



Neustadt an der Weinstraße Parkraumkonzept Innenstadt



**Neustadt an der Weinstraße
Parkraumkonzept Innenstadt**

**Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Dipl.-Ing. (FH) Tobias Franke**

Juni 2013

Inhalt

1	Situation, Aufgabe und Vorgehensweise	5
2	Parkraumangebot	8
2.1	Beschreibung des Parkraumangebots	8
2.2	Bewertung des öffentlichen Parkraumangebots	11
3	Parkraumnachfrage	13
3.1	Gesamtes Untersuchungsgebiet	14
3.2	Teilbereiche im Untersuchungsgebiet	20
3.3	Nachfrage nach Nutzergruppen	22
4	Parkraumansprüche der Nutzergruppen	25
5	Zukünftige Entwicklung von Parkraumangebot und -nachfrage	28
5.1	Entwicklung der Parkraumnachfrage	28
5.2	Entwicklung des Parkraumangebots	29
6	Parkraumkonzept	31
6.1	Erhöhung des Parkraumangebots	32
6.2	Erhöhung der Auslastung	34
6.3	Verbesserung der Organisation	38
7	Zusammenfassung und Fazit	41

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets	6
Abbildung 2: Unterteilung in Teilgebiete	6
Abbildung 3: Parkzone Bewohnerparken	9
Abbildung 4: Parkraumangebot Oktober 2011	11
Abbildung 5: Auslastung des gesamten Parkraumangebots – Werktag	14
Abbildung 6: Auslastung des gesamten Parkraumangebots – Samstag	15
Abbildung 7: Parkdauervertelung Untersuchungsgebiet – Werktag	16
Abbildung 8: Parkdauervertelung Untersuchungsgebiet – Samstag	16
Abbildung 9: Auslastung des Parkraums nach Nutzergruppen – Werktag	18
Abbildung 10: Ganglinien der Nutzergruppen – Werktag	18
Abbildung 11: Auslastung des Parkraums nach Nutzergruppen – Samstag	19
Abbildung 12: Ganglinien der Nutzergruppen – Samstag	20
Abbildung 13: Parkraumangebot mit veränderter Bewirtschaftung	36

Grafiken (in der Anlage):

Grafik 1: Bestandsaufnahme Untersuchungsgebiet
Grafik 2: Parkraumangebot Bestand
Grafik 3: Parkraumauslastung Dienstag 25.10.2011
Grafik 4: Parkraumauslastung Samstag 29.10.2011
Grafik 5: Maximale Parkraumauslastungen
Grafik 6: Bewirtschaftungskonzept
Grafik 7: Parkraumangebot Bewirtschaftungskonzept

Anlagen:

Anlage 1: Auswertungen Tiefgaragen

Anlage 2: Übersichtsdatenblätter Dienstag

Anlage 3: Übersichtsdatenblätter Samstag

Anlage 4: Erhebung Willkomm Gemeinschaft e.V.: Beschäftigtenanzahl

Anlage 5: Erhebung Willkomm Gemeinschaft e.V.: Besucheranzahl

Anlage 6: Beispiel angewandte Willkomm-Tabelle zur Parkraumnachfrage

1 Situation, Aufgabe und Vorgehensweise

Situation und Aufgabe

In der Stadtkonzeption der Stadt Neustadt an der Weinstraße wurde 2007 eine Innenstadtoffensive ausgerufen. Es wurden eine Zielkonzeption sowie ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Ein Baustein darin ist auch die Optimierung des Parkraumangebotes vor allem für Handel, Wohnen und Arbeiten in Hinblick auf Umfang und Bewirtschaftung.

Die Willkomm Gemeinschaft e.V. (als lokale Unternehmervvertretung mit ca. 160 Mitgliedern) macht eine defizitäre Stellplatzsituation geltend, die als Schlüsselproblem für attraktiven Handel und Wandel in der Innenstadt erachtet wird. Auch aufgrund der Schließung des ehemaligen Hertie-Parkhauses und der dritten Tiefgaragen-Ebene im Klemmhof wird ein zusätzlicher Bedarf an Parkieranlagen gesehen. Die Willkomm-Gesellschaft hat in diesem Zusammenhang eigene Erhebungen erstellt, die bei Erstellung des Gutachtens berücksichtigt wurden.

In einer Haushaltsbefragung, die im Rahmen der Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplans¹ durchgeführt wurde, bewerteten nur etwa 15 Prozent der Teilnehmer die Parkraumsituation in der Innenstadt als uneingeschränkt zufriedenstellend – fast 70 Prozent bewerten diese zumindest in Teilen als mangelhaft. Es besteht insofern Handlungsbedarf.

Die zukünftige Parkraumnachfrage und der mögliche Bedarf an neuen Parkieranlagen muss sowohl aus den zukünftigen Nutzungen als auch aus dem derzeitigen innerstädtischen Parkgeschehen abgeleitet werden. Mit einer Parkraumuntersuchung soll daher eine verlässliche Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Parkraumangebots in der Innenstadt geschaffen werden. Eine neue Parkraumkonzeption ist dabei als Teil der Stadtentwicklung zur Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt anzusehen. Das Parken ist kein Selbstzweck, sondern Bestandteil einer Aktivität in der Innenstadt.

Somit wurde folgende Aufgabenstellungen definiert:

- Verbesserung der Parkraumsituation – insbesondere für die Wohnbevölkerung sowie für die Kunden und Besucher,
- Optimierung der Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs.

¹ R+T: Stadt Neustadt a. d. W. – Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan 2012. Darmstadt im Januar 2013

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist in **Abbildung 1** dargestellt und umfasst die Neustadter Innenstadt – grob abgegrenzt durch die Bahnlinie im Süden, die Villen-/Sauterstraße im Norden und der Winzinger Straße im Osten.

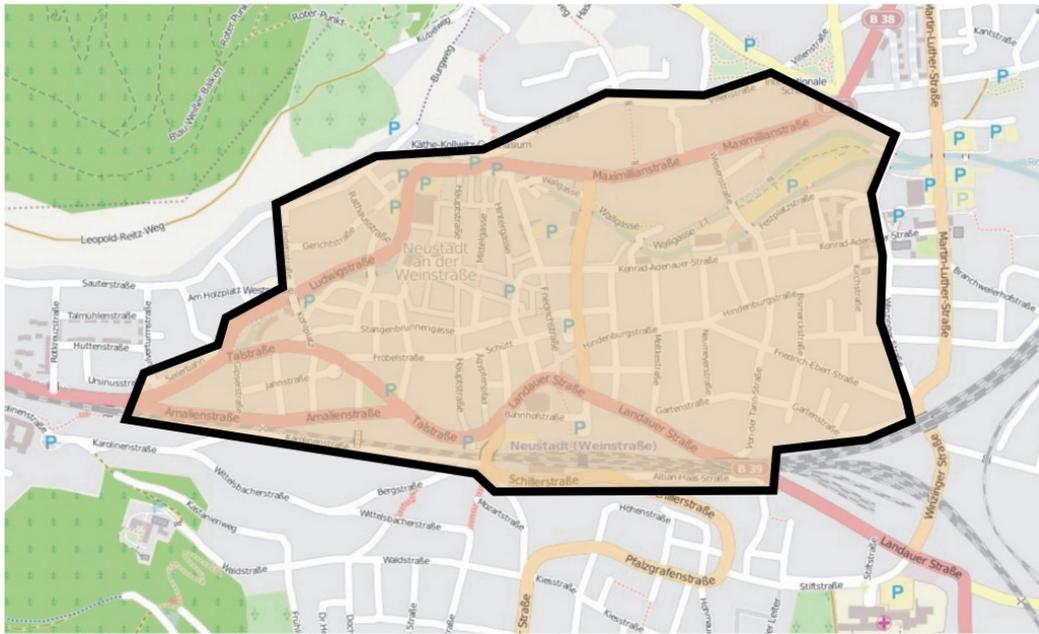


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets

Für die Untersuchung wird das Gebiet in 14 Teilgebiete unterteilt – maßgeblich nach räumlicher Lage und Art der Bewirtschaftung (**Abbildung 2**).

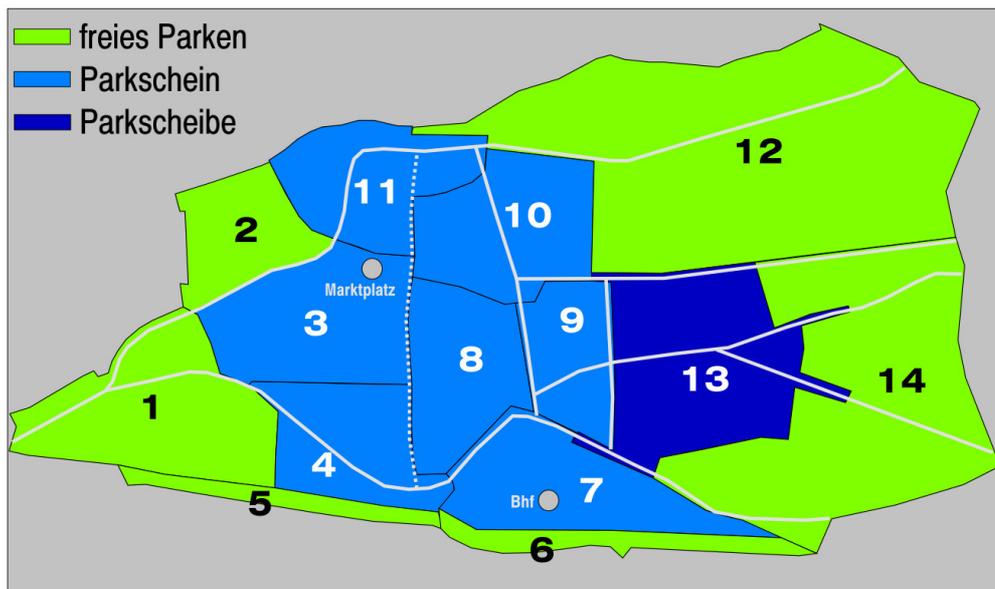


Abbildung 2: Unterteilung in Teilgebiete

Vorgehensweise

Die Untersuchung gliedert sich in folgende Arbeitsschritte

- Bestandsaufnahme des öffentlich zugänglichen Parkraumangebots im Untersuchungsgebiet und Darstellung der heutigen Bewirtschaftung,
- Nachfrageermittlung über eine flächendeckende Originärerhebung an einem Werktag und einem Samstag,
- Analyse der Nachfrage,
- Abschätzung der zukünftigen Parkraumnachfrage,
- Formulierung von Zielen und Entwicklung einer Strategie, die die Grundlage für eine Maßnahmenkonzeption darstellt,
- Erarbeitung einer Maßnahmenkonzeption (inklusive eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt mit Gebührenkonzept und flankierenden Maßnahmen).

2 Parkraumangebot

2.1 Beschreibung des Parkraumangebots

Das öffentliche Parkraumangebot in der Innenstadt wurde von der Stadt Neustadt flächendeckend erhoben und vom Planungsbüro hinsichtlich Aktualität überprüft. Lage und Verteilung der Parkstände im Stadtgebiet sind in **Grafik 1** dargestellt – ebenfalls die 14 Teilgebiete. Eine Bilanz des Parkraumangebotes in den einzelnen Untersuchungsbereichen sowie für die das gesamte Untersuchungsgebiet zeigt **Grafik 2**.

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet etwa 3.870 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Das Parkraumangebot unterliegt folgenden Bewirtschaftungsarten:

Unbewirtschaftete Parkstände (1.581 Parkstände):

Parken ist auf diesen Parkständen ohne Zeitbegrenzung und Gebühren möglich. Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen unbewirtschaftete Parkstände fast ausschließlich in den Randbereichen. Das größte zusammenhängende unbewirtschaftete Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet kann auf dem Parkplatz "Festwiese" in Anspruch genommen werden.

Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe (402 Parkstände):

Diese Parkstände ermöglichen kostenloses Parken bei einer begrenzten Parkdauer von ein bis zwei Stunden. Parkstände mit Parkscheibe befinden sich überwiegend östlich der Kernstadt im Bereich zwischen VHS, SGD und Roxy-Kino.

Besitzer eines Bewohnerparkausweises (s.u.) sind von der Kurzzeitparkregelung ausgenommen.

Kostenpflichtige Parkstände (1.015 Parkstände):

Dies sind Parkstände im öffentlichen Raum, auf denen zeitlich begrenzt gegen Gebühr geparkt werden kann. Mit Ausnahme der Bahnhofsstraße, bei der nur ein 20minütiges Kurzzeitparken möglich ist, besteht grundsätzlich eine unbegrenzte Parkdauer. Die gebührenpflichtige Parkzeit beginnt einheitlich um 9:00 Uhr und endet um 17:30 Uhr. Die Gebühren betragen 0,25 Euro pro 20 Minuten Parkzeit (= 0,75 Euro/h) – ein gesondertes Tagesticket ist am Kohlplatz sowie am Parkplatz hinter der Hauptpost für 3,00 Euro erhältlich.

Samstags besteht auf diesen Parkständen keine Gebührenpflicht. Hier kann dann mit Parkscheibe in der Zeit von 9:00 bis 16:00 Uhr gebührenfrei für drei Stunden geparkt werden. Die Einhaltung der Parkscheibenzeiten wird in der Praxis wenig bis gar nicht kontrolliert.

Zusätzlich besteht (bis auf wenige Ausnahmen) für Bewohner die Möglichkeit, mithilfe eines Bewohnerausweises kostenfrei zu parken. Der Bewohnerparkausweis gilt in einer festen Parkzone ohne weitere teilräumliche Differenzierung. Die Parkzone ist in **Abbildung 3** dargestellt. Die Ausgabe des Parkausweises (Gebühr: 15,00 Euro im Monat) erfolgt halbjährlich und nur an Bewohner.

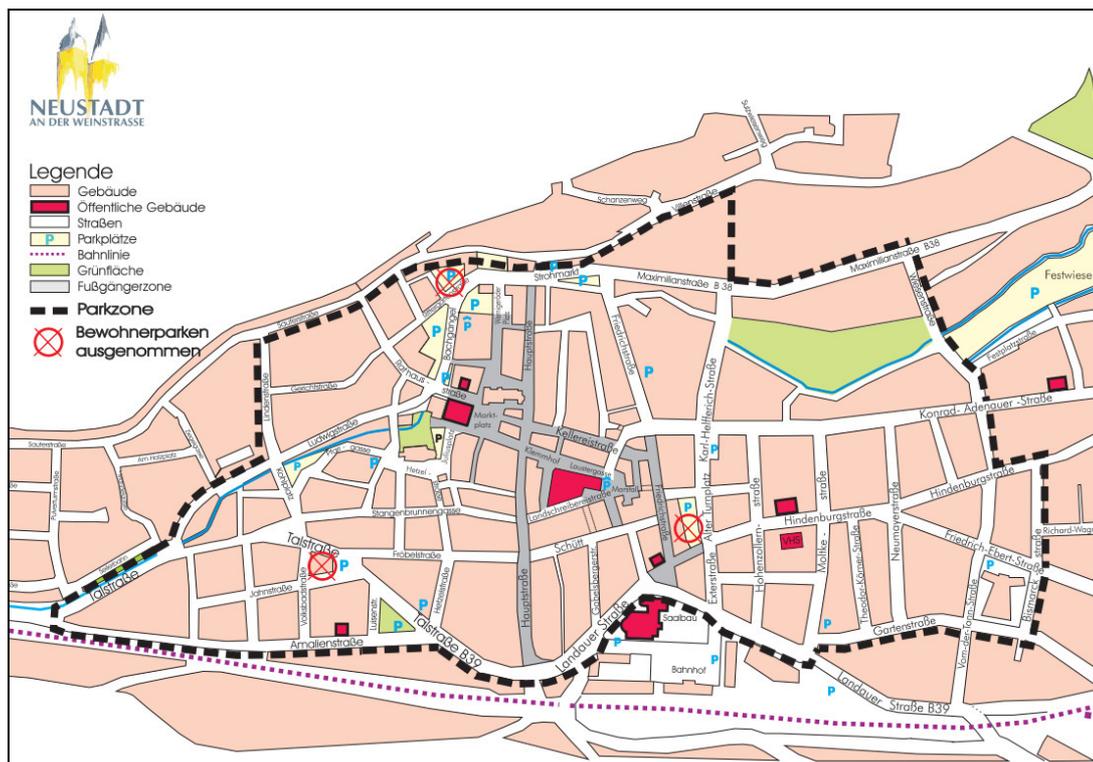


Abbildung 3: Parkzone Bewohnerparken

Parkstände in Tiefgaragen (336 Parkstände):

Im Untersuchungsgebiet liegen die zwei Parkieranlagen "Klemmhof" und "Hetzlgalerie", die von Park Service Hüfner GmbH + Co. KG betrieben werden. In diesen kann gegen Gebühr zeitlich unbeschränkt geparkt werden. Die Gebühren betragen 0,50 Euro pro 20 Minuten (= 1,50 Euro/h) und weisen einen Tageshöchstsatz von 8,00 Euro aus (mit dem eine Parkdauer von bis zu 24 Stunden realisiert werden kann). Zusätzlich sind weitere Stellplätze in den Tiefgaragen an Privatpersonen bzw. Firmen vermietet – diese stehen nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Kostenpflichtige DB-Parkstände (127 Parkstände):

Auf den Flächen der DB AG vor dem Bahnhof kann ebenfalls gebührenpflichtig geparkt werden. Hier besteht jedoch eine andere Tarifstruktur, auf welche die Stadt auch keinen Einfluss hat. Pro 30 Minuten zahlt man hier

0,55 Euro (= 1,10 Euro/h), ein Tagesticket kostet 2,75 Euro und ein Wochenticket 11,00 Euro.

P+R-Parkplatz (66 Parkstände)

Bahnhofsnah existiert an der Landauer Straße ein P+R Parkplatz. Das Monatsticket für einen der 66 Stellplätze kostet 20,70 Euro. Die Ausgabe erfolgt über die DB AG.

Parkstände für Behinderte (25 Parkstände):

Diese Parkstände sind gesondert gekennzeichnet und ermöglichen mit Berechtigungsausweis ein Parken ohne Zeitbegrenzung und Gebühren. Parkstände für Behinderte gibt es insbesondere im Kernstadtbereich bzw. an größeren Parkieranlagen.

Sonstige Parkstände (218 Parkstände)

Hierunter sind einerseits Parkstände auf privatem Grund aufgeführt, die jedoch der Öffentlichkeit frei zur Verfügung stehen (bspw. bei der SGD) oder eine maßgebliche Funktion im direkten Umfeld ausüben (Lidl-Parkplatz, Parkstände der SGD,...). Andererseits sind hier auch Parkstände aufgeführt, die bspw. für einen bestimmten Zeitraum nur ausgewählten Personen zur Verfügung stehen (bspw. städtische Mitarbeiter-Parkplätze in der Amalienstraße und in der Sauterstraße).

Kurzfristig gesperrte Parkstände (101 Parkstände)

Aufgrund von Baustellen im Untersuchungsraum waren einige Parkstände zur Erhebungszeit nicht nutzbar. In großem Umfang betraf dies die Hetzelstraße (u.a. Sperrung des Parkplatzes am südlichen Ende der Hetzelstraße) sowie die Konrad-Adenauer-Straße (aufgrund der Baustelle in der Maximilianstraße).

Geöffnete private Stellplatzanlagen am Samstag (163 Parkstände)

Auf Initiative der Willkomm Gemeinschaft e.V. sind samstags sieben zusätzliche private Stellplatzanlagen von zentral gelegenen Schulen, Behörden bzw. Banken für die Öffentlichkeit nutzbar (zum Erhebungszeitraum war jedoch die SGD-Fläche in der Gartenstraße nicht nutzbar). Diese Stellplätze sind unbewirtschaftet und obliegen somit keiner Beschränkungen.

In den einzelnen Teilbereichen der Untersuchungsgebiets stehen – aufgeschlüsselt nach Bewirtschaftungsart – folgende Parkmöglichkeiten zur Verfügung (**Abbildung 4**):

	Ges. Parkraumangebot*	unbewirtschaftet	Parkscheibe	Parkscheibe	Tiefgaragen	Parkschein DB AG	P+R	Behinderte	Sonstige	Parkplätze am Samstag	kurzfristig gesperrt	
Bestand	Gesamtes Untersuchungsgebiet	3.770	1.581	402	1.015	336	127	66	25	218	163	101
1	Bereich Jahnstraße	244	180	41	-	-	-	-	2	21	-	-
2	Bereich Gerichtsstraße	88	73	-	-	-	-	-	-	15	15	-
3	Bereich Marienkirche	188	15	-	169	-	-	-	4	-	-	14
4	Bereich Hetzelanlage	197	-	-	115	-	-	-	1	81	-	58
5	Bereich Karolinenstraße	58	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Bereich Schillerstraße	96	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Bereich Bahnhof	316	-	-	121	-	127	66	1	1	-	-
8	Bereich Schütt	62	-	-	60	-	-	-	2	-	-	-
9	Bereich Alter Turmplatz	129	-	-	126	-	-	-	3	-	51	-
10	Bereich Friedrichstraße Nord	195	-	9	175	-	-	-	4	7	-	-
11	Bereich Bachgängel	274	-	-	249	-	-	-	3	22	-	-
12	Bereich Festwiese	667	666	-	-	-	-	-	1	-	25	-
13	Bereich Moltkestraße	353	-	352	-	-	-	-	1	-	72	-
14	Bereich Bismarckstraße	567	493	-	-	-	-	-	3	71	-	29
T1	Tiefgarage Klemmhof	254	-	-	-	254	-	-	-	-	-	-
T2	Tiefgarage Hetzelgalerie	82	-	-	-	82	-	-	-	-	-	-

* Parkraumangebot ohne Parkplätze am Samstag und kurzfristig gesperrte Parkstände

Abbildung 4: Parkraumangebot Oktober 2011

Zusätzlich wurden die privaten Stellplätze auf Grundstücken, in Hinterhöfen, privaten (Tief-)Garagen, etc. über Luftbildaufnahmen und Rundgänge von Seiten der Stadt Neustadt näherungsweise erhoben. Demnach stehen zusätzlich etwa 4.650 weitere Stellplätze auf nicht-öffentlichen Flächen zur Verfügung.

2.2 Bewertung des öffentlichen Parkraumangebots

Das öffentliche Parkraumangebot verteilt sich etwa zur Hälfte auf unbewirtschaftete Parkstände im Straßenraum und bewirtschaftete Parkstände im Straßenraum bzw. auf Parkplätzen. Dabei sind die bewirtschafteten Stellplätze im zentralen Kernbereich gelegen, die unbewirtschafteten in den Randlagen.

Die Bewirtschaftung ist größtenteils homogen, vereinzelt spiegeln sich jedoch noch „gewachsene“ Regelungen für einzelne Teilbereiche der Innenstadt wider (bspw. in der Laustergasse bzw. Stangenbrunnenstraße). Diese sind dann vor allem für ortskundige Besucher eine erste Anlaufstelle und generieren vermeidbaren Parksuchverkehr.

Zur Erleichterung der Orientierung für ortsunkundige Besucher und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs soll das bestehende Parkleitsystem beitragen. Da dieses jedoch fehlerhafte Anzeigen verursacht und auch keine eindeutige Zielführung erkennen lässt, ist der derzeitige Betrieb mangelhaft – und wird hauptsächlich ignoriert. Hier ist neben der Realisierung der vor-

liegenden Konzeption ein hohes Verbesserungspotenzial zur Reduzierung des Parksuchverkehrs gegeben.

Eine Besonderheit stellt das praktizierte Bewohnerparken dar. Mit einem gültigen Bewohnerausweis kann das Fahrzeug auf bewirtschafteten Parkständen ohne Parkschein abgestellt werden – und das ohne örtliche Begrenzung im fast gesamten Untersuchungsgebiet. Es ist demnach möglich, auch in größerer Entfernung vom Wohnort mittels Bewohnerausweis kostenfrei zu parken, um bspw. Erledigungen auszuführen. Dies entspricht jedoch nicht dem Sinn des Bewohnerparkens.

3 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurden am Dienstag, den 25. Oktober 2011, und am Samstag, den 29. Oktober 2011, Kennzeichenerfassungen im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Dabei wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände und Parkieranlagen in Rundgängen erfasst. Private Stellplätze, die nicht öffentlich zugänglich sind, wurden nicht einbezogen.

Die Nachfrageerhebung untersucht einen normalen Werktag von 5 Uhr bis 23 Uhr sowie einen normalen Samstag von 7 Uhr bis 15 Uhr². Die Parkstände mit dem höchsten Umschlag wurden alle 30 Minuten erfasst, das Parkraumangebot im übrigen Untersuchungsgebiet alle 60 Minuten bzw. 120 Minuten. Bei den Rundgängen wurden am Werktag insgesamt 10.102 Fahrzeuge und am Samstag insgesamt 5.355 Fahrzeuge erfasst und ausgewertet.

Für die Analyse der Parkraumnachfrage wurden die Auslastung, die Parkdauer und der Anteil der Nutzergruppen in den unterschiedlichen Teilen der Innenstadt ausgewertet.

Zur Ermittlung der Auslastung wurde in den einzelnen Straßenabschnitten und Parkieranlagen die erfasste Anzahl an Fahrzeugen dem in **Kapitel 2.1** dargestellten Parkraumangebot gegenübergestellt. Durch illegale Parkvorgänge, d. h. Fahrzeuge, die außerhalb der dargestellten Parkstände parken, kann die Auslastung 100% überschreiten.³

Als Spitzenstunde der Auslastung des gesamten Parkraumangebots wurde sowohl am Werktag wie auch am Samstag die Auslastung um 11 Uhr ermittelt. Im folgenden werden zunächst die Auswertungsergebnisse für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend wird auf die einzelnen Untersuchungsbereiche näher eingegangen.

Die Tiefgaragen "Hetzelgalerie" und "Klemmhof" wurden am Dienstag, den 6. März 2012, und Samstag, den 10. März 2012, über Kennzeichenerfassungen an den Ein- und Ausfahrten nacherhoben, da vom Betreiber keine Statistiken der Erfassungsanlagen geliefert wurden. Da die Anlagen nicht begangen werden konnten und keine Informationen bezüglich der Anzahl und Auslastung der dauervermieteten Stellplätze zur Verfügung gestellt wurden, besitzen die Aussagen zu diesen Parkieranlagen keine vergleich-

² Selbstverständlich stößt eine solche Erhebung an Grenzen der Verallgemeinerung. Die Methode entspricht aber dem Stand der Technik, auch unter Würdigung von Aufwand und Kosten einer derartigen Erhebung.

³ Als illegal wurden auch Fahrzeuge erfasst, die während der Rundgänge im eingeschränkten Halteverbot standen.

bare Tiefe und Qualität – und sind deshalb nicht in der Gesamtauswertung enthalten. In **Anlage 1** sind die erhobenen Werte aufgeführt.

3.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet

Auslastung

Im gesamten Untersuchungsgebiet lag die durchschnittliche Auslastung des Parkraums am normalen Werktag von 5 Uhr bis 23 Uhr bei 67 Prozent. Die Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr betrug 82 Prozent (2.817 belegte Parkstände – **Abbildung 5**). Am untersuchten Samstag waren die Auslastungen niedriger: die durchschnittliche Auslastung in der Zeit von 7 Uhr bis 15 Uhr lag bei 60 Prozent und die Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr betrug 72 Prozent (2.602 belegte Parkstände – **Abbildung 6**).

Durchschnittlich gab es am Werktag rund 1.150 freie Parkstände im Untersuchungsgebiet – in der Spitzenstunde waren 616 Parkstände nicht belegt. Am Wochenende waren im Durchschnitt rund 1.450 Parkstände im Untersuchungsgebiet nicht belegt und in der Spitzenstunde 995 Parkstände.

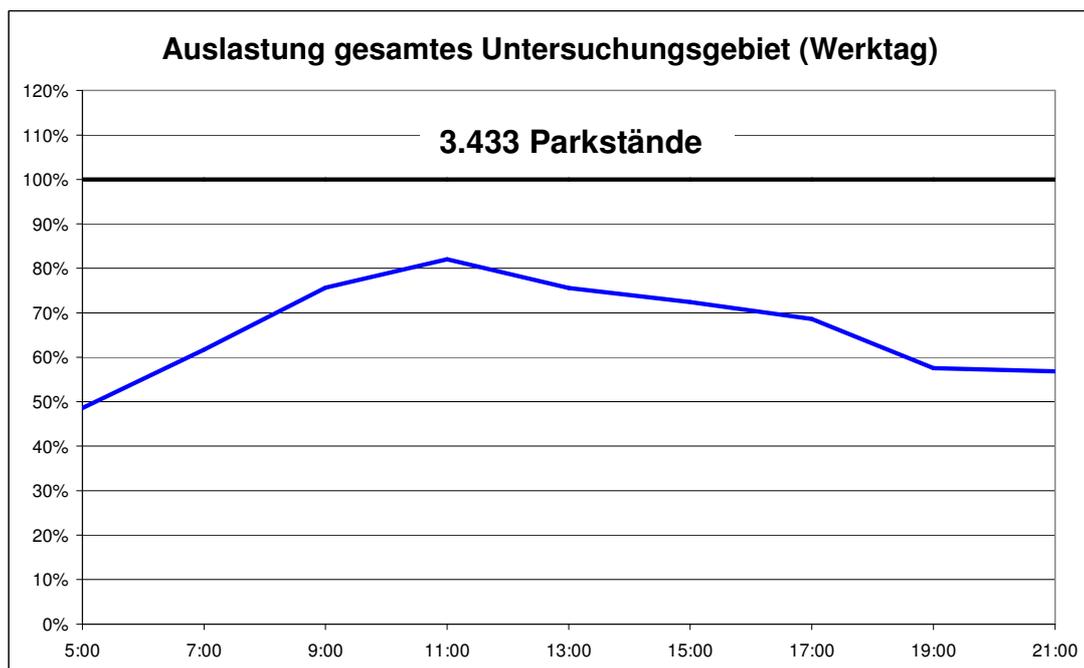


Abbildung 5: Auslastung des gesamten Parkraumangebots – Werktag

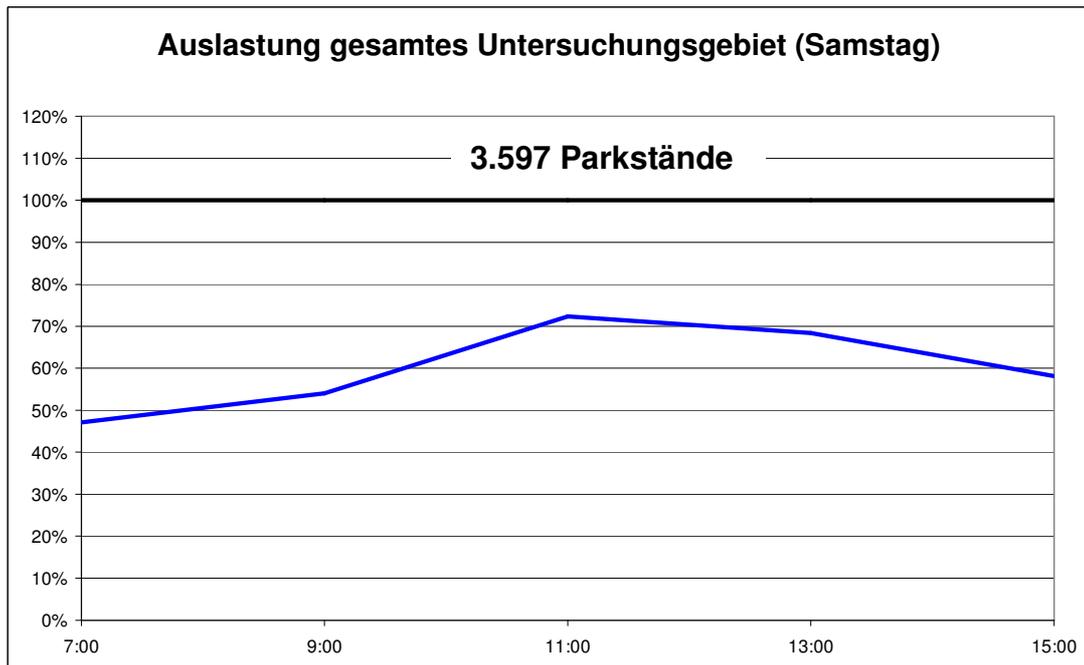


Abbildung 6: Auslastung des gesamten Parkraumangebots – Samstag

Parkdauer

Bei der Betrachtung der Parkdauer unterscheidet man zwischen Kurzparkern, d. h. Fahrzeugen, die maximal vier Stunden parken, und Langzeitparkern (über vier Stunden) unterschieden. Bei diesen Ergebnissen bleibt unberücksichtigt, dass sehr kurz parkende Kfz, die zwischen zwei Rundgängen ankommen und wieder abfahren, nicht erfasst wurden.

Im Untersuchungsgebiet wird überwiegend kurzzeitig geparkt. 2.199 Fahrzeuge standen am Werktag über vier Stunden; 7.903 Fahrzeuge parkten maximal vier Stunden lang im Untersuchungsgebiet. Der Kurzparkeranteil beträgt somit im gesamten Untersuchungsgebiet am Werktag 78 Prozent (**Abbildung 7**). Am Samstag ist dieses Verhältnis nahezu gleich: 1.268 Fahrzeuge standen über vier Stunden; 4.087 Fahrzeuge parkten maximal vier Stunden lang im Untersuchungsgebiet. Somit beträgt der Kurzparkeranteil am Samstag 76 Prozent (**Abbildung 8**).

