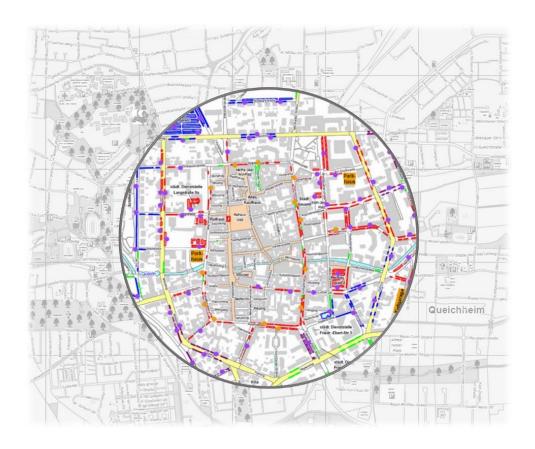


ÜBERPRÜFUNG DES PARKRAUMANGEBOTS

FÜR DIE STADT

LANDAU IN DER PFALZ



Karlsruhe, 2. November 2015

Dokumentinformationen

Kurztitel	Parkraumanalyse Landau
Auftraggeber:	Stadt Landau in der Pfalz
	Stadtbauamt
	Königsstraße 21
	76829 Landau
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
	Stumpfstraße 1
	76131 Karlsruhe
Autor:	Jürgen Reith
Erstellungsdatum:	03.06.2015
Speicherort:	N:\Projekte\C820172_Landau\doc\Bericht_Landau_Parkraumanalyse_01.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgan	gssituation und Aufgabenstellung	4
2	Parkrau	ımerhebung	5
	2.1	Untersuchungsgebiet	5
	2.2	Methodik	6
	2.3	Erhebungsergebnisse	8
	2.4	Vergleich der Parktarife	14
3	Städtev	ergleich	15
4	Zukünft	ige Entwicklung von Parkraumangebot- und Parkraumnachfrage	16
5	Fazit ur	nd Handlungsempfehlungen	18
6	Zusamr	nenfassung	21
Tabe	ellenve	erzeichnis	
Tabel	le 1:	maximale Parkdauern der Stellplätze des Untersuchungsgebietes	6
Tabel	le 2:	Städtevergleich Parkraumangebot / Tarife / Auslastung	16
Abb	ildung	sverzeichnis	
Abbilo	dung 1:	Übersichtskarte des Untersuchungsgebiets	5
Abbild	dung 2:	Wetterbedingungen der Erhebungstage	6
Abbilo	dung 3:	Fotoauswertung zur Bestimmung der Belegung Alter Meßplatz	7
Abbilo	dung 4:	Gesamtauslastung aller bewirtschafteten Stellplätze im Tagesverlauf der Erhebungstage	8
Abbilo	dung 5:	Kartendarstellung der Auslastungsgrade für zwei Erhebungszeiträume	10
Abbilo	dung 6:	Tagesverlauf der Auslastungen für 6 Parkzonen	12
Abbild	dung 7:	Auslastung des Parkhaus Stadtmitte im Tagesverlauf	13
Abbilo	dung 8:	Vergleich der Parktarife	15
Abbilo	dung 9: E	Entwicklung der Gesamtauslastung der bewirtschafteten Stelleplätze	17
Abbilo	dung 10:	Entwicklung der Auslastung in den Parkzonen Nordost und Südost	18

Anlage

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Förderung der Landauer Innenstadt zum attraktiven Standort für Einzelhandel, Arbeiten und Wohnen spielt in den Entwicklungszielen der Stadt Landau seit geraumer Zeit eine große Rolle. Ein wichtiger Baustein hierbei ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit für alle Verkehrsmodi des Stadtverkehrs (ÖPNV, MIV, Radverkehr und Fußgänger). Für den notwendigen Kfz-Verkehr soll ein angemessenes Stellplatzangebot zur Verfügung gestellt werden, welches sich an den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzergruppen bestehend aus Besuchern, Kunden, Anwohnern und Beschäftigten orientiert.

Zurzeit stehen in der Landauer Innenstadt etwa 3.500 öffentliche Parkplätze mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen zur Verfügung. Der größere Teil der Stellplätze befindet sich im Straßenraum und auf Großparkplätzen. Zwei privat betriebene Parkhäuser tragen mit einer Kapazität von 480 Stellplätzen zum Angebot bei. Bezüglich der Bewirtschaftungsform wird zwischen kostenlosen Kurzzeitparkplätzen, Kurzeitparkplätzen mit Zeittarif und unterschiedlichen maximalen Parkdauern und Plätzen mit Tagestarifen unterschieden. Weiterhin werden für Anwohner Anwohnerparkausweise ausgegeben. Diese berechtigen zur Nutzung von reinen Anwohnerparkplätzen und gebietsweise auch zur konkurrierenden Nutzung von bewirtschafteten Stellplätzen durch Anwohner.

