



## Sitzungsvorlage

Amt/Abteilung: Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung Datum: 20.01.2011	Aktenzeichen: 610-St1		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	13.12.2010	Vorberatung	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Landespflege	21.12.2010	Vorberatung	
Hauptausschuss	18.01.2011	Vorberatung	
Stadtrat	01.02.2011	Entscheidung	

### **Betreff:**

Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes der Stadt Landau

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (gemäß den Anlagen 1 und 3 aus der Sitzungsvorlage für den Stadtrat vom 09.11.2010) wird beschlossen.
2. Die Bewirtschaftung der Bereiche Hindenburgstraße und Löhstraße (gemäß der ergänzenden Sitzungsvorlage zum Parkraumbewirtschaftungskonzept – ebenfalls für den Stadtrat vom 09.11.2010) wird als Bestandteil des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen.

### **Begründung:**

#### **zu 1 (Änderungen gegenüber der Sitzungsvorlage vom 09.11.2010 sowie die Anregungen aus der Hauptausschusssitzung vom 18.01.2011 sind unterstrichen):**

Die letzte, grundlegende Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes liegt bereits knapp 20 Jahre zurück und wurde in der darauffolgenden Zeit durch einzelne Änderungen / Sonderregelungen (wie zum Beispiel Einführung der Brötchentaste) ergänzt. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept hat sich in der Vergangenheit auf die innerstädtischen Bereiche

- innerhalb des Innenstadtringes (Nordring, Ostring, Marienring, Südring und Westring), inkl. der Bewirtschaftung des Ostrings und Teilen des Nordrings und des Westrings,
- den Bereich zwischen Westring und Schillerpark,
- den Alten Meßplatz,
- den Bereich am Nordpark (Daniel-Knobloch-Straße, Nordparkstraße),
- den Bereich an der Jugendstilfesthalle,
- die Ostbahnstraße bis zum Hauptbahnhof und als Ausnahme hiervon auf die Bodelschwingstraße, im Zusammenhang mit dem Klinikum Landau – Südl. Weinstraße, bezogen.

Aufgrund von planerischen Veränderungen war es erforderlich eine Überprüfung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes vorzunehmen und dieses anzupassen und auszuweiten. Zukünftig soll die oben beschriebene Bewirtschaftungszone um die heute noch kostenfreien Bereiche

- Südring und südlicher Teil des Westrings mitsamt der Ravelin- und der Parkstraße,
- die Bereiche südlich und nördlich des östlichen Teils der Ostbahnstraße (hierzu gehört die Landwehrstraße, Linienstraße, Poststraße und Ludovicistraße) sowie
- den nordöstlichen Bereich der Innenstadt bestehend aus der Schlachthofstraße, dem östlichen Teils des Nordrings und der Industriestraße (zwischen Ostring und Maximilianstraße) erweitert werden.

Durch z.B. den Umbau der Bachgasse und des Ostring sind in der Vergangenheit Eingriffe in die Stellplätze vorgenommen worden. Zukünftig wird es auch beim Umbau der Ostbahnstraße zum Boulevard zu einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs kommen. Bedingt durch die gestalterische Aufwertung der Ostbahnstraße gehen Stellplätze verloren, die kompensiert werden müssen. Dies war Ergebnis des umfassenden Bürgerbeteiligungsprozesses. In den an die Ostbahnstraße angelagerten Seitenstraßen ist derzeit noch kostenloses Parken möglich. Diese Straßen sollen nach den Ergebnissen des Werkstattprozesses in die Bewirtschaftung integriert werden. Diese Bewirtschaftung sollte im Anschluss an den Umbau realisiert werden, um die Frequentierung dieses Geschäftsbereiches hoch zu halten und den Kunden die Möglichkeit zum Parken zu geben. Die erforderliche Umsetzung rückt mit dem Voranschreiten der Arbeiten am Ostbahnstraßenboulevard immer näher.

Für die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurden ebenfalls die geplanten städtebaulichen Maßnahmen auf ihre Auswirkungen in Bezug auf das Parkraumbewirtschaftungskonzept überprüft. Die geplanten städtebaulichen Veränderungen resultieren aus den vorhandenen (u.a. städtebauliches Entwicklungs-konzept Östliche Innenstadt, Radwege ! Konzept) bzw. in Erarbeitung befindenden (Innenstadtentwicklungskonzept) Konzepten der Stadt Landau, an denen neben Vertretern der Verwaltung und Politik auch Vertreter der vor Ort tätigen Akteure (Vereine, Verbände) und Bürger der Stadt teilgenommen haben. Es wurde jeweils der zu erwartende Stellplatzverlust und Stellplatzgewinn (Neubau) berechnet und innerhalb der Überarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes mitbetrachtet. Beim Stellplatzgewinn aufgrund der Errichtung des Park&Ride-Parkplatzes östlich des Hauptbahnhofes muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass für diesen Parkplatz bis Ende 2020 keine Gebühren erhoben werden dürfen. Diese Vereinbarung ist Bestandteil des Kaufvertrages mit der DB Netz AG. Im Falle einer Bewirtschaftung vor diesem Zeitpunkt besteht seitens des Verkäufers ein Nachzahlungsanspruch.

Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Konzeptes wurde zusätzlich eine Neustrukturierung und Anpassung der Anwohnerparkquartiere vorgenommen. Trotz der erstmaligen Bewirtschaftung bislang kostenloser Parkplätze, die von jedermann zu jederzeit genutzt werden konnten, müssen diese Parkplätze zukünftig während der Bewirtschaftungszeit auch von Anwohnern genutzt werden dürfen. Hierfür ist die Einführung neuer bzw. Anpassung bisheriger Anwohnerparkquartiere notwendig, in denen die berechtigten Anwohner nach Erwerb eines Anwohnerparkausweises zu jeder Tageszeit parken dürfen. Gleichzeitig wurde eine Optimierung der vorhandenen Quartiere, insbesondere im Altstadtbereich, vorgenommen. Aufgrund des vorhandenen Platzmangels und zusätzlichen Konkurrenz der unterschiedlichsten Nutzungen untereinander (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen) war dort eine Optimierung der Verhältnisse notwendig geworden.

Das in den Anlagen dargestellte Konzept stellt nicht den sofort anzustrebenden „Endzustand“ der Bewirtschaftung dar, sondern zeigt ein an den geplanten städtebaulichen Maßnahmen orientierten Zustand, der im Laufe der kommenden Jahre parallel zu den Maßnahmen umgesetzt werden soll. Dabei sind regelmäßige Überprüfungen erforderlich, um, wie in der Vergangenheit, auf Veränderungen flexibel reagieren zu können. Anzumerken ist, dass ein Beschluss des Konzeptes nicht mit einem Beschluss einzelner städtebaulicher Maßnahmen gleichzusetzen ist. Im Falle u.a. eines möglichen Umbaus der Königstraße, der im Zusammenhang mit der Öffnung der Königstraße für den Radverkehr in entgegengesetzter Fahrtrichtung angestrebt wird, muss zunächst ein gesonderter Beschluss für diese Einzelmaßnahme gefasst werden. Das Konzept greift diesem Beschluss nur in soweit vor, dass anschließend keine gesonderten Beschlüsse bezüglich der Bewirtschaftung notwendig werden. Sollte kein Beschluss für einzelne städtebaulichen Maßnahmen gefasst werden, bleibt die Parkplatzsituation an der betreffenden Stelle unverändert.

Das in der Anlage vorliegende Konzept wurde im April und im Juli dieses Jahres im Arbeitskreis Verkehr diskutiert und die jeweiligen Ergebnisse in das Konzept integriert. Anregungen, die nicht direkt in das Konzept eingeflossen sind, sind zum einen eine mögliche Bewirtschaftung der Königstraße mit max. 1 Std. Parkdauer (Erhöhung der Frequentierung) und zum anderen eine mögliche Umstellung der Parkscheinautomaten im Bereich der Tagesticket-Stellplätze (insbesondere am Alten Meßplatz), auf Kurzzeit- als auch Tagesticket. Beide Anregungen können allerdings auch im

Anschluss an den Beschluss des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes diskutiert und umgesetzt werden. Auf das Grundprinzip der Bewirtschaftung haben beide Maßnahmen keine Auswirkungen.

### **zu 2 (keine Änderung):**

In den Haushaltsberatungen am 29.10.2010 wurde die Bewirtschaftung der in den Anlagen 1 und 2 dargestellten Bereiche diskutiert und die Erstellung einer die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ergänzenden Sitzungsvorlage beauftragt.

Die Parkplätze auf der westlichen Seite der Hindenburgstraße und am Parkplatz Hindenburgstraße Ecke Zeppelinstraße (gegenüber des Zoo-Eingangs) stehen der gesamten Bevölkerung zur Zeit kostenlos zur Verfügung. Eine Ausnahme bilden die Parkplätze auf der westlichen Seite der Hindenburgstraße direkt am Zoo. Dort ist zwar auch ein kostenloses Parken möglich, es wird mittels Parkscheibe jedoch auf maximal drei Stunden begrenzt (siehe Anlage 1 – Bestand).

Diese Parkplätze werden zukünftig folgendermaßen bewirtschaftet. Es wird sowohl ein Tagesticket als auch ein Kurzzeit-Ticket möglich sein. Somit kann der Nutzer je nach Aufenthaltsabsicht selbst bestimmen, welchen Parkschein er erwirbt (siehe Anlage 1 – Planung). Abzuwarten bleibt allerdings, ob aufgrund der Bewirtschaftung dieses Bereiches negative Auswirkungen auf das östlich der Hindenburgstraße liegende Fliegerviertel ausgehen werden.

Diese Regelung (sowohl Kurzzeit- als auch Tagesticket) stellt eine Neuerung in der Parkraumbewirtschaftung der Stadt Landau dar. Bislang war entweder ein Kurzzeit-Ticket oder ein Tagesticket möglich.