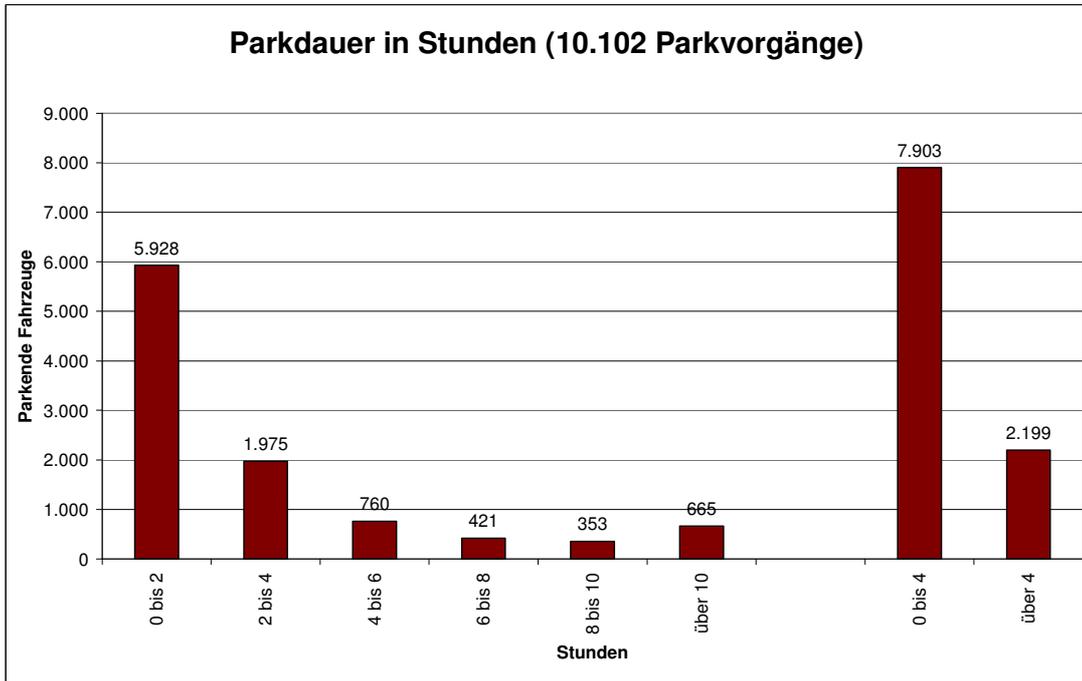


Abbildung 7: Parkdauerverteilung im gesamten Untersuchungsgebiet – Werktag

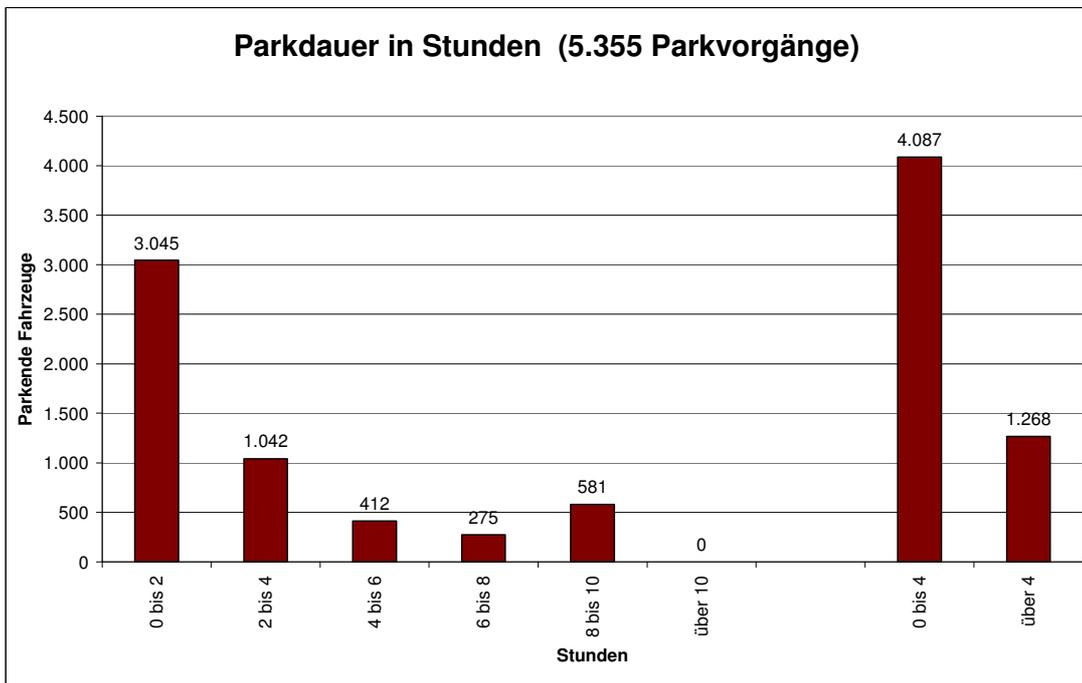


Abbildung 8: Parkdauerverteilung im gesamten Untersuchungsgebiet – Samstag

Parkraumnachfrage nach Nutzergruppen

Die Einteilung in Nutzergruppen erfolgte (wie methodisch üblich) nicht durch Befragungen, sondern durch die Auswertung der Parkvorgänge nach Tageszeit und Parkdauer. Folgende Kriterien liegen der Einteilung zugrunde (hauptsächlich für den Werktag):

- Bewohner: alle Fahrzeuge, die bereits vor 5:00 Uhr und nach 23:00 Uhr auf einem Parkstand parken;
- Beschäftigte: alle Fahrzeuge, die nicht das Kriterium "Bewohner" erfüllen und die vor 9:30 Uhr und mindestens 3 Stunden parken bzw. vor 16:30 Uhr und mindestens 4 Stunden auf einem Parkstand parken;
- Besucher/Kunden: alle Fahrzeuge, die nicht die Kriterien "Beschäftigte" oder "Anwohner" erfüllen.

Abbildung 9 stellt die kumulierten Fahrzeuganzahlen der drei hauptsächlichen Nutzergruppen Anwohner, Beschäftigte und Besucher/Kunden am Werktag dar. **Abbildung 10** zeigt die jeweiligen Ganglinien der Nutzergruppen am Werktag.

- Die höchste Nachfrage im Bewohnerparken tritt mit rund 1.600 Fahrzeugen erwartungsgemäß am frühen Morgen und am späten Abend auf. Aber auch tagsüber werden bis zu 700 Parkstände für Bewohner benötigt.
- Das Maximum der Nachfrage bei den Beschäftigten liegt am Vormittag gegen 11:00 Uhr, wenn auch die Mehrzahl der Halbtagskräfte anwesend ist. In der Spitzenstunde macht die Nachfrage der Beschäftigten mit etwa 900 Fahrzeugen gut ein Drittel der gesamten Nachfrage aus.
- Die Ganglinie der Kunden und Besucher weist einen typischen Verlauf für diese Nutzergruppen auf: eine Spitze am Vormittag (Überlagerung von Einzelhandelskunden, Behördengängen, Arztbesuchen u. ä.), das Maximum am Nachmittag (überwiegend Einzelhandelskunden) und eine vergleichsweise hohe Belastung am Abend (Freizeitnutzungen). Die maximale Nachfrage beträgt um 17:00 Uhr etwa 1.000 Fahrzeuge.

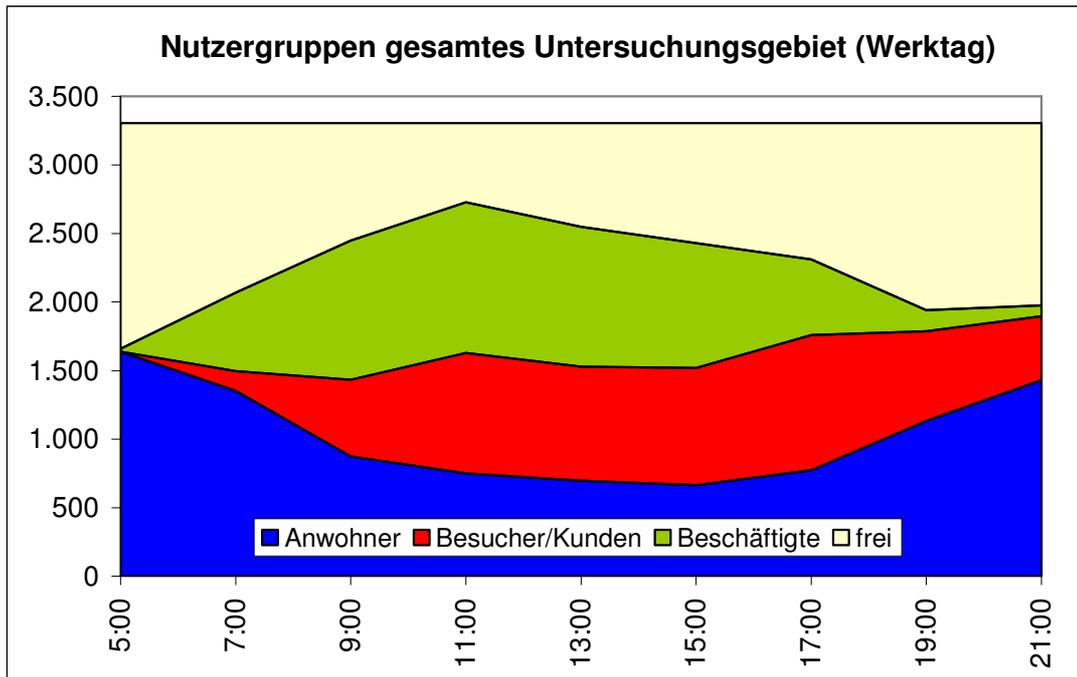


Abbildung 9: Auslastung des gesamten Parkraums nach Nutzergruppen – Werktag

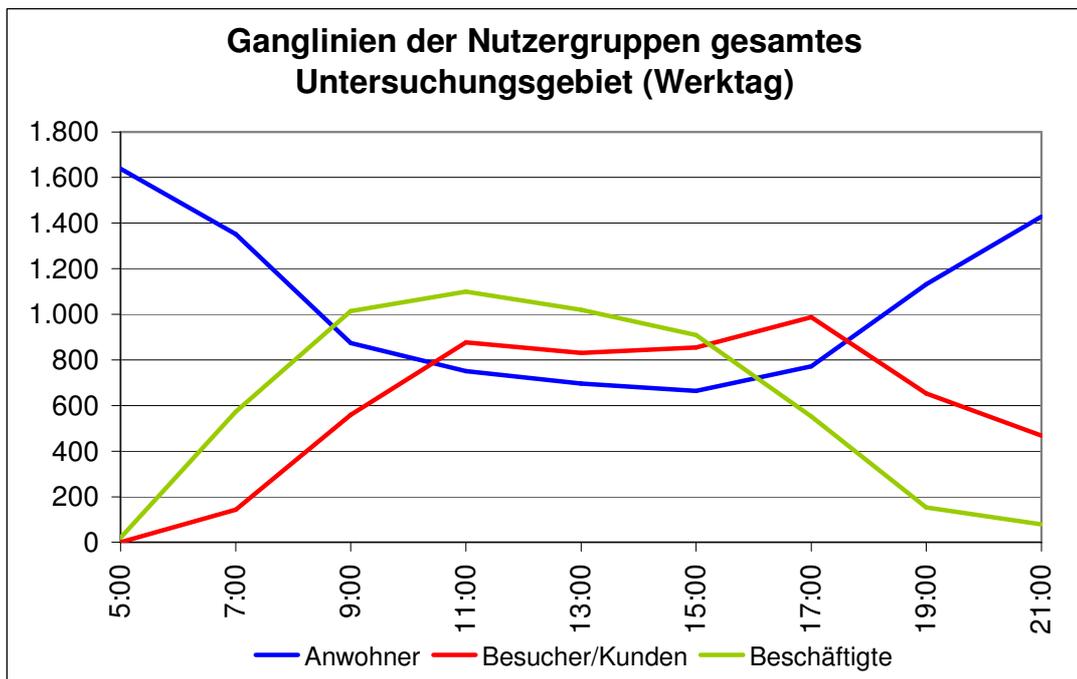


Abbildung 10: Ganglinien der Nutzergruppen – Werktag

Für den Samstag stellt **Abbildung 11** die Belegung des Parkraumangebots durch die unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Die Ganglinien der Nutzergruppen am Samstag zeigt **Abbildung 12**.

- Auch am Samstag (früh) beträgt die höchste Nachfrage im Bewohnerparken rund 1.600 Fahrzeuge – die Werktag-Angabe verifiziert sich somit nochmals. Im Gegensatz zum Werktag fällt die Ganglinie aber nur unmerklich ab. Während der maximalen Auslastung um 11:00 Uhr sind immer noch etwa 1.250 Bewohner anwesend. Erst zum Nachmittag reduzieren sich die Fahrzeuge der Bewohner auf 1.000.
- Die Nachfrage der Beschäftigten ist im Vergleich zum Werktag (nicht unerwartet) wesentlich geringer. In der Spitzenstunde beträgt die Nachfrage der Beschäftigten etwa 300 Fahrzeuge – lediglich ein Drittel gegenüber der Nachfrage am Werktag.
- Die Ganglinie der Kunden und Besucher weist eine für den Samstag charakteristische Spitze am späten Vormittag auf. Hier beträgt die maximale Nachfrage etwa 1.000 Fahrzeuge – vergleichbar mit der Spitzennachfrage am Werktag.

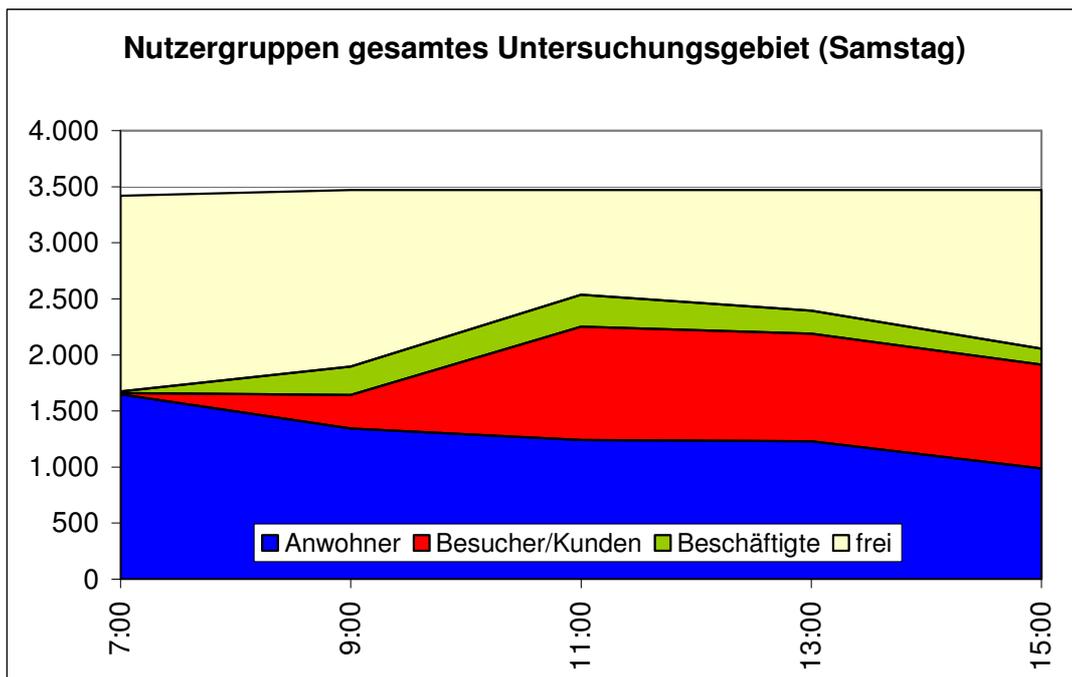


Abbildung 11: Auslastung des gesamten Parkraums nach Nutzergruppen – Samstag

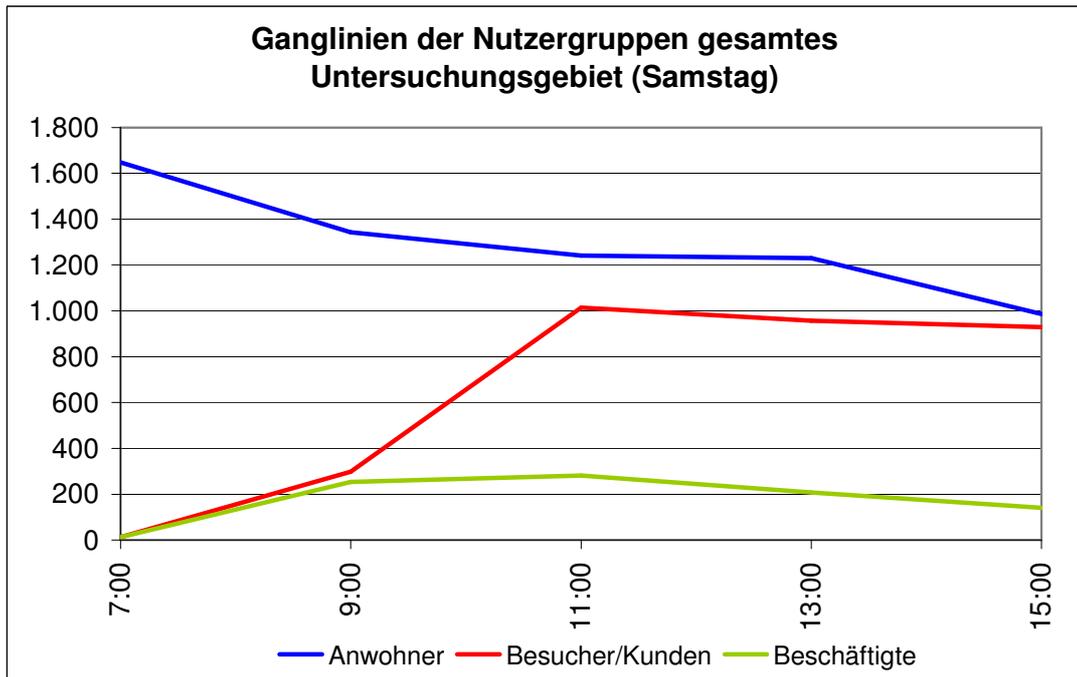


Abbildung 12: Ganglinien der Nutzergruppen – Samstag

3.2 Teilbereiche im Untersuchungsgebiet

Für jedes der einzelnen Teilgebiete (**Grafik 1**) liegen Ergebnisse über die Auslastung, die Parkdauer sowie die unterschiedlichen Nutzergruppen vor, wie sie in **Kapitel 3.1** für das Gesamtgebiet dargestellt sind! Diese Daten befinden sich für den erhobenen Dienstag in **Anlage 2** und für den erhobenen Samstag in **Anlage 3**.

Von großer Bedeutung sind dabei die Aussagen zu den Auslastungen der einzelnen Teilbereiche. Diese sind sowohl für den Werktag wie auch für den Samstag in **Grafik 3** bis **Grafik 5** für die verschiedenen Erhebungszeitpunkte (s.o.) sowie für ihre jeweilige Maximalauslastung dargestellt. Zur besseren Verdeutlichung sind die Auslastungsgrade in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt, die auch unterschiedlich farblich dargestellt sind:

- Auslastung bis 70 Prozent = dunkelgrün,
- Auslastung 70 bis 80 Prozent = hellgrün,
- Auslastung 80 bis 90 Prozent = orange,
- Auslastung 90 bis 100 Prozent = rot,
- Auslastung über 100 Prozent = lila.

Mithilfe dieser Untergliederung lässt sich der bestehende Parkdruck in den jeweiligen Teilbereichen einordnen. In der Praxis hat sich dabei folgende Zuordnung bewährt⁴:

- Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck,
- Auslastung 70 bis 80 Prozent = mittlerer Parkdruck,
- Auslastung 80 bis 90 Prozent = hoher Parkdruck,
- Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck,
- Auslastung über 100 Prozent = Überlastung.

Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zum illegalen Parken – und gilt es zu vermeiden!

Wie **Grafik 5** zeigt, besteht am Werktag in fast allen Teilbereichen zu einem bestimmten Zeitraum am Tag mindestens einmal ein hoher Parkdruck. Lediglich die Teilbereiche "6 = Schillerstraße", "7 = Bahnhof" und "13 = Moltkestraße" weisen durchgehend einen mittleren bis geringen Parkdruck auf (was an der Attraktivität der Lage, aber auch an der Art der Bewirtschaftung liegt).

Auffällig sind auch die hohen durchschnittlichen Auslastungen in den Teilbereichen "1 = Jahnstraße", "2 = Gerichtsstraße", "5 = Karolinenstraße" und "8 = Schütt". Sie sind der zentralen Lage (8) sowie der Verfügbarkeit unbewirtschafteter, zentrumsnaher Dauerparkplätze (1, 2 und 5) geschuldet.

Ein durchgängiger hoher Parkdruck lässt sich jedoch für keinen Teilbereich nachweisen. Es gibt immer Tageszeitabschnitte, in denen lediglich maximal ein mittlerer Parkdruck besteht.

Diese Erkenntnisse sind nun mit den Analyseergebnissen bezüglich der festgestellten Nutzergruppen in den Teilbereichen zu überlagern. Zusammenfassend lässt sich folgendes feststellen:

- Die Bewohner finden in den Randstunden meist ortsnah freie Parkstände (bis auf den Bereich der Fußgängerzone und schmalen Altstadtgassen – hier sind längere Fußwege vonnöten). Jedoch führen hohe Auslastungen in den Wohnbereichen zwischen 9:00 und 15:00 Uhr zu Problemen für Bewohner in diesen Zeiten. Am Samstag wird der Großteil des Parkraums durch Bewohner belegt – auch im zentralen Innenbereich.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen - EVE. Köln 2012.

- Die Beschäftigten parken im öffentlichen Straßenraum hauptsächlich in den kostenfreien Außenbereichen (1, 12, 13 und 14).
- Der Großteil der Kunden/Besucher parkt in den gebührenpflichtigen Innenbereichen.

Eine weitere Besonderheit wird bei der Auswertung des Samstages deutlich. Wie **Grafik 4** zeigt, werden hauptsächlich die zentralen Bereiche (1, 3, 4, 8, 9, 10 und 11) nachgefragt. Hier lassen sich sehr hohe Auslastungen feststellen (in Bereich "3 = Marienkirche" sogar Überlastungen), während in den Randbereichen kaum ein Parkdruck festzustellen ist. Dies ist auf die bestehende Gebührenfreiheit am Samstag und die kaum stattfindenden Kontrollen der Parkdauerbegrenzung zurückzuführen.

Aufgrund der Gebührenfreiheit fokussieren sich sowohl die Beschäftigten wie auch die Kunden und Besucher ungesteuert auf das Zentrum. Für einen kurzen Tageszeitraum sind dort nahezu alle verfügbaren Stellplätze belegt, während vor allem die östlich angrenzenden Bereiche (12, 13 und 14) nur einen geringen Parkdruck aufweisen – obwohl hier ein Großteil der zusätzlichen Samstagsstellplätze angeboten werden. Die zentrumsnächsten Stellplätze werden dabei schon sehr früh von der Gruppe der Beschäftigten nachgefragt (wenn nicht schon vorher von den Bewohnern besetzt). Für später ankommende Kunden und Besucher stehen diese dann nicht mehr zur Verfügung.

3.3 Nachfrage nach Nutzergruppen

Bewohner

Im Untersuchungsgebiet leben etwa 8.800 Personen. Bei einer durchschnittlichen Haushaltgröße von 2,08 Einwohner pro Haushalt⁵, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass etwa 4.250 Haushalte im Untersuchungsgebiet bestehen. Bei einem durchschnittlichen Pkw-Bestand von 1,3 Pkw pro Haushalt⁶ ergibt sich ein Bedarf von etwa 5.600 Stellplätzen⁷. Effektiv wird der Pkw-Besatz pro Haushalt bei der Zentralität und dem ÖPNV-Angebot der Innenstadt geringer sein, was aber hier unberücksichtigt bleiben soll.

⁵ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

⁶ Haushaltsbefragung zur Teilfortschreibung GVP. Durchschnittlicher Pkw-Bestand gilt für gesamt Neustadt (inklusive Weindörfer).

⁷ Alternative Abschätzverfahren über Kfz pro 1.000 EW mit Daten aus dem Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz ergeben eine ähnliche Größenordnung. Hier wird ganz aktuell (07.03.2013) von 580 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner ausgegangen, was einem Bedarf von etwa 5.100 Stellplätzen entspricht.

Da insgesamt jedoch im öffentlichen Raum von den Bewohnern nur etwa 1.600 Parkstände genutzt (etwa 30 Prozent des Bedarfs) werden, wird demnach der Großteil der Fahrzeuge der Bewohner auf privatem Grund geparkt.

Beschäftigte

Eine Abschätzung der Beschäftigtenanzahl im Untersuchungsgebiet erweist sich als äußerst diffizil. Weder der Stadtverwaltung noch den einschlägigen Behörden (wie der Agentur für Arbeit, Statistisches Landesamt usw.) liegen belastbare teilräumliche Angaben vor.

Über die Verkaufsfläche im Untersuchungsgebiet (etwa 32.600 m²) lassen sich noch fundiert die Beschäftigten im Einzelhandel abschätzen – dies sind etwa 1.000 Personen. Eine parallele Erhebung der Willkomm Gemeinschaft e.V. über Befragungen bestätigt diese Abschätzung. Zusätzlich hat die Willkomm Gemeinschaft e.V. noch etwa 4.100 weitere Beschäftigte erfasst – der Großteil davon in öffentlichen Verwaltungen, in der Gastronomie und bei Dienstleistungsgewerben (inklusive Ärzten). **Anlage 4** zeigt diese Auflistung detailliert auf.

Die Erhebungen zeigen eine Spitzenbelastung von etwa 1.200 belegten Parkständen am Dienstag und etwa 400 belegten Parkständen am Samstag auf. Stützt man sich auf die Angaben der Willkomm Gemeinschaft e.V., dann benutzen demnach am Werktag etwa ein Viertel der Beschäftigten einen Parkstand im öffentlichen Straßenraum – die restlichen Beschäftigten nutzen entweder alternative Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad oder ÖPNV), Stellplätze auf privaten Flächen oder sind Mitfahrer ohne eigenen Stellplatzbedarf.

Kunden / Besucher

Am schwierigsten lässt sich die Anzahl der Kunden und Besucher abschätzen. Wiederum über die Verkaufsflächen im Einzelhandel kann ein Stellplatzbedarf von etwa 950 Stellplätzen ermittelt werden (Ansatz über Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung mit einem Bedarf von einem Stellplatz pro 35 m² Verkaufsfläche). Für weiteren Bedarf sind keine fundierten Abschätzungsmethoden aus der Literatur anwendbar. So liegen bspw. auch der Tourist, Kongress und Saalbau GmbH (TKS) keine Angaben zum Tagestouristen-Aufkommen vor.

Aufgrund der erhobenen Nachfrage von etwa 1.150 belegten Parkständen in der Spitzenstunde ist davon auszugehen, dass aktuell etwa weitere 200 Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Kunden und Besucher benötigt werden.

Auch für diese Personengruppe hat die Willkomm Gemeinschaft e.V. eine Abschätzung der Personenanzahl durchgeführt (es wurden dabei die Inhaber der Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen nach ihrer durchschnitt-

lichen Kundenanzahl befragt; die weiteren Personen wurden abgeschätzt – **Anlage 5**). Demnach sollen in einer durchschnittlichen Stunde etwa 5.300 Kunden und Besucher das Untersuchungsgebiet aufsuchen. Dies würde bedeuten, dass etwa 20 Prozent dieser Personengruppe in der Spitzenstunde einen öffentlichen Parkstand benutzen. Die restlichen Kunden und Besucher parken entweder auf privaten Flächen, sind Mitfahrer oder nutzen alternative Verkehrsmittel.

4 Parkraumansprüche der Nutzergruppen

Bewohner

Weite Teile des Untersuchungsgebietes sind reine Wohngebiete oder Mischgebiete mit Wohnnutzung. Die Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt ist ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung in Neustadt. Aus verkehrlicher Sicht ist das Wohnen in der Innenstadt eine attraktive Wohnform zur Vermeidung von Autofahrten. Das Parkraumkonzept soll daher die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität der Innenstadt (Kern- bzw. Weststadtsanierung) stützen.

Das Parkraumangebot für die Bewohner richtet sich überwiegend nach dem Fahrzeugbesitz und nicht nach der Inanspruchnahme. Die Fahrzeuge der Innenstadtbewohner werden oftmals ganztägig nicht oder nur kurzzeitig bewegt. Für die Bewohner wird daher ein ganztägig verfügbares Parkraumangebot benötigt. Die wechselseitige Belegung von Parkständen tagsüber von Kunden und Besuchern sowie nachts von Bewohnern ist in der Kernstadt nur teilweise möglich.

In der besonderen städtebaulichen Situation der Kernstadt ist eine direkte Zuordnung von Wohnung und Stellplatz oftmals nicht möglich. Langfristig sollte daher das Parken im Straßenraum durch Parkmöglichkeiten in Quartiersgaragen ersetzt werden, um Stellplätze im Straßenraum anderen Nutzern zur Verfügung stellen zu können bzw. um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Das vorhandene Platzangebot für Quartiersgaragen ist allerdings aufgrund der hohen Überbauung der Innenstadt knapp bemessen.

Beschäftigte

Das wichtigste Merkmal des Parkens von Beschäftigten ist die lange Parkdauer. Beschäftigte benötigen ein Parkraumangebot ohne restriktive Parkdauerbeschränkung. Zur Reduzierung der Kosten werden kostenlose Parkstände bevorzugt. Dabei werden auch längere Fußwege von kostenlosen Parkständen zum Arbeitsplatz akzeptiert.

Beschäftigtenparken ist für den öffentlichen Straßenraum eine ungünstige Parkraumbelegung, da diese Parkstände dann nur für wenige Fahrzeuge am Tag zur Verfügung stehen.

Da die Parkstände im Straßenraum vorrangig für andere Nutzergruppen bereit gestellt werden sollten, müssen Parkmöglichkeiten für Beschäftigte anderweitig bereitgestellt werden (z.B. in Parkieranlagen, auf Parkplätzen,...). Für kostenpflichtige Parkieranlagen sind attraktive Tarife für Langzeitparken erforderlich. Unbewirtschaftete Parkstände im Straßenraum sollten im engeren Kernstadtgebiet nicht bereitgestellt werden.

Die Nachfrage im Beschäftigtenverkehr kann zudem durch eine weitere Attraktivitätssteigerung im Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) reduziert werden.

Kunden / Besucher

Die Gruppe der Kunden und Besucher ist in Innenstadtlagen sehr heterogen. In Neustadt zählen hierzu z. B. Kunden von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, Besucher der Verwaltung, Besucher von Veranstaltungen, Touristen, Gäste von Hotellerie und Gastronomie oder private Besucher.

Die Parkgewohnheiten der Kunden und Besucher variieren daher stark und liegen innerhalb der folgenden Bandbreite

- Kunden, die einen Parkstand unmittelbar am Ziel erwarten und bereit sind, dafür auch Gebühren zu bezahlen.
- Kunden, die eine kostenlose Parkmöglichkeit erwarten und bereit sind, auch längere Fußwege zurückzulegen.

Aufgrund der kompakten Struktur der Kernstadt sind die Wege kurz. Zwischen den Parkständen und wichtigen Zielen der Innenstadt liegen in der Regel weniger als 500 Meter. Innerhalb der engeren Kernstadt sollten daher keine kostenlosen Parkstände zur Verfügung stehen.

Außerhalb der engeren Kernstadt sollten in unempfindlichen Bereichen kostenlose Parkmöglichkeiten angeboten werden um Belastungen durch Parksuchverkehr in Wohngebieten zu vermeiden (z.B. Festwiese).

Auch die Parkraumnachfrage der Kunden und Besucher kann zudem durch eine weitere Attraktivitätssteigerung im Umweltverbund reduziert werden.

Dienstleister- und Lieferverkehr

Der Dienstleister- und Lieferverkehr ist kein klassisch definierter ruhender Verkehr, da hier eher selten längere Parkvorgänge stattfinden bzw. da andere (oftmals größere) Flächen benötigt werden als Parkstände im öffentlichen Raum. Aus diesem Grund existieren oftmals – wie auch in Neustadt – Ladezonen. Deren Anzahl und Lage wird jedoch vom örtlichen Einzelhandel als nicht ausreichend angesehen. Stichprobenhafte Nacherhebungen der Verwaltung bestätigen diese Einschätzung eher nicht. Zusätzlich wird die schwierige Anlieferung der Ladengeschäfte insbesondere im Bereich der Hauptstraße angemahnt, da dort immer nur punktuelle Zufahrtsoptionen aus Seitenstraßen bestehen und die historisch erhaltene Stadtstruktur keinen durchgehenden Lieferring "in zweiter Reihe" ermöglicht.

Es ist zu hinterfragen, ob durch die zusätzliche Ausweisung weiterer Ladezonen den Ansprüchen des Lieferverkehrs Rechnung getragen wird. Dieser möchte meist für recht kurze Zeit sehr ortsnah halten können, um zu Beladen bzw. Auszuladen. Aus diesem Grund sind flexible organisatorische Lösungen standortbezogenen Angeboten vorzuziehen. Lösungen hierfür sind in einem separaten Liefer- und Lieferantenkonzept zu entwickeln.

5 Zukünftige Entwicklung von Parkraumangebot und -nachfrage

Mit dem Parkraumkonzept sollen Lösungsansätze für die Zukunft erarbeitet werden. Es soll dabei nicht ein Prognosejahr definiert oder in verschiedenen Zeitstufen unterschieden werden (z.B. kurzfristig, mittelfristig und langfristig), da dies mit der Gefahr verbunden ist, dass lediglich nur bestimmte Entwicklungszeitpunkte näher betrachtet werden.

5.1 Entwicklung der Parkraumnachfrage

Folgende Annahmen liegen der Entwicklung der Parkraumnachfrage zu Grunde.

- Stabile bis steigende Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet, Ausgleich des statistischen Einwohnerrückgangs durch laufende Sanierungsmaßnahmen in der Kernstadt und Weststadt. Erklärtes Ziel ist es, bestehende Leerstände in Größenordnung von etwa 200 Wohneinheiten⁸ im Untersuchungsraum zu füllen.

