzzone in anderen Städten

Zu welchem Zweck wird die Anwohnerschutzzone eingerichtet?	
Frankfurt	Fußball, Großveranstaltungen (z.B. Konzerte) - ca. 30 mal im Jahr
Köln	Fußball, Großveranstaltungen (ab Veranstaltungsgrößen von ca. 30.000 Personen)
Bremen	Fußball
Leverkusen	Fußball, Großveranstaltungen
Mönchengladbach	Fußball

Wann wurde die Anwohnerschutzzone eingerichtet?	
Frankfurt	2002 (bereits seit 1996 wird ein Sperrkonzept zum Schutz der Anwohner angewendet)
Köln	2006
Bremen	2007
Leverkusen	2008
Mönchengladbach	2003

Wer ist für die Organisation zuständig?	
Frankfurt	Straßenbauamt
Köln	<u>Amt für Straßen- und Verkehrstechnik</u> : Konzeptionelle Planung, Logistik Bürgerkontakt (Durchfahrtsgenehmigungen, Beschwerdemanagement), Poller, Schranken, Schilder <u>Stadionbetreibergesellschaft</u> : Laufende Unterhaltung und Ordner
Bremen	Bremer Weser Stadion GmbH (i.d.R. Werder Bremen), bzw. Weitergabe an Sicherheitsdienst
Leverkusen	Technische Betriebe Leverkusen (Bauhof) und Fachbereich Straßenverkehr
Mönchengladbach	Ordnungsamt

Wer kontrolliert die Sperrstellen?	
Frankfurt	Grundsätzlich keine Überwachung, ggf. eine gesicherte Ein- und Ausfahrt – Stadtpolizei
Köln	Privater Sicherheitsdienst (zusätzlich kontrolliert Ordnungsamt Parkverstöße)
Bremen	Privater Sicherheitsdienst, teilweise mit polizeilicher Unterstützung
Leverkusen	Technische Betriebe Leverkusen (Bauhof) und Fachbereich Straßenverkehr
Mönchengladbach	Privater Sicherheitsdienst

Woraus bestehen die Absperrmaßnahmen?

Frankfurt	(Halbseitige) Schranken mit Z 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und ggf. Z 1020-30 (Anlieger frei) Temporäre Einbahnstraßenregelungen Bei Überlastung des Parkplatzes Gleisdreieck Sperrung der Flughafenstraße und Einrichtung einer gesicherten Ein- und Ausfahrtstelle Zusätzlich Videoüberwachung der Flughafenstraße Ankündigung mittels LED-Beschilderung
Köln	Temporäre Sperrungen durch Poller, Schranken und Verkehrszeichen, temporäre Einbahnstraßenregelungen
Bremen	Mobile Schranken, Absturzsicherungen (Baustellenzäune) mit Z 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art), ggf. mit Zusatzschild
Leverkusen	Steckpoller und Z 600-30 StVO (Absperrschranke) mit Z 250 StVO
Mönchengladbach	Schrankenanlagen

Wann wird die Anwohnerschutzzone zeitlich eingerichtet?

Frankfurt	Schranken: 3-5h vor Beginn LED-Beschilderung: ca. 3 Tage vorher
Köln	2h vor Beginn
Bremen	2,5h vor Beginn (Sperrung Hauptverkehrsachse bis 1h nach Ende – Rettungswege, ÖPNV)
Leverkusen	3-4h vor Beginn (verschiedene Sperrungen vor Beginn, während und nach Ende des Spiels)
Mönchengladbach	3,5h vor Beginn bis 0,5h nach Beginn

Wie viele Personen kontrollieren?

Frankfurt	2 für gesicherte Ein- und Ausfahrtstelle, weitere Personen in der Verkehrsüberwachung, 2-4 Personen für Auf- und Abbau
Köln	Ca. 30-35 Personen (je 2-3 an Ein- und Ausfahrtstellen, dazu mehrere mobile Teams für Auf- und Abbau der Sperrstellen)
Bremen	-
Leverkusen	28-34 Ordner an Ein- und Ausfahrtstellen, 2 Einsatzleiter, 4 Personen für Auf- und Abbau
Mönchengladbach	Ca. 14 Personen (je 2 an 7 Sperrstellen)

Wie wird mit den Anwohnern umgegangen?	
Frankfurt	Einfahrt über eine Zufahrt (ggf. mit Kontrolle nach Wohnort)
Köln	Durchfahrtsgenehmigungen kostenfrei erhältlich (Quartiersbüro, postalisch, telefonisch)
Bremen	-
Leverkusen	-
Mönchengladbach	Bewohnern werden je privatem Stellplatz Durchfahrtscheine ausgeteilt

Wie wird mit den Besuchern / Kunden umgegangen?	
Frankfurt	Einfahrt über eine Zufahrt möglich (bei hoher Auslastung Einfahrt nach Absprache mit Polizei)
Köln	Besucherscheine sind kostenfrei erhältlich, Kunden dürfen grundsätzlich nicht einfahren (Ermessen der Ordner)
Bremen	-
Leverkusen	-
Mönchengladbach	Kunden mit Terminen können das den Ordnern mitteilen, Besucherkarten sind kostenfrei erhältlich

Gibt es Probleme bei der praktischen Umsetzung?	
Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> - Auch Veranstaltungsbesucher fahren ins Gebiet - Wenn Gebiet stark ausgelastet ist, können weite Umwege für Anwohner entstehen (nur eine überwachte Einfahrt)
Köln	<ul style="list-style-type: none"> - geringer werdende Akzeptanz der Bevölkerung - Probleme mit Arztpraxen und Gewerbebetriebe innerhalb der Sperrzonen, dass Patienten und Kunden nicht anfahren können bzw. das Fans sich als Patienten ausgeben, um Einfahren zu können - Gefälschte Passierscheine - Fans, die vor Einrichtung der Sperren in die Wohngebiete fahren und dort parken - Weigerung diverser Anwohner, einen Parkausweis zu beantragen, obwohl dieser für Anwohner kostenlos ist - Besucher der Anwohner ohne Passierschein
Bremen	-
Leverkusen	- Keine Probleme, Kommunikation mit Anwohnern funktioniert gut
Mönchengladbach	<ul style="list-style-type: none"> - Jeder Bewohner bekommt Durchfahrtskarten für Parkplätze auf Privatgrundstück - mit den Karten wird Handel betrieben - Probleme mit Durchfahrt zu Gastronomie (wobei das durch die Ordner gut geregelt wird)

Kosten je Spieltag / Wer trägt die Kosten?	
Frankfurt	- / -
Köln	B- / Stadt Köln: Anschaffungskosten Ersteinrichtung; Stadionbetreibergesellschaft: Laufende Kosten
Bremen	- / Bremer Weser Stadion GmbH (Werder Bremen)
Leverkusen	- / Stadt Leverkusen
Mönchengladbach	Ca. 5.000€ / größerer Teil Stadt Mönchengladbach, kleinerer Teil Borussia Mönchengladbach

Auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt die Maßnahme?	
Frankfurt	-
Köln	§ 45 Abs. 1 Ziffer 3 StVO / § 40 Abs. 2 BImSchG
Bremen	§ 45 Abs. 1
Leverkusen	§ 45
Mönchengladbach	§ 45

4.2 Beispiele zur Anwendung

Nachfolgend werden beispielhafte Sperrpläne und die Umsetzung der Anwohnerschutzzonen anhand vier Beispielen kurz dargestellt.

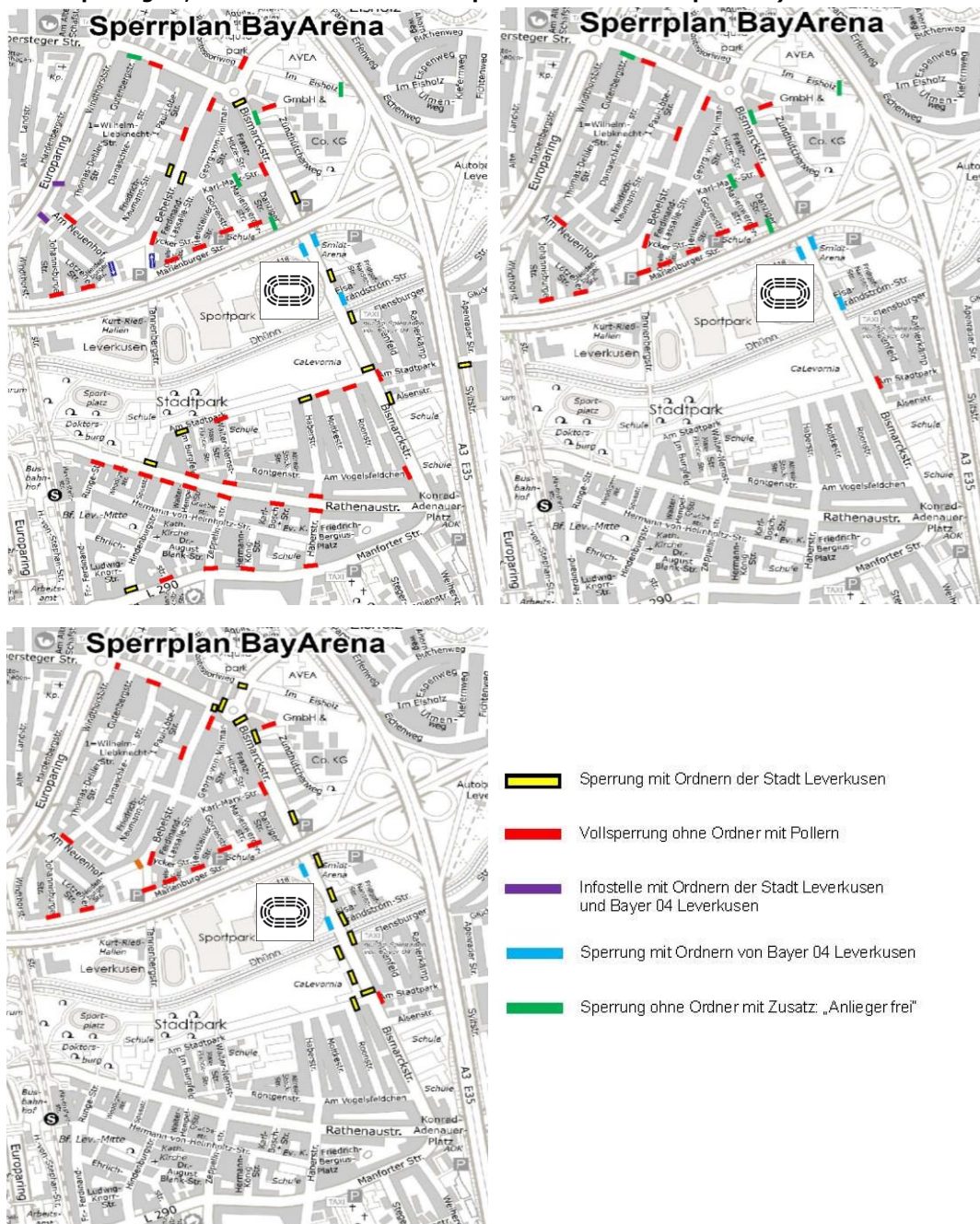
Leverkusen

Verein	Bayer 04 Leverkusen (1. Bundesliga)
Stadionkapazität	30.200
Zuschauerschnitt	29.311 (Saison 2014/15) ²²

Die BayArena in Leverkusen liegt zentral im Stadtgebiet. Das Verkehrskonzept wird zu jedem Heimspiel und bei Veranstaltungen in drei Zeitphasen ausgeführt und die Sperrungen entsprechend angepasst. In Abbildung 23 sind die Sperrpläne mit den drei Zeitphasen dargestellt.