Seit 1981 wird das Thema Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Landau sehr aktiv verfolgt, 1992 wurde erstmals ein Parkraumkonzept aufgestellt. Dieses wurde sukzessive umgesetzt und zuletzt im Jahr 2010 in einem fortgeschriebenen Parkraumbewirtschaftungskonzept den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Diesen Konzepten können die Grundprinzipien der Parkraumbewirtschaftung in Landau entnommen werden, welche besagen, in den zentralen Bereichen der Innenstadt über Kurzzeitparken (max. zwei Stunden) eine hohe Frequentierung zu ermöglichen und mit zunehmender Entfernung vom Zentrum über vier-Stunden-Zonen und Tagestickets bis hin zu kostenfreiem Parken Langzeitparker aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten. Hierdurch soll die Attraktivität der Innenstadt gesteigert und durch eine hohe Frequentierung des Hauptgeschäftsbereichs des Einzelhandels gestärkt werden.

In Folge laufender und weiterer geplanter Neuansiedlungen, städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen und Vorhaben zur Neuordnung von Straßenräumen in der Landauer Innenstadt gibt es Befürchtungen, dass zukünftig das Parkraumangebot nicht mehr ausreichend sein könnte.

Für die mittel und längerfristige Weiterentwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes soll eine fundierte Datenbasis geschaffen werden. Hierfür wird mit einer umfangreichen Erhebung im Frühjahr 2015 der Status Quo der Parkraumsituation in der engeren Landauer Innenstadt erfasst. Im Fokus steht dabei die Ermittlung der aktuellen Auslastungsgrade für die bewirtschafteten öffentlichen Stellplätze. Aufbauend auf dieser Analyse erfolgt unter Berücksichtigung weiterer absehbarer städtebaulicher Entwicklungen eine Einschätzung und Bewertung der mittelfristigen Entwicklung der Parkraumsituation sowie die Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes.

2 Parkraumerhebung

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Landau – Abteilung für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Der Großteil der für die Untersuchung relevanten Parkflächen liegt innerhalb des Innenstadtrings, welcher durch die Straßenzüge Westring- Nordring – Ostring – Marienweg – Südring gebildet wird. In Richtung Osten werden zusätzlich die Bereiche bis zur Malastraße sowie der Streckenzug der Ostbahnstraße bis zum Hauptbahnhof in das Untersuchungsgebiet aufgenommen. Weiterhin wird der Alte Meßplatz inklusive angrenzender Straßen einbezogen. Die Grenzen des Untersuchungsgebietes sind in folgender Abbildung dargestellt:

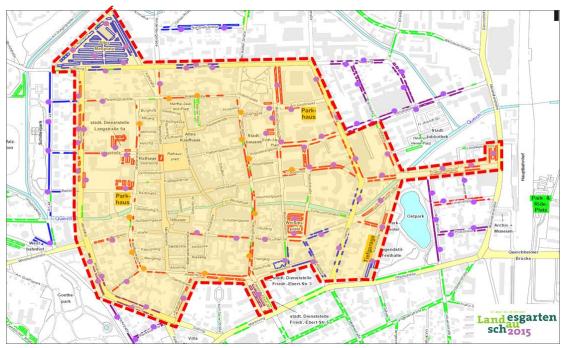


Abbildung 1: Übersichtskarte des Untersuchungsgebiets

Im Bereich des dargestellten Untersuchungsgebietes befinden sich 2.131 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Hinzu kommen 274 Stellplätze im Parkhaus Stadtmitte und 206 Stellplätze im Parkhaus Großmarkt. Ein Teil der Parkhausstellplätze ist an Dauerparker vermietet.

Für die bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gelten unterschiedliche maximale Parkdauern gemäß Aufteilung in folgender Tabelle.

maximale Parkdauer	Anzahl Stellplätze
2 Stunden	622
4 Stunden	524
1 Tag	985

Tabelle 1: maximale Parkdauern der Stellplätze des Untersuchungsgebietes

2.2 Methodik

Ziel der Erhebung ist die Erfassung der Stellplatzauslastung an typischen Werktagen. Es werden folgende drei Erhebungstage festgelegt:

- Dienstag, 24.03.2015,
- Samstag, 28.03.2015,
- Donnerstag, 16.04.2015.

An den Erhebungstagen fanden keine Sonderveranstaltungen in der Landauer Innenstadt statt. Start der Landesgartenschau war am 17.04.2015, d. h. die Erhebungstage sind durch diese mehrmonatige Großveranstaltung noch nicht beeinflusst. Die Wetterbedingungen der Erhebungstage werden in folgender Abbildung beschrieben:

Di, 24.03	max. 13°C		
Sa, 28.03	max. 12°C	8,1,0,0	ab 17:00 Uhr leichter Niederschlag
Do, 16.04	max. 23°C	* *	

Abbildung 2: Wetterbedingungen der Erhebungstage

Auf Grundlage der aufgeführten äußeren Randbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass die Erhebungstage repräsentativ sind und für eine Auswertung bzw. Bewertung der Parkplatzsituation an Werktagen geeignet sind.

An allen Erhebungstagen wird die Belegung der Stellplätze für folgende fünf Zeitintervalle erfasst:

- 9:00 bis 11:00 Uhr,
- 11:00 bis 13:00 Uhr,
- 13:00 bis 15:00 Uhr.
- 15:00 bis 17:00 Uhr,
- 17:00 bis 19:00 Uhr.

