



SHP Ingenieure

Hildesheim

Parkraumkonzept

Hildesheim – Parkraumkonzept

– Endbericht zum Projekt Nr. 21003 –

Auftraggeber:
Stadt Hildesheim
Markt 2
31112 Hildesheim

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Prof.-Dr.-Ing. Daniel Seebo

Bearbeitung:
Engelbert Stenkhoff

Hannover, September 2025

Inhalt

Seite

1	Aufgabenstellung	1
2	Ausgangssituation	2
3	Bestandserfassung	3
3.1	Parkraumangebot	4
3.2	Bewirtschaftungsformen	6
3.3	Parkleitwegweisung	9
4	Parkraumerhebung	10
4.1	Erhebungsmethodik	10
4.2	Auslastungserhebung	11
4.3	Nutzergruppen	12
4.4	Quartiersbildung	13
4.5	Nacherhebung 2023	14
4.6	Ergebnisse der Erhebungen	15
4.7	Auslastung der Parkhäuser	23
5	Handlungsbedarf und Strategieempfehlung	29
5.1	Ziele und Maßnahmen des Parkraumkonzeptes	30
5.2	Gesetzliche Bestimmungen	30
5.3	Zeitliche Bewirtschaftung – Finanzielle Bewirtschaftung	32
5.4	Bewohnerparken – Kriterien und Voraussetzungen	34
5.5	Aktuelle Parkraumbewirtschaftung im Vergleich	35
5.6	Zukünftige Parkraumbewirtschaftung	38
5.7	Strategieempfehlung	39
6	Maßnahmenkonzept	42
6.1	Quartierweites Bewirtschaftungskonzept	42
6.2	Zukünftige Parkgebühren	48
6.3	Zeitplan und Prognose	49
7	Zusammenfassung	53

1 Aufgabenstellung

Für die Stadt Hildesheim soll ein umfassendes Parkraumkonzept zur Optimierung der vorhandenen Parkinfrastruktur und zur strategischen Steuerung der Parkraumnutzung erstellt werden. Ziel ist es, eine nachhaltige und bedarfsgerechte Lösung für den ruhenden Verkehr zu entwickeln, die sowohl den Bedürfnissen der Anwohnenden, den Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt sowie den Beschäftigten und Gewerbetreibenden gerecht wird.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird eine detaillierte Bestandsaufnahme und Analyse des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage durchgeführt. Hierbei werden insbesondere die Gebiets- und Nutzungsstrukturen, die vorhandenen Stellplatzkapazitäten sowie die tatsächlichen Belegungsgrade erfasst und ausgewertet. Ergänzend erfolgt eine Bewertung bestehender Parkraumkonzepte sowie eine Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen. Darauf aufbauend wird ein Maßnahmenkonzept entwickelt, das Bewirtschaftungsstrategien und Regelungen zum Bewohnerparken umfasst. Besondere Berücksichtigung finden hierbei sensible Bereiche wie die Innenstadt sowie die Wohnquartiere.

Die Einbindung der Öffentlichkeit spielt eine zentrale Rolle in diesem Prozess. Durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen und Beteiligungsformate soll sichergestellt werden, dass die betroffenen Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Planungen einbezogen werden.

Dieses Parkraumkonzept soll als Grundlage für zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen der Stadt Hildesheim dienen und eine nachhaltige, effiziente und zukunftsorientierte Entwicklung des ruhenden Verkehrs ermöglichen.

2 Ausgangssituation

In der Hildesheimer Innenstadt und den angrenzenden Quartieren ist die derzeitige Parkraumsituation geprägt von einer Vielzahl von Herausforderungen. Teilweise hoher Parkdruck und das vermehrte Auftreten von Falschparken verschärfen die Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzergruppen wie Beschäftigten, Bewohnenden, Kundinnen und Kunden, Touristinnen und Touristen sowie Lieferverkehre um die begrenzten Parkmöglichkeiten. Zusätzlich stehen durch das große Angebot für den ruhenden Verkehr für die Nahmobilität zu wenig Flächen zur Verfügung.

Diese konkurrierenden Ansprüche führen zu Konflikten und einer weiteren Einschränkung der Zugänglichkeit und Funktionalität der verfügbaren Infrastruktur. Eine nachhaltige Lösung ist erforderlich, um die Verfügbarkeit sowie die Effizienz der Parkraumnutzung zu verbessern.



Abb. 1 Beispiele Konfliktbereiche (Gehwegparken, konkurrierende Nutzungen)

3 Bestandserfassung

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über den Bereich der Kernstadt mit den Stadtteilen Moritzberg im Westen, der Oststadt im östlichen Bereich, der Stadtmitte bis zu den Gleisanlagen im Norden sowie der Neustadt und der Altstadt im Süden. Im Untersuchungsgebiet wurden sämtliche vorhandenen Parkstände im öffentlichen Straßenraum sowie auf öffentlichen Parkplätzen systematisch erfasst (vgl. Abb. 2). Dabei erfolgte eine klare Differenzierung zwischen öffentlichen Parkständen sowie öffentlich zugänglichen und privaten Stellplätzen. Stellplätze auf privaten Flächen, wie beispielsweise in Hinterhöfen, wurden nicht in die Erhebung einbezogen.



Abb. 2 Untersuchungsgebiet im Stadtgebiet Hildesheim

Die Straßenraumsituation sowie die vorhandene Parkraumbeschilderung wurden anhand von Fotos umfassend dokumentiert. Die Parkstände wurden entsprechend ihrer Angebotsart, Bewirtschaftung und Aufstellart in einzelne Abschnitte unterteilt.



Abb. 3 Beispiele Bewirtschaftungsformen

Sämtliche erhobenen Daten wurden strukturiert in einer Geodatenbank gespeichert. Somit können die Parkstandabschnitte georeferenziert in Übersichtskarten dargestellt werden und die Daten für weitere Analysen, wie die Auslastungs- und Parkdauererhebung, verwendet werden (vgl. Abb. 4).

fid	Angebot	AngebotArt	Bewirtschaftung	Intervall	Zeitraum	Aufstellart	Bemerkung
1	18 öffentlich	frei parken	eingeschränktes Haltverbot			längs	
2	9 öffentlich	absolutes Haltverbot				längs	
3	2 öffentlich	frei parken				senkrecht	
4	7 öffentlich	frei parken				senkrecht	
5	2 öffentlich	frei parken				senkrecht	
6	4 öffentlich	frei parken				senkrecht	
7	10 öffentlich	frei parken				senkrecht	
8	3 öffentlich	frei parken				senkrecht	
9	16 öffentlich	frei parken				senkrecht	
10	4 öffentlich	frei parken				senkrecht	
11	10 öffentlich	frei parken				senkrecht	
12	9 öffentlich	frei parken				senkrecht	
13	öffentlich	absolutes Haltverbot				senkrecht	
14	öffentlich	absolutes Haltverbot				senkrecht	
15	4 öffentlich	frei parken				senkrecht	
16	2 öffentlich	frei parken				senkrecht	
18	26 öffentlich	frei parken				senkrecht	
19	7 öffentlich	frei parken				senkrecht	
20	öffentlich	absolutes Haltverbot				senkrecht	
21	5 öffentlich zugänglich	frei parken		3 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto
22	6 öffentlich zugänglich	frei parken		1 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto
23	6 öffentlich zugänglich	frei parken		1 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto
25	9 öffentlich zugänglich	frei parken		1 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto
26	1 öffentlich zugänglich	Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte		1 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto
27	18 öffentlich zugänglich	frei parken		1 h	7-21 Uhr	senkrecht	Kundenparkplatz Netto (4 STP von Domino/PKW belegt)

Abb. 4 Auszug Bestandsdatenbank

3.1 Parkraumangebot

Im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets wurden insgesamt etwa 9.400 Stellplätze bzw. Parkstände erfasst. Diese teilen sich wie folgt auf (vgl. Abb. 5):

- Rund 7.700 Parkstände stehen als öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung,
- etwa 1.200 Stellplätze sind öffentlich zugänglich
- und ungefähr 500 Stellplätze befinden sich auf privaten Flächen.

Ergänzend dazu werden im Untersuchungsgebiet etwa 2.700 Stellplätze in verschiedenen Parkieranlagen angeboten (vgl. Abb. 6). Insgesamt ergibt sich somit ein Gesamtangebot von rund 12.100 Stellplätzen bzw. Parkständen im Untersuchungsgebiet.

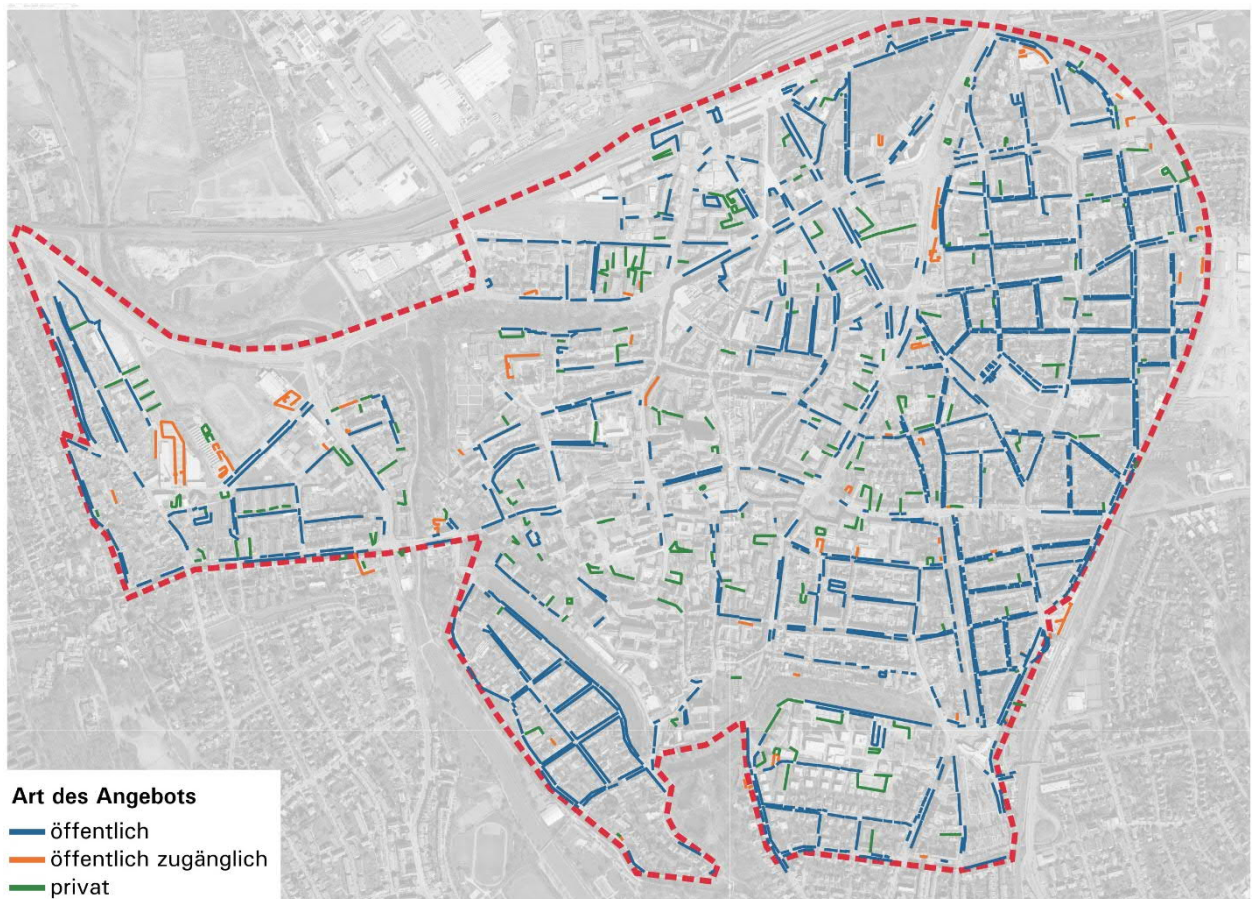


Abb. 5 Parkraumangebot im Straßenraum

Parkierungsanlage	Angebot	Dauervermietung	aktuelles Angebot
Parkgarage Andreaspassage	303	163	140
Parkgarage Cityparkdeck	135		135
Parkgarage Markt	128	14	114
Parkgarage Ratsbauhof	394	185	209
Parkgarage Sparkasse	193	25	168
Parkanlagen St. Bernward Krankenhaus	226		226
Parkplatz Altstädter Stobenstraße	39		39
Parkplatz Kantorgasse	46	15	31
Parkplatz Küsthardtstraße	36		36
Parkplatz Museum	59		59
Parkplatz Palandtweg	65		65
Parkplatz Rose	459	27	432
Parkplatz Wasserparadies	67		67
Parkhaus Stammelbach	270	k.A.	270
Parkhaus Galeria Kaufhof	347	k.A.	347
Arneken Galerie	400	k.A.	400
			2.738

Abb. 6 Stellplatzangebot Parkierungsanlagen (Daten: Stadt Hildesheim)

3.2 Bewirtschaftungsformen

Die Stadt Hildesheim hat 2011 für die Innenstadt und weitere Teilbereiche der Altstadt und Neustadt sowie einen Bereich im Stadtteil Moritzberg eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Ein Großteil der Parkstände im Untersuchungsgebiet (etwa 83 %) wird nicht bewirtschaftet. Hier können über den gesamten Tag Fahrzeuge kostenfrei abgestellt werden. Der Anteil an Parkständen in den monetär bewirtschafteten Bereichen liegt bei etwa 13 %. Die restlichen Parkstände (etwa 4 %) werden mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet (vgl. Abb. 7).

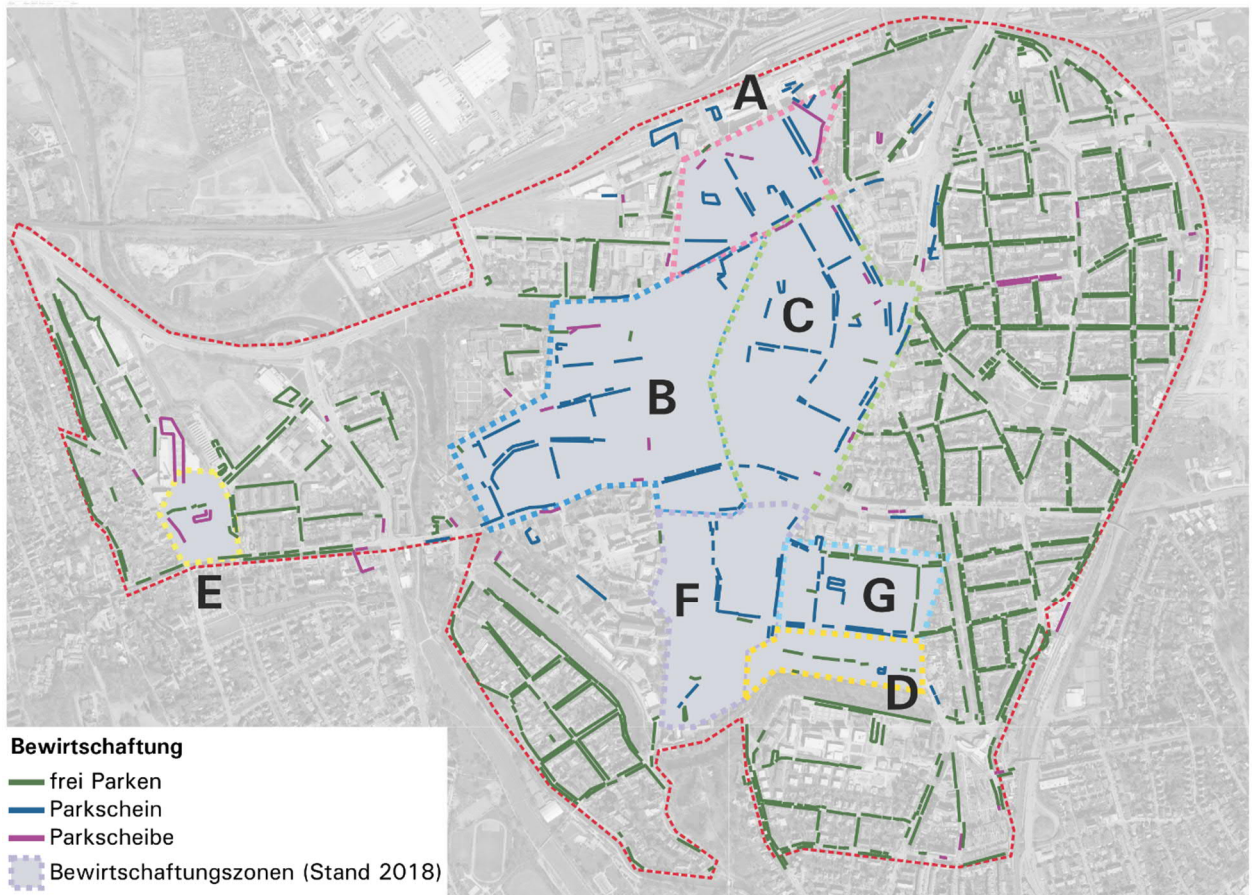


Abb. 7 Bereiche mit einer Parkraumbewirtschaftung

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Bereiche im öffentlichen Straßenraum, in denen eingeschränkte oder absolute Haltverbote mit unterschiedlichen zeitlichen Einschränkungen eingerichtet sind (vgl. Abb. 8).

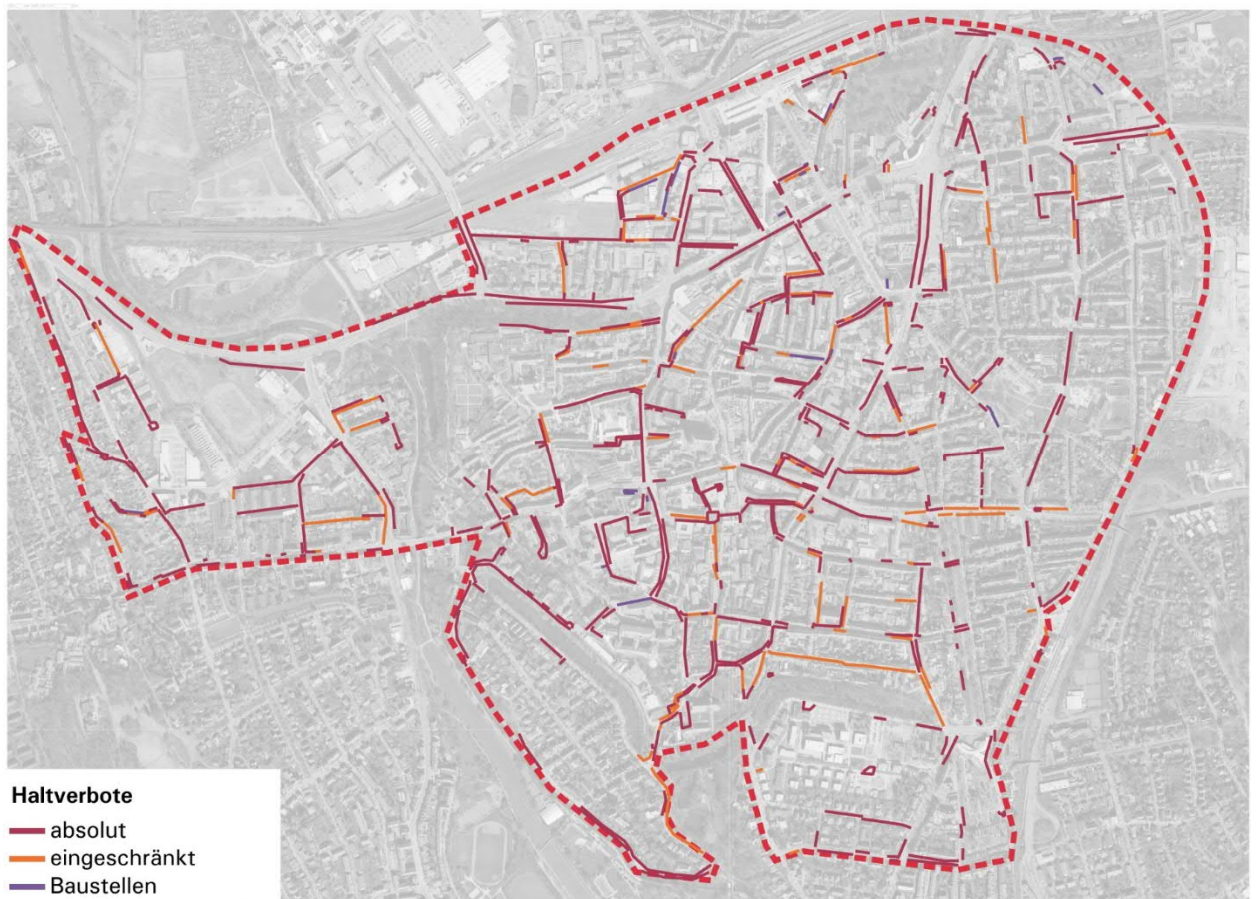


Abb. 8 Bereiche mit Haltverboten

In Hildesheim gibt es spezielle Bewohnerparkzonen, in denen Anwohnende mit einem gültigen Bewohnerparkausweis parken dürfen. Diese Parkausweise können von Bewohnenden der Parkzonen A bis G beantragt werden, sofern sie keinen privaten Stellplatz besitzen. Daneben sind Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen als weitere Sonderbewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet eingerichtet. Generell müssen diese Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei und gut erreichbar sein.



