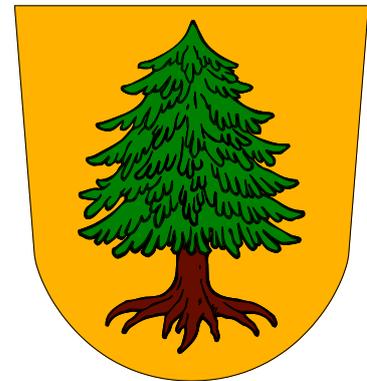


INGEVOST

INGE nieurbüro
für V erkehrsuntersuchungen
im O rts- und
S T adtbereich

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg



Verkehrskonzept Stadt Viechtach

Auftraggeber: Stadt Viechtach • Bauamt

Auftragnehmer INGEVOST • Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg

Erstellt in den Jahren 2019-2021

Inhalt

Heft 1 • Bestandsaufnahmen

Heft 2 • Verkehrliche Wirkungen

Heft 3 • dynamisches Parkleitsystem

Die Erstellung des Verkehrskonzeptes wurde im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm IV „Aktive Zentren“ mit Mitteln des Bundes und des Freistaates Bayern gefördert.

Gefördert durch:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr





Heft 1 • Bestandsaufnahmen

Auftraggeber: Stadt Viechtach • Bauamt
verantwortlich: Alexander Haimerl • Stadtbaumeister

Auftragnehmer INGEVOST • Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg

Bearbeitung Dipl.-Ing. Christian Fahnberg Federführung
Dipl.-Ing. Christian Sieder EDV

AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Viechtach hat in den letzten Jahren ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept erarbeiten lassen.

Zum Thema Verkehrskonzept wurde Folgendes formuliert:

Das Verkehrs- und Parkierungsgutachten von 1988 (PLANKREIS / INGEVOST) hat in Teilen nach wie vor Gültigkeit.

Die wesentlichen Aussagen werden übernommen:

- *Im gesamten Altstadtbereich besteht ein hoher Bedarf an Kurzzeitstellplätzen.*
- *Der Stadtplatz ist auch unter Einschluss seiner Randparkplätze in Spitzenzeiten überlastet.*
- *Bereits am Rande des Stadtplatzes – mehr noch aber in dessen unmittelbarer Umgebung – wird eine durchaus nennenswerte Anzahl von Langzeit- und Dauerparkern festgestellt, die potenziellen Kurzzeitparkern diese Möglichkeit nehmen.*
- *Zum Zentrum der Altstadt nahe gelegene Stellplätze werden auch von Kurzzeitparkern akzeptiert.*
- *Das Suchverhalten der Autofahrer nach Stellplätzen ist weniger abhängig von der Entfernung zum Zentrum als vielmehr vom Höhenunterschied, der ggf. zu überwinden ist.*

Beim Schwerverkehr handelt es sich um reinen Ziel- bzw. Quellverkehr.

Durchgangsverkehr sollte die Altstadt nicht belasten, hier ist ein Maßnahmenbündel zu entwickeln, in dem – aufbauend auf verkehrsordnende Maßnahmen – bauliche und (stadt-)gestaltende Maßnahmen die Ziele der Planung umsetzen und durch Hinweise, die der Verkehrslenkung dienen, ergänzt werden.

Eine Parkraumbewirtschaftung erhöht die Belegungsfähigkeit des einzelnen Stellplatzes und dient als Instrumentarium, den Langzeit- und Dauerparkeranteil [an dort nicht vorgesehenen Orten] zu reduzieren.

Eine weitere Ausweisung von Parkplätzen in fußläufiger Entfernung zu den wichtigsten zentralen Einrichtungen ist erforderlich, um die Altstadt von fließendem Verkehr zu entlasten [Lit.: ISEK S. 30 und 31].

Analyse Städtebau und Verkehr: *Die historische ... aufgewertet werden sollen.*

Der Durchgangsverkehr in der Innenstadt beschränkt sich auf reinen Ziel- und Quellverkehr.

Es besteht Bedarf an weiteren Stellplätzen in der Innenstadt oder in fußläufig gut erreichbarer Nähe zur Innenstadt.

Den öffentlichen Personen-Nahverkehr ... in der Innenstadt verbessern.

Als Ergänzung zum vorliegenden ISEK-Gutachten ... sollte in naher Zukunft ein aktuelles Verkehrsgutachten erstellt werden. Anhand dieses Gutachtens können potenzielle Änderungen in der innerstädtischen Verkehrsführung auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Ansatzpunkte sind derzeit noch zu breit gefächert bzw. widersprüchlich und zu wenig fakten gestützt, um ein langfristiges Verkehrskonzept zu entwickeln. Da jedoch eine Abhängigkeit insbesondere von der baulichen Entwicklung der Innenstadt besteht (hier insbesondere von einer evtl. Tiefgarage am ehem. Stenzer-Areal), ist ein Verkehrskonzept erst nach Absehbarkeit derselben sinnvoll.

Das ISEK wird dadurch nicht grundsätzlich verändert [Lit.: ISEK S. 32].



05.1 Städtebau: Stadtgebiet / Stadtkern / Stadtplatz

1. **Maßnahme: Baulicher Lückenschluss am Stadtplatz**

Westlicher Stadtplatz / ehemaliges Areal des Stenzer-Anwesens:

Erwerb des Grundstücks:

Die Stadt erwirbt das gesamte Areal und schafft somit wieder die Voraussetzung, die Stadtentwicklung in diesem Bereich zu steuern. ...

Öffentliche Maßnahme / analog zu Pkt. Parkkonzept:

Die Stadt Viechtach baut auf dem Areal ein mehrgeschossiges Parkdeck und schließt damit die Fläche des Aushubloches bis auf das Niveau Stadtplatz. Erschlossen wird das Gebäude über die Mussinanstraße. ... Auf der Ebene des Stadtplatzes entsteht damit eine neue Basis zum Schließen der Platzflanke.

...

Verkehrskonzept

Wie im KDK [Kommunales Denkmalkonzept] und hier unter 02.10.3 beschrieben, sollte ein aktuelles Gutachten über das Verkehrsaufkommen erstellt und auf dieser Grundlage etwaige Veränderungen / Anpassungen geprüft werden. ... Wie im betreffenden Kapitel vermerkt, muss die Verkehrsplanung (v.a. hinsichtlich der Parksituation) im Zusammenhang mit den Entwicklungen auf den innerstädtischen Brachflächen abgestimmt werden.

Die Verkehrsplanung ist Grundlage für die ästhetische und funktionelle Gestaltung des Stadtplatzes.

Handlungswerkzeug: **KDK und zu erstellendes Verkehrsgutachten/-konzept**

Maßnahmenziel: **Attraktivitätssteigerung des Stadtkerns für Wohnen, Handel und Freizeit durch verbesserte Verkehrsführung**

...

11. Maßnahme Parkkonzept / siehe Lückenschluss Stadtplatz / öffentliche Maßnahme

Parkhaus in der Innenstadt in Verbindung mit der Neuorganisation des Stanzer-Areals. Das Parkhaus wird die tragende Basis für die neue, wieder platzschließende Bebauung im Stadtzentrum.

Handlungswerkzeug: **KDK und HEIMATLOFT / Beteiligung / Mediale Präsenz**

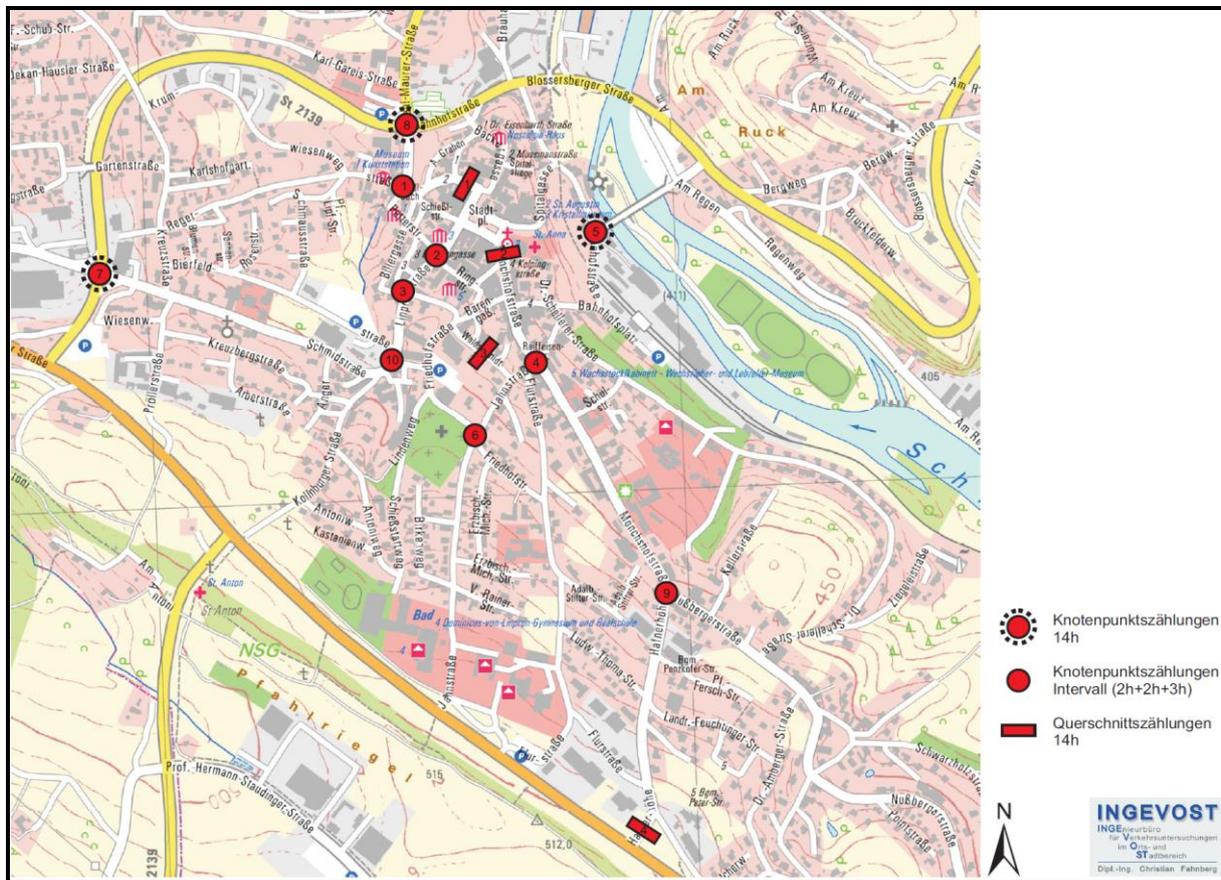
Maßnahmenziel: **Zentrumsnahe Parkplätze in Verbindung mit der Stadtplatzreparatur**



Als Konsequenz daraus wurde an das Büro **INGEVOST Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich** • Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg das genannte Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das folgende Leistungen zu erbringen zum Inhalt hat:

- **Erhebungen zum Fließenden Verkehr**

Querschnitts- und Knotenpunktzählungen im üblichen Erhebungsdesign an Punkten, die seinerzeit schon erhoben wurden. Die Auswahl der Punkte erfolgte vor dem Hintergrund, die Verkehrsentwicklung dokumentieren zu können.



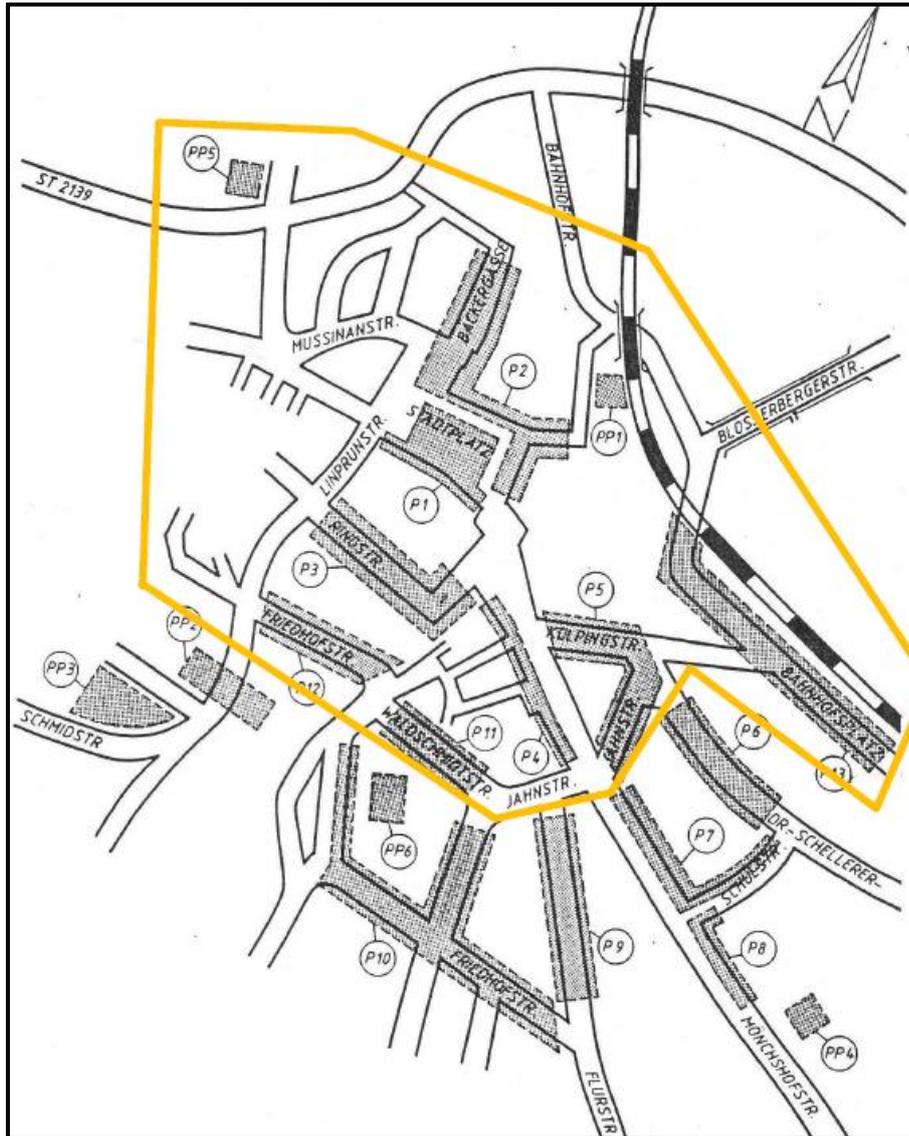
- **Vergleich der Ergebnisse mit denen aus der VU von 1988**

- **Berechnung von verkehrlichen Wirkungen verschiedener Planfälle**

• Erhebungen zum Ruhenden Verkehr

Kombinierte Parkdauer-/auslastungserhebungen an Parkplätzen in demselben Design, wie sie schon 1988 erhoben wurden. Auch hier gilt es, Vergleiche hinsichtlich der Entwicklung ziehen zu können.

Die Auswahl der zu untersuchenden Parkplätze ist nachstehendem Plan zu entnehmen.



- Gutachterliche Empfehlungen in einem Bericht
- Vorbereitung und Durchführung von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen
- Projektabwicklung, Wahrnehmung von Terminen etc.

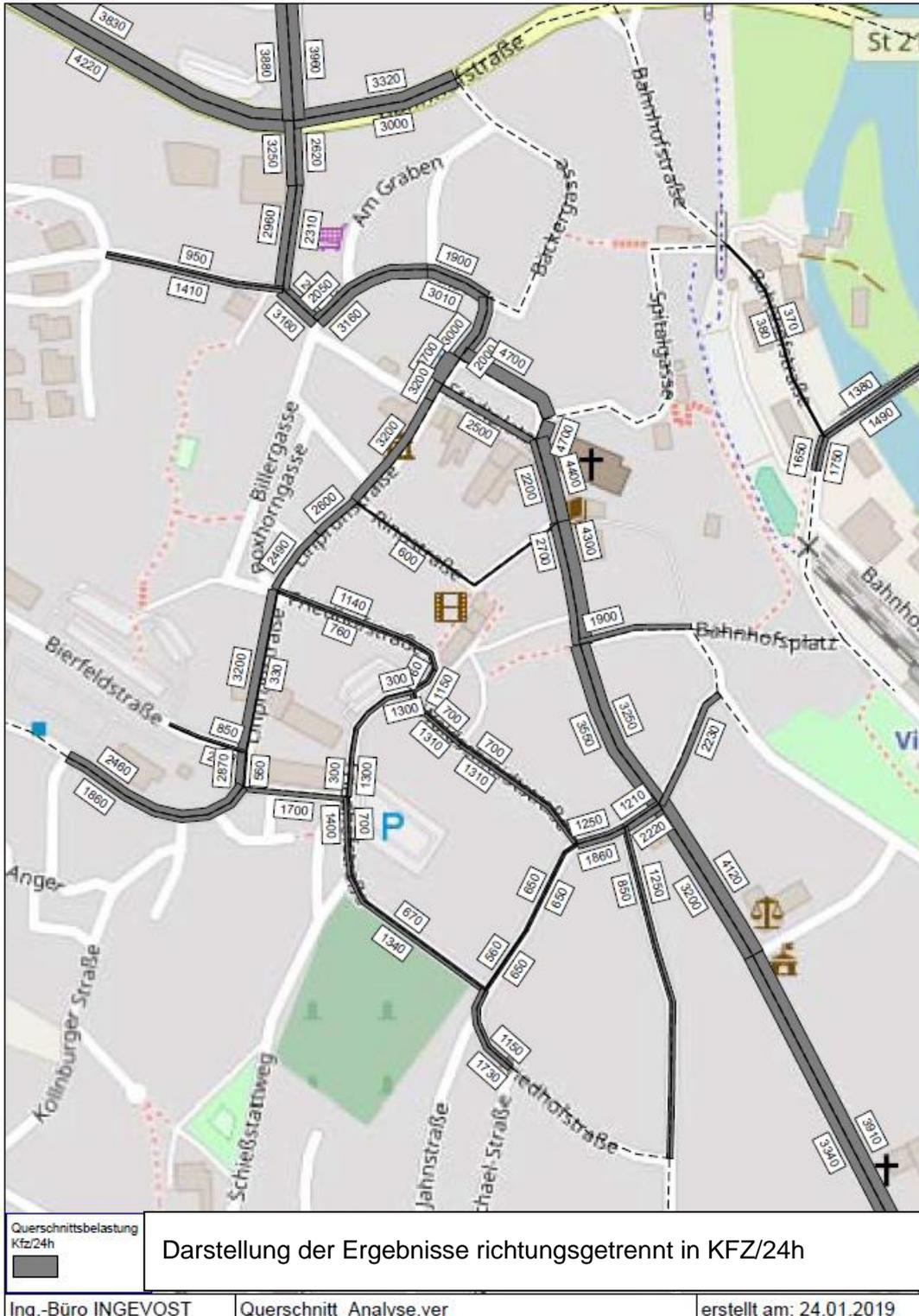
In diesem Heft 1 sind die Ergebnisse der Bestandserhebungen und die daraus abzuleitenden Empfehlungen für das weitere Vorgehen zusammengefasst.



ERHEBUNGSERGEBNISSE

Fließender Verkehr

Die Erhebungen zum Fließenden Verkehr wurden – wegen das Ergebnis potenziell verfälschender Baustellen – erst Ende September 2018 durchgeführt.