²² Quelle: www.kicker.de

Abbildung 23: Sperrpläne der Zeitphasen in Leverkusen (links oben: 2-4h vor Spielbeginn; rechts oben: Spielbeginn; links unten: 15-30min vor Spielende bis 1h nach Spielende)



Quelle: Stadt Leverkusen

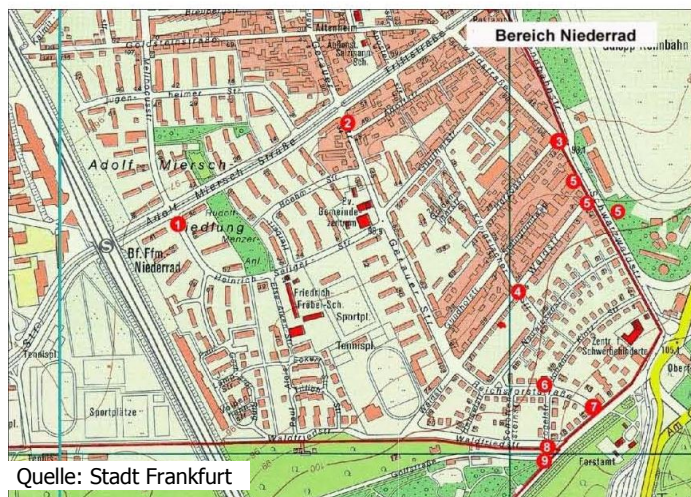
Frankfurt

Verein	Eintracht Frankfurt (1. Bundesliga)
Stadionkapazität	51.500
Zuschauerschnitt	47.618 (Saison 2014/15) ²³

Die Commerzbank-Arena in Frankfurt liegt zwar nicht direkt im Stadtgebiet, es existiert jedoch eine beliebte Fußgängerverbindung zwischen dem Stadtteil Niederrad und dem Stadion. Das Sperrkonzept in Niederrad wird dort in Kombination mit Bewohnerparken angewendet.

Abbildung 24: Sperrplan Niederrad und Impressionen eines Spieltages

Schranken Niederrad



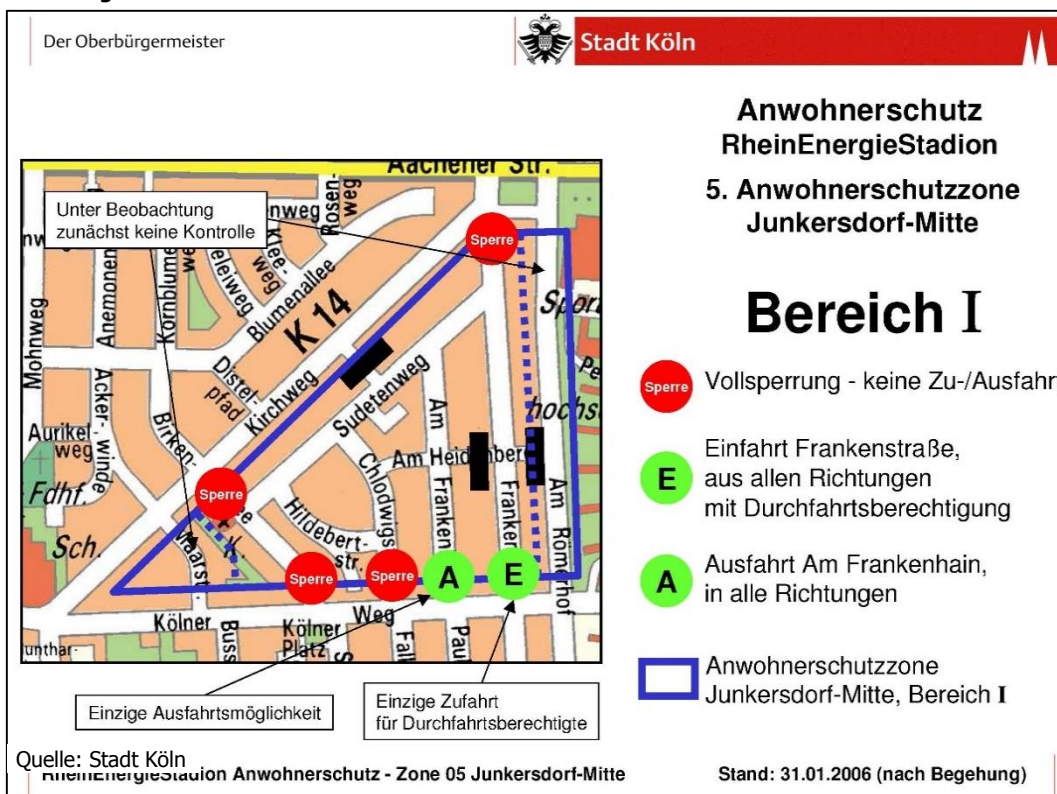
²³ Quelle: www.kicker.de

Köln

Verein	FC Köln (1. Bundesliga)
Stadionkapazität	50.000
Zuschauerschnitt	48.329 (Saison 2014/15) ²⁴

Das Rheinenergiestadion liegt in Köln-Müngersdorf in direkter Nähe zu bewohntem Stadtgebiet. In Köln werden bei Heimspielen des 1. FC Köln mehrere Anwohnerschutzzonen ausgewiesen.

Abbildung 25: Anwohnerschutzzone 05 Junkersdorf-Mitte und sichtbare Einbauten im Straßenraum



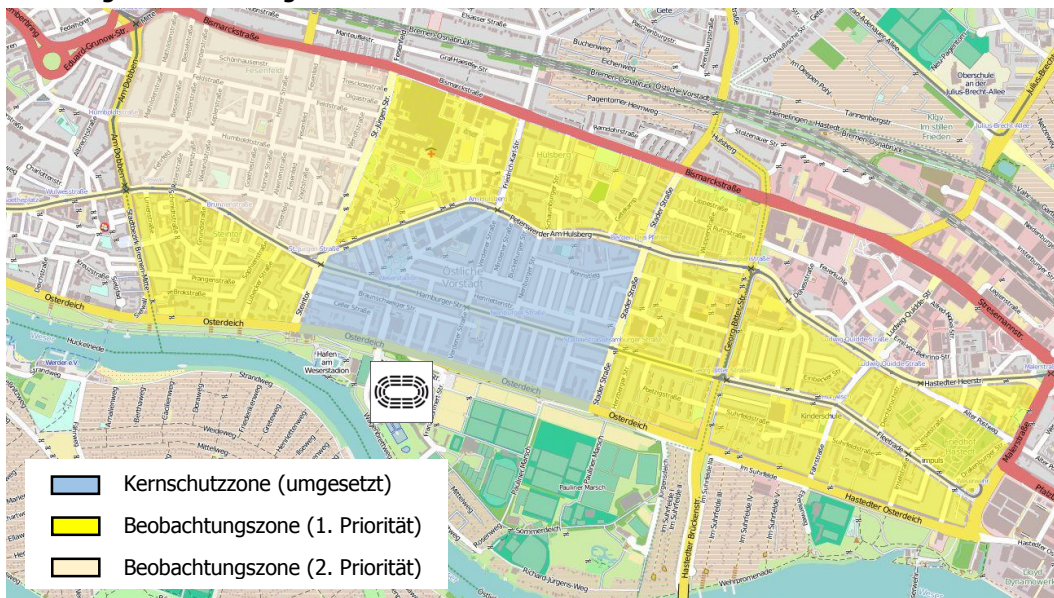
²⁴ Quelle: www.kicker.de

Bremen

Verein	Werder Bremen (1. Bundesliga)
Stadionkapazität	42.500
Zuschauerschnitt	40.905 (Saison 2014/15) ²⁵

Das Weserstadion in Bremen grenzt direkt an das nördlich gelegene Stadtgebiet „Nördliche Vorstadt“. Im direkten Umfeld des Stadions ist eine Anwohnerschutzzone ausgewiesen, die Kernzone. Umliegend wurden weitere Gebiete als Beobachtungszone erster und zweiter Priorität definiert.

Abbildung 26: Ausdehnung der Anwohnerschutzzone in Bremen



Kartengrundlage: OpenStreetMaps

²⁵ Quelle: www.kicker.de

5 Rechtliche Rahmenbedingungen

Um die rechtliche Möglichkeit und die Rahmenbedingungen einer Anwohnerschutzzone und einzelne Fragestellungen bei der Bewohnerparkbevorrechtigung zu klären, wurde ein juristisches Gutachten²⁶ beim Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen in Auftrag gegeben. Die wesentlichen umsetzungsrelevanten Kernaussagen sind im Folgenden zusammengefasst.

5.1 Bewohnerparkzone

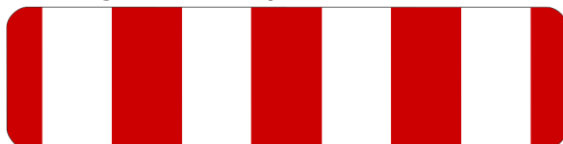
- ▶ Um eine Bewohnerparkzone einzurichten, ist der „erhebliche Parkraum-mangel“ durch eine Parkraumuntersuchung empirisch nachzuweisen und zu dokumentieren. Diese muss nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt werden.
- ▶ Die Maßnahmen müssen erforderlich und angemessen sein. Erforderlich heißt, dass der Erfolg der Maßnahme nicht auch durch einen Eingriff geringerer Intensität erreicht werden kann. Angemessen heißt hierbei, dass bei der Entscheidung keine Ermessensfehler (Ermessensausfall, Ermessensdefizit, Ermessensfehlgebrauch) vorliegt dürfen. Eine Ermessensentscheidung unterliegt also nur einer eingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Kontrolle.
- ▶ Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende, ansässige Unternehmen etc. würden dem Gesetzestext widersprechen.
- ▶ Hinsichtlich der Größe der Bewohnerparkzone hat die Planungsbehörde einen Beurteilungsspielraum, die maximale Ausdehnung ist nach VwV-StVO 1.000 Meter.
- ▶ Hinsichtlich der Frage, ob in jeder einzelnen Straße der geplanten Bewohnerparkzone der hohe Parkdruck nachgewiesen werden muss oder innerhalb des gesamten Gebietes die Gefahrenlage nachgewiesen werden muss, gibt es keine eindeutige rechtliche Auslegung. Beides ist nach pflichtgemäßem Ermessen möglich.

²⁶ Müller, Dieter / Rebler, Adolf; Anwohnerschutzzone Waldstraße. Bautzen 2015

5.2 Anwohnerschutzzone

- ▶ Der Nachweis für eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs bei Fußballspielen im vorliegenden Fall dürfte hinreichend vorliegen, da es schon in der Vergangenheit zu Verkehrsstörungen gekommen ist.
- ▶ Ein Verkehrsverbot kommt in Betracht. Dieses muss erforderlich und angemessen sein.
- ▶ Verkehrszeichen vertreten gleichsam die Stelle von Polizeivollzugsbeamten und treffen wie diese (§ 36 StVO!) gem. §§ 39 ff. StVO i.V.m. § 35 VwVfG eine Verkehrsregelung.
- ▶ Ausnahmen von einem Verkehrsverbot sind möglich. Die Grenze der Verhältnismäßigkeit wäre bereits überschritten, wenn das Verkehrszeichen „Anlieger frei“ angeordnet würde. Anlieger sind auch diejenigen, die einen Parkplatz am Stadion suchen.
- ▶ Hinsichtlich der Privilegienfeindlichkeit der StVO ist die Bezeichnung „Anwohnerschutzregelung“ verfänglich und missverständlich.
- ▶ Sofern Ausnahmen für einen nur mit allgemeinen Kriterien beschreibbaren, unbestimmten, aber bestimmbaren (homogenen) Personenkreis erteilt werden sollen, kann und muss dies durch Zusatzzeichen erfolgen. Der Personenkreis muss rechtlich exakt bestimmbar und abgrenzbar sein. Dies ist dann der Fall, wenn die StVO selbst einen solchen Personenkreis wie die Bewohner beschreibt.
- ▶ Für Kunden eines Gewerbetreibenden oder des Lieferverkehrs trifft dies nicht zu. Wirtschaftliche oder wettbewerbliche Gründe alleine rechtfertigen die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nicht.
- ▶ Zur Sperrung ist nach StVO die Absperrschranke Z 600 vorgesehen. „Bei großzügiger Auslegung kann aber wohl auch die Schranke zum „Auf- und Zumachen“ verwendet werden.“

Abbildung 27: Z 600 Absperrschranke



- ▶ Die Bedienung der Schranke z.B. durch Sicherheitsdienste ist nicht möglich.
- ▶ Die Kontrolltätigkeit müsste den Grundsätzen der Einschaltung Privater bei der kommunalen Verkehrsüberwachung folgen. Das wäre nur zulässig unter

den Voraussetzungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG). Der Arbeitnehmer verrichtet seine Arbeit nach den Weisungen der Gemeinde und fungiert während der Dauer seiner Tätigkeiten quasi als gemeindlicher Bediensteter. Der entsprechende Arbeitnehmer müsste also sowohl organisatorisch als auch räumlich in die jeweilige Gemeindeverwaltung integriert und der für das Verfahren zuständigen Organisationseinheit der Gemeinde zugeordnet und deren Leiter unterstellt sein.

- ▶ Eine Übertragung der durch die Maßnahmen entstandenen Kosten auf den Veranstalter des Fußballspiels als Verursacher dürfte nicht möglich sein. Eine privatrechtliche Einigung hinsichtlich der Kostentragung ist natürlich möglich.