⇒ 200 Haushalte * 1,3 Pkw/Haushalt = 260 zusätzliche Parkstände

- Stabile Nutzungsentwicklung des Einzelhandels- und Arbeitsplatzstandorts Innenstadt (Ausgleich von Betriebsschließungen im Untersuchungsraum durch Neubau und Umnutzung). Füllung gewerblicher Leerstände (mit Nachnutzung im ehemaligen Hertie etwa 10.000 m² Verkaufsfläche).

⇒ ~ 300 zusätzliche Beschäftigte

wenn davon wie im Bestand etwa 25 Prozent im öffentlichen Raum parken:

⇒ ~ 75 zusätzliche Parkstände im öffentlichen Raum

- Erhöhtes Aufkommen von Kunden und Besuchern (insbesondere Tagesgästen) – auch durch die Füllung gewerblicher Leerstände.

⇒ ~ 285 zusätzliche Parkstände über VKF
+ ~ 100 zusätzliche Parkstände Tagesgäste
= ~ 385 zusätzliche Parkstände

Überschlägig erhöht sich demnach die abgeschätzte Nachfrage um etwa 720 Parkstände – wobei zu beachten ist, dass bei entsprechenden Sanie-

⁸ Angabe der Stadtverwaltung Neustadt a.d.W. – in jeder Stadt vorhandene Leerstände im Sinne der sogenannten ca. dreiprozentigen "Fluktuationsreserve" bleiben außen vor.

rungs- oder Neubaumaßnahmen sowohl für die Bewohner wie auch für die Kunden und Besucher zusätzlicher privater Parkraum geschaffen würde, der jedoch in seiner Größe nicht abzuschätzen ist. Bei Neubauvorhaben im Rahmen der Weststadt- bzw. Altstadtsanierung wird angenommen, dass Gebäude ohne eigenes Stellplatzangebot in Teilen durch Gebäude ersetzt werden, für die Stellplätze in zugehörigen Parkieranlagen hergestellt werden müssen. Auch die Reaktivierung der Hertie-Immobilie macht bei etwa 8.000 m² Verkaufsfläche den Nachweis von etwa 230 Stellplätzen erforderlich, die an der zuvor genannten Zahl von 720 Stellplätzen in Abzug zu bringen wäre.

Der zukünftige Parkraumbedarf entspricht zwar rein rechnerisch den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Stellplätzen. Dabei sind jedoch notwendige Reserven im Parkraumangebot nicht berücksichtigt. Zusätzlich werden dabei die hohen Nachfragen im Kern des Untersuchungsgebietes mit vorhandenen Reserven am Rand verrechnet. In Spitzenzeiten würden im Gesamtgebiet Auslastungen über 90 Prozent auftreten, was gleichbedeutend mit einem sehr hohen Parkdruck ist⁹ (**Kapitel 3.2**). In den jetzt schon hoch belasteten Teilgebieten sind Überlastungen zu erwarten. Aus diesem Grund ist der dann fehlende Parkraum Schritt für Schritt auszugleichen – und damit zeitnah zu beginnen.

Um verschiedene Entwicklungsszenarien bewerten zu können, hat die Willkomm Gemeinschaft e.V. eine dynamische Tabellenkalkulation erstellt. Darin fließen die durchgeführten umfangreichen Bestandserhebungen von Beschäftigten und Kunden (**Kapitel 3.3**) ein. Es kann dann mithilfe von Eingangsannahmen bezüglich Motorisierungsgrad und Aufenthaltsdauer eine Parkraumnachfrage bestimmt werden – inklusive von erwarteten bzw. gewünschten Entwicklungen bei der Stadtentwicklung. Ein Beispiel für eine solche Anwendung zeigt **Anlage 6**.

5.2 Entwicklung des Parkraumangebots

In den kommenden Jahren wird das Parkraumangebot Änderungen erfahren.

Oberste Priorität besitzt eine Reaktivierung der Parkstände im Hertie-Parkhaus (ca. 220 Stück aktuell) und im 3. Untergeschoss der Klemmhof-Tiefgarage (ca. 130 Stück aktuell). Hierzu fehlen derzeit jedoch detaillierte Planungen und Zeitpläne.

Dahingegen konkretisiert sich das im vorliegenden Parkraumkonzept eingebrachte Vorhaben, Teile vom Gelände vor der Sporthalle der TSG 1846

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen - EVE. Köln 2012.

Neustadt e.V. in der Volksbadstraße anzupachten und darauf öffentlich bewirtschaftete Parkstände einzurichten. Hier ist eine Größenordnung von 40 zusätzlichen Parkständen zu erwarten.

Zusätzlich soll der Parkplatz an der Feuerwehr an der Sauterstraße neu organisiert werden, um zusätzlich etwa 5 bis 10 neue Parkstände einrichten zu können. Der Innenhof der VHS soll ebenfalls der öffentlichen Bewirtschaftung zugeführt werden. Hier ist mit zusätzlichen 30 Parkständen zu rechnen. Weiterhin sollen in der Lindenstraße ca. 20 Parkstände aus der Dauervermietung in die öffentliche Bewirtschaftung gehen.

Der private Parkplatz der Kassenärztlichen Vereinigung mit etwa 90 Parkständen könnte zukünftig samstags als kostenfreies Zusatzangebot genutzt werden. Der Zugang würde über den Grünzug Wallgasse erfolgen – aufgrund der Lage ist eine gute Zielführung über eine Beschilderung notwendig.

Ein Rückbau von Parkständen ist nicht geplant. Im Einzelfall kann es jedoch zum Wegfall von Plätzen kommen, wenn man künftig breiter markierte Parkplätze anbieten möchte.

Aufgrund der zu erwartenden Erhöhung der Parkraumnachfrage ist demnach ein Defizit im Angebot zu erwarten. Dieses gilt es zeitnah auszugleichen bzw. für eine Übergangszeit durch Verbesserungen der Auslastung zu minimieren.

6 Parkraumkonzept

Das öffentliche Parkraumangebot in der Neustadter Innenstadt wird von drei wesentlichen Nutzergruppen nachgefragt. Dem Wunsch aller Nutzergruppen nach möglichst bequemen und preiswerten Parkmöglichkeiten kann aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen nicht nachgekommen werden. Es muss ein Interessenausgleich zwischen den Ansprüchen der Nachfragegruppen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen.

Ein selbstgestellter Anspruch ist es, einseitige Benachteiligungen einzelner Nutzergruppen möglichst zu vermeiden, in den an anderer Stelle ein Ausgleich geschaffen wird. Demnach sind auch die Maßnahmen gleichrangig zu behandeln und es werden nachfolgend keine Prioritäten festgelegt.

Ziele des Parkraumkonzeptes für die Neustadter Innenstadt sind:

- **Überlastete Bereiche sollen entlastet, freie Kapazitäten besser ausgenutzt werden.**
- Für die Bewohner sollen quartiersspezifisch (räumlich und zeitlich differenziert) Stellplätze zur Verfügung gestellt werden zur Deckung der Nachfrage und zur Sicherung und Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt.
- Die Parkstände für Kunden und Besucher sollen zielgruppengerecht organisiert werden zur Deckung der Nachfrage und zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt.
- Berücksichtigung der Beschäftigten ohne vollständige Deckung der Nachfrage – der Beschäftigtenverkehr soll zum Teil auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden.
- Für den Lieferverkehr ist zumindest ein zeitlich beschränktes Angebot einzurichten.
- Die Parkraumbewirtschaftung soll sowohl in Art als auch in Zeitraum vereinheitlicht werden.
- In ausgewählten Straßenräumen in der Altstadt soll das Parken (für Nicht-Bewohner) unterbunden werden¹⁰.
- Reduzierung von Belastungen durch den Parksuchverkehr und parkende Fahrzeuge.

¹⁰ Bewohnerparken; vgl. "graue Zonen" in **Grafik 6**

Um diese Ziele zu erreichen, sind verschiedene Instrumente der Parkraumbewirtschaftung möglich. Diese sind beispielsweise:

- Umfang des Parkraumangebots (Neubau von Parkständen),
- Räumliche Verteilung des Parkraumangebots mit optimierter Zuordnung zu den Nutzungen,
- Parkdauerbeschränkungen,
- Gebührenregelungen,
- Sonderparkberechtigungen,
- Überwachung und Ahndung.

Für ein komplexes System wie die Neustadter Innenstadt kann nicht nur ein alleiniges Instrument zur Zielerreichung genutzt werden – vielmehr muss die Vielzahl der Möglichkeiten sinnvoll miteinander kombiniert werden. Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen in drei Kategorien gebündelt:

- A) Erhöhung des Parkraumangebots durch Bau, Umbau und Umwidmung;
- B) Erhöhung der Auslastung durch optimierte Bewirtschaftung;
- C) Verbesserung der Organisation.

Auf eine zeitliche Staffelung in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Umsetzbarkeit wurde dabei bewusst verzichtet. So finden sich in den einzelnen Kategorien Maßnahmen, die sofort umgesetzt werden können, sowie Maßnahmen, bis zu deren vollständigen Umsetzung ein längerer Zeitraum verstreichen wird (deren Planung jedoch kurzfristig begonnen werden sollte).

Innerhalb eines Qualitätsmanagements ist es wichtig, die Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls eine Nachjustierung durchzuführen. Diese Überprüfung sollte spätestens zwei Jahre nach Durchführung der Maßnahme erfolgen.

6.1 Erhöhung des Parkraumangebots durch Bau, Umbau und Umwidmung

Um die zu erwartete Nachfrage an Stellplätzen zukünftig bedarfsgerecht zu decken, ist eine Schaffung von Parkständen im öffentlichen und privaten Raum notwendig.

Oberste Priorität besitzt eine Reaktivierung der baulich vorhandenen, jedoch nicht nutzbaren Parkstände im Hertie-Parkhaus (ca. 220 Stück) und im 3. Untergeschoss der Klemmhof-Tiefgarage (ca. 130 Stück). Vor allem bei einer Nachnutzung des Hertie-Gebäudes als Einzelhandelsstandort muss darauf geachtet werden, dass die Gesamtkonzeption die Wiederherstellung zumindest der zu wenigen Zahl an Parkständen vorsieht. Daneben müssen

andere Optionen für großräumige innenstadtnahe Parkieranlagen geprüft werden.

Eine solche Option stellt die Bereitstellung von städtischen Flächen in Erbbaupacht zur Überbauung durch private Investoren bzw. Genossenschaften dar. Dafür bieten sich insbesondere bestehende Stellplatzflächen wie z.B. der Parkplatz "Bachgängel-West" oder der Parkplatz "Friedrichstraße" (sogenannter "Krasemann-Parkplatz") an. Bei einer solchen Überbauung bisheriger Flächen muss sichergestellt werden, dass sich die Zahl der öffentlichen Parkstände nicht verringert (also nicht alle neuen Parkstände vermietet werden) und dass sich die Bebauung städtebaulich mit einer ansprechenden Architektur einfügt. Da eine solche Maßnahme eines langen zeitlichen Vorlaufs bis zur eigentlichen Umsetzung bedarf, müssen hierfür frühzeitig Weichenstellungen erfolgen, damit in absehbarer Zeit auf diese Weise zusätzlicher Parkraum geschaffen wird.

Ebenfalls langfristig orientiert ist die Schaffung von Parkraum am Hauptbahnhof in Verbindung mit der geplanten städtebaulichen Neuordnung des Bahnhofsumfeldes. Ein wesentlicher Anteil dieser Parkstände sollte dem P+R zur Verfügung gestellt (und auch darüber kofinanziert) werden.

Im Zuge der Altstadt- und Weststadtsanierung sind Möglichkeiten von Bewohner-Quartiersgaragen zu prüfen. Hier können schon kleinräumige Anlagen einen hohen Qualitätsgewinn erzeugen. Hierfür ist eine Bezuschussung der öffentlichen Hand wünschenswert. Ohnehin sollten Initiativen zur Schaffung privater Stellplätze organisatorisch und wenn möglich finanziell unterstützt werden.

Kurzfristig lässt sich durch folgende Maßnahmen tatsächlich auch zusätzlicher Parkraum schaffen. Teils beruhen diese Maßnahmenbausteine auf bereits in der Verwaltung diskutierten Ideen. Durch Beschluss des Parkraumkonzeptes sollen diese aber nun abgesichert und in die Umsetzung überführt werden (**Kapitel 5.2**):

- In der vom Parkdruck betroffenen Weststadt wird die Anpachtung des TSG-Vorplatzes zur Parkplatznutzung empfohlen. Hier könnten unter Anrechnung des vereinseigenen Bedarfs knapp 40 Parkstände entstehen.
- Durch eine neue Stellplatzaufteilung am Mitarbeiterparkplatz der Feuerwehr (Sauterstraße) könnten 5 bis 10 neue Parkstände für die Allgemeinheit entstehen.
- Die Nutzung des Mitarbeiterparkplatzes der "Kassenärztlichen Vereinigung" am Samstag könnte etwa 90 zusätzliche kostenfreie Parkstände ermöglichen.

Ebenfalls kurzfristig ließe sich weiterer Parkraum schaffen, indem dauervermietete städtische Parkplätze wieder dem allgemeinen Parkraum zugeführt

werden (bspw. etwa 20 Parkstände in der Hohenzollernstraße/ Ecke Landauer Straße oder etwa 20 Parkstände in der Lindenstraße). Durch solche Umwidmungen entstehen dann Parkstände, die einen höheren Umschlag aufweisen und somit die Kapazität erhöhen. Dies trifft auch auf den Hof der VHS zu, der tagsüber zur Zeit überwiegend von Fremdparkern kostenlos in Anspruch genommen wird.

Letztlich sind auch organisatorische Strukturen zu hinterfragen. So ist intensiv zu prüfen, ob der Wochenmarkt in der Adventszeit (mit entsprechend hoher Parkraumnachfrage) tatsächlich auf dem Parkplatz Bachgängel-West angesiedelt sein muss. Durch einen Umzug des Weihnachts- oder des Wochenmarktes an eine andere Stelle im Innenstadtgebiet kann verhindert werden, dass zur Haupteinkaufszeit des Jahres das Parkplatzangebot zusätzlich verringert wird. Diese Aufgabenstellung ist in einem engen Abstimmungsprozess mit der Ordnungsbehörde und den Beschickern aufzugreifen.

6.2 Erhöhung der Auslastung durch optimierte Bewirtschaftung

Ein neues Bewirtschaftungskonzept soll dazu beitragen, dass vorhandene freie Kapazitäten besser genutzt werden. Über eine Umverteilung der Nachfrage sollen die überlasteten Bereiche in der Kernstadt und in den verdichteten Außenbereichen entlastet (**Kapitel 3.2**) und der Parksuchverkehr zu den einzelnen Parkständen reduziert werden. Zusätzlich soll die Bewirtschaftung homogener werden und dadurch leichter zu begreifen sein.

Folgende Grundsätze waren bei der Konzeption zu beachten:

- Über verschiedene Bewirtschaftungszonen soll die Nachfrage gesteuert werden. Der Außenbereich weist dabei günstigere Tarife auf als der Kernbereich – somit werden die verschiedenen Ansprüche der Parkplatzsuchenden abgedeckt (preisbewusste Kunden können am Altstadtrand parken; Kunden, die kurze Wege bevorzugen, müssen für diesen Komfort etwas mehr bezahlen).
- Für die Bewohner werden außerhalb der Kernzone exklusive Bereiche eingerichtet.
- Auf den großen Parkieranlagen haben zu Geschäftszeiten die Kunden und Besucher Vorrang gegenüber den anderen Nutzergruppen.
- Das Bewohnerparken wird in kleinräumigere Zonen unterteilt.
- Für den Beschäftigtenverkehr bestehen weiterhin Angebote, um im Untersuchungsgebiet kostenlos bzw. kostengünstig parken zu können. Ziel ist es jedoch, einen spürbaren Anteil auf alternative Verkehrsmittel umzulegen.

- Für den Dienstleister- und Lieferverkehr sind flexible organisatorische Lösungen standortbezogenen Angeboten vorzuziehen.
- Keine Höchstparkdauer, um größtmögliche Flexibilität aufzuweisen.

Das Konzept sieht dabei drei Bewirtschaftungszonen vor:

- **Zone 1:** "Komfortzone für Kunden und Besucher"
- **Zone 2:** "Mischzone Bewohner/Besucher"
- **Zone 3:** "kostenfreie Mischzone"

Lage und Bewirtschaftungsart der einzelnen Parkstände sind in **Grafik 6** dargestellt. Eine Bilanz des Parkraumangebots zeigt **Grafik 7**.

Zone 1 (rot dargestellt) umfasst den direkten Kernstadtbereich und wird mit einem "teureren Tarif" bewirtschaftet. Die Parkstände in dieser Zone sollen während des Bewirtschaftungszeitraumes in erster Linie den Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen. Bewohner in dieser Zone erhalten einen eigenen Bewohnerparkausweis, der sie berechtigt, sowohl in dieser Zone wie auch in der angrenzenden Zone kostenfrei zu parken – mit Ausnahme der Parkplätze "Bachgängel West", "Alter Turnplatz" und "Hetzelstraße". Diese Parkplätze können während des Bewirtschaftungszeitraumes nur mit gültigem Parkschein beparkt werden.

Zone 2 (beige dargestellt) verläuft ringförmig um den direkten Kernstadtbereich der Zone 1 und weist gegenüber Zone 1 einen "günstigeren Tarif" auf. Die Zone 2 ist in zwei Bewohnerparkbereiche unterteilt (westlich und östlich der Hauptstraße). Die Bewohner dieser Bereiche dürfen mit dem entsprechenden Ausweis lediglich in ihrem Bereich kostenfrei auf den bewirtschafteten Parkständen parken – eine Fremdnutzung anderer Bewohnerparkbereiche ist nicht möglich. Zusätzlich dürfen auch die Bewohner aus Zone 1 kostenfrei in den Bewohnerbereichen der Zone 2 parken, da in Zone 1 in der historischen Altstadt verhältnismäßig wenige Parkstände im Straßenraum zur Verfügung stehen. Zusätzlich werden in bestimmten Straßenzügen (Abschnitt der Karolinenstraße sowie Klausengasse, Schwesternstraße, Gerichtstraße, Vogelsangstraße) Exklusivbereiche für Bewohner eingerichtet. Die dortigen Parkstände können während der Bewirtschaftungszeit nur von Inhabern mit Bewohnerparkausweisen genutzt werden.

Zone 3 (grün dargestellt) deckt die restlichen Außenbereiche des Untersuchungsraums ab. In dieser Zone ist das Parken generell kostenfrei. Es bestehen jedoch, wie auch in Zone 2, Exklusivbereiche für Bewohner, in denen die dortigen Parkstände nur von Inhabern mit Bewohnerparkausweisen genutzt werden können (Volksbadstraße, Abschnitt der Jahnstraße, Alban-Haas-Straße, Abschnitt der Gartenstraße, Richard-Wagner-Straße, Kirchstraße). Auch die Zone 3 ist in zwei Bewohnerparkbereiche unterteilt (West

und Ost). Mit deren Bewohnerparkausweisen lässt sich dann in den Exklusivbereichen parken.

	Ges. Parkraumangebot	exklusiv für Bewohner unbewirtschaftet*	Parkschein	Tiefgaragen	Parkschein DB AG	P+R	Behinderte	Sonstige	
Konzept									
Gesamtes Untersuchungsgebiet	3.911	1.146	347	1.655	336	127	66	25	209
Zone 1	795	-	-	677	-	-	-	14	104
Zone 2	1.138	-	140	978	-	-	-	7	13
Zone 3	1.449	1.146	207	-	-	-	-	4	92
Bahnhofsumfeld	193	-	-	-	-	127	66	-	-
Tiefgarage Klemmhof	254	-	-	-	254	-	-	-	-
Tiefgarage Hetzelgalerie	82	-	-	-	82	-	-	-	-

* Parkraumangebot ohne Parkplätze am Samstag

Abbildung 13: Parkraumangebot mit veränderter Bewirtschaftung

Bewirtschaftungszeitraum

Die empfohlenen Zeiten der Bewirtschaftung sind:

- Montag bis Freitag: 09:00 bis 18:00 Uhr
- Samstag: 09:00 bis 15:00 Uhr

Werktags wird die Ausweitung des Bewirtschaftungszeitraums von 17:30 Uhr auf 18:00 Uhr empfohlen, um den zu dieser Zeit messbar vorhandenen Parkdruck (von "Feierabend-Kunden" in Konkurrenz zu zurückkehrenden Bewohnern) noch steuern zu können. Bewohner (mit Bewohnerparkausweis) finden in Folge dessen eher einen Platz.

Mit der zusätzlichen Bewirtschaftung am Samstag sollen die festgestellten Überlastungen in diesem Zeitraum im zentralen Bereich der Innenstadt verhindert werden. Da viele Parkstände in diesem Bereich am kostenfreien Samstag durch Beschäftigte über längere Zeiträume blockiert werden und somit den Kunden / Besuchern nicht zur Verfügung stehen, ist eine solche Neuregelung erforderlich. Die Bewohner können weiterhin mit einem Anwohnerausweis die bewirtschafteten Parkstände kostenfrei nutzen (mit Ausnahme der "Top-Kundenparkplätze" am Bachgängel-West, Alter Turnplatz und Hetzelstraße). Als Ausgleich für die zusätzliche Bewirtschaftungszeit am Samstag soll samstags ein Tarifrabatt gewährt werden (siehe Tarifgestaltung).

Weiterhin kostenfrei an Samstagen sind – wie in der Bestandssituation – die zusätzlichen Stellplätze auf Schulhöfen, dem Innenhof des Finanzamtes, bei

SGD und der Volksbank sowie möglicherweise zusätzlich der Kassenärztlichen Vereinigung. Die dortige, zum Teil bisher nur mäßige Auslastung wird durch die Bewirtschaftung um zentralen Bereich der Innenstadt steigen.

Eine Parkzeitobergrenze soll nicht definiert werden – weiterhin kann auf allen Parkständen unbegrenzt geparkt werden.

Tarifgestaltung

Folgende Tarife werden für die beiden Tarifzonen vorgeschlagen:

- Zone 1 ("teurer Tarif"): 1,00 €/h
- Zone 2 ("günstiger Tarif"): 0,50 €/h

Im Vergleich zum Bestand (0,75 €/h) bedeutet dies eine Erhöhung um 0,25 €/h auf den Parkständen der Zone 1 und eine Senkung um 0,25 €/h auf den Parkständen der Zone 2. Insgesamt parkt man mit dieser Neuregelung damit immer noch günstiger als in vergleichbaren Wettbewerberstädten wie Landau und Speyer.

Um die verschiedenen Kundenansprüche zu berücksichtigen, wird auf eine Mindesteinwurfzeit verzichtet. So können auch sehr kurze Parkzeiten ermöglicht werden. Die Mindesteinwurfzeit wird demnach nur vom kleinst möglichen Geldstück (i.d.R. 10-Cent-Stück) definiert.

An Samstagen wird ein Tarifrabatt gewährt. Dieser sieht vor, dass die Kosten der zweiten Stunde nicht in Rechnung gestellt werden, wenn ein Parkticket von mindestens einer Stunde gelöst wird (gilt in beiden Tarifzonen). Insofern parkt man samstags immer noch sehr günstig im Zentrum von Neustadt an der Weinstraße¹¹.

Das vergünstigte Tagesticket auf den Parkplätzen am Kohlplatz und hinter der Hauptpost wird um 1,00 € gesenkt und kostet demnach zukünftig nur noch 2,00 €/Tag. Damit soll dem Beschäftigtenverkehr eine kostengünstige Alternative gegeben werden, wenn in Einzelfällen auf die Nutzung alternativer Verkehrsmittel verzichtet werden muss.

Ein weiteres Angebot für den Beschäftigtenverkehr soll auf dem neuen Parkplatz auf dem TSG-Gelände erprobt werden. Hier sollen die Parkstände nur dem Beschäftigtenverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dafür sind eigene Ausweise erforderlich.

¹¹ Tarifbeispiel: 2 Stunden Parken in Zone 1 kosten 1,00 Euro und 3 Stunden Parken 2,00 Euro; 2 Stunden Parken in Zone 2 kosten nur 0,50 Euro und 3 Stunden Parken nur 1,00 Euro!

Die Anwohnerausweise sollen weiterhin 15 €/Monat kosten. Es kann darüber nachgedacht werden, spezielle Anwohnerausweise auszugeben, die nur an Samstagen gültig sind und die demnach günstiger sind¹².

Für den Dienstleister- und Lieferverkehr sind flexible organisatorische Lösungen standortbezogenen Angeboten vorzuziehen. Die Einrichtung von weiteren Lieferzonen verringert lediglich das zur Verfügung stehende Angebot an Parkständen im öffentlichen Straßenraum. Hier sollte das Ausgeben von speziellen Parkausweisen geprüft werden, die möglicherweise auch in Kombination mit einer Parkscheibe eine kostenfreie Nutzung in den einzelnen Zonen erlaubt. Mit diesem "Dienstleisterparkausweis" könnte dann in allen Zonen für einen bestimmten Zeitraum auf den öffentlichen Parkständen geparkt werden. Möglicherweise sind dann noch weitere Bereiche zu definieren, wo auch außerhalb der Parkständen mit dem Parkausweis zum Aus- und Einladen gehalten werden darf. Dies ist in einem noch zu führenden Abstimmungsprozess mit der Ordnungsbehörde und der Willkomm Gemeinschaft e.V. zu erörtern.

Insbesondere für die Fußgängerzonen-Bereiche, die über keine adäquate rückwärtige Lieferinfrastruktur verfügen, wird die Erstellung eines Liefer- und Logistikkonzepts als dringlich angesehen.

6.3 Verbesserung der Organisation

Organisatorische Maßnahmen können vielerlei Aspekte betreffen. In erster Linie sollen unnötige Parksuchverkehre vermieden werden. Über eine veränderte Organisation soll jedoch auch eine höhere Zufriedenheit erreicht und Zuständigkeiten transparenter aufgeteilt werden.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Überarbeitung bzw. Neugestaltung des bestehenden Parkleitsystems, welches im aktuellen Zustand sehr große Defizite sowohl in der Zielführung wie auch bei der Beschilderung aufweist. Dafür ist einerseits zu klären, ob ein statisches System ausreicht oder ob die Weiterführung eines dynamischen Systems notwendig erscheint. Insbesondere ortsunkundige Tagesgästen wollen lediglich über die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten informiert werden, wofür ein statisches System ausreicht. Demgegenüber sind Ortskundige, die ihre Parkmöglichkeiten kennen, eher an der Auslastung der Parkierungsanlagen interessiert. In Abwägung dieser beiden Zielgruppen muss entschieden werden, für wen das Parkleitsystem maßgeblich gedacht ist. Aufgrund der Stadtstruktur und der Nutzer wird

¹² Sonst müssten Auspendler, die den Ausweis arbeitszeitbedingt werktags nicht benötigen, samstags Parkgebühren entrichten oder vormittags ihr Fahrzeug umparken.

nach Dafürhalten der Arbeitsgruppe, die dieses Konzept begleitet hat, ein statisches System ausreichend sein. Möglicherweise ist aber auch die sinnvolle Kombination beider Systeme der Königsweg.

Andererseits ist zu klären, welche Parkieranlagen in das System integriert werden sollen. Nicht jede Parkieranlage muss zwangsläufig in das Parkleitsystem eingebunden werden – ohnehin macht es nur Sinn Anlagen ab einer gewissen Größe in das System aufzunehmen.

Sind diese Fragen geklärt, müssen für jede Parkieranlage über sogenannte Zielspinnen die Routenführung festzulegen. Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergeben sich richtungsbezogene Zielführungspläne. Die Zielführung erfordert dabei einen Kompromiss zwischen einer möglichst umfangreichen Information und einer systembedingten Vereinfachung/Stilisierung unter Beschränkung auf möglichst wenige aber eindeutige Informationen. Dabei wird unterschieden, ob der Verkehrsteilnehmer lediglich geführt wird ("Führungspunkt") oder ob er sich entscheiden muss ("Entscheidungspunkt"). An Führungspunkten ist lediglich auf das Parkleitsystem und dessen Anlagen hinzuweisen. An Entscheidungspunkten müssen dem Verkehrsteilnehmer Alternativen aufgezeigt werden.

Für diese Punkte muss dann eine Beschilderung entwickelt werden. Die Inhalte dieser Wegweiser sind standortgenau im Entscheidungsprozess festzulegen.

- Überarbeitung der graphischen Gestaltung der Parkleit-Beschilderung (bspw. Anzeigen von Piktogrammen). Sinn ist es, die Anzahl der Beschilderung auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. So können Hinweise auf bestimmte Ziele mit der notwendigen Parkleit-Beschilderung zusammengefasst werden.
- Umbenennung der Haupt-Parkieranlagen mit kunden- / touristenfreundlicheren Ortsangaben (bspw. statt "Bachgängel" dann "Rathaus / Marktplatz").
- Zielgruppenspezifische Informationen (Flyer) über das bestehende und künftige Parkplatzangebot auflegen. Dabei müssen bspw. Beschäftigte anders informiert werden als Touristen. Auch über bestehende Angebote wie z.B. den Handwerkerparkausweis der Metropolregion Rhein-Neckar muss besser informiert werden.
- Eindeutige Verantwortlichkeit bei der WEG mbh in der Frage der Bewirtschaftung der (weiterhin kostenlosen) zusätzlichen Samstags- und Vorweihnachtsparkplätze (Eigentümerkontaktpflege, Beschilderung, Öffnen / Schließen).
- Weiterhin Shuttle-Busverbindung bei verkaufsoffenen Samstagen und bei Sonderveranstaltungen in der Innenstadt.

- Überprüfung der Stellplatzbreiten auf markierten Parkplätzen. Definition eines Mindestmaßes, welche alle markierten Stellplätze aufweisen sollen. Nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)¹³ sollte diese Mindestmaß für Parkstände in Schräg- und Senkrechtaufstellung ohne seitliche Begrenzung 2,50 m betragen (für Rollstuhlbesitzer 3,50 m). In Längsaufstellung sollte die Regelbreite 2,00 m betragen. Im Einzelfall wird dies jedoch auch zum Wegfall von Stellplätzen führen.
- Förderung des Radverkehrs, um durch eine geänderte Verkehrsmittelwahl vermeidbare Pkw-Fahrten zu verhindern, was wiederum zu einem erhöhten Parkplatz-Angebot führen kann. Dies soll u.a. durch die Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen (am Juliusplatz, am Kartoffelmarkt ...) unterstützt werden.
- Förderung des Umstiegs auf Elektroautos durch die Einrichtung von Ladestationen an größeren Parkierungsanlagen.

Nicht empfohlen wird die Einrichtung eines Innenstadt-P+R-Konzeptes. P+R-Parkplätze werden oftmals direkt an Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eingerichtet. Das Zielpublikum sind in erster Linie Beschäftigte, die den Großteil des Weges zur Arbeitsstätte nicht mit dem Pkw durchführen wollen. Diese Personen besitzen meist eine Zeitkarte, um vergünstigt den ÖPNV zu nutzen. Ein Innenstadt-P+R-Konzept soll dahingegen Auswärtige schon in den Randlagen "abfangen" und zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Dieses Zielpublikum hat selten eine gültige Zeitkarte für das Neustädter Stadtgebiet und müsste somit vergleichsweise teure Einzelfahrkarten erwerben. Aufgrund der günstigen Parktarife in der Innenstadt sowie einem ausreichendem kostenfreien Angebot in fußläufiger Entfernung, ist kein monetärer Anreiz für eine P+R-Nutzung gegeben. Zusätzlich ist die bestehende Taktung der S-Bahnen und Busse nicht attraktiv. Lediglich mit der Einführung eines ÖPNV-Parken-Tarifes könnte eine ernsthafte Alternative geschaffen werden. Dies setzt aber ein Entgegenkommen des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar voraus und ist auch mit zusätzlichem technischen Aufwand verbunden (die P+R-Parkplätze müssten bspw. mit Automaten bestückt werden). Auch der alternative Einsatz von stadteigenen Bus-Shuttles wird als finanziell sehr aufwändig gesehen. Da zusätzlich nur wenige bestehende Parkplätze für die Einrichtung solcher P+R-Parkplätze in Frage kommen (bspw. Berufsschulzentrum "Böbig"), wird kein ausreichendes Potenzial für eine solche Maßnahme gesehen.

¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Köln 2005.

7 Zusammenfassung und Fazit

In der Stadt Neustadt an der Weinstraße wird schon seit längerer Zeit der Bedarf einer Optimierung des Parkraumangebots gesehen. Sowohl die lokale Unternehmervereinigung Willkomm Gemeinschaft e.V. wie auch ein Großteil der Bürger, die an einer Haushaltsbefragung im Rahmen der Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplans¹⁴ teilgenommen haben, sind mit der aktuellen Parkraumsituation unzufrieden.

Mit einer umfangreichen Parkraumuntersuchung soll die zukünftige Parkraumnachfrage bestimmt und ein möglicher Bedarf an neuen Parkieranlagen verifiziert werden – unter Überprüfung des derzeitigen innerstädtischen Parkgeschehens sowie der zu erwartenden zukünftigen Nutzungen. Es soll die Parkraumsituation verbessert werden (insbesondere für die Wohnbevölkerung sowie für die Kunden und Besucher) und über eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung der Einzelhandelsstandort gestärkt und der Parksuchverkehr reduziert werden.

Das zu untersuchende Gebiet umfasst hauptsächlich die Innenstadt von Neustadt – grob abgegrenzt durch die Bahnlinie im Süden, die Villen- bzw. Sauterstraße im Norden und die Winzinger Straße im Osten. Um genauere räumliche Aussagen machen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet in 14 Teilgebiete unterteilt.