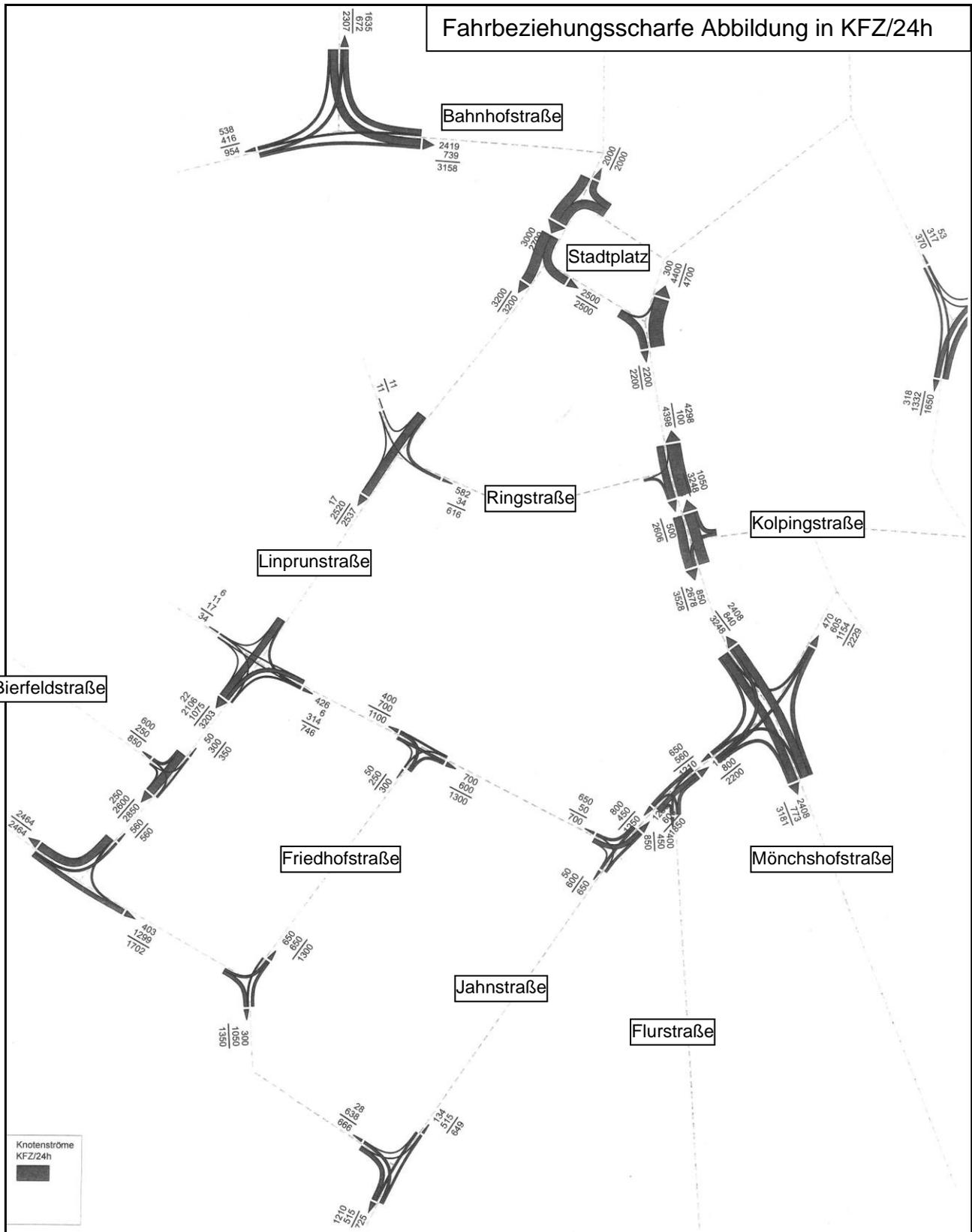


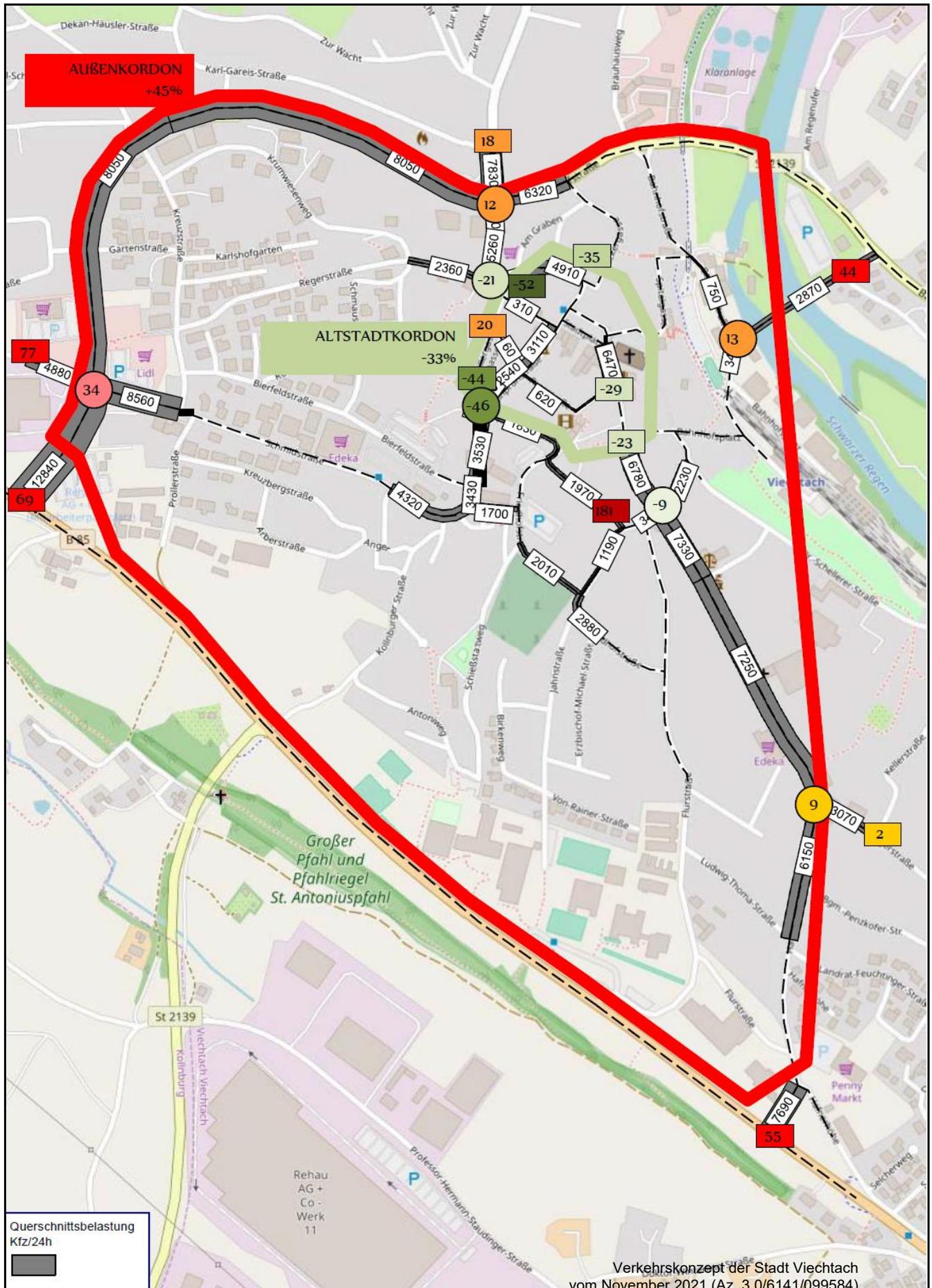


Querschnittsbelastung
Kfz/24h



Darstellung der Ergebnisse als Querschnittsbelastung in Kfz/24h







Vergleich der Erhebungsergebnisse 2018 zu 1988

Straßenabschnitt	2018 zu 1988 in %	KFZ/24h 1988	KFZ/24h 2018
AUßENKORDON			
Paul-Maurer-Str. (nördlich Staatsstraße)	18	6.650	7.830
Schwarzer Regen Brücke	44	2.000	2.870
Nussbergerstraße	2	3.000	3.070
Hafnerhöhe (nord-östlich B85)	55	4.950	7.690
St2139 (nord-östlich B85)	69	7.600	12.840
Schmidstraße (westlich St2139)	77	2.750	4.880
	45	26.950	39.180
ALTSTADTRING			
Mussinanstraße (Zu-/Ablauf Stadtplatz)	-35	7.600	4.910
Mönchshofsstraße (zw.Kolpingstr. und Raiffeisenstr.)	-23	8.800	6.780
Linprunstraße (zwischen Ringstr. und Friedhofstr.)	-44	4.550	2.540
Petterstraße	20	50	60
Schießstraße	-52	650	310
	-33	21.650	14.600
WICHTIGE KNOTEN			
<i>K01 Mussinanstraße / Paul-Maurer-Straße</i>			
Zu-/Ablauf 1: Paul-Maurer-Str.	-22	6.750	5.260
Zu-/Ablauf 2: Mussinanstr.	-30	7.200	5.070
Zu-/Ablauf 3: Schießstr.	-52	650	310
Zu-/Ablauf 4: Regerstr.	24	1.900	2.360
	-21	8.250	6.500
<i>K03 Linprunstraße / Friedhofstraße</i>			
Zu-/Ablauf 1: Linprunstr. (von/nach Stadtplatz)	-61	6.500	2.540
Zu-/Ablauf 2: Friedhofstr.	-1	1.850	1.830
Zu-/Ablauf 3: Linprunstr. (von/nach stadtauswärts)	-44	6.350	3.530
Zu-/Ablauf 4: Billergasse		0	60
	-46	7.350	3.980
<i>K04 Mönchshofsstraße / Raiffeisenstraße</i>			
Zu-/Ablauf 1: Raiffeisenstr.	-22	2.850	2.230
Zu-/Ablauf 2: Mönchshofsstraße (von/nach stadtauswärts)	-2	7.450	7.330
Zu-/Ablauf 3: Jahnstr.	32	2.600	3.430
Zu-/Ablauf 4: Mönchshofstr. (von/nach Stadtplatz)	-23	8.800	6.780
	-9	10.900	9.885
<i>K05 Bahnhofstraße / Schwarzer Regen Brücke</i>			
Zu-/Ablauf 1: Schwarzer Regen Brücke	44	2.000	2.870
Zu-/Ablauf 2: Bahnhofplatz	17	2.900	3.400
Zu-/Ablauf 3: Bahnhofstr.	-38	1.200	750
	13	3.100	3.510
<i>K07 St2139 / Schmidstraße</i>			
Zu-/Ablauf 1: St2139 (von/nach Norden)	50	5.350	8.050
Zu-/Ablauf 2: Schmidstr. (von/nach stadteinwärts)	26	6.800	8.560
Zu-/Ablauf 3: St2139 (von/nach Süden)	39	9.250	12.840
Zu-/Ablauf 4: Schmidstr. (von/nach stadtauswärts)	16	4.200	4.880
	34	12.800	17.165
<i>K08 St2139 / Paul-Maurer-Straße</i>			
Zu-/Ablauf 1: Paul-Maurer-Str. (von/nach stadtauswärts)	18	6.650	7.830
Zu-/Ablauf 2: St2139 (von/nach Osten)	4	6.100	6.320
Zu-/Ablauf 3: Paul-Maurer-Str. (von/nach stadteinwärts)	-14	6.800	5.870
Zu-/Ablauf 4: St2139 (von/nach Westen)	49	5.400	8.050
	12	12.500	14.035
<i>K09 Hafnerhöhe / Nussbergerstraße</i>			
Zu-/Ablauf 1: Mönchshofstr.	2	7.100	7.250
Zu-/Ablauf 2: Nussbergerstraße	2	3.000	3.070
Zu-/Ablauf 3: Hafnerhöhe	22	5.050	6.150
	9	7.550	8.235
WICHTIGE QUERSCHNITTE			
Q1 Mussinanstraße	-35	7.600	4.910
Q2 Mönchshofsstr.	-29	9.100	6.470
Q3 Waldschmidtstraße	181	700	1.970
Q4 Hafnerhöhe	55	4.950	7.690

Die Summe des den **Außenkordon** der Innenstadt querenden KFZ-Verkehrs beträgt 39.180 KFZ/24h in der Summe beider Richtungen. Das sind gegenüber den Erhebungen 1988 um ca.12.000 KFZ/24h oder 45% mehr.

Den **Altstadtring** queren heute 14.600 KFZ/24h; das sind ca. 7.000 KFZ/24h oder 33% weniger als seinerzeit.

Das heißt, dass die seinerzeit mit den Maßnahmen verfolgten Ziele, den altstadtfremden Durchgangsverkehr zu reduzieren, erfolgreich waren.

Trotzdem hat dies der Attraktivität der Innenstadt nicht geschadet.

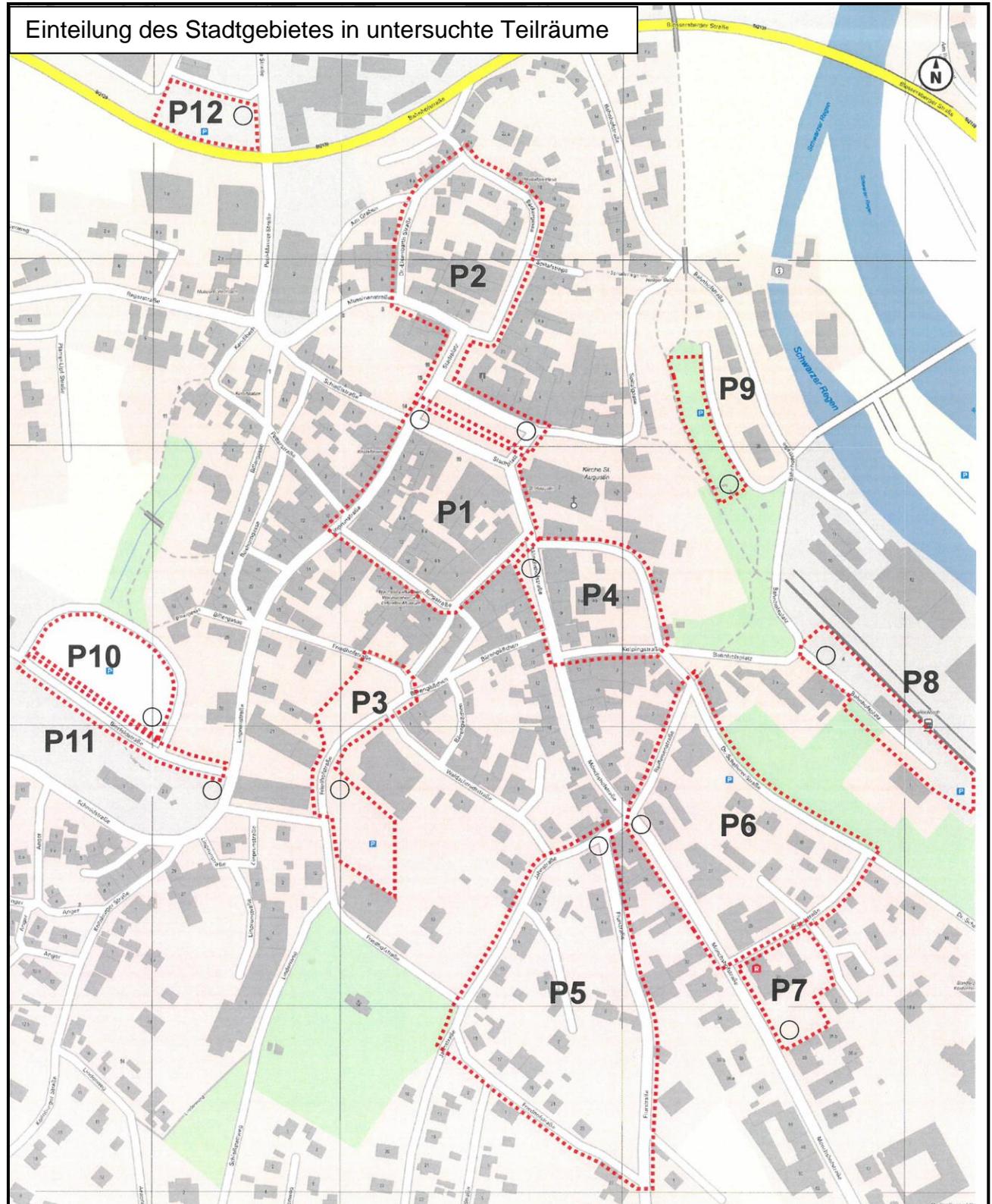
Eine Analyse der einzelnen Fahrbeziehungen führt zudem zu dem Ergebnis, dass im inneren Altstadtbereich intensiver Parksuchverkehr herrscht.

Dies ist nachteilig für die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.

Diese Verkehrsart durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren, wäre ein erstrebenswertes Ziel.