5.3 Schlussfolgerungen

Die oben genannten Kernaussagen sind mit den Verfassern des juristischen Gutachtens abgestimmt. Aus verkehrsplanerischer Sicht werden hieraus und aus der Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs von IKS nachgenannten Schlussfolgerungen für das Waldstraßenviertel gezogen:

- ▶ Die Notwendigkeit für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nach § 45 Abs. 1b, Satz 2a StVO ist durch die Parkraumuntersuchung nachgewiesen worden.
- ▶ Ein straßenweiser Nachweis des Parkdrucks und eine Umsetzung von Maßnahmen nur dort, wo der erhebliche Parkraumangel festgestellt wurde, würde zu unsinnigen Ergebnissen führen. Ist die Maßnahme durchgeführt, würde der ruhende Verkehr in die unbewirtschaftete Nachbarstraße verdrängt. Ein laufender Auf- und Abbau von Schildern wäre die Folge. Sachgerecht und dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechend ist die gebietsweise Betrachtung des ruhenden Verkehrs.
- ▶ Verkehrsverbote nach §45 Abs. 1 StVO im Vorfeld der Fußballspiele sind gerechtfertigt.
- ▶ Zur einfachen Handhabbarkeit und um den organisatorischen Aufwand zu reduzieren, sollten nur Bewohner nach der Definition von § 45 Abs. 1b, Satz 2a StVO eine Ausnahmegenehmigung für die Verkehrsverbote erhalten. Hinsichtlich der Abgrenzung des berechtigten Personenkreises siehe auch Kapitel 8.5 ab Seite 64.
- ▶ Für die Bezeichnung des entsprechenden Konzeptes wird der Begriff „Bewohnerschutzzone“ vorgeschlagen.

- ▶ Die Bedienung der Schranken sollte durch Arbeitnehmer erfolgen, die für diese Zeit sowohl organisatorisch als auch räumlich in die Stadtverwaltung integriert und der für das Verfahren zuständigen Organisationseinheit zugeordnet und deren Leiter unterstellt sind.
- ▶ Es sollte eine Kostentragung durch den Verursacher auf privatrechtlicher Basis angestrebt werden.

6 Ziele, Strategien und Instrumente der Untersuchung Anwohnerschutz im Waldstraßenviertel

Folgend werden die empfohlene Zielsetzung, die übergeordneten Strategien und vorhandene Instrumentarien zur Erreichung der Zielsetzung für das Konzept zur Untersuchung Anwohnerschutz im Waldstraßenviertel dargestellt.

6.1 Zielsetzung

Die vorgeschlagene Zielsetzung wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber erarbeitet. Folgende Ziele wurden definiert:

- ▶ Verbesserung der Situation für Bewohner
 - Besonders auch während Veranstaltungen wie Fußball oder Konzerten
- ▶ Heraushalten von gebietsfremden Verkehren aus Wohnstraßen
- ▶ Der Kundenverkehr soll in Geschäftsstraßen freie Parkplätze finden
 - Besonders in der Waldstraße und der Jahnallee
 - Und in Straßen mit vielen Dienstleistern
- ▶ Vermeidung von Parksuchverkehr
- ▶ Gewährleistung des Lieferverkehrs
- ▶ Vermehrte Nutzung von Carsharing
- ▶ Verlagerung von Berufspendlern auf ÖPNV / Rad / Fahrgemeinschaften
- ▶ Einführung von verständlichen Regelungen

- ▶ Steigerung städtebaulicher Qualitäten im Quartier durch die Verringerung von illegalen Parkvorgängen und der Aufwertung des Liviaplatzes und des Stadionvorplatzes

6.2 Generelle Strategien

Die nachfolgend aufgezählten Anmerkungen sind der Entwicklung genereller Strategien zum Umgang mit Problemen im Parkraum vorangestellt:

- ▶ In innenstadtnahen bzw. urbanen Quartieren wird es immer Konkurrenzen um den knappen Parkraum geben.
- ▶ Parkraumprobleme treten häufig dort auf, wo eine hohe Nutzungsmischung besteht. Die hohe Nutzungsmischung ist aber auch ein Merkmal und eine Qualität städtischen Lebens.
- ▶ Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine freiwillige kommunale Dienstleistung, die auch finanziert werden muss.
- ▶ Parkraum ist ein knappes Gut. Um ein knappes Gut wird es immer Nutzungskonflikte geben. Hier ist ein Parkraummanagement für den ruhenden Verkehr notwendig.
- ▶ Sinnvoll ist eine mehrfache Nutzung des vorhandenen Parkraums.

Das Instrumentarium der Straßenverkehrsordnung bietet eine Vielzahl von Regelungen, um auf die spezifischen Nutzungskonflikte um den Parkraum entsprechend den politischen Zielsetzungen einzugehen. Folgendes Instrumentarium steht zur Verfügung:

- ▶ Angebot an Parkmöglichkeiten (wie viele Parkplätze zur Verfügung stehen)
- ▶ Zeitliche Befristung (Kurzparken oder Langzeitparken)
- ▶ Gebührenstaffelung (Höhe der Parkgebühren bzw. Staffelung: je höher die Zentralität, umso höher die Parkgebühren)
- ▶ Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z. B. Bewohner oder Lieferverkehr)
- ▶ Verkehrslenkung (Parkleitsystem)
- ▶ Eine Kombination der verschiedenen Instrumente

Die unterschiedlichen Nutzergruppen sprechen unterschiedlich auf dieses Instrumentarium an (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien

		Einwohner	Beschäftigte	Auszubildende	Kunden	Private Besucher	Touristen	Restaurant- / Kneipenbesucher	Dienstleister	Lieferverkehr	Allg. Veranstaltungbesucher	Ortsfremde	Ortskundige
Parkdauer	Kurz < 2h	x	x	x	✓	0	0	0	0	✓	x		
	Lang > 2h	✓	✓	✓	x	✓	✓	0	0	x	✓		
Parkplatz im öffentlichen Straßenraum notwendig		(0)	0	0	0	✓	✓	0	✓	✓	0		
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		x	✓	✓	0	0	✓	0	x	x	✓		
Längerer Fußweg zumutbar		x	✓	✓	0	0	✓	0	x	x	✓		
Kostspflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		x	✓	✓	✓	x	✓	0	x	x	✓		
Durch Parkleitsystem ansprechbar		x	x	x	0	0	✓	0	x	x	✓	✓	x

✓ trifft zu

0 trifft teilweise zu

x trifft nicht zu

Quelle: Eigene Untersuchungen

6.3 Strategien für das Waldstraßenviertel

Für das Waldstraßenviertel werden aufgrund der unterschiedlichen Situationen an Normaltagen und an Veranstaltungstagen zwei kombinierte übergeordnete Strategien empfohlen.

- ▶ **Normaltage:** Einführung einer flächendeckenden Bewirtschaftung im Quartier
- ▶ **Veranstaltungstage:** Einführung einer Bewohnerschutzzone im Umfeld des Sportforums (ggf. ab einer bestimmten Besucherzahl der Veranstaltungen)

6.4 Einführung überschaubarer und verständlicher Regelungen

Parkregelungen sind häufig kompliziert. Ein wesentliches Ziel des Konzeptes ist eine möglichst einheitliche und verständliche Regelung. Aus der Vielzahl von Regelungsmöglichkeiten sollen nur möglichst wenige verschiedene Formen angewendet werden. Auch in der räumlichen Ausgestaltung soll möglichst auf eine einheitliche Ausschilderung geachtet werden. Gleichzeitig müssen die Regelungen entsprechend kommuniziert werden.

6.5 Parkgebühren oder Parkscheibe

Die Erhebung von Parkgebühren oder die Befristung der erlaubten Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe steigert die Kapazität des Parkraums erheblich.

Wird beispielsweise ein Parkplatz den ganzen Tag von einem Berufspendler belegt, parkt dort nur ein Fahrzeug. Die Bewirtschaftung mittels Parkgebühren oder Kurzparken mit Parkscheibe erhöht den Umschlag und kann durchaus bis zu einer zehnfachen Belegung führen.

Als Instrumente der zeitlichen Befristung steht sowohl eine Parkscheibenregelung (wie es derzeit entlang der Waldstraße und in der Jahnstraße praktiziert wird) als auch eine Parkgebührenregelung (wird aktuell in dem östlichen Quartier angewendet) zur Verfügung. Bei der Verwendung einer Parkscheibenregelung ist die Beachtung der Verkehrsregelung in der Regel deutlich geringer als bei Parkgebühren.²⁷

In Tabelle 4 sind Vergleichswerte aus den Innenstädten von Lorsch und Lahr dargestellt. Hier wird deutlich, welche Auswirkungen die verschiedenen Bewirtschaftungen mittels Parkscheibe und die Erhebung von Parkgebühren bei ähnlichen Voraussetzungen haben können.

- ▶ In Lahr (Parkgebühren) wurden zur Spitzenstunde 77% Kurzparker erhoben. Nur 3% der Fahrzeuge waren Langzeitparker und 4% Dauerparker.
- ▶ In Lorsch (Parkscheibe) waren nur 58% der erhobenen Fahrzeuge zur Spitzenstunde Kurzparker. Dafür war der Anteil von Langzeitparkern (17%) und Dauerparkern (10%) deutlich höher als in Lahr.

²⁷ Vgl. auch Untersuchungen in Leipzig (auf Seite 14)

Tabelle 4: Parkgebühren vs. Parkscheibenregelung

Stadt	Bewirtschaftung	Parkhöchstdauer in Stunden	Kurzparker zur Spitzenstunde	Mittelzeitparker zur Spitzenstunde	Langzeitparker zur Spitzenstunde	Dauerparker zur Spitzenstunde
Lahr	Parkgebühren	2	77%	15%	3%	4%
Lorsch	Parkscheibe	1 bzw. 2	58%	15%	17%	10%

Auch wenn bei einer Parkgebührenregelung keine Parkhöchstdauer festgelegt wird, kommt es durch die monetäre Steuerung zu einem erhöhten Umschlag. Bei der Parkscheibenregelung entfällt die monetäre Steuerung des Parkverhaltens.

Parkgebühren werden auch als marktwirtschaftliches Instrumentarium bei der Nutzungssteuerung eines knappen Gutes bezeichnet. Die Bereitstellung von Parkraum ist eine Dienstleistung der Öffentlichen Hand, die auch Kosten verursacht.

Als Gegenargument wird gerade von dem innerstädtischen Einzelhandel die Konkurrenz zu den kostenfreien Stellplätzen auf der „grünen Wiese“ angeführt. Die Strategie für den innerstädtischen Parkraum kann dann nur eine Form der Bewirtschaftung sein, die zu einer Erhöhung des Fahrzeugumschlags führt, um so den Kunden zielnahe Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Eine Parkscheibenregelung muss eine definierte Höchstparkdauer haben. Damit ist sie wesentlich unflexibler als eine Gebührenregelung, bei welcher die Festsetzung einer Höchstparkdauer nicht vorgeschrieben ist. Während bei einer Parkscheibenregelung der gesamte Berufspendlerverkehr und auch Kundenverkehr mit Terminen, welche die Dauer der angegebenen Parkhöchstdauer überschreiten (beispielsweise Arzttermine), keine Möglichkeit haben, dort legal zu parken, kann mit einer Parkgebührenregelung eine sensiblere Stellschraube den Bedürfnissen entsprechend angewandt werden.

In der Regel wirkt sich eine nervende Parkplatzsuche negativer auf den Kundenverkehr aus als eine moderate Parkgebühr und die Gewissheit, ohne Parksuchenverkehr einen Parkplatz in der Nähe des Zielortes zu finden.

Wesentlich wird aber sein, wie Parkgebühren gerade auch von den Einzelhändlern ihren Kunden gegenüber kommuniziert werden. Eine Erstattung von Parkgebühren beim Einkaufen könnte sich unterstützend auswirken.

Ordnungsrechtlich entfällt mit dem Verzicht auf Parkgebühren ein wichtiges und effektives Regelungsinstrument.

6.6 Bewohnerparkbevorrechtigung

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung²⁸ gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Bewohnerparkbevorrechtigung:

- ▶ **Trennprinzip**, hier sind Anteile der Parkplätze ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reserviert. Es dürfen zwischen 9:00 Uhr und 18:00 Uhr höchstens 50% der Parkplätze und in der übrigen Zeit höchstens 75% der Parkplätze für Bewohner reserviert sein. Diese Regelung gilt für ein definiertes Gebiet, das in der längsten Ausdehnung 1.000m nicht übersteigen darf. Die Übrigen Parkplätze innerhalb dieses definierten Gebietes müssen für die Allgemeinheit nutzbar sein.
- ▶ **Mischprinzip**, hier ist der gesamte Parkraum für die Allgemeinheit nutzbar. Eine Bevorrechtigung für Bewohner besteht nach Nr. 6 der o. g. VwV darin, dass diese auf den Parkplätzen von der Zahlung von Parkgebühren und der Parkdauerbeschränkung befreit sind. Eine räumliche Begrenzung besteht für das Mischprinzip nicht. Hinsichtlich der Bewohnerparkzone gilt die o.g. maximale Ausdehnung.