Zur Ermittlung der Belegung bzw. des Auslastungsgrades der Stellplätze wird zunächst die aktuelle Kapazität der erfassten Parkflächen ermittelt. Werden Parkstände z.B. temporär durch Baustellen blockiert, wird die angesetzte Kapazität entsprechend reduziert. Weiterhin wird berücksichtigt, dass Parkflächen im Schulhof der OHG und im Hof der Langstraße 9 nur an Samstagen für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Aus den genannten Gründen unterscheidet sich die Gesamtkapazität der Erfassungstage leicht.

Die Erfassung der Belegung erfolgt manuell durch Erhebungspersonal, welches das Untersuchungsgebiet in einer festgelegten Reihenfolge abgeht. Die Belegung des Alten Meßplatzes wird durch Fotoauswertung erfasst.



Abbildung 3: Fotoauswertung zur Bestimmung der Belegung Alter Meßplatz

Es wird die Belegung aller bewirtschafteten öffentlichen Stellplätze erfasst. Nicht erfasst werden:

- die Belegung von kostenlosen Kurzzeitparkplätzen,
- die Belegung privater Parkplätze,
- Sonderparkplätze, die nur mit bestimmten Behindertenparkausweis belegt werden dürfen,

Zusätzlich wird für die Erfassungstage die Belegung der Parkhäuser Stadtmitte und Großmarkt ermittelt. Hierzu werden Daten der privaten Parkhausbetreiber ausgewertet.

2.3 Erhebungsergebnisse

2.3.1 Gesamtüberblick

Einen zusammenfassenden Überblick zur Parksituation in der Landauer Innenstadt zeigt das nachfolgende Diagramm, in dem der Auslastungsgrad der bewirtschafteten Stellplätze im Tagesverlauf der drei Erhebungstage dargestellt wird.

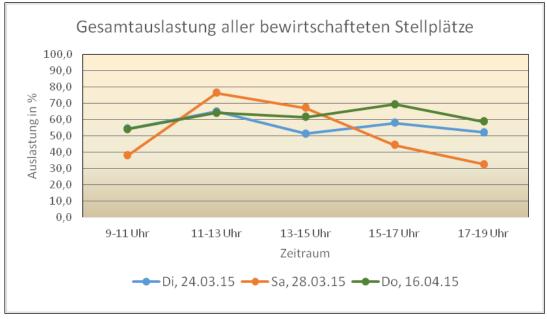


Abbildung 4: Gesamtauslastung aller bewirtschafteten Stellplätze im Tagesverlauf der Erhebungstage

Die höchste absolute Gesamtauslastung wurde am Samstag für den Zeitraum zwischen 11:00 und 13:00 Uhr mit einem Wert von 77% festgestellt. Bei einer Betrachtung des gesamten Tagesverlaufs ist hingegen der Donnerstag am stärksten ausgelastet. Während für den Samstag hohe Auslastungswerte nur für den Mittagszeitraum festgestellt wurden, ist an den übrigen Werktagen im Tagesverlauf eine konstant hohe Auslastung zu beobachten. Hierbei liegt mittags und nachmittags am Donnerstag die Auslastung über den Werten des Dienstags. Eine Gesamtauslastung von 70% wird aber an beiden Werktagen nicht überschritten.

Für die Gesamtbetrachtung der Innenstadt kann somit festgestellt werden, dass das vorhandene Stellplatzangebot an allen Erhebungstagen ausreichend ist. Ein maximaler Auslastungsgrad in der Größenordnung von 80 % deutet prinzipiell auf ein wirtschaftlich sinnvolles Verhältnis von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage hin.

2.3.2 Räumliche Differenzierung

Für eine weiterführende Analyse der Parkplatzsituation werden die Ergebnisse der Erhebung in zwei weiteren räumlichen Aggregierungsstufen dargestellt. Zunächst werden mit kleinteiligen Darstellungen auf einer Straßenkartengrundlage die

Auslastungsgrade von Straßenabschnitten und Parkbereichen beschrieben. Die Abschnitte bzw. Bereiche umfassen in der Regel 10–50 Stellplätze. Diese Darstellung ergibt ein räumlich sehr stark differenziertes Bild der Auslastungsgrade. In einem nächsten Schnitt werden die Ergebnisse für 6 Parkzonen aggregiert und dargestellt. Diese Parkzonen umfassen jeweils ca. 300 bis 600 Stellplätze.

Folgende Abbildung zeigt die Kartendarstellung der Auslastungsgrade für die Erhebungszeiträume Dienstag, 11:00 bis 13:00 Uhr und Samstag, 11:00 bis 13:00 Uhr. Kartendarstellungen der Ergebnisse für alle Erhebungszeiträume sind in der Anlage beigefügt.