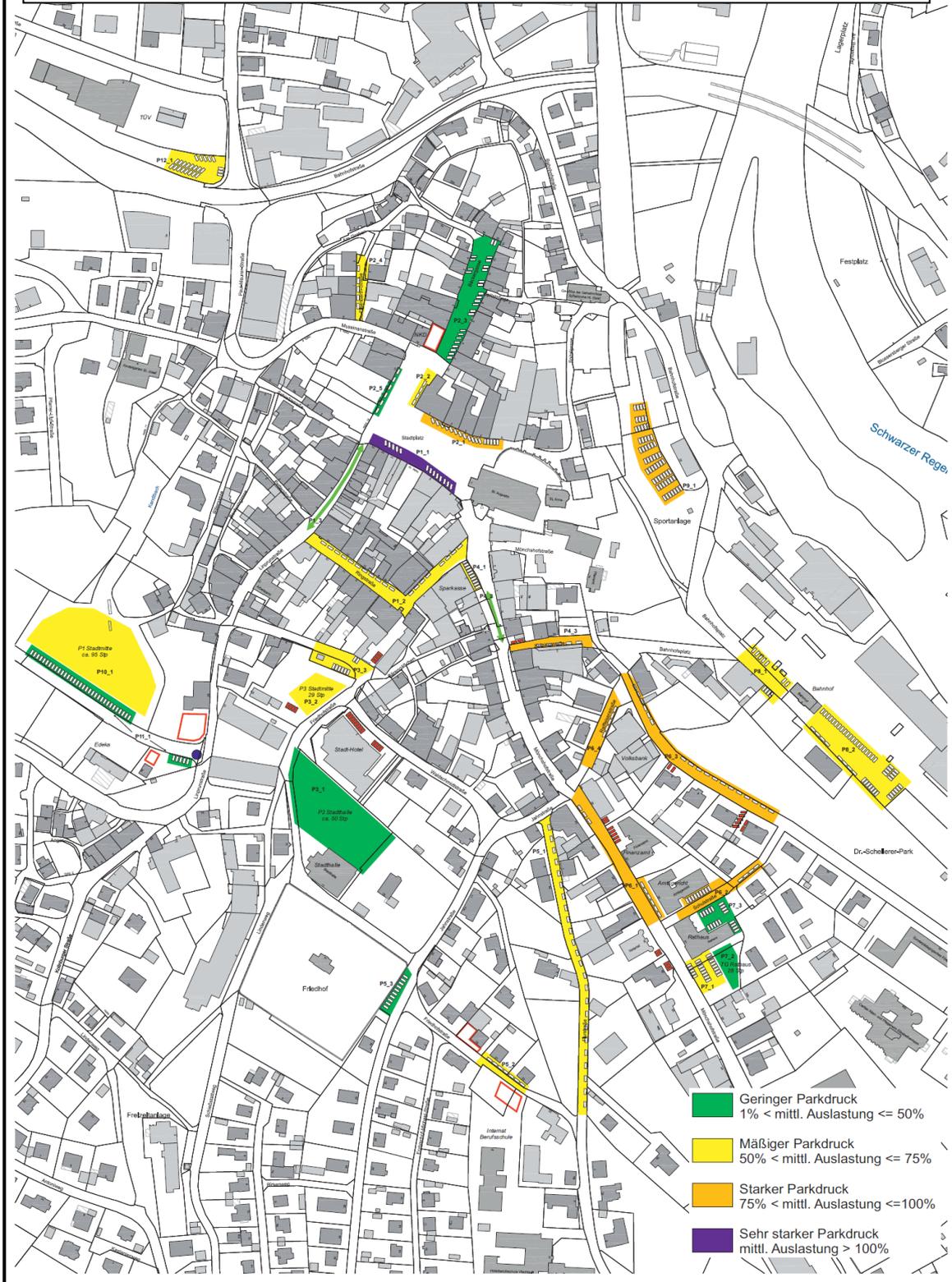


Ruhender Verkehr



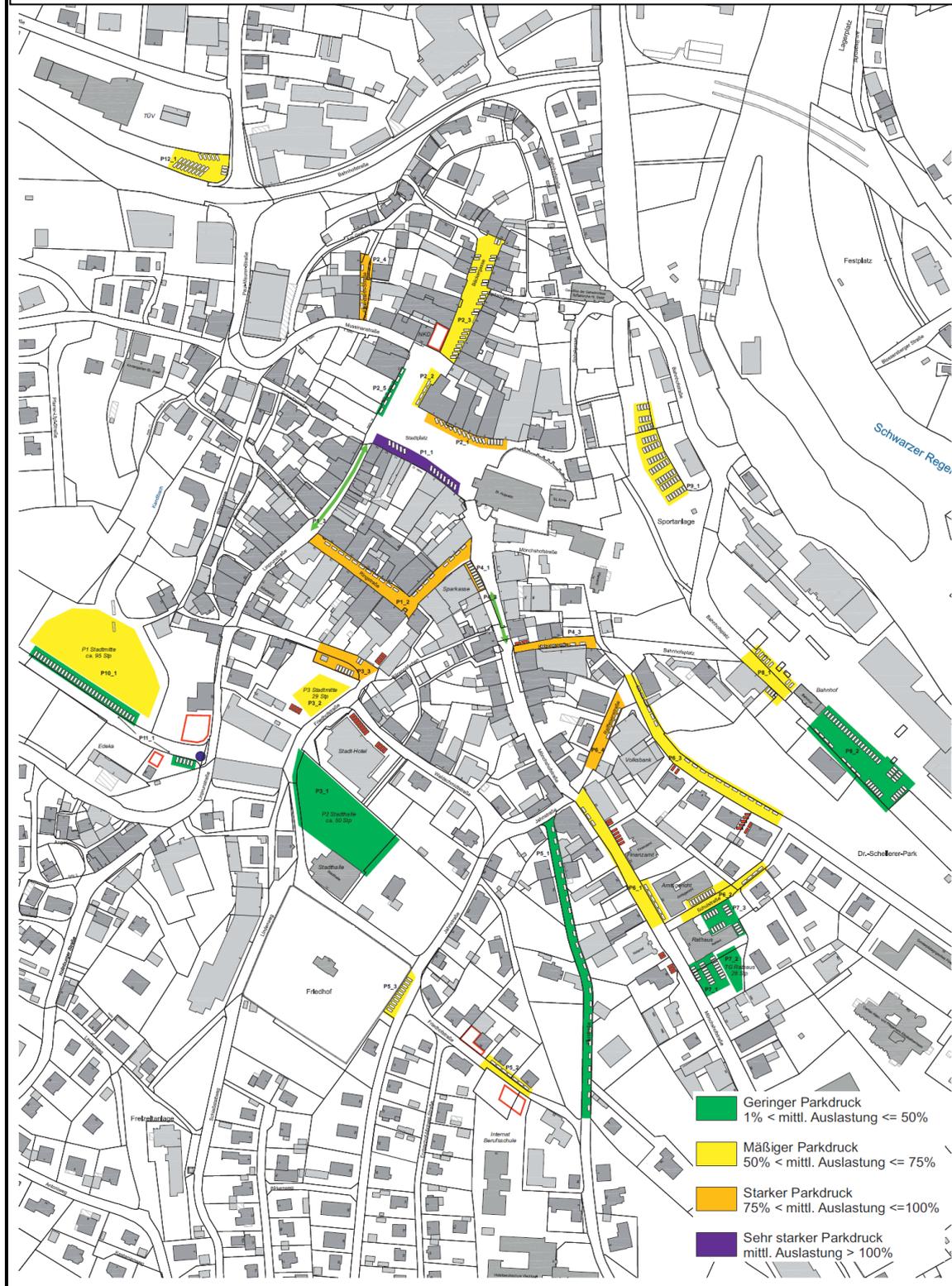


Mittlere Parkraumauslastung vormittags zwischen 10:00 und 14:00 Uhr



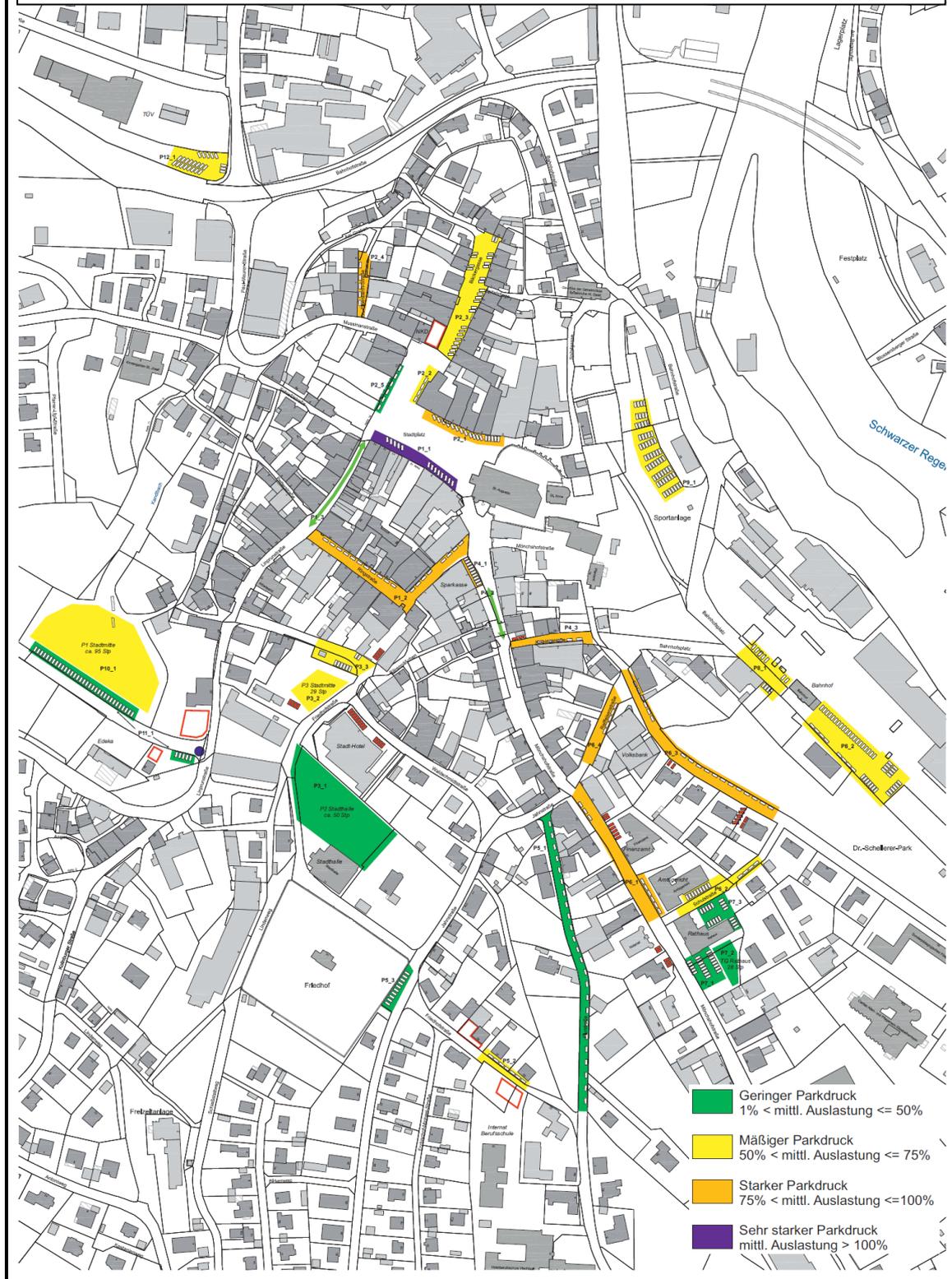


Mittlere Parkraumauslastung nachmittags zwischen 14:00 und 18:00 Uhr





Mittlere Parkraumauslastung ganztags zwischen 10:00 und 18:00 Uhr





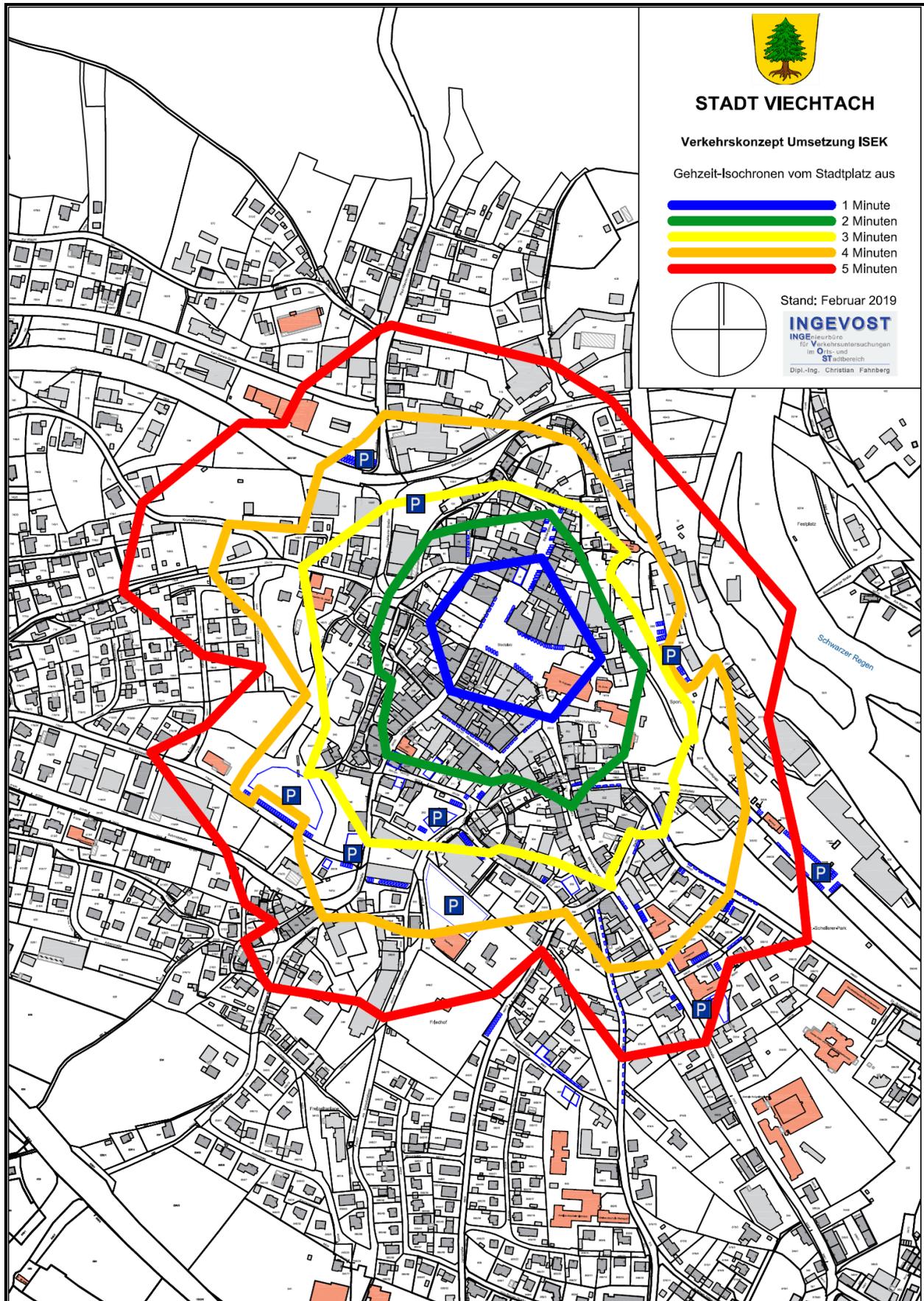
Parkraum	Kapazität	Stellplatzwechsel	Erhebungszeitraum 10:00 Uhr - 18:00 Uhr			vormittags 10:00 Uhr - 14:00 Uhr			nachmittags 14:00 Uhr - 18:00 Uhr			
			abs.	in %	Kat	abs.	in %	Kat	abs.	in %	Kat	
P1_1 Stadtplatz Süd	13	11,2	15	115%	15	15	115%	15	115%	15	115%	
P1_2 Ringstr.	19	8,2	15	79%	14	14	74%	17	89%	17	89%	
P1_3 Linprunstr. (zw. Ringstr. und Stadtplatz)	0	-	1	-%	1	1	-	0	-	0	-	
P2_1 Stadtplatz Nord	17	8,4	15	88%	14	14	82%	17	100%	17	100%	
P2_2 Stadtplatz Ost	4	5,8	3	75%	3	3	75%	3	75%	3	75%	
P2_3 Bäcker-gasse	26	2,0	15	58%	13	13	50%	16	62%	16	62%	
P2_4 Dr.-Eisenbarth-Str.	5	6,4	4	80%	3	3	60%	5	100%	5	100%	
P2_5 Stadtplatz West	6	3,7	2	33%	2	2	33%	3	50%	3	50%	
P3_1 Parkplatz Stadthalle	50	0,8	6	12%	6	6	12%	6	12%	6	12%	
P3_2 Parkplatz P3 Stadtmitte	29	4,8	18	62%	16	16	55%	20	69%	20	69%	
P3_3 Friedhofstr.	8	5,9	6	75%	5	5	63%	7	88%	7	88%	
P4_1 Mönchshofstr. (Sparkasse)	10	8,1	8	80%	7	7	70%	8	80%	8	80%	
P4_2 Mönchshofstr. (zw. Sparkasse und Kolpingstr.)	0	-	2	-%	2	2	-	2	-	2	-	
P4_3 Kolpingstr.	5	6,8	4	80%	4	4	80%	4	80%	4	80%	
P5_1 Flurstr.	24	1,2	12	50%	13	13	54%	10	42%	10	42%	
P5_2 Friedhofstr.	7	1,3	5	71%	5	5	71%	5	71%	5	71%	
P5_3 Parkplatz Friedhof	10	4,4	5	50%	4	4	40%	6	60%	6	60%	
P6_1 Mönchshofstr. (zw. Raiffeisenstr. und Schulstr.)	9	4,8	7	78%	8	8	89%	5	56%	5	56%	
P6_2 Schulstr.	13	1,6	9	69%	11	11	85%	7	54%	7	54%	
P6_3 Dr.-Schellerer-Str.	18	2,6	14	78%	16	16	89%	13	72%	13	72%	
P6_4 Raiffeisenstr.	5	8,4	4	80%	4	4	80%	4	80%	4	80%	
P7_1 Parkplatz Rathaus	21	2,5	10	48%	12	12	57%	9	43%	9	43%	
P7_2 Tiefgarage Rathaus	28	0,8	12	43%	14	14	50%	10	36%	10	36%	
P7_3 Rathaus Schulstr. und Zulassungsstelle	18	1,0	5	28%	7	7	39%	2	11%	2	11%	
P8_1 Bahnhof	11	1,0	6	55%	6	6	55%	6	55%	6	55%	
P8_2 P+R Bahnhof	49	0,9	25	51%	29	29	59%	22	45%	22	45%	
P9_1 Parkplatz Bahnhofstr. (Skaterparkplatz)	58	1,9	41	71%	46	46	79%	37	64%	37	64%	
P10_1 Parkplatz P1 Stadtmitte (Bierfeldparkplatz)	95	1,6	60	63%	62	62	65%	59	62%	59	62%	
P11_1 Bierfeldstr.	38	0,9	13	34%	15	15	39%	12	32%	12	32%	
P12_1 Parkplatz TÜV	24	1,2	16	67%	18	18	75%	14	58%	14	58%	
Summe aller Parkräume	620	3,9	358	58%	375	60%	375	60%	344	55%	344	55%
				Geringer Parkdruck 1% < mittl. Auslastung <= 50%					Starker Parkdruck 75% < mittl. Auslastung <= 100%			
				Mäßiger Parkdruck 50% < mittl. Auslastung <= 75%					Sehr starker Parkdruck (Überlastung) mittl. Auslastung > 100%			

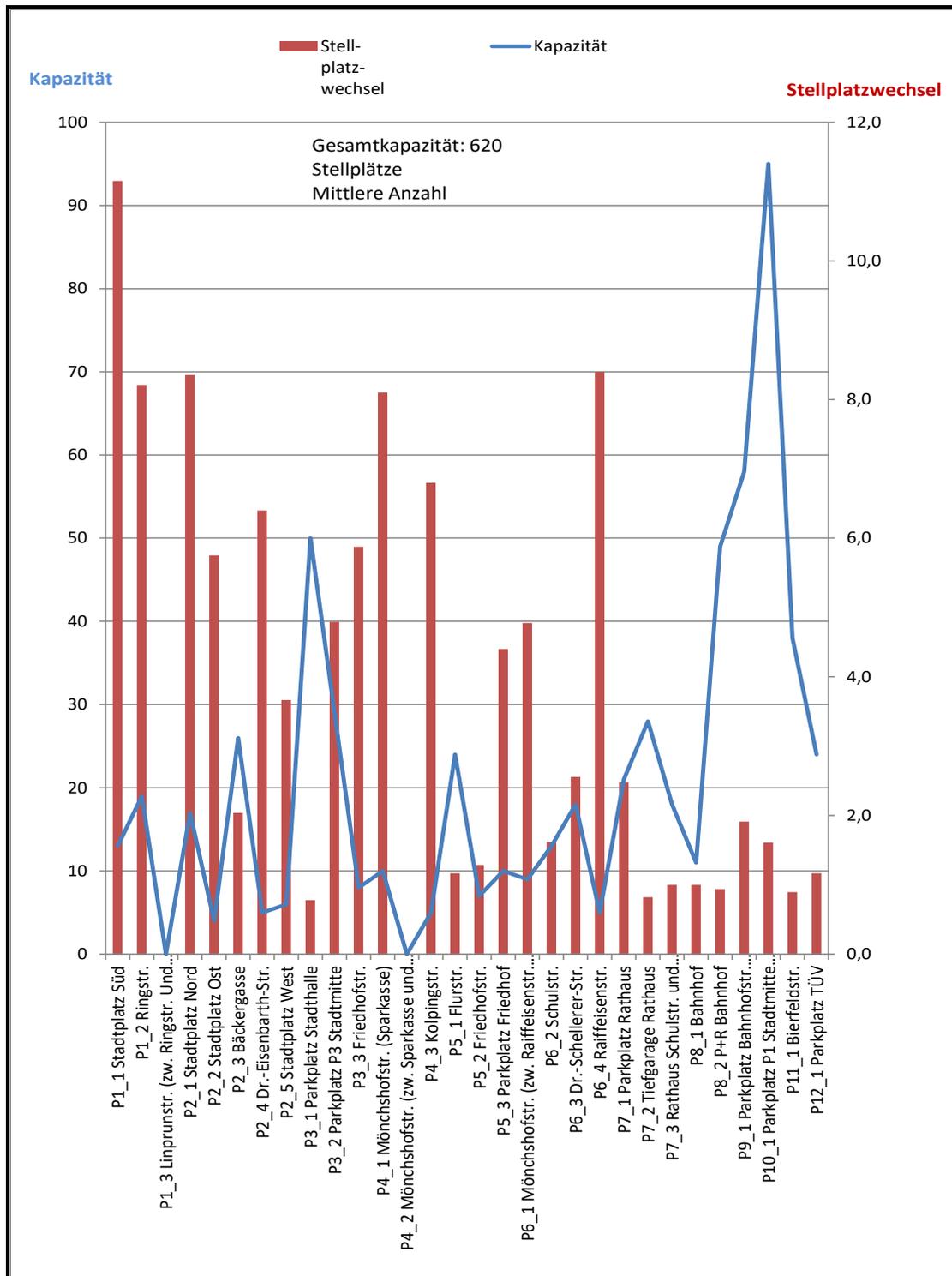
Die Erhebungen zum Ruhenden Verkehr wurden im Juli 2018 durchgeführt.

Der Stadtplatz ist – nach wie vor – ein sehr begehrtes Parkziel. Aber schon in einem Umkreis, der binnen einer Minute zu erreichen ist (z.B. Bäcker-gasse) stehen jederzeit freie Parkplätze zur Verfügung.

Die Situation ist auch dadurch gekennzeichnet, dass Langzeitparker in diesem Bereich Kurzparkmöglichkeiten blockieren.

In einem Umfeld, das binnen 4 Gehminuten vom Stadtplatz zu erreichen ist, stünden für derartige Parker genügend Stellplätze zur Verfügung.





Es gibt lediglich 7 Parkräume, die einen höheren Stellplatzwechsel als 6 haben.
Die Mehrzahl dieser Räume sind solche am Stadtplatz oder in seinem näheren Umfeld.
Das deutet auf die hohe Bedeutung des Stadtplatzes für das Parkgeschehen hin.

FAZIT DER BESTANDSAUFNAHME

Fließender Verkehr

Die Summe des den **Außenkordon** der Innenstadt querenden KFZ-Verkehrs beträgt 39.180 KFZ/24h in der Summe beider Richtungen.

Das sind - gegenüber den Erhebungen von 1988 - um ca.12.000 KFZ/24h oder 45% mehr.

Den **Altstadtring** queren heute 14.600 KFZ/24h; das sind ca. 7.000 KFZ/24h oder 33% weniger als seinerzeit.

Das heißt, dass die seinerzeit mit den Maßnahmen verfolgten Ziele, den altstadtfremden Durchgangsverkehr zu reduzieren, erfolgreich waren. Trotzdem hat dies der Attraktivität der Innenstadt nicht geschadet.

Rund um den Stadtplatz ergibt eine vertiefende Analyse der einzelnen Fahrbeziehungen, dass in den kritischen Zeiten der Parksuchverkehr einen nicht unerheblichen Anteil des gesamten KFZ-Verkehrs ausmacht.

Darunter leidet die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, geeignete Maßnahmen zu entwickeln, die das Ziel haben, diese Fahrtenanteile zu reduzieren.

Ruhender Verkehr

Die Parkraumuntersuchung hat ergeben, dass nur im engen Bereich um den Stadtplatz eine Stellplatznachfrage herrscht, die über die Anzahl der vorhandenen hinausgeht.

Dem wird auch das aktuelle Parkraummanagement nicht gerecht. Eine genauere Analyse hat nämlich ergeben, dass in diesen Bereichen eine Anzahl Fahrzeuge länger als zulässig steht.

Das führt dazu, dass so Kurzparkmöglichkeiten genommen werden.

In einem Umfeld, das binnen vier Gehminuten vom Stadtplatz entfernt ist, stünden für derartige Parker jederzeit genügend Stellplätze zur Verfügung.

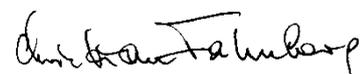
In einer solchen Situation ist es empfehlenswert, an den wichtigsten Zugangsstraßen zur Innenstadt den Parksuchverkehr durch ein (am besten dynamisches) Parkleitsystem zu steuern.

Zu diesen Zugangsstraßen gehören:

- von Nordwesten: Schmidstraße
- von Norden: Paul-Maurer-Straße
- von Nordosten: Blosserberger Brücke
- von Südosten: Hafnerhöhe

Im Zweifelsfall bedarf es auch einer Fortschreibung des aktuellen Parkraummanagements.

Planegg, den 29.April 2019



Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
FGSV, VSVI, SRL, BayAK (Stadtplanerliste)



Heft 2 • Verkehrliche Wirkungen

Auftraggeber: Stadt Viechtach • Bauamt
verantwortlich: Alexander Haimerl • Stadtbaumeister

Auftragnehmer INGEVOST • Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg

Bearbeitung Dipl.-Ing. Christian Fahnberg Federführung
Dipl.-Ing. Christian Sieder EDV



AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Viechtach hat in den letzten Jahren ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept erarbeiten lassen.

Zum Thema Verkehrskonzept wurde Folgendes formuliert:

Das Verkehrs- und Parkierungsgutachten von 1988 (PLANKREIS / INGEVOST) hat in Teilen nach wie vor Gültigkeit.

Die wesentlichen Aussagen werden übernommen:

- *Im gesamten Altstadtbereich besteht ein hoher Bedarf an Kurzzeitstellplätzen.*
- *Der Stadtplatz ist auch unter Einschluss seiner Randparkplätze in Spitzenzeiten überlastet.*
- *Bereits am Rande des Stadtplatzes – mehr noch aber in dessen unmittelbarer Umgebung – wird eine durchaus nennenswerte Anzahl von Langzeit- und Dauerparkern festgestellt, die potenziellen Kurzzeitparkern diese Möglichkeit nehmen.*
- *Zum Zentrum der Altstadt nahe gelegene Stellplätze werden auch von Kurzzeitparkern akzeptiert.*
- *Das Suchverhalten der Autofahrer nach Stellplätzen ist weniger abhängig von der Entfernung zum Zentrum als vielmehr vom Höhenunterschied, der ggf. zu überwinden ist.*

Beim Schwerverkehr handelt es sich um reinen Ziel- bzw. Quellverkehr.

Durchgangsverkehr sollte die Altstadt nicht belasten, hier ist ein Maßnahmenbündel zu entwickeln, in dem – aufbauend auf verkehrsordnende Maßnahmen – bauliche und (stadt-)gestaltende Maßnahmen die Ziele der Planung umsetzen und durch Hinweise, die der Verkehrslenkung dienen, ergänzt werden.

Eine Parkraumbewirtschaftung erhöht die Belegungsfähigkeit des einzelnen Stellplatzes und dient als Instrumentarium, den Langzeit- und Dauerparkeranteil [an dort nicht vorgesehenen Orten] zu reduzieren.

Eine weitere Ausweisung von Parkplätzen in fußläufiger Entfernung zu den wichtigsten zentralen Einrichtungen ist erforderlich, um die Altstadt von fließendem Verkehr zu entlasten [Lit.: ISEK S. 30 und 31].

Analyse Städtebau und Verkehr: *Die historische ... aufgewertet werden sollen.*

Der Durchgangsverkehr in der Innenstadt beschränkt sich auf reinen Ziel- und Quellverkehr.

Es besteht Bedarf an weiteren Stellplätzen in der Innenstadt oder in fußläufig gut erreichbarer Nähe zur Innenstadt.

Den öffentlichen Personen-Nahverkehr ... in der Innenstadt verbessern.

Als Ergänzung zum vorliegenden ISEK-Gutachten ... sollte in naher Zukunft ein aktuelles Verkehrsgutachten erstellt werden. Anhand dieses Gutachtens können potenzielle Änderungen in der innerstädtischen Verkehrsführung auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Ansatzpunkte sind derzeit noch zu breit gefächert bzw. widersprüchlich und zu wenig fakten gestützt, um ein langfristiges Verkehrskonzept zu entwickeln. Da jedoch eine Abhängigkeit insbesondere von der baulichen Entwicklung der Innenstadt besteht (hier insbesondere von einer evtl. Tiefgarage am ehem. Stenzer-Areal), ist ein Verkehrskonzept erst nach Absehbarkeit derselben sinnvoll.

Das ISEK wird dadurch nicht grundsätzlich verändert [Lit.: ISEK S. 32].



05.1 Städtebau: Stadtgebiet / Stadtkern / Stadtplatz

1. **Maßnahme: Baulicher Lückenschluss am Stadtplatz**

Westlicher Stadtplatz / ehemaliges Areal des Stenzer-Anwesens:

Erwerb des Grundstücks:

Die Stadt erwirbt das gesamte Areal und schafft somit wieder die Voraussetzung, die Stadtentwicklung in diesem Bereich zu steuern. ...

Öffentliche Maßnahme / analog zu Pkt. Parkkonzept:

Die Stadt Viechtach baut auf dem Areal ein mehrgeschossiges Parkdeck und schließt damit die Fläche des Aushubloches bis auf das Niveau Stadtplatz. Erschlossen wird das Gebäude über die Mussinanstraße. ... Auf der Ebene des Stadtplatzes entsteht damit eine neue Basis zum Schließen der Platzflanke.

...

Verkehrskonzept

Wie im KDK [Kommunales Denkmalkonzept] und hier unter 02.10.3 beschrieben, sollte ein aktuelles Gutachten über das Verkehrsaufkommen erstellt und auf dieser Grundlage etwaige Veränderungen / Anpassungen geprüft werden. ... Wie im betreffenden Kapitel vermerkt, muss die Verkehrsplanung (v.a. hinsichtlich der Parksituation) im Zusammenhang mit den Entwicklungen auf den innerstädtischen Brachflächen abgestimmt werden.

Die Verkehrsplanung ist Grundlage für die ästhetische und funktionelle Gestaltung des Stadtplatzes.

Handlungswerkzeug: **KDK und zu erstellendes Verkehrsgutachten/-konzept**

Maßnahmenziel: **Attraktivitätssteigerung des Stadtkerns für Wohnen, Handel und Freizeit durch verbesserte Verkehrsführung**

...