Abb. 9 Beispiele Bewohnerparkregelungen

Bei etwa 1.700 Parkständen darf aktuell ganz bzw. halb auf dem Gehweg geparkt werden. In dicht besiedelten Bereichen wird jedoch auch das illegale

Gehwegparken toleriert. Grundsätzlich kann Gehwegparken Parkmöglichkeiten bieten, wo sonst keine vorhanden wären. Gehwegparken schränkt jedoch den Platz für Zufußgehende ein, insbesondere für Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Sehbehinderungen, und kann deren Sicherheit gefährden.

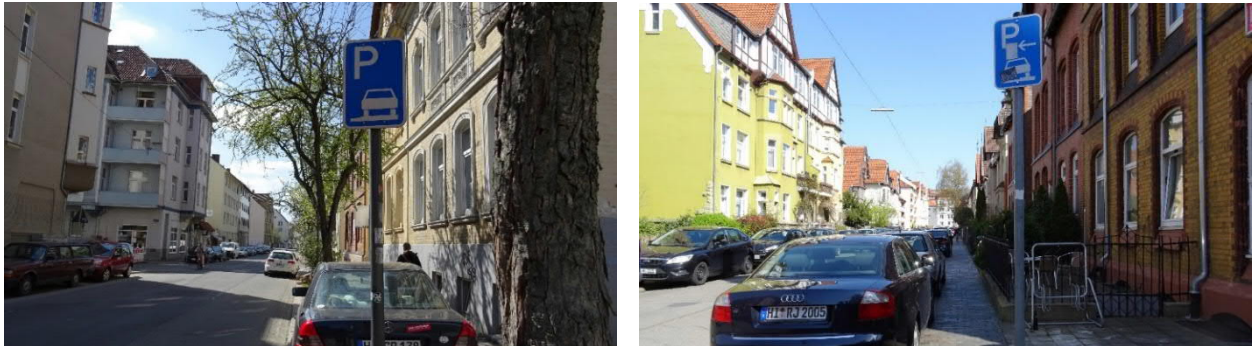


Abb. 10 Beispiele Gehwegparken

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet über 60 unterschiedliche Bewirtschaftungsformen. Neben grundsätzlichen Differenzierungen zwischen Haltverboten, Parkschein- bzw. Parkscheibenregelungen sowie Parkstände für Mobilitätseingeschränkte gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Regelungen für die Parkdauern und Geltungszeiträume. Viele dieser Regelungen sind über die Jahre unabhängig voneinander gewachsen und spiegeln eher eine lokal begrenzte Notwendigkeit einer Regelung wider, wie z.B. das Freihalten von Flächen für den Lieferverkehr oder Zufahrten von Gewerbeflächen für den Schwerverkehr.

Bewirtschaftung	Intervall	Zeitraum	Bewirtschaftung	Intervall	Zeitraum
absolutes Haltverbot		keine Einschränkung	frei parken		keine Einschränkung
absolutes Haltverbot		10-19 Uhr	frei parken		Mo-Fr 7-16 Uhr
absolutes Haltverbot		12-8 Uhr	frei parken		Mo-Fr 8-19 Uhr, Sa 8-16 Uhr
absolutes Haltverbot		7-17 Uhr	frei parken	1 h	7-21 Uhr
absolutes Haltverbot		9-20 Uhr	frei parken	3 h	7-21 Uhr
absolutes Haltverbot		Di 6.30-8.30 Uhr	Parkscheibe		keine Einschränkung
absolutes Haltverbot		Do 7-10	Parkscheibe		Mo-Fr 8-18 Uhr, Sa 8-13 Uhr
absolutes Haltverbot		Do 7-10 Uhr	Parkscheibe	0,5 h	keine Einschränkung
absolutes Haltverbot		Mi und Sa 5 - 15 Uhr	Parkscheibe	0,5 h	6-18 Uhr
absolutes Haltverbot		Mo-Fr 8-16 Uhr	Parkscheibe	1 h	keine Einschränkung
absolutes Haltverbot		werktags 7-19 Uhr	Parkscheibe	1 h	9-17 Uhr
absolutes Haltverbot		22-6 Uhr	Parkscheibe	1 h	Mo-Fr 8-16 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		keine Einschränkung	Parkscheibe	1 h	Mo-Fr 8-18 Uhr, Sa 8-13 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		7-16 Uhr	Parkscheibe	1 h	Mo-Fr 9-15 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		Mo-Fr 7-16 Uhr	Parkscheibe	1 h	werktags 7-18 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		Mo-Fr 7-17 Uhr	Parkscheibe	1 h	werktags 8-19 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		Mo-Fr 8-17 Uhr	Parkscheibe	1 h	werktags 9-18 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		Mo-Sa 7-18 Uhr	Parkscheibe		15 keine Einschränkung
eingeschränktes Haltverbot		Mo-Sa 7-19 Uhr	Parkscheibe		15 Mo-Fr 6-18 Uhr
eingeschränktes Haltverbot		werktags 7-19 Uhr	Parkscheibe	2 h	keine Einschränkung
eingeschränktes Haltverbot		werktags 8-18 Uhr	Parkscheibe	2 h	7-19 Uhr
Parkschein		keine Einschränkung	Parkscheibe	2 h	7-22 Uhr
Parkschein		0-24 Uhr	Parkscheibe	2 h	Mo-Fr 7-18 Uhr
Parkschein		24 h	Parkscheibe	2 h	Mo-Sa 7-22 Uhr
Parkschein		7-20 Uhr und 20-7 Uhr	Parkscheibe	2 h	werktags
Parkschein		Dauerparker	Parkscheibe	2 h	werktags 9-18 Uhr
Parkschein		Mo-Fr 8-19 Uhr	Parkscheibe	30 mi	keine Einschränkung
Parkschein		Mo-Fr 8-19 Uhr, Sa 8-16 Uhr	Parkscheibe	5 min	7-18 Uhr
Parkschein		Mo-So 00-24 Uhr			
Parkschein	4 h	Mo-Fr 8-19 Uhr, Sa 8-16 Uhr			
Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte		keine Einschränkung			
Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte	1 h	7-21 Uhr			
Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte	2 h	7-22 Uhr			
Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte	2 h	Mo-Sa 7-22 Uhr			
Stellplatz für Mobilitätseingeschränkte	3 h				

Abb. 11 Bewirtschaftungsformen

3.3 Parkleitwegweisung

Neben der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums gibt es ein ergänzendes Angebot in verschiedenen Parkieranlagen im Untersuchungsgebiet. Diese werden durch eine Parkleitwegweisung auf den Hauptzufahrtswegen in die Innenstadt ausgewiesen. An etwa 65 Standorten sind die Parkieranlagen durch eine größtenteils statische Wegweisung beschildert. Im Nahbereich sind die Anlagen mit einer „frei/besetzt“-Anzeige ausgestattet (vgl. Abb. 12). Eine Überarbeitung des Parkleitsystems ist angedacht und wird aus verkehrsplanerischer Sicht auch empfohlen.

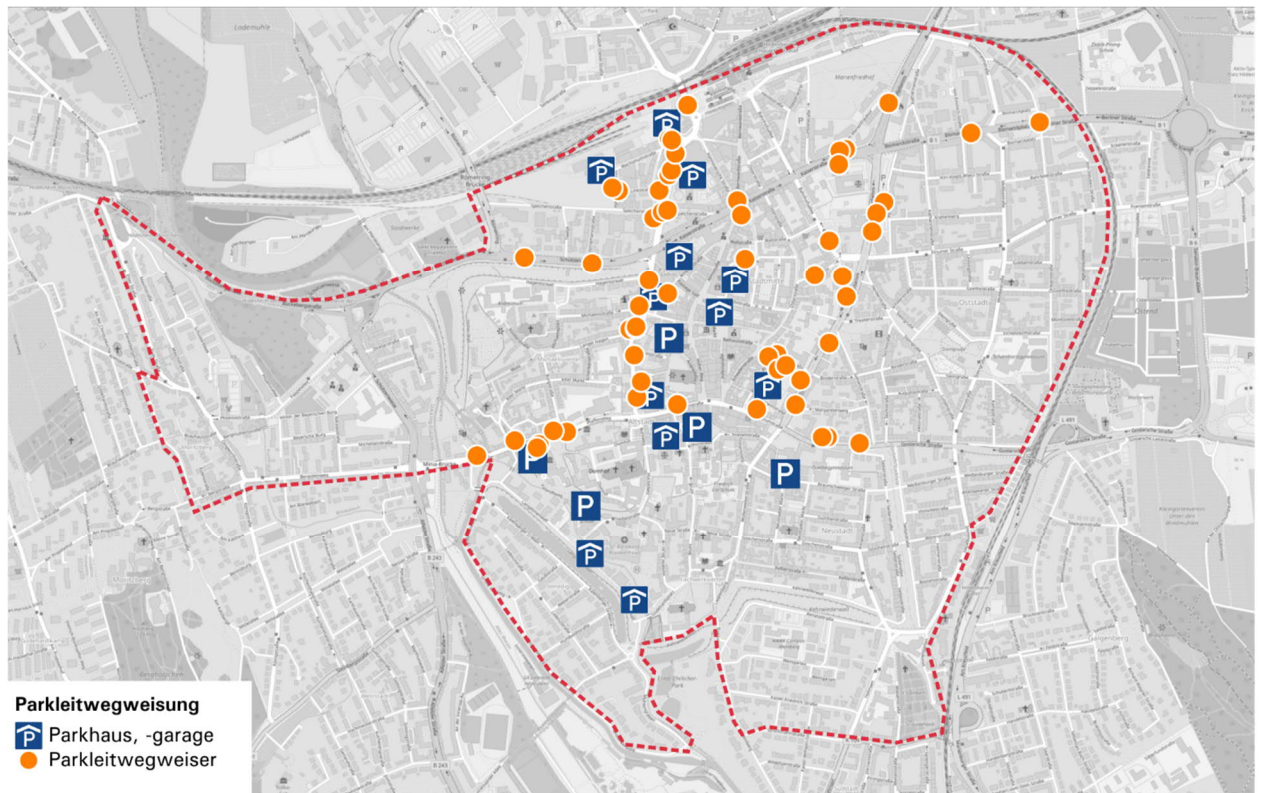


Abb. 12 Parkleitwegweisung

4 Parkraumerhebung

Im Rahmen der Entwicklung eines Parkraumkonzeptes ist die Erhebung der Parkraumauslastung und Parkdauer von zentraler Bedeutung. Die erfassten Daten ermöglichen es, die aktuelle Nutzungssituation zu analysieren und Entscheidungen zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung zu treffen. Ziel ist es, durch eine effiziente Nutzung der vorhandenen Parkflächen den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Umweltbelastung zu reduzieren, den Parksuchverkehr zu minimieren und die Anwohnenden zu schützen.

Die Erhebung der Parkraumauslastung zeigt, wie stark die vorhandenen Parkflächen zu verschiedenen Tageszeiten an einem Normalwerktag genutzt werden. Dies hilft dabei, Spitzenzeiten zu identifizieren und Bereiche mit besonders hoher oder niedriger Auslastung zu erkennen. Die Parkdauererhebung gibt Aufschluss darüber, wie lange Fahrzeuge durchschnittlich auf den Parkflächen verweilen.

Basierend auf den erhobenen Daten werden Strategien zur Verbesserung der Parkraumsituation entwickelt. Dies kann die Einführung von zeitlich begrenzten Parkzonen, die Anpassung der Parkgebühren oder die Schaffung neuer Parkmöglichkeiten umfassen. Durch eine Parkraumbewirtschaftung können Parksuchverkehre reduziert werden. Dies führt zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Umweltbelastungen.

4.1 Erhebungsmethodik

Die Erhebungen der Auslastung und der Parkdauer im öffentlichen Straßenraum wurden im Mai/ Juni 2022 im gesamten Untersuchungsgebiet durchgeführt. Grundlage für die Methodik sind die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)¹. Als Erhebungstage wurden in diesem Zeitraum Dienstag sowie Donnerstag als Normalwerktage außerhalb von Ferien oder Wochen mit Feiertagen definiert. In insgesamt 48 Rundgängen wurden zwischen 6 und 22 Uhr im 2-Stunden-Intervall die abgestellten Fahrzeuge erfasst und über die Aufnahme von Teilen der Kennzeichen die Parkdauern ermittelt (vgl. Abb. 13).

¹ Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012

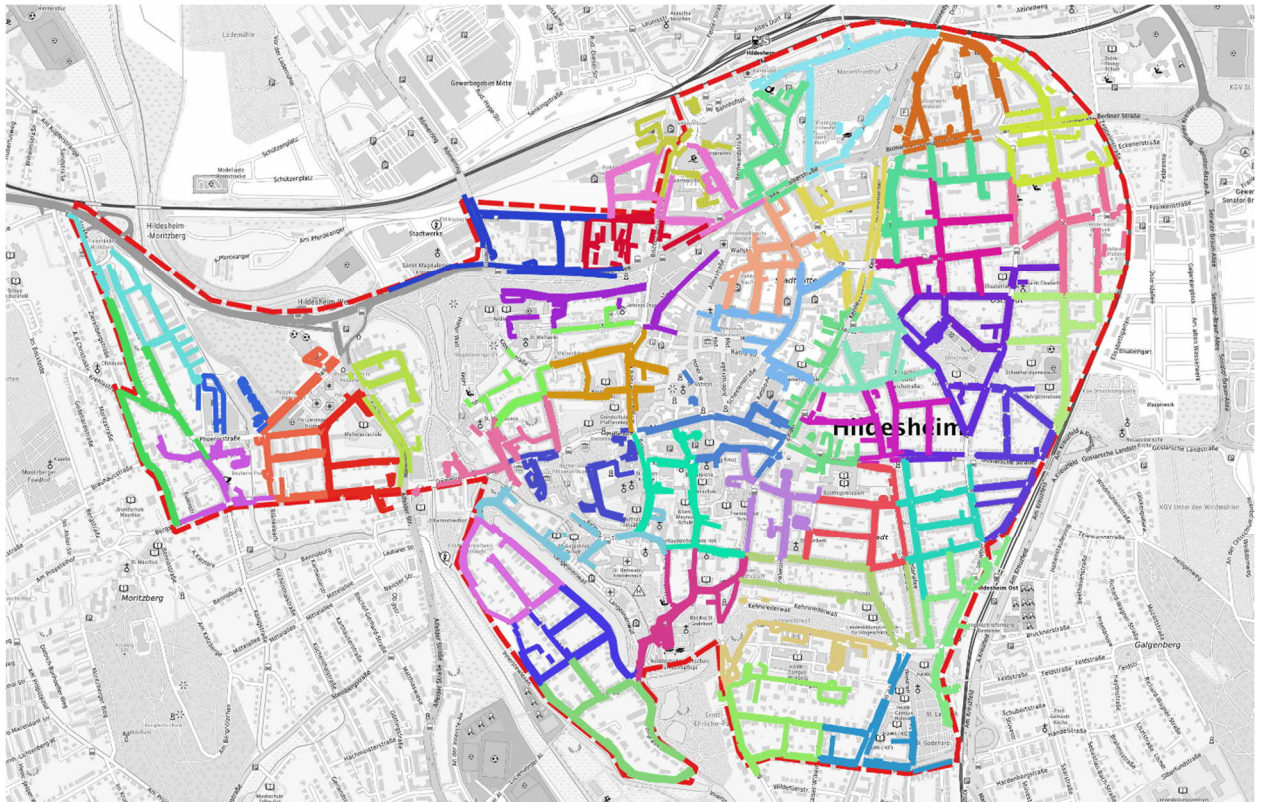


Abb. 13 Erhebungsrundgänge im Untersuchungsgebiet

4.2 Auslastungserhebung

Zur Auswertung der Parkraumauslastung wird (für jeden Abschnitt) in jedem Erhebungszeitraum die Zahl der belegten Parkstände durch die zur Verfügung stehenden Parkstände dividiert. Dieser Quotient ergibt die Auslastung eines Abschnitts in Prozent:

$$\text{Auslastung [\%]} = \frac{\text{belegte Parkstände im Erhebungszeitraum}}{\text{verfügbares Angebot im Abschnitt}}.$$

Um eine Aussage über einen längeren Zeitraum treffen zu können, lässt sich der arithmetische Mittelwert der Auslastungen der betreffenden Erhebungszeiträume bilden. So ergibt sich die „mittlere Auslastung“ über den kompletten Tag hinweg als Mittelwert der Auslastungen jedes Erhebungszeitraums.

Nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)² wird der Parkdruck als hoch eingeschätzt, wenn die Auslastung mindestens 80 % beträgt, und als sehr hoch, wenn die Auslastung oberhalb von 90 % liegt (vgl. Abb. 14).

Ab einer Auslastung von etwa 85 bis 90 % wird von einer Vollauslastung ausgegangen. Hier kommt es zu erhöhtem Parksuchverkehr. Bei

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: EVE – Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Ausgabe 2012

ungünstigem Parkverhalten in Bereichen ohne markierte Parkstände ist es zudem eventuell nicht möglich, vereinzelt noch verfügbare Parkstände zu benutzen.

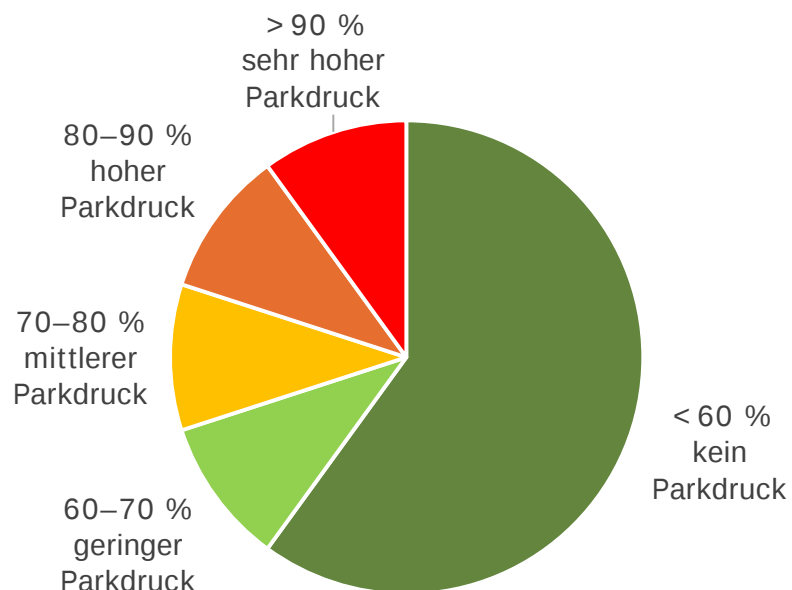


Abb. 14 Auslastungskategorien nach EVE 2012²

Die Überprüfung der Voraussetzung eines „erheblichen allgemeinen Parkdrucks“ für das Bewohnerparken erfolgt durch diese Analyse der Auslastungserhebung. Dabei wird ein hoher oder sehr hoher Parkdruck als „erheblich“ eingestuft.

4.3 Nutzergruppen

Das gewählte Intervall von 2 Stunden je Rundgang erlaubt neben der quantitativen Auswertung der Stellplatznachfrage auch eine gewisse Zuordnung zu Nutzergruppen, z. B.

- Einkaufen,
- Gewerbliche Erledigungen,
- Arbeiten (Teil-/Vollzeitbeschäftigte),
- Besuchende und
- Bewohnende.