Die neue Regelung hat folgenden Hintergrund:

Im Rahmen der Erarbeitung der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurde im Arbeitskreis Verkehr die Möglichkeit der Umstellung der Tagesticketautomaten auch auf Kurzzeit-Ticket diskutiert. Allerdings soll kein Tagesticket in heute bzw. zukünftig mit einer Kurzzeitregelung bewirtschafteten Bereichen möglich sein (wie z.B. in der Königstraße). Dort soll weiterhin lediglich ein zeitlich begrenzter Parkschein gelöst werden dürfen. Da eine Umprogrammierung der Parkscheinautomaten mit Kosten verbunden ist, wurde diese Möglichkeit zwar in das Parkraumbewirtschaftungskonzept aufgenommen, die Entscheidung hierfür soll erst nach der genauen Prüfung des Aufwandes und der Kosten gefällt werden. Bei der Einrichtung neuer Parkscheinautomaten (erstmalige Bewirtschaftung wie im Falle der Hindenburgstraße) wird von dieser Option direkt Gebrauch gemacht, da sie eine sinnvolle Erweiterung der Bewirtschaftung und Erhöhung der Flexibilität für den Nutzer darstellt.

Des Weiteren soll zukünftig der Parkplatz in der Löhlstraße einer neuen Regelung unterzogen werden. Zwar steht dieser der Bevölkerung weiterhin kostenlos zur Verfügung, hier soll die maximale Parkdauer allerdings auf drei Stunden mittels Parkscheibe begrenzt werden (siehe Anlage 2).

Dies hat folgenden Grund:

Der Parkplatz wird heute hauptsächlich von Pendlern genutzt und steht der Bevölkerung, insbesondere den Besuchern der Sporteinrichtungen, kaum zur Verfügung. Eine Bewirtschaftung mit Tagesticket bzw. mit Kurzzeit-Ticket (oder eine Kombination wie im Falle der Hindenburgstraße) wird hier allerdings als das falsche Mittel gesehen, da der Parkplatz anschließend aller Voraussicht nach gar nicht bzw. kaum genutzt werden wird, und der Parkscheinautomat somit unrentierlich wäre. So geschehen im Falle der Bewirtschaftung des Prißnitzweges und der Jahnstraße, weshalb hier die Bewirtschaftung wieder aufgehoben wird. Mit der Begrenzung der Parkdauer auf maximal drei Stunden sollen insbesondere die Pendler zur Nutzung des heute deutlich unausgelasteten Alten Meßplatzes bewegt werden. Die Auswirkungen dieser Maßnahme müssen allerdings stärker beobachtet werden, da hier eine Verlagerung auch in die direkt angrenzenden „kostenlosen“ Wohnbereiche (u.a. Luitpoldstraße, Eichbornstraße) stattfinden könnte, die die dortigen Anwohner in der Nutzung des vorhandenen Parkraums beeinträchtigen könnte. Die Entwicklung im Anschluss an die Änderung der Parkdauer wird daher intensiver beobachtet werden müssen.

### **Weiteres Vorgehen**

Im Anschluss an den Beschluss durch die städtischen Gremien soll das Konzept stufenweise, gebunden an die jeweiligen städtebaulichen Maßnahmen, umgesetzt werden.

Zusätzlich werden zukünftig folgende Anregungen im Hinblick auf die Parkraumsituation / Parkraumentwicklung aufgenommen:

1. Die Verwaltung erstellt bei jeder städtebaulichen Maßnahme eine Stellplatzbilanz, mit einer Vorher / Nachher - Darstellung sowie möglichen Alternativen und dem Abwägungsergebnis. Diese Bilanz wird anschließend im Rahmen der jeweiligen Maßnahme im zuständigen Gremium diskutiert.
2. Die Verwaltung erstellt jährlich eine Bilanzierung der Stellplatzentwicklung eines Kalenderjahres (Informationsvorlage jeweils zur ersten Sitzung des Bauausschusses des darauffolgenden Jahres). Diese soll nicht nur eine zahlenbezogene Bilanzierung aufweisen, sondern die Probleme (z.B. kritische Stellen mit Parkdruck) und Lösungsvorschläge darstellen.
3. Aufgrund der anstehenden städtebaulichen Maßnahmen und der bereits (an manchen Stellen) konfliktbehafteten Parkraumsituation in der Südstadt soll für diesen Bereich eine Bilanzierung und eine Konzeption des Stellplatzangebotes erarbeitet werden.

**Auswirkung:**

Die Folgekosten können derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Grundsätzlich gilt jedoch, dass aufgrund des größeren Bewirtschaftungsraumes mit Mehreinnahmen zu rechnen ist. Ausgaben könnten ggf. aufgrund des steigenden Bearbeitungsaufwandes von Anwohnerparkausweisen entstehen. Ob dies allerdings der Fall sein wird, kann im Moment nicht beurteilt werden.

**Anlagen:**

Gemäß den beiden Sitzungsvorlagen für den Stadtrat vom 09.11.2010.

Beteiligtes Amt/Ämter:

323

Amt für Recht und öffentliche Ordnung

BGM

Schlusszeichnung:

An empty rectangular box with a black border, intended for a signature or stamp.