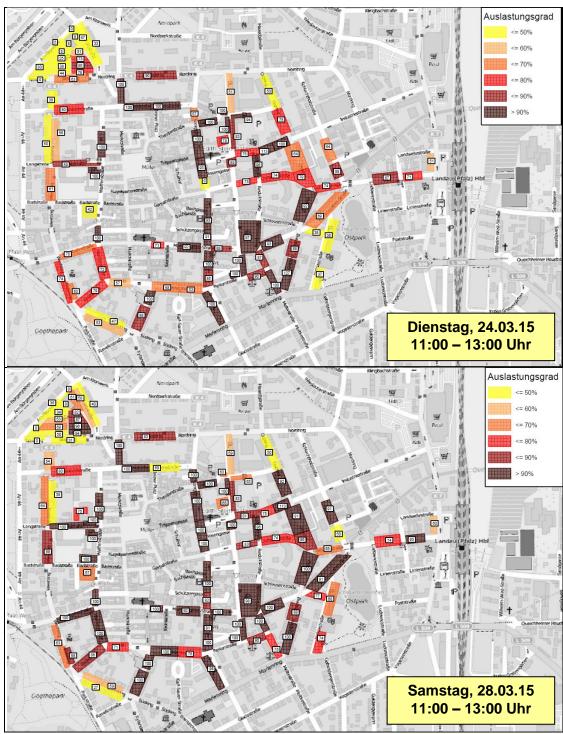


Abbildung 5: Kartendarstellung der Auslastungsgrade für zwei Erhebungszeiträume

Die Höhe des ermittelten Auslastungsgrades wird mit einer abgestuften Farbskala dargestellt. Gelbe Flächen stehen für Auslastungsgrade unter 50%, dunkelbraune Flächen für Auslastungsgrade über 90%.

Aus den Kartendarstellungen in Abbildung 5 und in den Anlagen können folgende wesentlichen Informationen gewonnen werden:

- Die Parkbereiche in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone haben erwartungsgemäß die höchste Auslastung. Mit zunehmender Entfernung zur Fußgängerzone nimmt die Auslastung tendenziell ab.
- Die attraktiven Standorte haben über längere Zeitbereiche eine Auslastung über 90% und bewegen sich im Bereich der Vollbelegung. Folgende Bereiche haben besonders hohe Auslastungen:
 - Königsstraße: Am Samstag sind im Zeitraum von 11:00 bis 15:00 die Parkplätze im kompletten Straßenzug zwischen Kramstraße und Reiterstraße nahezu voll belegt. Auch für Dienstag und Donnerstag sind hohe Auslastungen vorzufinden, die sich an diesen Tagen aber stärker auf den mittleren Abschnitt der Königsstraße konzentrieren, während die Randbereiche geringere Auslastungen haben.
 - Waffenstraße: insbesondere im Marktplatznähe sind hier durchgehend hohe Auslastungsgrade vorzufinden. Am späten Nachmittag und am Samstag ist auch der südliche Abschnitt der Waffenstraße sehr stark ausgelastet.
 - Weißquartierplatz: Zu den attraktiven Standorten mit überdurchschnittlicher Auslastung z\u00e4hlen auch der Weißquartierplatz und die anliegenden Stra\u00e4enabschnitte der Wei\u00e4quartierstra\u00e4e / Martin-Luther-Stra\u00e4e und Moltkestra\u00e4e.
 - Kreuzungsbereich Ostring/Ostbahnstraße
- Die Kartendarstellungen zeigen auch Bereiche, die selbst in den Zeitbereichen mit der höchsten Gesamtauslastung noch über deutliche Kapazitätsreserven verfügen. Hierzu zählen:
 - Alter Meßplatz: während die in Richtung der Fußgängerzone liegenden Bereiche des Meßplatzes zeitweise hohe Auslastungsgrade haben, sind die in Richtung Nordwesten liegenden Bereiche überwiegend nur gering ausgelastet,
 - Abschnitte des Westrings und des Südrings,
 - Nördliche Abschnitte des Ostrings und der Weißquartierstraße,
 - Mahlastraße.

Um Aussagen zur Auslastung zusammenhängender größerer Bereiche vornehmen zu können, wird das Untersuchungsgebiet in sechs Parkzonen aufgeteilt. Diese Parkzonen umfassen jeweils ca. 300 bis 600 Stellplätze, deutlich kleiner ist nur die Parkzone Bahnhof mit 84 Stellplätzen. Die Ganglinien der Auslastungen dieser Zonen sind in folgender Abbildung dargestellt:



Abbildung 6: Tagesverlauf der Auslastungen für 6 Parkzonen

Aus der Darstellung können folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Am Alten Meßplatz sind erhebliche freie Kapazitäten vorhanden. Während der maximal festgestellten Auslastung (Donnerstag) waren mindestens noch 150 freie Plätze vorhanden, am Samstag waren mindestens 250 Stellplätze nicht belegt.
- Auslastungsgrade größer 80% werden nur am Samstag für die Zonen Südwest und Südost festgestellt.
- Zu den nachfragestarken Zeitbereichen des Dienstags und Donnertags liegen die maximalen Auslastungen der Parkzonen überwiegend zwischen 70% und 80%.

Systematische Unter- bzw. Überauslastungen bestimmter Parkzonen können nicht festgestellt werden. Auch in Zeiträumen mit hoher Auslastung sind innerhalb der definierten Parkzonen noch freie Kapazitäten vorhanden.