In diesem Untersuchungsgebiet wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände erhoben und eine Nachfrageermittlung durchgeführt. Dazu wurden sowohl an einem Werktag wie auch an einem Samstag Parkraumbeguhungen durchgeführt. Als Ergebnis liegen umfangreiche Daten zur Auslastung, zur Parkdauer sowie zur Parkraumnachfrage unterschieden nach Nutzergruppen vor. Es wird festgestellt, dass in fast allen Teilbereichen zu einem bestimmten Zeitraum am Tag mindestens einmal ein hoher Parkdruck besteht. Andererseits lässt sich für keinen Teilbereich ein durchgängiger hoher Parkdruck nachweisen. Es gibt immer Tageszeitabschnitte, in denen lediglich maximal ein mittlerer Parkdruck vorherrscht. Neben einem teilräumlichen Parkraumdefizit besteht demnach auch ein Verteilungsproblem.

Bei der Abschätzung der zukünftigen Parkraumsituation wird deutlich, dass eine höhere Nachfrage zu erwarten ist, die nur teilweise durch ein erhöhtes Angebot befriedigt werden kann. Um einen akzeptablen Parkdruck zu erreichen, muss demnach weiterer Parkraum zeitnah geschaffen und die bestehenden Kapazitäten besser ausgenutzt werden.

¹⁴ R+T: Stadt Neustadt a. d. W. – Teilfortschreibung Gesamtverkehrsplan 2012. Darmstadt im Januar 2013

Vor der Erstellung des Parkraumkonzepts wurden Ziele definiert, die mit dem Konzept bestmöglichst erreicht werden sollen. Die wichtigsten Ziele sind:

- Die Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort.
- Die Stärkung der Innenstadt als Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandort.
- Die Vereinheitlichung und Optimierung der Bewirtschaftung.

Die daraufhin ausgearbeiteten Maßnahmen sind in drei Kategorien gebündelt:

- A) Erhöhung des Parkraumangebots durch Bau, Umbau und Umwidmung;
- B) Erhöhung der Auslastung durch optimierte Bewirtschaftung;
- C) Verbesserung der Organisation.

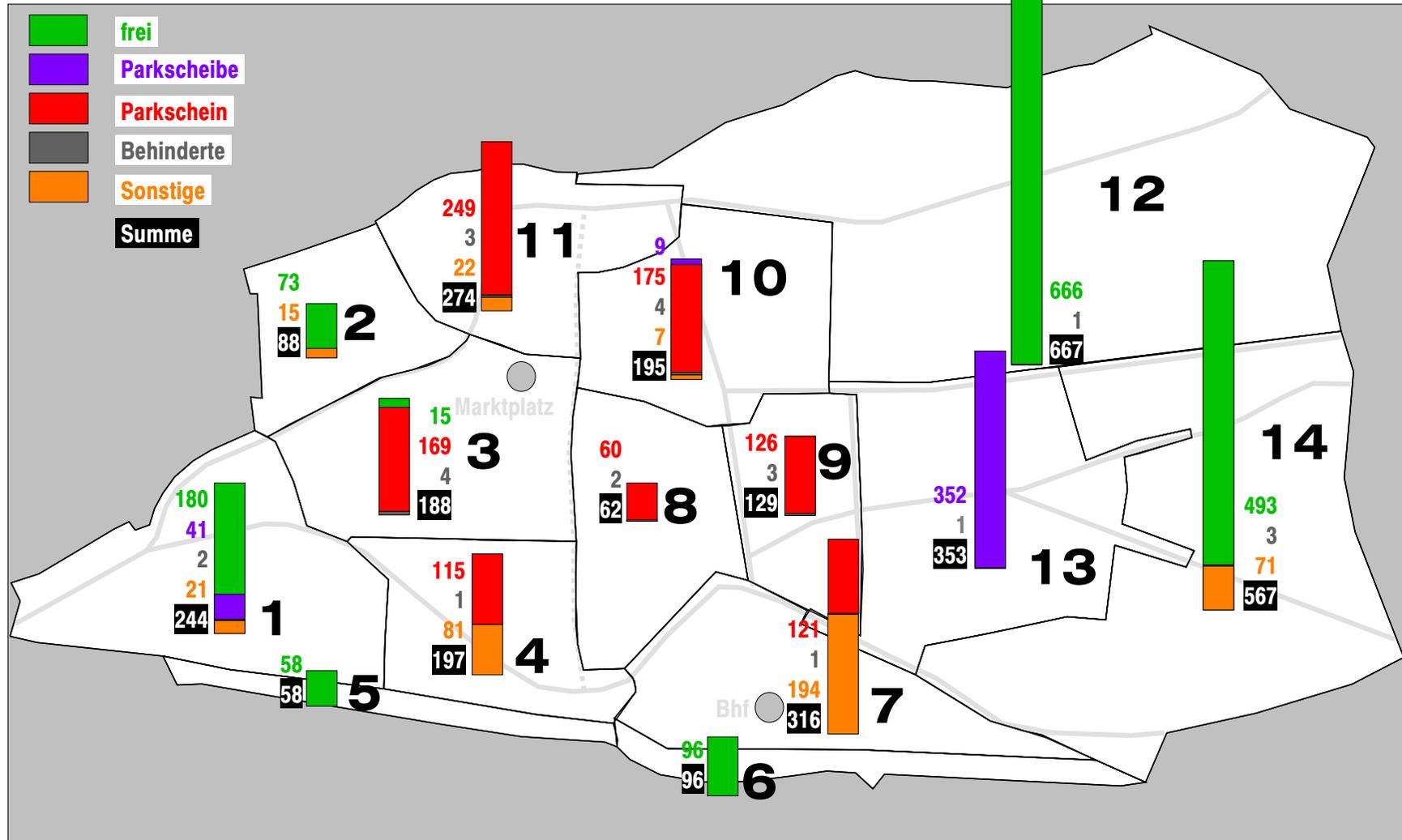
Auf eine zeitliche Bündelung in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Umsetzbarkeit wurde dabei bewusst verzichtet. So finden sich in den einzelnen Kategorien Maßnahmen, die sofort umgesetzt werden können, sowie Maßnahmen, bis zu deren vollständiger Umsetzung ein längerer Zeitraum verstreichen wird (deren Planung jedoch kurzfristig begonnen werden sollte).

Innerhalb eines Qualitätsmanagements ist es wichtig, die Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls eine Nachjustierung durchzuführen. Diese Überprüfung sollte spätestens zwei Jahre nach Durchführung der Maßnahme erfolgen.

Auch im Namen der Stadt Neustadt an der Weinstraße bedanken sich die Verfasser des vorliegenden Konzepts bei allen externen Mitgliedern des Arbeitskreises, der die Erarbeitung des Konzeptes engagiert und konstruktiv begleitet hat – insbesondere bei den Vertretern der Willkomm Gemeinschaft e.V. für die Bereitstellung ihrer Erhebungsergebnisse.

Grafiken

Parkraumkonzept Neustadt a. d. Weinstraße



R+T
Topp
Huber-Erlar
Hagedorn

Parkraumangebot
Bestand

Stand: 14.03.2013



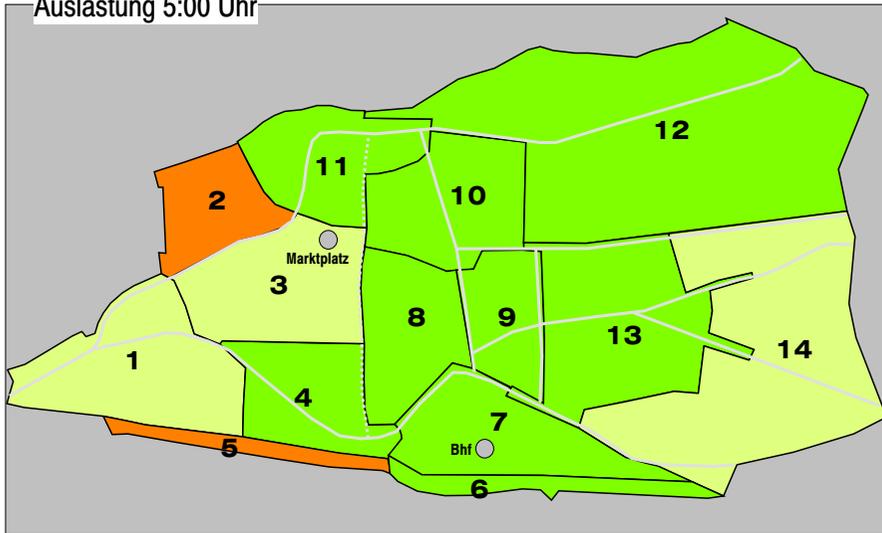
Parkraumkonzept Neustadt a. d. Weinstraße

3a

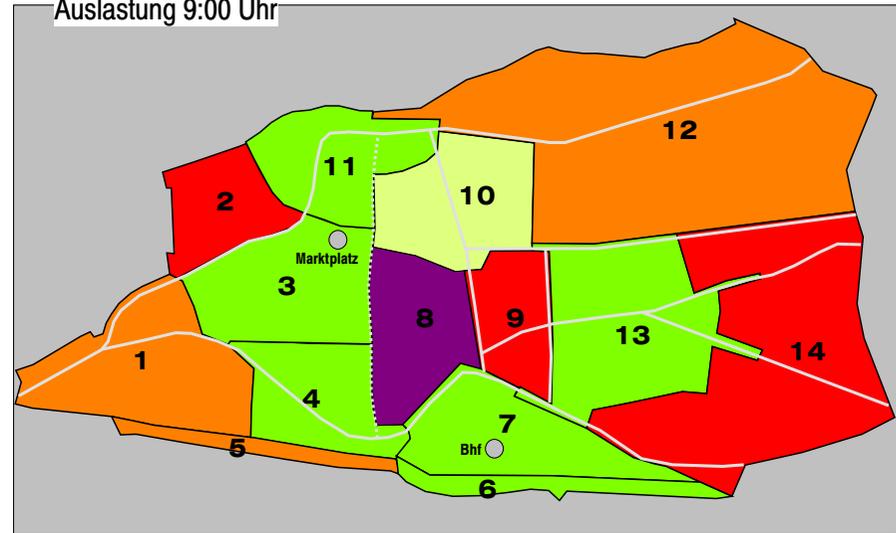
R+T

Topp
Huber-Erlor
Hagedorn

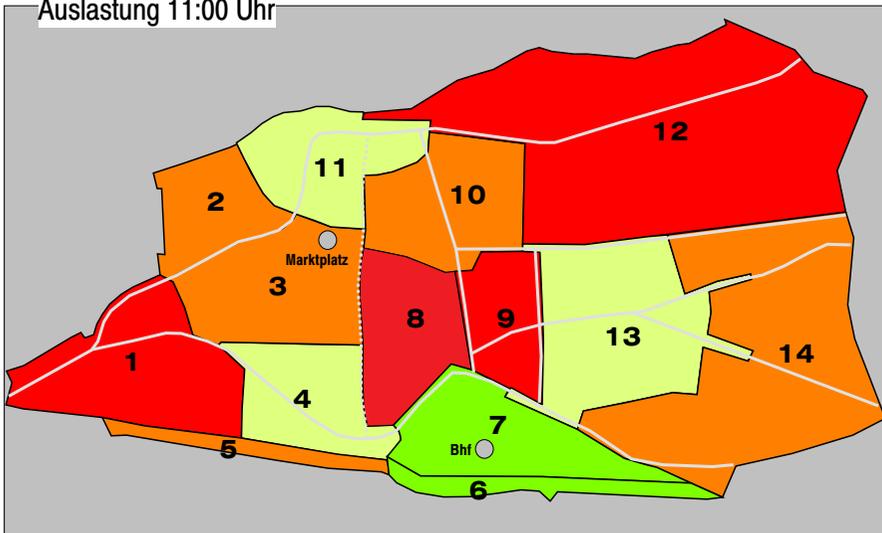
Auslastung 5:00 Uhr



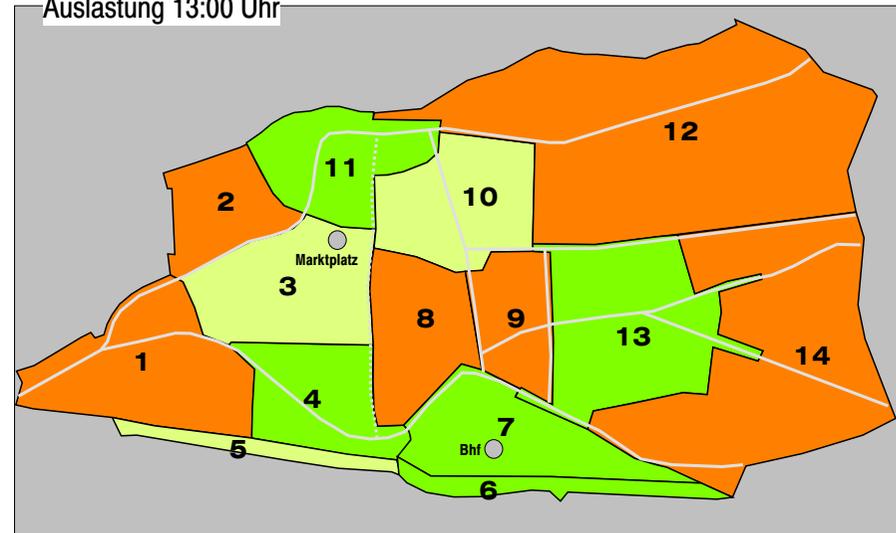
Auslastung 9:00 Uhr



Auslastung 11:00 Uhr



Auslastung 13:00 Uhr



Parkraumauslastung in %:



Parkraumauslastung

Dienstag 25.10.2011
5:00, 9:00, 11:00, 13:00 Uhr

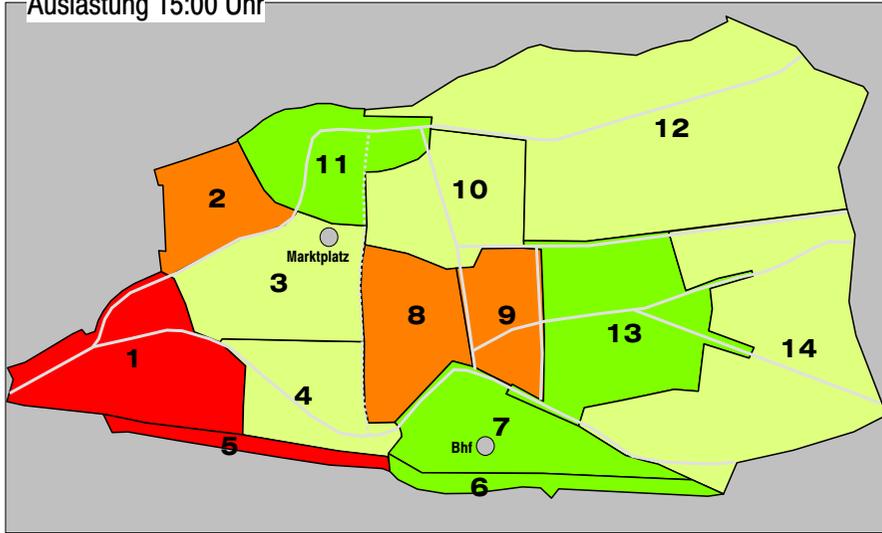
Stand: 14.03.2013

3a

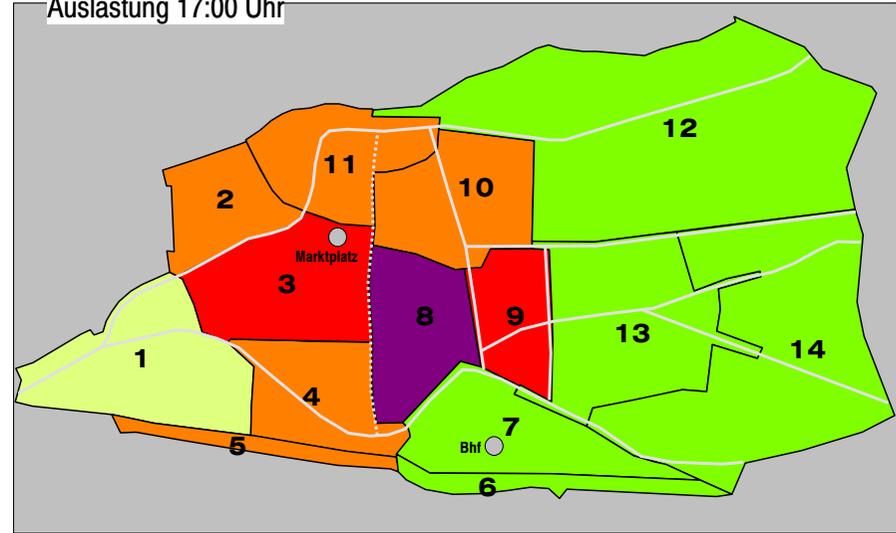
Parkraumkonzept Neustadt a. d. Weinstraße

3b

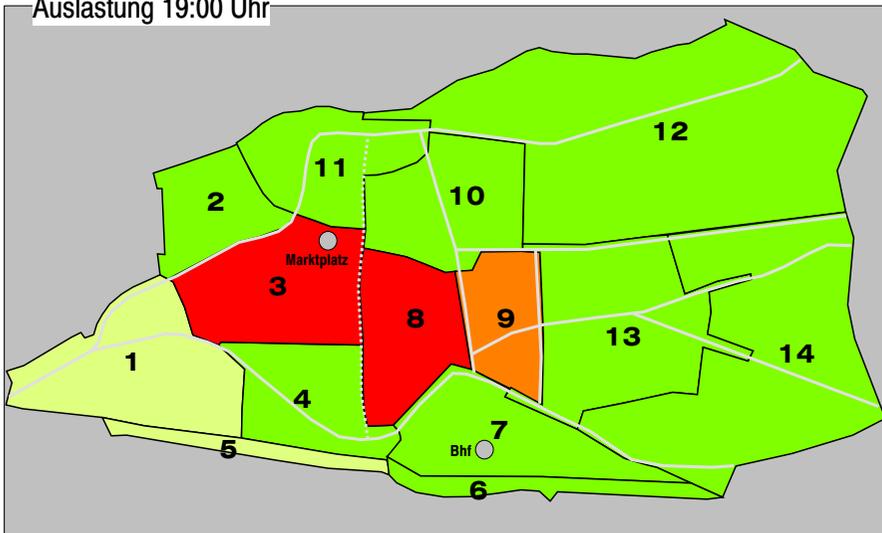
Auslastung 15:00 Uhr



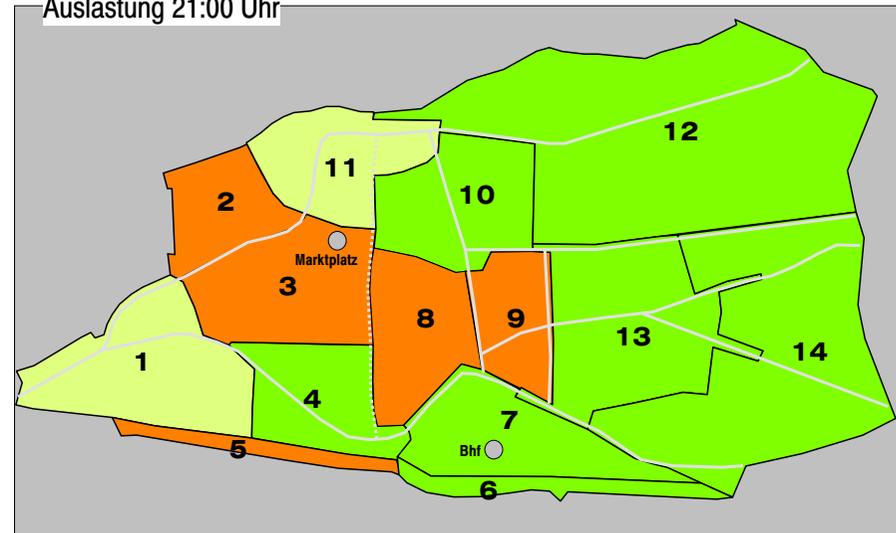
Auslastung 17:00 Uhr



Auslastung 19:00 Uhr



Auslastung 21:00 Uhr



Parkraumauslastung in %:



Parkraumauslastung

Dienstag 25.10.2011
15:00, 17:00, 19:00, 21:00 Uhr

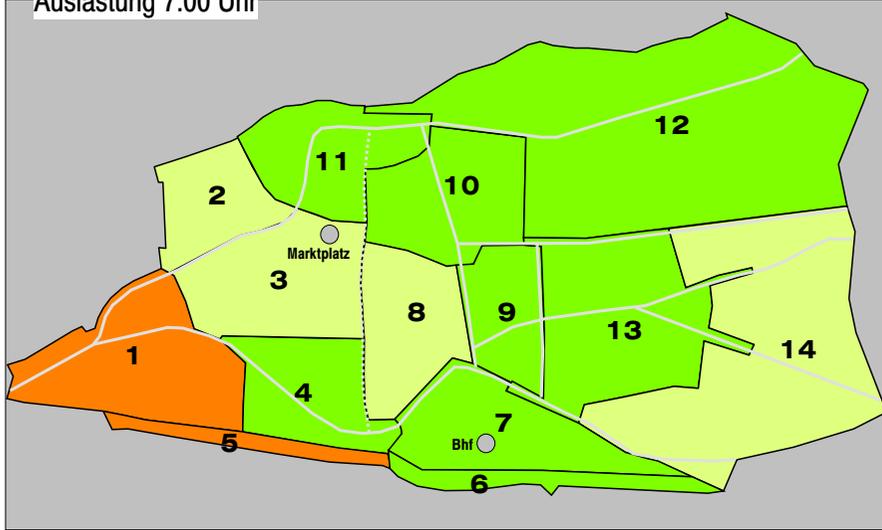
R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

Stand: 14.03.2013

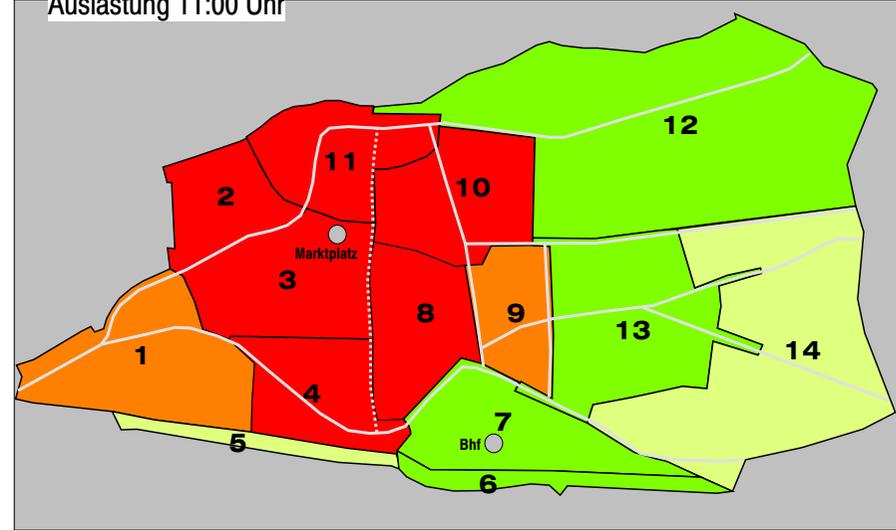
3b

Parkraumkonzept Neustadt a. d. Weinstraße

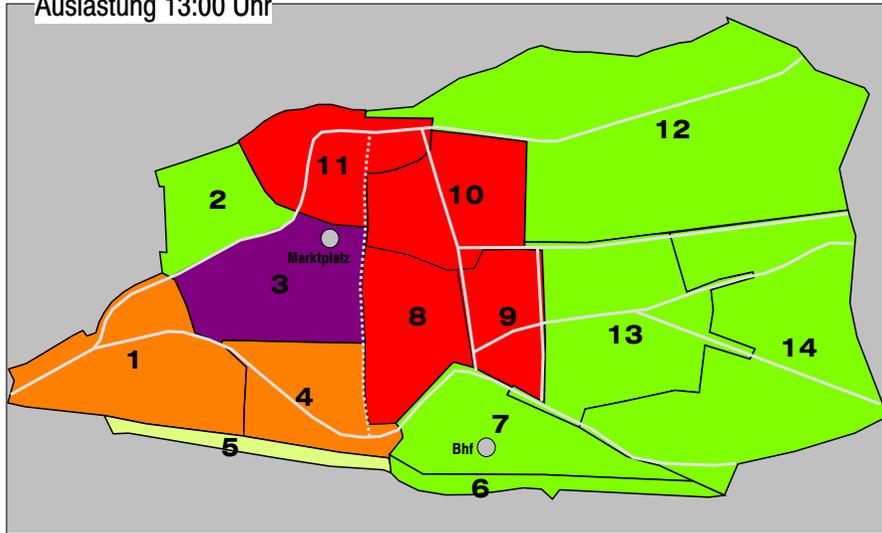
Auslastung 7:00 Uhr



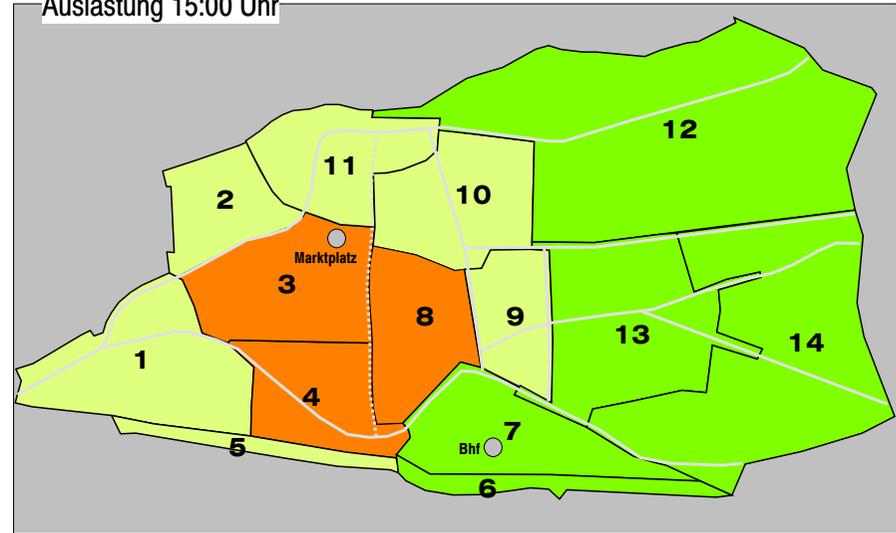
Auslastung 11:00 Uhr



Auslastung 13:00 Uhr



Auslastung 15:00 Uhr

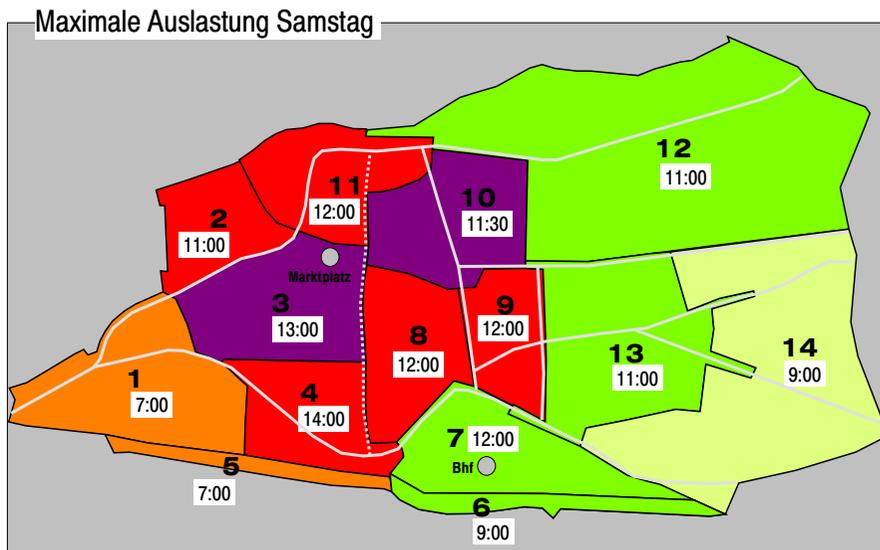
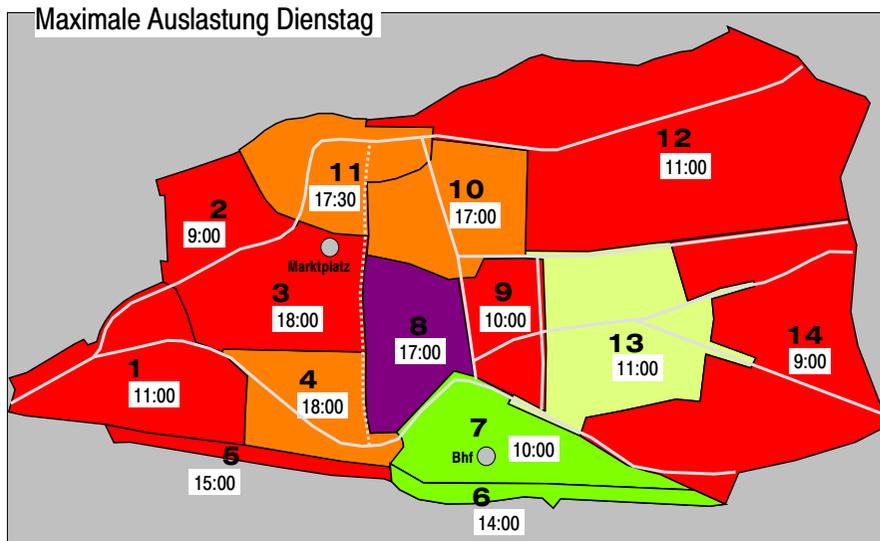


Parkraumauslastung in %:

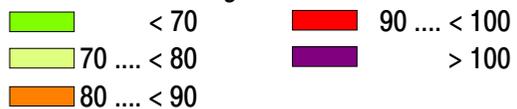


Parkraumauslastung
Samstag 29.10.2011
7:00, 11:00, 13:00, 15:00 Uhr

Stand: 14.03.2013



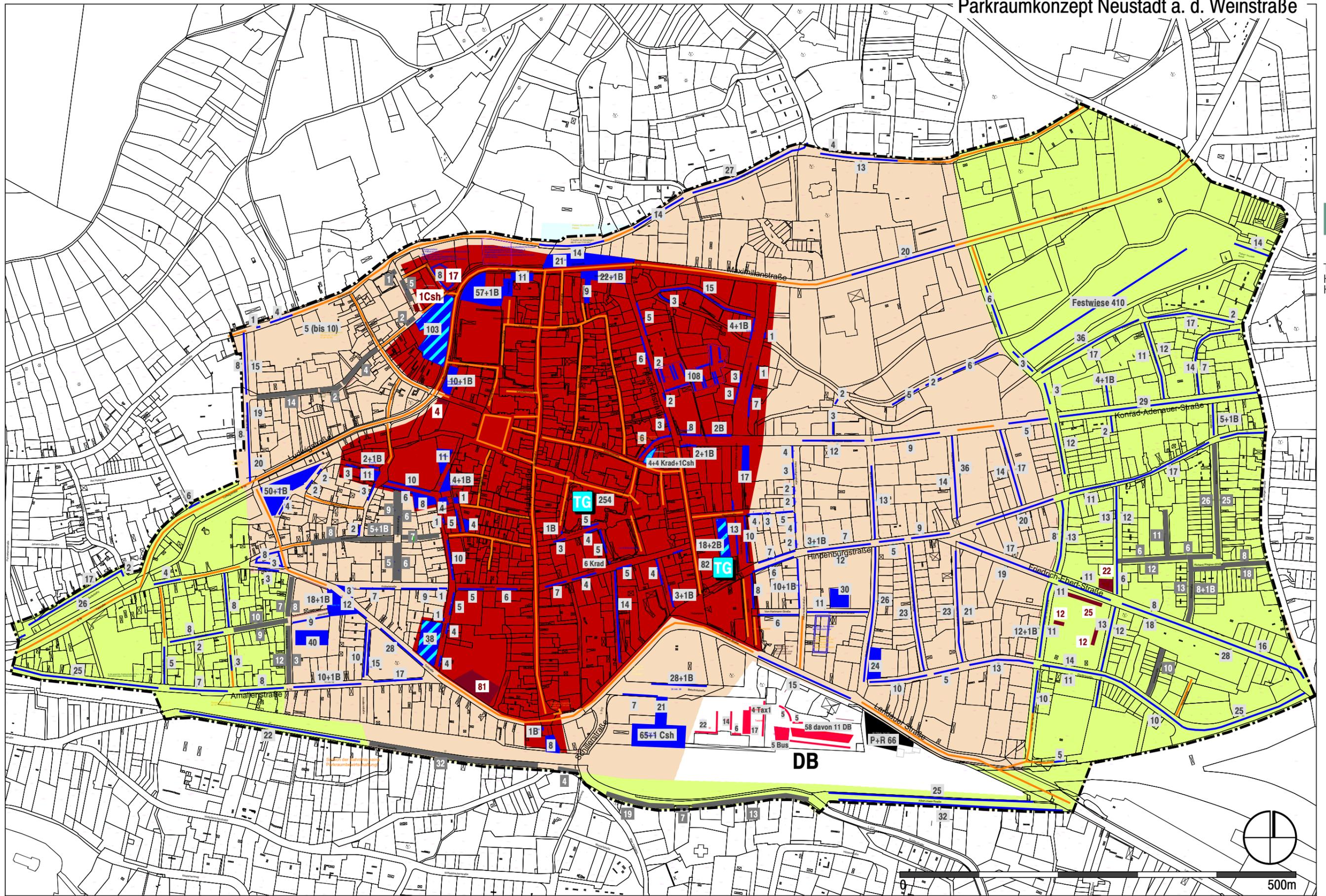
Parkraumauslastung in %:



Maximale Parkraumauslastungen

Dienstag 25.10.2011

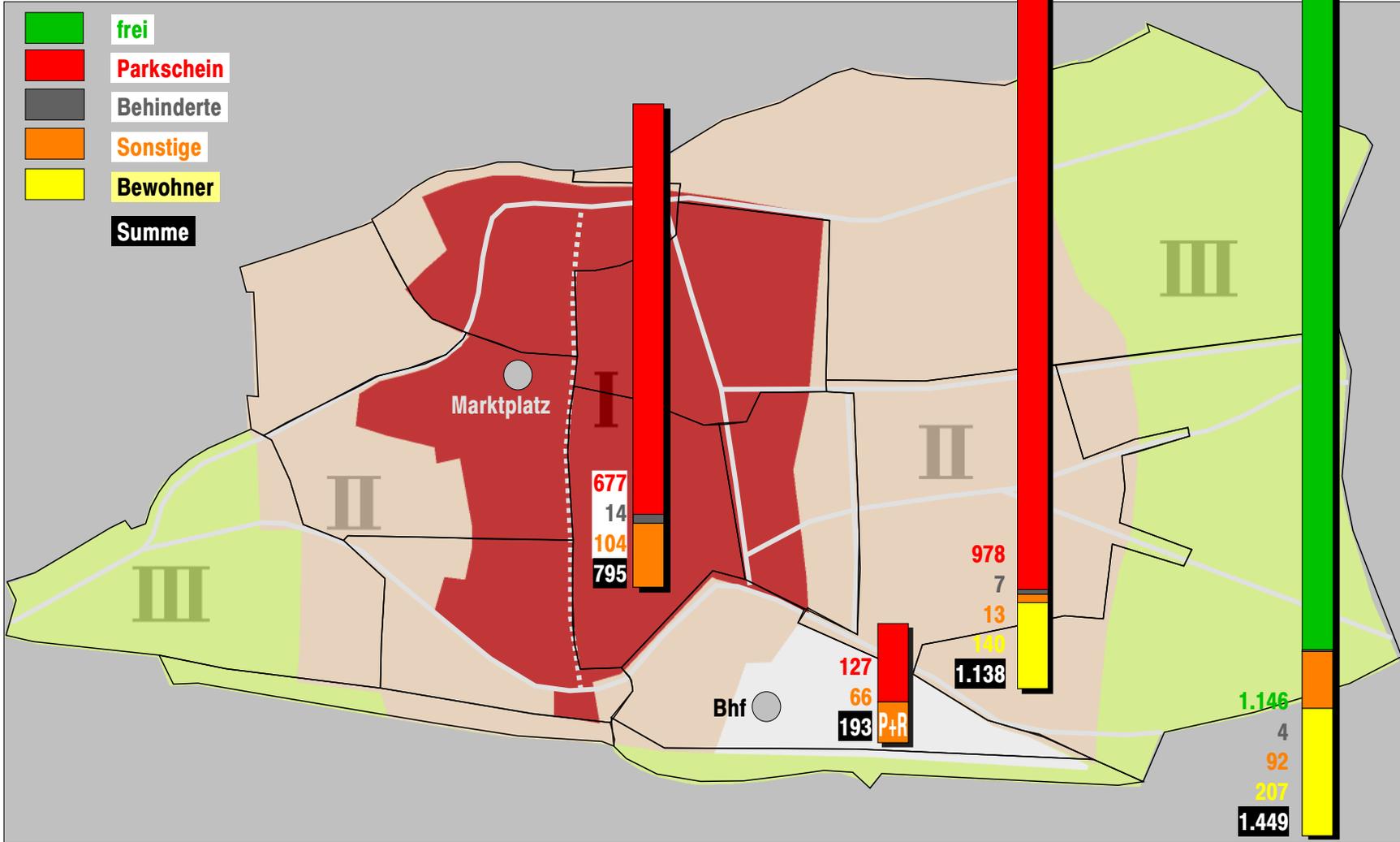
Samstag 29.10.2011



	Parken kostenfrei		Parken
	Parken kostenpflichtig - Gebührenstufe 1		Parkstände auf privatem Grund
	Parken kostenpflichtig - Gebührenstufe 2		Bewohnerparken
	Bewohnerausweis tagsüber nicht gültig		Parken verboten

Bewirtschaftungskonzept
Planung

Parkraumkonzept Neustadt a. d. Weinstraße



R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

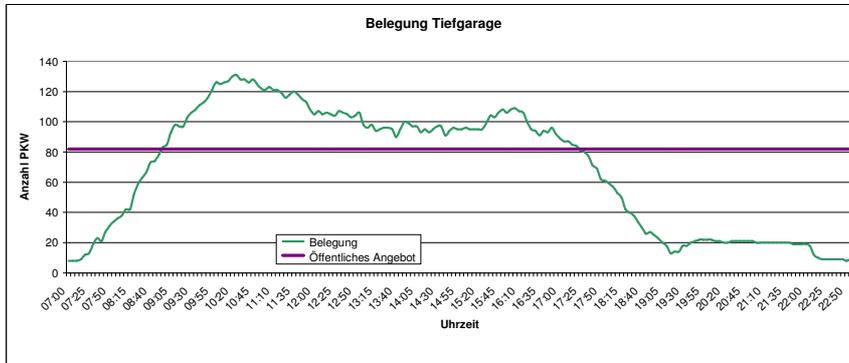
Parkraumangebot
Bewirtschaftungskonzept

Stand: 17.06.2013

Anlagen

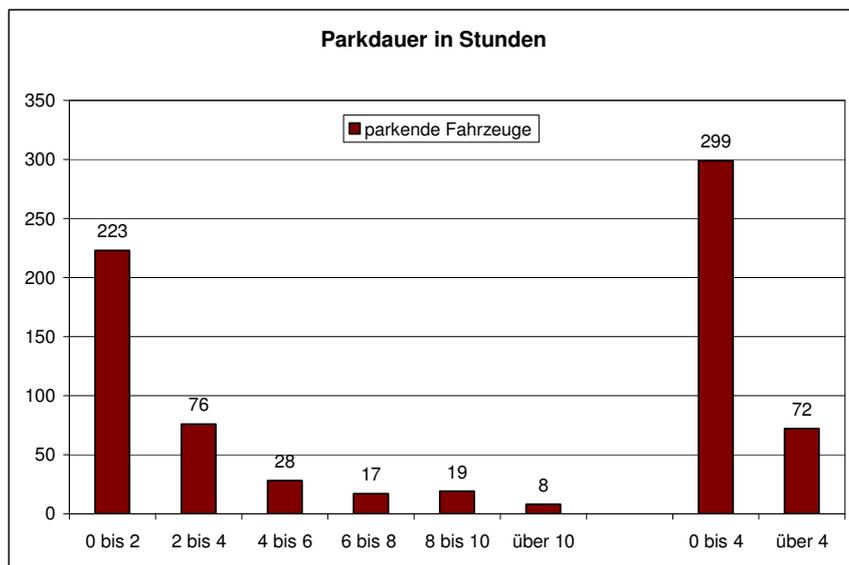
Anlage 1
Auswertungen Tiefgaragen

Auswertung Parkgarage Hetzelgalerie – Dienstag

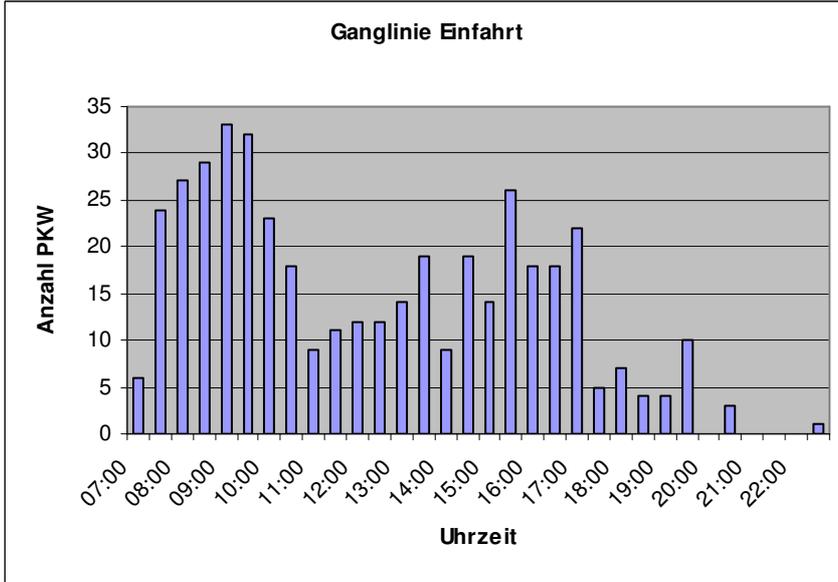


Öffentliches Angebot:
82 Parkstände

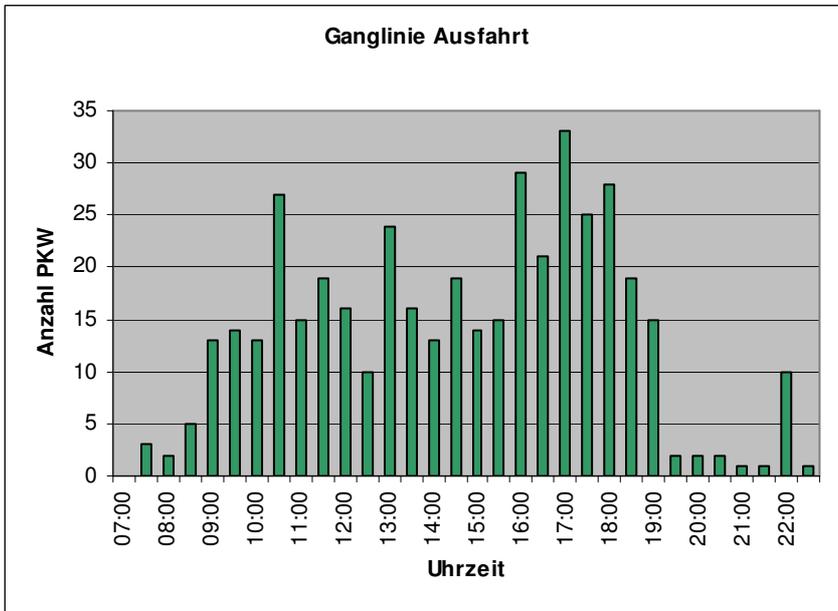
Maximale Belegung:
131 Kfz
(um 10:25 Uhr)



Durchschnitt: 2,6 Std.

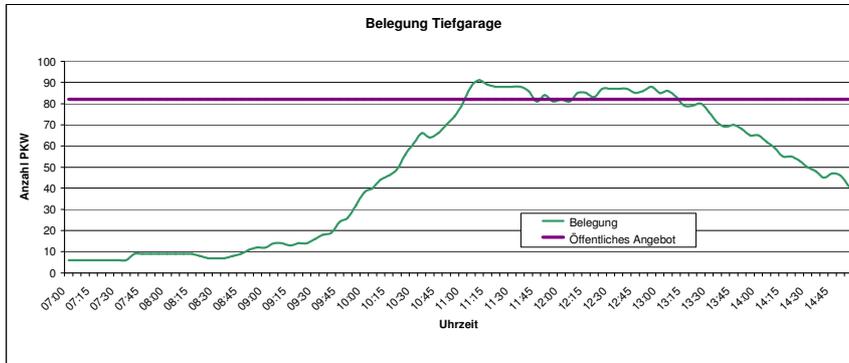


Summe Einfahrten:
429 Kfz



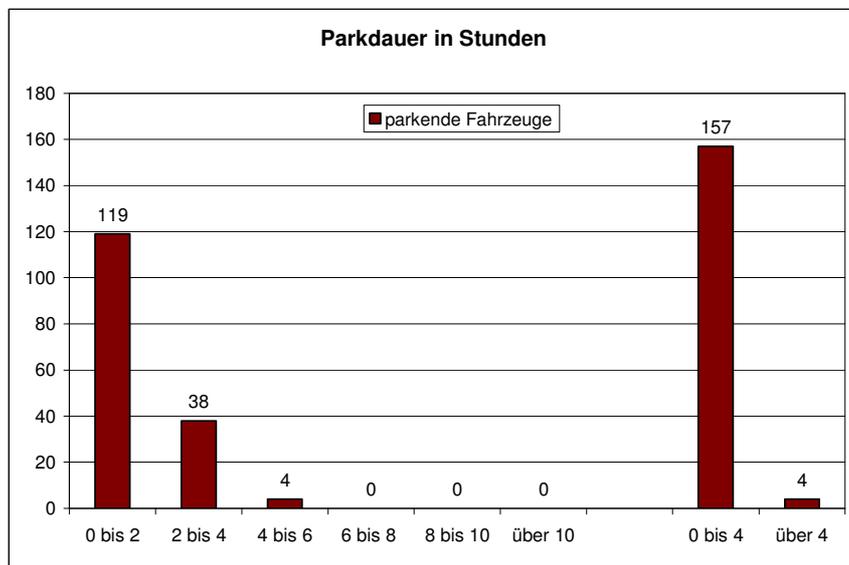
Summe Ausfahrten:
427 Kfz

Auswertung Parkgarage Hetzelgalerie – Samstag

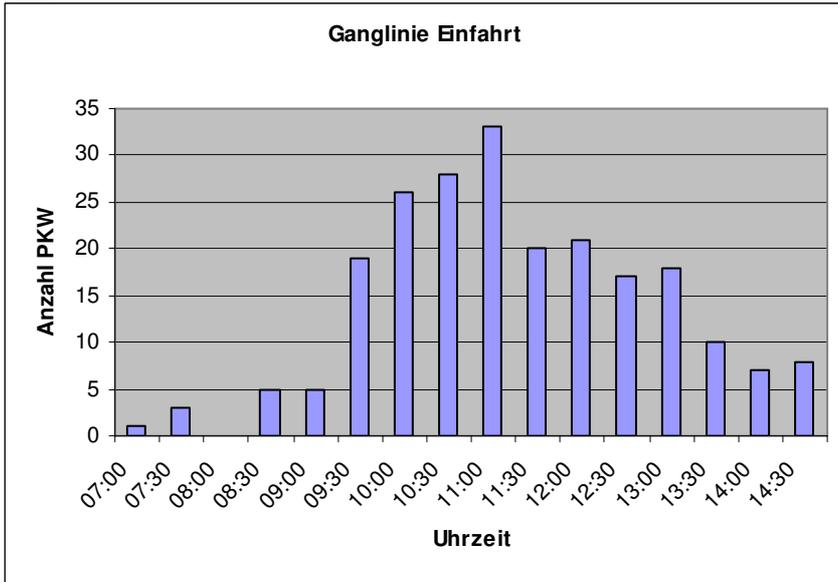


Öffentliches Angebot:
82 Parkstände

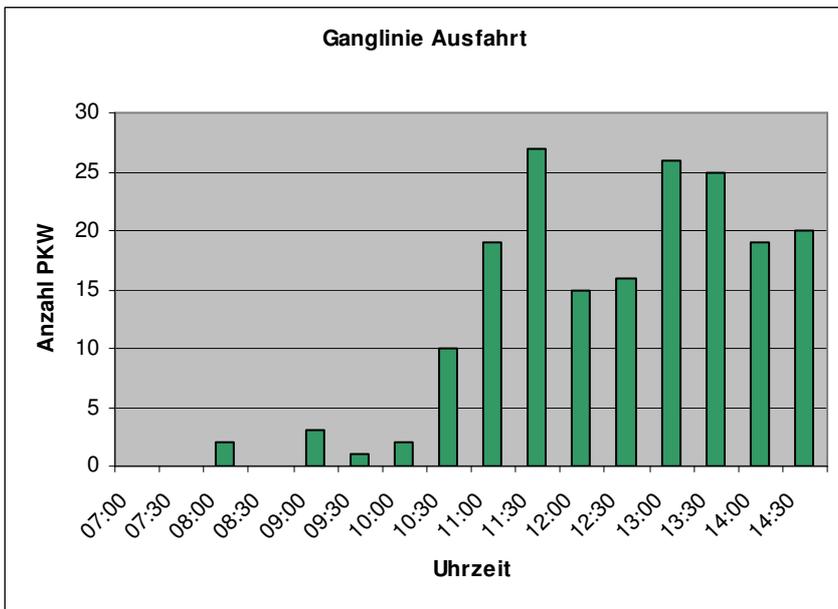
Maximale Belegung:
91 Kfz
(um 11:10 Uhr)



Durchschnitt: 1,6 Std.

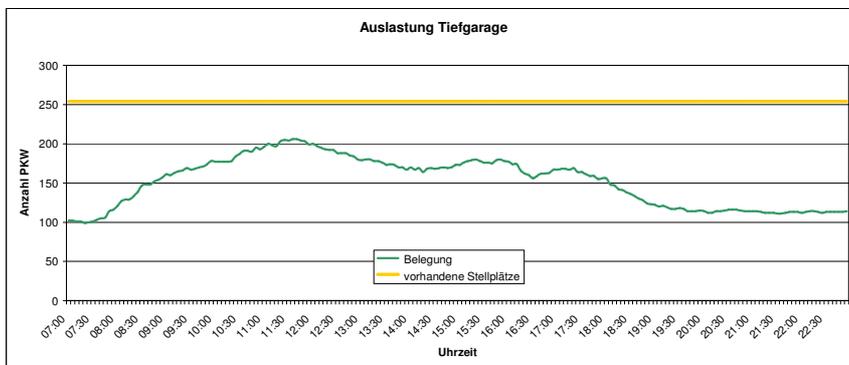


Summe Einfahrten:
221 Kfz



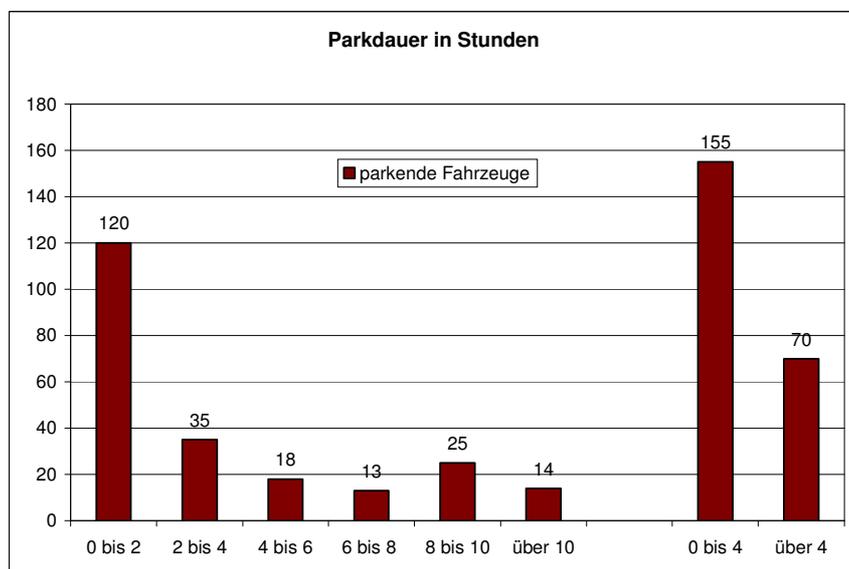
Summe Ausfahrten:
185 Kfz

Auswertung Parkgarage Klemmhof – Dienstag

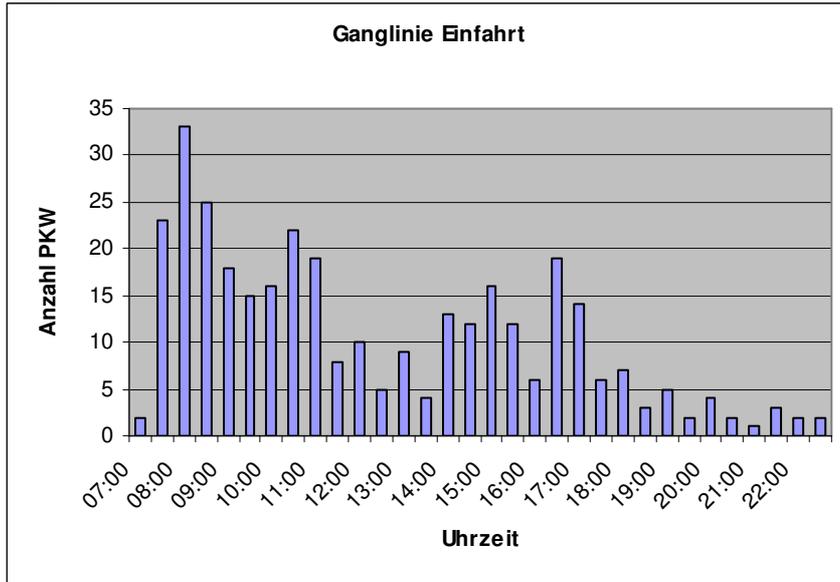


Öffentliches
Angebot:
254 Parkstände

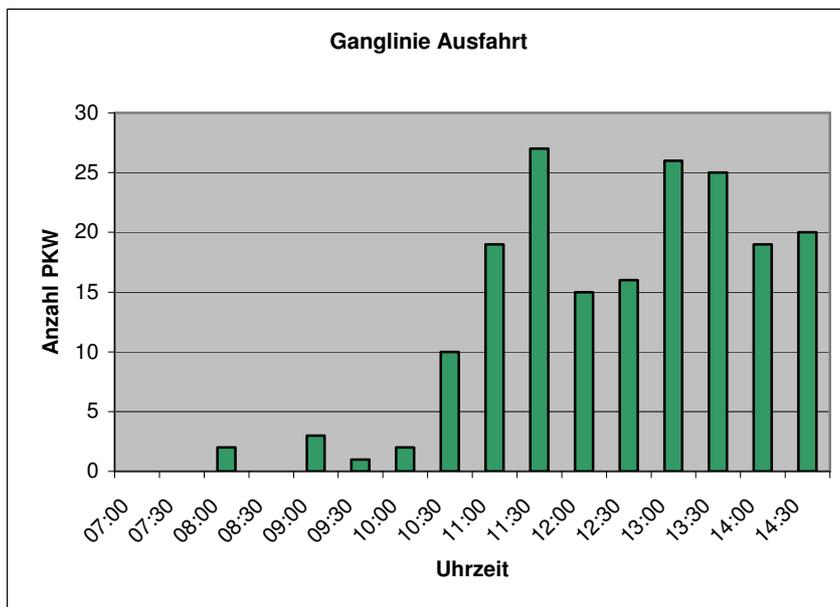
Maximale Belegung:
206 Kfz
(um 11:40 Uhr)



Durchschnitt: 3,4 Std.

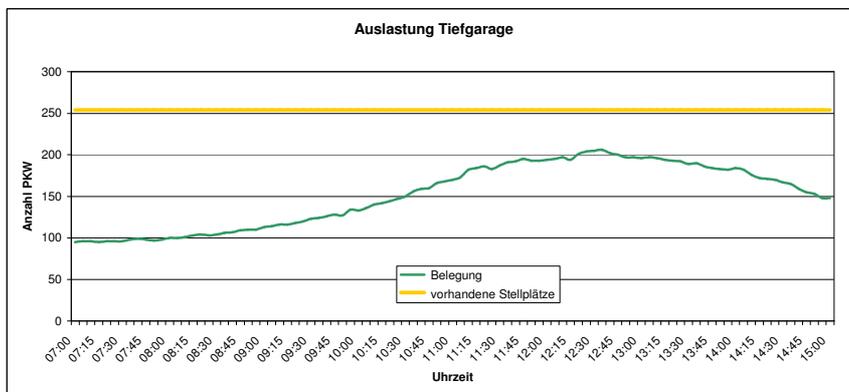


Summe Einfahrten:
338 Kfz



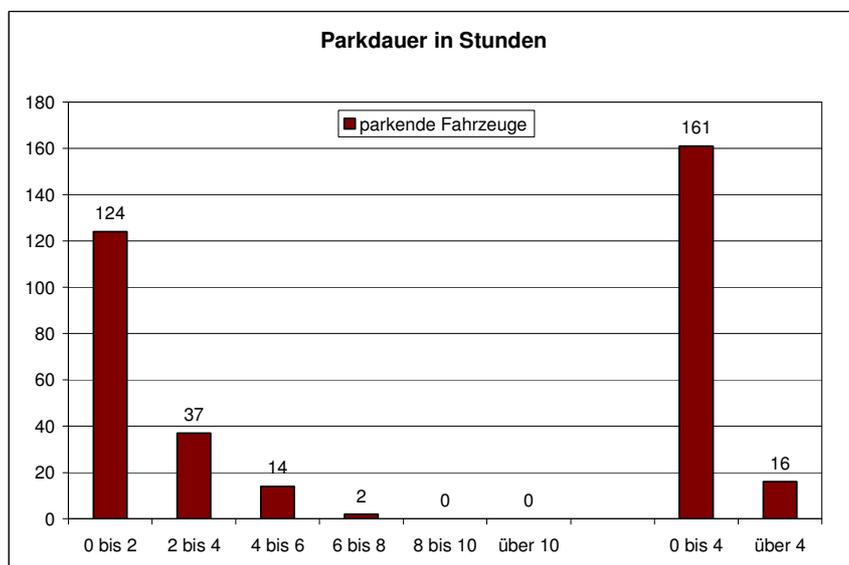
Summe Ausfahrten:
326 Kfz

Auswertung Parkgarage Klemmhof – Samstag

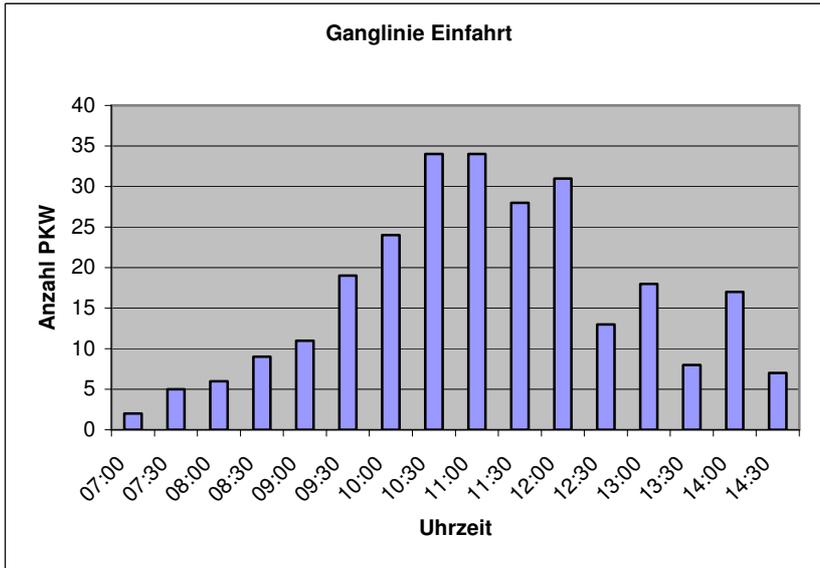


Öffentliches
Angebot:
254 Parkstände

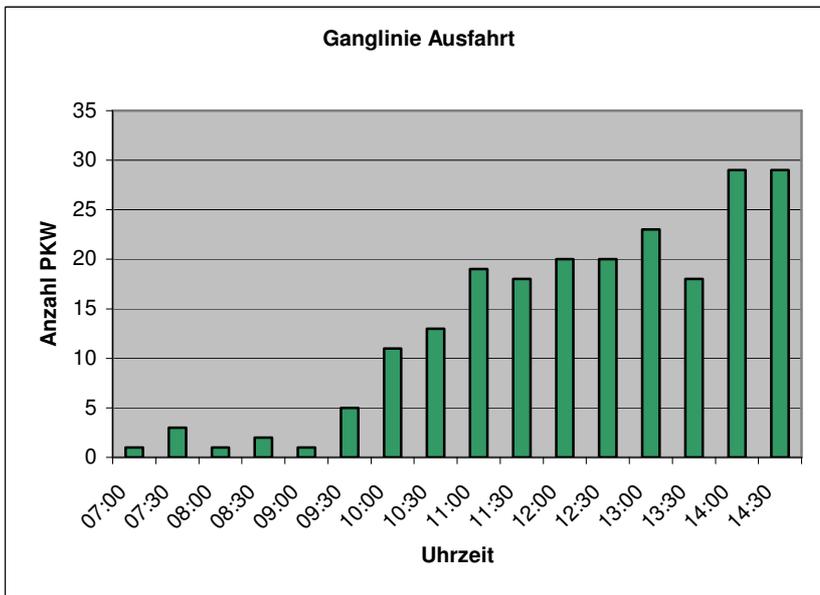
Maximale Belegung:
206 Kfz
(um 12:35 Uhr)



Durchschnitt: 1,7 Std.



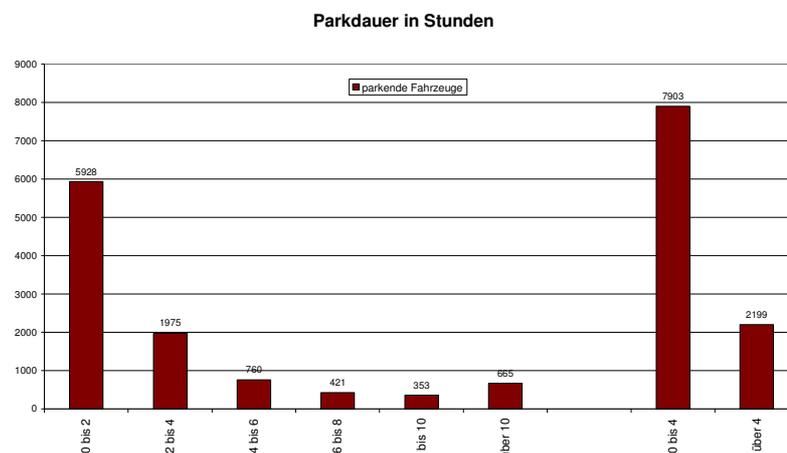
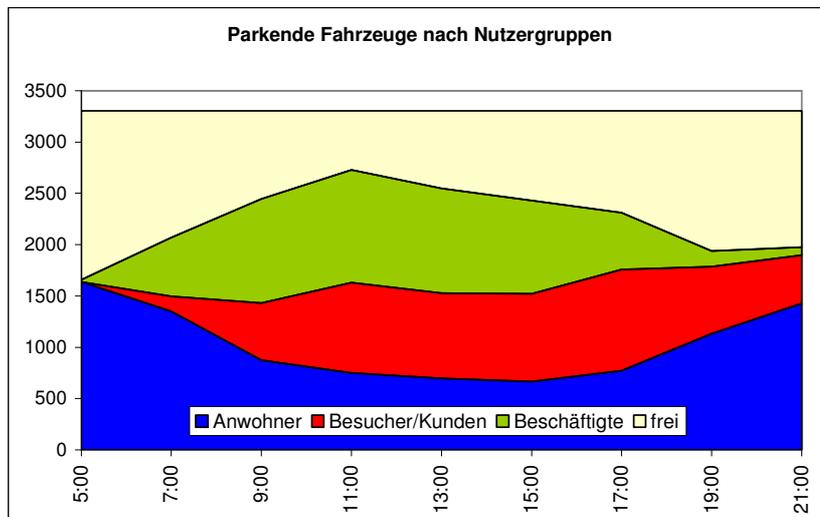
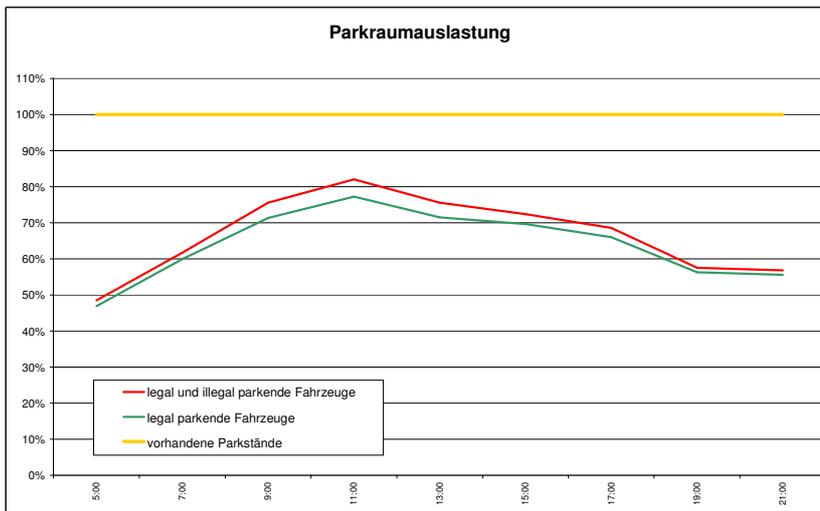
Summe Einfahrten:
266 Kfz