Anhand der ermittelten Parkdauern können Rückschlüsse auf die vorhandenen Nutzergruppen getroffen werden (vgl. Abb. 15). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Nutzergruppen sich nicht eindeutig abgrenzen lassen und es sich somit vielmehr um Indizien für die Zuordnung zu Nutzergruppen handelt. Anhand der ermittelten Parkdauern lässt sich feststellen, inwiefern sich die Parkraumnachfrage der einzelnen Nutzergruppen in den untersuchten Bereichen überlagert.

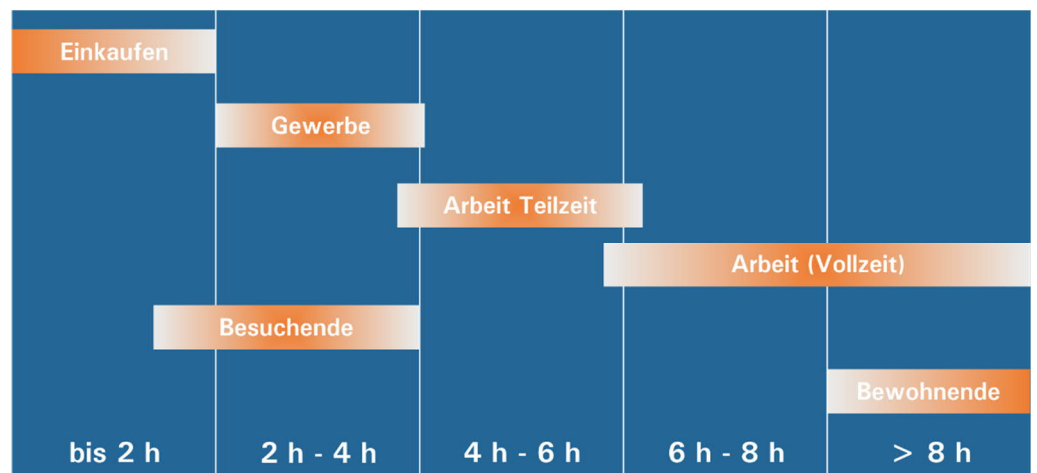


Abb. 15 Einteilung der Nutzergruppen in Abhängigkeit von der Parkdauer

Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass die Verweildauer zum Einkaufen kürzer als zwei Stunden ist. Besucherverkehre und gewerbliche Verkehre haben überwiegend eine Verweildauer zwischen einer Stunde und bis zu vier Stunden. Die Parkdauer von Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigten liegt tendenziell bei etwa vier bis sechs Stunden bzw. etwa sechs bis über acht Stunden. Da Bewohnende zumeist über Nacht ihren Pkw abstellen, liegt die Parkdauer hier bei deutlich über acht Stunden. Anhand der Erhebungsmethodik wurden alle Fahrzeuge, die um 6 Uhr und später sowie um 22 Uhr und früher erfasst wurden, als Bewohnerparken definiert.

4.4 Quartiersbildung

Als Planungseinheit und zur Datenvisualisierung in einer höheren Detailschärfe werden üblicherweise Quartiere gebildet. Ein Quartier stellt ein überschaubares Gebiet dar, das in der Regel auf der Grundlage von geografischen Abgrenzungen definiert wird. Hierfür werden natürliche oder künstliche Barrieren wie klassifizierte Straßen, Gewässer oder Eisenbahnstrecken verwendet. Oftmals orientieren sich Quartiere auch an historischen oder sozioökonomischen Gegebenheiten, wie zum Beispiel der Abgrenzung von Gemeinde- oder Stadtteilen sowie zusammenhängenden städtebaulichen Strukturen. Neben diesen natürlichen Grenzen ist auch eine maximale Ausdehnung von 1.000 m zu beachten, da dies im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als zumutbare Entfernung für Parkmöglichkeiten gilt und daher für die potenzielle Einrichtung von Bewohnerparkzonen relevant ist.

Für ein Quartier lassen sich häufig die überwiegenden städtebaulichen Nutzungen beschreiben und die typischen Nutzergruppen durch verschiedene Verkehre charakterisieren. Bei der Einteilung des Untersuchungsgebiets in Quartiere ist es nicht immer zu vermeiden, dass Quartiersgrenzen scheinbar willkürlich verlaufen. Andererseits bietet die Verwendung von Quartieren einige Vorteile. So ist es häufig nicht sinnvoll, jeden belegten oder freien Parkstand einzeln zu betrachten, sondern für ein Quartier insgesamt z. B. zu analysieren, wie hoch die freie Kapazität ist oder was die verkehrlichen Anforderungen und Bedürfnisse sind. Zudem werden unsauber Parkende

(Abstellen von Fahrzeugen über mehrere Parkstände) sowie Falschparkende (Schaffung eines „neuen“ illegalen Parkstands) besser berücksichtigt und auch vereinzelt auftretende lokale Verlagerungs- oder Verdrängungseffekte durch temporäre Baustellen ausgeglichen. Auf diese Weise wurde das Untersuchungsgebiet in 11 Quartiere unterteilt (vgl. Abb. 16), die im Folgenden näher erläutert werden.

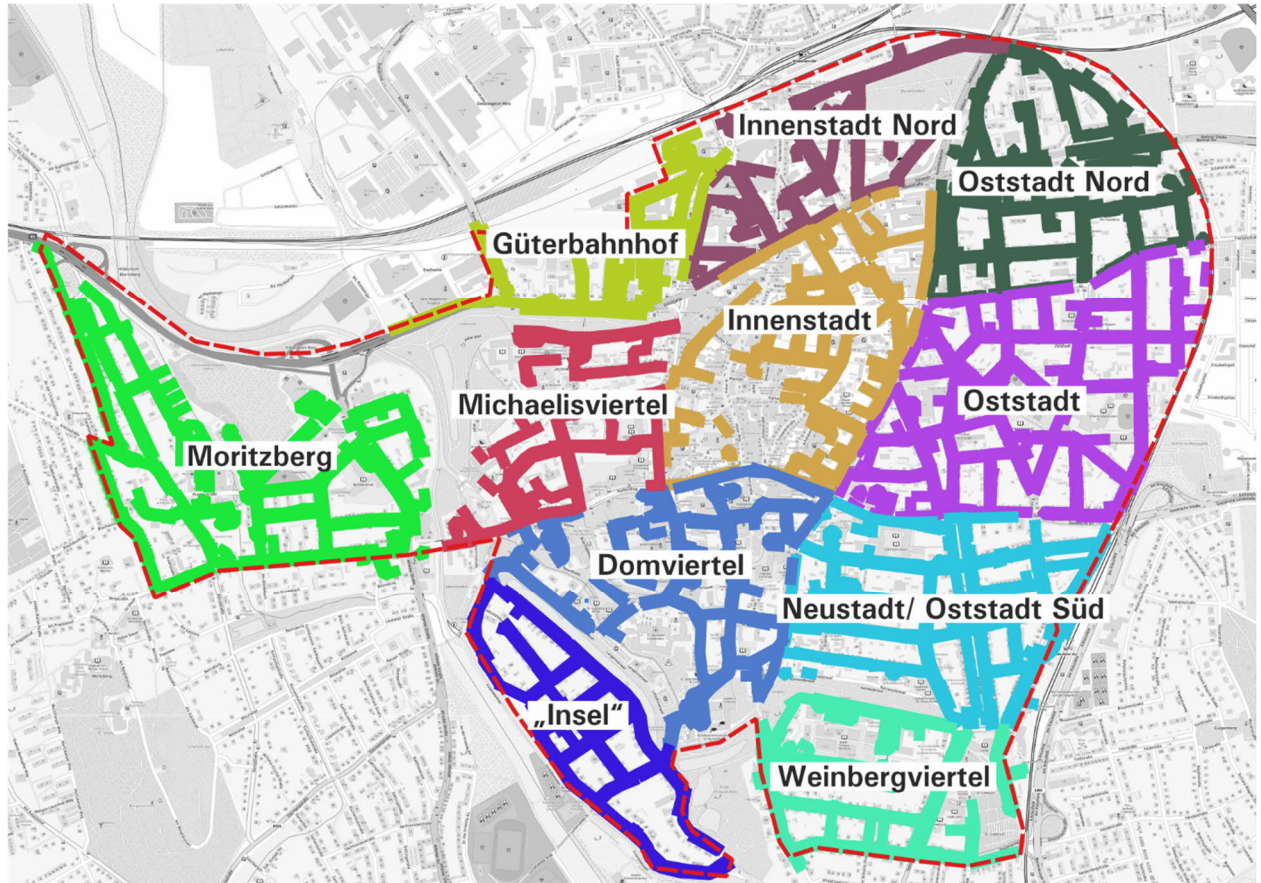


Abb. 16 Quartierseinteilung

4.5 Nacherhebung 2023

Bei der Auswertung der Daten der Parkraumerhebung fielen einige Teilbereiche bzw. Straßenzüge durch unerwartet geringe Auslastungszahlen auf. Es gibt mehrere mögliche Gründe, warum die Verkehrs- und Parkzahlen im Jahr 2022 niedriger ausgefallen sein könnten als in den Jahren davor:

- Die COVID-19-Pandemie hatte weiterhin Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Viele Menschen arbeiteten noch von zu Hause aus, und es gab weniger Veranstaltungen.
- Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten stark verändert. Menschen nutzten vermehrt alternative Verkehrsmittel wie Fahrräder oder gingen zu Fuß, was zu einer geringeren Nutzung von Autos und damit zu weniger Parkraumbedarf führte.
- Die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Sommermonaten 2022 auf Grund der sogenannten Energiekrise.

- Die wirtschaftliche Unsicherheit und die steigenden Kosten (z.B. für Treibstoff) könnten dazu geführt haben, dass weniger Menschen mit dem Auto pendelten und somit ihr Fahrzeug in den betroffenen Quartieren abgestellt haben.

–
Diese Faktoren könnten zusammen dazu beigetragen haben, dass die Parkzahlen im Jahr 2022 niedriger waren. In Abstimmung mit der Stadt Hildesheim wurden Teilbereiche in der Oststadt rund um die Steingrube im Juni 2023 erneut erhoben. Die Auswahl dieser Teilbereiche wurden auch auf Grund einer bestehenden Großbaustelle im Jahr 2022 getroffen, durch den ein Teil der Parkstände damals zum Parken nicht zur Verfügung stand. Die Ergebnisse der Erhebungen aus den Jahren 2022 und 2023 werden im nächsten Kapitel näher beschrieben.

4.6 Ergebnisse der Erhebungen

Die Ergebnisse der Auslastungserhebungen wurden abschnittsweise ausgewertet. Dabei wurde eine Unterscheidung zwischen legal und illegal abgestellten Fahrzeugen vorgenommen. Legal abgestellte Fahrzeuge sind solche, die in Übereinstimmung mit den geltenden Parkvorschriften und -regelungen geparkt wurden. Dies umfasst beispielsweise Fahrzeuge, die in ausgewiesenen Parkzonen oder auf markierten Parkplätzen abgestellt wurden.

Illegal abgestellte Fahrzeuge hingegen sind solche, die gegen allgemeine Verkehrsregeln verstoßen, wie das Parken in nicht dafür vorgesehenen Bereichen, das Blockieren von Einfahrten und Gehwegen oder das Parken in Bereichen mit Haltverbot. Eine Überprüfung von Falschparken, wie z.B. das Überschreiten der Höchstparkdauern oder das Parken ohne Ausweis auf Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen wurde nicht durchgeführt.

Aus den einzelnen Auslastungswerten je Rundgang (6 bis 22 Uhr) wurde die mittlere Auslastung für jeden Abschnitt berechnet (vgl. Abb. 17).

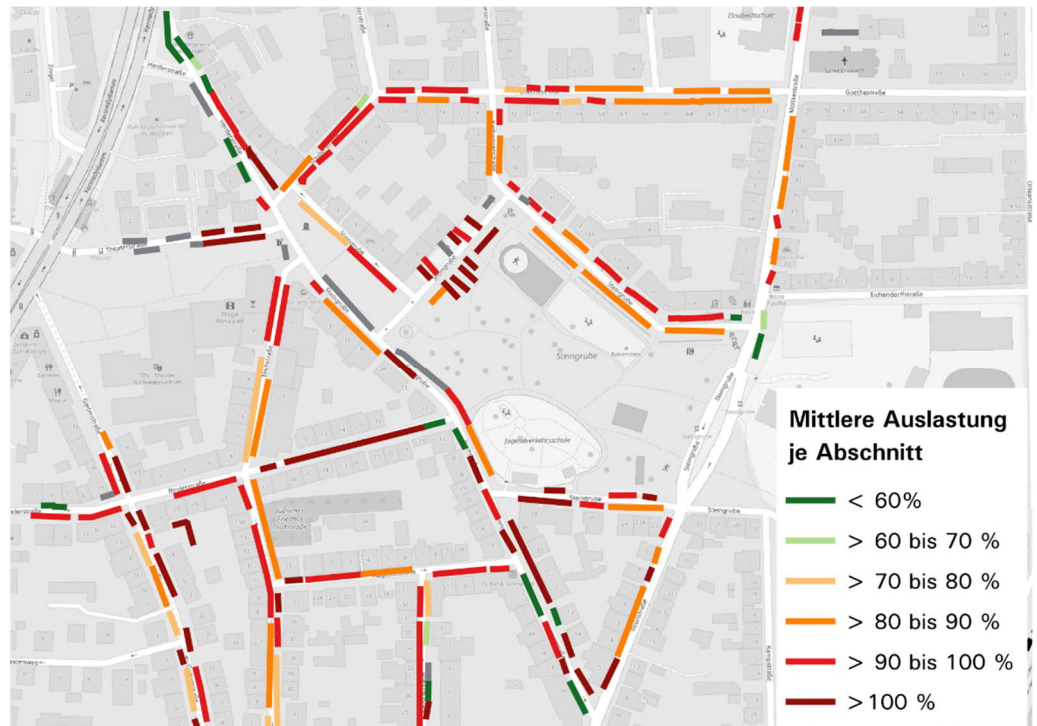


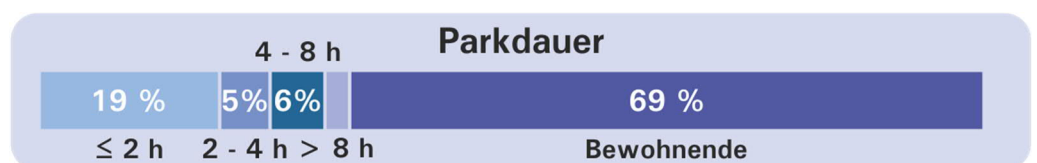
Abb. 17 Mittlere Auslastung je Abschnitt am Beispiel Steingrube

Wie in Kapitel 4.4 beschrieben, wurden die Daten je Abschnitt zu einem sinnvollen Quartier zusammengefasst. Analog wurden auch die Daten der Parkdauern für die jeweiligen Quartiere berechnet. Im Folgenden werden die einzelnen Quartiere und die Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse beschrieben.

Quartier: Oststadt Nord

Das Quartier „Oststadt Nord“ erstreckt sich zwischen dem Kennedydamm im Westen, den Gleisanlagen im Norden und Osten sowie der Einumer Straße im Süden. Es ist überwiegend durch eine dichte Wohnbebauung geprägt. Im nördlichen Bereich liegen noch einige kleinere Gewerbebetriebe.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet bis auf einige Abschnitte in der Einumer Straße, wo eine Parkscheibenregelung gilt. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 76 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem mittleren Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt eine deutlich ausgeprägte Nutzung von Bewohnende. Mittel- bzw. Langzeitparken ist nur sehr gering ausgeprägt, so dass Nutzergruppenkonflikte nur sehr selten auftreten.



Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als mittel eingestuft. In Kombination mit der Gesamtbetrachtung der Oststadt wird er als sehr hoch eingestuft (s.u.).

Quartier: Oststadt

Das Quartier „Oststadt“ erstreckt sich zwischen Zingel im Westen, den Gleisanlagen im Osten, der Einumer Straße im Norden sowie der Goslarischen Straße im Süden. Es ist überwiegend durch eine dichte Wohnbebauung geprägt. Zudem gibt es mit dem Scharnhorstgymnasium und der Elisabethschule sowie dem Theater und dem Filmpalast mehrere Bildungs- und Kultureinrichtungen. Daneben sind auch viele kleine Dienstleistungsunternehmen im Quartier angesiedelt.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet bis auf einige Abschnitte in der Einumer Straße und am Zingel, wo eine Parkscheiben- bzw. Parkscheinregelung gilt. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 85 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt eine deutlich ausgeprägte Nutzung von durch Bewohnende. Mittel- bzw. Langzeitparken ist nur gering ausgeprägt, so dass Nutzergruppenkonflikte nur sehr selten auftreten.



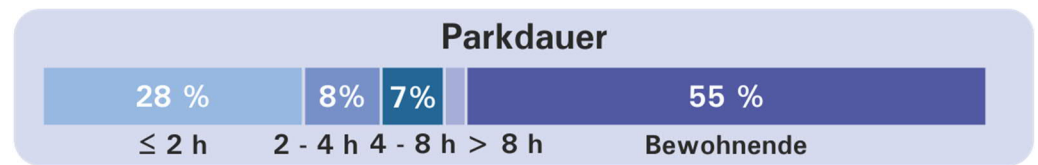
Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als sehr hoch eingestuft, da neben dem hohen Parkdruck auch mit einem hohen Parksucherkehr zu rechnen ist, um die letzten freien Parkstände zu finden.

Quartier: Neustadt/ Oststadt Süd

Das Quartier „Neustadt/ Oststadt Süd“ erstreckt sich zwischen der Wollenweberstraße im Westen, den Gleisanlagen im Osten, der Goslarischen Straße im Norden sowie dem Kehr wiederwall im Süden. Es ist überwiegend durch eine dichte Wohnbebauung geprägt. Im Osten liegt der Bahnhof Hildesheim Ost und zwei Nahversorger. Im westlichen Bereich liegt das Goethegymnasium sowie der Neustädter Markt. Daneben sind auch viele kleine Dienstleistungsunternehmen im Quartier angesiedelt.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet bis auf einige Abschnitte im Umfeld des Neustädter Marktes, wo eine Parkscheinregelung gilt. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 85 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14).

Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt eine deutlich ausgeprägte Nutzung durch Bewohnende. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 28 % an zweiter Stelle. Mittel- bzw. Langzeitparken ist nur gering ausgeprägt, so dass Nutzergruppenkonflikte eher selten auftreten.

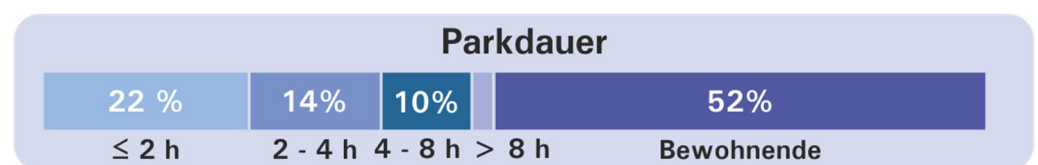


Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als sehr hoch eingestuft, da neben dem hohen Parkdruck auch mit einem hohen Parksuchverkehr zu rechnen ist, um die letzten freien Parkstände zu finden.

Quartier: Weinbergviertel

Das Quartier „Weinbergviertel“ erstreckt sich zwischen der Straße Weinberg im Westen, der Straße Immengarten im Osten, dem Kehr wiederwall im Norden sowie der Struckmannstraße im Süden. Im Norden und Osten liegt der Campus der HAWK sowie die Grundschule Hohnsen. Der übrige Teil des Quartiers ist ein Wohngebiet, dass überwiegend durch Stadtvillen geprägt wird.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 74 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem mittleren Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden etwa die Hälfte ausmacht. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 22 % an zweiter Stelle. Das Mittel- bzw. Langzeitparken ist stärker ausgeprägt und kann auf die Berufs- und Ausbildungsverkehre der Hochschule zurückgeführt werden.

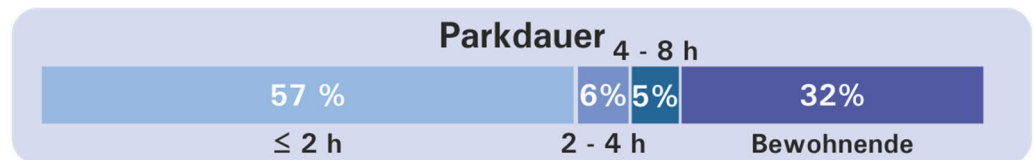


Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als mittel eingestuft. Mögliche Bewirtschaftungskonzepte sollten in Verbindung mit dem Nachbarquartier „Neustadt/ Oststadt Süd“ betrachtet werden.

