



INHALT

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG UND HINTERGRUND.....	1
2	PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN LANDAU	5
2.1	GRUNDPRINZIP	5
2.2	ANWOHNERPARKEN	6
3	NOTWENDIGKEIT EINER FORTSCHREIBUNG	10
3.1	BISHERIGE STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN	10
3.2	ZUKÜNFTIGE STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN	11
3.3	FAZIT	13
4	KONSEQUENZEN FÜR DIE FORTSCHREIBUNG DES KONZEPTES.....	17
5	ZUKÜNFTIGE BEWIRTSCHAFTUNG (MAßNAHMEN).....	22
6	ZUKÜNFTIGES ANWOHNERPARKEN	34
7	FAZIT UND AUSBLICK	40



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABB. 1:	PARKRAUMKONZEPT 1992	2
ABB. 2:	GRUNDPRINZIP DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN LANDAU	6
ABB. 3:	ANWOHNER-PARKQUARTIERE IN LANDAU	9
ABB. 4:	BISHERIGE STÄDTEBAULICHE MASSNAHMEN	10
ABB. 5:	GEPLANTE STÄDTEBALICHE MASSNAHMEN	12
ABB. 6:	BILANZ DER PARKPLÄTZE VON 2000 – 2010 IN KERNSTADTNÄHE.....	14
ABB. 7:	ZONEN DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN LANDAU (BESTAND) ..	18
ABB. 8:	ZONEN DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN LANDAU (PLANUNG).....	18
ABB. 9:	KONSEQUENZEN DER STÄDTEBAULICHEN MASSNAHMEN FÜR DIE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN LANDAU.....	20
ABB. 10:	VERLAGERUNG KURZZEIT-PARKPLÄTZE 1.....	23
ABB. 11:	VERLAGERUNG KURZZEIT-PARKPLÄTZE 2.....	25
ABB. 12:	VERLAGERUNG KURZZEIT-PARKPLÄTZE 3.....	27
ABB. 13:	VERLAGERUNG KUEZZEIT-PARKPLÄTZE 4.....	29
ABB. 14:	VERLAGERUNG TAGESPARKPLÄTZE	31
ABB. 15:	AUFHEBUNG DER BEWIRTSCHAFTUNG JAHNSTRABE / PRIEB- NITZWEG	33
ABB. 16:	ANWOHNER-PARKQUARTIERE IN LANDAU (PLANUNG)	34
ABB. 17:	ZEITSCHIENE FÜR DIE OPTIMIERUNG DER ANWOHNER- PARKQUARTIERE	39

TABELLENVERZEICHNIS

TAB. 1:	BEWOHNER-PARKQUARTIERE IN LANDAU (STAND APRIL 2010).....	8
TAB. 2:	BILANZ DER PARKPLÄTZE VON 2000 – 2020	13
TAB. 3:	BEWOHNER-PARKQUARTIERE IN LANDAU (BILANZ HEUTE - PLANUNG)	37
TAB. 4:	BILANZ DER BEWIRTSCHAFTETEN PARKPLÄTZE: 2006 / 2010 / PLANUNG	41