Summe Ausfahrten:
213 Kfz

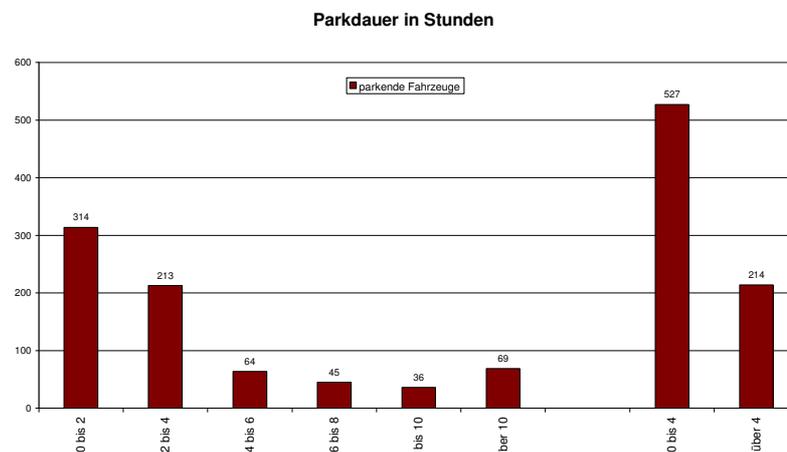
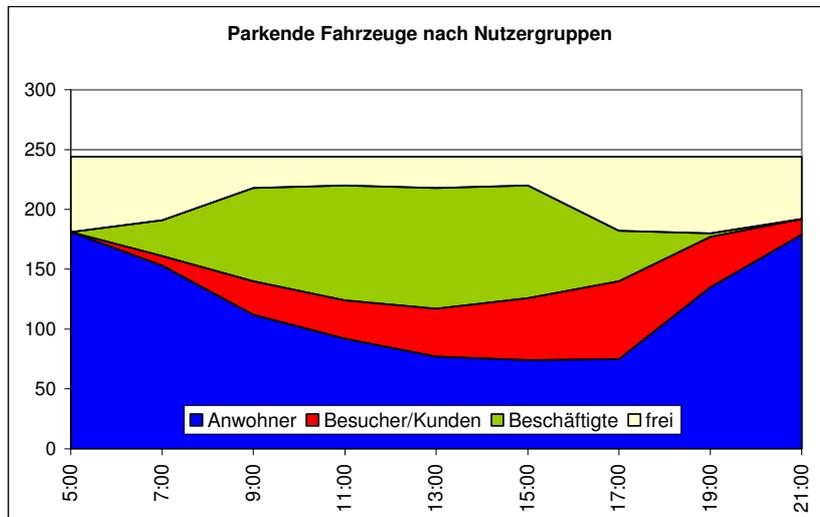
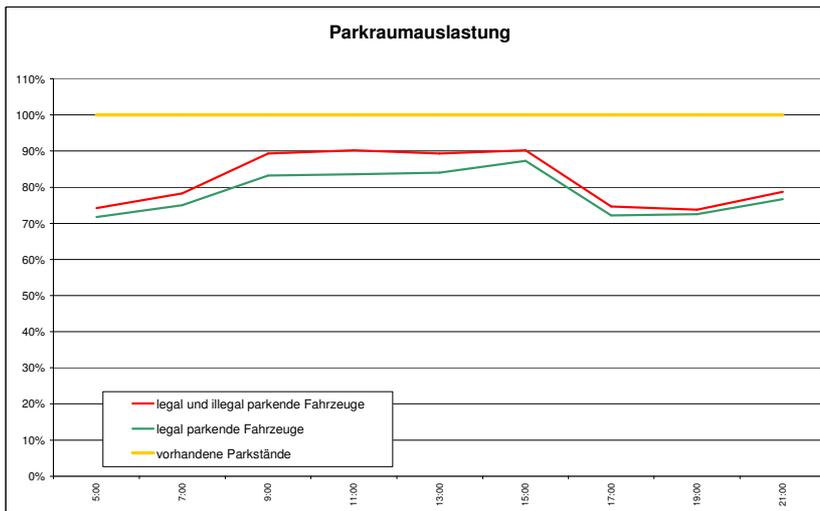
Übersichtsdatenblatt Gesamt – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	1583
Parkscheibe	393
Parkschein	1030
Behindertenparkplätze	25
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	403
Gesamt	3434



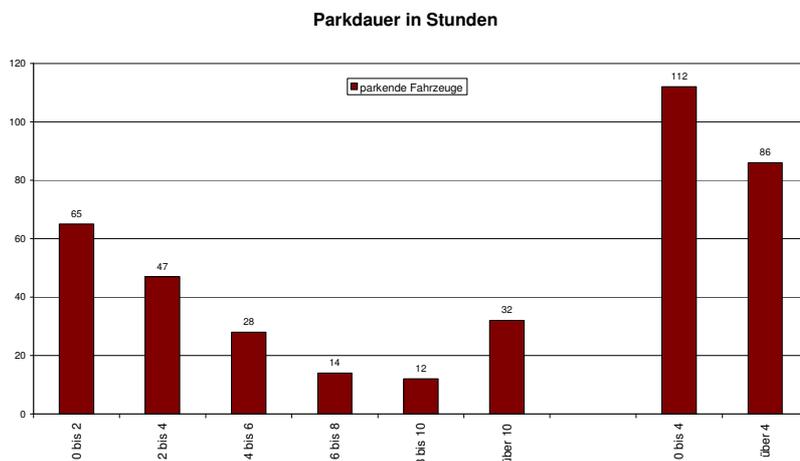
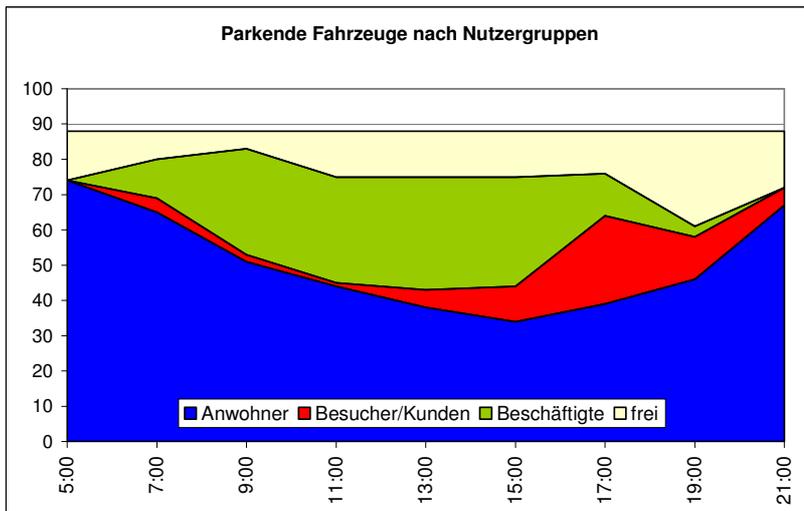
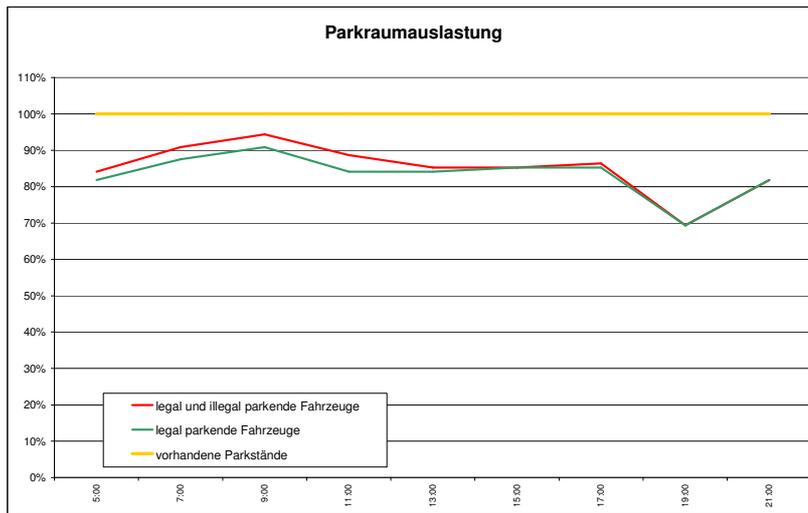
Übersichtsdatenblatt Bereich 1 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	180
Parkscheibe	41
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	2
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	21
Gesamt	244



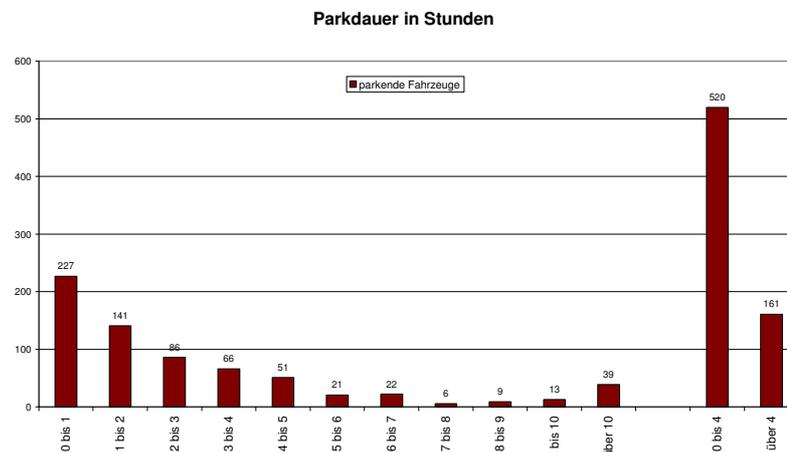
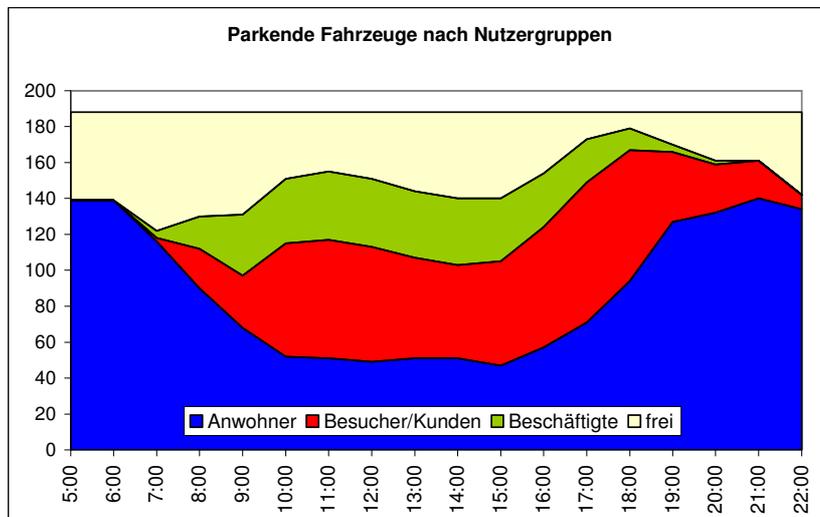
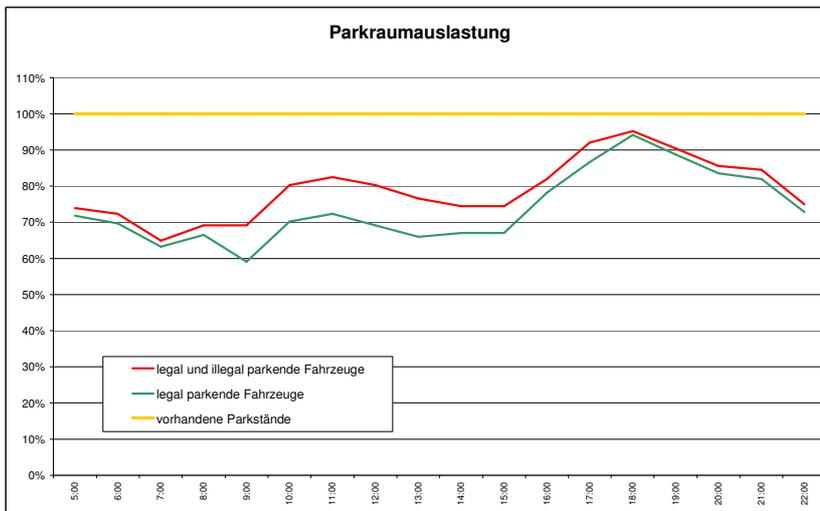
Übersichtsdatenblatt Bereich 2 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	73
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	15
Gesamt	88



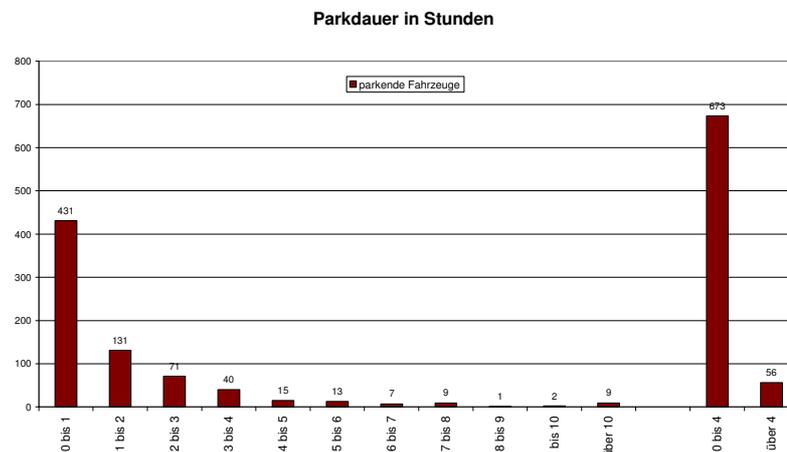
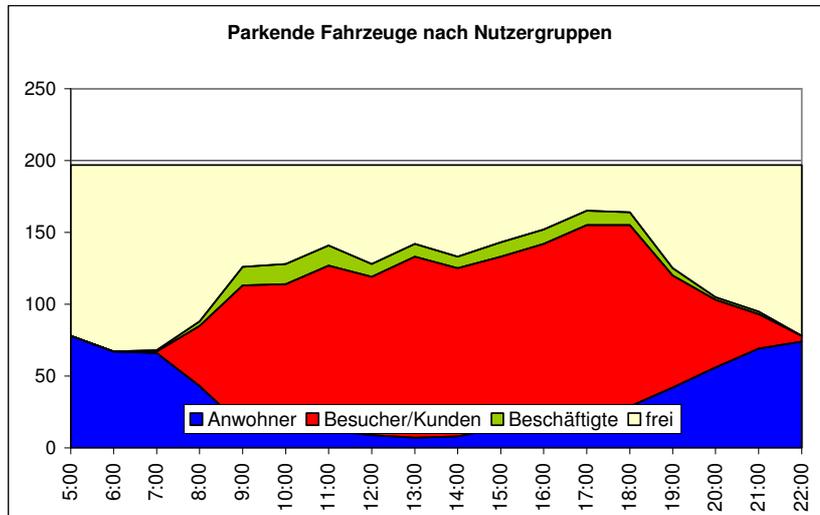
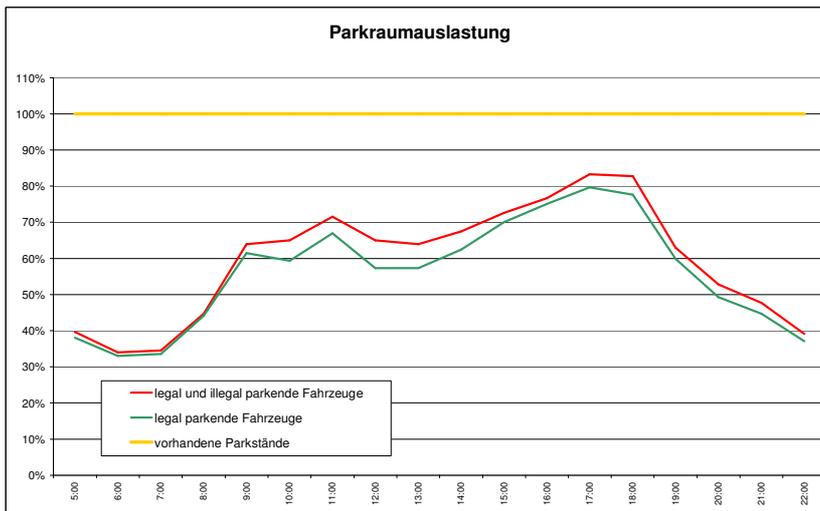
Übersichtsdatenblatt Bereich 3 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	15
Parkscheibe	0
Parkschein	169
Behindertenparkplätze	4
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	188



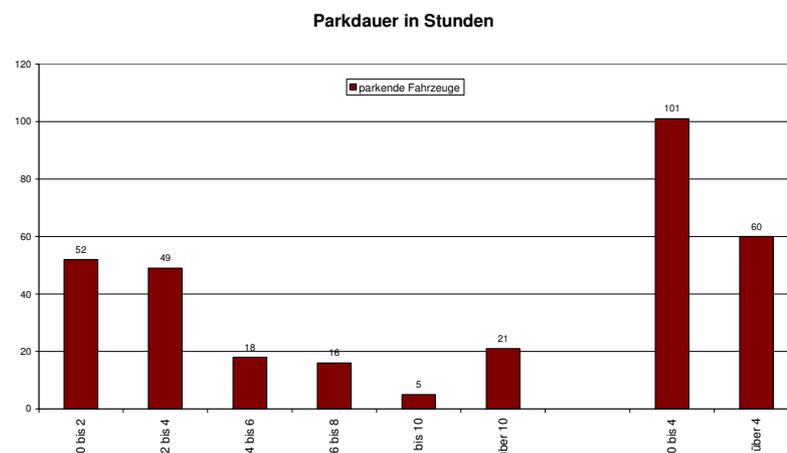
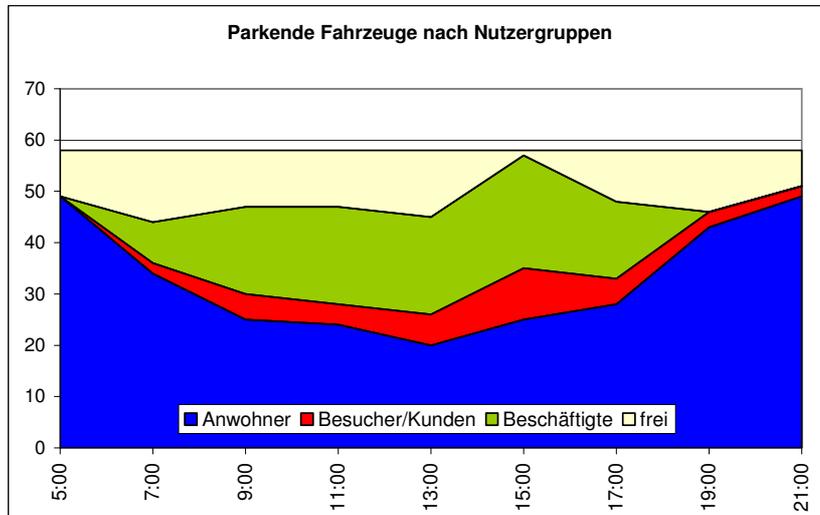
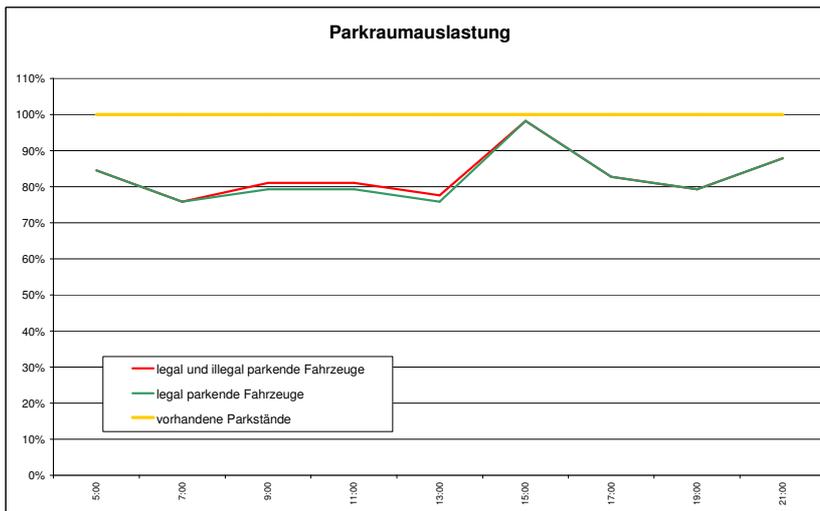
Übersichtsdatenblatt Bereich 4 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	115
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	81 (LIDL-Parkplatz)
Gesamt	197



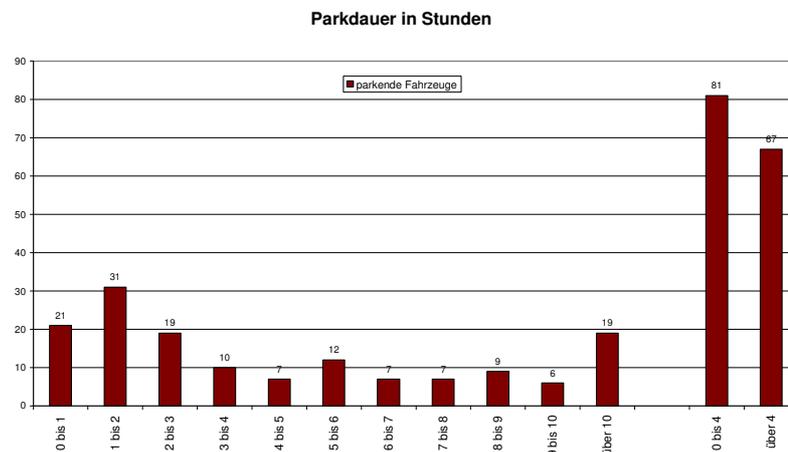
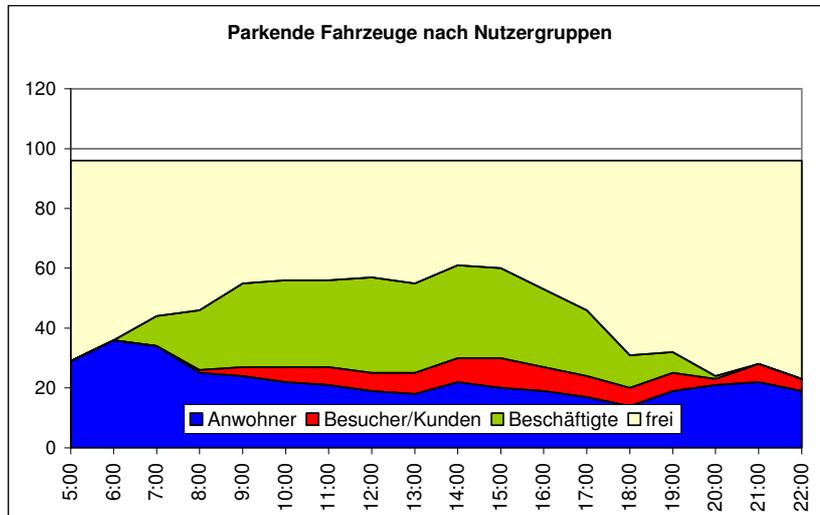
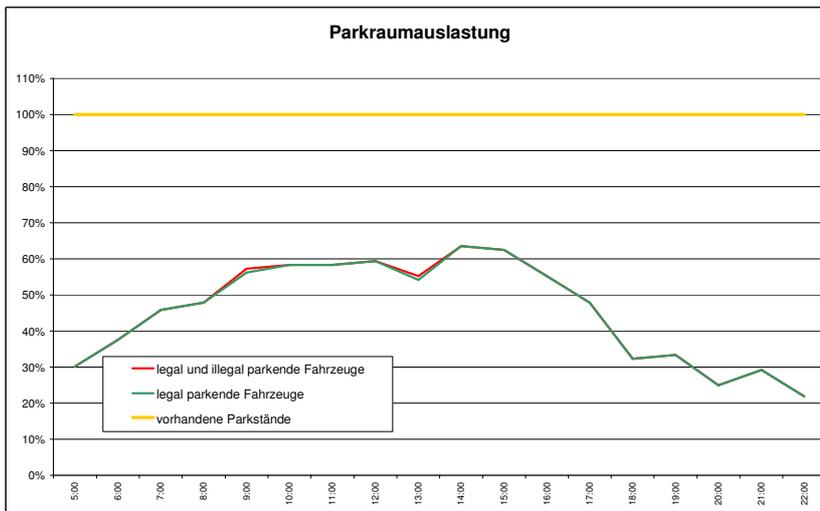
Übersichtsdatenblatt Bereich 5 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	58
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	58



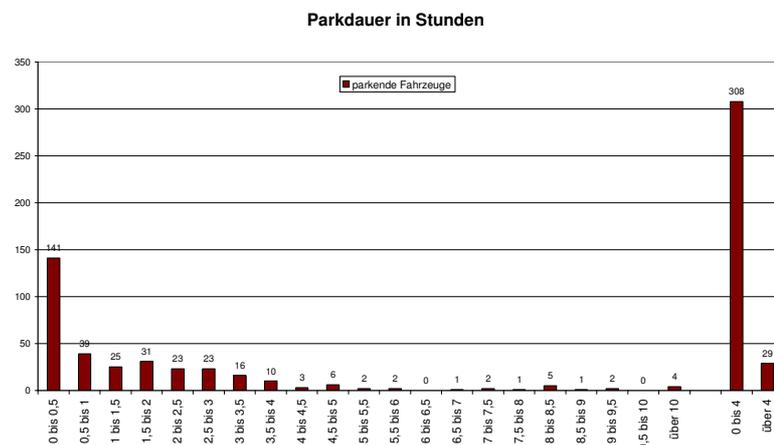
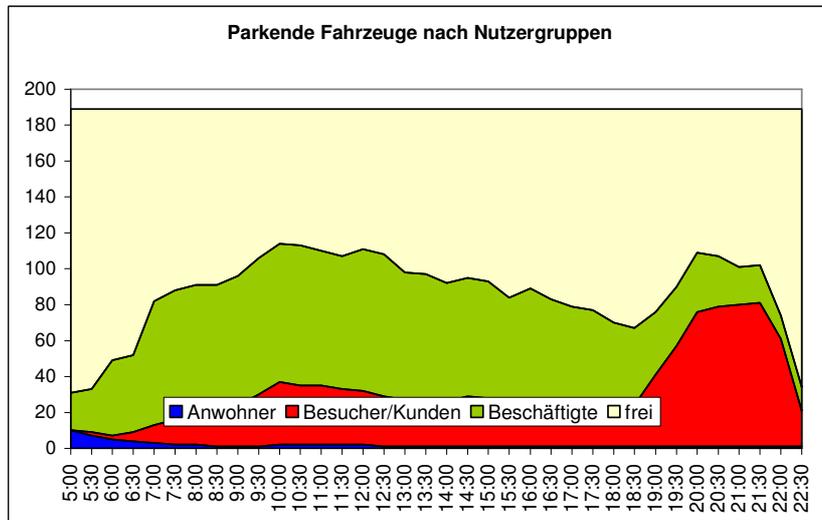
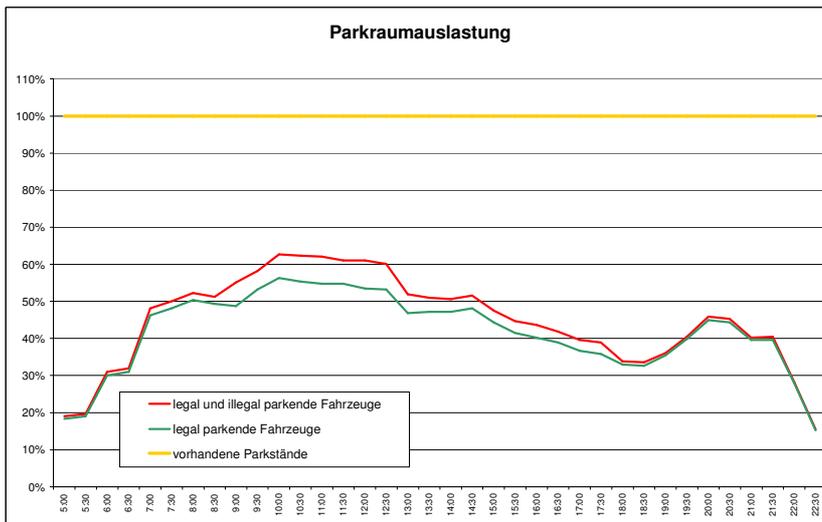
Übersichtsdatenblatt Bereich 6 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	96
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	96



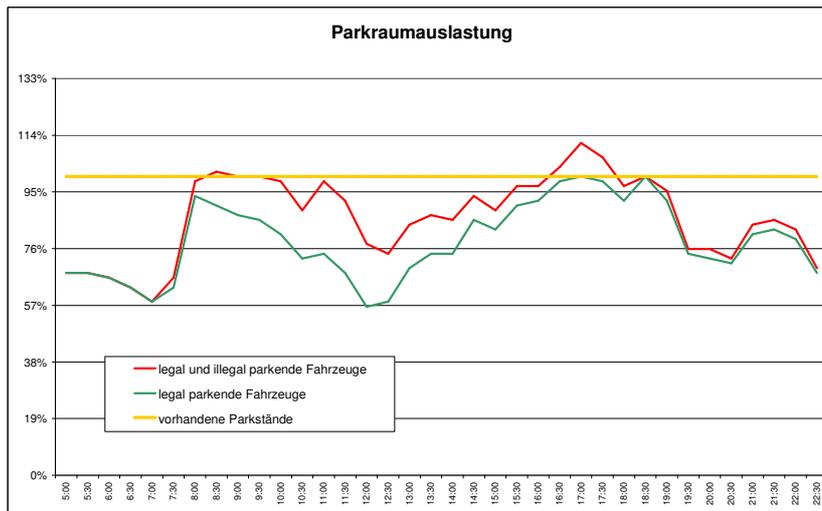
Übersichtsdatenblatt Bereich 7 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	121
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	194 (DB AG; 1 Car-Sharing-Platz)
Gesamt	316

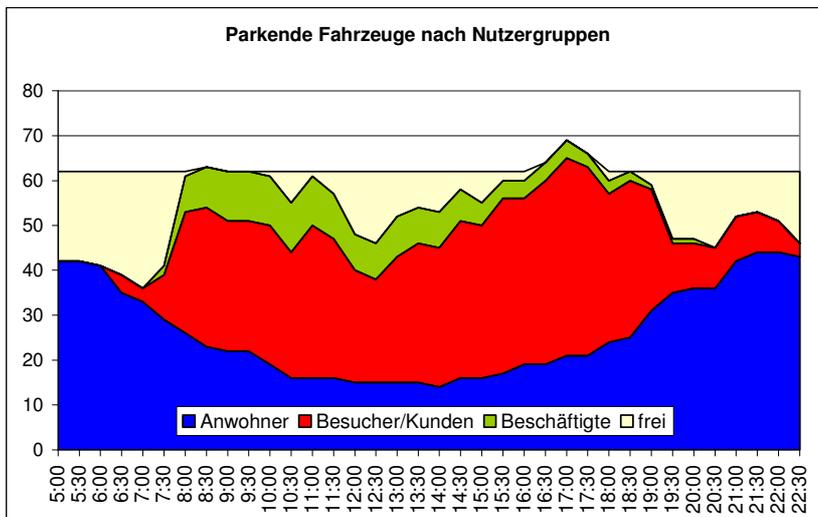


Übersichtsdatenblatt Bereich 8 – Dienstag

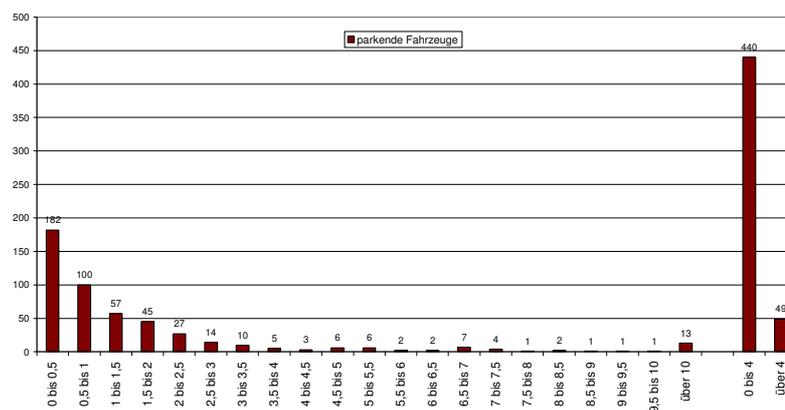
Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	60 (davon 6 für Krafträder)
Behindertenparkplätze	2
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	62



Durchschnitt: 86%
Maximal: 111% (17.00 h)



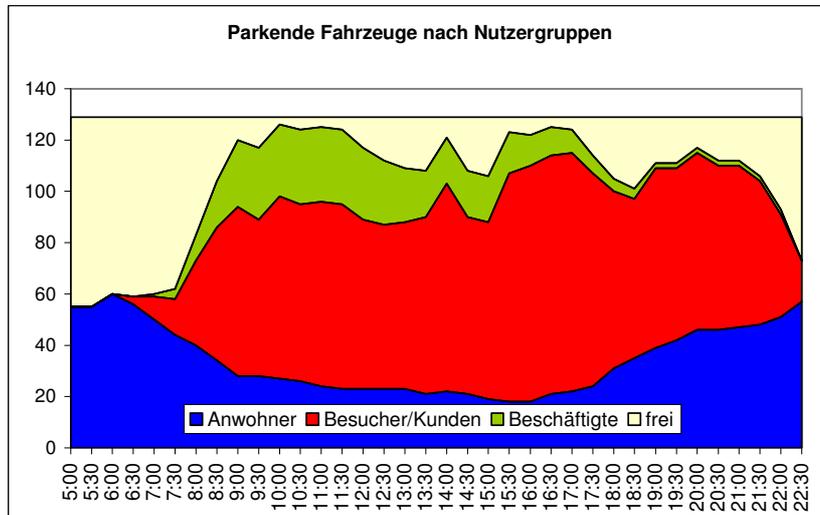
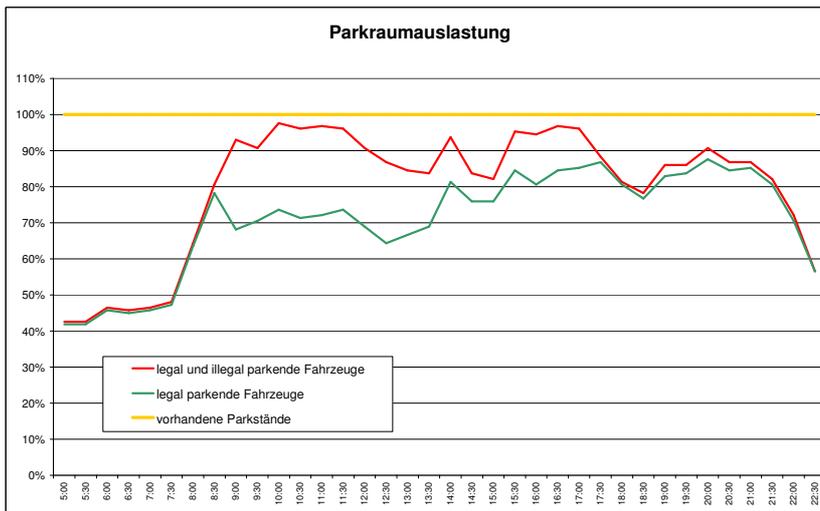
Parkdauer in Stunden