Quartier: Innenstadt Nord

Das Quartier „Innenstadt Nord“ erstreckt sich zwischen der Marie-Wagenknecht-Straße im Westen, dem Kennedydamm im Osten, den Gleisanlagen im Norden sowie der Kaiserstraße im Süden. Es ist überwiegend durch den Einzelhandels- und Geschäftsbereich geprägt. Im Norden liegt der Hauptbahnhof Hildesheim, im Osten der Marienfriedhof.

Das Quartier wird überwiegend mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Im Bereich des Marienfriedhofs gilt frei Parken. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 73 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem mittleren Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt eine deutlich ausgeprägte Nutzung von Kurzzeitparken. Etwa 32 % entfällt auf Bewohnende.



Der Handlungsbedarf für das Quartier wird in Kombination mit der Gesamtbetrachtung der Innenstadt als hoch eingestuft (s.u.).

Quartier: Innenstadt

Das Quartier „Innenstadt“ erstreckt sich zwischen der Kardinal-Bertram-Straße im Westen, dem Kennedydamm/ Zingel im Osten, der Kaiserstraße im Norden sowie der Schuhstraße im Süden. Es ist überwiegend durch den Einzelhandels- und Geschäftsbereich geprägt. Zudem ist die Altstadt durch ihre historischen Bauten vom Tourismus geprägt.

Das Quartier wird überwiegend mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. In einigen Bereichen gilt heute schon eine Bewohnerparkbewirtschaftung. In weiteren Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 81 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt eine deutlich ausgeprägte Nutzung von Kurzzeitparken. Etwa 25 % entfällt auf Bewohnende.



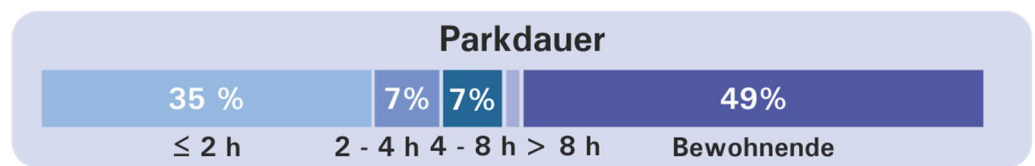
Der Handlungsbedarf für das Quartier wird in Kombination mit der Gesamtbetrachtung der Innenstadt als hoch eingestuft.

Quartier: Domviertel

Das Quartier „Domviertel“ erstreckt sich zwischen Kalenberger Graben im Westen und Süden, der Wollenweberstraße im Osten sowie der Schuhstraße im Norden. Im Übergang zur Innenstadt im Norden ist es durch Einzelhandels- und Geschäftseinrichtungen geprägt. Als Teil der Altstadt mit dem Hildesheimer Dom und weiteren historischen Bauten ist das Quartier

auch für den Tourismus wichtig. Neben mehreren Schulen liegt im Süden das St. Bernward Krankenhaus.

Auf Grund der teilweise engen Straßenräume der historischen Altstadt ist in vielen Bereichen das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Vereinzelte Abschnitte sind mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. In einigen Bereichen gilt heute schon eine Bewohnerparkbewirtschaftung. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 83 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden etwa die Hälfte ausmacht. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 35 % an zweiter Stelle. Das Mittel- bzw. Langzeitparken ist weniger stark ausgeprägt.

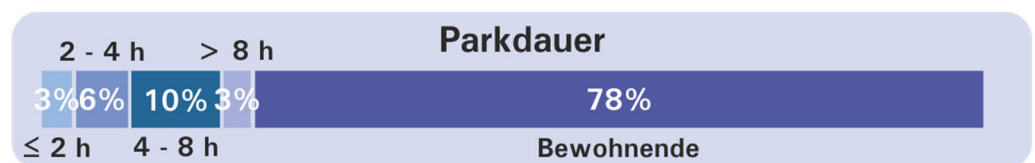


Der Handlungsbedarf für das Quartier wird in Kombination mit dem Nachbarquartier „Michaelisviertel“ als hoch eingestuft.

Quartier: Insel

Das Quartier „Insel“ erstreckt sich zwischen der Innerste im Westen und Süden sowie dem Kalenberger Graben im Norden und Osten. Es ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt.

Das Quartier wird zum Großteil nicht bewirtschaftet. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 82 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden die bestimmende Nutzergruppe ist. Alle übrigen Nutzergruppen liegen insgesamt bei etwa 22 %.



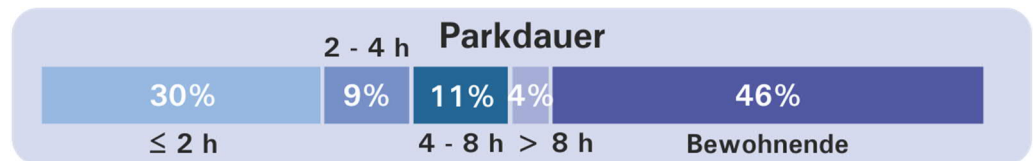
Der Handlungsbedarf für das Quartier wird in Kombination mit dem Nachbarquartier „Domviertel“ als hoch eingestuft.

Quartier: Güterbahnhof

Das Quartier „Güterbahnhof“ erstreckt sich zwischen dem Römerring im Westen, der Marie-Wagenknecht-Straße im Osten, den Gleisanlagen im Norden sowie der Schützenallee im Süden. Es ist überwiegend durch

Gewerbebetriebe geprägt. Im Bereich der Schützenallee und der Marie-Wagenknecht-Straße gibt es Wohnbebauung.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet bis auf einige Abschnitte in der Schützenallee, wo eine Parkscheinregelung gilt. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 88 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden etwa die Hälfte ausmacht. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 30 % an zweiter Stelle. Das Mittel- bzw. Langzeitparken liegt insgesamt bei etwa 24 %.



Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als hoch eingestuft, da auf Grund des hohen Parkdrucks nur wenige freie Parkstände für Anwohnende zur Verfügung stehen.

Quartier: Michaelisviertel

Das Quartier „Michaelisviertel“ erstreckt sich zwischen dem Liebesgrund im Westen und Norden, der Kardinal-Bertram-Straße im Osten sowie der Dammstraße/ Pfaffenstieg im Süden. Im Übergang zur Innenstadt im Osten ist es durch Wohnbebauung geprägt. Mit dem Gymnasium Andreanum, der Grundschule Alter Markt sowie der Volkshochschule Hildesheim befinden sich wichtige Bildungseinrichtungen in dem Quartier.

Auf Grund der teilweise engen Straßenräume ist in vielen Bereichen das Parken durch Haltverbote zeitweise oder komplett untersagt. Vereinzelte Abschnitte sind mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. In einigen Bereichen gilt heute schon eine Bewohnerparkbewirtschaftung. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 84 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden die größte Nutzergruppe ist. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 17 % an zweiter Stelle. Das Mittel- bzw. Langzeitparken ist weniger stark ausgeprägt.

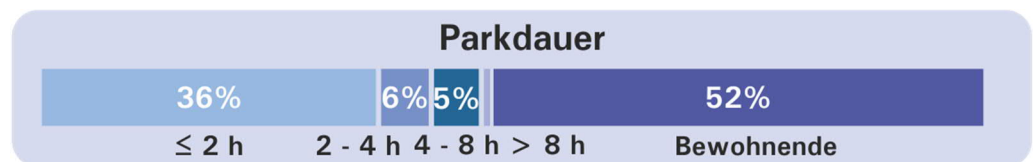


Der Handlungsbedarf für das Quartier wird in Kombination mit dem Nachbarquartier „Domviertel“ als hoch eingestuft.

Quartier: Moritzberg

Das Quartier „Moritzberg“ erstreckt sich zwischen der Zierenbergstraße im Westen, der Innerste im Osten, der Bückebergstraße (B 1) im Norden sowie dem Bergsteinweg im Süden. Es ist überwiegend durch eine dichte Wohnbebauung geprägt. Im zentralen Bereich liegen noch einige Nahversorger sowie die Polizeiinspektion.

Das Quartier wird überwiegend nicht bewirtschaftet. In einigen Bereichen ist das Parken durch Haltverbote zeitweise oder vollständig untersagt. Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei etwa 84 % (vgl. Abb. 18). Das entspricht einem hohen Parkdruck (vgl. Abb. 14). Die Analyse der Parkdauererhebungen zeigt, dass die Gruppe der Anwohnenden etwa die Hälfte ausmacht. Das Kurzzeitparken liegt mit etwa 36 % an zweiter Stelle. Das Mittel- bzw. Langzeitparken ist nur gering ausgeprägt.



Der Handlungsbedarf für das Quartier wird als hoch eingestuft. Eine erweiterte Betrachtung des Umfeldes wird empfohlen.

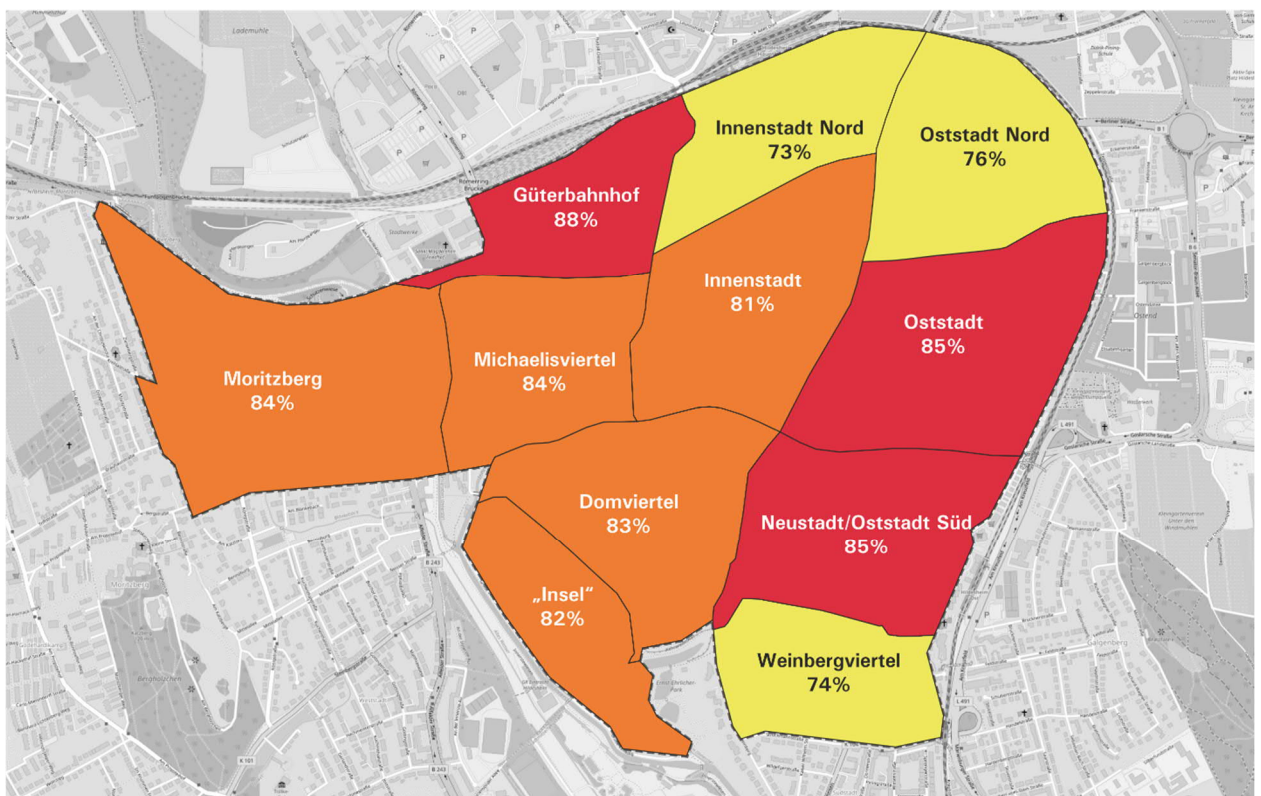


Abb. 18 Mittlere Auslastung je Quartier

4.7 Auslastung der Parkhäuser

Für die Auswertung des Belegungsgrads der Parkhäuser und Parkplätze im Untersuchungsgebiet wurden von der Stadt Hildesheim Daten der betreibenden Firma Saba Park Deutschland GmbH aus dem Jahr 2023 zur Verfügung gestellt. Diese wurden, parallel zu den Erhebungen der Parkstände im öffentlichen Straßenraum, für den Zeitraum vom 12. Juni 2023 bis 02. Juli 2023 ausgewertet. Die Abb. 19 zeigt eine Übersichtskarte mit den Parkierungsanlagen, für die Auslastungsdaten zur Verfügung gestellt wurden.

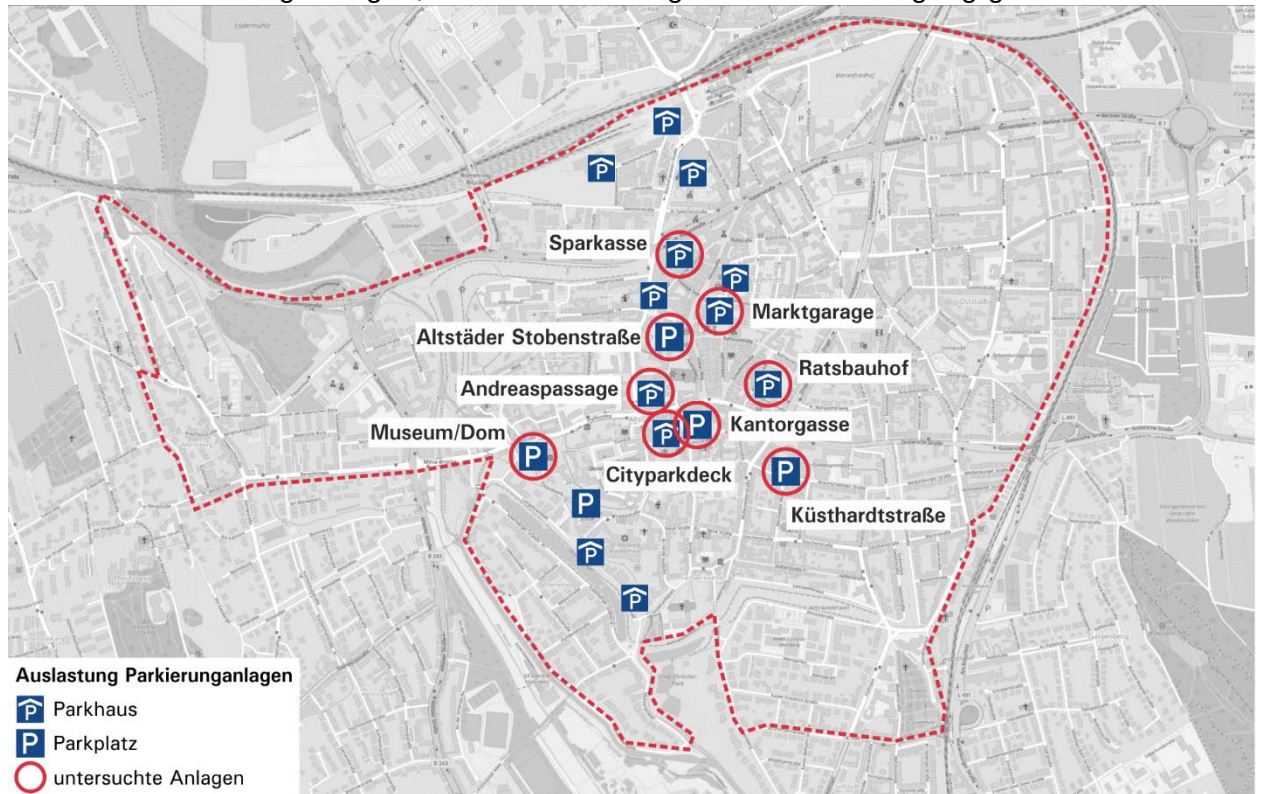


Abb. 19 Übersichtskarte der betrachteten Parkierungsanlagen

Andreaspassage

Die Andreaspassage verfügt insgesamt über 303 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 50 %, was einer Restkapazität von etwa 150 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass die Andreaspassage unter der Woche eine höhere Auslastung aufweist als an den Wochenenden.

Andreaspassage; Kapazität: 303

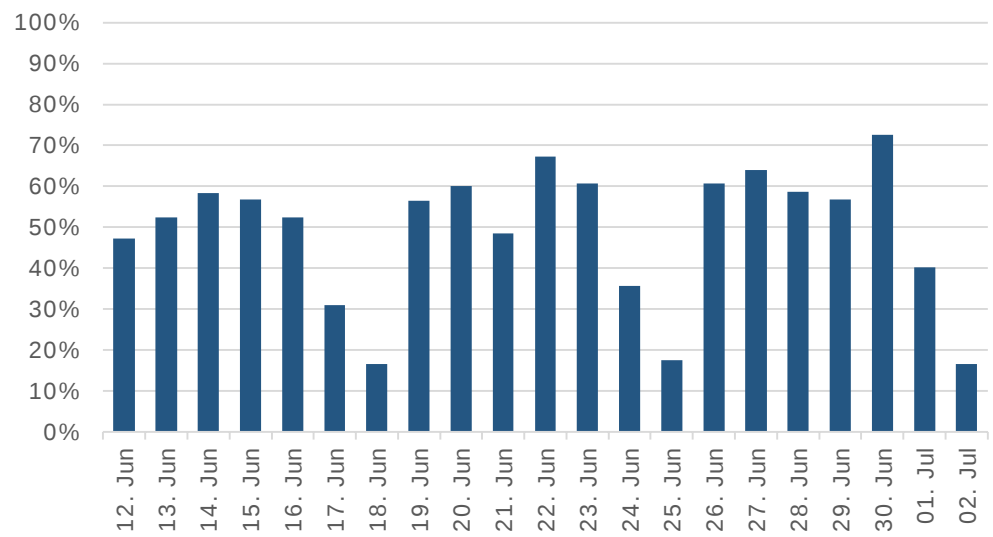
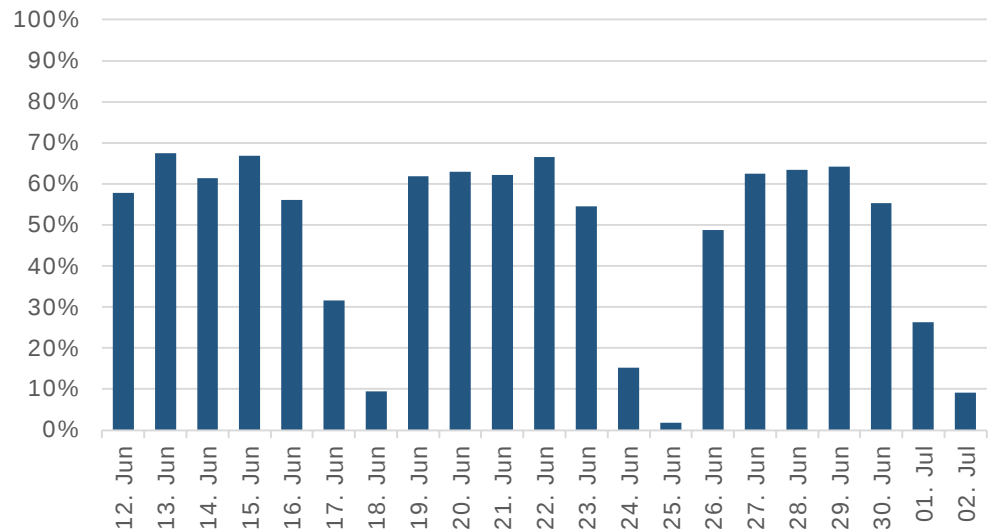


Abb. 20 Auslastungsganglinie Andreaspassage

Ratsbauhof

Der Ratsbauhof verfügt insgesamt über 394 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 48 %, was einer Restkapazität von etwa 200 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass das Parkhaus unter der Woche eine höhere Auslastung aufweist als an den Wochenenden. Über die Woche ist das Parkhaus konstant frequentiert.