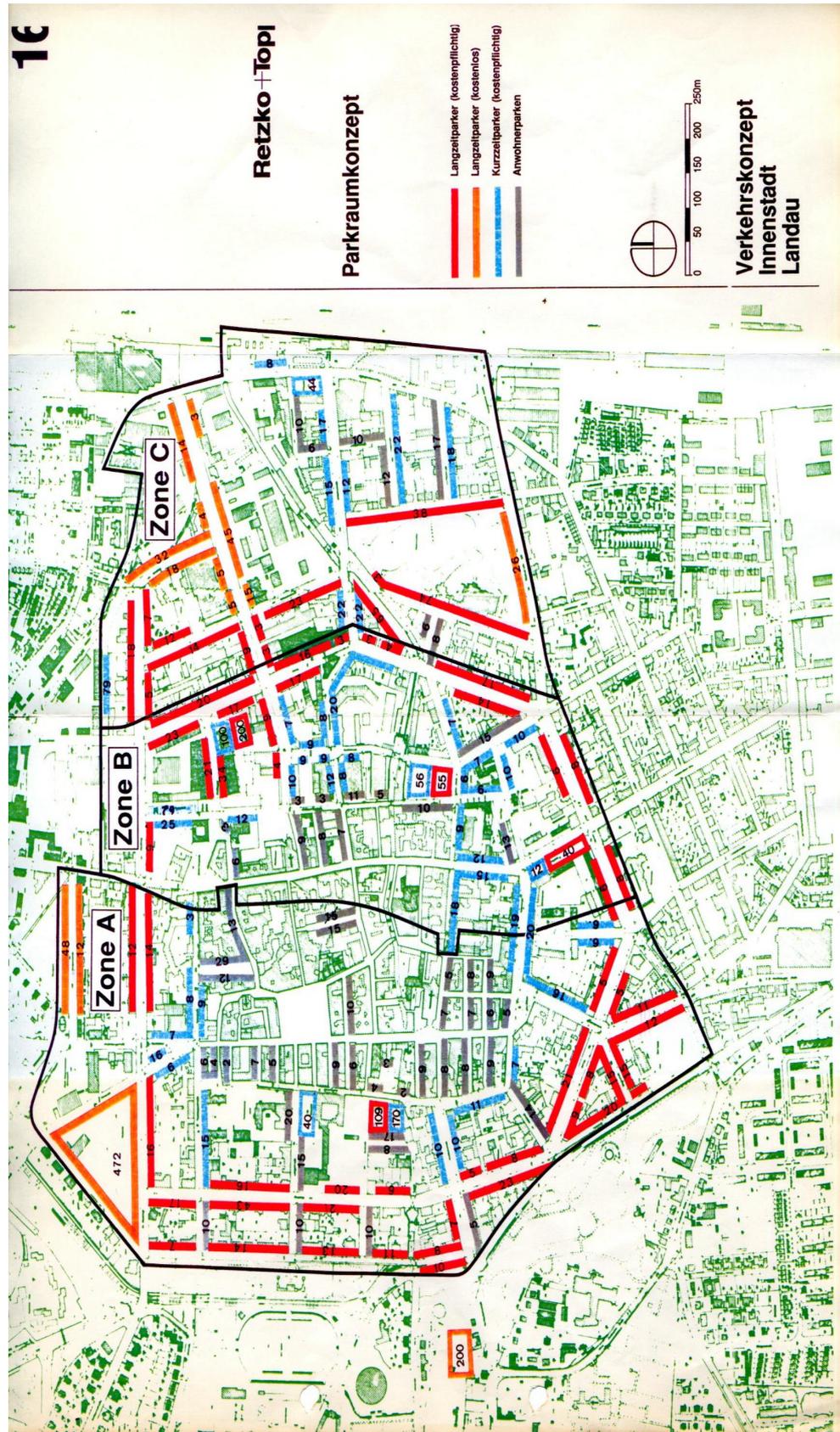
1 Einführung und Hintergrund

Die Parkraumbewirtschaftung in Landau blickt auf eine bereits knapp 30 jährige Geschichte zurück. Mit dem Rahmenplan Altstadt Landau wurden 1981 erste konkrete Ansätze aufgezeigt, wie die Parkraumsituation in der Altstadt verbessert / optimiert werden kann. Beabsichtigt war eine Entlastung der Altstadt vom Durchgangs- und Parkraumsuchverkehr, die zur Verfügungstellung von genügend Parkraum für die Bewohner der Altstadt und die Beschränkung der Zufahrt in die Altstadt auf Anlieger sowie die Einrichtung hinreichender Stellplätze für die Besucher der Altstadt (Kunden). Um dem letztgenannten Ziel gerecht zu werden, wurde angeregt, Parkhäuser und Tiefgaragen am Rande des Altstadttrings zu bauen. Zudem sollte der Hauptgeschäftsbereich mit Kurzzeit-Parkplätzen (max. 30 Min) ausgestattet werden, um die Frequentierung dieses Bereiches hoch zu halten. Die Langzeit-Parkplätze und Dauer-Parkplätze sollte außerhalb des Altstadttringes ausgewiesen werden.

Zwischen 1981 und 1992 wurden städtebauliche Maßnahmen durchgeführt, die zur Folge hatten, dass die Landauer Innenstadt verkehrsberuhigt wurde. Neben der Ausweisung der Marktstraße zur Fußgängerzone und der Umgestaltung des Rathausplatzes zur autofreien Zone, wurde in der Waffestraße ein Parkhaus gebaut, das den Wegfall der verlorenen Parkplätze kompensieren konnte.