Die effektivste Art, für die Nutzergruppe der Bewohner Parkraum zu reservieren, ist das Trennprinzip.

Es besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit Bewohnerparkbevorrechtigung auch zeitlich zu befristen, beispielsweise montags bis freitags von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Diese Befristung kann sinnvoll sein, wenn z.B. nachts für die Anwohner keine Probleme bestehen und tagsüber gebietsfremder Verkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten werden soll.

Mit der Ausweisung der Bewohnerparkbevorrechtigung wird für Bewohner die Chance deutlich erhöht, einen freien Parkplatz in Nähe des gewünschten Zieles zu finden. Eine Garantie auf einen zielnahen Parkplatz ist damit nicht verbunden. In der Regel werden mehr Ausweise ausgegeben als reservierte Parkplätze vorhanden sind. Diese Nutzungskonflikte werden aber deutlich geringer sein, als ohne Bewohnerparkbevorrechtigung. Während sich die Situation für Bewohner deutlich verbessert, wird es Nachteile für Gebietsfremde, z.B. Berufspendler oder Gastronomiebesucher, geben, die in diesen Straßenabschnitten nicht mehr parken dürfen.

Der Bewohnerparkausweis muss bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium

²⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 22. September 2015; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt bekannt gibt.²⁹ Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis betragen etwa 30€ jährlich.

6.7 Carsharing

Carsharing hat sich bereits in vielen Städten als effektive Lösung gegen bestehenden Parkdruck herausgestellt. Stationsgebundenes Carsharing hat den nachgewiesenen Effekt, den Pkw Besitz innerhalb eines Quartiers zu reduzieren und kann damit zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraums beitragen. Bei Cambio Bremen wurde erfasst, dass ein Carsharing-Fahrzeug etwa zehn Pkw ersetzt.³⁰

Durch eine Steigerung der Qualität des Angebotes und einer entsprechenden Vermarktung könnten im Waldstraßenviertel neue Nutzer gewonnen werden und Carsharing als effektiver Baustein weiter zur Entspannung der Parkraumsituation beitragen.

²⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 22. September 2015; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

³⁰ Vgl. Glotz-Richter, Michael; Vom mobil.punkt zu mobil.pünktchen – Car-Sharing im Bremer Parkraummanagement. Bremen 2014

7 Parkraumkonzept

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Analyse und der genannten Zielsetzung und Strategien wird die Einführung einer Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im Waldstraßenviertel vorgeschlagen.

Die Maßnahme soll sowohl Berufspendler davon abhalten, ihr Fahrzeug im Quartier zu Parken als auch eine Erhöhung des Widerstandes für den Veranstaltungsverkehr bewirken, Parkplätze in dem Quartier zu suchen.

Durch eine Parkraumbewirtschaftung lässt sich besonders die Situation tagsüber an Normaltagen verbessern. Da Veranstaltungen oftmals abends stattfinden und zudem fällige Verwarngelder für Falschparken oder fehlende Parkscheine nur eingeschränkt abschreckende Wirkung auf Veranstaltungsbesucher zeigen dürften, kann eine Parkraumbewirtschaftung nur als ein Baustein gesehen werden, die Situation im Quartier zu verbessern.

Durch die Verbesserungen an Normaltagen für Bewohner und anliegende Geschäfte bzw. Dienstleister, wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Schritt bezüglich der Zielsetzungen erachtet.

7.1 Varianten zu einer Parkraumbewirtschaftung

Nachfolgend werden zwei Varianten zur Bewirtschaftung des Waldstraßenviertels vorgeschlagen. Bei beiden Varianten wird davon ausgegangen, dass der Stadionvorplatz weiterhin keiner Bewirtschaftung unterliegen soll, um auch zukünftig als „Überlaufparkplatz“ fungieren zu können. Während Veranstaltungen sollte der Parkplatz, wie bisher, nur Bewohnern und ausgewählten Nutzern zur Verfügung stehen (z.B. Presse, VIP, Polizei).

7.1.1 Variante 1: Riegel – Bewohnerparkplätze





In Variante 1 soll insbesondere durch einen „Riegel“ von Parkplätzen mit Reservierung für Bewohner gebietsfremde (Veranstaltungs-)Verkehre aus dem Waldstraßenviertel herausgehalten werden.

- ▶ Reservierung der Straßenparkplätze im Bereich des Stadions / der Arena Leipzig (zw. Friedrich-Ebert-Straße und Waldstraße) ausschließlich für Bewohner (Trennprinzip), um dem Veranstaltungsverkehr zu verdeutlichen, dass innerhalb des Wohngebietes keine öffentlich zugänglichen Parkplätze zur Verfügung stehen.
- ▶ Gebührenpflicht in Hauptgeschäftsstraßen zur Steigerung des Umschlages und Erhöhung der Chancen für den Kundenverkehr, einen freien Parkplatz zu finden.
- ▶ Einführung Parkgebühren Friedrich-Ebert-Straße, Waldstraße, Jahnallee und Ranstädter Steinweg.
 - Waldstraße: zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr keine Befreiung der Bewohner
 - Friedrich-Ebert-Straße: Durchgängige Befreiung der Bewohner mit einem gültigen Bewohnerparkausweis
 - Jahnallee und Ranstädter Steinweg: zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr keine Befreiung der Bewohner
- ▶ Einführung einer Gebührenpflicht auf den übrigen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet. Bewohner mit einem gültigen Bewohnerparkausweis sollen von der Pflicht befreit werden, Parkgebühren zu zahlen (Mischprinzip). Durch die Verdrängung von einem Teil der Berufspendler (Langzeit- und Dauerparker) wird die Situation für Bewohner verbessert und die Wahrscheinlichkeit für den Kundenverkehr erhöht, einen freien Parkplatz zu finden.
- ▶ Reservierung von einzelnen Straßen ohne anliegende Dienstleister oder Gewerbe ausschließlich für Bewohner (Trennprinzip), um diese Parkplätze Bewohnern vorzuhalten.

Die Detaillierte empfohlene Bewirtschaftung der Variante 1: „Riegel – Bewohnerparkplätze“ ist in Karte 7 dargestellt.

Bewertung

Tabelle 5: Bewertung der Variante 1: Riegel - Bewohnerparkplätze

Den Kunden des Gewerbes westlich der Waldstraße stehen keine Parkplätze in den entsprechenden Straßen zur Verfügung.	
Durch die Bewirtschaftung kann ein Teil der Berufspendler aus dem Quartier verdrängt werden. Dadurch verbessert sich die Situation für Bewohner tagsüber und für den Kundenverkehr im östlichen Bereich wird die Chance erhöht, einen freien Parkplatz zu finden.	
Riegel mit Bewohnerparkplätzen kann für Veranstaltungsverkehr als Barriere dienen, nicht in das Waldstraßenviertel einzufahren.	
Flächige Ausweisung gleicher Bewirtschaftungen, dadurch ist eine sparsame und leicht verständliche Beschilderung möglich.	
FAZIT: Diese Variante wird aufgrund der Nachteile für die Gewerbetreibenden im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes nicht empfohlen.	

7.1.2 Variante 2: Großflächige Gebührenerhebung

Um den Beschilderungsaufwand möglichst gering zu halten und die Parkscheinautomaten effektiv zu nutzen, wird vorgeschlagen, fast das gesamte Untersuchungsgebiet mit Parkgebühren zu bewirtschaften. Ausgenommen sind einige Straßen, die eindeutig als weit überwiegend Wohnstraßen zu identifizieren sind.





- ▶ Einführung einer Gebührenpflicht in dem Großteil des Untersuchungsgebietes. Bewohner mit einem gültigen Bewohnerparkausweis sollen von der Pflicht befreit werden, Parkgebühren zu zahlen (Mischprinzip).
- ▶ Gebührenpflicht in Hauptgeschäftsstraßen zur Steigerung des Umschlages und Erhöhung der Chancen für den Kundenverkehr, einen freien Parkplatz zu finden.
- ▶ Einführung Parkgebühren Friedrich-Ebert-Straße, Waldstraße, Jahnallee und Ranstädter Steinweg
 - Waldstraße: zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr keine Befreiung der Bewohner
 - Friedrich-Ebert-Straße: Durchgängige Befreiung der Bewohner mit einem gültigen Bewohnerparkausweis
 - Jahnallee und Ranstädter Steinweg: zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr keine Befreiung der Bewohner

- ▶ Reservierung von einzelnen Straßen ohne anliegende Dienstleister oder Gewerbe ausschließlich für Bewohner (Trennprinzip), um diese Parkplätze Bewohnern vorzuhalten.

Die Detaillierte empfohlene Bewirtschaftung der Variante 2: „Großflächige Gebührenerhebung“ ist in Karte 8 dargestellt.

Bewertung

Tabelle 6: Bewertung der Variante 2: Großflächige Gebührenerhebung

Durch die Bewirtschaftung werden sowohl die Bedürfnisse der Bewohner als auch der Kunden erfüllt. Durch die Verdrängung eines Teils der Berufspendler aus dem Quartier verbessert sich die Situation für Bewohner tagsüber und für den Kundenverkehr wird die Chance erhöht, einen freien Parkplatz zu finden.	
Für den Veranstaltungsverkehr besteht nur ein geringes Hemmnis (Parkgebühren), in das Wohngebiet einzufahren und einen Parkplatz für die Zeit der Veranstaltung zu suchen, zumal viele Veranstaltungen abends stattfinden (außerhalb der Gebührenpflicht).	
Sehr flexible Lösung für den Kundenverkehr und die Bewohner (sämtliche Parkplätze für die Allgemeinheit nutzbar).	
Flächige Ausweisung gleicher Bewirtschaftungen, dadurch ist eine sparsame und leicht verständliche Beschilderung möglich.	
<p>FAZIT: Diese Variante wird aufgrund der Vorteile für den Kundenverkehr und die Bewohner bevorzugt. Besondere Wirkung kann diese Bewirtschaftung entfalten, wenn sie mit einer Anwohnerschutzzone kombiniert wird, um den Veranstaltungsverkehr aus dem Quartier fernzuhalten und die Bewohner auch an Veranstaltungstagen ausreichend zu schützen.</p>	

7.2 Bewirtschaftung mit Parkgebühren

7.2.1 Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten

Die Gebühren und Bewirtschaftungszeiten werden mit einer Taktung von 30min durch die Verordnung der Stadt Leipzig über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung)³¹ folgendermaßen festgesetzt. Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Zone 2, bzw. sollte dort eingegliedert werden. Die Bewirtschaftungszeiten werden an bestehende Bewirtschaftungen im Umfeld angepasst.

Parkgebühren:

- ▶ 0,70€ / 30min
- ▶ Mindestgebühr 0,70€
- ▶ Zwischensummen möglich

Bewirtschaftungszeiten:

- ▶ Mo.-Fr.: 9.00 Uhr - 18.00 Uhr
- ▶ Sa.: 9.00 Uhr – 18.00 Uhr

Parkhöchstdauer:

- ▶ Keine



7.2.2 Beschilderung

Detaillierte Gesamtübersichten der empfohlenen Bewirtschaftung der beiden vorgestellten Varianten sind in den Karten 7 und 8 dargestellt. Nachfolgend werden die entsprechenden Beschilderungen für die Parkplätze vorgestellt, auf denen entsprechend der gewählten Variante eine monetäre Bewirtschaftung eingeführt werden soll:

³¹ Stadt Leipzig; Verordnung der Stadt Leipzig über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung). Leipzig Beschluss Nr. RBV-773/11 der Ratsversammlung vom 21.04.2011, (veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 10 vom 21.05.2011)

Parkgebühren ohne Befreiung der Bewohner

Es wird für beide Varianten empfohlen, folgende in den Karten 7 und 8 orange (gebührenpflichtige Parkplätze) dargestellte Straßenparkplätze mit Parkgebühren zu bewirtschaften. Bewohner sollten aufgrund der Anforderungen von Geschäftsstraßen (hoher Umschlag, freie Parkplätze für Kunden) auf diesen Parkplätzen nicht von der Pflicht befreit werden, einen Parkschein auszulegen.