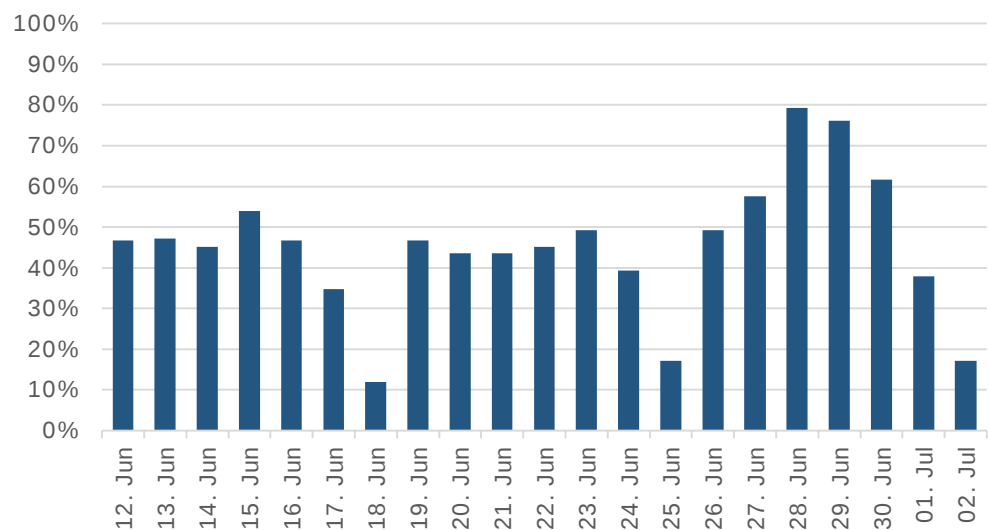
Ratsbauhof; Kapazität: 394



Sparkasse

Das Parkhaus Sparkasse verfügt insgesamt über 193 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 45 %, was einer Restkapazität von etwa 90 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass das Parkhaus unter der Woche eine höhere Auslastung aufweist als an den Wochenenden (vor allem an den Sonntagen).

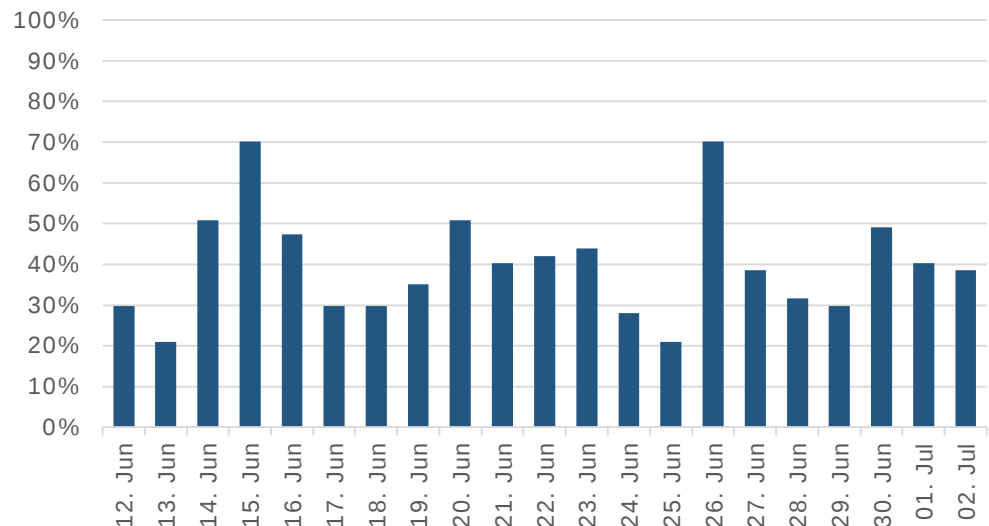
Sparkasse; Kapazität: 193



Museum/Dom

Der Parkplatz Museum/Dom verfügt insgesamt über 57 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 40 %, was einer Restkapazität von etwa 30 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass der Parkplatz im Vergleich zu den anderen Parkieranlagen am Wochenende eine höhere Nutzung erfährt.

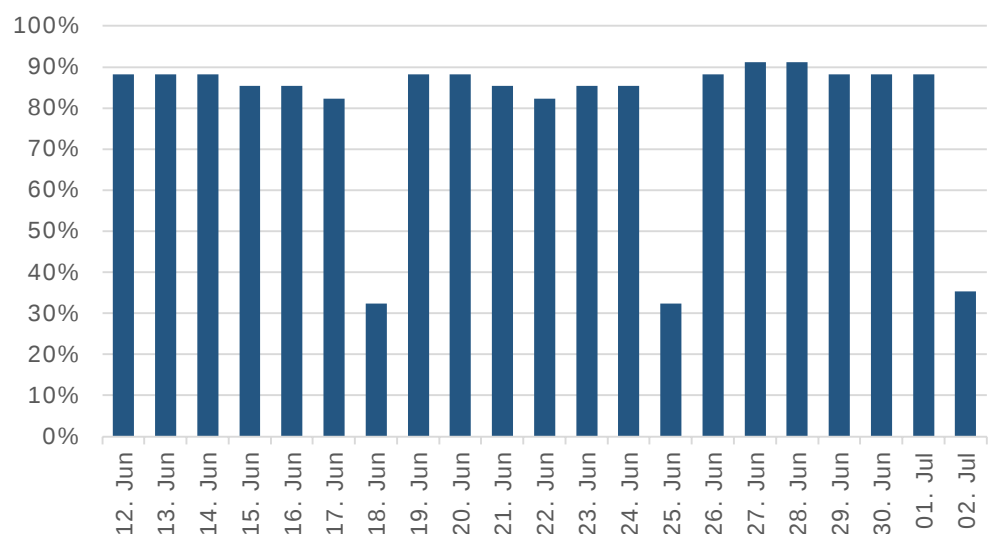
Museum/Dom; Kapazität: 57



Altstädter Stobenstraße

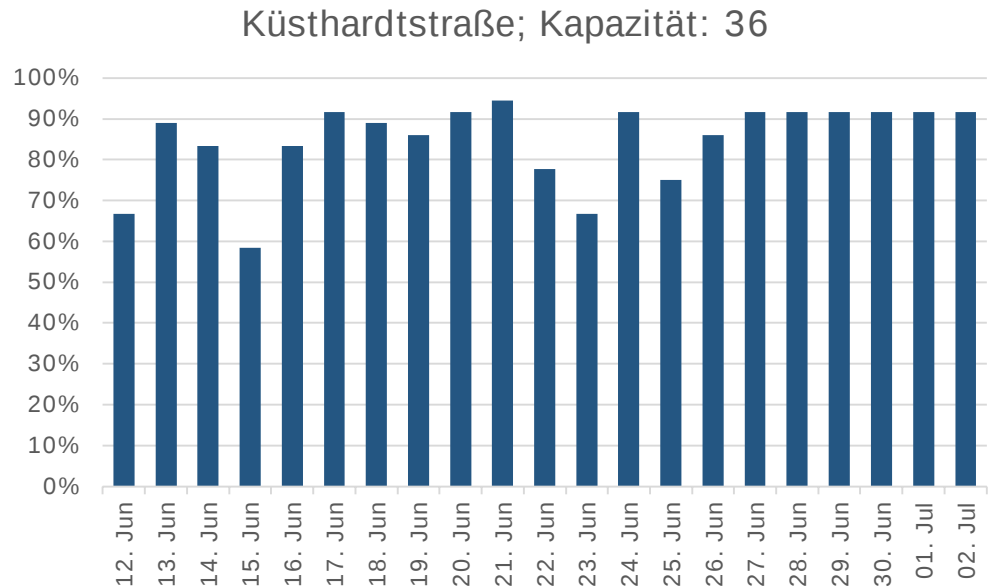
Der Parkplatz Altstädter Stobenstraße verfügt insgesamt über 34 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 79 %, was einer gefühlten Vollbelegung entspricht. Es zeigt sich, dass der Parkplatz unter der Woche und an Samstagen eine sehr hohe Auslastung aufweist.

Altstädter Stobenstraße; Kapazität: 34



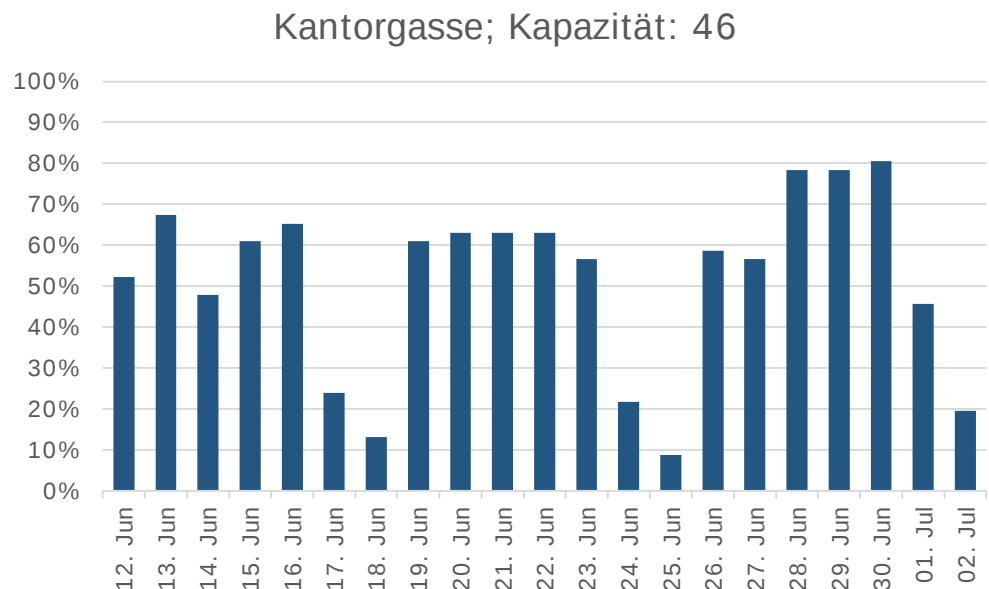
Küsthardtstraße

Der Parkplatz Küsthardtstraße verfügt insgesamt über 36 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 85 %, was einer gefühlten Vollbelegung entspricht. Es zeigt sich, dass der Parkplatz sowohl unter der Woche als auch an den Wochenenden eine sehr hohe Auslastung ausweist.



Kantorgasse

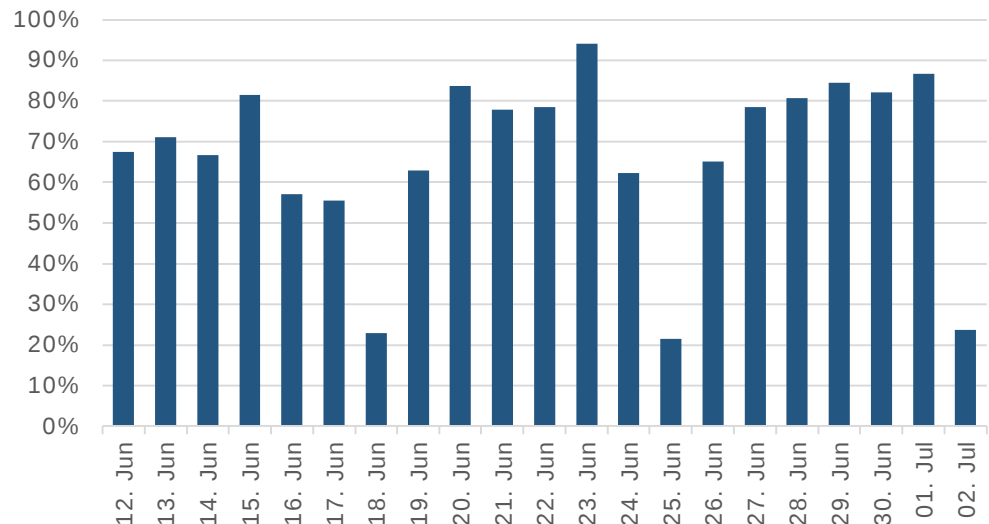
Der Parkplatz Kantorgasse verfügt insgesamt über 46 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 52 %, was einer Restkapazität von etwa 20 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass der Parkplatz unter der Woche eine höhere Auslastung aufweist als an den Wochenenden.



Cityparkdeck

Das Cityparkdeck verfügt insgesamt über 135 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 67 %, was einer Restkapazität von etwa 40 Stellplätzen entspricht. Es zeigt sich, dass das Cityparkdeck unter der Woche und an Samstagen eine höhere Auslastung aufweist als an den Sonntagen.

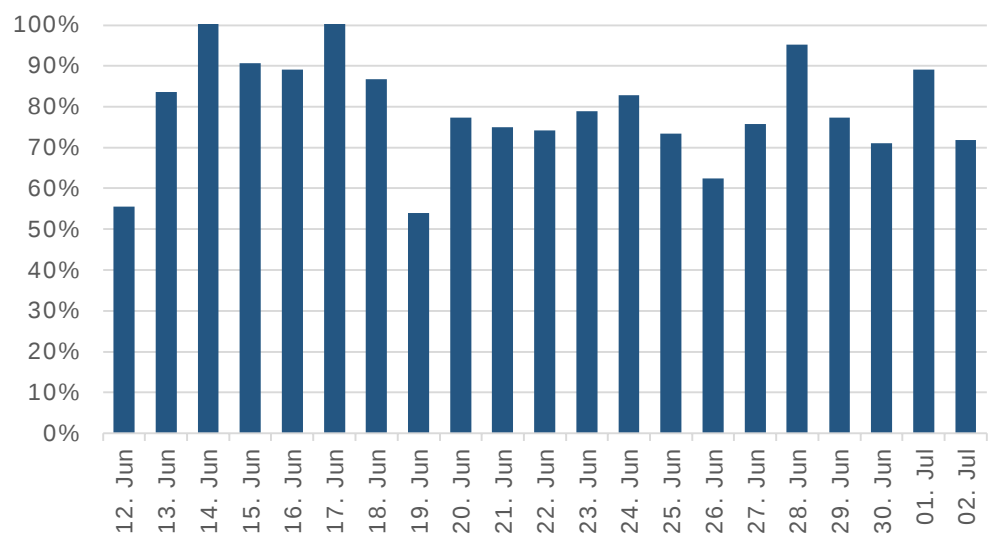
Cityparkdeck; Kapazität: 135



Marktgarage

Die Marktgarage verfügt insgesamt über 128 Stellplätze. Im 3-Wochen-Durchschnitt beträgt die Belegungsquote etwa 80 %, was einer gefühlten Vollbelegung entspricht. An manchen Tagen übersteigt die Belegung die maximale Kapazität, was ein Hinweis auf eine fehlerhafte Gesamtkapazität sein kann. Es zeigt sich, dass die Marktgarage sowohl unter der Woche als auch am Wochenende eine hohe Auslastung aufweist.

Marktgarage; Kapazität: 128



5 Handlungsbedarf und Strategieempfehlung

Die Bestandsanalyse sowie die Erhebungsergebnisse aus den Jahren 2022 und 2023 zeigen, dass die Parkraumsituation in vielen Quartieren angespannt ist. In der Innenstadt wird der öffentliche Straßenraum mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. Dennoch ist der Parkdruck hoch, wobei in den angrenzenden Parkieranlagen z.T. deutliche Restkapazitäten vorhanden sind.

In den angrenzenden Quartieren Oststadt (Nord, Mitte, Süd), Neustadt, Domviertel und Michaelisviertel sind die Parkstände zu einem Großteil nicht bewirtschaftet. Dies führt zu Verdrängungseffekten aus der Innenstadt von Kunden-, Besucher- und Berufsverkehren, die damit die Parkgebühren umgehen. Vor allem in der Oststadt führt dies zu Nutzergruppenkonflikten zwischen Fremdverkehren (Langzeitparker und Parksuchverkehr) und Anwohnenden, die um die letzten freien Parkstände konkurrieren.

In Abb. 21 sind die Handlungsbedarfe für jedes Quartier dargestellt.



Abb. 21 Handlungsbedarf

5.1 Ziele und Maßnahmen des Parkraumkonzeptes

Das Parkraumkonzept der Stadt Hildesheim verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten und Wohnquartiere von Fremdparkern zu entlasten. Zudem soll sichergestellt werden, dass der tatsächliche Bedarf an Parkständen gedeckt wird und eine nachfragegerechte Verteilung erfolgt. Ein weiteres Ziel ist die Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr.

- Parken ist eine „flächenverbrauchende“ Nutzung.
- Parken muss mit den Ansprüchen der anderen, um die knappen Flächen konkurrierenden, verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen verträglich sein.

Das Parkraumkonzept ist ein Instrument zu einer nachhaltigen und erfolgreichen Mobilitätsentwicklung und führt zur Stärkung der Lebensqualität in den Quartieren.

Um eine nachhaltige Parkraumgestaltung zu erreichen, müssen verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehören:

- multifunktionales Parken für „Berechtigte“ und hohe Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen
- Parkstände für Kundinnen und Kunden sowie für Besuchende der Innenstadt und im nahen Umfeld
- gutes und sicheres Langzeitparken für Beschäftigtenverkehre
- Ertüchtigen von Parkraumpotenzialen in den Parkhäusern
- Finanzierung der Parkraumüberwachung durch Verursacherkreis
- Potenziale für P + R stärker in den Fokus rücken

5.2 Gesetzliche Bestimmungen

Die Parkraumbewirtschaftung wird durch unterschiedliche Gesetze und Verordnungen geregelt, die auf unterschiedlichen Ebenen – von bundesweiten Gesetzen bis hin zu kommunalen Satzungen – verankert sind.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bildet die rechtliche Basis für die Parkraumbewirtschaftung. Sie regelt die allgemeine Nutzung des Straßenraums, einschließlich der Möglichkeiten zur Einrichtung von Parkverboten, gebührenpflichtigem Parken und Sonderparkrechten.

Wichtige Bestimmungen der StVO:

- § 12 StVO – Halten und Parken: Regelt, wo und wie Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, einschließlich Haltverbotszonen und zulässigen Parkbereichen.
- § 13 StVO – Parkscheiben- und Parkscheinregelung: Gibt vor, wie eine zeitliche Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheibe oder Parkschein umgesetzt werden kann.

- § 45 StVO – Anordnung von Verkehrsregelungen: Ermächtigt Straßenverkehrsbehörden, Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung zu treffen, z. B. Bewohnerparkzonen oder Ladezonen für den Lieferverkehr.
- § 46 StVO – Ausnahmegenehmigungen: Erlaubt Kommunen, Sondergenehmigungen für bestimmte Nutzergruppen (z. B. Anwohnende, mobilitätseingeschränkte Personen) zu erteilen.

Kommunale Satzungen und Verordnungen

Die Städte und Gemeinden haben gemäß § 6 ff Straßenverkehrsgesetz (StVG) die Möglichkeit, eigene kommunale Satzungen zur Parkraumbewirtschaftung zu erlassen. Diese Satzungen regeln beispielsweise:

- Einrichtung und Gebührenordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen
- Bewohnerparken (nach § 45 Abs. 1b StVO)
- Höhe und Struktur der Parkgebühren
- Ausnahmen für besondere Nutzergruppen (z. B. Handwerksbetriebe, Sozialdienste, Carsharing-Fahrzeuge)

Gebührenrecht und Parkraumbewirtschaftung

Die Erhebung von Parkgebühren ist durch das Gebührenrecht geregelt. Dabei gilt:

- § 6a StVG erlaubt die Erhebung von Parkgebühren für öffentliche Parkplätze.
- Die kommunale Parkgebührenordnung legt die genauen Tarife und Stufen fest.
- Parkgebühren müssen sich am wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Zweck orientieren und dürfen nicht als reine Einnahmequelle dienen.
- Gebührenfreie Parkräume dürfen nur dann eingerichtet werden, wenn verkehrliche Gründe dies rechtfertigen.