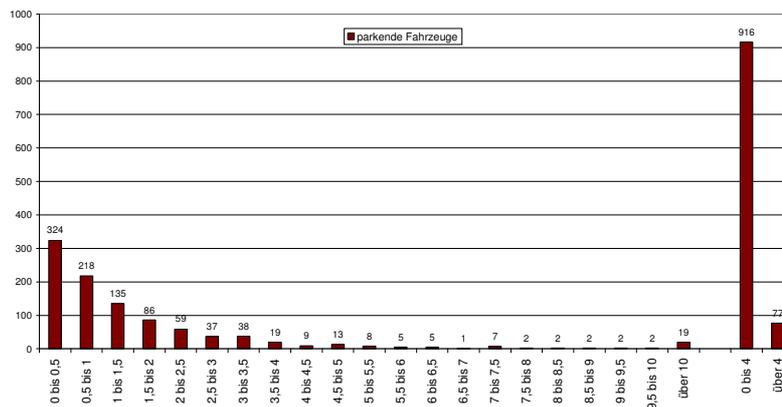
Durchschnitt: 2,0 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 9 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	126
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	129

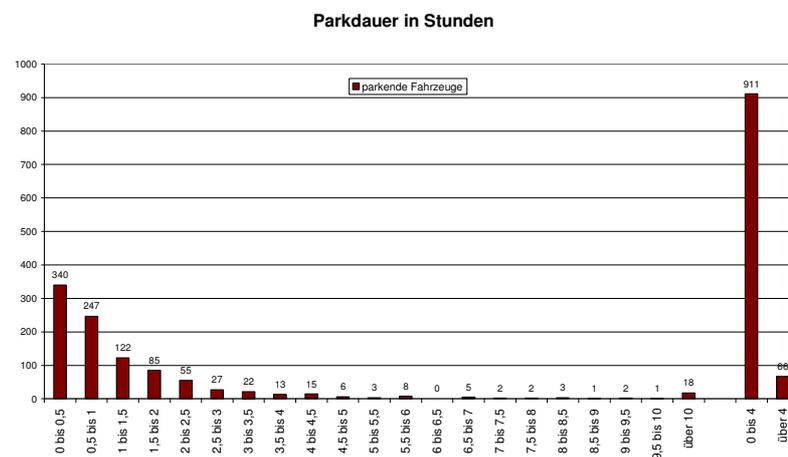
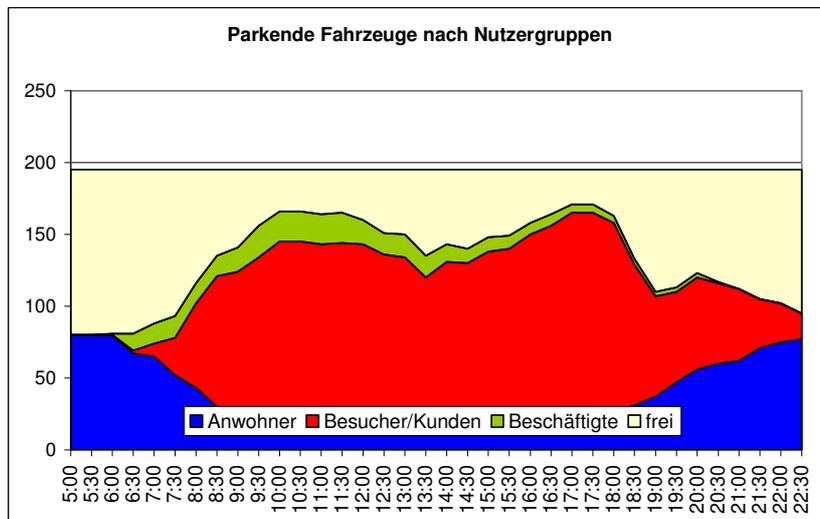
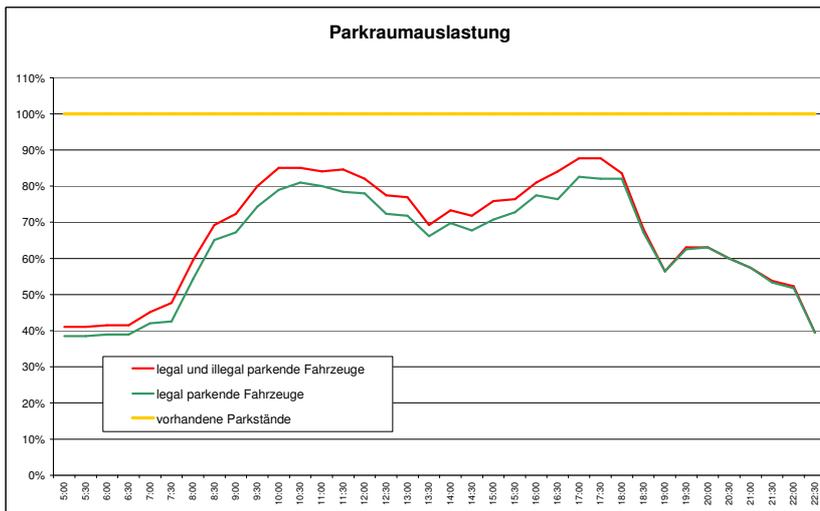


Parkdauer in Stunden



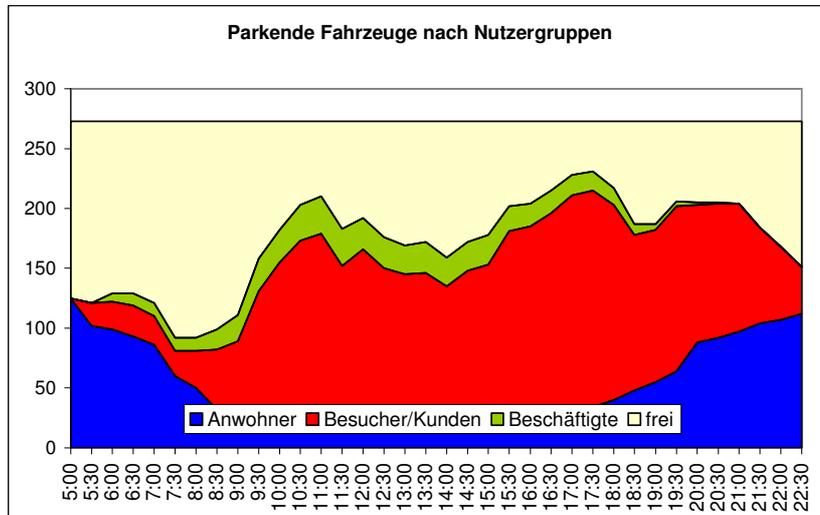
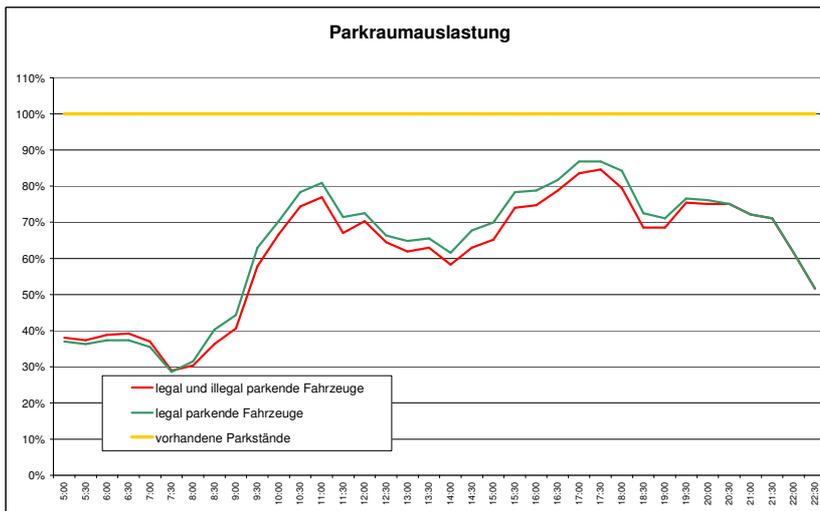
Übersichtsdatenblatt Bereich 10 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	9 (davon 4 für Krafträder)
Parkschein	175
Behindertenparkplätze	4
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	7 (davon 1 für Car-Sharing)
Gesamt	195

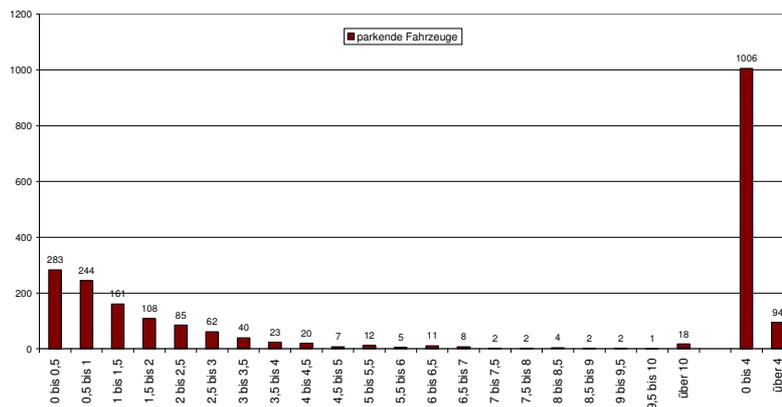


Übersichtsdatenblatt Bereich 11 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	249
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	22 (davon 1 für Car-Sharing)
Gesamt	274

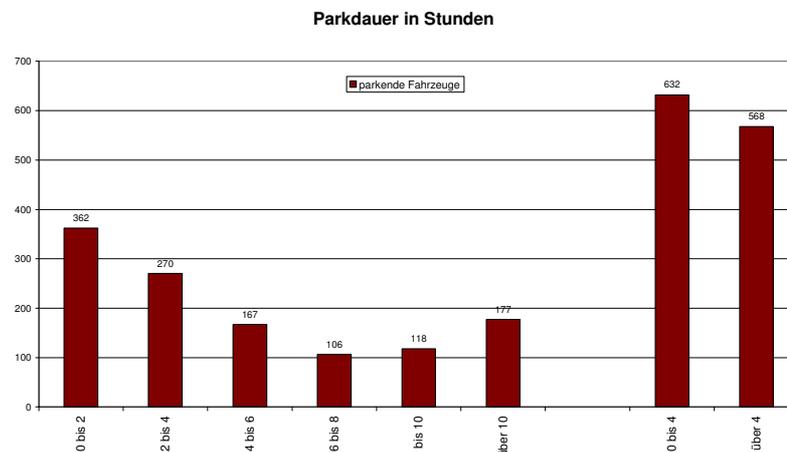
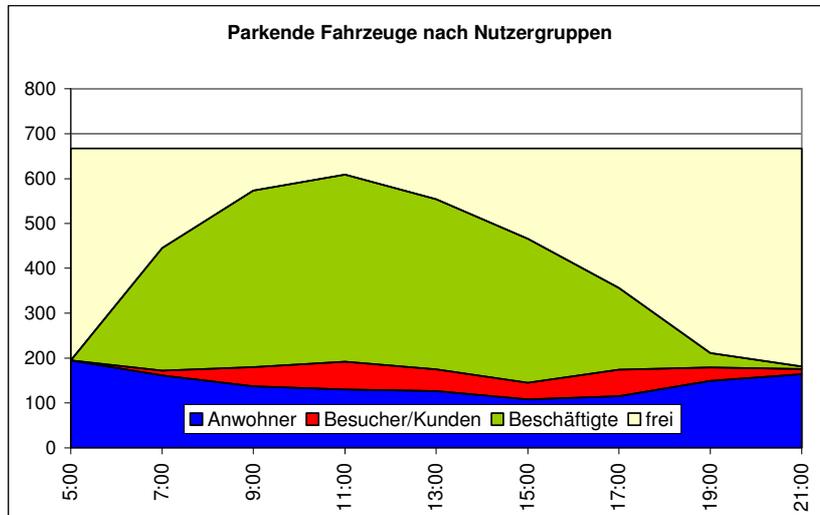
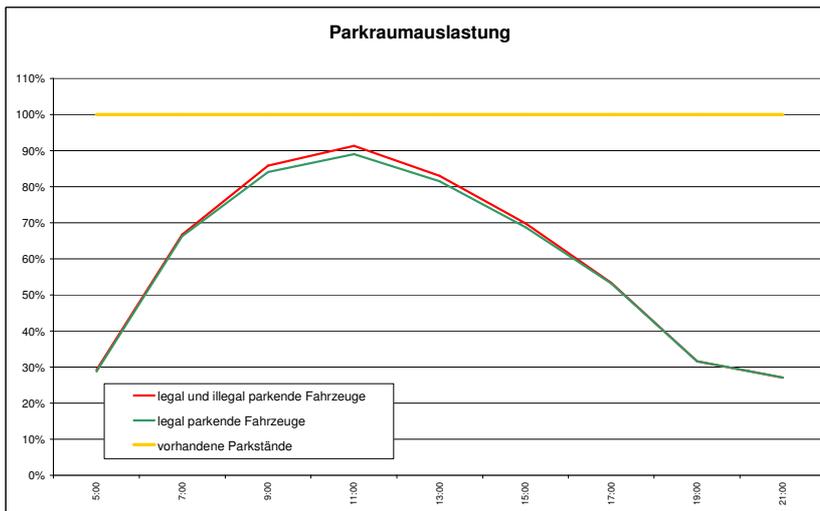


Parkdauer in Stunden



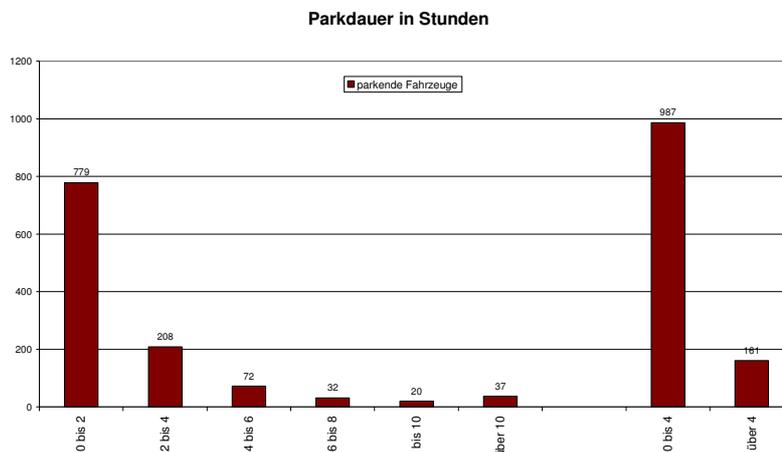
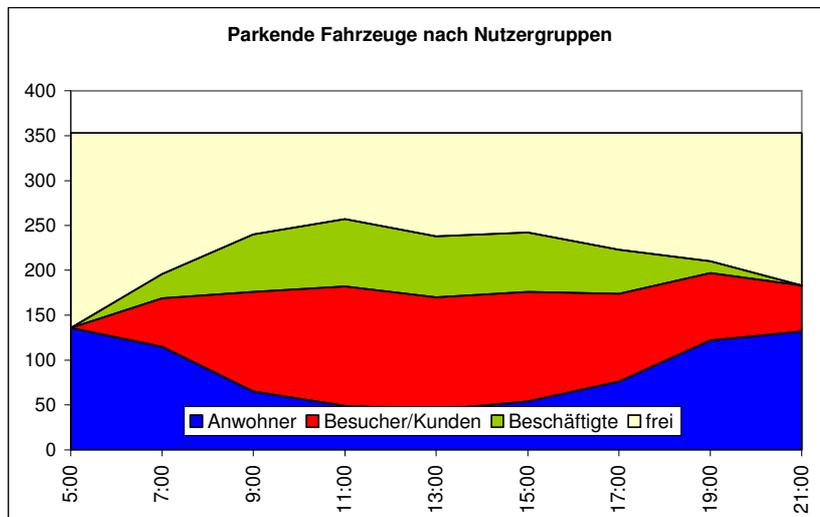
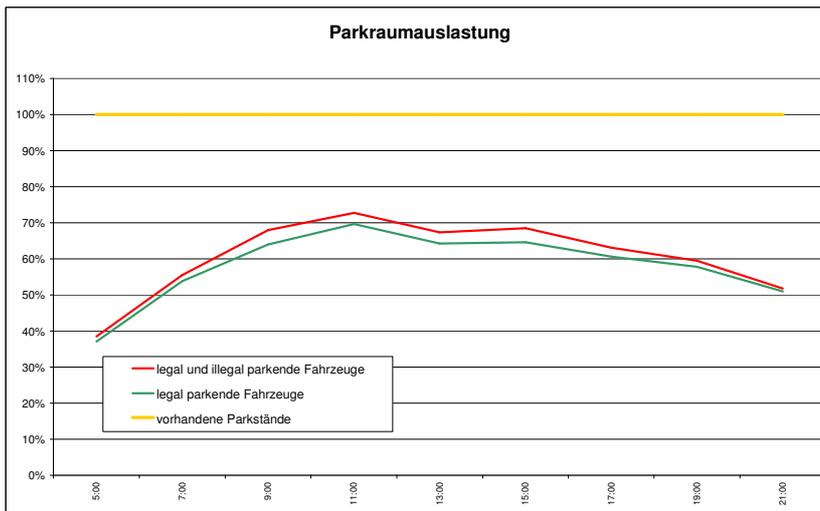
Übersichtsdatenblatt Bereich 12 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	666
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	667



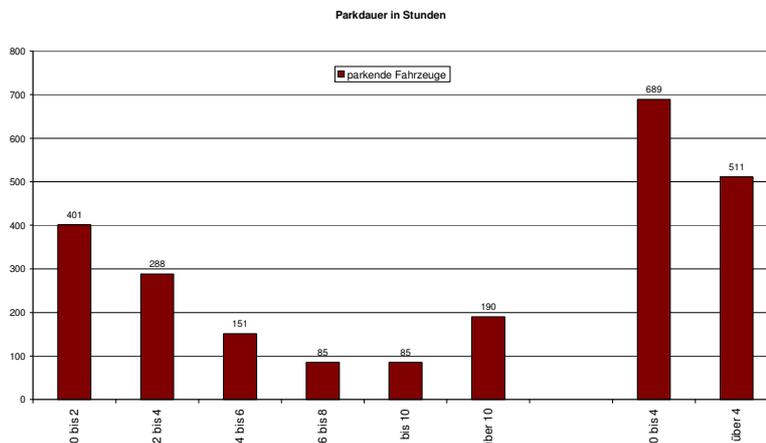
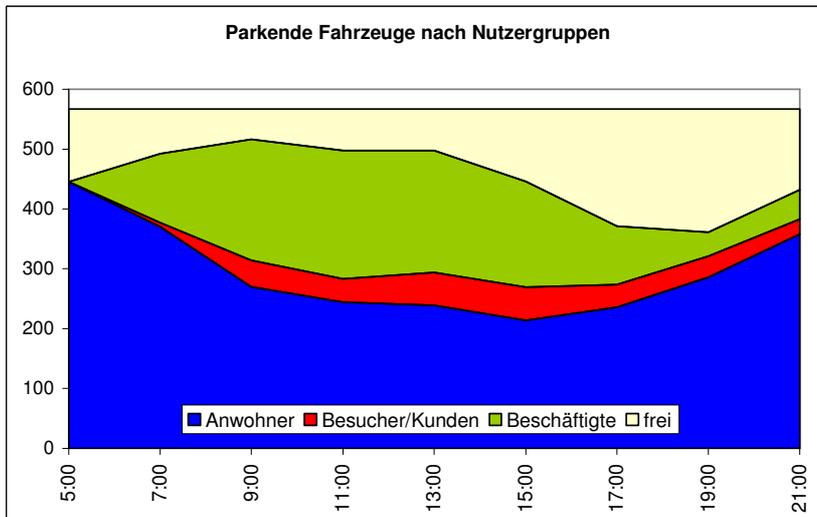
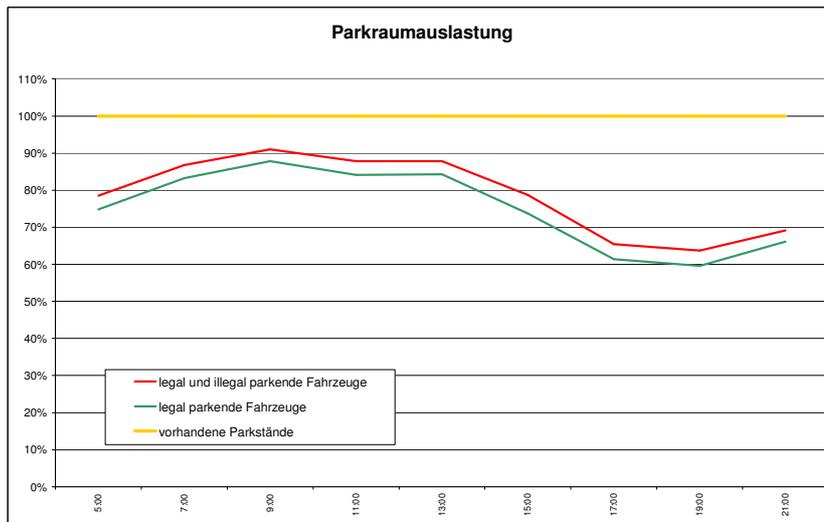
Übersichtsdatenblatt Bereich 13 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	352
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	353



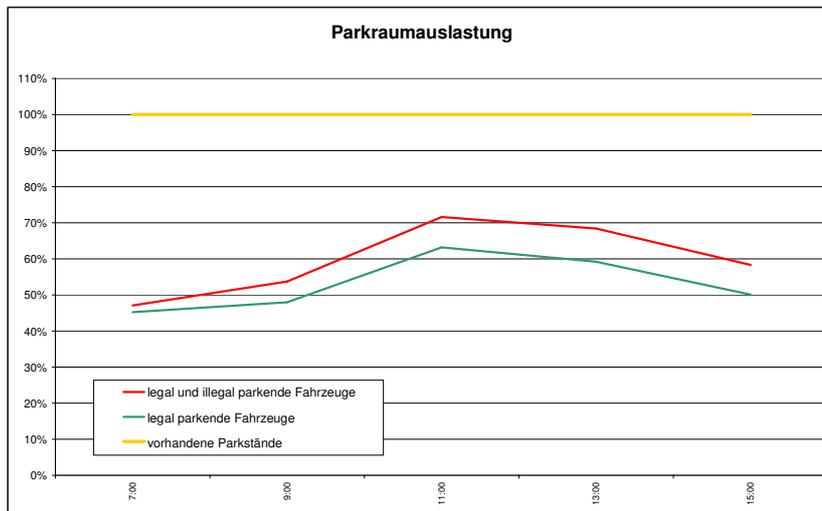
Übersichtsdatenblatt Bereich 14 – Dienstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	493
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	71 (SGD)
Gesamt	567

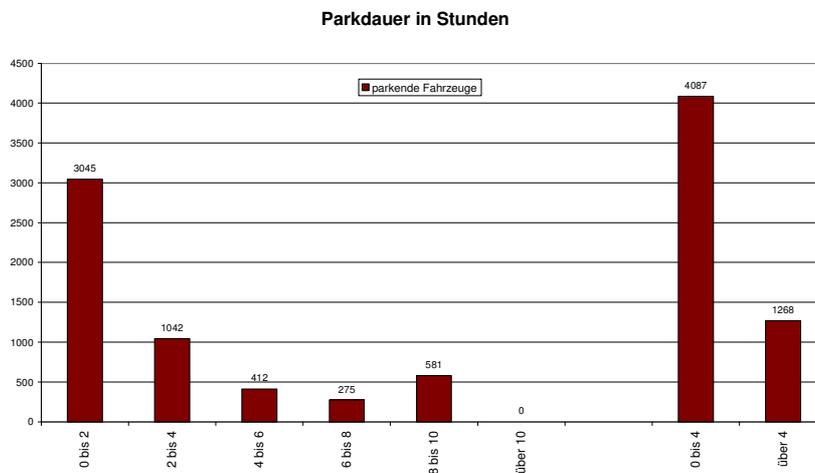


Übersichtsdatenblatt Gesamt – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	1634
Parkscheibe	393
Parkschein	1030
Behindertenparkplätze	25
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	515
Gesamt	3597



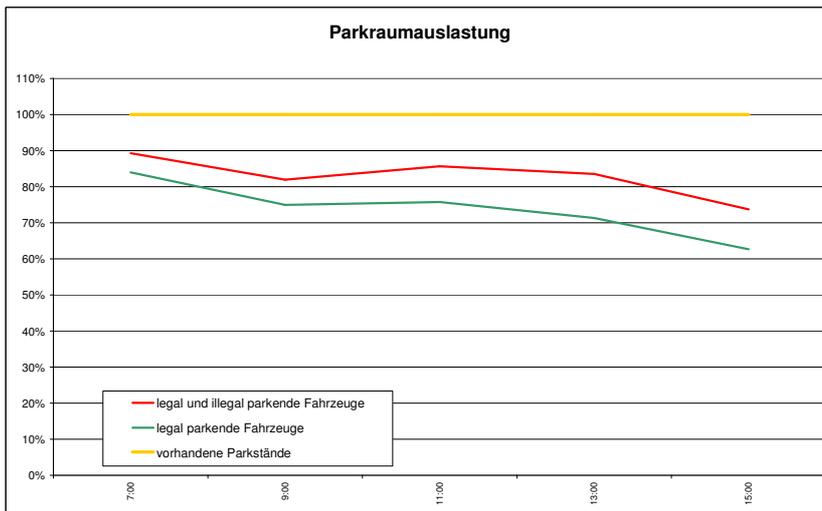
Durchschnitt: 60%
Maximal: 72% (11.00 h)



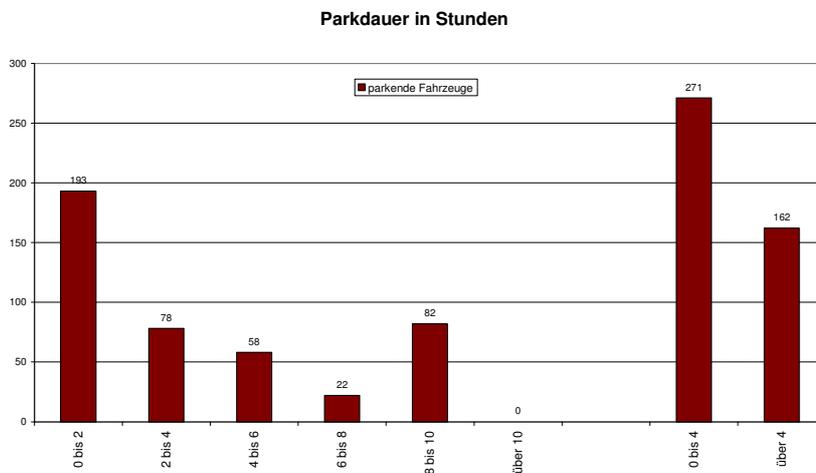
Durchschnitt: 3,4 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 1 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	180
Parkscheibe	41
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	2
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	21
Gesamt	244



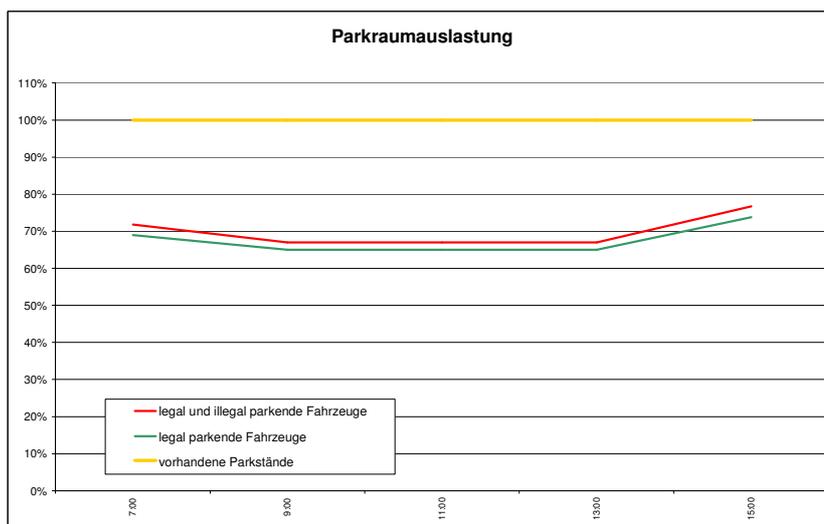
Durchschnitt: 83%
Maximal: 89% (7.00 h)



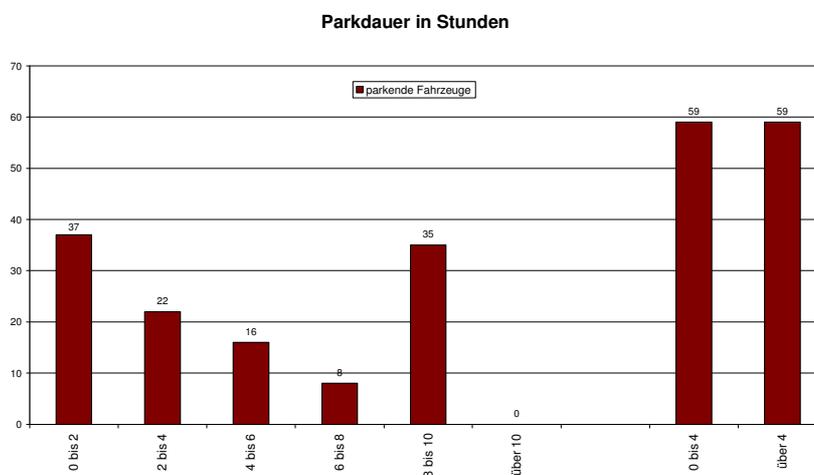
Durchschnitt: 4,6 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 2 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	73
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	30 (u.a. auf Schulhof frei)
Gesamt	103



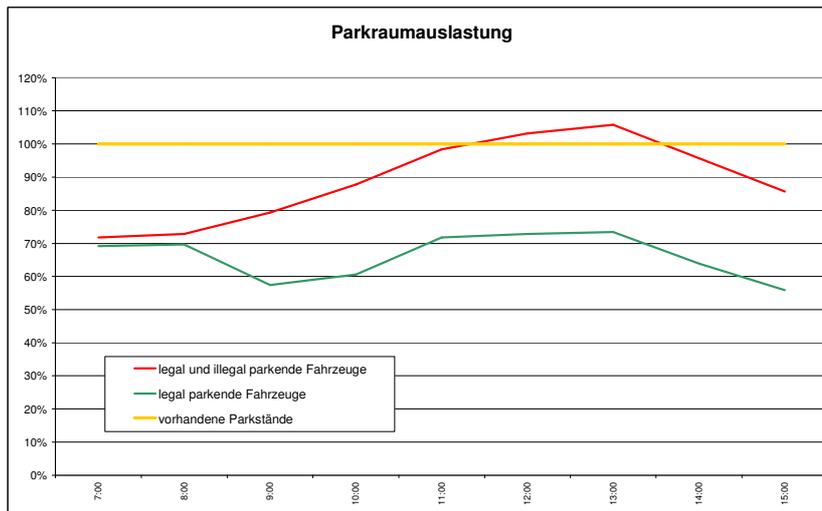
Durchschnitt: 70%
Maximal: 77% (15.00 h)



Durchschnitt: 5,7 Std.

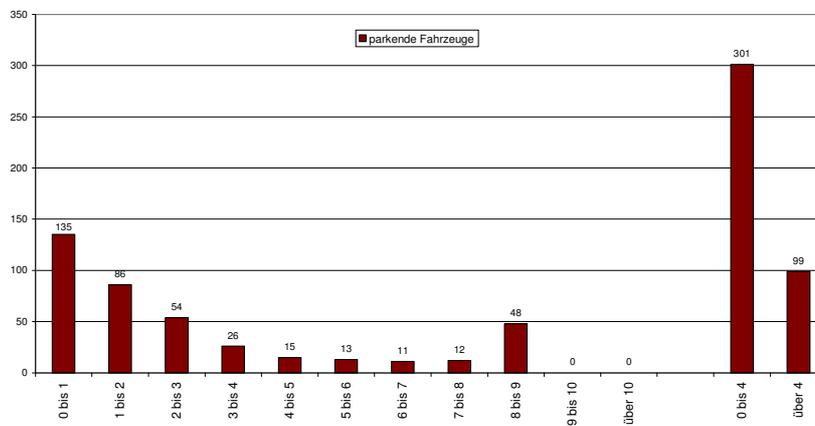
Übersichtsdatenblatt Bereich 3 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	15
Parkscheibe	0
Parkschein	169 (am Samstag Parkscheibe)
Behindertenparkplätze	4
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	188



Durchschnitt: 89%
Maximal: 106% (13.00 h)

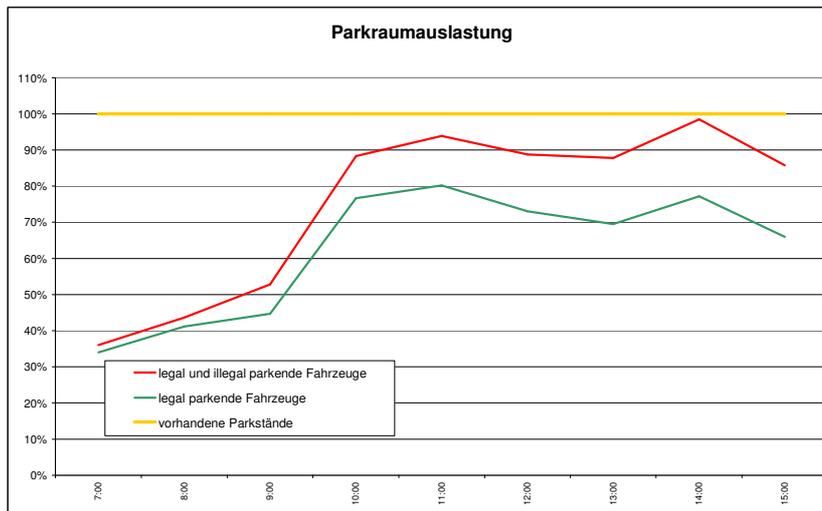
Parkdauer in Stunden



Durchschnitt: 3,3 Std.