- ▶ Waldstraße
- ▶ Jahnallee / Ranstädter Steinweg
- ▶ Goyastraße (vor dem Supermarkt)

Entsprechend der Bewirtschaftung wird folgende Beschilderung mit dem Zeichen 314 StVO und dem Zusatzzeichen 1052-33 StVO vorgeschlagen:

Abbildung 28: Empfohlene Beschilderung (monetäre Bewirtschaftung) - Z 314 StVO + ZZ 1052-33 StVO



Parkgebühren mit Befreiung von Bewohnern

Auf den Straßenparkplätzen, die entsprechend der gewählten Variante in Karte 7 oder 8 rot dargestellt sind (kostenpflichtige Parkplätze / Bewohner frei), wird ebenfalls eine Bewirtschaftung mit Parkgebühren empfohlen. Auf diesen Parkplätzen sollten die Besitzer eines gültigen Bewohnerparkausweises der entsprechenden Zone von der Pflicht befreit werden, Parkgebühren zu zahlen (Mischprinzip³²).

Um die nötige Beschilderung möglichst gering zu halten, wird die Ausweisung einer Parkraumbewirtschaftungszone empfohlen, wobei Straßenabschnitte, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen, zusätzlich abschnittsweise beschildert werden müssten.

In Variante 1 sollte dafür eine Parkraumbewirtschaftungszone mit folgenden Eingrenzungen gebildet werden:

³² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2005, S. 79

- ▶ östlich der Waldstraße
- ▶ nördlich der Jahnallee / des Ranstädter Steinwegs
- ▶ westlich der Pfaffendorfer Straße
- ▶ südlich der Emil-Fuchs-Straße

In Variante 2 würde zusätzlich eine Zone mit folgenden Abgrenzungen dazu kommen:

- ▶ inklusive der Eitingonstraße / der Friedrich-Ebert-Straße Richtung Osten
- ▶ westlich der Waldstraße
- ▶ inklusive Goyastraße Richtung Süden

Entsprechend der Bewirtschaftung wird folgende Beschilderung mit dem Zeichen 314.1 StVO, dem Zusatzzeichen 1052-33 StVO und ZZ 1044-30 StVO vorgeschlagen:

Abbildung 29: Empfohlene Beschilderung (monetäre Bewirtschaftung / Mischprinzip) – Z 314.1 StVO + ZZ 1052-33 StVO + ZZ 1044-30 StVO



Anzahl und Kostenschätzung erforderlicher Parkscheinautomaten

Für die monetäre Bewirtschaftung wäre die Aufstellung von Parkscheinautomaten (PSA) notwendig. Die erforderliche Anzahl der PSA wird unter folgenden Voraussetzungen ermittelt:

- ▶ Der Weg zum nächsten Parkscheinautomaten sollte nicht länger als 50 Meter sein.

- ▶ Nach Möglichkeit sollten die Parkscheinautomaten alternierend aufgestellt werden. Das bedeutet, dass die Automaten abwechselnd auf den gegenüberliegenden Straßenseiten aufgestellt werden.
- ▶ Nur auf Straßen, auf denen die Trennwirkung, z.B. durch den auftretenden Verkehr oder einen hohen ÖPNV-Anteil durch Bus und Tram, zu stark ist, sollten die Automaten beidseitig aufgestellt werden.
- ▶ Größere Parkplätze sollten in der Regel eigene Parkscheinautomaten erhalten.

In Abbildung 30 auf Seite 52 ist die erforderliche Anzahl an PSA unter Beachtung der zuvor genannten Voraussetzungen anhand der bevorzugten Variante 2 dargestellt.³³ Insgesamt wären für Variante 2 (großflächige Gebührenerhebung) 67 zusätzliche PSA erforderlich, um das gesamte Gebiet zu bewirtschaften. Bei Umsetzung der Variante 1 (Riegel – Bewohnerparkplätze) wären 62 zusätzliche PSA erforderlich. Für den monetär bewirtschafteten Bereich zwischen der Jacobstraße und der Pfaffendorfer Straße sollten die bestehenden PSA verwendet werden.

Abbildung 30: Erforderliche Anzahl Parkscheinautomaten (Umsetzung Variante 2)



Überschlägig würden sich folgende Kosten durch die Installation und den Betrieb der PSA ergeben:³⁴

³³ Die dargestellten Standorte sind grobe Abschätzungen der Standorte. Für eine finale Verortung müssen die Besonderheiten vor Ort berücksichtigt werden, weshalb die Anzahl der benötigten PSA leicht variieren kann.

³⁴ Datengrundlage Stadt Leipzig

Tabelle 7: Übersichtliche Kostenermittlung für Installation und Betrieb der PSA

Variante 1	x	Betrag in €	Anzahl PSA	Gesamtkosten in €
Anschaffung und Installation		5.000	62	310.000
Verzinsung x v.H. pro Jahr (vom halben Kapitalwert)	5	125		
Abschreibung auf x Jahre	10	500		
Fixkosten pro Jahr		625		
Betriebskosten pro Jahr		1.440		
Kosten pro Jahr		2.065	62	128.030
Variante 2	x	Betrag in €	Anzahl PSA	Gesamtkosten in €
Anschaffung und Installation		5.000	67	335.000
Verzinsung x v.H. pro Jahr (vom halben Kapitalwert)	5	125		
Abschreibung auf x Jahre	10	500		
Fixkosten pro Jahr		625		
Betriebskosten pro Jahr		1.440		
Kosten pro Jahr		2.065	67	138.355

7.3 Bewohnerparkplätzen

Parkplätze in Straßen, auf denen eine deutlich überwiegende Wohnnutzung stattfindet, sollten ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reserviert werden. Die entsprechenden Parkplätze sind in den Karten 7 und 8 grün dargestellt (Bewohnerparkplätze).

7.3.1 Beschilderung

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ordnet folgende vorrangig anzuwendende Beschilderung an:

„Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder 290.1 mit Zusatzzeichen "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen.“³⁵

Für die entsprechenden Parkplätze, die ausschließlich für Bewohner reserviert werden sollen wird deshalb empfohlen, folgende Beschilderung mit dem Zeichen

³⁵ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 22. September 2015; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

286 StVO mit dem Zusatzzeichen 1020-32 StVO (Trennprinzip³⁶) zu verwenden. Halt-, Liefer- und Ladevorgänge wären mit dieser Beschilderung weiterhin möglich.

Abbildung 31: Empfohlene Beschilderung für Bewohnerparkplätze (Trennprinzip) – 286 StVO + 1020-32 StVO



7.3.2 Rechtliche Grundlagen

Für die Ausweisung von reservierten Parkplätzen für Bewohner gibt es straßenverkehrsrechtlich einige wesentliche Einschränkungen.³⁷

- ▶ Der Bereich mit Bewohnerparkbevorrechtigung darf eine Ausdehnung von 1.000m nicht überschreiten. Dann ist eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) möglich.
- ▶ In der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Bewohner reserviert werden.

Diese Einschränkungen beziehen sich auf das gesamte bewirtschaftete Gebiet, das eine maximale Ausdehnung von 1.000m haben darf.

Hinsichtlich der Abgrenzung des berechtigten Personenkreises siehe Kapitel 8.5 ab Seite 64.

³⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2005, S. 79

³⁷ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 22. September 2015; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

7.3.3 Ausdehnung der Bewohnerparkzonen

Um die Zielsetzung zu erreichen, die Situation der Bewohner im Waldstraßenviertel zu verbessern, wird unter Berücksichtigung der rechtlichen Einschränkungen die Einrichtung von zwei Bewohnerparkzonen im Quartier empfohlen.

Dadurch stehen den Besitzern der Bewohnerparkausweise ausreichende Bereiche zur Verfügung, auf denen sie ihr Fahrzeug kostenfrei bzw. ohne zeitliche Beschränkung abstellen dürfen.

Die vorgeschlagenen Ausdehnungen der Bewohnerparkzonen sind in Abbildung 32 dargestellt und gelten für beide möglichen Bewirtschaftungsvarianten.

Abbildung 32: Ausdehnung der Bewohnerparkzonen



Die Namen der Zonen können beliebig gewählt werden. Bewohner im westlichen Bereich können entsprechend berechtigt sein, den Bewohnerparkausweis (A) zu erwerben, Bewohner des östlichen Bereichs den Bewohnerparkausweis (B).

Die rechtlichen Voraussetzungen wären in beiden Bewohnerparkzonen erfüllt. Die weiteste Ausdehnung liegt in „Zone A“ bei ca. 1.000m, und in „Zone B“ bei ca. 950m.

Auch die „50% Regelung“ würde in beiden möglichen Bewirtschaftungsvarianten erfüllt. Folgende Anteile an Parkplätzen wären in den entsprechenden Varianten und Bewohnerparkzonen ausschließlich für Bewohner reserviert:

- ▶ Variante 1: Zone A: 47%; Zone B: 23%
- ▶ Variante 2: Zone A: 31%; Zone B: 31%

7.4 Ausweitung des Carsharing-Angebotes

In dem dicht bebauten gründerzeitlichen Waldstraßenviertel werden bereits die möglichen Flächen im öffentlichen Straßenraum für den ruhenden Verkehr verwendet. Integriert mit einer großflächigen Bewirtschaftung bietet sich besonders Carsharing als Lösungsmöglichkeit an, die Situation des ruhenden Verkehrs zu entspannen und den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner, aber auch Dienstleistungen und Gewerbe Rechnung zu tragen.

Das aktuelle Angebot durch den Anbieter teilAuto ist positiv zu bewerten, da durch das Angebot verschiedenen Fahrzeugtypen angeboten werden, die dezentral im Quartier verteilt sind.

Zielsetzung sollte dennoch sein, die Qualität und auch die Nutzerzahlen des Carsharing-Angebotes zu erhöhen. Dafür wird ein dezentraler Ausbau des Angebotes empfohlen. Wichtig erscheint hierbei, dass neue Carsharing-Standorte gut sichtbar und öffentlichkeitswirksam im Quartier verteilt sind. Idealerweise sollten die Standorte für die Carsharing-Fahrzeuge nicht weiter entfernt sein, als die nächste Haltestelle des ÖPNV.

Konkrete Standorte mit den entsprechenden Potenzialen könnten in einem Carsharing-Konzept ermittelt werden, das neben den Bewohnern auch weitere „Kristallisationspunkte“ berücksichtigt. Diese „Kristallisationspunkte“ könnten beispielsweise größere Firmen sein, die z.B. ein Kilometerkontingent einkaufen und so einen Standort wirtschaftlich machen.

Untersuchungsinhalt eines Carsharing-Konzeptes sollte auch die Frage der Flächenverfügbarkeit für privilegierte Carsharing-Standorte sein. Dies können städtische Flächen, private Flächen oder öffentliche Verkehrsflächen sein, die ggf. entwidmet werden.

7.5 Stadionvorplatz und Liviaplatz

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse ist aufgefallen, dass die beiden städtischen Freiräume Stadionvorplatz und Liviaplatz ihren eigentlichen Funktionen in den städtebaulich sensiblen Bereichen kaum gerecht werden. Beide Plätze dienen aktuell als ungeordnete Parkplätze.

Stadionvorplatz

Der Stadionvorplatz dient als Eingangsbereich zum Stadion und ist für viele Besucher von Veranstaltungen der „erste Eindruck“ der Veranstaltungsstelle. Um die städtebauliche und die Situation des ruhenden Verkehrs und der Veranstaltungsbesucher generell zu verbessern wird eine Umgestaltung des Platzes empfohlen, wobei folgende Punkte berücksichtigt werden sollten:

- ▶ Ordnung der Situation an Veranstaltungstagen durch eine eindeutige Beschilderung der Einfahrten, z.B. nördliche Einfahrt nur für Bewohner, südliche Einfahrt nur für VIP, Presse, Polizei usw.
- ▶ Abmarkierung der Parkplätze, zur Ordnung des Platzes und zur Steigerung der Übersicht der Ordner.
- ▶ Ggf. sollten überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder integriert werden.
- ▶ Freihalten eines Durchgangsweges für Fußgänger bzw. Veranstaltungsbesucher.
- ▶ Es sollten Orte zum Verweilen und Treffpunkte geschaffen werden, um der Situation eines Stadionvorplatzes gerecht zu werden.
- ▶ Durch eine adäquate Begrünung sollte die städtebauliche Eingangssituation betont werden.