11. Maßnahme Parkkonzept / siehe Lückenschluss Stadtplatz / öffentliche Maßnahme

Parkhaus in der Innenstadt in Verbindung mit der Neuorganisation des Stenzer-Areals. Das Parkhaus wird die tragende Basis für die neue, wieder platzschließende Bebauung im Stadtzentrum.

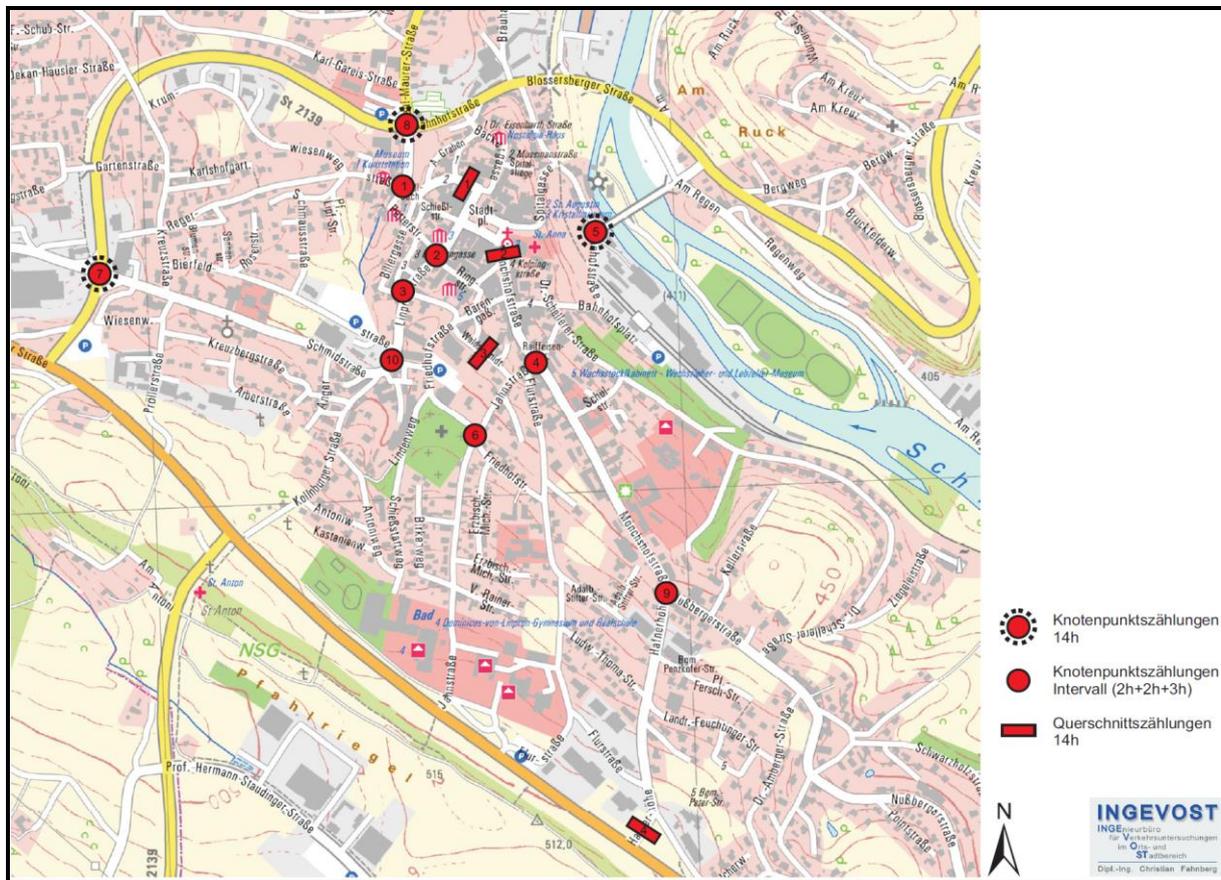
Handlungswerkzeug: **KDK und HEIMATLOFT / Beteiligung / Mediale Präsenz**

Maßnahmenziel: **Zentrumsnahe Parkplätze in Verbindung mit der Stadtplatzreparatur**

Als Konsequenz daraus wurde an das Büro **INGEVOST Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich** • Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg das genannte Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das folgende Leistungen zu erbringen zum Inhalt hat:

- **Erhebungen zum Fließenden Verkehr**

Querschnitts- und Knotenpunktzählungen im üblichen Erhebungsdesign an Punkten, die seinerzeit schon erhoben wurden. Die Auswahl der Punkte erfolgte vor dem Hintergrund, die Verkehrsentwicklung dokumentieren zu können.

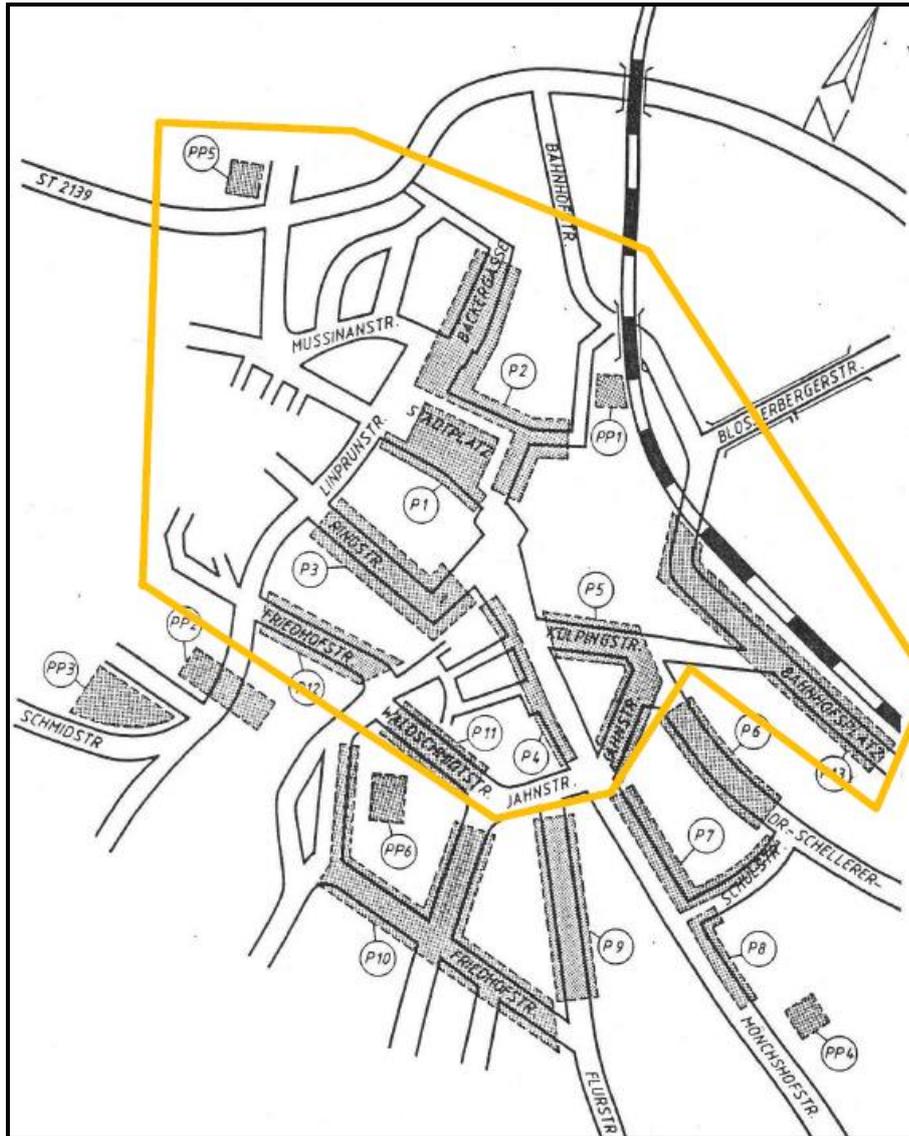


- **Vergleich der Ergebnisse mit denen aus der VU von 1988**
- **Berechnung von verkehrlichen Wirkungen verschiedener Planfälle**

• Erhebungen zum Ruhenden Verkehr

Kombinierte Parkdauer-/auslastungserhebungen an Parkplätzen in demselben Design, wie sie schon 1988 erhoben wurden. Auch hier gilt es, Vergleiche hinsichtlich der Entwicklung ziehen zu können.

Die Auswahl der zu untersuchenden Parkplätze ist nachstehendem Plan zu entnehmen.



- Gutachterliche Empfehlungen in einem Bericht
- Vorbereitung und Durchführung von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen
- Projektabwicklung, Wahrnehmung von Terminen etc.

In einem Heft 1 sind die Ergebnisse der Bestandserhebungen und die daraus abzuleitenden Empfehlungen für das weitere Vorgehen zusammengefasst.

In diesem Heft 2 sind die verkehrlichen Wirkungen von artikulierten Planungsansätzen untersucht.



VERKEHRLICHE WIRKUNGEN

Zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe wurden folgende Planfälle vorgegeben, deren verkehrliche Wirkungen es zu untersuchen gilt:

In dem geschlossenen Vertrag wurden diese Leistungen folgendermaßen fixiert:

- **Untersuchung verschiedener zur Beschlussfassung anstehender Planfälle**

- Miteinbeziehung des möglichen Baus einer Tiefgarage auf dem Stenzer-Areal (westlicher Stadtplatz)
- Untersuchung der Variante „Sperrung der Hirschenwirtseite“ (südlicher Stadtplatz) für den Durchgangsverkehr;
alternativ ein- oder zweispuriger Verkehr auf der Nordseite des Stadtplatzes
- „Umdrehen“ des Verkehrs in der Ringstraße. „Zweispurige Befahrung der Linprunstraße“ bis Höhe Ringstraße
- Außerdem sollte die Möglichkeit der weitestgehenden Sperrung des Stadtplatzes erwogen bzw. untersucht werden.

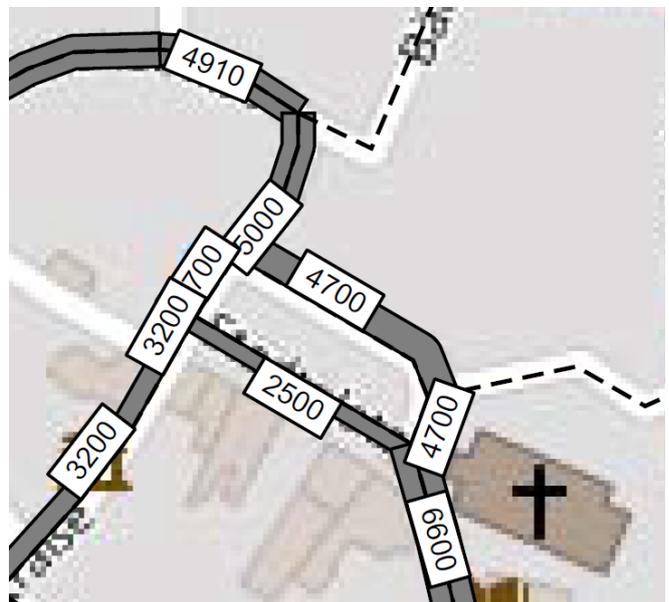
Die Ergebnisse der Planfallberechnung werden Basis für den Stadtrat sein, über die einzelnen Maßnahmen oder auch Koppelung verschiedener Maßnahmen abschließend zu entscheiden.

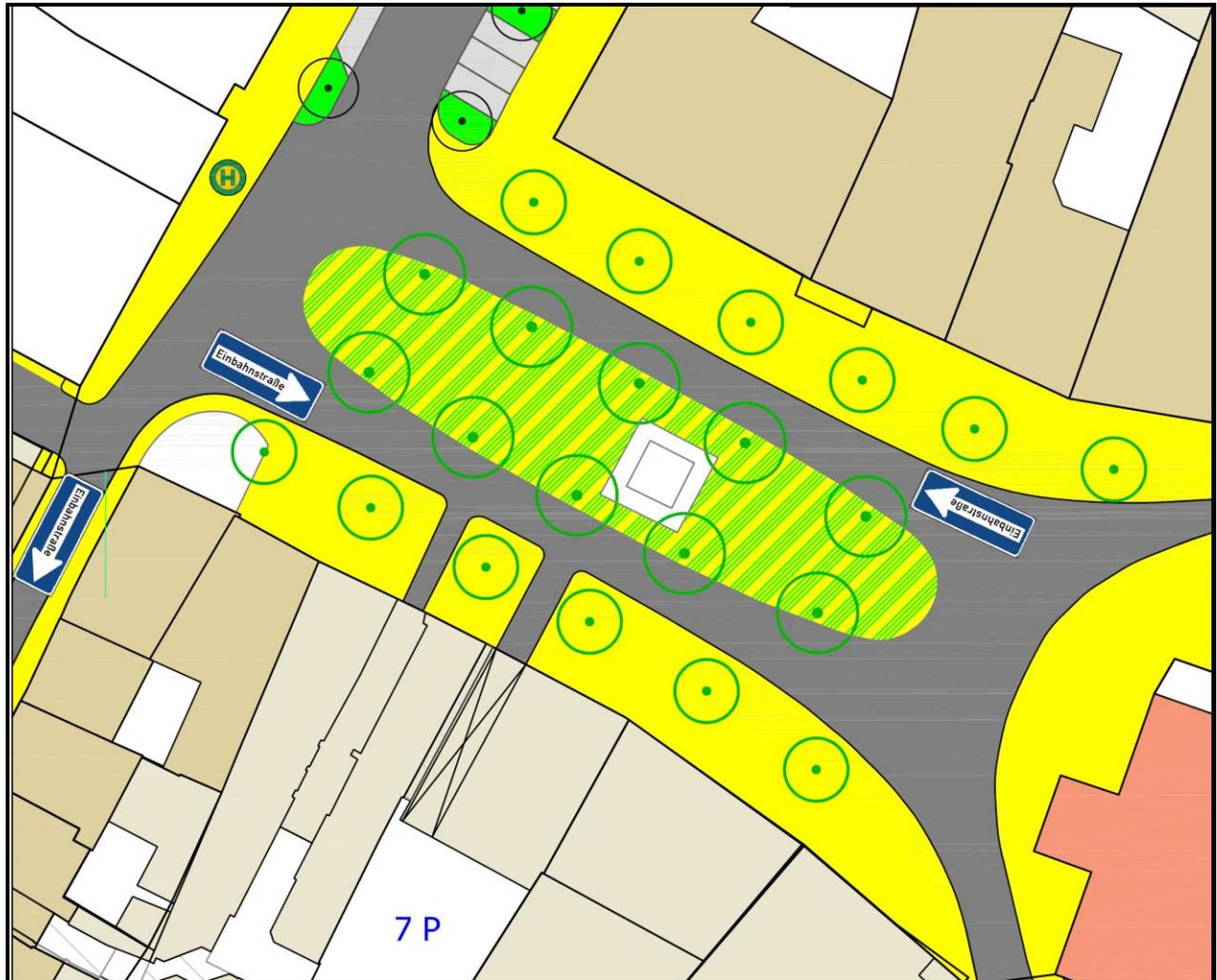
Aus diesen Vorgaben wurden für den Stadtplatz folgende Prinzipentwürfe entwickelt:

STADTPLATZ MÖGLICHE VARIANTEN

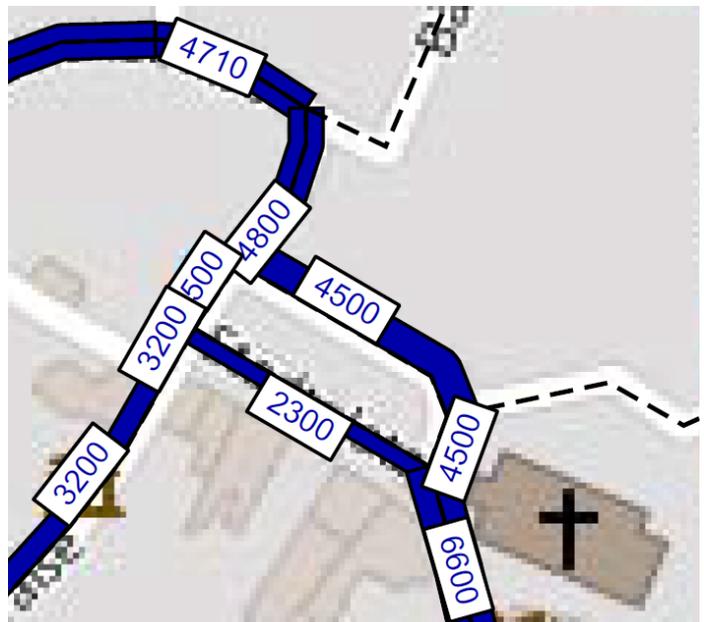


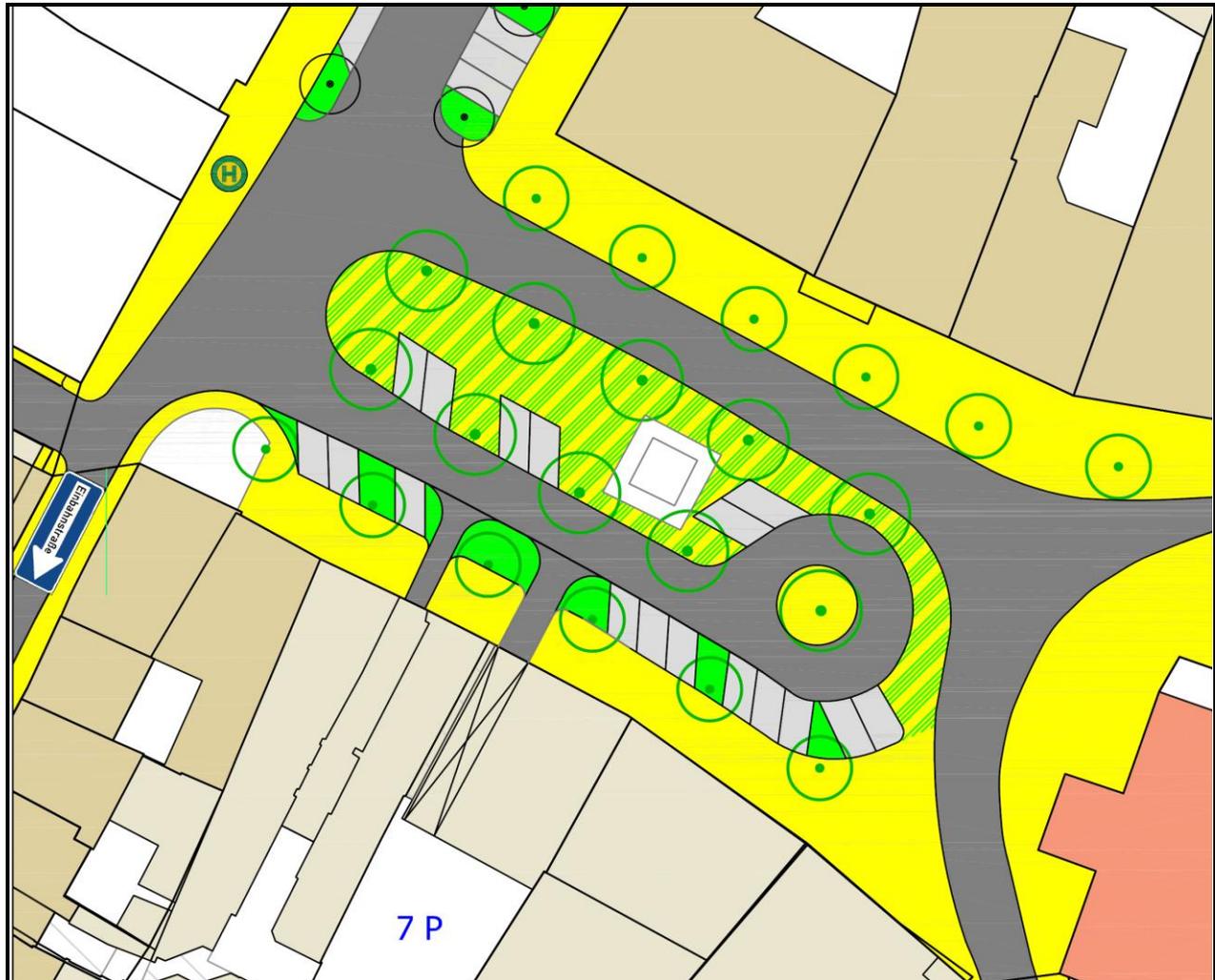
Bestand



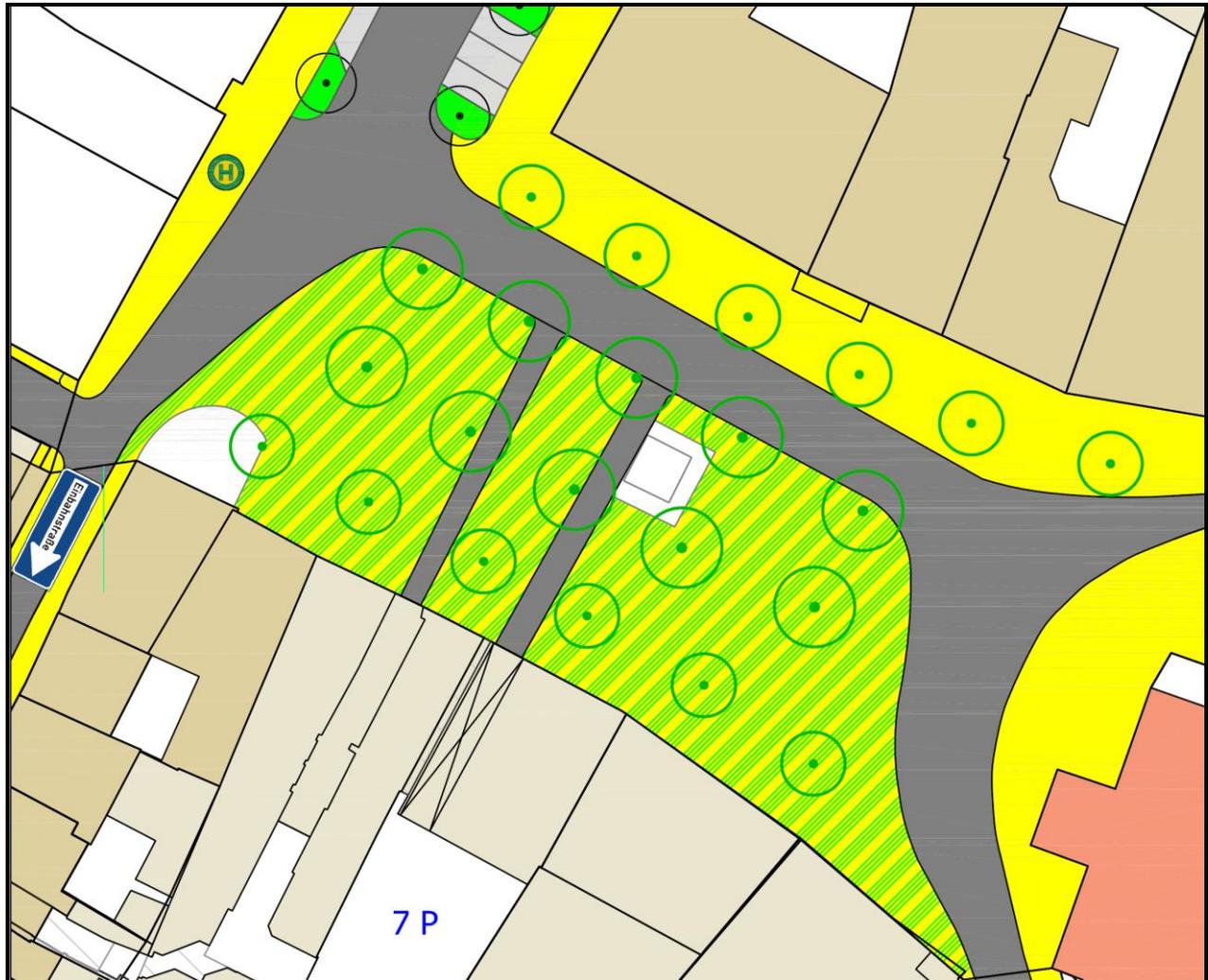


**bestandsorientiert mit Erweiterung
der Aufenthaltsflächen ohne Parkplätze
unmittelbar auf dem Stadtplatz
mit TG Stenzer-Areal**