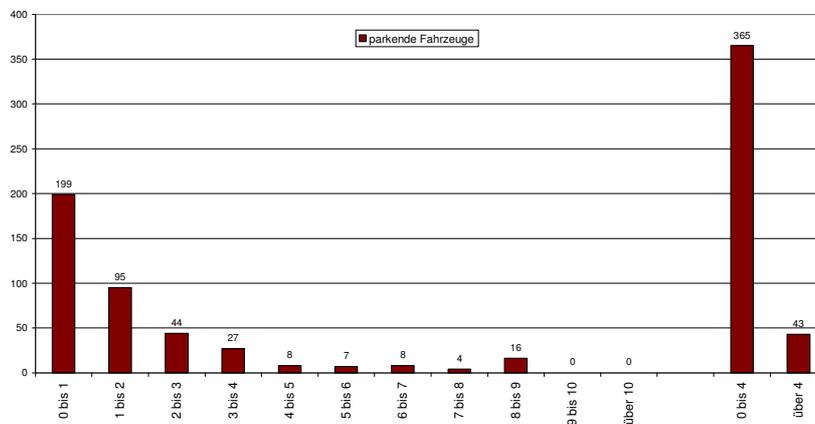
Übersichtsdatenblatt Bereich 4 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	115 (am Samstag Parkscheibe)
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	81 (LIDL-Parkplatz)
Gesamt	197



Durchschnitt: 75%
Maximal: 98% (14.00 h)

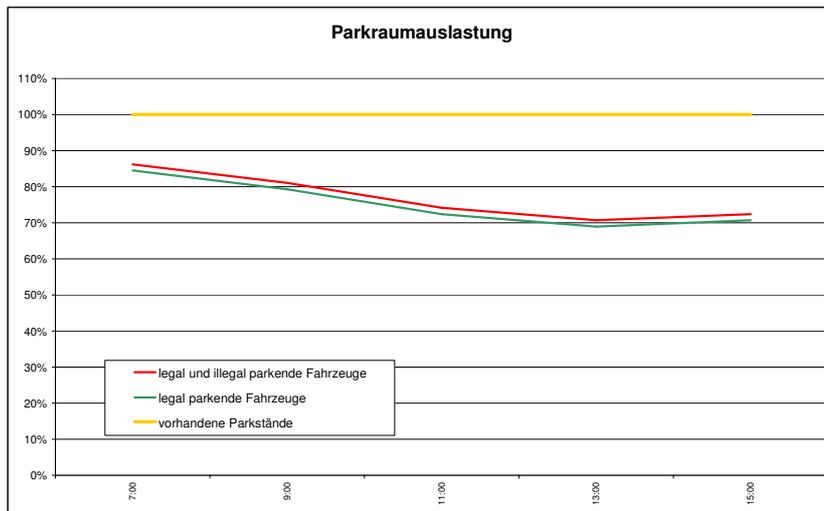
Parkdauer in Stunden



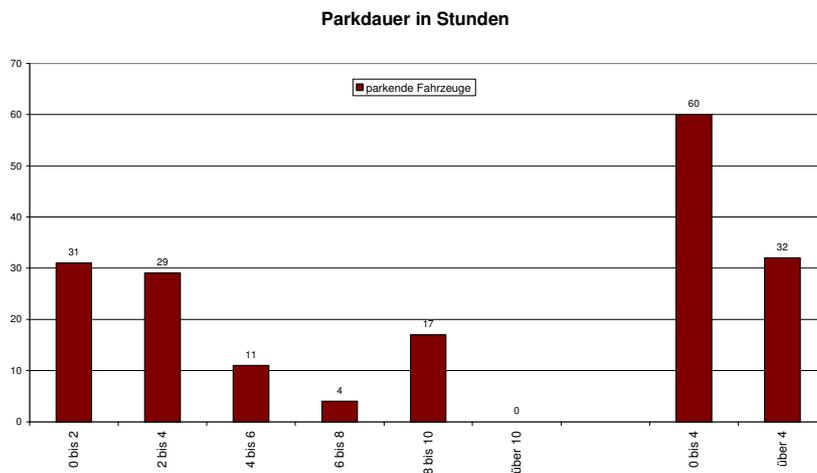
Durchschnitt: 2,0 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 5 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	58
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	58



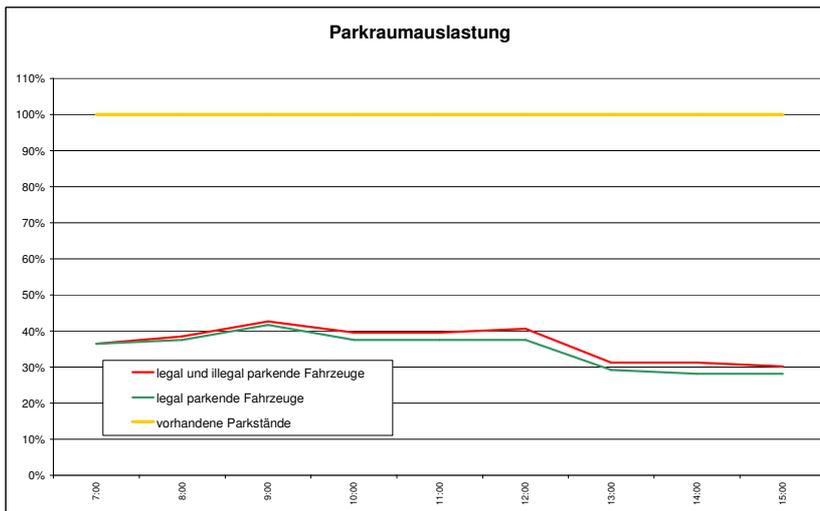
Durchschnitt: 77%
Maximal: 86% (7.00 h)



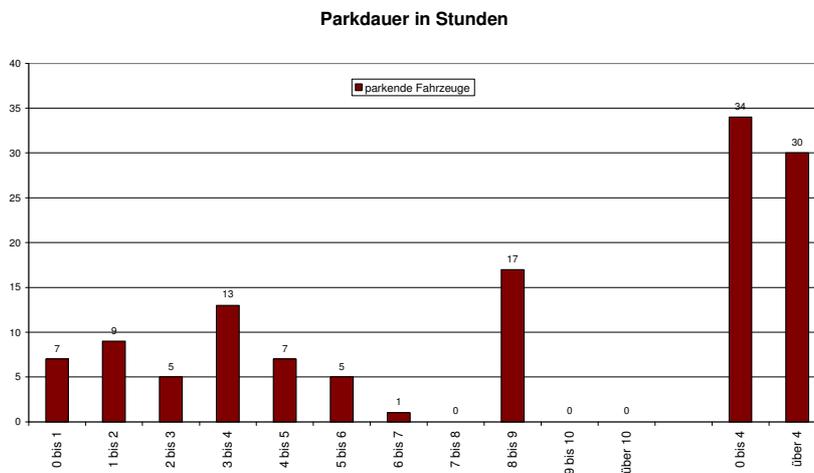
Durchschnitt: 4,8 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 6 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	96
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	0
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	96



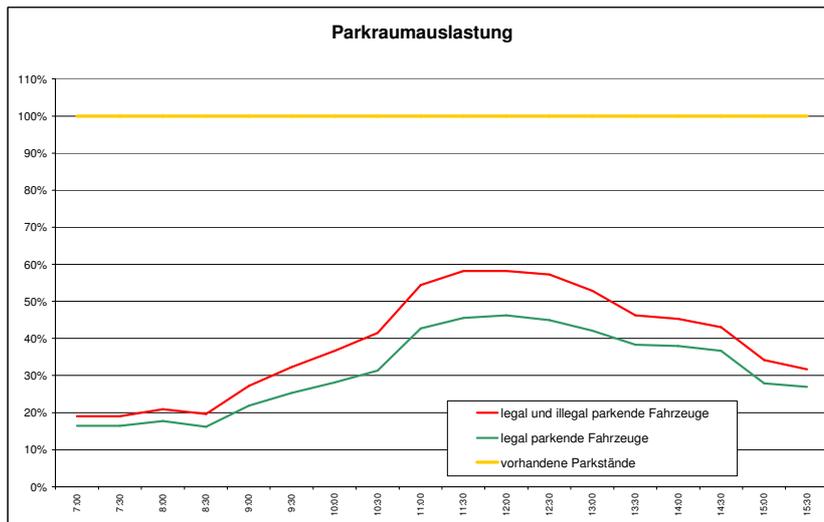
Durchschnitt: 37%
Maximal: 43% (9.00 h)



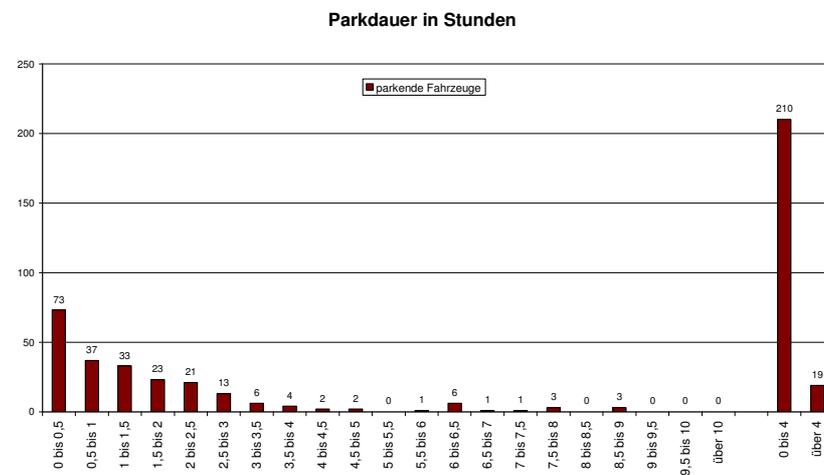
Durchschnitt: 5,0 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 7 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	121
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	194
Gesamt	316



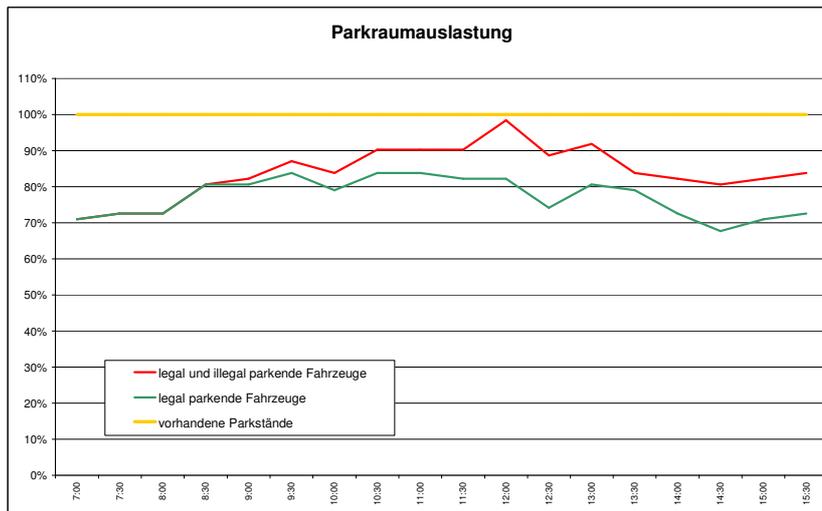
Durchschnitt: 39%
Maximal: 58% (11.30 h)



Durchschnitt: 1,9 Std.

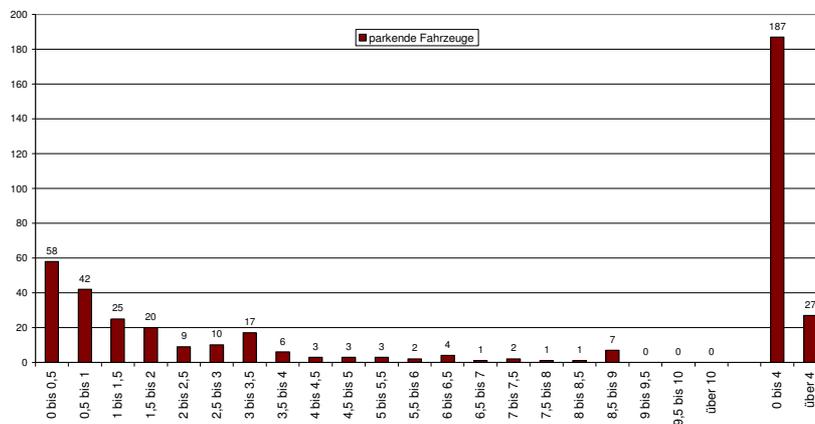
Übersichtsdatenblatt Bereich 8 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	60 (am Samstag Parkscheibe)
Behindertenparkplätze	2
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	62



Durchschnitt: 84%
Maximal: 98% (12.00 h)

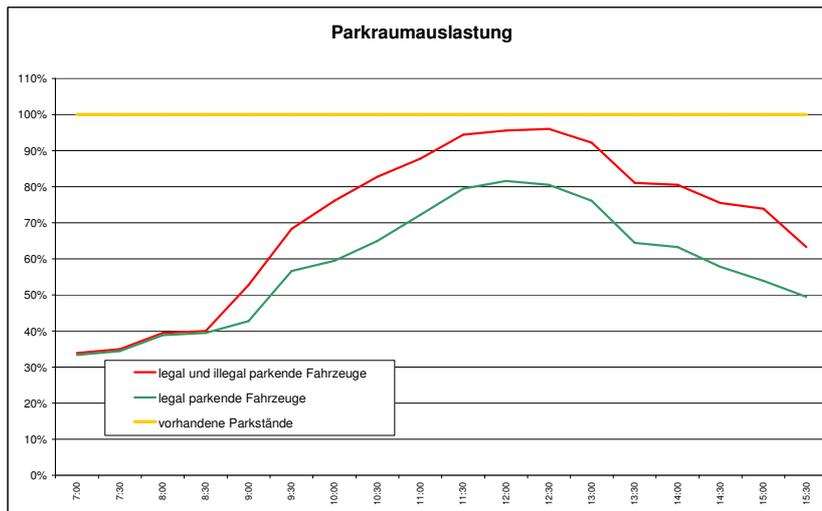
Parkdauer in Stunden



Durchschnitt: 2,2 Std.

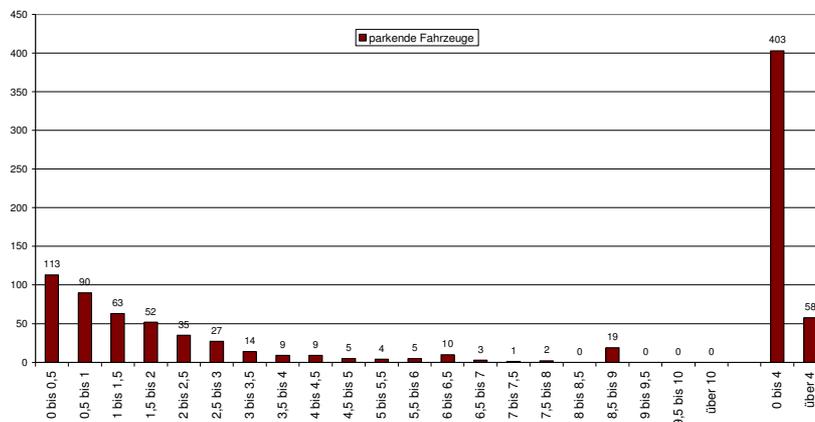
Übersichtsdatenblatt Bereich 9 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	51 (<i>Finanzamt</i>)
Parkscheibe	0
Parkschein	126 (<i>am Samstag Parkscheibe</i>)
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	0
Gesamt	180



Durchschnitt: 70%
Maximal: 96% (12.00 h)

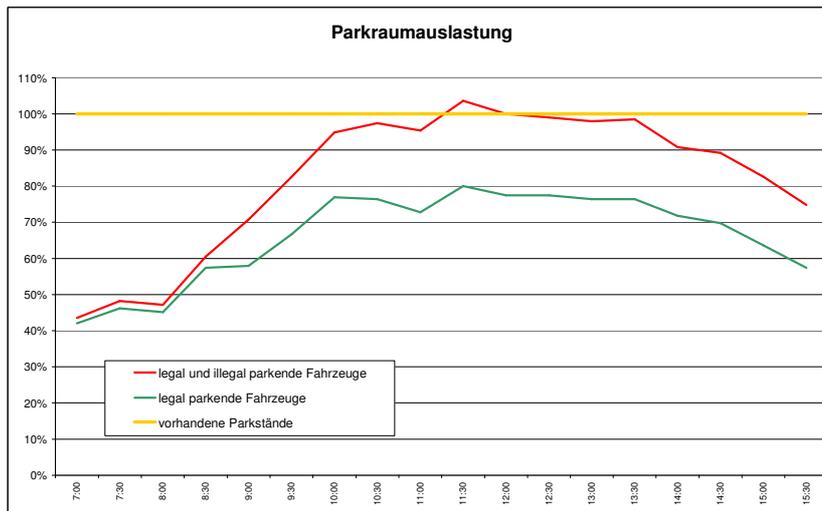
Parkdauer in Stunden



Durchschnitt: 2,2 Std.

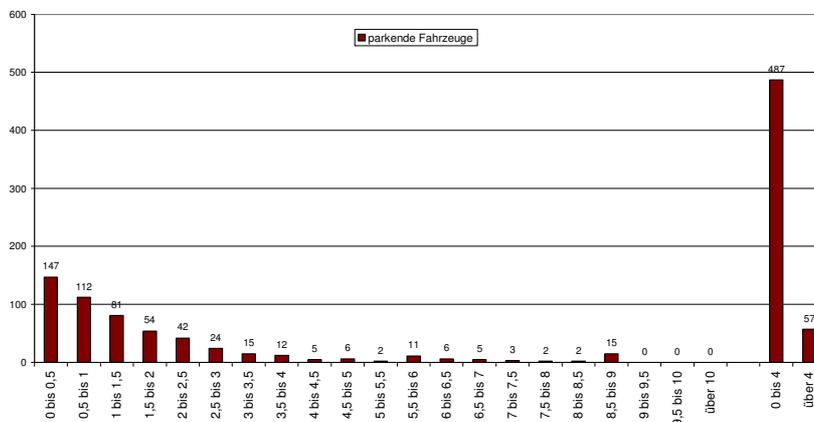
Übersichtsdatenblatt Bereich 10 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	9 (davon 4 für Krafträder)
Parkschein	175
Behindertenparkplätze	4
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	7 (davon 1 für Car-Sharing)
Gesamt	195



Durchschnitt: 82%
Maximal: 104% (11.30 h)

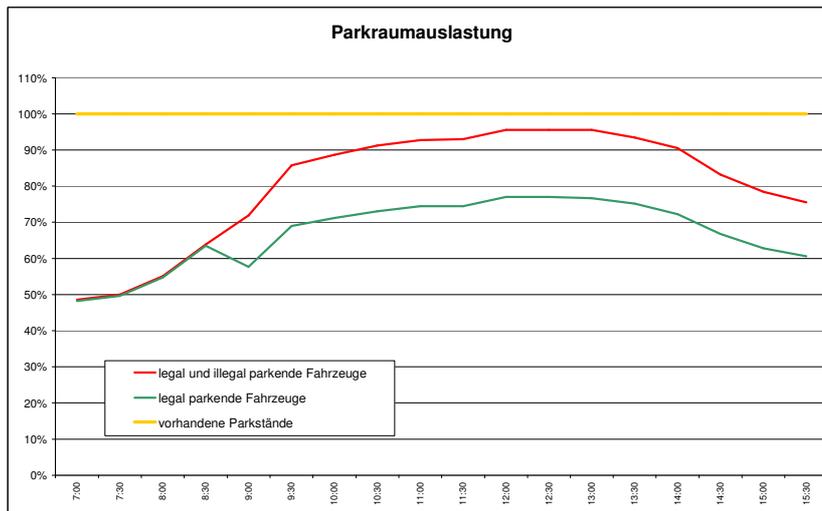
Parkdauer in Stunden



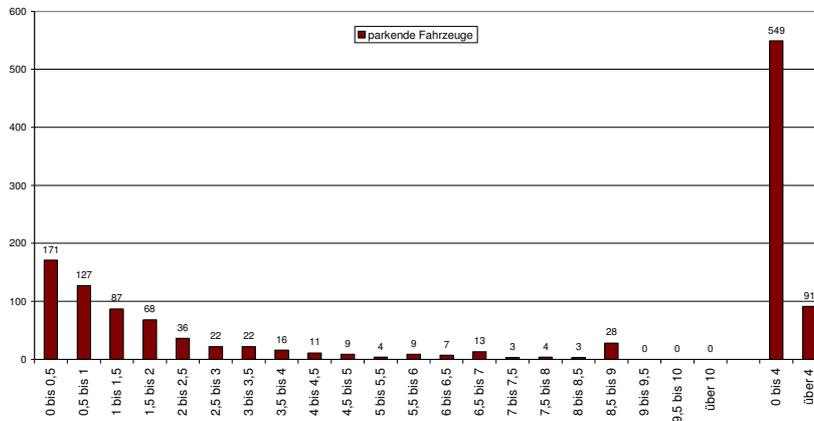
Durchschnitt: 2,0 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 11 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	0
Parkschein	249
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	22 (davon 1 für Car-Sharing)
Gesamt	274

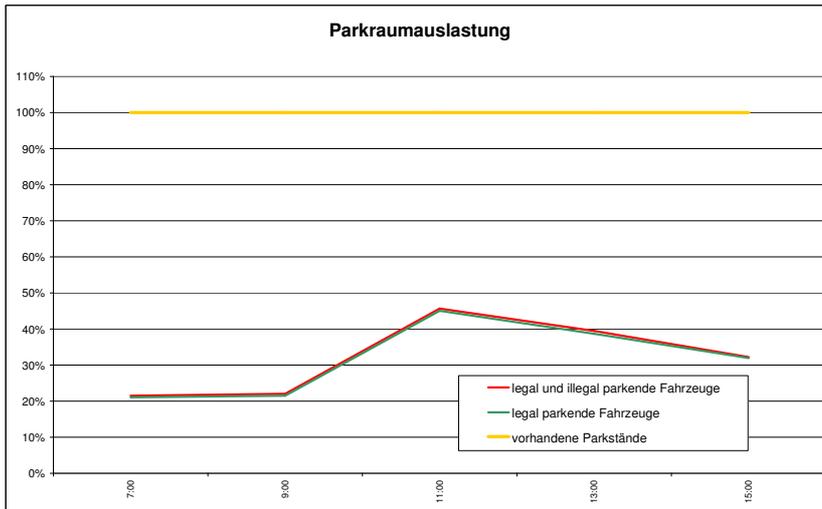


Parkdauer in Stunden

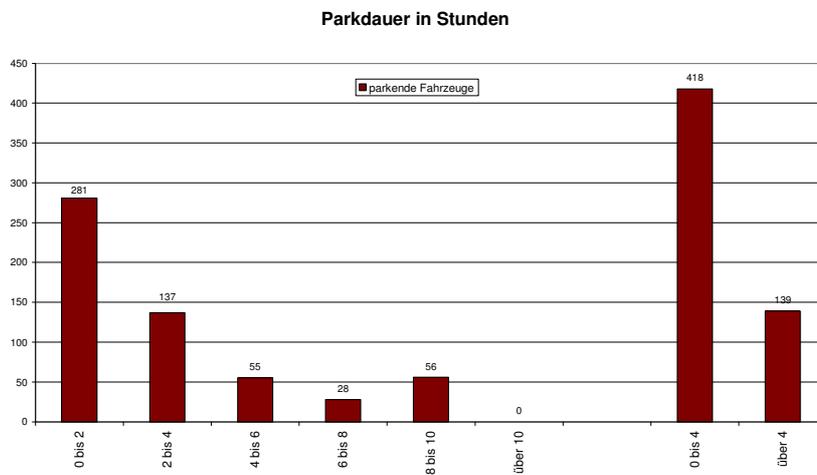


Übersichtsdatenblatt Bereich 12 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	666
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	25 (auf Schulhöfen frei)
Gesamt	692



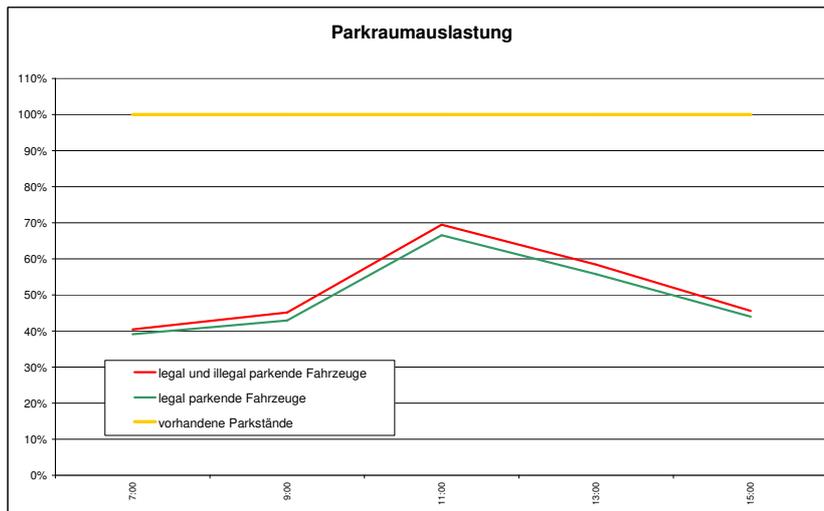
Durchschnitt: 32%
Maximal: 46% (11.00 h)



Durchschnitt: 4,0 Std.

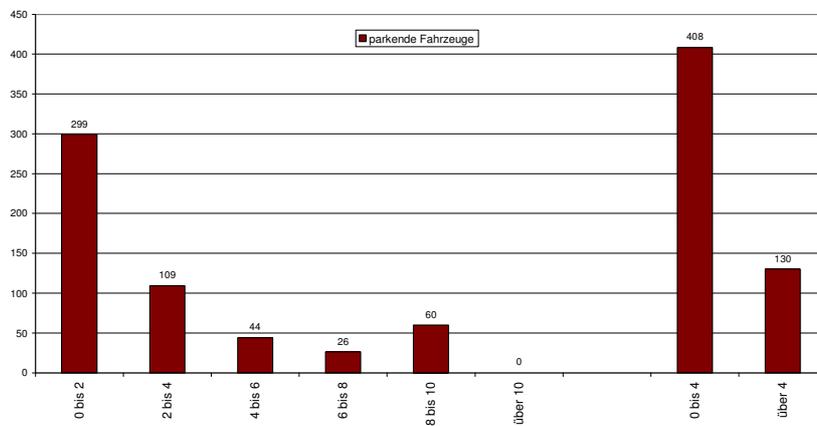
Übersichtsdatenblatt Bereich 13 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	0
Parkscheibe	352
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	1
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	72 (auf VHS- und Volksbank-Parkplatz frei)
Gesamt	425



Durchschnitt: 52%
Maximal: 69% (11.00 h)

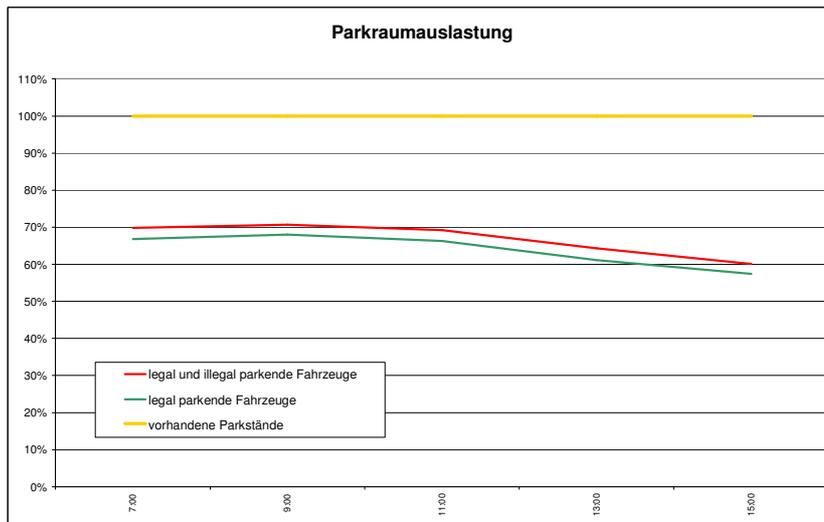
Parkdauer in Stunden



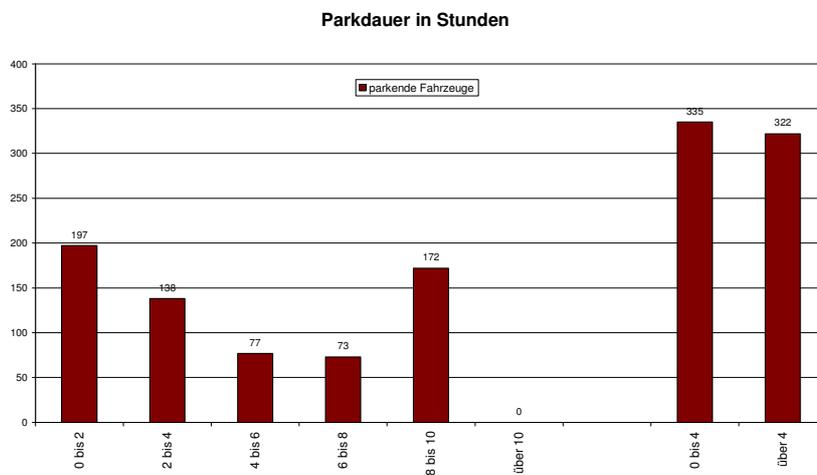
Durchschnitt: 3,8 Std.

Übersichtsdatenblatt Bereich 14 – Samstag

Art der Bewirtschaftung	Anzahl der Parkstände
Kostenfrei	493
Parkscheibe	0
Parkschein	0
Behindertenparkplätze	3
Sonstige (Kunden, Mitarbeiter, ...)	71 (SGD)
Gesamt	567



Durchschnitt: 67%
Maximal: 71% (9.00 h)



Durchschnitt: 5,6 Std.

Anlage 4

Erhebung Willkomm Gemeinschaft e.V.: Beschäftigtenanzahl

Beschäftigte in der Innenstadt Neustadts (wochentags)

Mitarbeiter		
Einrichtung/Ziel	Anzahl pro Tag	
Banken	63	
Versicherungen	36	
Ärzte	296	
Notar, Rechtsanwälte	87	
Kosmetik, Fußpflege	12	
Friseure	69	
Physiotherapie, Ergotherapie, Heilprakti	126	
Restaurants, Cafes	448	
Stadtverwaltung	200	
Tourismus (TKS-MA)	2	
Kirchliche Einrichtungen	70	
Stadtbücherei	3	
Kindergärten	12	
Schulen	140	
SGD Süd	500	
Finanzamt	350	
Einzelhandel	928	
Kino	4	
Volkshochschule	4	
Polizei	35	
Kundendienst(Braun, Wacker, Hauck)	3	
Bofrost-Lieferant	2	
Vertreterbesuche	28	
Wochenmarkt Donnerstag	33	
Post	10	
Steuerberater	81	
Externe Versicherungsvertreter	32	
Musik- und Kunstschulen	6	
CJD	220	
Vergnügungsstätten	34	
Feuerwehr	9	
Fitnessstudio	4	
Hotel	24	
Ferienwohnungen	15	
Graphiker, Photographen, Künstler	144	
Architekt, Ingenieur	30	
KFZ, Autohändler	3	
Museum	6	
Oberfinanzdirektion, Zoll	450	
Arbeitsagentur	20	
DLR	55	
Bundesnetzagentur	3	
Bahnpolizei	35	
Krankenversicherungen	78	
Kassenärztliche Vereinigung	150	
Bezirksärztekammer	13	
VRN/BRN	10	
Niederberger	20	
Wohnbaugesellschaft	27	
WEG	3	
Tafel	2	
Spielplätze	0	
Moscheen	4	
Wäscherei, Schneiderei	16	
Reisebüro	18	
Privatklinik	80	
Zimmer-Theater	30	
Industrieverbände	64	
Potential	0	
Wochenmarkt Samstag	0	
Summe	5.147	

Anlage 5

Erhebung Willkomm Gemeinschaft e.V.: Besucheranzahl

Kunden und Besucher in der Innenstadt Neustadts (wochentags)

Besucher	Anzahl pro Stunde
Banken	216
Versicherungen	96
Ärzte (Patienten)	518
Notar, Rechtsanwälte (Klienten)	29
Kosmetik, Fußpflege	36
Friseure	161
Physiotherapie, Ergotherapie, Heilprakt	126
Restaurants, Cafes	1.120
Stadtverwaltung	20
Tourismus Tag	137
Tourismus Nacht	137
Kirchliche Einrichtungen	10
Stadtbücherei	37
Vereinsitzungen	66
Schulen	30
SGD Süd	10
Finanzamt	10
Einzelhandel	580
Sitzungen im Rathaus	60
Kino tagsüber	14
Kino Abends	40
Saalbau	310
Volkshochschule morgens	144
Volkshochschule Abends	84
Polizei	35
Handwerker	116
Bofrost-Lieferant	0
Vertreterbesuche	0
Anlieferungen Apotheken	8
Sozialstation/Pflegedienste	50
Hausbesuche Ärzte	16
Wochenmarkt Donnerstag	375
Post	30
Steuerberater	27
Musik- und Kunstschulen	9
Vergnügungststätten	51
Feuerwehr	0
Fitnessstudio	40
Hotel (Überschneidung mit Touristen!!)	0
Ferienwohnungen (Überschneidung mit	0
Graphiker, Photographen, Künstler	96
Architekt, Ingenieur	5
KFZ, Autohändler	2
Museum (Überschneidung Tourismus?)	66
Oberfinanzdirektion, Zoll	10
Kreishandwerkerschaft	1
Arbeitsagentur	25
DLR	0
Bundesnetzagentur	1
Bahnpolizei	1
Krankenversicherungen	18
Kassenärztliche Vereinigung	35
Bezirksärztekammer	20
VRN/BRN	0
Niederberger	0
Wohnbaugesellschaft	1
WEG	0
Tafel	100
Spielplätze	0
Moscheen	35
Wäscherei, Schneiderei	8
Reisebüro	12
Privatklinik	0
Zimmer-Theater	30
Industrieverbände	64
Potential	0
Wochenmarkt Samstag	0
Summe	5.278

Anlage 6

Beispiel angewandte Willkomm-Tabelle zur Parkraumnachfrage