Liviaplatz

Der Liviaplatz dient als Verknüpfungspunkt zwischen dem Waldstraßenviertel und der angrenzenden Freifläche und Erholungsraum Richtung dem Leipziger Zoo. Um den Platz auch entsprechend zu gestalten, wird eine Neuplanung nach folgenden Grundsätzen vorgeschlagen:

- ▶ Strukturierung des Platzes mit eindeutigen Flächen für Fußgänger und Radfahrer und den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu steigern.

- ▶ Bildung von vorrangigen Übergängen und großzügigen Flächen für den Fußverkehr, um ausreichenden Schutz vor dem motorisierten Verkehr zu gewährleisten und.
- ▶ Integration von Ruhepunkten, Aufenthaltsgelegenheiten und Schaffung guter Sinneseindrücke und eines guten Mikroklimas durch eine entsprechende Begrünung.
- ▶ Die Gestaltung des Platzes sollte die Verbindungs- und Übergangsfunktion zwischen Wohnen und Erholung herausstellen.

8 Bewohnerschutzzone

Für das Waldstraßenviertel wird die Einrichtung einer Bewohnerschutzzone empfohlen. Die Bewohnerschutzzone reglementiert für einen bestimmten Zeitraum die Zufahrt nur für berechtigte Bewohner, Veranstaltungsverkehre werden aus dem Gebiet herausgehalten.

8.1 Ausdehnung / Art der Sperrmaßnahme

Für die Wahl der empfohlenen Ausdehnung der Bewohnerschutzzone im Waldstraßenviertel wurden folgende Punkte berücksichtigt:

- ▶ Keine Einfahrt für veranstaltungsbezogenen Besucherverkehr ohne Sondergenehmigung in das Waldstraßenviertel
- ▶ Verringerung von Verkehr und Emissionen innerhalb des Waldstraßenviertels
- ▶ Der Supermarkt in der Goyastraße bleibt anfahrbar
- ▶ Freihaltung der Waldstraße für besseres Durchkommen der Tram
- ▶ Verringerter Ordnerbedarf auf dem Parkplatz Stadionvorplatz – Die Kontrolle zur Berechtigung soll bereits bei Einfahrt in die Eitingonstraße erfolgen

Aufgrund der günstigen Beschaffenheit des Waldstraßenviertels werden nur an acht Stellen Maßnahmen bzw. Sperrungen benötigt, um die Bewohnerschutzzone einzurichten. Im südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße (Ecke Jahnallee) ist die Einfahrt durchgängig verboten (Z 267 StVO).

Ein- / Ausfahrten

Insgesamt sollten zunächst an vier Stellen Ein- / Ausfahrten installiert werden:

- ▶ An der Waldstraße, direkt südlich der Goyastraße. Die Durchfahrt durch die Goyastraße bleibt möglich.
- ▶ An der Waldstraße, südlich der Gustav-Adolf-Straße. Die Fahrbahn um den Waldplatz kann für Kontrollen bzw. Wendemanöver genutzt werden, um einen Rückstau auf die Jahnallee zu verhindern. Die Sperrung sollte bereits an der Jahnallee ausgeschildert sein, um unnötige Einfahrten in die Waldstraße zu verhindern.
- ▶ An der Gustav-Adolf-Straße, westlich der Leibnizstraße
- ▶ An der Friedrich-Ebert-Straße, südlich der Goyastraße. Diese Ein- und Ausfahrt sollte neben der Einfahrt für Bewohner vor allem für die Zufahrt zum Parkplatz Stadionvorplatz für Polizei und Presse usw. genutzt werden.

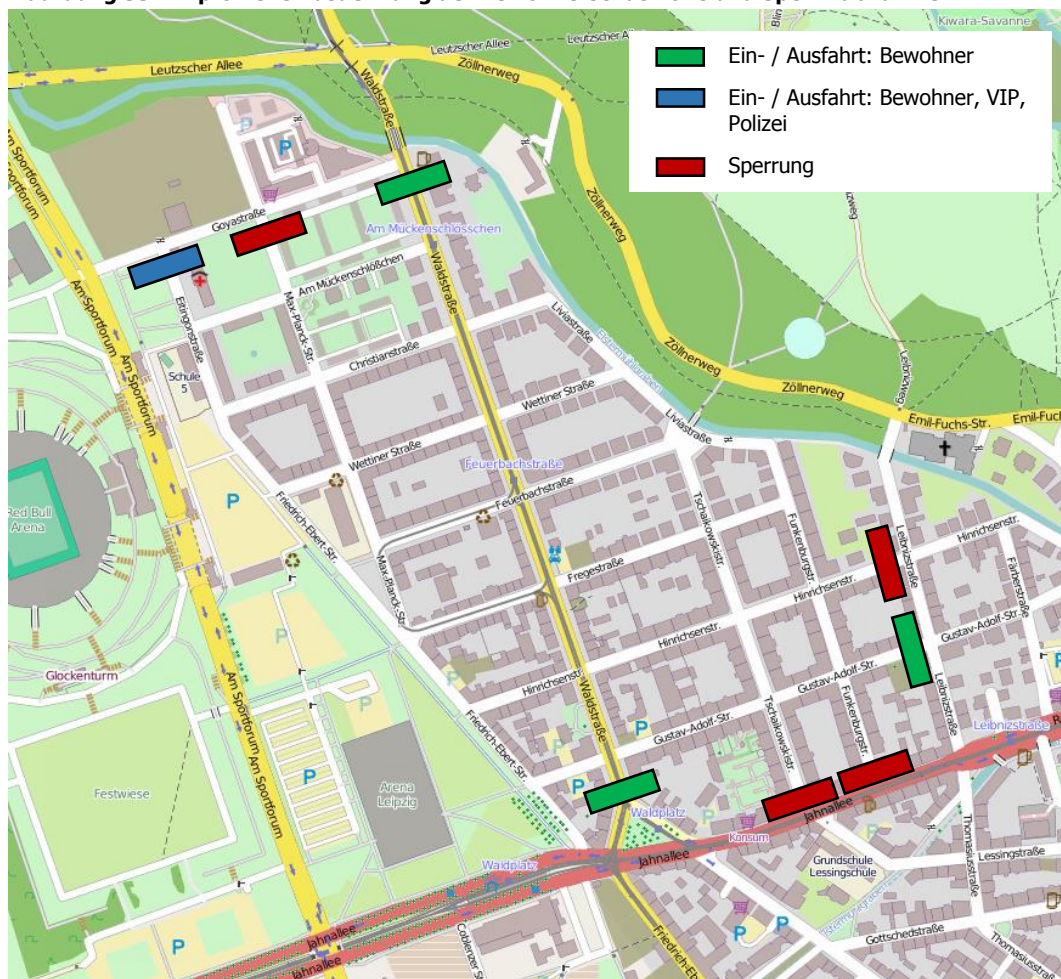
Sperrung

Die übrigen vier Zugänge in das Quartier sollten für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

- ▶ Max-Planck-Straße, südlich der Goyastraße
- ▶ Tschaikowskistraße, nördlich der Jahnallee
- ▶ Funkenburgstraße, nördlich der Jahnallee
- ▶ Hinrichsenstraße, westlich der Leibnizstraße

Die empfohlene Ausdehnung und die Art der Maßnahmen an den einzelnen Straßen der Bewohnerschutzzone ist in Abbildung 33 dargestellt. Die Wirkung der Bewohnerschutzzone sollte nach Einführung evaluiert werden, um ggf. Anpassungen vorzunehmen und beispielsweise die Anzahl der Ein- und Ausfahrten zu korrigieren.

Abbildung 33: Empfohlene Ausdehnung der Bewohnerschutzzone und Sperrmaßnahmen



Kartengrundlage: OpenStreetMaps

8.2 Umsetzung der Sperrmaßnahmen

Für die Umsetzung der Sperrmaßnahmen wird ein Mix aus abschließbaren, herausnehmbaren Pollern und fest installierten, manuell bedienbaren Schranken empfohlen. Die Absperrschranken (Z 600 StVO) sollten mit Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) und mit Zusatzschild „Bewohner frei“ ausgestattet werden.

Für den Auf- und Abbau der Poller würde ein verhältnismäßig geringer Aufwand anfallen, diese müssten während der Sperrung nicht personell überwacht werden. Der Auf- und Abbau könnte von den Mitarbeitern übernommen werden, welche die manuellen Schranken bedienen.

Abbildung 34: Beispiel von herausnehmbaren Pollern (Köln)



Entsprechend der empfohlenen Ausdehnung sind vier Ein- und Ausfahrten mit manuellen Schranken vorgesehen, die von jeweils drei Mitarbeitern besetzt werden sollten. Diese sind für die Bedienung der Schranke, die Prüfung der Erlaubnis zur Durchfahrt und die Erteilung und Ausgabe von Informationen zuständig. Das ergibt einen Aufwand von 12 Mitarbeitern.

Abbildung 35: Beispiele Schrankenregelung (Köln und Frankfurt)



Quelle: Stadt Frankfurt

Die Anzahl der bisher eingesetzten Ordner am Parkplatz Stadionvorplatz könnte mit Einrichtung der Bewohnerschutzzone verringert werden, da bereits an der Ein- und Ausfahrt Eitingonstraße eine Selektierung stattfinden würde.

8.3 Zeitliche Begrenzung

Als zeitliche Begrenzung der Bewohnerschutzzone wird zunächst eine Einrichtung 2-3 Stunden vor Spielbeginn bis kurz nach Spielbeginn empfohlen. Auch die zeitliche Ausdehnung sollte evaluiert werden und ggf. an die Anforderungen des Waldstraßenviertels angepasst werden. Beispielsweise wäre eine Ausdehnung bis zur Halbzeit denkbar.

8.4 Indikator Veranstaltungsgrößen

Entsprechend der Empfehlungen des Verkehrskonzeptes „Sportforum“³⁸ kann die Einrichtung der Bewohnerschutzzone an Besucherzahlen der stattfindenden Veranstaltungen gekoppelt werden.

Mögliche Abgrenzungen wären:

- ▶ ab 15.000 Besucher
- ▶ ab 20.000 Besucher
- ▶ ab 35.000 Besucher

In allen Fällen wären Veranstaltungen der Arena Leipzig zunächst ausgenommen, da diese nur bis zu 10.000 Zuschauer fasst.

In Tabelle 8 sind die Heimspiele seit dem 12. Spieltag der Saison 2014/15³⁹ inklusive der Hinserie der Saison 2015/16 aufgelistet und entsprechend den möglichen Abgrenzungen eingeordnet.




Es wird deutlich, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt der überwiegende Teil der Heimspiele zwischen 20.000 und 35.000 Zuschauern anzieht.

³⁸ SHP-Ingenieure; Verkehrskonzept Sportforum. Hannover 2014

³⁹ An diesem Spieltag wurde eine Kennzeichenerhebung durchgeführt

Tabelle 8: Besucherzahlen der Heimspiele von RB Leipzig seit dem 12. Spieltag der Saison 2014/15 bis inklusive der Hinrunde der Saison 2015/16⁴⁰

Spieltag	Gegner	Zuschauerzahl
12	1.FC K'launern	25.637
14	FC St. Pauli	38.660
16	FC Ingolstadt	23.985
19	1860 München	27.370
21	FSV Frankfurt	18.237
23	1.FC Union Berlin	24.780
25	Fortuna Düsseldorf	17.078
27	1.FC Nürnberg	30.479
30	SV Darmstadt 98	25.336
32	SV Sandhausen	18.904
33	SpVgg Greuther Fürth	27.117
2	SpVgg Greuther Fürth	27.216
4	FC St. Pauli	41.795
6	SC Paderborn 07	25.394
8	SC Freiburg	25.869
10	1.FC Nürnberg	28.987
12	Fortuna Düsseldorf	24.095
14	1.FC K'launern	33.598
17	MSV Duisburg	27.477

 ab 15.000 Besucher
 ab 20.000 Besucher
 ab 35.000 Besucher

Entsprechend der aktuellen Zuschauerzahlen und mit Blick auf einen möglichen Aufstieg in die 1. Fußball-Bundesliga wird empfohlen, die Bewohnerschutzzone zu jedem Heimspiel von RB Leipzig in der 1. oder 2. Bundesliga einzurichten. Das entspräche auch einer einfachen und gut kommunizierbaren Regelung.

Das bedeutet, dass die Bewohnerschutzzone mindestens an 17 Tagen im Jahr (Heimspiele) eingerichtet würde. Dazu kämen mögliche Pokalspiele und andere Großveranstaltungen in der Red Bull Arena, weshalb man insgesamt von 27-38 Tagen⁴¹ ausgehen kann, an denen die Bewohnerschutzzone eingerichtet würde.