2.3.3 Auslastung der Parkhäuser

Parkhaus Stadtmitte

Für das Parkhaus Stadtmitte wurden für die drei Erhebungstage vom Betreiber die Ganglinien der Ein- und Ausfahrten zur Verfügung gestellt. Hieraus lässt sich die Belegung der Stellplätze ableiten. Das Parkhaus verfügt über 178 Stellplätze für Kurzparker und zusätzlich 96 Stellplätze für Dauerparker. Die in Abbildung 7 dargestellten Ganglinien beziehen sich auf die Auslastung der 178 Stellplätze für Kurzparker.

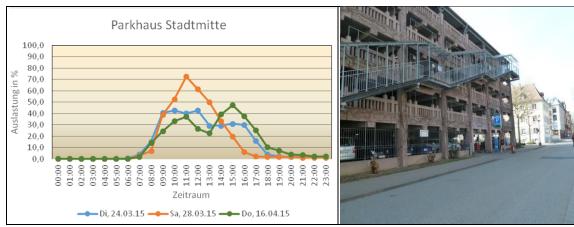


Abbildung 7: Auslastung des Parkhaus Stadtmitte im Tagesverlauf

Die maximale Auslastung wird am Samstag um 11:00 Uhr mit einem Wert von 73% erreicht. Am Dienstag und Donnertag wurde eine Auslastung von 50% nicht überschritten.

Parkhaus Großmarkt

Das Parkhaus Großmarkt verfügt insgesamt über 206 Stellplätze. Diese stehen sowohl für Dauerparker als auch für Kurzparker zur Verfügung. Eine feste Zuord-

nung von Stellplätzen für Dauerparker erfolgt nicht. Bei freier Kapazität kann das Parkhaus durch Kurzparker aufgefüllt werden, wobei aber immer 20 Stellplätze für Dauerparker reserviert bleiben. Mit Stand März 2015 waren 220 Dauerparkkarten verkauft. Nutzer der Dauerparkkarten sind überwiegend Arbeitnehmer mit Arbeitsplatz im Umfeld des Parkhauses. Anwohner stellen nur einen kleinen Teil der Dauerparker.

Für das Parkhaus Großmarkt stehen keine Tagesganglinien der Belegung zur Verfügung. Der Betreiber des Parkhauses hat aber für die Erhebungstage Di. 24.03 und Sa. 28.03 Informationen zur maximalen Belegung des Parkhauses zur Verfügung gestellt. Bezieht man diese Zahlen auf eine Kapazität von 186 Fahrzeugen (206 – 20 Reserveplätze für Dauerparker), erhält man maximale Auslastungen von:

Di., 24.03. 81%

Sa., 28.03 45%

Insbesondere samstags sind somit noch erhebliche freie Kapazitäten vorhanden, da hier nur wenige Dauerparker einen Stellplatz beanspruchen.

2.4 Vergleich der Parktarife

Als Hintergrundinformation für die Bewertung der Auslastungen der Stellplätze im Straßenraum und in den Parkhäusern ist ein Vergleich der Parktarife interessant.

Für die bewirtschafteten Kurzzeitparkplätze im Straßenraum gilt unabhängig von der Lage des Stellplatzes ein Einheitstarif von 10 Cent je 6 Minuten Parkdauer. Die zulässige Parkhöchstdauer ist in den fußgängerzonennahen Bereichen auf 2 Stunden beschränkt, in Bereichen mit größerer Entfernung zur Fußgängerzone sind 4 Stunden zulässig. Hieran schließen sich Stellplätze mit Tagestarifen von 2,50 €. an (z.B. Alter Meßplatz). Am Weißquartierplatz sind zusätzlich zu den Kurzzeittickets(max. 4h) auch Tagestickets für 5 € erhältlich.

Die Parkhäuser Stadtmitte und Großmarkt haben leicht unterschiedliche Stufentarife. Der Einstiegstarif für Parkdauern bis 20 Minuten liegt jeweils bei 0,50 €, für Parkdauern von 4,0 Stunden werden 5,00 € bzw. 5,50 € fällig.

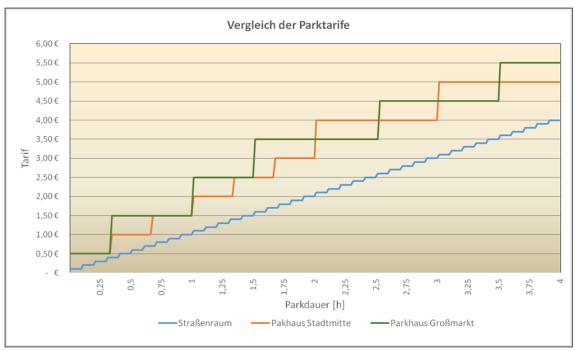


Abbildung 8: Vergleich der Parktarife

Aus Abbildung 8 ist zu entnehmen, dass die Tarife im den Parkhäusern im Vergleich zum Straßenraumparken deutlich höher liegen. Bei Parkdauern zwischen 90 Minuten und 120 Minuten, welche im Einkaufsverkehr typische Parkdauern sind, liegen die Kosten im Parkhaus Großmarkt im Vergleich zum Straßenraum um bis zu 2,00 € höher.