Im Jahr 1992 wurde – vom Büro Retzko + Topp – mit dem Verkehrskonzept Innenstadt Landau ein Konzept für die Landauer Innenstadt vorgelegt, das zum Ziel hatte, für die Landauer Innenstadt eine flächendeckende Verkehrsberuhigung bei Verbesserung der Wohnumfeldqualität und der Straßenraumgestaltung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Innerhalb dieses Konzeptes wurde ebenfalls die damalige Parkraumsituation und –bewirtschaftung untersucht und ein Konzept erarbeitet, das neben der Optimierung für Besucher und Bewohner auch eine städtebauliche Aufwertung der Innenstadt zum Ziel hatte. Der folgenden Abbildung (Abb. 1) kann das vorgeschlagene Konzept entnommen werden. In der Zwischenzeit (1981-1992) wurden städtebauliche Maßnahmen durchgeführt, die zur Folge hatten, dass die Landauer Innenstadt verkehrsberuhigt wurde.

Abb. 1: Parkraumkonzept 1992



Quelle: Retzko + Topp 1992, Abb.: 16 (Verkehrskonzept Innenstadt Landau)



Das vorgelegte Konzept sah vor, im Altstadtbereich lediglich Anwohnerparken zuzulassen und somit den Parkraumsuchverkehr aus diesem Bereich zu entfernen. Um die Altstadt herum sowie in der Ostbahnstraße (Hauptgeschäftslagen der Innenstadt) sollten kostenpflichtige Kurzzeit-Parkplätze eingerichtet werden (blau). Erst im Anschluss an diese Bereiche sollte das kostenpflichtige Langzeit-Parken ermöglicht werden (rot). Alle weiteren Bereiche sollten als kostenlose Parkplätze belassen werden (orange).

In den vergangenen knapp 20 Jahren wurde die Umsetzung des Parkraumkonzeptes von 1992 schrittweise vorgenommen. Ergänzt durch neue Regelungen (z.B. Brötchentaste) wurde das Konzept nahezu komplett umgesetzt, wobei im Bereich des Langzeit-Parkens eine Gliederung in max. 4 Std. und Tagesticket vorgenommen wurde. Zudem wurden einige Bereiche, in denen eine Bewirtschaftung vorgesehen wurde, bislang nicht bewirtschaftet, andere wiederum, die nicht bewirtschaftet werden sollten, werden heute bewirtschaftet (z.B. der Alte Meßplatz). Diese Entwicklung kann einerseits auf die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzeptes noch nicht bekannte städtebauliche / funktionale Entwicklung der Innenstadt zurückgeführt werden, andererseits sollte das Konzept nicht als ein starres Werk verstanden werden, sondern sollte eben solchen Entwicklungen angepasst werden können. Auch der hier vorliegende Bericht soll nicht als ein „Endstadium“ der Parkraumbewirtschaftung verstanden werden, es stellt lediglich die zum heutigen Zeitpunkt – mit dem Wissen um künftige Maßnahmen – notwendige Anpassung dar.

Wie die folgenden Kapitel zeigen werden, wurde dieses Konzept in den folgenden Jahren kontinuierlich umgesetzt und modifiziert, was zur heutigen Situation der Parkraumbewirtschaftung geführt hat (Kapitel 2). Aufgrund einer Vielzahl vergangener und kommender städtebaulicher Entwicklungen im Bereich der Landauer Innenstadt ist eine Überarbeitung und Fortschreibung der heutigen Situation erforderlich geworden (Kapitel 3). Hierzu gehört nicht nur die Bewirtschaftung selbst (Kapitel 4 + 5), sondern auch die Regelung des Anwohnerparkens in heute nicht bewirtschafteten Bereichen und die damit im Zusammenhang stehende Anpassung der heutigen Situation in bestehenden Quartieren (Kapitel 6). Das Kapitel 7 dient der Darstellung des weiteren Vorge-



hens und gibt einen Ausblick auf zukünftige Überlegungen.

Die hier dokumentierten Ergebnisse basieren auf einem ämter- und konzeptübergreifenden Prozess, an dem neben der Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsabteilung auch die Abteilung Straße (ebenfalls Bauamt) sowie die Ordnungsabteilung (Amt für Recht und öffentliche Ordnung), vertreten durch die Sachgebiete Straßenverkehr und das Bürgerbüro (Vergabe von Anwohnerparkausweisen), teilgenommen haben.