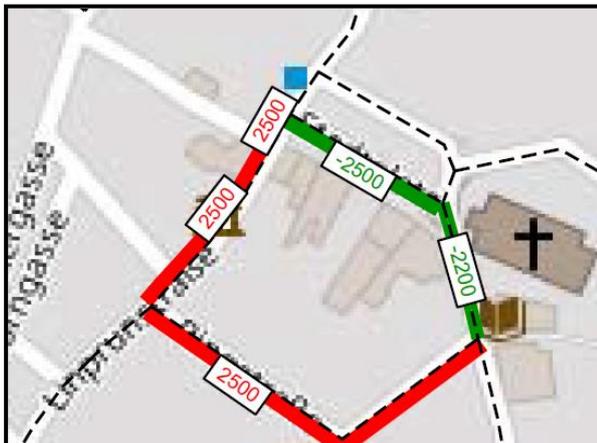


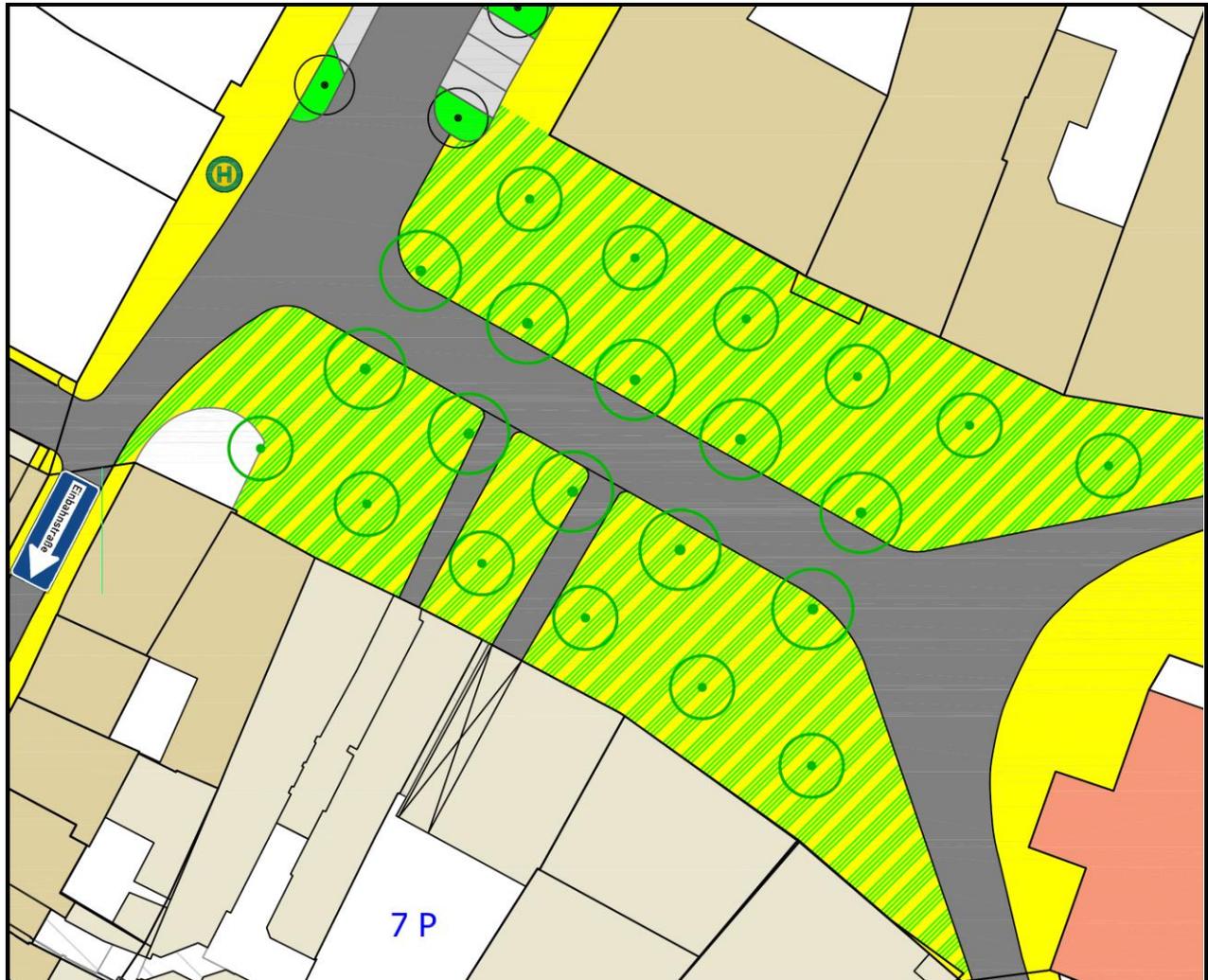


**mit Konzentration einer Fahrbahn in
beide Richtungen auf der Nordseite
und einer Parktasche auf der Südseite
mit TG Stenzer-Areal**

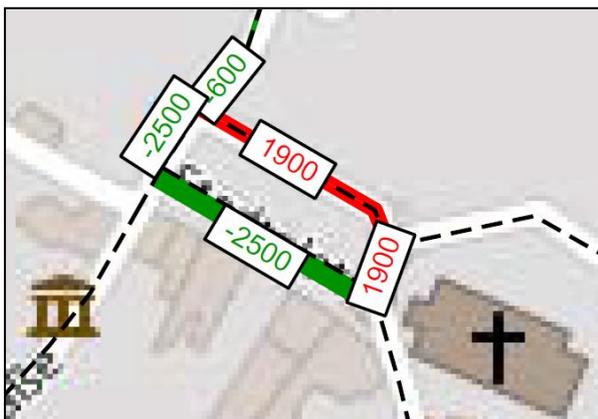


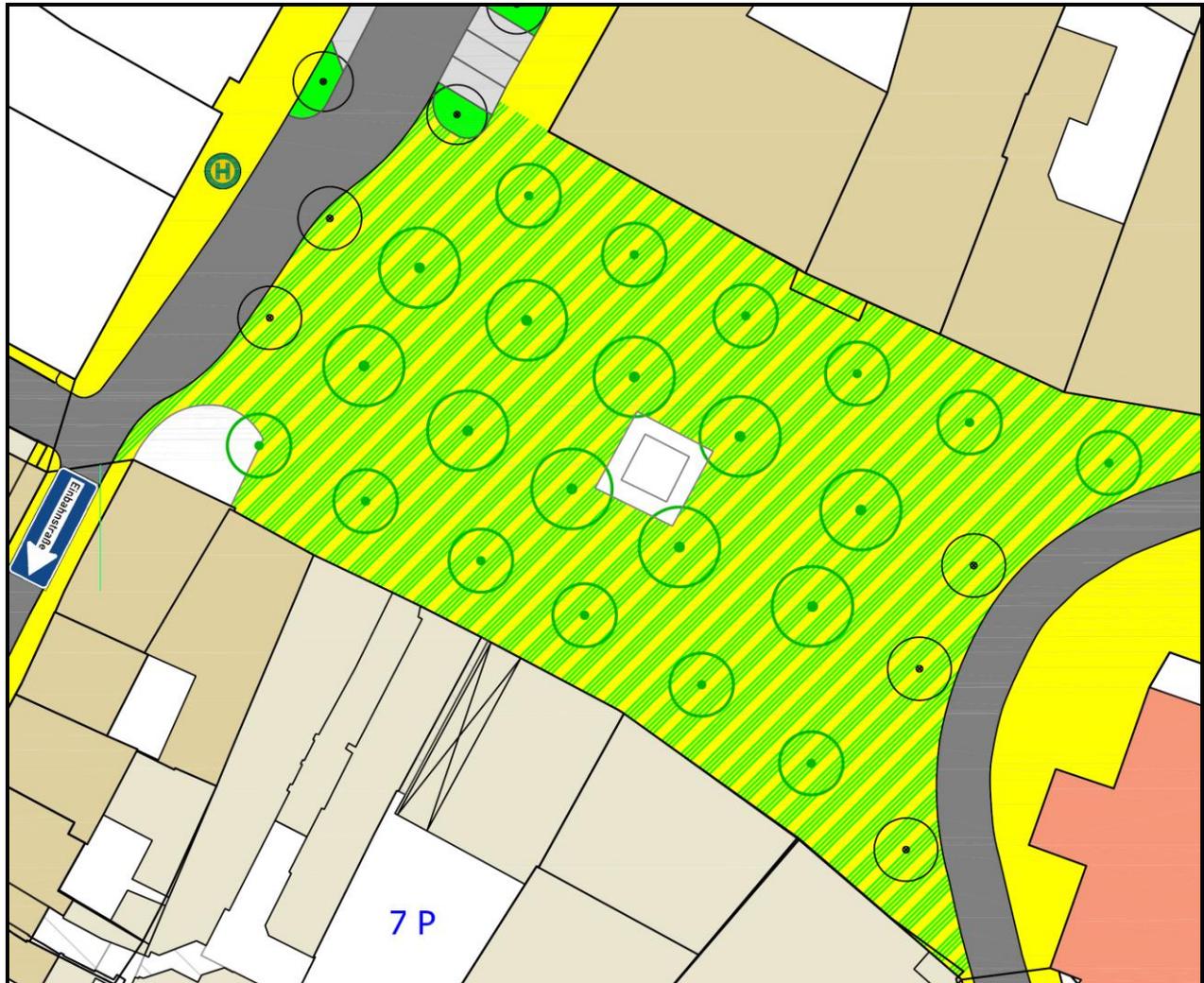
mit Konzentration auf einer Fahrbahn in
eine Richtungen auf der Nordseite



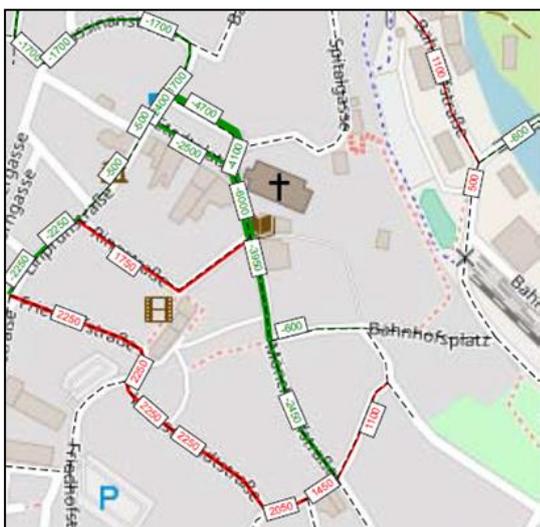


mit Konzentration auf einer Fahrbahn in
beide Richtungen in der
Stadtplatzmitte bzw. Nordseite





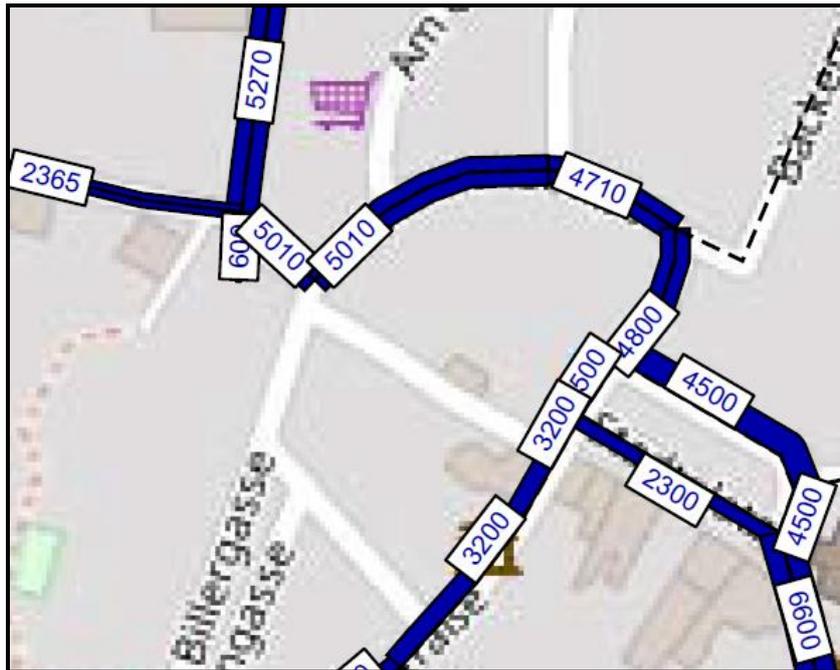
mit Unterbrechung des KFZ-Verkehrs
über den Stadtplatz



Weitere Planfälle:

Wirkungen Tiefgarage: 50 Stellplätze >> 6-maliger Umsatz

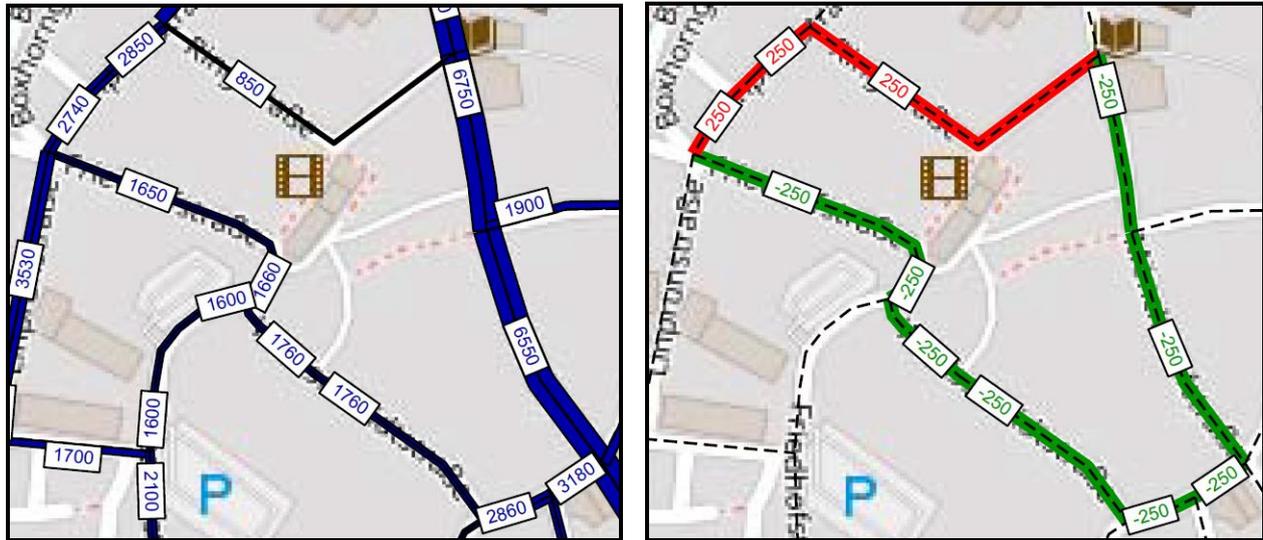
>> 600 KFZ/Fahrten >> 400 von Norden + 200 von Süden über Stadtplatz



Die Realisierung der Tiefgarage mit direktem Zugang zum Stadtplatz sollte mit dem Planungsansatz kombiniert werden, den Stadtplatz von parkenden Autos freizuhalten.

Es wird zudem empfohlen, im Zufahrtsbereich zur Tiefgarage die Auslastungssituation der Stellplätze nordwestlich des Stadtplatzes zu signalisieren, um Parksuchverkehr nach Möglichkeit zu vermeiden.

Wirkungen Linprunstraße Zweirichtung bis Ringstraße (4.2.4)



Dieser Planfall hat den Effekt, dass die Linprunstraße südlich der Friedhofstraße und die Ringstraße eine Mehrbelastung von ca. 250 KFZ/24h erfahren, der eine entsprechende Entlastung der Straßenzüge Friedhof- / Waldschmidt- / Jahnstraße und Mönchshofstraße in gleicher Größenordnung gegenübersteht.

Die durch diesen Planfall generierbare Fahrleistungsminderung steht in keinem Verhältnis zu der Verkehrsmengenmehrung in der Linprun- und Ringstraße.

Dieser Planungsansatz erfordert letztendlich einen eingriffigen Umbau der Zufahrt in die Linprunstraße von Süden her.

Aus diesen Gründen kann die Weiterverfolgung diese Planfalls nicht empfohlen werden.



FAZIT DER UNTERSUCHUNGEN DER VERKEHRLICHEN WIRKUNGEN VON MAßNAHMEN

Vorstehend wurden die verkehrlichen Wirkungen von 5 prinzipiell unterschiedlichen Ausgestaltungen des Stadtplatzes und zwei verkehrsordnende Veränderungen des sekundären Straßennetzes untersucht.

Für den Stadtplatz wurden folgende Varianten untersucht:

- bestandsorientierte Straßenführung über den Stadtplatz aber ohne Parkmöglichkeiten auf dem Platz selbst
- eine Zusammenfassung des Verkehrs auf der Nordseite des Stadtplatzes und im südlichen Teil die Möglichkeit zum Parken – alternativ als Markplatzstandort
- Eine Auflassung der südlichen Fahrbahn und eine Einbahnstraße in nordwestliche Richtung auf der Nordseite
- Konzentration der beiden Fahrtrichtungen auf einer Fahrbahn auf der Nordseite oder in der Mitte
- Sperrung des Stadtplatzes zwischen der Mönchshofstraße und der Linprun- bzw. Mussinanstraße, d.h. der Stadtplatz bleibt in seinem Kernbereich autofrei.

Außerdem wurden noch folgende zwei Alternativen für das sekundäre Straßennetz untersucht, keine in der Kombination mit den verschiedenen Fällen für den Stadtplatz.

Eine Bewertung der unterschiedlichen Planfälle brachte folgende fachliche Einschätzung:

Die beiden Planfälle für das sekundäre Straßennetz und die Sperrung des Kernbereiches für den Autoverkehr können für die Situation in Viechtach nicht empfohlen werden.

In Kombination mit der Realisierung der Tiefgarage auf dem Stenzer-Areal mit einem direkten Zugang zum Stadtplatz aus der Tiefgarage heraus sollte man auf jegliche Parkplätze (ausgenommen für Taxis und Behinderte) auf dem Kernbereich des Stadtplatzes verzichten und die frei gewordenen Flächen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität widmen.

Es wird empfohlen, den KFZ-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen auf **einer** Fahrbahn zu konzentrieren und mit den entfallenen Fahrbahnflächen die Aufenthaltsräume großzügiger zu gestalten.

Es sollte der weiteren Planungsentwicklung und auch einem Votum der Bürgerschaft vorbehalten bleiben, in welchem Bereich des Stadtplatzes die Fahrbahn letztendlich zu liegen kommen soll.

Gegen eine ganz mittig liegende Fahrbahnführung kann die konkurrierende Nutzung mit dem Brunnen und dem Denkmal sprechen. In einem solchen Fall müsste beides verlegt werden. Das dürfte für die Bürgerschaft eine zu große und somit unakzeptable Veränderung sein.

Planegg, den 29. Juli 2019

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
FGSV, VSVI, SRL, BayAK (Stadtplanerliste)



Heft 3 • dynamisches Parkleitsystem

Auftraggeber: Stadt Viechtach • Bauamt
verantwortlich: Alexander Haimerl • Stadtbaumeister

Auftragnehmer INGEVOST • Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg

Bearbeitung Dipl.-Ing. Christian Fahnberg Federführung
Dipl.-Ing. Christian Sieder EDV

AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Viechtach hat in den letzten Jahren ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept erarbeiten lassen.

Zum Thema Verkehrskonzept wurde Folgendes formuliert:

Das Verkehrs- und Parkierungsgutachten von 1988 (PLANKREIS / INGEVOST) hat in Teilen nach wie vor Gültigkeit.

Die wesentlichen Aussagen werden übernommen:

- *Im gesamten Altstadtbereich besteht ein hoher Bedarf an Kurzzeitstellplätzen.*
- *Der Stadtplatz ist auch unter Einschluss seiner Randparkplätze in Spitzenzeiten überlastet.*
- *Bereits am Rande des Stadtplatzes – mehr noch aber in dessen unmittelbarer Umgebung – wird eine durchaus nennenswerte Anzahl von Langzeit- und Dauerparkern festgestellt, die potenziellen Kurzzeitparkern diese Möglichkeit nehmen.*
- *Zum Zentrum der Altstadt nahe gelegene Stellplätze werden auch von Kurzzeitparkern akzeptiert.*
- *Das Suchverhalten der Autofahrer nach Stellplätzen ist weniger abhängig von der Entfernung zum Zentrum als vielmehr vom Höhenunterschied, der ggf. zu überwinden ist.*

Beim Schwerverkehr handelt es sich um reinen Ziel- bzw. Quellverkehr.

Durchgangsverkehr sollte die Altstadt nicht belasten, hier ist ein Maßnahmenbündel zu entwickeln, in dem – aufbauend auf verkehrsordnende Maßnahmen – bauliche und (stadt-)gestaltende Maßnahmen die Ziele der Planung umsetzen und durch Hinweise, die der Verkehrslenkung dienen, ergänzt werden.

Eine Parkraumbewirtschaftung erhöht die Belegungsfähigkeit des einzelnen Stellplatzes und dient als Instrumentarium, den Langzeit- und Dauerparkeranteil [an dort nicht vorgesehenen Orten] zu reduzieren.

Eine weitere Ausweisung von Parkplätzen in fußläufiger Entfernung zu den wichtigsten zentralen Einrichtungen ist erforderlich, um die Altstadt von fließendem Verkehr zu entlasten [Lit.: ISEK S. 30 und 31].

Analyse Städtebau und Verkehr: *Die historische ... aufgewertet werden sollen.*

Der Durchgangsverkehr in der Innenstadt beschränkt sich auf reinen Ziel- und Quellverkehr.