3 Städtevergleich

Um die Ergebnisse der Parkraumerhebung für Landau besser einordnen zu können, werden für einige der erhobenen Kenngrößen Vergleichszahlen ähnlicher Mittelstädte zusammengestellt. Hierzu wurden verfügbare Untersuchungen bzw. Veröffentlichungen ausgewertet. Die vorliegenden Quellen beruhen aber nicht auf einer einheitlichen Untersuchungsmethodik – Randbedingungen wie die Abgrenzung des jeweiligen Untersuchungsgebietes oder auch die Methodik zur Bestimmung der Auslastung sind nicht bekannt.

Stadt		Landau	Neustadt	Frankenthal	Bruchsal	Offenburg	Homburg (Saar)
Einwohner		44.000	52.000	48.000	43.000	59.000	44.000
Gesamtanzahl Stellplätze I	nnenstadt	2.600	3.433	2.315	k.A.	1794	2.700
-ebenerdige Parkplätze		800			76	240	k.A.
-Parkhäuser/Tiefgaragen		480	336	1116	909	874	456
-Straßenraum		1320		475	k.A.	680	k.A.
ebenerdige Parkplätze	Parktarif	1,0€/h	0,75€/h	1,0€/h	0,5€/h	k.A.	kostenfrei
	Tagessatz	2,5 / 5€	3€		3,50€	k.A.	Kosteililei
Parkhäuser/Tiefgaragen Parktarif		ca. 1,5€/h	1,5€/h	ca. 1,5€/h	1€/h	1€/h	
	Tagessatz	6€	8€		7€	-	kostenfrei
Straßenraum	Parktarif	1,0€/h	0,75€/h	1,0€/h	1€/h	1€/h	kostenfrei
	Tagessatz	-	3€		-	1,50€-2€	Kostellilei
Auslastung Mi	ittelwert	62% (Do)	67% (Di)	73,5% (Do)	k.A.	k.A.	k.A.
Ma	aximum	77% (Sa)	82% (Di)	87,5 % (Do)	k.A.	k.A.	k.A.

Tabelle 2: Städtevergleich Parkraumangebot / Tarife / Auslastung

Obwohl die aufgeführten Zahlen aus den zuvor aufgeführten Gründen nicht direkt vergleichbar sind, können aus der Gegenüberstelllung folgende Tendenzen abgeleitet werden:

- In Landau ist die Anzahl der Stellplätze im Parkhäusern bzw. Tiefgaragen im Vergleich eher gering. Das Parken im Straßenraum hingegen nimmt hingegen einen höheren Anteil ein als in den Vergleichsstädten (sofern entsprechend differenzierte Zahlen vorliegen).
- Die Parktarife für das Straßenraumparken haben in den meisten Vergleichsstädten die gleiche Höhe wie in Landau. Die Parktarife im Parkhaus liegen im oberen Bereich der Vergleichsstädte.
- Soweit für Vergleichsstädte Auslastungszahlen verfügbar sind, liegen diese leicht über den für Landau ermittelten Zahlen.

4 Zukünftige Entwicklung von Parkraumangebot- und Parkraumnachfrage

Um eine Abschätzung der zu erwartenden mittelfristigen Entwicklung der Parkraumsituation in der Landauer Innenstadt durchführen zu können, werden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Landau geplante Projekte zusammengestellt, die einen Einfluss auf Parkraumangebot oder Parkraumnachfrage in der Innenstadt haben werden.

Städtebauliche Maßnahmen mit nennenswerten Auswirkungen auf die Parkraumnachfrage sind im Bereich der Landauer Innenstadt aktuell nicht geplant. Sofern im Rahmen von kleineren Projekten zusätzliche Nutzflächen errichtet werden, wird der sich hierdurch ergebende Parkraumbedarf in projektbezogenen Stellplatznachweisen geregelt.

In Vorbereitung sind jedoch aktuell einige städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, die Auswirkungen auf das Parkraumangebot haben werden. Für diese Maßnahmen liegen noch keine Detailplanungen oder Durchführungsbeschlüsse vor, trotzdem erscheint eine Verwirklichung der Maßnahmen aus heutiger Sicht wahrscheinlich

und eine Berücksichtigung für eine mittelfristige Prognose geboten zu sein. Es handelt sich hierbei um folgende Entwicklungsmaßnahmen:

- Umgestaltung Straßenquerschnitt Königsstraße Für die Königstraße ist eine Neuaufteilung des Straßenraums in Planung mit dem Ziel, die Flächen für Fußgänger zu erweitern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Voraussichtlich wird zukünftig nur noch einseitiges Parken möglich sein. Hierdurch ist der Wegfall von ca. 50 Stellplätzen zu erwarten.
- Umgestaltung Ostbahnstraße zwischen Weißquartierstraße und Ostring Nachdem die Ostbahnstraße im Abschnitt zwischen Ostring und Bahnhof bereits neu geordnet und städtebaulich aufgewertet wurde, ist eine Fortsetzung dieser Maßnahme auch für den westlichen Straßenabschnitt in Planung. Hierdurch werden voraussichtlich 25 Stellplätze entfallen.
- Bebauung Parkplatz Ecke Weiquartierstraße / Reiterstraße
 Für das heute als Parkplatz genutzte Grundstück ist mittelfristig eine Bebauung zu erwarten. Die besehenden 30 Stellplätze werden entfallen.