Bewohnerparken – Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Einführung von Bewohnerparkgebieten unterliegt spezifischen gesetzlichen Vorgaben:

- § 45 Abs. 1b StVO erlaubt die Einrichtung von Bewohnerparkzonen, um Anwohnende vor übermäßigem Parkdruck zu schützen.
- Die Gebühren für Bewohnerparkausweise werden durch das Bewohnerparkausweis-Gebührenverordnungsgesetz (BPAVGebV) geregelt. Seit 2020 dürfen Kommunen die Höhe der Gebühren individuell festlegen.
- Bewohnerparkausweise dürfen ausschließlich für Hauptwohnsitzinhaber ausgestellt werden und garantieren keinen festen Parkstand.
- Reservierung von Parkfläche für Bewohnende werden nach VwV-StVO geregelt
 - werktags von 9 Uhr bis 18 Uhr nicht mehr als 50 %
 - in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %
 - Gliederung der Parkbereiche mit maximaler Ausdehnung von 1.000 m

Sonderparkflächen

Die Schaffung und Nutzung von Sonderparkflächen (z. B. für Elektrofahrzeuge, Carsharing oder P + R) unterliegt besonderen rechtlichen Regelungen:

- Die NBauO kann Vorgaben zur Anzahl und Gestaltung von Parkständen machen.
- Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) erlaubt Kommunen, Parkvorteile für Elektrofahrzeuge einzuführen.
- Das Carsharing-Gesetz (CsgG) gibt Städten die Möglichkeit, Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge zu reservieren. Auf Grundlage des Parkraumkonzeptes entwickelt die Stadt Hildesheim aktuell ein Carsharing-Konzept.

Sanktionen und Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung

Die Einhaltung der Parkregeln wird durch die kommunalen Ordnungsdienste und die Polizei überwacht. Verstöße gegen die Parkraumbewirtschaftung können gemäß Bundeseinheitlichem Tatbestandskatalog mit Verwarn- und Bußgeldern geahndet werden:

- Parken ohne gültigen Parkschein oder über die zulässige Zeit hinaus kann mit einem Bußgeld von bis zu 55 € belegt werden.
- Das Abstellen von Fahrzeugen im absoluten Haltverbot oder in Feuerwehrzufahrten führt zu höheren Bußgeldern und kann ein Abschleppen nach sich ziehen.

5.3 Zeitliche Bewirtschaftung – Finanzielle Bewirtschaftung

Die für Kundinnen und Kunden sowie für Besuchende nutzbaren Parkstände in den Quartieren müssen bewirtschaftet werden, um sicherzustellen, dass sie genau für diese Nutzergruppe und eben nicht für quartierfremde Langzeitparker zur Verfügung stehen. Dazu gibt es die Möglichkeiten der zeitlichen Bewirtschaftung (d. h. eine Parkscheibenregelung, ggf. auch mit bereichsweise unterschiedlicher Höchstparkdauer) und der finanziellen Bewirtschaftung (d. h. Erhebung von Parkgebühren je nach Dauer des Parkvorganges). In jedem Fall ist eine regelmäßige Überwachung erforderlich, um das Einhalten der Parkregelungen sicherzustellen.

Eine finanzielle Bewirtschaftung ist aus gutachterlicher Sicht die bessere Alternative:

- Die Überwachung bedeutet einen finanziellen Aufwand (Kosten für das eingesetzte Personal), dem mit den Parkgebühren entsprechende Einnahmen gegenüberstehen, während mit der zeitlichen Bewirtschaftung bei gleichen Kosten für die gleiche Überwachung keine „gesicherten“ Einnahmen erzielt werden.
- Über eine entsprechende Gebührenstruktur kann die Parkdauer individuell angepasst werden, so dass auch bei längeren Terminen (Behördengänge, ärztliche Besuche etc.) auf den öffentlichen Stellflächen geparkt werden kann.
- Eine Parkscheibenregelung wäre dagegen im Allgemeinen immer auf eine Höchstparkdauer von zwei Stunden bzw. in begründeten Ausnahmen von evtl. einer Stunde oder auch drei Stunden ausgelegt. Längere

Parkzeiten sind jedoch nicht vorgesehen und würden dem Sinn dieser Regelung auch nicht gerecht.

- Für Kundinnen und Kunden sowie für Besuchende als Langzeitparker (d. h. beabsichtigte Parkdauer mehr als drei Stunden) gibt es bei einer Parkscheibenregelung kein Angebot. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Fällen die Parkscheibe auch „nachgestellt“ werden würde, um die vorgegebene Höchstparkdauer zu umgehen.
- Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches wird bei einer finanziellen Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebotes nicht nur den Bewohnenden ein finanzieller Beitrag (Kosten des Bewohnerparkausweises) zur Umsetzung des Parkraummanagements abverlangt, sondern eben auch den quartierfremden Parkern. Dies würde auch den bekannten Vorwurf „Ich wohne hier, muss aber im Gegensatz zu den Quartierfremden für mein Parken bezahlen!“ entkräften. Die Akzeptanz der Maßnahmen wird im Quartier deutlich steigen, weil sie für die Bewohnenden nachvollziehbar sind und quasi ein geldwerter Gegenwert geboten wird.
- Im Gegensatz dazu bietet die Parkscheibenregelung nur den Vorteil, dass quartierfremde Parker finanziell nicht belastet werden und keine Investitionskosten für Parkscheinautomaten bereitzustellen sind.
- Sowohl die finanzielle als auch die zeitliche Bewirtschaftung sind im Allgemeinen auf den Tageszeitraum beschränkt, da über Nacht nur Bewohnende und Besuchende der Bewohnenden eine Parkmöglichkeit benötigen und dann keine Konkurrenz bei der Stellplatznachfrage zu quartierfremden Nutzergruppen besteht.

5.4 Bewohnerparken – Kriterien und Voraussetzungen

Die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen unterliegt strengen Vorgaben und ist normalerweise nur möglich,

- wenn für ein Quartier eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden soll, um dann für die Kraftfahrzeuge der Bewohnenden Ausnahmen von dieser Parkraumbewirtschaftung zu erlauben oder
- wenn ein Quartier sehr stark von quartierfremden Kraftfahrzeugen genutzt wird (so dass die Bewohnenden nur geringe Chancen auf einen freien Parkstand haben) und daher die quartierfremden Kraftfahrzeuge nach Möglichkeit aus dem Quartier herausgehalten werden sollen, um die Parkchancen der Bewohnenden zu verbessern.

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen müssen verkehrlich begründet sein. Voraussetzung ist also, dass sich die Parkraumsituation problematisch darstellt (hoher Parkdruck) und die verschiedenen Nutzergruppen um den unzureichenden Parkraum im öffentlichen Straßenraum konkurrieren. Durch die Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum soll eine Verringerung der mittleren Parkdauer bzw. eine höhere Fluktuation erreicht werden, wodurch die Wahrscheinlichkeit für die Bewohnenden sowie Kundinnen und Kunden steigt, einen freien Parkstand zu finden. Die Bewohnenden in den Parkraumbewirtschaftungsbereichen erhalten eine Parklizenz (Bewohnende mit gemeldeten Pkw), mit der sie von den geltenden Bewirtschaftungsformen (Gebühren oder Parkdauerbegrenzungen) ausgenommen sind. Die ausgebende Kommune ist verpflichtet, die Ausgabe der Ausnahmegenehmigung mit einer Gebühr zu belegen.

Bei der Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung – hier explizit dem Bewohnerparken – darf der Anteil der für die Bewohnenden reservierten Parkstände 50 % tagsüber (werktags zwischen 9 und 18 Uhr) und 75 % in den Abend- und Nachtstunden (zwischen 18 und 9 Uhr) nicht überschreiten. Die restlichen Parkstände dürfen von Quartierfremden, aber auch von Bewohnenden genutzt werden. Vor dem Hintergrund dieser rechtlichen Rahmenbedingung haben sich zwei Umsetzungsprinzipien etabliert:

Trennungsprinzip

Es werden Bereiche nur für Bewohnende definiert, in denen Quartierfremde grundsätzlich nicht parken dürfen. Der Anteil der mit dieser Regelung belegten Parkstände darf die genannten Anteilssätze nicht überschreiten. Die übrigen Parkstände dürfen von Bewohnenden und Quartierfremden gleichermaßen genutzt werden, wobei die Parkdauerbeschränkungen für Bewohnende nicht gelten, sondern nur von den Quartierfremden einzuhalten sind.

Mischungsprinzip

Es werden keine Bereiche nur für Bewohnende definiert. Für Bewohnende und für Quartierfremde stehen grundsätzlich alle Parkstände zur Nutzung zur Verfügung. Allerdings gelten die Parkdauerbeschränkungen

nur für Quartierfremde und nicht für die Bewohnende, die eine Bewohnerparkberechtigung erworben haben.

Ferner dürfen laut der StVO-Novelle vom 1. Januar 2002 die Bewohnerparkbereiche eine maximale Ausdehnung von 1.000 m aufweisen.

Voraussetzungen für Bewohnerparken

Wie bereits in den rechtlichen Rahmenbedingungen festgehalten, muss entweder eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden oder ein hoher Parkdruck nachgewiesen sein, um das Bewohnerparken umsetzen zu können. Allerdings muss hier nicht die rechnerische Vollauslastung eines quartierbezogenen Bereiches herangezogen werden. Maßgeblich ist vielmehr die subjektiv eingeschätzte Parkraumbelegung. Die Bewohnenden sollen in einer zumutbaren Entfernung zur Wohnung einen Parkstand finden können. Ab einer Auslastung von 85 % kann von einer gefühlten Vollauslastung gesprochen werden. Die wenigen freien Parkstände machen eine intensive Suche erforderlich (hoher Parksuchverkehr – Minderung der Wohnqualität) oder liegen häufig in einer unzumutbaren Entfernung. Die Parkraumbewirtschaftung kann zu einer deutlichen Entspannung der kritischen Parkraumsituation beitragen.

Mit der Einführung eines Bewohnerparkbereiches erhalten die Bewohnenden der betroffenen Quartiere einen Bewohnerparkausweis. Mit diesem sind sie von den geltenden Parkdauerbegrenzungen ausgenommen. Das „Ausstellen eines Parkausweises für Bewohnende“ stellt juristisch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung dar. Dies ist nach der aktuellen Gesetzeslage gebührenpflichtig und muss entsprechend von der Stadt Hildesheim mit einer Verwaltungsgebühr belegt werden.

5.5 Aktuelle Parkraumbewirtschaftung im Vergleich

In der Stadt Hildesheim gibt es aktuell zwei Parkgebührenzonen (vgl. Abb. 22). Die Mindestparkzeit beim Parken im Straßenraum beträgt zehn Minuten und die Preisstaffelung ist ebenfalls in diesem Zeitintervall vorgesehen. In Zone A kostet das Parken je zehn Minuten 0,30 EUR (1,80 EUR/h) und in Zone B 0,15 EUR (0,90 EUR/h). Es gibt zudem die Möglichkeit für Berechtigte von Bewohnerparkausweisen in Zone A für 1,00 EUR einen Tagesparkschein in den Bereichen Neustädter Markt, Bahnhofsallee, Parkplatz Alte Zingel, Hannoversche Straße und Speicherstraße zu erwerben.

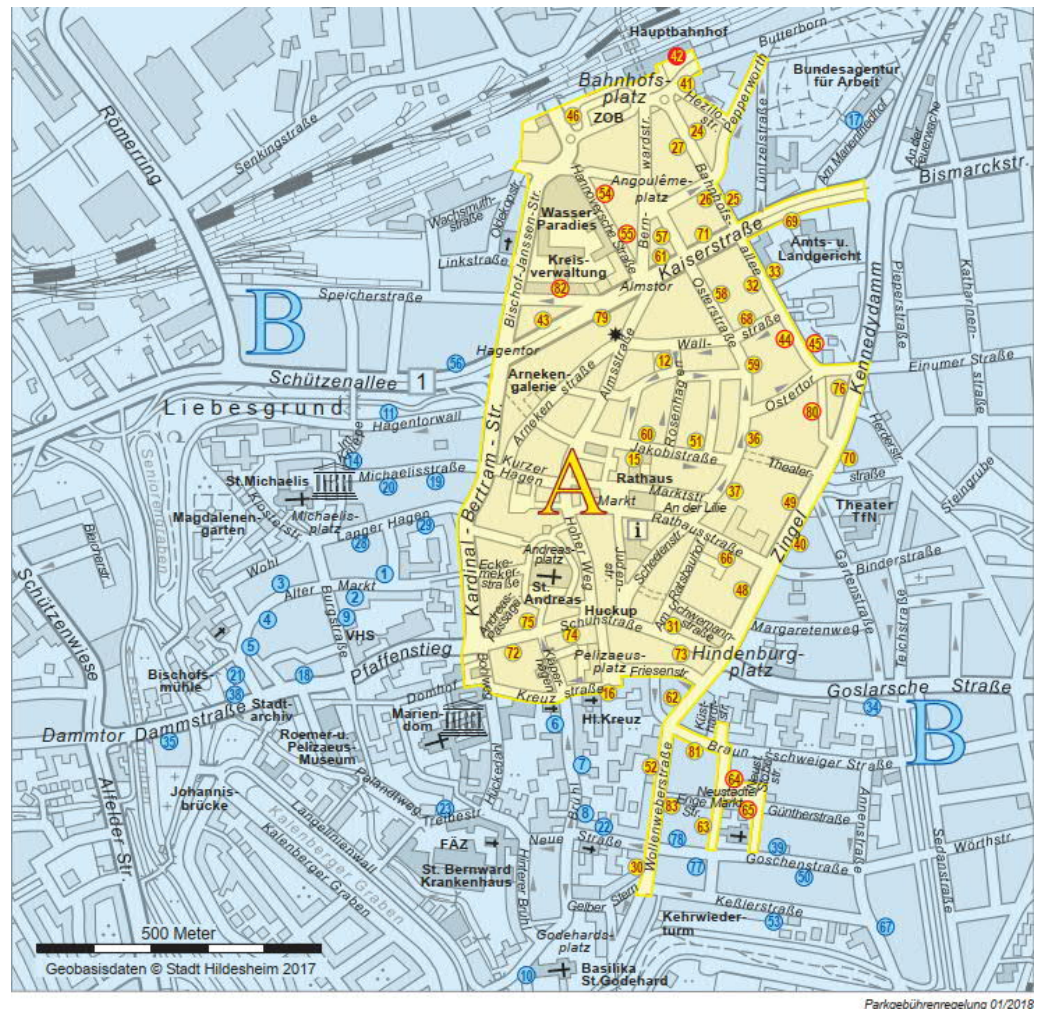


Abb. 22 Parkgebührenzonen (Stand 2018)

Um die Preise der Parkgebühren der Stadt Hildesheim einordnen zu können, werden diese im Folgenden mit den Preisstrukturen vergleichbarer Städte, welche annähernd eine ähnliche Bevölkerungszahl aufweisen, verglichen. Dazu wurden die Parkgebühren in folgenden Städten betrachtet:

- Hildesheim (etwa 100.000 Einwohnende)
- Gütersloh (etwa 102.000 Einwohnende)
- Ludwigsburg (etwa 95.000 Einwohnende)
- Schwerin (etwa 99.000 Einwohnende)
- Tübingen (etwa 94.000 Einwohnende)

Zusätzlich werden ebenfalls die Parkgebührenregelungen der Nachbarstädte Hannover und Braunschweig mit betrachtet. Nach der Betrachtung der verschiedenen Parkgebührenregelungen kann eine Aussage über eine potenzielle Preisveränderung der Hildesheimer Parkgebühren getroffen werden.

Die erste Zone stellt in der Regel der Innenstadtbereich dar. Die zweite Zone umfasst den innenstadtnahen Bereich. Die nachfolgenden Zonen 3 bzw. 4, sofern diese vorhanden sind, decken die Randbereiche der Stadt und die Wohnquartiere ab.

Ludwigsburg

In der Stadt Ludwigsburg wohnen etwa 95.000 Einwohnende, sie liegt in Baden-Württemberg. Die Parkstände im Stadtgebiet sind in drei Parkzonen unterteilt, welche von Montag bis Samstag von 8:00 bis 19:00 Uhr bewirtschaftet werden. In Zone 1, dem Hauptgeschäftsbereich, wird der Preis je 20 Minuten berechnet. Jedes angefangene Zeitintervall kostet 0,80 EUR (2,40 EUR/h) bis zu einer Höchstparkdauer von zwei Stunden. In der zweiten Zone kosten 30 Minuten 0,60 EUR (1,20 EUR/h) und jede weitere ebenfalls 0,60 EUR. An öffentlichen Plätzen kann ein Tagesticket für 6,00 EUR erworben werden. In der äußersten Zone kostet jede angefangene Stunde 1,00 EUR, das Tagesticket 5,00 EUR und ein Monatsticket 40,00 EUR. Bei Kurzzeitparkplätzen fallen keine Parkgebühren an. Hier reicht das Auslegen einer Parkscheibe.

Gütersloh

Gütersloh, gelegen in Nordrhein-Westfalen, hat, ähnlich wie Hildesheim, etwa 102.000 Einwohnende. Die Parkstände im Stadtgebiet sind in vier Parkzonen unterteilt, welche von Montag bis Samstag zwischen 8:00 und 20:00 Uhr bewirtschaftet werden. In der ersten Zone wird die Parkgebühr halbstündlich berechnet und kostet 2,00 EUR je Zeitintervall (4,00 EUR/h). In den Zonen zwei und drei werden die Gebühren je Stunde berechnet und kosten jeweils 2,50 EUR/h bzw. 2,00 EUR/h. In der Zone 3 kostet das 24-stündige Parken 4,00 EUR.

Schwerin

Schwerin ist die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern mit einer Bevölkerungsanzahl von etwa 99.000. Die Parkstände im Stadtgebiet sind in zwei Zonen unterteilt, welche von Montag bis Samstag von 8:00 bis 18:00 Uhr bewirtschaftet werden. In der ersten Zone kostet das Parken 2,50 EUR und in der zweiten Zone 1,50 EUR für jede angefangene Stunde. Kurzzeitparken bis zu einer maximalen Dauer von 30 Minuten ist in beiden Bereichen kostenlos. Zudem kann für 10,00 EUR ein Tagesticket erworben werden.

Tübingen

Tübingen ist eine Universitätsstadt im Zentrum Baden-Württembergs mit etwa 94.000 Einwohnenden. Die Parkstände im Stadtgebiet sind in drei Zonen unterteilt, von denen die erste Zone täglich zwischen 8:00 und 20:00 Uhr bewirtschaftet wird. Die anderen beiden Zonen werden von Montag bis Samstag von 8:00 bis 20:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 16:00 Uhr bewirtschaftet. In der ersten Zone gibt es eine Kurzzeitgebühr, in der alle drei Minuten 0,15 EUR (3,00 EUR/h) kosten. In den anderen beiden Zonen kosten alle vier bzw. sechs Minuten 0,15 EUR (2,25 EUR/h bzw. 1,50 EUR/h). Zudem gibt es eine Langzeitgebühr, welche pro Kalendertag 8,00 EUR in Zone 2 und 6,00 EUR in Zone 3 kostet. In der dritten Zone besteht die Möglichkeit, ein Monatsticket für 50,00 EUR zu erwerben.

Preis je Stunde	Hildesheim	Ludwigsburg	Gütersloh	Schwerin	Tübingen
Zone 1 (Innenstadt)	1,80 €	2,40 €	4,00 €	2,50 €	3,00 €
Zone 2 (Innenstadtnah)	0,90 €	1,20 €	2,50 €	1,50 €	2,25 €
Zone 3 (Randbereich)	-	1,00 €	2,00 €	-	1,50 €
Zone 4 (Wohnquartiere)	-	-	0,17 €	-	-

Abb. 23 Parkgebühren vergleichbarer Städte

Preis je Stunde	Hildesheim	Hannover	Braunschweig
Zone 1 (Innenstadt)	1,80 €	2,60 €	1,80 €
Zone 2 (Innenstadtnah)	0,90 €	2,00 €	-
Zone 3 (Randbereich)	-	1,00 €	-
Zone 4 (Wohnquartiere)	-	-	-

Abb. 24 Parkgebührenvergleich Nachbarstädte

5.6 Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

Die zukünftige Parkraumbewirtschaftung verfolgt eine differenzierte Nutzung des vorhandenen Parkraums. Dabei werden zwei verschiedene Bewirtschaftungsmodelle für unterschiedliche Nutzergruppen und Standorte eingeführt.

Mischparken und Bewohnerparken

Die zukünftige Parkraumbewirtschaftung unterscheidet zwischen Mischparken und Bewohnerparken. Beim Mischparken sind alle Nutzergruppen zugelassen. Die Bewirtschaftung erfolgt über eine Parkscheinregelung. Die Parkdauer wird an die Randnutzungen angepasst, um eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit sicherzustellen. Bewohnende mit Parkausweis sind von der Gebührenpflicht befreit.