Nach einer gewissen Probezeit sollte geprüft werden, ob die Anwendung auch bei bestimmten Veranstaltungen in der Arena Leipzig sinnvoll ist, beispielsweise bei ausverkauften Veranstaltungen mit 10.000 Besuchern. Schließlich wurden während der Erhebung eines ausverkauften Konzertes von Udo Jürgens bereits

⁴⁰ Quelle: <http://www.kicker.de/news/fussball/2bundesliga/spieltag/2-bundesliga/2015-16/2/zuschauer-am-spieltag.html> [Zugriff: 21.01.2016]

⁴¹ Vgl: SHP-Ingenieure; Verkehrskonzept Sportforum - Tabelle 4 (Veranstaltungsbandbreite). Hannover 2014, S. 20

erhebliche Beeinträchtigungen im Quartier festgestellt (siehe Kapitel: Ergebnisse Konzert Udo Jürgens ab Seite 18).

8.5 Berechtigter Personenkreis

An anderen Stellen ist als berechtigter Personenkreis die Bewohner bezeichnet worden. Hier ist allerdings eine differenzierte Betrachtung notwendig. Sowohl im

- ▶ Bereich mit Bewohnerparkbevorrechtigung als auch
- ▶ in der Bewohnerschutzzone

sollen die Bewohner privilegiert sein. Einmal, indem sie keine Parkgebühren zahlen müssen oder auf Bewohnerparkplätzen parken dürfen, zum anderen, dass sie während Veranstaltungen in die gesperrte Zone einfahren dürfen.

An die Vergabe eines Bewohnerparkausweises sind bestimmte Voraussetzung geknüpft⁴². Berechtig ist jemand, der

- ▶ mit Hauptwohnsitz in einem der benannten Straßenabschnitte gemeldet ist, oder
- ▶ mit Nebenwohnsitz im Parkbereich gemeldet ist und keinen Hauptwohnsitz in der Stadt Leipzig hat und
- ▶ einen PKW besitzen, der auf seinen Namen zugelassen ist, oder
- ▶ kein eigenes Kraftfahrzeug besitzen, aber ständig mit einem PKW fährt, der zur dauerhaften Nutzung überlassen wurde und
- ▶ keinen privaten Stellplatz zur Verfügung hat sowie
- ▶ ein Fahrzeug nutzt, welches zum Befahren der Leipziger Umweltzone berechtigt ist.

Insbesondere der Ausschluss von Personen von der Berechtigung für einen Bewohnerparkausweis, die einen eigenen Stellplatz besitzen, ist richtig. Diese Personen können aber nicht von der Einfahrt der während Veranstaltungen gesperrten Zone ausgeschlossen werden. Folglich muss es zwei unterschiedliche Berechtigungen geben.

„Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für

⁴² Vgl. <http://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/behoerden-und-dienstleistungen/dienstleistung/erteilung-von-parkausweisen-fuer-das-bewohnerparken-nach-45-abs-1b-ziffer-2a-stvo-539b010239e9c/> [Stand 29.01.2016]

Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt bekannt gibt“, heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung.

Da für den zweiten Personenkreis aber kein Bewohnerparkausweis ausgestellt wird, sondern eine **Einfahrtsberechtigung für Bewohner**, muss man sich nicht an den Vorgaben des BMVI halten, sondern kann für diesen Personenkreis einen eigenen Ausweis schaffen.

Weiter sollten Personen mit Behindertenausweis oder auch Ärzte mit dem entsprechenden Schild an der Windschutzscheibe ebenfalls in die Bewohnerschutzzone einfahren dürfen.

Nutzer von Carsharing Fahrzeugen

Hinsichtlich Carsharing-Fahrzeugen ist in der VwV-StVO folgendes geregelt:

„Ist der Bewohner Mitglied einer Car-Sharing-Organisation, wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug); darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.“

Hier sollten die Vergabekriterien von Bewohnerparkausweisen der Stadt Leipzig modifiziert werden. Jetzt ist es nur möglich einen Ausweis zu bekommen, wer *„kein eigenes Kraftfahrzeug besitzen, aber ständig mit einem PKW fährt, der zur dauerhaften Nutzung überlassen wurde.“* Das funktioniert bei Firmenfahrzeugen, nicht aber bei Carsharing-Fahrzeugen. Hier sollte die Vergabe an die Möglichkeiten der VwV-StVO angepasst werden.

Dann können auch Carsharing-Fahrzeuge mit deinem Bewohnerparkausweis einfahren. Im Gebiet stationierte Fahrzeuge sollten generell die Einfahrtberechtigung bekommen, da davon ausgegangen werden kann, dass sie bevorzugt von Bewohner benutzt werden.

8.6 Ergänzende Maßnahmen zur Information

Folgende Maßnahmen hinsichtlich der Information der verschiedenen Zielgruppen werden vorgeschlagen:

- ▶ Faltblätter für Bewohnern, auch zur Weitergabe an Besucher
- ▶ Informationen auf der Internetseite von RB, auch bei Ticketverkauf
- ▶ Informationstafeln auf der Zufahrt, wo noch Entscheidungen zu einer anderen Routenwahl getroffen werden können

- ▶ Faltblätter für Besucher der Fußballspiele, die in einer Warteschlange vor einer Absperrung stehen

8.7 Kostenschätzung

Die Kosten zur Einrichtung der Bewohnerschutzzone teilen sich in einmalige Kosten, für z.B. Planung und Anschaffung bzw. Einbau der Absperrerelemente und laufende Kosten, wie Vergütung der Mitarbeiter.

Die Kosten für die einmalige Anschaffung und Einbau der abschließbaren, herausnehmbaren Pollern in vier Straßen belaufen sich auf etwa 4.400€. Die Kosten der vier Schrankenanlagen liegen inklusive Installation bei etwa 7.600€. Somit ergeben sich einmalige Investitionskosten von etwa 12.000€.⁴³

Hinzu kommen laufende Kosten von 2.100€ je Einrichtung der Bewohnerschutzzone für die Vergütung der 12 Mitarbeiter bei jeweils ca. fünf Arbeitsstunden⁴⁴.

8.8 Auswirkungen auf einzelne Nutzergruppen

Bewohner

Bewohner des Waldstraßenviertels dürften auch während der Sperrzeiten in das Quartier einfahren. Hierfür können die Bewohnerparkausweise bzw. Einfahrtberechtigungen für Bewohner genutzt werden.

Für Bewohner wird sich während Veranstaltungen die Chance auf einen freien Parkplatz im öffentlichen Straßenraum durch die Bewohnerschutzzone deutlich erhöhen.

Lieferverkehr, Kunden- und Besucherverkehre

Die Auswirkungen auf den Lieferverkehr hängen in erheblichen Maße von den Anstoßzeiten und damit den Sperrzeiten der Bewohnerschutzzone ab, da dieser zu diesen Zeiten nicht in das Gebiet einfahren dürfte.

Folgend sind die üblichen Anstoßzeiten der 1. Und 2. Bundesliga dargestellt. Ausnahmezeiten, wie Pokalspiele oder „Englische Wochen“ können nicht abschließend dargestellt werden, solche Spiele finden aber in der Regel abends statt.

- ▶ 1. Bundesliga: freitags 20:30 Uhr, samstags 15:30 Uhr, sonntags 17:30 Uhr

⁴³ Die Grundlagendaten der Kostenschätzung stammen aus anderen Städten und dienen als Orientierung

⁴⁴ Inklusive Schulung und Aufbau

- ▶ 2. Bundesliga: freitags 18:30 Uhr, samstags 13:00 Uhr, sonntags 13:30 Uhr, montags 20:30 Uhr

Betrachtet man die Anstoßzeiten wird deutlich, dass diese zumeist außerhalb der üblichen Lieferzeiten liegen dürften, auch unter Hinzurechnung von einer Sperrung ab 3 Stunden vor Anstoß.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass auch bereits in der aktuellen Situation während bzw. vor Großveranstaltungen oder Heimspielen von RB Leipzig aufgrund der Überlastung des Parkraums bzw. Straßenraumes zu diesen Zeiten, für Lieferverkehr kaum die Möglichkeit besteht, ihr Fahrzeug zum Be- oder Entladen im öffentlichen Straßenraum abzustellen.

Damit werden die Auswirkungen auf den Lieferverkehr als gering eingestuft.

Kunden- und Besucherverkehre dürften während der Sperrzeit ebenfalls nicht in die Bewohnerschutzzone einfahren, was durchaus zu Einschränkungen für diese Nutzergruppen führt. Allerdings bezieht sich das Einfahrverbot nur auf die Sperrzeit. Alle Fahrzeuge, die bereits vor der Sperrung in das Gebiet eingefahren sind, dürfen dort auch bleiben und können jederzeit ausfahren.

Betrachtet man auch für diese Nutzergruppen die bestehende Situation während bzw. vor Großveranstaltungen bzw. Heimspielen von RB Leipzig, so gibt es auch aktuell aufgrund der Überlastung des Parkraums nur eine sehr geringe Chance, einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum zu finden. Außerdem sollte sich das Quartier an Veranstaltungstagen für Fußgänger und Radfahrer deutlich attraktiver gestalten, wenn der Veranstaltungsverkehr herausgehalten wird. Deshalb werden auch hier die Auswirkungen als relativ gering eingestuft, zumal auch positive Effekte erwartet werden.

Es dürfte die Situation sich für diese Nutzergruppen gegenüber heute sogar eher verbessern. Heute gibt es ein bis zwei Stunden vor dem Spiel bis etwa eine halbe Stunde nach dem Spiel, also etwa für 4 Stunden, erhebliche Parkprobleme. Die Zufahrtsbeschränkungen würden für 2,5 Stunden gelten. Danach könnten dann auch nicht gebietsansässige Besucher oder Lieferverkehre einen Parkplatz finden.

8.9 Weiterer Klärungsbedarf

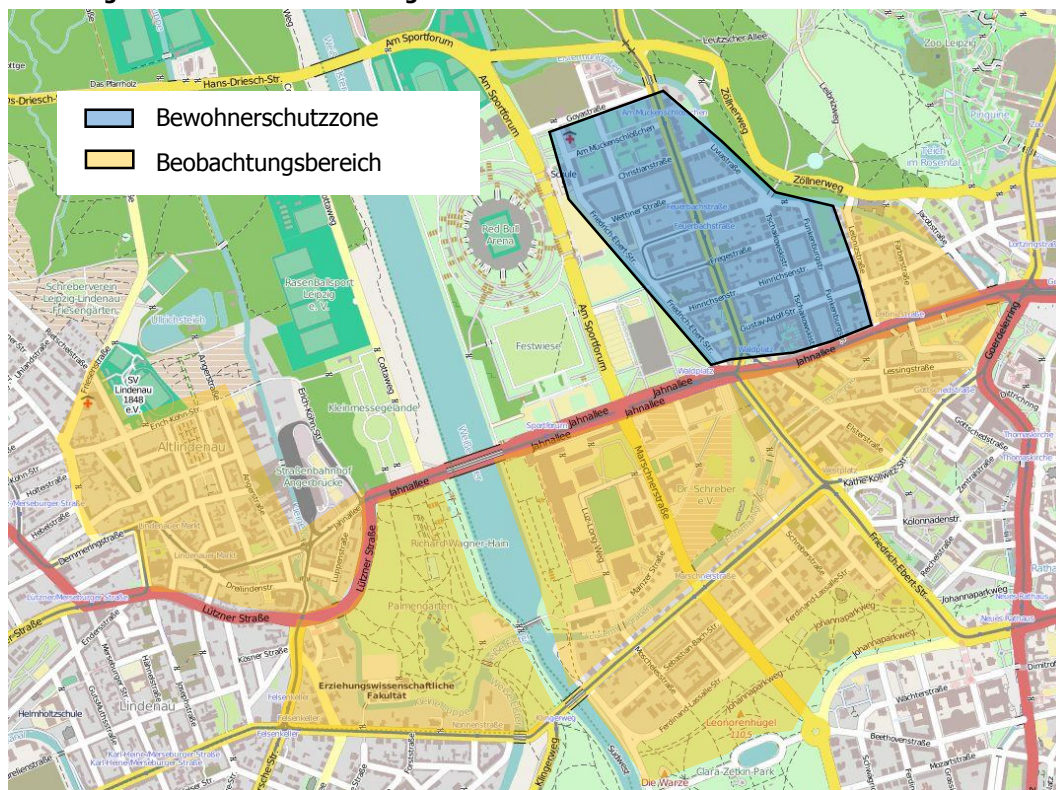
Nach Einführung der Bewohnerschutzzone sollte die Wirkung evaluiert werden und mögliche Problemstellen angepasst werden. Vorausschauend betrachtet können folgende mögliche Problemstellen auftreten:

- ▶ Die Einfahrten könnten zum Nadelöhr mit Rückstau werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es schwer abschätzbar, wie viele Bewohner zu den gesperrten

Zeiten in das Waldstraßenviertel einfahren wollen und wie viele Unberechtigte abgewiesen werden müssen. Problematisch sind hinsichtlich der Kapazität in erster Linie die abgewiesenen Fahrzeuge. Einmal hinsichtlich eines höheren Kommunikationsbedarfs (mit uneinsichtigen Fahrern) und zum anderen, dass diese Fahrzeuge wenden und zurückfahren müssen. Frühzeitige Information und Ansprache in der Warteschlange sind hilfreich. Zum Thema der Erhöhung der Kapazität sollten empirische Erfahrungen gewonnen werden.