Alle aufgeführten Maßnahmen beziehen sich auf das Gebiet östlich der Fußgängerzone. In der Summe ist der Wegfall von ca. 105 Stellplätzen zu erwarten.

In Folge der Verringerung der Kapazität ist für die Gesamtbetrachtung der Innenstadtstellplätze eine Erhöhung der Auslastung um ca. 2,5% zu erwarten.

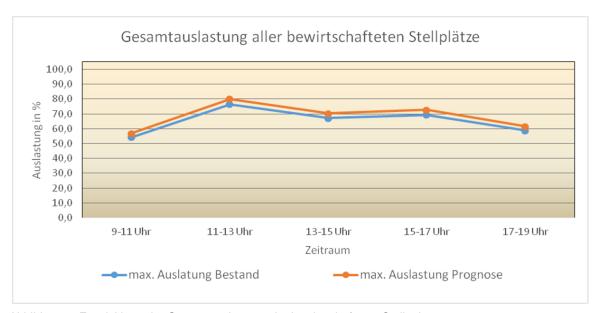


Abbildung 9: Entwicklung der Gesamtauslastung der bewirtschafteten Stelleplätze

Bei der räumlich enger gefassten Betrachtung der zuvor definierten Parkzonen ergibt sich für die von den Entwicklungsmaßnahmen betroffenen Parkzonen Nordost und Südost deutlich stärkere Veränderungen.

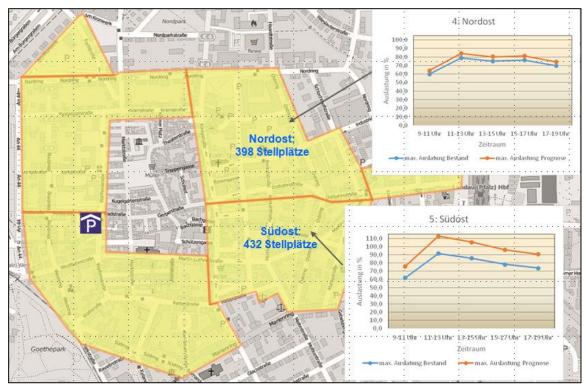


Abbildung 10: Entwicklung der Auslastung in den Parkzonen Nordost und Südost

Durch den Wegfall der Stellplatz wäre ohne Kompensationsmaßnahmen in der Parkzone Südost eine zeitweise nicht ausreichendes Stellplatzangebot zu erwarten.

5 Fazit und Handlungsempfehlungen

Auf Basis der Erhebungsergebnisse kann ein generelles oder systematisches Parkraumdefizit im Bereich der Landauer Innenstadt nicht festgestellt werden. In der Gesamtbetrachtung war an allen drei Erhebungstagen immer ein ausreichendes Parkraumangebot vorhanden. Die maximal gemessene Auslastung der 2.300 erfassten Stellplätze lag bei 77%.

Zentrumsnahe Stellplätze (Waffenstraße, Königsstraße) und der Bereich um den Weißquartierplatz sind durchgehend stark ausgelastet. Zu Spitzenzeiten ist hier auch eine Vollbelegung vorzufinden. Auf dem Alten Meßplatz und in Parkbereichen mit größerem Abstand zur Fußgängerzone (Westring, Südring, Mahlastraße) sind in allen Zeitbereichen noch ungenutzte Kapazitäten vorhanden. Der Abstand dieser Parkbereiche zur Fußgängerzone liegt überwiegend in der Größenordnung zwischen 200 m und 400 m, was einer Gehzeit von 3 bis 6 Minuten entspricht.

Weiterhin wurde festgestellt, dass die Auslastung der Parkhäuser deutlich geringer ist, als die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum der Umgebung. Mögliche Ursachen für vergleichsweise schwache Auslastung der Parkhäuser könnten sein:

- Preissensibilität der Nutzer Parkhaustarife sind zum Teil deutlich höher als Tarife für das Straßenraumparken,
- Straßenraumparken wird aus Komfortgründen bevorzugt,
- Parkhausstandorte sind nicht bekannt oder nicht im Bewusstsein der Parkplatzsuchenden präsent.

In Folge geplanter städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen ist mittelfristig eine Erhöhung der Auslastung an den attraktiven Standorten zu erwarten. Hiervon sind insbesondere die Bereiche südöstlich der Fußgängerzone betroffen.

Ableitung Handlungsempfehlungen

Innerstädtische Verkehrsflächen sind ein kostbares Gut, welches den konkurrierenden Nutzungsansprüchen des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie des Rad – und Fußverkehrs ausgesetzt sind. Eine Vergrößerung der Stellplatzkapazitäten im Stadtzentrum wäre nur durch den sehr kostenintensiven Neubau von Parkbauten möglich. Auf Grundlage der festgestellten Auslastungssituation der bewirtschafteten Stellplätze wird die Notwendigkeit solcher Investitionen aktuell nicht gesehen. Maximale Gesamtauslastungen in der Größenordnung von 80 % deuten darauf hin, dass die verfügbaren Kapazitäten prinzipiell ausreichend sind. Spitzenauslastungen in der Größenordnung von bis zu 85 % stellen im Allgemeinen ein wirtschaftlich sinnvolles Ausmaß der Nutzung von Stellplatzeinrichtungen dar.