Es besteht Bedarf an weiteren Stellplätzen in der Innenstadt oder in fußläufig gut erreichbarer Nähe zur Innenstadt.

Den öffentlichen Personen-Nahverkehr ... in der Innenstadt verbessern.

Als Ergänzung zum vorliegenden ISEK-Gutachten ... sollte in naher Zukunft ein aktuelles Verkehrsgutachten erstellt werden. Anhand dieses Gutachtens können potenzielle Änderungen in der innerstädtischen Verkehrsführung auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Ansatzpunkte sind derzeit noch zu breit gefächert bzw. widersprüchlich und zu wenig fakten gestützt, um ein langfristiges Verkehrskonzept zu entwickeln. Da jedoch eine Abhängigkeit insbesondere von der baulichen Entwicklung der Innenstadt besteht (hier insbesondere von einer evtl. Tiefgarage am ehem. Stenzer-Areal), ist ein Verkehrskonzept erst nach Absehbarkeit derselben sinnvoll.

Das ISEK wird dadurch nicht grundsätzlich verändert [Lit.: ISEK S. 32].



05.1 Städtebau: Stadtgebiet / Stadtkern / Stadtplatz

1. **Maßnahme: Baulicher Lückenschluss am Stadtplatz**

Westlicher Stadtplatz / ehemaliges Areal des Stenzer-Anwesens:

Erwerb des Grundstücks:

Die Stadt erwirbt das gesamte Areal und schafft somit wieder die Voraussetzung, die Stadtentwicklung in diesem Bereich zu steuern. ...

Öffentliche Maßnahme / analog zu Pkt. Parkkonzept:

Die Stadt Viechtach baut auf dem Areal ein mehrgeschossiges Parkdeck und schließt damit die Fläche des Aushubloches bis auf das Niveau Stadtplatz. Erschlossen wird das Gebäude über die Mussinanstraße. ... Auf der Ebene des Stadtplatzes entsteht damit eine neue Basis zum Schließen der Platzflanke.

...

Verkehrskonzept

Wie im KDK [Kommunales Denkmalkonzept] und hier unter 02.10.3 beschrieben, sollte ein aktuelles Gutachten über das Verkehrsaufkommen erstellt und auf dieser Grundlage etwaige Veränderungen / Anpassungen geprüft werden. ... Wie im betreffenden Kapitel vermerkt, muss die Verkehrsplanung (v.a. hinsichtlich der Parksituation) im Zusammenhang mit den Entwicklungen auf den innerstädtischen Brachflächen abgestimmt werden.

Die Verkehrsplanung ist Grundlage für die ästhetische und funktionelle Gestaltung des Stadtplatzes.

Handlungswerkzeug: **KDK und zu erstellendes Verkehrsgutachten/-konzept**

Maßnahmenziel: **Attraktivitätssteigerung des Stadtkerns für Wohnen, Handel und Freizeit durch verbesserte Verkehrsführung**

...

11. Maßnahme Parkkonzept / siehe Lückenschluss Stadtplatz / öffentliche Maßnahme

Parkhaus in der Innenstadt in Verbindung mit der Neuorganisation des Stenzer-Areals. Das Parkhaus wird die tragende Basis für die neue, wieder platzschließende Bebauung im Stadtzentrum.

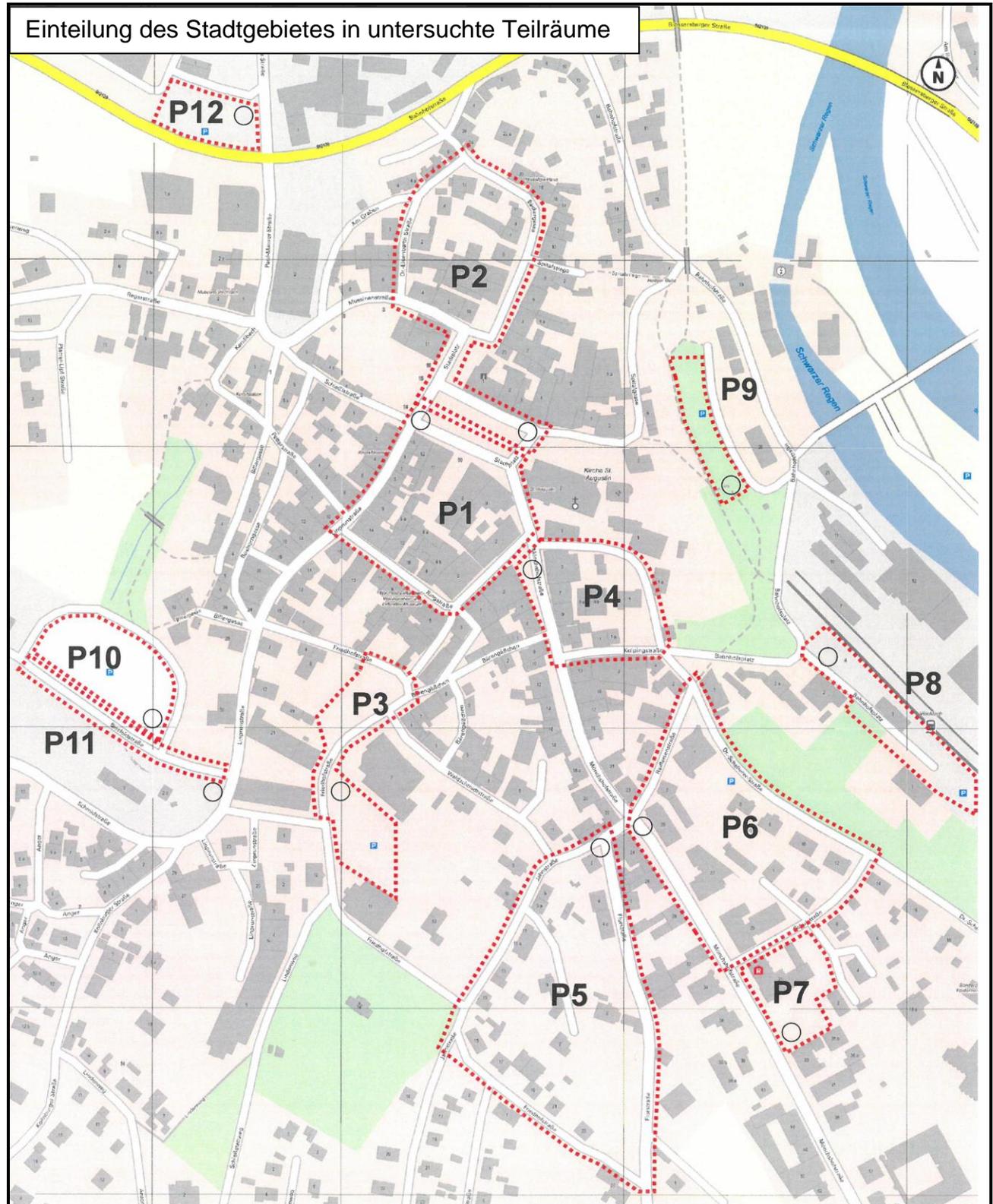
Handlungswerkzeug: **KDK und HEIMATLOFT / Beteiligung / Mediale Präsenz**

Maßnahmenziel: **Zentrumsnahe Parkplätze in Verbindung mit der Stadtplatzreparatur**



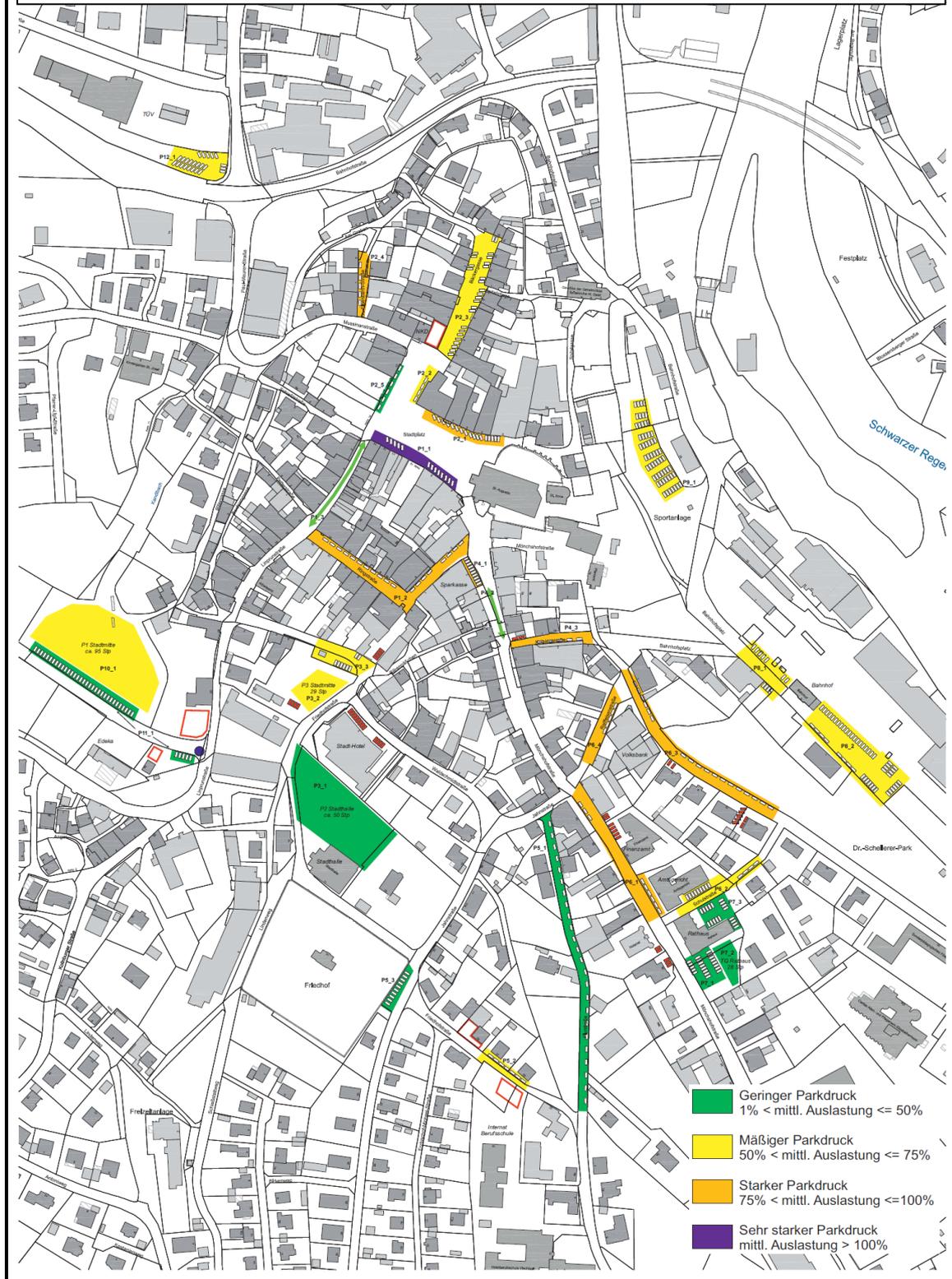
Ruhender Verkehr

Um zu aktuellen Werten der Parkraumauslastung zu kommen, wurde im Sommer 2018 der Zustand in einer kombinierten Parkdauer-/auslastungserhebung an einem „normalen“ Werktag mit folgenden Ergebnissen erfasst.





Mittlere Parkraumauslastung ganztags zwischen 10:00 und 18:00 Uhr

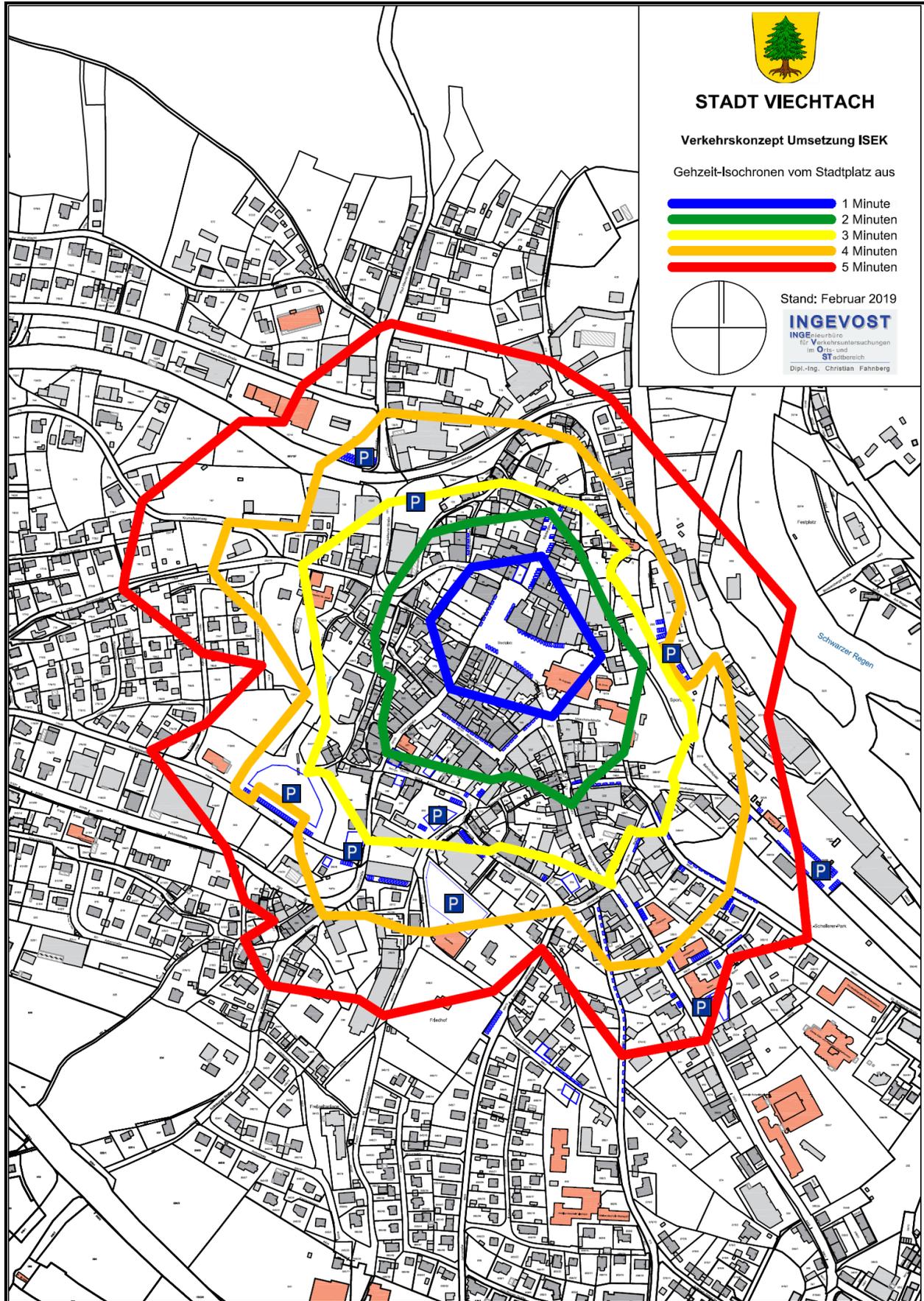


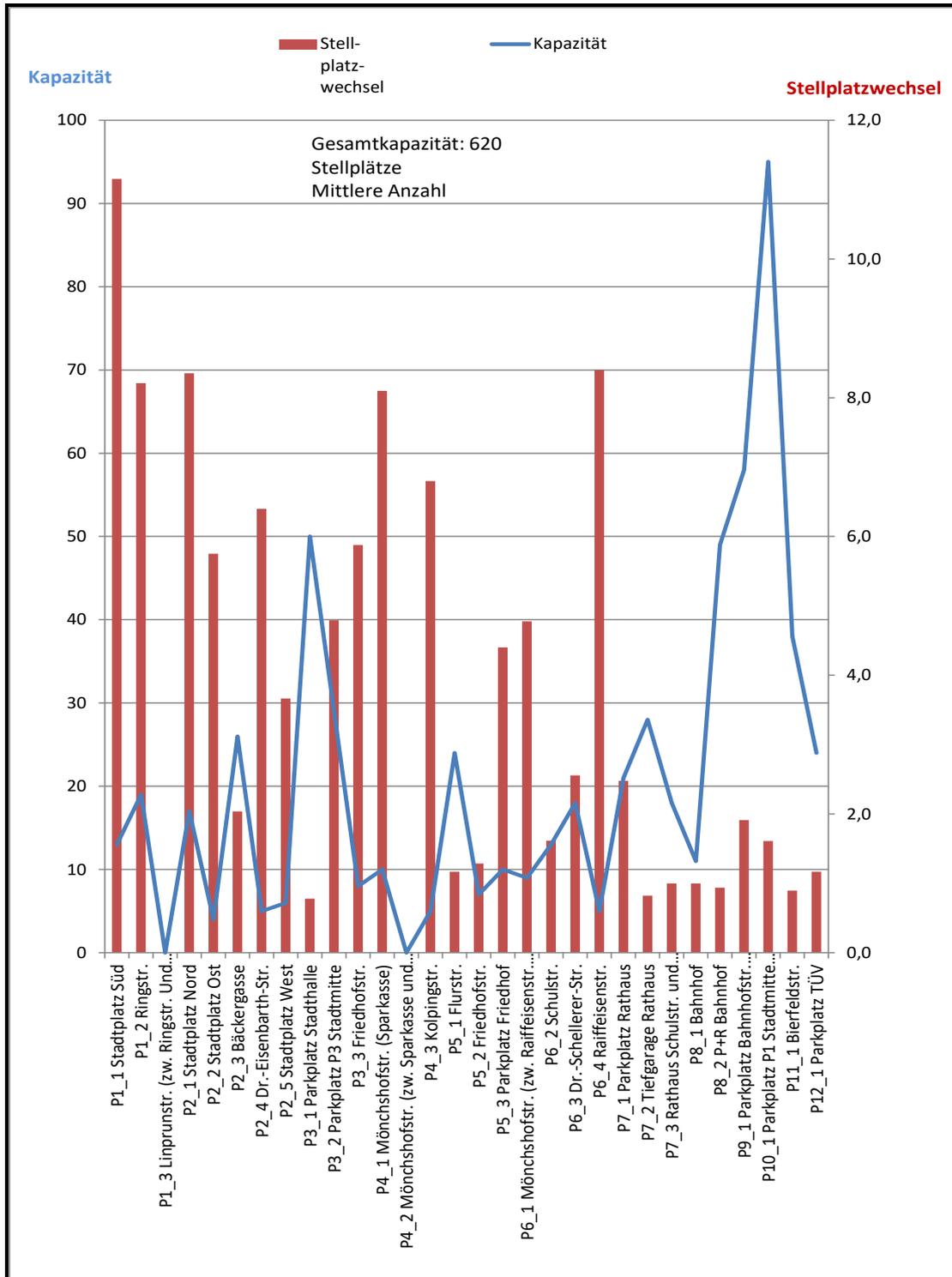
Parkraum	Kapazität	Stellplatzwechsel	Erhebungszeitraum 10:00 Uhr - 18:00 Uhr			vormittags 10:00 Uhr - 14:00 Uhr			nachmittags 14:00 Uhr - 18:00 Uhr		
			abs.	in %	Kat	abs.	in %	Kat	abs.	in %	Kat
P1_1 Stadtplatz Süd	13	11,2	15	115%	1	15	115%	1	15	115%	
P1_2 Ringstr.	19	8,2	15	79%	2	14	74%	2	17	89%	
P1_3 Linprunstr. (zw. Ringstr. und Stadtplatz)	0	-	1	-%	1	1	-	1	0	-	
P2_1 Stadtplatz Nord	17	8,4	15	88%	2	14	82%	2	17	100%	
P2_2 Stadtplatz Ost	4	5,8	3	75%	3	3	75%	3	3	75%	
P2_3 Bäckergrasse	26	2,0	15	58%	3	13	50%	3	16	62%	
P2_4 Dr.-Eisenbarth-Str.	5	6,4	4	80%	3	3	60%	3	5	100%	
P2_5 Stadtplatz West	6	3,7	2	33%	2	2	33%	2	3	50%	
P3_1 Parkplatz Stadthalle	50	0,8	6	12%	6	6	12%	6	6	12%	
P3_2 Parkplatz P3 Stadtmitte	29	4,8	18	62%	3	16	55%	3	20	69%	
P3_3 Friedhofstr.	8	5,9	6	75%	5	5	63%	5	7	88%	
P4_1 Mönchshofstr. (Sparkasse)	10	8,1	8	80%	7	7	70%	7	8	80%	
P4_2 Mönchshofstr. (zw. Sparkasse und Kolpingstr.)	0	-	2	-%	2	2	-	2	2	-	
P4_3 Kolpingstr.	5	6,8	4	80%	4	4	80%	4	4	80%	
P5_1 Flurstr.	24	1,2	12	50%	3	13	54%	3	10	42%	
P5_2 Friedhofstr.	7	1,3	5	71%	5	5	71%	5	5	71%	
P5_3 Parkplatz Friedhof	10	4,4	5	50%	4	4	40%	4	6	60%	
P6_1 Mönchshofstr. (zw. Raiffeisenstr. und Schulstr.)	9	4,8	7	78%	8	8	89%	5	5	56%	
P6_2 Schulstr.	13	1,6	9	69%	11	11	85%	7	7	54%	
P6_3 Dr.-Schellerer-Str.	18	2,6	14	78%	16	16	89%	13	13	72%	
P6_4 Raiffeisenstr.	5	8,4	4	80%	4	4	80%	4	4	80%	
P7_1 Parkplatz Rathaus	21	2,5	10	48%	12	12	57%	9	9	43%	
P7_2 Tiefgarage Rathaus	28	0,8	12	43%	14	14	50%	10	10	36%	
P7_3 Rathaus Schulstr. und Zulassungsstelle	18	1,0	5	28%	7	7	39%	2	2	11%	
P8_1 Bahnhof	11	1,0	6	55%	6	6	55%	6	6	55%	
P8_2 P+R Bahnhof	49	0,9	25	51%	29	29	59%	22	22	45%	
P9_1 Parkplatz Bahnhofstr. (Skaterparkplatz)	58	1,9	41	71%	46	46	79%	37	37	64%	
P10_1 Parkplatz P1 Stadtmitte (Bierfeldparkplatz)	95	1,6	60	63%	62	62	65%	59	59	62%	
P11_1 Bierfeldstr.	38	0,9	13	34%	15	15	39%	12	12	32%	
P12_1 Parkplatz TÜV	24	1,2	16	67%	18	18	75%	14	14	58%	
Summe aller Parkräume	620	3,9	358	58%	375	60%	344	55%			
				Geringer Parkdruck 1% < mittl. Auslastung <= 50%		Starker Parkdruck 75% < mittl. Auslastung <= 100%					
				Mäßiger Parkdruck 50% < mittl. Auslastung <= 75%		Sehr starker Parkdruck (Überlastung) mittl. Auslastung > 100%					

Der Stadtplatz ist – nach wie vor – ein sehr begehrtes Parkziel. Aber schon in einem Umkreis, der binnen einer Minute zu erreichen ist (z.B. Bäckergrasse), stehen jederzeit freie Parkplätze zur Verfügung.