Der konzeptübergreifende Charakter ergibt sich daraus, dass in der Vielzahl der vorhandenen und in Erarbeitung befindenden Konzepten (Innenstadtentwicklungskonzept noch nicht abgeschlossen) Maßnahmen entwickelt / erarbeitet wurden, die zwar zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Landauer Innenstadt beitragen sollen, gleichzeitig jedoch Auswirkungen auf die Parkplatzsituation und damit auf das Parkraumbewirtschaftungskonzept haben. Hierzu zählen das Radwege ! Konzept, der Werkstatt-Innenstadt-Prozess (Stadtumbau Östliche Innenstadt), das Innenstadtentwicklungskonzept sowie der Rahmenplan Altstadt Landau. Obwohl das letztgenannte Konzept bereits 30 Jahre alt ist, wurde die dort vorgeschlagenen Umgestaltung der Bachgasse erst 2005 umgesetzt. Auch die Erarbeitung dieser Konzepte wurde unter anderem durch weitere Ämter und eine Vielzahl öffentlicher Beteiligungsformen begleitet. Beispielhaft zu nennen sind an dieser Stelle die Wirtschaftsförderung, Vertreter der Politik und der Innenstadtvereine, der Werbekreis Landau sowie interessierte und betroffene Bürger der Stadt. Somit basieren die städtebaulichen Maßnahmen und die mit ihnen verbundenen Auswirkungen auf die Parkplatzsituation auf einem „gemeinsamen“ Prozess aller Akteure der Stadt.

Die Inhalte dieses Konzeptes wurden mehrfach im Arbeitskreis Verkehr diskutiert und zusätzlich in Fraktionssitzungen der SPD und CDU vorgestellt und diskutiert sowie die jeweiligen Ergebnisse in das Konzept integriert.



2 Parkraumbewirtschaftung in Landau

In der Landauer Innenstadt gibt es heute rund 3400 öffentliche Stellplätze, die in 2450 öff. bewirtschaftete, 450 privat bewirtschaftete und 500 kostenlose Parkplätze unterteilt werden können. Hinzu kommen etwa 100 öff. bewirtschaftete Parkplätze außerhalb der Innenstadt (siehe Kapitel 2.1). Die öff. bewirtschafteten bestehen aus ca. 1450 Tagestickets und etwa 1000 Kurzzeitparkplätzen (sowohl bis 2 als auch bis max. 4 Std.). Die privat bewirtschafteten Parkplätze befinden sich in der Tiefgarage der Jugendstilfesthalle und im Parkhaus in der Waffenstraße / Badstraße.

2.1 Grundprinzip der Bewirtschaftung

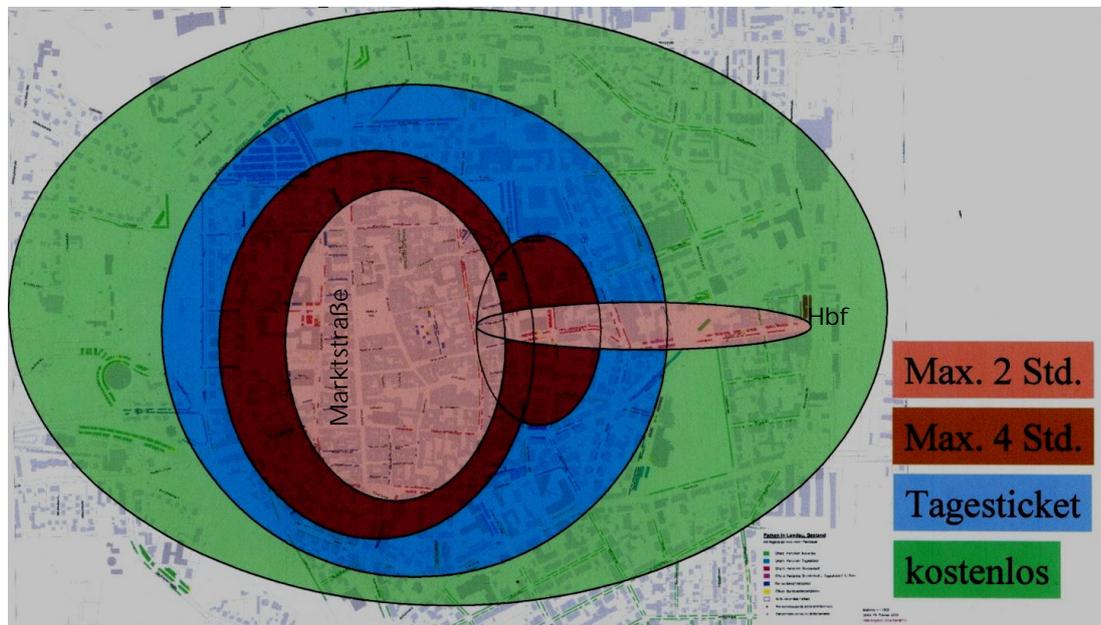
Das Grundprinzip basiert auf dem Parkraumkonzept aus dem Jahr 1992. Ziel ist es, in direkter Nähe zum Hauptgeschäftsbereich, bestehend aus der Altstadt (Marktstraße, Königstraße und den dazwischen liegenden Verbindungsstraßen inklusive der Fußgängerzone Gerberstraße) und der Ostbahnstraße (der Verbindungsachse zum Hauptbahnhof), Kurzzeit-Parkplätze anzubieten, die eine hohe Frequentierung dieser Bereiche ermöglichen. In der folgenden Abbildung (Abb. 2) als „Max. 2 Std. Zone“ (helles Rot) gekennzeichnet. Um diese Zone erstreckt sich der zweite „Gürtel“, in dem eine Parkdauer von max. 4 Std. zugelassen wird (dunkles Rot). Diese beiden Zonen dienen in erster Linie den Besuchern der Innenstadt, die lediglich einen kurzen Aufenthalt vorhaben. Die sich daran anschließende Bewirtschaftung mit Tagesticket dient einerseits den Besuchern, die einen längeren Aufenthalt planen, und andererseits den Berufspendlern als Parkplatzangebot innerhalb der Innenstadt (Blau). Dabei besteht die Möglichkeit, ein Monatsticket zu erwerben, um den täglichen Gang zum Parkscheinautomat zu umgehen. Die letzte Stufe bilden die kostenlosen Parkplätze, die für jedermann jederzeit zur Verfügung stehen (Grün). Mit diesem Prinzip sollen die Langzeit-Parker (meist Berufspendler) aus dem Hauptgeschäftsbereich herausgehalten werden, was in erster Linie einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens insbesondere in der Altstadt dient und damit die Attraktivität der gesamten Innenstadt steigert. Des Weiteren ermöglicht diese