Das Bewohnerparken ist ausschließlich für Anwohnende vorgesehen. Die Bewirtschaftung erfolgt über Parkausweise, die eine unbefristete und gebührenfreie Nutzung ermöglichen. Andere Nutzergruppen sind ausgeschlossen, um den Parkraum für Anwohnende zu sichern.



Höchstparkdauer von 30 Minuten

Kurzzeitparkzonen mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten werden in stark frequentierten Bereichen eingerichtet. Dazu gehören Einkaufsbereiche, Apotheken, Bäckereien und Postfilialen, um eine schnelle Verfügbarkeit von Parkständen zu gewährleisten. Ladezonen und Lieferbereiche profitieren ebenfalls von dieser Regelung, da sie eine zügige Abwicklung von Lieferungen und Abholungen ermöglichen. In Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen trägt die Begrenzung dazu bei, Dauerparken zu verhindern und die Flächen effizienter zu nutzen.

Höchstparkdauer von 2 Stunden

Die Parkraumbewirtschaftung mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden wird gezielt in Bereichen mit hoher Besucherfrequenz eingesetzt. In Geschäftsvierteln ermöglicht die Regelung längere Kundenbesuche, ohne dass Parkstände durch Dauerparker blockiert werden. Die Gastronomie profitiert tagsüber von dieser Begrenzung, da Besuchende ausreichend Zeit für den Aufenthalt in Restaurants oder Cafés erhalten. In Bahnhofsnähe wird durch die zweistündige Begrenzung Kurzparken gefördert, sodass Reisende in Ruhe abgeholt oder gebracht werden können, ohne dass Langzeitparken den verfügbaren Raum einschränkt. An touristischen Hotspots sorgt die Parkdauerbegrenzung durch eine erhöhte Fluktuation für eine höhere Verfügbarkeit von Parkständen.

Höchstparkdauer von 4 Stunden

Längere Parkzeiten von bis zu vier Stunden werden in Wohngebieten mit Parkraummanagement angeboten. Hier wird das Bewohnerparken mit begrenztem Parkraum für Gäste kombiniert. Zudem profitieren Parkflächen an Freizeit- und Erholungseinrichtungen von dieser Regelung, um Besuchenden eine angemessene Parkzeit zu ermöglichen. Mitttelgroße Einkaufszentren erhalten ebenfalls eine vierstündige Parkregelung, um Kundinnen und Kunden ausreichend Zeit für ihren Einkauf zu bieten.

5.7 Strategieempfehlung

Die möglichen Strategieoptionen wurden während der Bearbeitung des Parkraumkonzeptes regelmäßig mit der Verwaltung diskutiert und abgestimmt. Ein gemeinsamer Vorschlag wurde abschließend im November 2024 in der AG Mobilität vorgestellt. Anfang 2025 wurden die gemeinsame Strategieempfehlung in den politischen Gremien vorgestellt und beschlossen.

Aus gutachterlicher Sicht wird eine flächenhafte finanzielle Bewirtschaftung des öffentlichen Stellplatzangebotes in den Quartieren empfohlen, weil die Vorteile dieser Lösung eindeutig überwiegen. Dies dient der gezielten Steuerung der Parkraumnutzung und der Entlastung stark frequentierter Bereiche. Parallel dazu wird eine Aufwertung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes angestrebt, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu fördern.

Die Homogenisierung der Stellplatznachfrage trägt zur Entschärfung von Parkhotspots bei. Eine Anpassung der Gebührenstruktur stellt sicher, dass das Parken in Parkhäusern und auf Sammelparkplätzen günstiger ist als das Parken im Straßenraum. Dies reduziert den Druck auf innerstädtische Parkstände und fördert die Nutzung bestehender Parkieranlagen. Dazu wird der Untersuchungsraum in zwei Bewirtschaftungszonen unterteilt (vgl. Abb. 25). Im Bereich der Innenstadt gilt zukünftig ein hohes Parkgebühreenniveau, in den angrenzenden Quartieren ein mittleres Parkgebühreenniveau. Diese Struktur kann auch auf eine mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung der angrenzenden Stadtteile ausgeweitet werden.

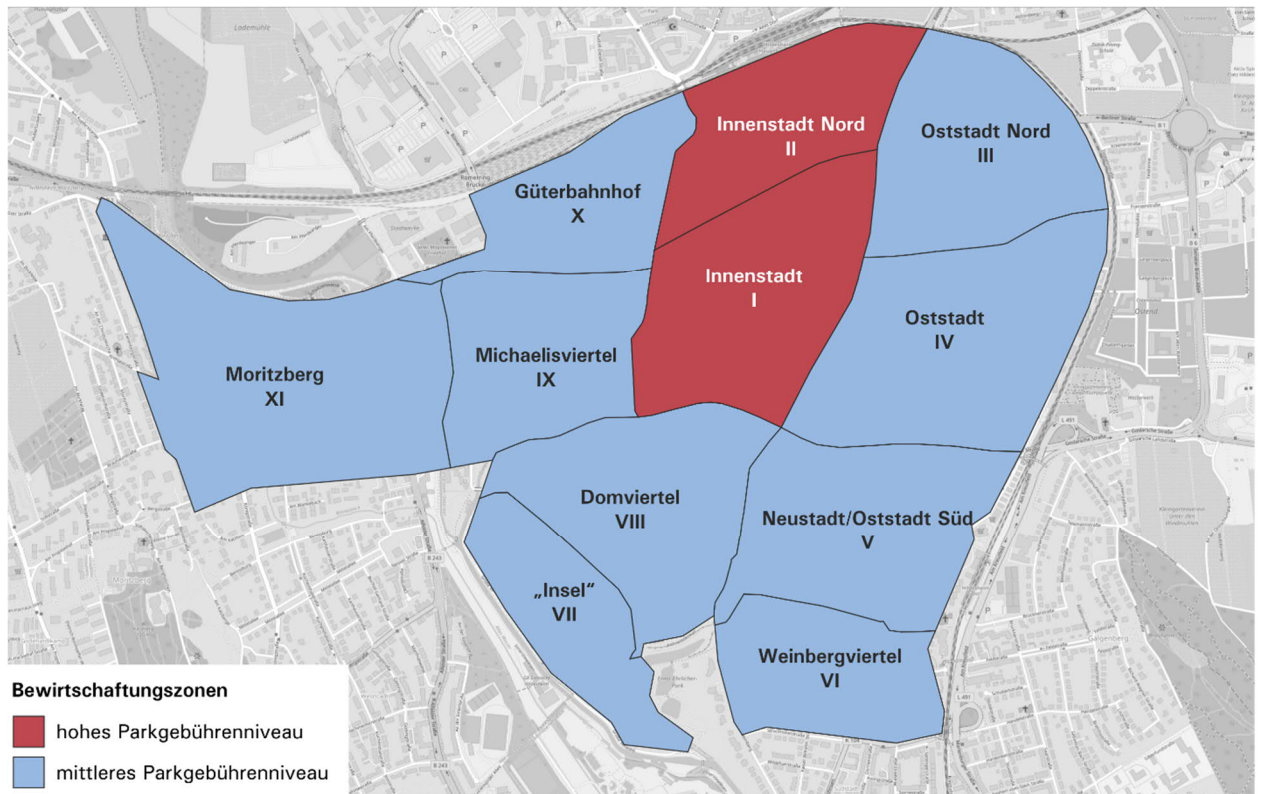


Abb. 25 Bewirtschaftungszonen

Langzeitparken in sensiblen Bereichen wird durch eine zeitliche Beschränkung unterbunden, um eine gleichmäßige Verteilung der Parkplatznutzung zu erreichen. Dadurch sind weniger Verlagerungseffekte zu erwarten. Für Anwohnende werden Ausnahmegenehmigungen vorgesehen, um ihre Parkmöglichkeiten trotz der neuen Regelungen sicherzustellen. In Abb. 26 werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Handlungsbedarf	■ Parkdruck in einem Großteil der Quartiere hoch bis sehr hoch ■ Verdrängungseffekte von Langzeitparken in die Wohnquartiere ■ geringe Auslastung der Parkhäuser
Ziele des Parkraumkonzeptes	■ Nutzergruppenspezifische Bewirtschaftung ■ Bewohnerparken als Ausnahmeregelung ■ Verlagerung von Straßenrandparken in die Parkhäuser
Strategieempfehlung	■ flächenhafte finanzielle Bewirtschaftung ■ Finanzierung der Parkraumüberwachung durch Verursacherkreis ■ Anpassung der Gebührenstruktur – höheres Parkgebührenniveau in Richtung Zentrum (Innenstadt) – Langzeitparken wird in sensiblen Bereichen unterbunden – Parken in Parkhäusern wird günstiger als Straßenrandparken

Abb. 26 Zusammenfassung der Strategieempfehlung

6 Maßnahmenkonzept

Die zukünftige Parkraumbewirtschaftung für das gesamte Untersuchungsgebiet sieht ein flächendeckendes finanzielles Bewirtschaftungskonzept vor (vgl. Abb. 27). Dabei wird in den einzelnen Quartieren zwischen den beiden Bewirtschaftungsmodellen Mischparken und reines Bewohnerparken unterschieden. Die Höchstparkdauern werden während der Umsetzungsphase im Quartier jeweils an die vorhandenen Nutzungen angepasst, um eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit sicherzustellen.

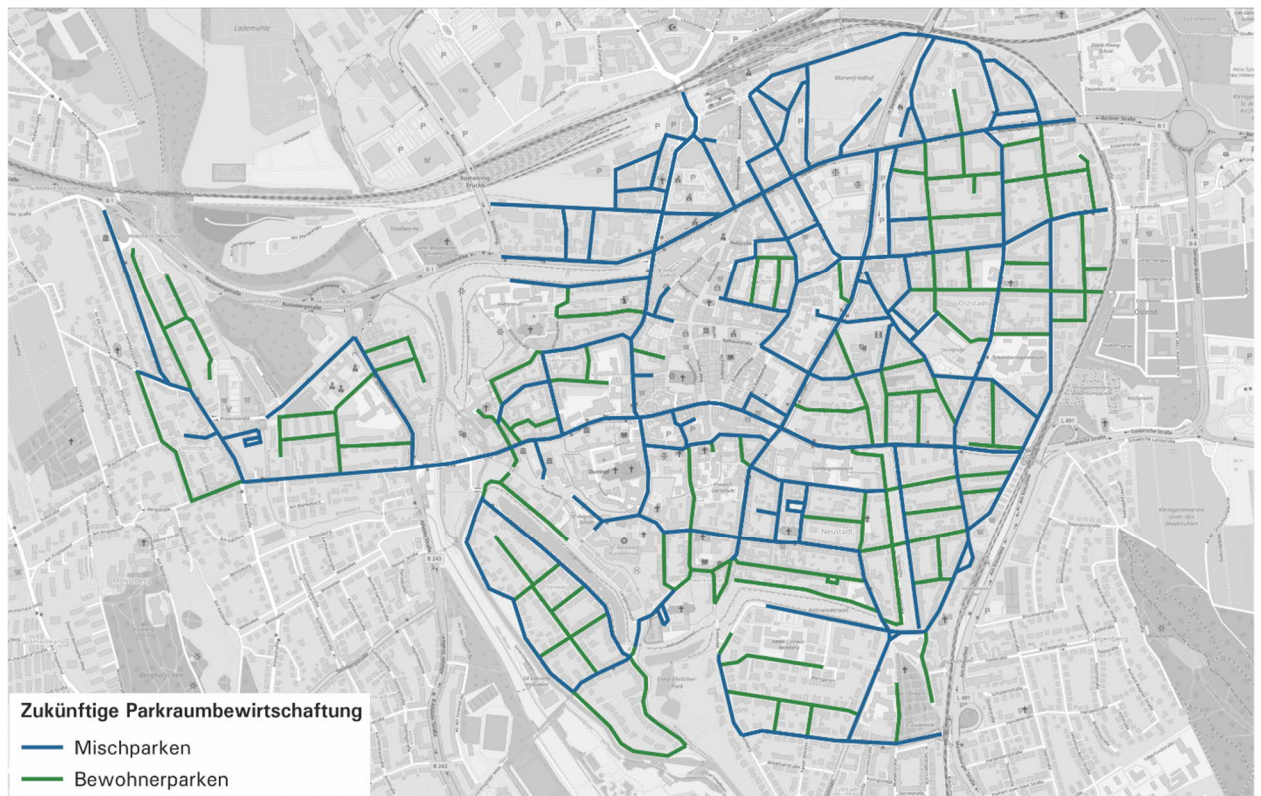


Abb. 27 Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

6.1 Quartierweites Bewirtschaftungskonzept

Im Folgenden wird die zukünftige Parkraumbewirtschaftung für jedes Quartier dargestellt. Ziel ist es, möglichst viele Bereiche mit reinem Wohnen von Fremdverkehren freizuhalten, damit Anwohnende ein ausreichendes Parkangebot vorfinden. Dabei sollen möglichst geschlossene Bewohnerparkbereiche entstehen; die begrenzenden Straßen stehen für Mischparken zur Verfügung. Es werden ebenfalls die Vorgaben der VwV-StVO zur maximalen Ausdehnung eines Quartiers sowie der Anteil der für die Bewohnenden reservierten Parkstände von 50 % tagsüber eingehalten. Die aktuell geltende Regelung zum Bewohnerparken wird in zukünftige Parkraumbewirtschaftung integriert. Neben der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung müssen Abschnitte, in denen aktuell Haltverbote angeordnet sind, hinsichtlich ihrer Relevanz überprüft und ggf. angepasst oder aufgehoben werden.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Oststadt Nord



Gesamtangebot: etwa 927 Parkstände

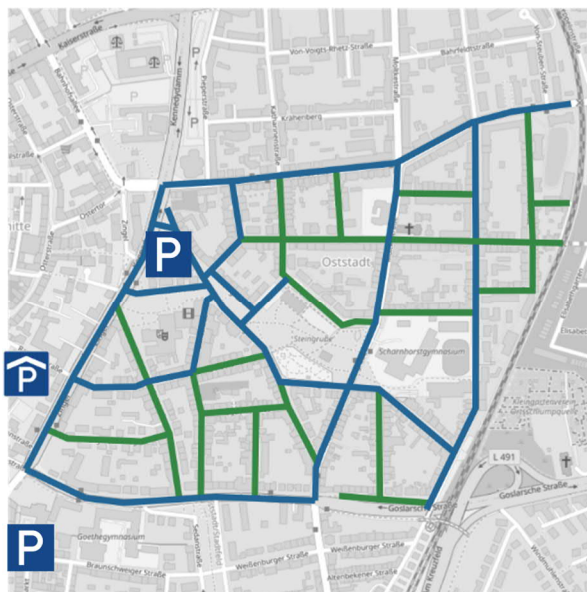
- aktuelle mittlere Auslastung: 76 %
- Angebot Mischparken: etwa 461 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 466 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 50 %
- sehr hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Der Kernbereich mit dichter Wohnnutzung wird zukünftig als Bewohnerparkbereich ausgewiesen; die Randstraßen als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Oststadt



Gesamtangebot: etwa 1.561 Parkstände

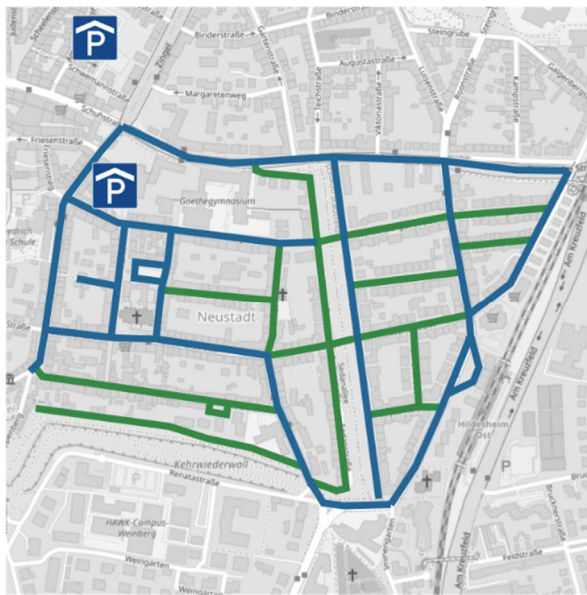
- aktuelle mittlere Auslastung: 85 %
- Angebot Mischparken: etwa 880 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 681 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 44 %
- sehr hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Die Bereiche mit dichter Wohnnutzung werden zukünftig als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen; die Randstraßen, der Bereich um das Theater und die Schule als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Neustadt/ Oststadt Süd



Gesamtangebot: etwa 1.008 Parkstände

- aktuelle mittlere Auslastung: 85 %
- Angebot Mischparken: etwa 565 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 443 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 44 %
- hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Die Bereiche mit dichter Wohnnutzung werden zukünftig als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen; die Randstraßen und der Bereich um den Neustädter Markt als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Weinbergviertel



Gesamtangebot: etwa 638 Parkstände

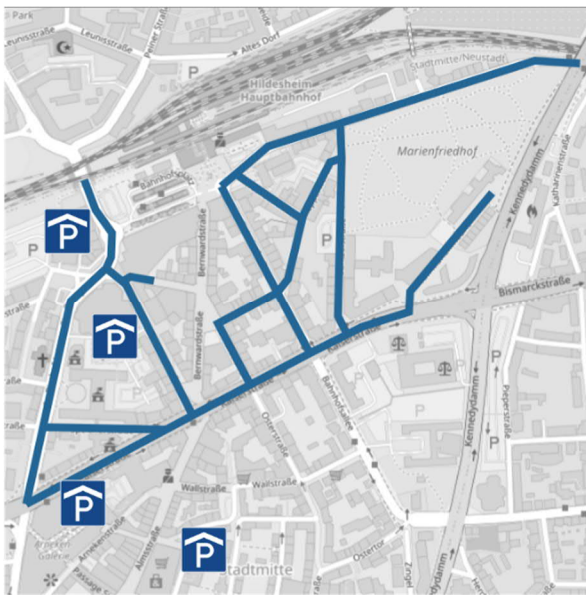
- aktuelle mittlere Auslastung: 74 %
- Angebot Mischparken: etwa 396 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 242 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 38 %
- hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Der Kernbereich mit dichter Wohnnutzung wird zukünftig als Bewohnerparkbereich ausgewiesen; die Randstraßen als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Innenstadt Nord



Gesamtangebot: etwa 596 Parkstände

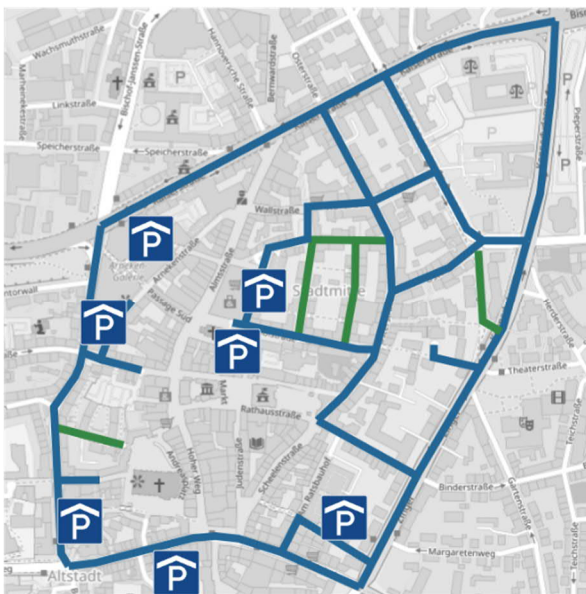
- aktuelle mittlere Auslastung: 73 %
- Angebot Mischparken: etwa 596 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: -
- Anteil Bewohnerparken: -
- teilweise Gehwegparken vorhanden
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Auf Grund der hohen Geschäftsnutzung und dem Bahnhofsumfeld werden alle Straßenabschnitte als Mischparken ausgewiesen.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Innenstadt