Die Situation ist auch dadurch gekennzeichnet, dass Langzeitparker in diesem Bereich Kurzparkmöglichkeiten blockieren.

In einem Umfeld, das binnen 4 Gehminuten vom Stadtplatz zu erreichen ist, stünden für derartige Parker genügend Stellplätze zur Verfügung.





Es gibt lediglich 7 Parkräume, die einen höheren Stellplatzwechsel als 6 haben. Die Mehrzahl dieser Räume sind solche am Stadtplatz oder in seinem näheren Umfeld. Das deutet auf die hohe Bedeutung des Stadtplatzes für das Parkgeschehen hin.



FAZIT DER BESTANDSAUFNAHME

Die Parkraumuntersuchung hat ergeben, dass nur im engen Bereich um den Stadtplatz eine Stellplatznachfrage herrscht, die über die Anzahl der vorhandenen hinausgeht.

Dem wird auch das aktuelle Parkraummanagement nicht gerecht. Eine genauere Analyse hat nämlich ergeben, dass in diesen Bereichen eine Anzahl Fahrzeuge länger als zulässig steht.

Das führt dazu, dass so Kurzparkmöglichkeiten genommen werden.

In einem Umfeld, das binnen vier Gehminuten vom Stadtplatz entfernt ist, stünden für derartige Parker jederzeit genügend Stellplätze zur Verfügung.

Um diese Situation zu verbessern, stehen im Wesentlichen zwei grundsätzlich verschiedene Maßnahmenarten zur Verfügung:

- Aktualisierung des Parkraummanagements mit Wegeführung
- Einführung eines dynamischen Parkleitsystems, das an den den wichtigsten Zugangsstraßen zur Innenstadt den Parksuchverkehr steuert.

Zu diesen Zugangsstraßen gehören:

- von Nordwesten: Schmidstraße
- von Norden: Paul-Maurer-Straße
- von Nordosten: Blossersberger Brücke
- von Südosten: Hafnerhöhe



KONKRETE AUFGABENSTELLUNG

Die Umsetzung der Aktualisierung des Parkierungskonzeptes ist nun die konkrete Aufgabenstellung.

Hierbei sind folgende Themen zu behandeln:

- Dokumentation von Kommunen mit deren Parkleitsystemen; dabei sind insbesondere solche mit statischen und dynamischen zusammenzustellen
- Entwicklung eines statischen Parkleitsystems
- Entwicklung eines dynamischen Parkleitsystems

Kommune	Anzahl	Art des Parkleitsystems		
	Einwohner	keines	statisch	dynamisch
Im Nahbereich				
Bad Kötzing	8.038		x	
Deggendorf	37.000			X
Freyung	7.170	x		
Furth im Wald	9.069		x	
Grafenau	8.300		x	
Landau a.d. Isar	13.618			X
Regenstauf	11.279		x	
Schwandorf	30.000		x	
Straubing	47.794			X
Passau	52.469			X
Plattling	13.000		x	
Regen	11.000	x		
Vilshofen	17.185		x	
Zwiesel	9.421		x	
andere Kommunen:				
Albstadt	45.565			X
Ingolstadt	136.981			X
Lappersdorf (Markt)	13.146			X
Schorndorf	39.346			X
Schwäbisch Hall	37.408			X
Wolfratshausen	18.836			X

AKTUALISIERUNG PARKRAUMMANAGEMENT MIT WEGEFÜHRUNG

[statisches Parkleitsystem]

Die Aktualisierung des Parkraummanagements zielt darauf ab, im engen Bereich um den Stadtplatz möglichst vielen Kunden die Chance zu geben, einen Stellplatz zu finden.

Dies soll dadurch erreicht werden, dass dort die erste halbe Stunden kostenfrei ist („Semmelaste“) und bis zu maximal 1 Stunden kostenpflichtig geparkt werden kann.

Die Parkplätze im fußläufigen 2-Minuten-Umgriff sollen bei einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden kostenpflichtig bleiben.

Der Parkplatz an der Stadthalle sollte kostenfrei werden, aber auf 4 Stunden Parkzeit begrenzt bleiben:

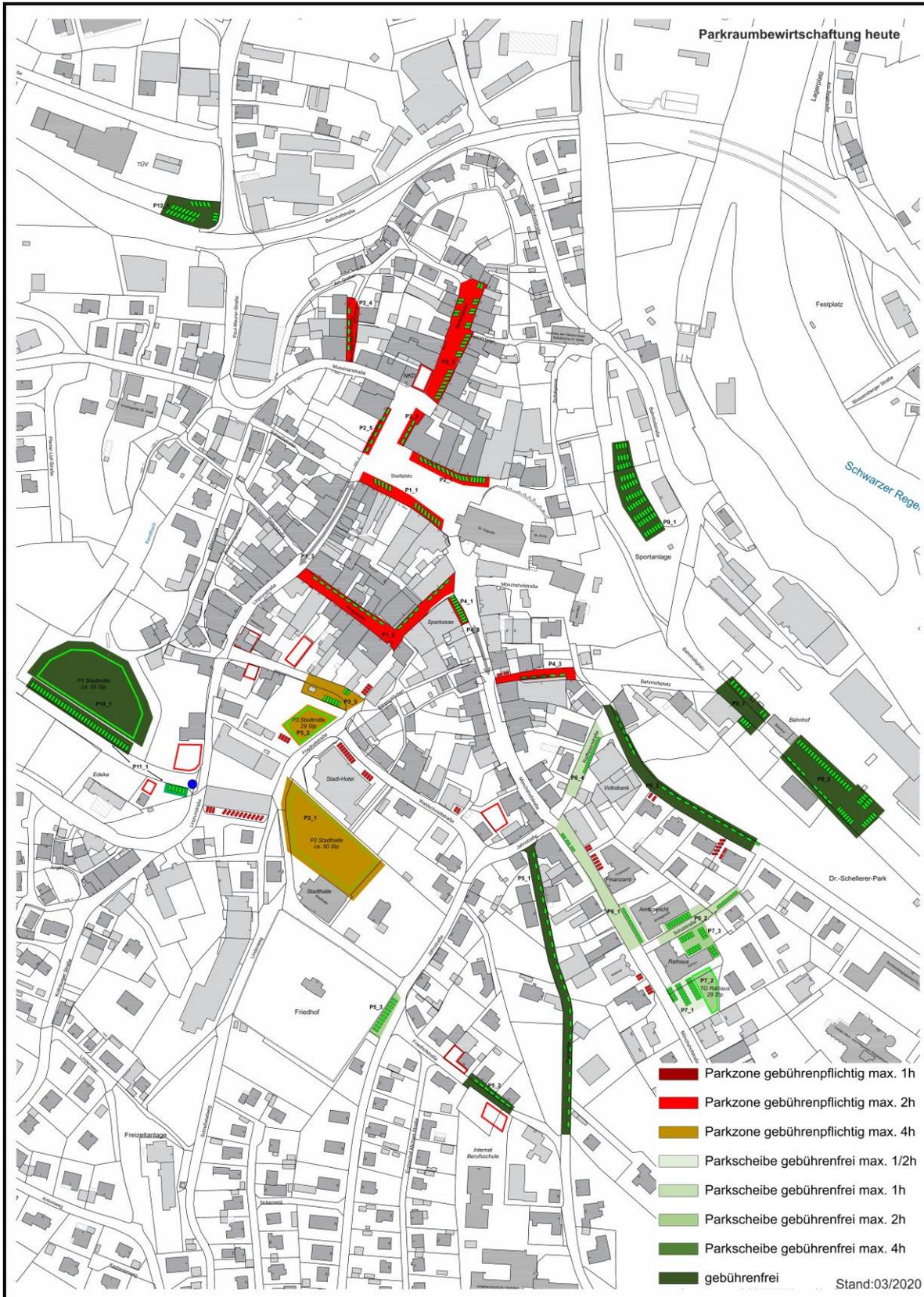
Ob es dort erforderlich wird, auf Veranstaltungen durch eine differenzierte Parkzeitregelung in den Abendstunden zu reagieren, bedarf einer Abstimmung.

Im Übrigen wird empfohlen, am Parkraumbewirtschaftungskonzept nichts zu verändern.

Bezeichnung des Stallplatzes	Bewirtschaftungsart	
	heute	künftig
P1_1 Stadtplatz Süd	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 1 h
P1_2 Ringstr.	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 1 h
P1_3 Linprunstr. (zw. Ringstr. Und Stadtplatz)	keine gekennzeichneten Flächen	keine gekennzeichneten Flächen
P2_1 Stadtplatz Nord	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 1 h
P2_2 Stadtplatz Ost	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 1 h
P2_3 Bäckergrasse	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h
P2_4 Dr.-Eisenbarth-Str.	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h
P2_5 Stadtplatz West	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 1 h
P3_1 Parkplatz Stadthalle	Parkzone gebührenpflichtig max. 4 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 4 h
P3_2 Parkplatz P3 Stadtmitte	Parkzone gebührenpflichtig max. 4 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 4 h
P3_3 Friedhofstr.	Parkzone gebührenpflichtig max. 4 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 4 h
P4_1 Mönchshofstr. (Sparkasse)	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h
P4_2 Mönchshofstr. (zw. Sparkasse und Kolpingstr.)	keine gekennzeichneten Flächen	keine gekennzeichneten Flächen
P4_3 Kolpingstr.	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h	Parkzone gebührenpflichtig max. 2 h
P5_1 Flurstr.	gebührenfrei	gebührenfrei
P5_2 Friedhofstr.	gebührenfrei	gebührenfrei
P5_3 Parkplatz Friedhof	Parkscheibe gebührenfrei max. 2 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 2h
P6_1 Mönchshofstr. (zw. Raiffeisenstr. und Schulstr.)	Parkscheibe gebührenfrei max. 1 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 1h
P6_2 Schulstr.	Parkscheibe gebührenfrei max. 1 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 1h
P6_3 Dr.-Schellerer-Str.	gebührenfrei	gebührenfrei
P6_4 Raiffeisenstr.	Parkscheibe gebührenfrei max. 1 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 1h
P7_1 Parkplatz am Rathaus oben	Parkscheibe gebührenfrei max. 1/2 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 1/2h
P7_2 Tiefgarage Rathaus	Parkscheibe gebührenfrei max. 2 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 2h
P7_3 Rathaus Schulstr. und Zulassungsstelle	Parkscheibe gebührenfrei max. 2 h	Parkscheibe gebührenfrei max. 2h
P8_1 Bahnhof	gebührenfrei	gebührenfrei
P8_2 P+R Bahnhof	gebührenfrei	gebührenfrei
P9_1 Parkplatz Bahnhofstr. (Skaterparkplatz)	gebührenfrei	gebührenfrei
P10_1 Parkplatz P1 Stadtmitte (Bierfeldparkplatz)	gebührenfrei	gebührenfrei
P11_1 Bierfeldstr.	gebührenfrei	gebührenfrei
P12_1 Parkplatz TÜV	gebührenfrei	gebührenfrei

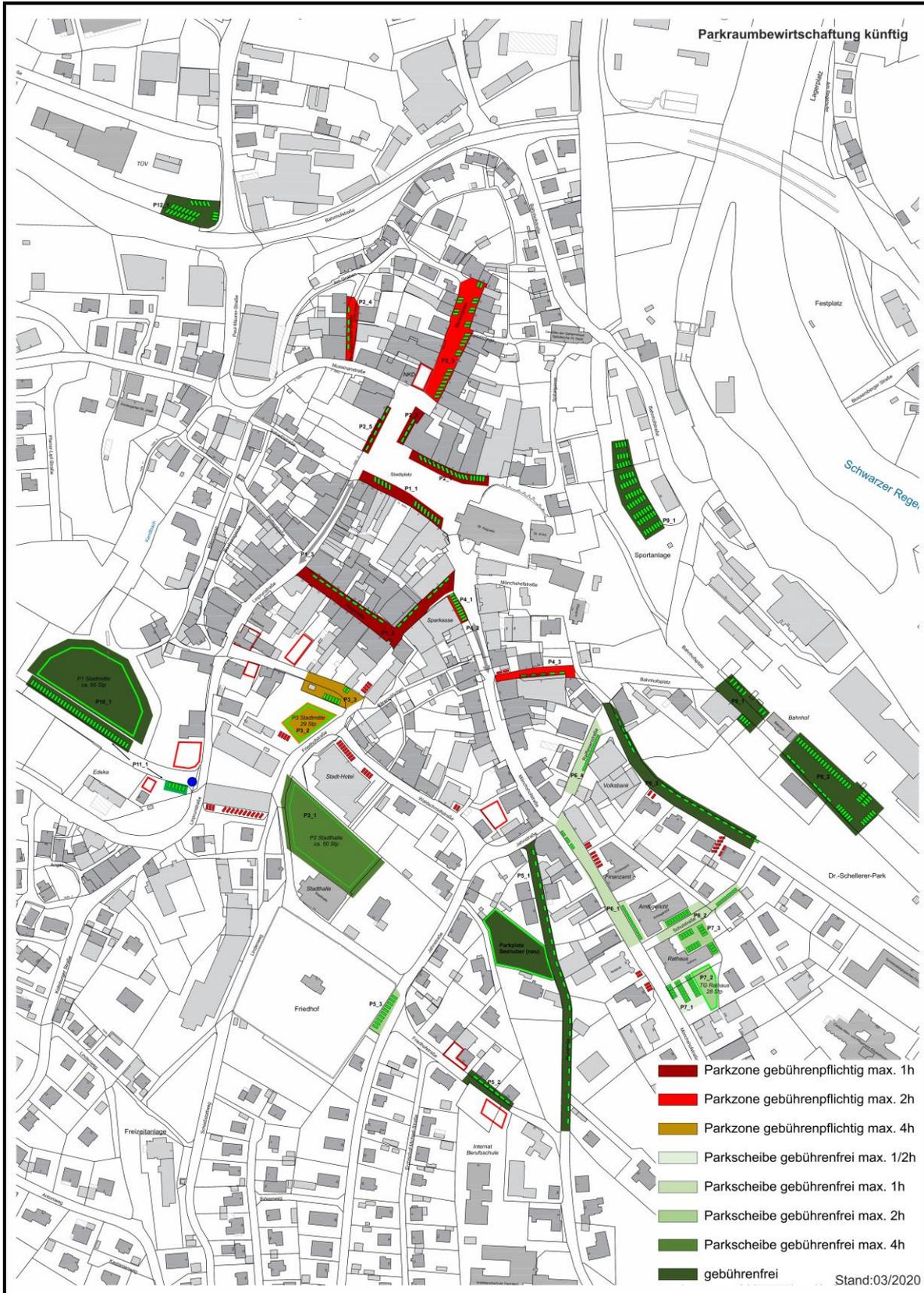


PLAN HEUTE





PLAN KÜNFTIG



WEGWEISENDE BESCHILDERUNG

Die wegweisende Beschilderung beginnt an jeder der 4 (Haupt-)Zufahrtsstraße zur Kernstadt mit einer Übersichtstafel in den wichtige Merkmale zum Parkraummanagement (Kosten und zulässige Höchstparkdauer) genannt sind.

In die wegweisende Beschilderung werden nur Parkplätze mit einer Vielzahl von Stellplätzen aufgenommen (siehe nachstehende Karte).

Ergänzt werden sollte das Parkkonzept

- einerseits um eine entsprechende Wegweisung, auf der erkenntlich ist, wo kostenpflichtige und wo kostenfreie Parkplätze sind
- andererseits sollte in den Prospekten der Geschäfte und der öffentlichen Einrichtungen etc. auf das System des Parkraummanagements sowie auf den optimalen Parkplatz für die Erledigung hingewiesen werden.

Eine Informationstafel an der Zufahrt von allen Haupteinfallstraße könnte in etwa so aussehen:





BEWERTUNG

Änderungen im Parkraummanagement alleine sind in der Regel nicht geeignet, auf das Verkehrsverhalten wirklich Einfluss zu nehmen.

Erst ergänzendes Wissen durch hinweisende Beschilderung und Informationen durch Flyer etc. („wo Parken unter welchen Umständen“) könnte hierfür hilfreich sein.

Das Problem einer Änderung des Parkraummanagements liegt darin, dass auf die Mengen des Parksuchverkehrs kaum Einfluss zu nehmen ist.

Jeder glaubt, an seinem Ziel einen freien Stellplatz zu finden, und muss dann doch feststellen, dass alle besetzt sind.

Das ist einerseits frustrierend, führt andererseits zu Mehrkilometern in der Kernstadt und verschlechtert dort die Aufenthaltsqualität.

Als negative Nebenwirkung muss konstatiert werden, dass dann alternative Ziele (außerhalb der Kernstadt) aufgesucht werden, bei denen man eher sicher sein kann, einen freien Stellplatz zu finden.

Auf diese Situation reagierend, wurde in vielen Kommunen mit entsprechenden Rahmenbedingungen reagiert.



ENTWURF DYNAMISCHES PARKLEITSYSTEMS

In einem dynamische Parkleitsystem wird die Belegung von Parkplätzen, die dem System angeschlossen sind, durch geeignete Sensoren im Boden bzw. über Kopf detektiert und das Faktum an eine (lokale) Zentrale übermittelt.

Die Belegungssituation für die einzelnen Parkplätze wird in den einzelnen Wegweisern angegeben. (Siehe auch beispielhaft Auszug aus dem Katalog 2020 der Fa. MRS-Traffic)

Ziel des dynamischen Parkleitsystems ist es, den Parksuchverkehr in der engeren Kernstadt zu minimieren. In Folge davon erhöht sich die Aufenthaltsqualität in der Kernstadt und damit deren Attraktivität.

Eigenschaft von Viechtach ist es, dass der Stadtplatz von einer Vielzahl von Parkplätzen binnen ganz weniger Minuten zu Fuß erreichbar ist (siehe auch Grafik Seite 7).

Nur von der Ostseite am Regen muss ein Höhenunterscheid überwunden werden.

Das dynamische Parkleitsystem wird durch ein zeitlich wie finanzielles Parkmanagement gestützt.

Das Parkmanagement schränkt Parken in Kernstadtnähe zeitlich ein und wird durch eine linear-dynamische Kostenpflicht ergänzt.

In den eher peripheren Räumen wird das Parken (i.d.R.) ganztags kostenlos ermöglicht.

Je näher am Stadtplatz soll Parken etwas kosten; je länger man steht, um so mehr; ganz langes Parken soll in der engeren Kernstadt nicht möglich sein.

An Orten der Routenverzweigung gibt die wegweisende Beschilderung an, wieviele freie Stellplätze in der jeweiligen Route aktuell zu erreichen sind.

Auf den Wegweisungsschildern werden ergänzend Informationen der Gehzeit zum Stadtplatz, zur möglichen Parkdauer und zur Kostenart empfohlen.

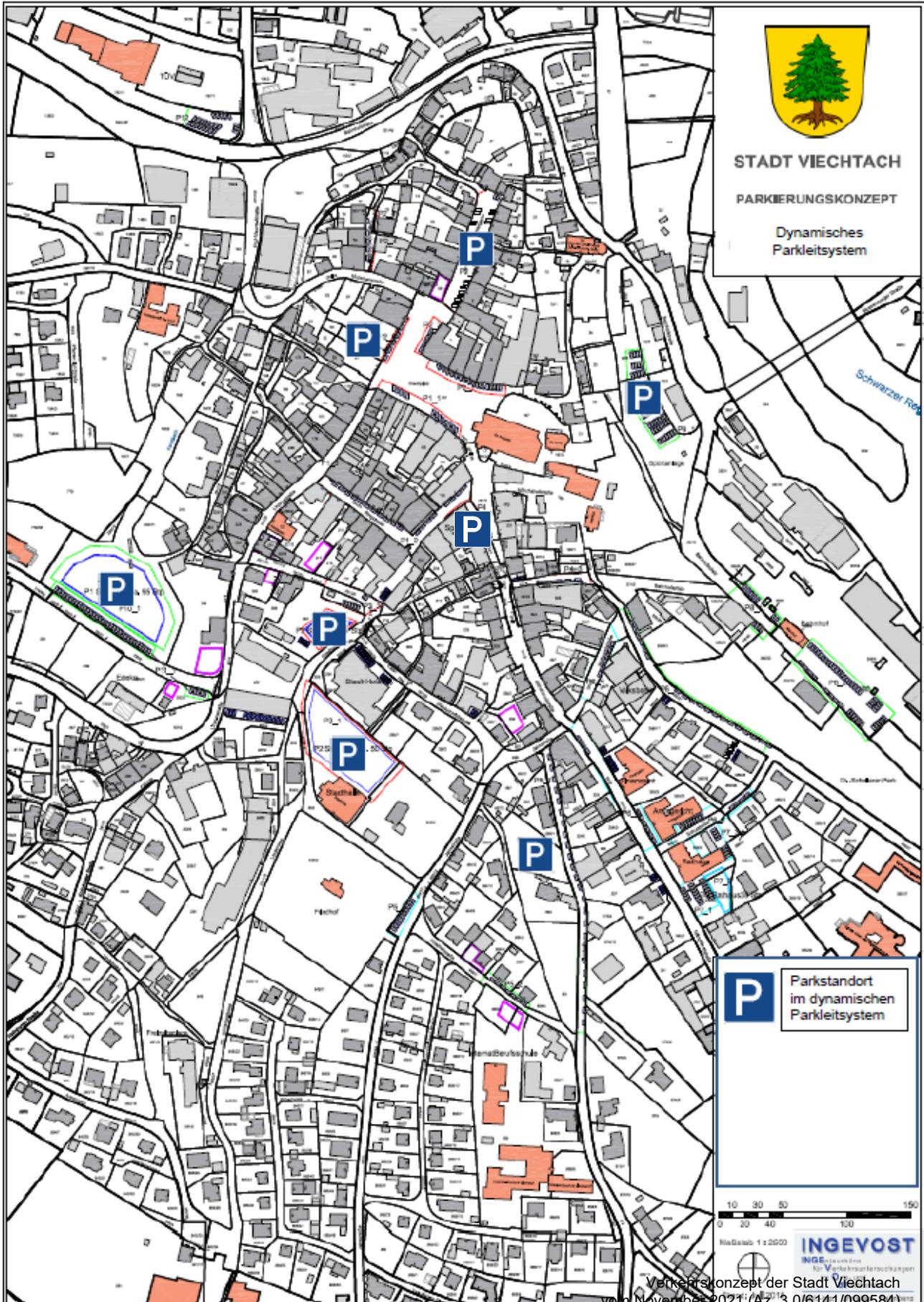
Es ist zu entscheiden, ob die Parkplätze nach „Feldnamen“ bezeichnet oder durch Ziffern identifizierbar sind. „Feldnamen“ helfen den Besuchern der Stadt eher wenig. Im Besuchermarketing der Geschäfte, Hotels etc. sollte auf die Parkplatzsituation hingewiesen werden.