- ▶ Rückstau von Pkw-Kontrollen könnten zu Behinderungen im Tramverkehr führen (Waldstraße, Jahnallee). Vorteilhaft an der Sperre Waldstraße ist, dass unberechtigte Fahrzeuge nicht wenden müssen, sondern über die Straße auf der anderen Seite der Dreiecksinsel zurückfahren können.
- ▶ Es könnte eine Verlagerung auf angrenzende Gebiete stattfinden, in denen weiterhin eingefahren und kostenlos geparkt werden darf. Hinsichtlich der Erfahrungen anderer Städte dürfte die Verlagerung sehr wahrscheinlich sein. Deshalb wird empfohlen, in Abbildung 36 dargestellt Gebiete als Beobachtungsbereich zu betrachten und die Bewohnerschutzzone ggf. auszuweiten bzw. nachzuzustieren.

Abbildung 36: Definition Beobachtungsbereiche



9 Anhang

9.1 Glossar

Anliegerverkehr - Der Begriff Anlieger oder Anliegerverkehr ist im Straßenverkehrsrecht nicht definiert. „Anlieger sind Personen, die mit Bewohnern oder Grundstückseigentümern in eine Beziehung treten wollen. Dabei ist es unerheblich, ob diese Beziehung zustande kommt; die Absicht ist ausreichend. Erkennt der Anlieger bei Vorbeifahrt am betreffenden Grundstück, dass der Gesuchte nicht erreichbar ist, kann er ohne anzuhalten weiterfahren und bleibt Anlieger. Selbst unerwünschte Besucher eines Anliegers sind zum Einfahren berechtigt.“⁴⁵ Zum Anliegerverkehr gehören auch Fahrzeuge, die nur einen Parkplatz aufsuchen wollen.

Anwohner - Dieser Begriff ist weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Straßenverkehrsordnung definiert. „Im Unterschied zu «Anliegern» handelt es sich also bei «Anwohnern» um Personen, die an der fraglichen Straße tatsächlich wohnen, also dort auch ihren Wohnsitz haben. Gewerbetreibende bzw. Personen, die dort nur ihrer Berufstätigkeit nachgehen, zählen nicht dazu. Insofern besteht zwischen einem Zusatzzeichen (zu einem Verkehrsverbot) „Bewohner frei“ und „Anlieger frei“ ein wesentlicher Unterschied, der im allgemeinen Sprachgebrauch hinreichend deutlich wird.“⁴⁶ Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Mai 1998 setzt der Begriff des Anwohners eine enge räumliche Beziehung zwischen Wohnung und Pkw-Abstellort voraus, die nur bei einem Nahbereich, der nicht mehr als zwei bis drei Straßen umfasst.⁴⁷

Anwohnerschutzzone - Dieser Begriff ist nicht straßenverkehrsrechtlich definiert. Hiermit werden in verschiedenen Städten Bereiche im Umfeld von Veranstaltungsorten bezeichnet, die bei Veranstaltungen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden. Bestimmte Nutzergruppen erhalten Ausnahmegenehmigungen zum Befahren dieses Bereichs. Hinsichtlich der Privilegienfeindlichkeit der StVO ist die Bezeichnung „Anwohnerschutzregelung“ verfänglich und missverständlich. Deswegen wird der Begriff Bewohnerschutzzone verwendet.

⁴⁵ Verschiedene Gerichtsurteile, zitiert nach Müller / Rebler; a.a.O., S. 8

⁴⁶ Verschiedene Quellen, zitiert nach Müller / Rebler; a.a.O., S. 11

⁴⁷ BVG vom 28.05.1998 (Az. 3 C 11/97)

Bewohner - Den Begriff kennt das Straßenverkehrsrecht erst seit 2001 und er ist in § 45 VwV-StVO definiert, indem die Berechtigung zur Erteilung eines Bewohnerparkausweises beschrieben ist: „Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt.“

Bewohnerparkbevorrechtigung - In Zonen, in denen eine Parkraumbewirtschaftung angeordnet ist, können Bewohner von der Zahlung von Parkgebühren oder der Auslage der Parkscheibe befreit werden. Die Einzelheiten zur Anordnung von Bewohnerparkbevorrechtigung sind in der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, Zu Absatz 1 bis 1e, X „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)“ geregelt

Bewohnerparkzone - Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt.

Bewohnerschutzzone - Hiermit wird der Bereiche im Umfeld von Veranstaltungsorten bezeichnet, der bei Veranstaltungen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werde. Bewohner erhalten eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren dieses Bereichs (siehe auch Anwohnerschutzzone)

Lieferverkehr - „Lieferverkehr“ betrifft „Lieferungen“, wie sie von „Lieferanten“ vorgenommen werden. Gemeint ist also der geschäftsmäßige Transport von Sachen von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu

sonstigen Kunden. Nicht eingeschlossen in den zugelassenen „Lieferverkehr“ ist allerdings der private Transport von Gegenständen. Das Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ gestattet nur den Transport von Waren zu und von den im gesperrten Bereich liegenden Geschäften und Privatpersonen im Rahmen des geschäftlichen Verkehrs. Das Abholen und Bringen von Personen ist dem gegenüber durch das Zusatzschild nicht zulässig.⁴⁸

Privilegienfeindlichkeit der StVO – Die Straßenverkehrsordnung erlaubt nur Ausnahmen von Regelungen, soweit sie ausdrücklich vom Gesetzgeber zugelassen wurden. Das Ziel einer verkehrsrechtlichen Maßnahme darf nicht die Bevorzugung einer bestimmten Personengruppe sein. Ausnahmen sind beispielsweise Behinderte, Taxi oder Bewohner. Diese sind ausdrücklich in der StVO genannt.

⁴⁸ Verschieden Quellen, zitiert nach Müller / Rebler; a.a.O., S. 11

9.2 Literaturverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
Vom 22. Oktober 1998 In der Fassung vom 22. September 2015

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen
für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012

Müller, Dieter / Rebler, Adolf; Anwohnerschutzzone Waldstraße. Bautzen 2015

SHP-Ingenieure; Verkehrskonzept Sportforum. Hannover 2014

Stadt Leipzig; Verordnung der Stadt Leipzig über Parkgebühren (Parkgebühren-
verordnung). Leipzig Beschluss Nr. RBV-773/11 der Ratsversammlung vom
21.04.2011, (veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 10 vom 21.05.2011)

Straßenverkehrs-Ordnung (Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten
am 1.4.2013, geändert durch Art. 2 V v. 15.9.2015 I 1573)

9.3 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet	3
Abbildung 2: Nutzungen straßenweise	4
Abbildung 3: Öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze – Anzahl und Bewirtschaftung	5
Abbildung 4: von links: Wettiner Straße (unbewirtschaftet), Jahnallee (Parkscheibe), Humboldtstraße (Parkschein).....	6
Abbildung 5: Stadionvorplatz unbewirtschaftet (oben) und während des Heimspiels des RB Leipzig gegen VFL Bochum am 24.10.2014 (mittig und unten).....	7
Abbildung 6: Tagesganglinie des Werktags	11
Abbildung 7: Parkdauern des Werktags.....	11
Abbildung 8: Nutzergruppen um 11:00 Uhr	12
Abbildung 9: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 21:00 Uhr	12
Abbildung 10: Regelkonformität	14
Abbildung 11: Auslastung Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern.....	15
Abbildung 12: Auslastung Heimspiel RB Leipzig – 1.FC Kaiserslautern (Auslastung durch Bewohner/ Auslastung durch gebietsfremde Fahrzeuge)	16
Abbildung 13: Situation im Waldstraßenviertel während Heimspiel RB Leipzig	17
Abbildung 14: Auslastung Konzert Udo Jürgens	18
Abbildung 15: Auslastung Konzert Udo Jürgens (Auslastung durch Bewohner / Auslastung durch gebietsfremde Fahrzeuge).....	19
Abbildung 16: Situation im Waldstraßenviertel während des Udo Jürgens Konzertes	19
Abbildung 17: „Zweite Reihe Parken“ in der Waldstraße	20
Abbildung 18: Impressionen Liviaplatz	21
Abbildung 19: Stadionvorplatz kurz vor Spielbeginn Heimspiel RB Leipzig.....	22
Abbildung 20: Überwachung im Waldstraßenviertel.....	22
Abbildung 21: Carsharing-Standorte im Waldstraßenviertel.....	23
Abbildung 22: Vergleich Normaltag, Heimspiel RB Leipzig, Konzert Udo Jürgens	24
Abbildung 23: Sperrpläne der Zeitphasen in Leverkusen (links oben: 2-4h vor Spielbeginn; rechts oben: Spielbeginn; links unten: 15-30min vor Spielende bis 1h nach Spielende)	31
Abbildung 24: Sperrplan Niederrad und Impressionen eines Spieltages.....	32
Abbildung 25: Anwohnerschutzzone 05 Junkersorf-Mitte und sichtbare Einbauten im Straßenraum	33
Abbildung 26: Ausdehnung der Anwohnerschutzzone in Bremen	34

Abbildung 27: Z 600 Absperrschranke	36
Abbildung 28: Empfohlene Beschilderung (monetäre Bewirtschaftung) - Z 314 StVO + ZZ 1052-33 StVO.....	50
Abbildung 29: Empfohlene Beschilderung (monetäre Bewirtschaftung / Mischprinzip) – Z 314.1 StVO + ZZ 1052-33 StVO + ZZ 1044-30 StVO	51
Abbildung 30: Erforderliche Anzahl Parkscheinautomaten (Umsetzung Variante 2).....	52
Abbildung 31: Empfohlene Beschilderung für Bewohnerparkplätze (Trennprinzip) – 286 StVO + 1020-32 StVO	54
Abbildung 32: Ausdehnung der Bewohnerparkzonen.....	55
Abbildung 33: Empfohlene Ausdehnung der Anwohnerschutzzone und Sperrmaßnahmen.....	60
Abbildung 34: Beispiel von herausnehmbaren Pollern (Köln).....	61
Abbildung 35: Beispiele Schrankenregelung (Köln und Frankfurt).....	61
Abbildung 36: Definition Beobachtungsbereiche	68

Tabellen Verzeichnis:

Tabelle 1: Erhebungstermine und -zeiten.....	8
Tabelle 2: Befragung zur Anwendung der Anwohnerschutzzone in anderen Städten	26
Tabelle 3: Kennwerte der Nutzergruppen und Handlungsstrategien.....	40
Tabelle 4: Parkgebühren vs. Parkscheibenregelung.....	42
Tabelle 5: Bewertung der Variante 1: Riegel - Bewohnerparkplätze	47
Tabelle 6: Bewertung der Variante 2: Großflächige Gebührenerhebung	48
Tabelle 7: Überschlägige Kostenermittlung für Installation und Betrieb der PSA	53
Tabelle 8: Besucherzahlen der Heimspiele von RB Leipzig seit dem 12. Spieltag der Saison 2014/15 bis inklusive der Hinrunde der Saison 2015/16	63

9.4 Kartenverzeichnis

- Karte 1: Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung
- Karte 2: Auslastung werktags 11 Uhr
- Karte 3: Auslastung werktags 21 Uhr (Spitzenstunde)
- Karte 4: Auslastung werktags 2 Uhr nachts
- Karte 5: Auslastung durch Bewohnerfahrzeuge um 21 Uhr
- Karte 6: Auslastung durch gebietsfremde Fahrzeuge um 21 Uhr
- Karte 7: Empfohlene Bewirtschaftung V1 (Riegel – Bewohnerparkplätze)
- Karte 8: Empfohlene Bewirtschaftung V2 (großflächige Bewirtschaftung)



Kölnische Straße 71 | 34117 Kassel | fon: 0561-20 86 47-39 | mail: info@iks-planung.de | web: www.iks-planung.de