Vorrangiges Ziel bei der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes sollte die bessere und gleichmäßigere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sein. Erhebliches Potential besteht hier insbesondere durch die freien Kapazitäten am Alten Meßplatz und in den Parkhäusern. Als handelsorientierende Regel zur Steuerung der Parkraumnachfrage hat sich das Prinzip "je weiter weg vom Zentrum desto günstiger der Tarif und desto länger die zulässige Parkdauer" bewährt. Diese Regel wird im Grundsatz schon im Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Landau befolgt, sie kann aber noch durch weitere Maßnahmen ausgebaut werden. In den zentralen 1a – Lagen sind die höchsten Umschlagsraten anzustreben, so dass schnelle Erledigungen auf kurzem Wege möglich sind. In die abgestufte Tarifstruktur sollten auch Tarife der Parkhäuser eingebunden werden. Prinzipiell sollte das Straßenrandparken in zentralen Lagen nicht billiger als das Parken in Parkhäusern sein. Insbesondere in Mittelstädten fehlt häufig die Akzeptanz von Parkhäusern, da das Parken im Parkhaus im Ruf steht, teuer und weniger komfortabel zu sein.

Mögliche Maßnahmen für eine Fortentwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes der Stadt Landau können sein:

Änderungen der zulässigen Parkhöchstdauern und Parktarifen

 Verkürzung der zulässigen Parkdauern in Straßenraum-Stellplätzen mit 1a-Lage (Königsstraße, Waffenstraße Langstraße) zum Beispiel auf eine maximale Parkdauer von 60 Minuten

- Einführung eines Kurzzeit-Parktarifs auf dem Alten Meßplatz, um hier die Attraktivität für Kurzzeitparker zu erhöhen. Der Tarif sollte unter dem Tarif für das Straßenraumparken liegen (z.B. 0,50 € / h, Parkhöchstdauer von 4 Stunden) Wünschenswert wäre zudem eine Reservierung des Fußgängerzonen nahen Bereichs des Alten Meßplatzes für Kurzzeitparker, und Verlagerung der Tagesparker auf den nordwestlichen Teil des Platzes. Der für Kurzzeitparker reservierte Bereich könnte z.B. durch farblich unterschiedliche Markierung der Parkstände gekennzeichnet werden.
- Verzicht auf Tagestickets für den Weißquartierplatz
- ► Stärkere Angleichung der Parktarife in den Parkhäusern und im Straßenraum
- Moderate Erhöhung der Parktarife in guten Lagen (zum Beispiel auf 1,50 € / h)
- Einführung eines Sondertarifes für Samstage im Parkhaus Großmarkt
- Parkgebührenrückerstattung für Parkhausgebühren Systeme für Parkgebührenrückerstattung sind in zahlreichen Mittel- und Großstädten verbreitet. Kunden wird beim Einkauf ab einem bestimmten Mindestbetrag ein Teil der Parkgebühren zurück erstattet. Diese System setzt eine Kooperation des Einzelhandles (z.B. in Form von City Marketing Initiativen) und der Parkhausbetreiber voraus.

Sonstige Maßnahmen

Die Verankerung alternativer Parkmöglichkeiten (Alter Meßplatz, Parkhäuser) im Bewußtsein der Besucher kann durch aktive Marketingmaßnahmen gefördert werden. Bei einer Neuauflage des Flyers "Parken in Landau" kann gezielter auf alternative Parkmöglichkeiten hingewiesen werden. Hierbei könnte z.B. ausgewiesen werden, wie viele Gehminuten beliebte Innenstadtziele von bestimmten Parkplätzen entfernt sind. Dies kann auch durch entsprechende Fußgängerwegweisung unterstützt werden. Ein Fußgängerleitsystem mit gezielter Wegführung kann dazu beitragen, dass die gefühlte Entfernung zu Zielen in der Innenstadt reduziert wird und auch alternative Parkstandorte stärker wahrgenommen werden.

6 Zusammenfassung

Dis Stadt Landau betreibt schon seit geraumer Zeit ein aktives Parkraummanagement für die Landauer Innenstadt. Ziel ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit und die langfristige Stärkung der Innenstadt als attraktiver Standort für den Einzelhandel, Wohnen- und Arbeitsplätze. Um eine fundierte Grundlage zur Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu erhalten, wird im Frühjahr 2015 eine umfassende Parkraumerhebung durchgeführt. Die aktuelle Auslastungssituation des bewirtschafteten öffentlichen Parkraums wird an drei repräsentativen Werktagen erfasst. Auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen können folgende Kernaussagen formuliert werden:

Das Parkplatzangebot in der Innenstadt Landaus ist insgesamt gut. Die maximale Gesamtauslastung der bewirtschafteten Innenstadtparkplätze liegt auch samstags unter 80%. Attraktive Standorte sind häufig sehr stark ausgelastet, aber an Standorten mit geringfügig weiteren Wegen zur Fußgängerzone (+3 bis 5 min. Gehzeit) und in den Parkhäusern sind ausreichende Reservekapazitäten vorhanden.

Vorrangiges Ziel bei der Fortschreibung des Parkraumraumkonzeptes muss eine bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten sein. Hierzu werden einige Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen formuliert.

Anlagen