Verkehrskonzept

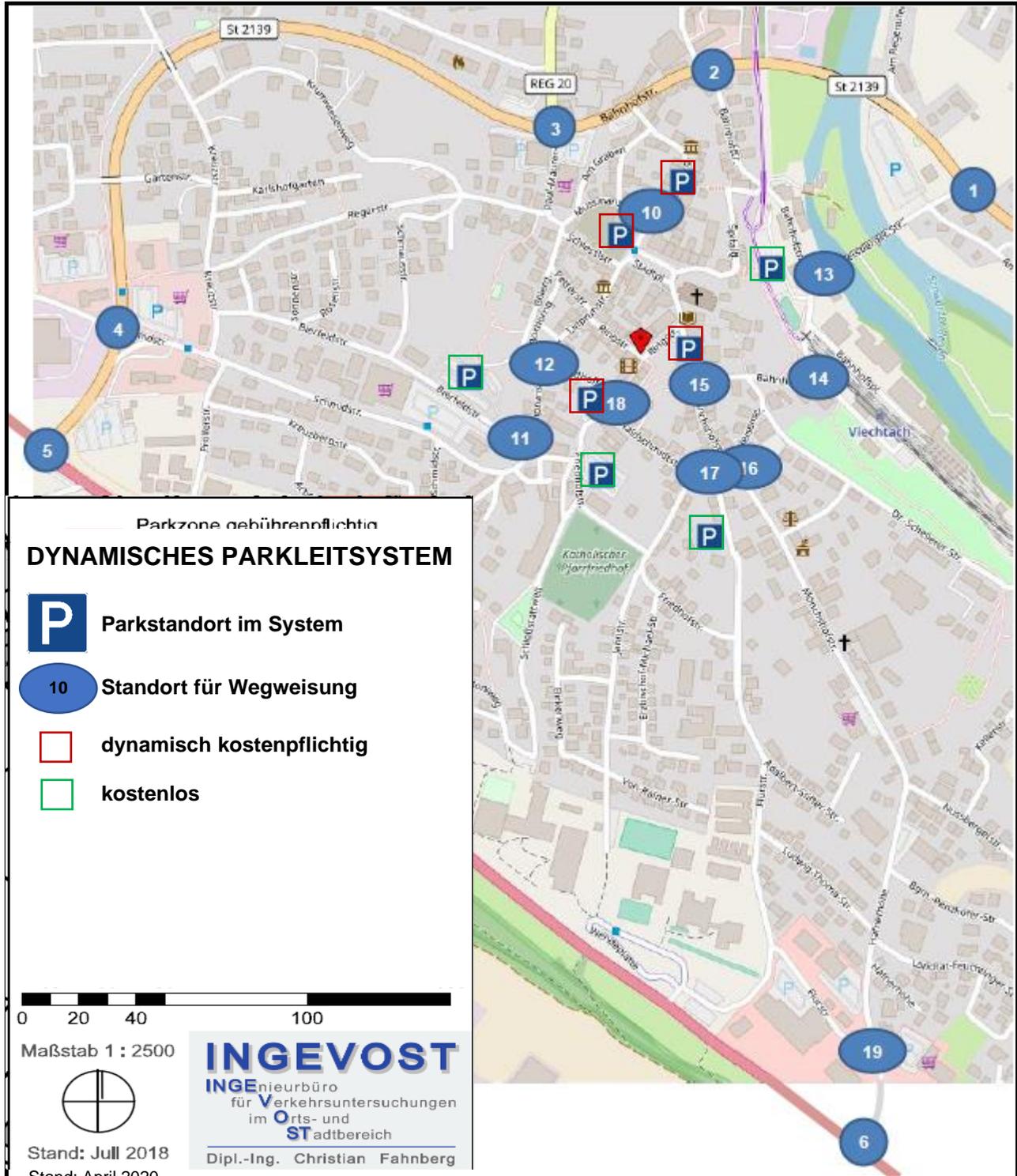
im Kontext der Umsetzung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
im Rahmen der Konkretisierung des
Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)
- Dynamisches Parkleitsystem -



STADT VIECHTACH



Standorte für die Wegweisung im dynamischen Parkleitsystem



Verkehrskonzept

im Kontext der Umsetzung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
im Rahmen der Konkretisierung des
Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)
- Dynamisches Parkleitsystem -



STADT VIECHTACH

Ziffer	Standort Lagebeschreibung	Anzahl Äste	Anzahl Schilder am Ast ..		Kosten
1	St2130 / Blossersberger Straße	3	von Südosten: 3	geradeaus: "Parkleitroute" nach links: Bahnhof "Skaterparkplatz" nach links: Mönchshofstraße Sparkasse	9.500,00 €
2	St2130 / Bahnhofstraße	3	von Süden: 1	nach links: "Parkleitroute"	5.500,00 €
3	St2130 / Paul-Maurer-Straße	4	von Osten: 2	nach links: "Parkleitroute" geradeaus: Parken Bierfeldstraße gratis	7.500,00 €
			von Norden: 3	geradeaus: "Parkleitroute" geradeaus: TG Stelzer kostenpflichtig nach rechts: Parken Bierfeldstraße gratis	9.500,00 €
			von Westen: 2	nach rechts: TG Stelzer kostenpflichtig nach rechts: Bäckerstraße kostenpflichtig nach rechts: "Parkleitroute"	9.500,00 €
4	ST2130 / Schmidstraße	4	von Norden: 2	nach links: Parken Bierfeldstraße gratis nach links: "Parkleitroute"	5.500,00 € 5.500,00 €
			von Süden: 2	nach rechts: Parken Bierfeldstraße gratis nach rechts: "Parkleitroute"	7.500,00 €
			von Westen: 2	geradeaus: Parken Bierfeldstraße gratis geradeaus: "Parkleitroute"	7.500,00 €
5	B85 / St2130	3	von Nordwesten: 1	nach links: Parken Bierfeldstraße gratis nach links: "Parkleitroute"	5.500,00 € 5.500,00 €
			von Südosten: 1	nach rechts: Parken Bierfeldstraße gratis nach rechts: "Parkleitroute"	7.500,00 €
6	B85 / Hafnerhöhe	3	von Nordwesten: 1	nach links: "Parkleitroute"	5.500,00 €
			von Südosten: 2	geradeaus: Parken Bierfeldstraße gratis nach rechts: "Parkleitroute"	7.500,00 €
10	Mussinstraße / Bäckerstraße	3	von Westen: 2	nach links: Bäckerstraße nach rechts: "Parkleitroute"	7.500,00 €
11	Linprunstraße / Bierfeldstraße	3	von Süden: 2	nach links: Parken Bierfeldstraße gratis geradeaus: "Parkleitroute"	7.500,00 €
12	Linprunstraße / Friedhofstraße	3	von Süden: 1	nach rechts: "Parkleitroute"	5.500,00 €
			von Norden: 2	nach links: "Parkleitroute" geradeaus: Parken Bierfeldstraße gratis	7.500,00 €
13	Blossersberger Straße / Bahnhofplatz	3	von Nordosten: 3	nach rechts: "Parkleitroute" geradeaus: Bahnhof "Skaterparkplatz" nach links: Mönchshofstraße Sparkasse	9.500,00 €
14	Bahnhofstraße / Bahnhofplatz	3	von Osten: 2	nach rechts: Mönchshofstraße Sparkasse nach rechts: "Parkleitroute"	7.500,00 €
15	Mönchshofstraße / Bahnhofstraße	3	von Osten: 2	nach rechts: Mönchshofstraße Sparkasse nach links: "Parkleitroute"	7.500,00 €
16	Mönchshofstraße / Jahnstraße	3	von Südosten: 2	geradeaus: Mönchshofstraße Sparkasse nach links: "Parkleitroute"	7.500,00 €
			von Norden 1	nach rechts: "Parkleitroute"	5.500,00 €
17	Jahnstraße / Flurstraße	3	von Osten 2	nach links: Seehuberparkplatz geradeaus: "Parkleitroute"	7.500,00 €
18	Waldschmidtstraße / Friedhofstraße	3	von Westen: 3	nach rechts: "Parkleitroute" geradeaus: Stadtmitte nach links: Stadthalle	9.500,00 €
			von Norden: 3	nach links: Seehuberparkplatz nach rechts: Stadtmitte geradeaus: Stadthalle	9.500,00 €
19	Hafnerhöhe / Flurstraße	3	von Süden: 3	geradeaus: Mönchshofstraße Sparkasse nach links: Seehuberparkplatz nach links: "Parkleitroute"	9.500,00 €
19a	Flurstraße / Friedhofstraße	3	von Süden: 2	geradeaus: Seehuberparkplatz nach links: "Parkleitroute"	7.500,00 €
				Gesamtsumme	208.000,00 €

**KOSTENZUSAMMENSTELLUNG**

Kosten für Zustandserfassung	105.000,00 €
Fixkosten in diesem Kontext (aufgerundet)	25.000,00 €
Kosten für dynamische Wegweisung	210.000,00 € -----
Nettogesamtkosten (aufgerundet)	350.000,00 €

FAZIT

< Text folgt in Kenntnis der Besprechungsergebnisse >

Planegg, im April 2020

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
FGSV, VSVI, SRL, BayAK (Stadtplanerliste)



ANLAGE Auszug aus:





PERFECT SOLUTIONS FOR TRAFFIC SYSTEMS

Wissen wo was frei ist

MSR-Traffic steht für Innovation, Qualität
und Zuverlässigkeit.

Unser Ziel ist es, die Parkplatzsuche für die Kunden unserer Kunden zu reduzieren - und für alle anderen, die mit unseren Produkten in Berührung kommen. Abgesehen von der gewonnenen Zeit und dem guten Gefühl, zu wissen, wo der nächste freie Parkplatz ist, schonen wir zudem die Umwelt und steigern die Wirtschaftlichkeit der Parkflächen. In Zeiten von Smart Cities und Big Data gehört MSR-Traffic zu den führenden Anbietern von dynamischen Parkleitsystemen.

Von der Idee bis zum schlüsselfertigen Parkleitsystem

MSR-Traffic bietet innovative Sensorik, die das Zählen und die Einzelplatz-Detektion von Fahrzeugen im Innen- und Außenbereich ermöglicht. Autofahrer werden via dynamischer Verkehrsleittechnik oder via App schnell zum nächsten freien Parkplatz geleitet. Neben der Entwicklung, der Produktion und dem Vertrieb von intelligenten Parkleitsystemen unterstützen wir Sie auch bei der Planung und Installation vor Ort.



Ihre Vorteile:

- Reduktion des Verkehrs und der Umweltbelastung
- Spart Zeit und erhöht die Lebensqualität
- Steigert die Auslastung freier Stellplätze
- Attraktive Preise
- Individuelle Konfiguration
- Schlüsselfertige Systeme
- Schnelle Installation



Begeisterte Kunden

Weltweit und branchenübergreifend

MSR-Traffic



PERFECT SOLUTIONS FOR TRAFFIC SYSTEMS



Intelligente Parkleit- und Verkehrssysteme

Outdoor

P Einzelplatz-Sensorik

Fahrzeugdetektion im Außenbereich

Die kabellosen Magnetfeldsensoren eignen sich ideal zur Einzelplatzerfassung im Außenbereich. Sie sind witterungsunabhängig, weisen eine sehr hohe Detektionsgenauigkeit auf und können ebenbündig zur Fahrbahnoberfläche vergossen werden. Sie sind somit auch geschützt gegen Vandalismus und resistent gegen Schneepflüge.

P₄₄ Zähl-Sensorik

Fahrzeugzählung im Außenbereich

Für die Zählung (und Geschwindigkeitsmessung) von Fahrzeugen im Außenbereich sind die kabellosen Sensoren (U-Flow) von MSR-Traffic besonders geeignet. Im Vergleich zu herkömmlichen Messtechniken sind die Magnetfeldsensoren schneller zu installieren und liefern äußerst präzise Messergebnisse.



OUTDOOR

Displays

Leiten und Informieren

Die dynamischen Displays sind in verschiedenen Ausführungen erhältlich: LCD Anzeige, LED Segmentanzeige und LED Matrix. Alle Displays können mit herkömmlichen Verkehrsschildern kombiniert und mit kabelloser Kommunikationstechnik von MSR-Traffic ausgestattet werden.



Lärmmessung

Lärmpegel Monitoring

Die Sensoren zur Geräuschmessung sind vollständig kompatibel mit dem Funknetzwerk der Parksensoren und messen ununterbrochen den Lärmpegel am Ort der Installation. Somit können Städte besonders laute Bereiche effizient bestimmen.



Systeme im Außenbereich

Leiten - Zählen - Einzelerfassung

Wird ein Stellplatz in Anspruch genommen, detektiert der Sensor die Magnetfeldänderung und gibt das Signal an den Server weiter. Die Auswertung erfolgt jetzt in Kombination mit einem Parkleitsystem, Parkscheinautomaten, Apps oder dem Navigationssystem.

Robuste Sensoren, unabhängig von der Witterung

Die Sensoren funktionieren ohne Einschränkung bei:



Direkter oder permanenter Sonneneinstrahlung



Regen, Schnee oder Glatteis



Laubfall oder sonstigen Fahrbahnverschmutzungen
Baum- oder Blätterbewuchs



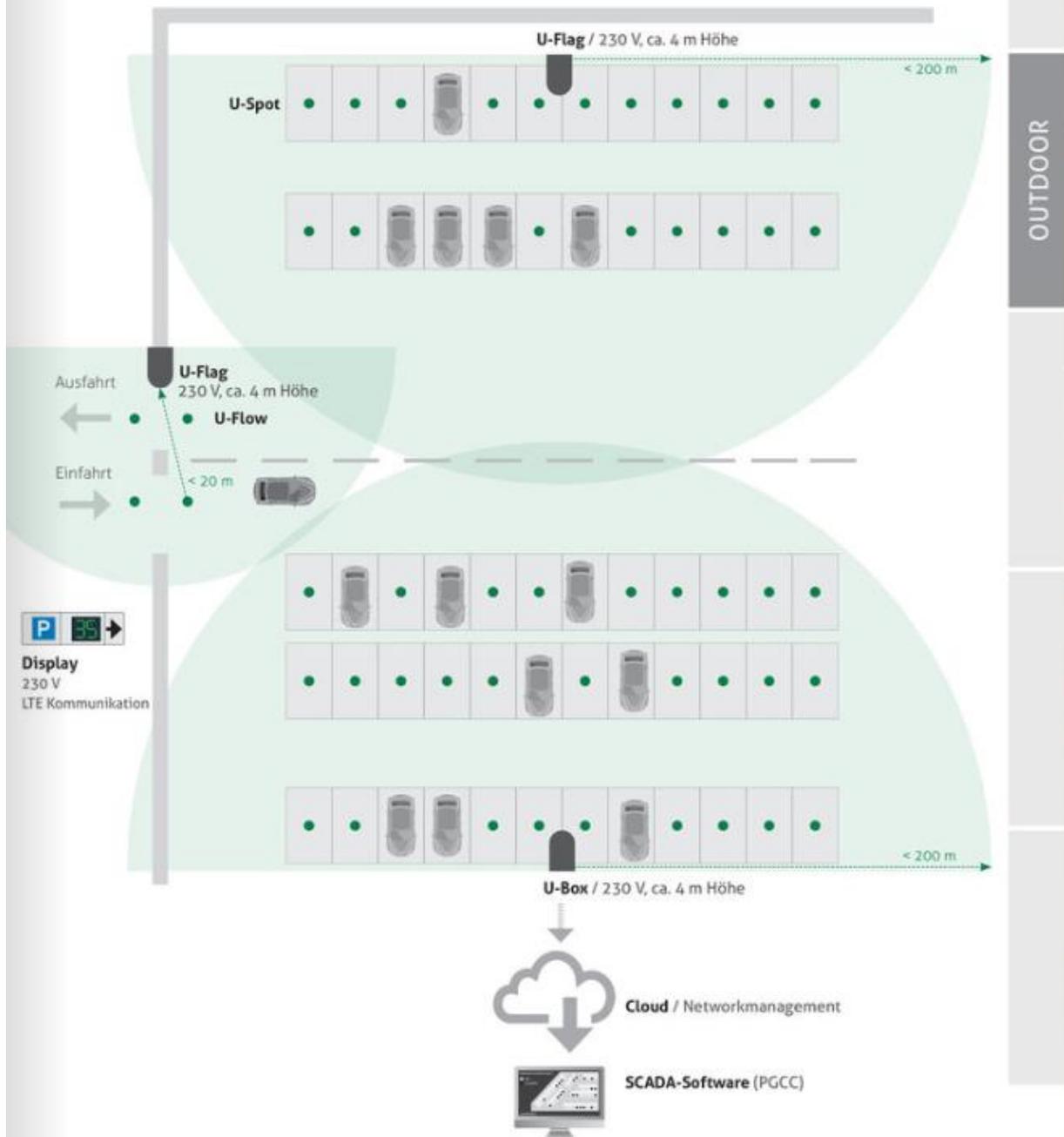
Nebel, Dunkelheit oder Sandsturm

Ihre Vorteile:

- Kompatibel für App-Anbindung
- Witterungsunabhängige Sensoren
- Datenübertragung in Echtzeit
- Hoher Schutz vor Vandalismus



Schema im Außenbereich



P Einzelplatz-Sensorik

Parkplatz Einzelerfassung

- Bodenmontage ebenbündig zur Fahrbahnoberfläche
- Kabellose Kommunikation
- 98 % Detektionsgenauigkeit
- U-Spot optional auch mit NB-IOT (somit kein Gateway mehr notwendig)

U-Spot



U-Box



U-Flag

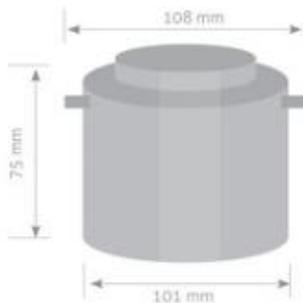


P₄₄ Zähl-Sensorik

Parkplatz Zählung

- Bodenmontage ebenbündig zur Fahrbahnoberfläche
- Kabellose Kommunikation
- 95 % Detektionsgenauigkeit je Durchfahrt

U-Flow



P Displays

Perfekter Einsatz im urbanen Raum

- Individuelle Konfiguration der Zahlen, Pfeile und Symbole
- Flache und moderne Bauweise
- Gute Sichtbarkeit bei nicht spiegelnden Anzeigen
- Individuelle Modulbauweise

Road Signs:



LED (Matrix)



LCD

Totems:



OUTDOOR

Mehr Bilder und Referenzen unter www.msr-traffic.de/projekte





ParkGard® Control Center

Perfekte Kontrolle aller Parkplätze in Echtzeit

Das ParkGard® Control Center von MSR-Traffic lässt keine Wünsche bei der Geräte-Kontrolle und -Steuerung offen.



REST-API

- Einfache Integration in SW-Applikation
- Datenübergabe im JSON-Format
- Lese-/Schreibrechte über Benutzerebene
- Reservieren/Sperren/Dunkelschalten
- DI/DD-Ansteuerung (Schranke sperren)

PROJEKT-MANAGEMENT

- Integration mehrerer Parkhäuser
- Benutzerkontensteuerung mit Zugriff auf einzelne oder mehrere Projekte
- Öffentlicher Zugriff (www.meinestadt.de)
- Nur vermietete Stellplätze sichtbar

E-MAIL/SMS

- Benachrichtigung Langzeitparker (z.B. Urlauber, Wochenendparker)
- Störungen/Alarmer/Wartungen

EXCEL-REPORTS

- Vorgefertigte Excel-Tabellen zur Auswertung der Parkstatistiken
- Kundenspezifische Tabellen (z. B. Wetter, etc.)

CLOUD / WEB-SERVICE

- www.ihr-parkleitsystem.de
- Zugriff über Internet
- Kein zusätzlicher PC notwendig
- Komplette Trennung vom Firmennetzwerk



INTEGRATION

- Bereits viele Anbindungen vorhanden (Schrankensysteme, Induktionsschleifen, ...)
- Projektspezifische Schnittstellenintegration

SCHEDULER

- Wiederkehrende Aktionen automatisieren
- Wochenmarkt Parkplatz sperren
- Nachtschaltung "Strom sparen"
- Veranstaltungen Verkehr planen & steuern

DISPLAY (LED-MATRIX)

- Eventbasierte Ansteuerung
- Füllungsgrad überschriften: Freigabe von Stellplätzen (z. B. HC/E-Stellplatz)
- Verkehrsregelung im Brandfall
- Wechselanzeige: Stellplatzanzahl / Wetter / Ereignisse / INFO



Perfect solutions for life and progress.

MSR-Group Alles unter einem Dach

Die MSR-Group vereint innovative Unternehmen aus dem Elektronikbereich. Ob Gaswarnanlagen, Parkleitsysteme oder Sensorik für die Gebäudeautomation – die Produkte finden sich in vielen kommerziellen und industriellen Anwendungen, wie z. B. Parkgaragen, Kälträumen, Biogasanlagen oder Büroräumen wieder.

www.msr-group.eu



MSR-Electronic GmbH

MSR-Electronic bietet für zuverlässiges Gas-Monitoring bzw. für die Detektion von Gasleckagen: stationäre Gaswarnanlagen mit Wechselloopsensoren, Controller und Warnmittel für Gebäude, industrielle Anlagen, für die Schifffahrt und Analyse.

www.msr-electronic.de



MSR-Traffic GmbH

MSR-Traffic GmbH steht für intelligente Parkleitsysteme im Innen- und Außenbereich. Mit kabellosen Magnetfeldsensoren für den Außenbereich und für Smart Cities sowie Ultraschallsensoren für den Innenbereich (Tiefgaragen und Parkhäuser) entwickelt MSR-Traffic dynamische Wegweiser für jedes Parksystem.

www.msr-traffic.de



MSR-International

Mit eigenen Niederlassungen und Vertrieb in über 80 Länder, präsentiert sich MSR weltweit und steht für viele internationale Kundenwünsche bereit. So finden Sie stets den richtigen Ansprechpartner in ihrer Nähe.

www.msr-electronic.de

Die Niederlassungen



Büro für Österreich, Ungarn, Slowakei, Tschechien



Büro für Italien, Schweiz, Südf frankreich



Büro für Kroatien, Slowenien, Bosnien Herzegowina



PERFECT SOLUTIONS FOR TRAFFIC SYSTEMS



MSR-Traffic GmbH

Würdingerstr. 27 + 27A

94060 Pocking

Deutschland

 +49 8531-9004-0

 info@msr-traffic.de

 [MSR-Traffic YouTube Channel](#)

 [MSR-Group News](#)

 www.msr-traffic.de



We are part of the MSR-Group.
www.msr-group.eu

Alle Rechte bei MSR-Traffic GmbH.
Katalog 2020, Version 4.1 Pocking, Dezember 2019
Technische Änderungen, Druckfehler und Irrtümer vorbehalten.

Realisierung: BRANDS & PROJECTS.
Bilder: MSR-Traffic, iStock, Adobe Stock, Freepick