Gesamtangebot: etwa 429 Parkstände

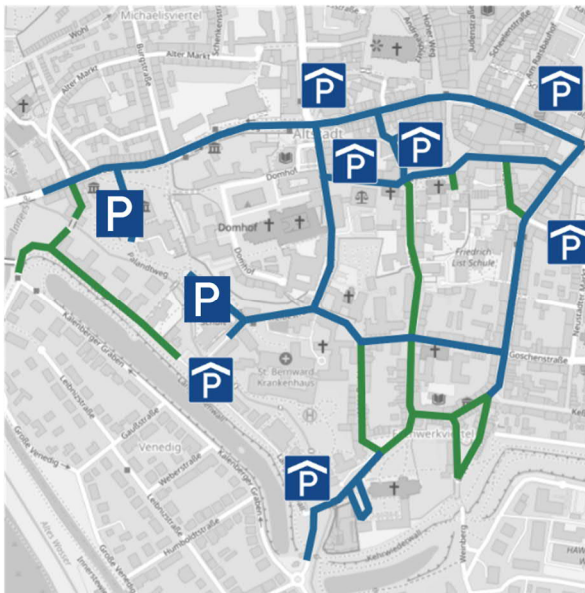
- aktuelle mittlere Auslastung: 81 %
- Angebot Mischparken: etwa 306 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 123 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 29 %
- teilweise Gehwegparken vorhanden
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Auf Grund der hohen Geschäftsnutzung der Innenstadt wird ein Großteil der Straßenabschnitte als Mischparken ausgewiesen. Ausnahmen bilden hier die Abschnitte Rosenhagen, Bei St. Georgen, Hinter dem Schilde und Andreasstraße mit Bewohnerparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Domviertel



Gesamtangebot: etwa 423 Parkstände

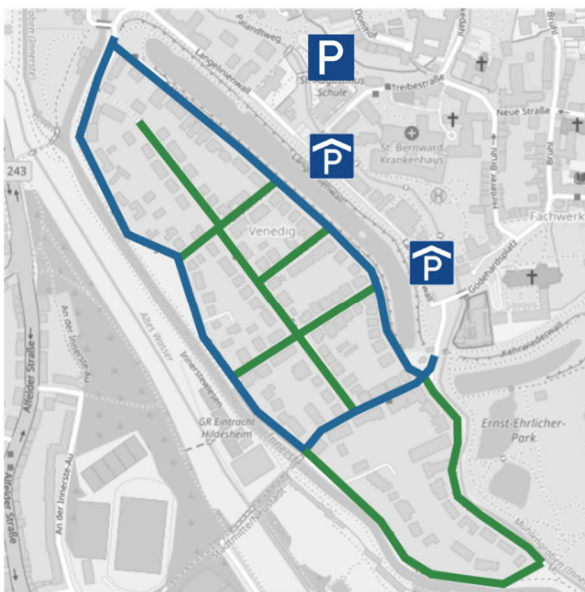
- aktuelle mittlere Auslastung: 83 %
- Angebot Mischparken: etwa 300 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 123 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 29 %
- teilweise Gehwegparken vorhanden
- Überprüfung von Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Die Bereiche mit dichter Wohnnutzung werden zukünftig als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen; die Randstraßen und die Bereiche um den Dom und das Krankenhaus als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – „Insel“



Gesamtangebot: etwa 626 Parkstände

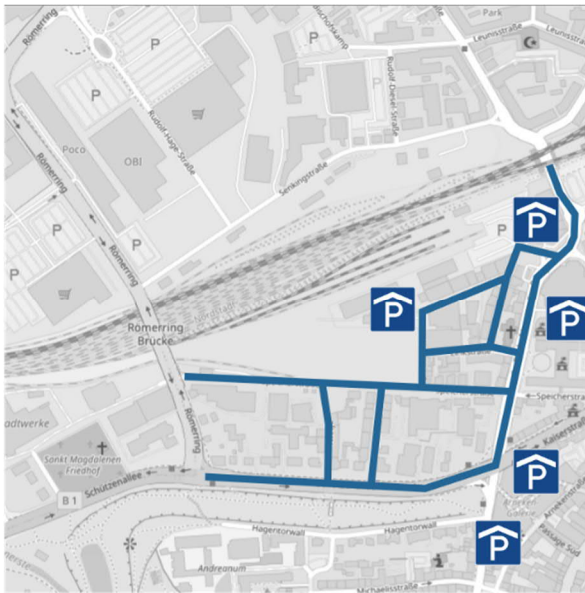
- aktuelle mittlere Auslastung: 82 %
- Angebot Mischparken: etwa 331 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 295 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 47 %
- hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Der Kernbereich mit dichter Wohnnutzung wird zukünftig als Bewohnerparkbereich ausgewiesen; die Randstraßen als Mischparken.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Güterbahnhof



Gesamtangebot: etwa 398 Parkstände

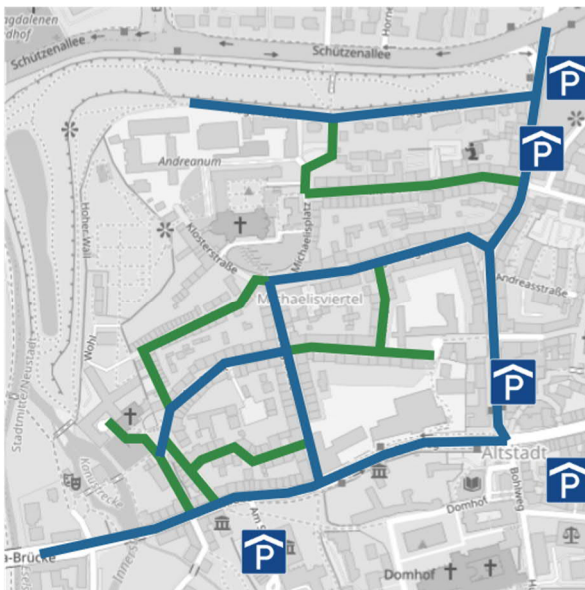
- aktuelle mittlere Auslastung: 88 %
- Angebot Mischparken: etwa 398 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: -
- Anteil Bewohnerparken: -
- teilweise Gehwegparken vorhanden
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Auf Grund der hohen Geschäfts- und Gewerbenutzung und dem Bahnhofsumfeld werden alle Straßenabschnitte als Mischparken ausgewiesen.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Michaelisviertel



Gesamtangebot: etwa 336 Parkstände

- aktuelle mittlere Auslastung: 84 %
- Angebot Mischparken: etwa 200 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 136 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 40 %
- teilweise Gehwegparken vorhanden
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Der Kernbereich mit dichter Wohnnutzung wird zukünftig als Bewohnerparkbereich ausgewiesen; die Randstraßen als Mischparken. Mit den geplanten Straßensanierungen im Bereich Alter Markt kann sich Anteil an Bewohnerparkbereich ggf. noch ändern.

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung – Moritzberg



Gesamtangebot: etwa 803 Parkstände

- aktuelle mittlere Auslastung: 84 %
- Angebot Mischparken: etwa 415 Parkstände
- Angebot Bewohnerparken: etwa 388 Parkstände
- Anteil Bewohnerparken: etwa 48 %
- hoher Anteil Gehwegparken
- Überprüfung Anordnung von Haltverboten

Zukünftige Parkraumbewirtschaftung

- Mischparken
- Bewohnerparken

Die Bereiche mit dichter Wohnnutzung werden zukünftig als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen; die Randstraßen als Mischparken.

6.2 Zukünftige Parkgebühren

Mit der Einführung einer flächendeckenden finanziellen Parkraumbewirtschaftung kann mit einer sinnvollen Staffelung von Parkgebühren die Nutzung begrenzter Parkflächen gesteuert und eine Überlastung hoch frequentierter Bereich verhindert werden. Zudem sorgt sie für eine bessere Verfügbarkeit von freien Parkflächen und reduziert den Parksuchverkehr. Kurzzeitparken kann von einer höheren Umschlagfrequenz profitieren, während Langzeitparken gezielt in weniger belastete Bereich verlagert wird.

Höhere Parkgebühren im Straßenraum verlagern den ruhenden Verkehr in Parkhäuser oder Sammelparkplätze und reduzieren die Belastung des Straßenraums. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung refinanzieren die Kosten für das Kontrollpersonal und die Anschaffung und Wartung von Parkscheinautomaten. Überschüssige Einnahmen können für Infrastrukturmaßnahmen und den öffentlichen Verkehr verwendet werden.

Die Einführung digitaler Parktickets erleichtert die Nutzung und reduziert den Verwaltungsaufwand. Bewohnerparkausweise ermöglichen Anwohnenden eine bessere Verfügbarkeit von freien Parkständen, während Gäste durch flexible Tarifoptionen eine optimale Parkdauer wählen können.

Die Parkraumgebühren werden zukünftig an die Lage und Nachfrage angepasst. In der Innenstadt beträgt der Tarif 2,40 EUR pro Stunde, abgerechnet im 20-Minuten-Intervall. In den innenstadtnahen Quartieren gilt ein Tarif von 1,60 EUR pro Stunde, abgerechnet im 30-Minuten-Intervall.

Besuchende, Pendelnde und weitere Gruppen können Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestickets für die Bereiche mit Mischparken erwerben. Kurzzeitparken wird über Parkscheinautomaten und digitale Lösungen abgewickelt, während Monatstickets nur digital oder über die Stadtverwaltung erhältlich sind. Bewohnerparkausweise werden mit einer Verwaltungsgebühr von 120,00 EUR angesetzt.

Parkticket/ Tarif	Quartiere Innenstadt	Quartiere Innenstadtnah	Wo erhält man das Ticket
Kurzzeit	0,80 EUR / 20 Minuten	0,80 EUR / 30 Minuten	Parkscheinautomat + digital
Tagesticket	15,00 EUR	12,00 EUR	Parkscheinautomat + digital
Wochenticket	nicht verfügbar	36,00 EUR	Parkscheinautomat + digital
Monatsticket	120,00 EUR	100,00 EUR	Parkscheinautomat + digital
Jahresticket	1.200,00 EUR	1.000,00 EUR	Parkscheinautomat + digital

Abb. 28 Zukünftige Parkgebührenstruktur

Die zeitlichen Begrenzungen orientieren sich an den bislang geltenden Regelungen, werden aber für alle Quartiere vereinheitlicht. Dabei können je nach Nutzungen Wohnquartiere und Geschäftsbereiche unterschiedliche Regelungen aufweisen. Die Bewirtschaftungszeiträume werden durch Beschilderung und an Parkscheinautomaten klar kommuniziert. Allgemeine soll gelten:

- Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:00 Uhr
- Samstag von 8:00 bis 14:00 Uhr
- Außerhalb dieser Zeiträume ist das Parken kostenfrei.
- In Bewohnerparkbereichen ist das Parken ausschließlich für Anwohnende mit Berechtigung gültig.

Ergänzung:

Mit dem Ratsbeschluss vom 30. Juni 2025 wurde folgende Ergänzung beschlossen:

Die Regelung der Parkraumgebühren für Mischparkbereiche wird dahingehend angepasst, dass ein Jahresticket zu einem Preis von 600 EUR für Innenstadtquartiere und zu einem Preis von 500 EUR für innenstadtnahe Quartiere angeboten wird (vgl. Abb. 25). Die Gebühren für ein Monatsticket betragen 80 EUR für Innenstadt Quartiere bzw., 60 EUR für Innenstadtnahe Quartiere.

6.3 Zeitplan und Prognose

Die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung für Bewohner- und Mischparken in allen Quartieren soll in den nächsten Jahren mit unterschiedlichen Prioritäten umgesetzt werden, um finanzielle Mittel und Personalaufwand sinnvoll kalkulieren und einsetzen zu können. Folgende Zeitschiene zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung wird von der Stadt Hildesheim angesetzt.

- 2026/ 2027, Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in den Quartieren Innenstadt; Oststadt, Neustadt und Oststadt Süd

- 2027/ 2028, Umsetzung in den Quartieren Domviertel, Insel und Oststadt Nord
- 2028/ 2029, Umsetzung in den Quartieren Michaelisviertel, Güterbahnhof, und Innenstadt Nord
- 2029/ 2030, Umsetzung in den Quartieren Moritzberg und Weinbergviertel

Nach Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in den oben genannten Quartieren soll ab 2030 eine Gesamtevaluation erfolgen. Dabei soll die Wirksamkeit der Bewirtschaftung, die Wirtschaftlichkeit sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbarquartiere erfasst und bewertet werden.

Prognose der finanziellen Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen des Parkraumkonzeptes variieren je nach Quartier durch den unterschiedlichen Anteil an Misch- und Bewohnerparkbereichen. Zur Umsetzung sind nach Berechnungen der Stadt Hildesheim etwa 650 neue Schilder und etwa 100 Parkscheinautomaten erforderlich. Insgesamt entstehen dadurch Investitionskosten von etwa 1.200.000 EUR, die über einen Zeitraum von 13 Jahren abgeschrieben werden, sowie Betriebskosten von etwa 144.000 EUR pro Jahr für die Wartung und Instandsetzung.

Ergänzung:

Mit dem Ratsbeschluss vom 30. Juni 2025 wurde folgende Ergänzung beschlossen:

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt vorrangig digital. Die Zahlung ist in der Regel per App und EC-Karte möglich. Parkscheinautomaten werden überall, aber nur in begrenzter möglichst geringer Zahl zur Sicherstellung der Teilhabe aufgestellt. Eine Barzahlung ist ausschließlich in ausgewählten Bereichen vorgesehen. Über den Stand der Umsetzung sowie die finanziellen Auswirkungen wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität jährlich berichtet.

Das Kontrollpersonal muss aufgestockt werden, dazu wurde seitens der Stadt Hildesheim eine Personalbemessung entsprechend Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze durchgeführt. Es wird ein ausgewogener Personalschlüssel von 0,5 pro 100 Parkstände angewendet. Quartiere, wie die Innenstadt, benötigen nach dem Schlüssel kein weiteres Personal. Ein ähnliches Kontrollniveau soll beibehalten werden und auf die Quartiere übertragen werden. Für die Umsetzung des gesamten Konzeptes werden, verteilt auf die nächsten 5 Jahre, 27 neue Personen beim Stadtordnungsdienst benötigt. Die zusätzlichen Personalkosten belaufen sich voraussichtlich auf etwa 2 bis 2,5 Mio. EUR pro Jahr (vgl. Abb. 29). Darüber hinaus wird eine zusätzliche Person für die Leerung der Automaten benötigt, die mit etwa 65.000 Euro pro Jahr angesetzt wird. Ausgaben für die Erstellung des Konzeptes und Verwaltungsaufwand im Hintergrund bei FB 61 und FB 66 wurden nicht berücksichtigt.

	Personalbedarf insgesamt	zusätzliches benötigtes Personal	Kosten Personal insgesamt
Oststadt Nord	5	4,5	372.500,00 €
Oststadt	8	5	596.000,00 €
Neustadt / Oststadt Süd	5	4	372.500,00 €
Weinbergviertel	3	2	223.500,00 €
Innenstadt Nord	3	2,5	223.500,00 €
Innenstadt	2	0	149.000,00 €
Domviertel	2	1,5	149.000,00 €
Insel	3	2,5	223.500,00 €
Güterbahnhof	2	2	149.000,00 €
Michaelisviertel	2	0	149.000,00 €
Moritzberg	4	3	298.000,00 €
Summe	39	27	2.905.500 €
Zusätzliches Personal 66		1	65.000 €

Abb. 29 Personalbedarf und -kosten

Einnahmen werden aus Handyparken, Parkscheinautomaten, Bewohnerparken und der Erhöhung der Gebühren (Mischparken) generiert. Das Bewohnerparken wird nach Umsetzung des Konzeptes Einnahmen von etwa 200.000 - 300.000 EUR pro Jahr generieren. Das Handyparken ist ein sehr stark wachsender Markt, Parkscheinautomaten generieren aktuell noch die meisten Einnahmen. Zusammen sind Einnahmen in Höhe von etwa 2,8 bis 3,2 Mio. EUR kalkuliert. Die Erhöhung der Parkgebühren (Mischbereiche) würde etwa 1 Mio. Euro Mehreinnahmen generieren. Einnahmen aus Parkverstößen wurden nicht berücksichtigt (vgl. Abb. 30).

Insgesamt wird für die Stadt Hildesheim nach Umsetzung ein positiver Saldo zwischen 1 – 1,5 Mio. Euro erwartet. Die Auswertung soll jährlich evaluiert werden.

	Einnahmen	Einnahmen		Einnahmen
	Handyparken	Parkscheinautomaten	Erhöhung der Gebühren	Bewohnerparken
Oststadt Nord	82.980 €	170.000 €	151.788 €	43.830 €
Oststadt	152.460 €	160.000 €	187.476 €	42.156 €
Neustadt / Oststadt Süd	101.700 €	160.000 €	157.020 €	19.980 €
Weinbergviertel	84.780 €	90.000 €	104.868 €	7.116 €
Innenstadt Nord	107.280 €	60.000 €	100.368 €	15.105 €
Innenstadt	59.940 €	20.000 €	47.964 €	30.090 €
Domviertel	54.000 €	10.000 €	38.400 €	19.152 €
Insel	62.100 €	100.000 €	97.260 €	15.168 €
Güterbahnhof	71.640 €	70.000 €	84.984 €	2.970 €
Michaelisviertel	36.000 €	20.000 €	33.600 €	23.541 €
Moritzberg	74.700 €	100.000 €	104.820 €	57.510 €
Summe	887.580 €	960.000 €	1.108.548 €	276.618 €
				Gesamt
Bestand Parkscheinautomaten Einnahmen		1.431.398 €		4.664.144 €

Abb. 30 Einnahmen durch Parkraumbewirtschaftung

7 Zusammenfassung

Mit dem Parkraumkonzept Hildesheim wurde die aktuelle Parkplatzsituation untersucht, das Nutzungsverhalten analysiert und daraus Maßnahmen zur Optimierung der Bewirtschaftung und zum Bewohnerparken entwickelt. Die Erhebung der aktuellen Parkraumnutzung erfolgte durch eine detaillierte Bestandserfassung sowie eine Parkraumerhebung, die als Grundlage für weitere Analysen diente.

Unterschiedliche Nutzergruppen konkurrieren um begrenzte Flächen. Beschäftigte, Bewohnende, Kundinnen und Kunden sowie Besuchende nutzen dieselben Parkstände mit unterschiedlichen Anforderungen. Der Fußverkehr wird durch z. T. regelwidriges Gehwegparken eingeschränkt. Parksuchverkehr verursacht zusätzliche Belastungen im Straßenraum. Falschparker verschärfen den Parkdruck und verringern die Verfügbarkeit regulärer Stellplätze.

Alle Parkflächen wurden systematisch erfasst und in öffentliche, öffentlich zugängliche und private Parkplätze unterteilt. Private Stellplätze wie Innenhöfe wurden nicht berücksichtigt. Die Bestandsaufnahme umfasste eine detaillierte Dokumentation der Straßenraumsituation, der Beschilderung und der vorhandenen Bewirtschaftungsformen. Alle erhobenen Daten wurden georeferenziert und in einer Datenbank gespeichert.

Die Parkraumauslastung und Parkdauer wurden über mehrere Tage erfasst. Die Analyse zeigt signifikante Unterschiede zwischen den Quartieren. Innenstadtnah sind Parkstände stärker ausgelastet als in peripheren Bereichen. In Wohngebieten dominiert Bewohnerparken, während in Geschäftsbereichen hohe Fluktuationen auftreten. Langzeitparken durch Beschäftigte reduziert die Verfügbarkeit für Kundinnen und Kunden sowie für Besuchende. Kurzzeitparkzonen in Einkaufsbereichen gewährleisten einen höheren Stellplatzumschlag.

Die Strategieempfehlung sieht eine flächendeckende finanzielle Bewirtschaftung der Parkstände vor. Parkscheine und Bewohnerparkausweise regulieren die Nutzung. Gebühren werden an den Standort, die Nachfrage und die Parkdauer angepasst. In hoch frequentierten Bereichen werden Gebühren erhöht, um Stellplätze für Kurzzeitparken freizuhalten. Langzeitparken wird in sensiblen Bereichen durch eine Begrenzung der Parkdauer reduziert. Pendelnde, die außerhalb von Hildesheim wohnen, werden durch günstigere Tarife auf Parkhäuser oder periphere Parkflächen gelenkt. Reines Bewohnerparken wird durch klare Abgrenzung von Mischparken gesichert.

Die Umsetzung erfordert die Installation zusätzlicher Parkscheinautomaten und eine neue Beschilderung. Die Kontrolle bewirtschafteter Parkstände erfordert eine personelle Aufstockung beim Kontrollpersonal. Anschaffungs- und Wartungskosten für Parkscheinautomaten und Beschilderungen sowie der Personalaufwand wurden von der Stadt Hildesheim kalkuliert. Einnahmen entstehen durch Handyparken, Parkscheinautomaten, Bewohnerparken und die generelle Erhöhung der Gebühren für Mischparken.