Bewirtschaftungsart eine höhere Frequentierung des Hauptgeschäftsbereiches, was den Gewerbetreibenden zu Gute kommt.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass es Ausnahmen im Bewirtschaftungskonzept gibt. In der Abbildung 2 ist ein Bereich nicht eingezeichnet, der heute jedoch bewirtschaftet wird. Dabei handelt es sich um die Bodelschwinghstraße (Klinikum Landau – Südl. Weinstraße).

Die folgende Abbildung stellt das Grundprinzip der heute praktizierten Landauer Parkraumbewirtschaftung grafisch (schematisch) dar.

Abb. 2: Grundprinzip der Parkraumbewirtschaftung in Landau



Quelle: eigene Darstellung (schematisch, dadurch keine absolute Genauigkeit gegeben)

2.2 Anwohnerparken

Das Anwohnerparken dient zur Sicherung von Parkplätzen für die Anwohner einzelner Quartiere innerhalb der Stadt. In erster Linie zur Sicherung des Parkplatzangebotes für die Bewohner der Altstadt eingeführt, wurde das Anwohnerparken in den vergangenen Jahren auf weitere Bereiche der Landauer Innenstadt ausgeweitet. In Landau gibt es zwei Varianten von Anwohner-



Parkplätzen. Insbesondere im Bereich der Altstadt stehen sogenannte „reine Anwohner-Parkplätze“ zur Verfügung, die lediglich von den berechtigten Anwohnern genutzt werden dürfen. Darüber hinaus werden alle Tages-Parkplätze sowie einige Kurzzeit-Parkplätze als sogenannte „Tages-Parkplätze mit konkurrierendem Anwohnerparken“ ausgewiesen. Diese Parkplätze können ganztägig von berechtigten Anwohnern genutzt werden; während der Bewirtschaftungszeit dürfen sie gegen die Entrichtung einer Parkgebühr zusätzlich von Besuchern oder Berufspendlern genutzt werden. Dies hat den Vorteil, dass die Anwohner während des Tages meist selbst zu Berufspendlern werden und die Parkplätze von Auswärtigen in Anspruch genommen werden können. In den Nachmittags- bzw. frühen Abendstunden findet wiederum ein Austausch der Nutzer statt. Somit können die Parkplätze optimal ausgenutzt werden. Im Bereich der Altstadt wird auf diese Lösung verzichtet, da dort einerseits der Parkraum sehr begrenzt zur Verfügung steht und andererseits auf diese Weise der Parkraumsuchverkehr in diesem sensiblen Bereich vermieden wird.

Durch die Entrichtung einer Bearbeitungsgebühr von etwa 25€ kann ein Anwohnerparkausweis für ein Jahr erworben werden. Beachtet werden muss allerdings, dass durch einen Anwohnerparkausweis kein Anspruch auf einen Parkplatz entsteht. Es wird lediglich eine Erlaubnis zur Nutzung dem jeweiligen Ausweis zugehöriger Anwohner-Parkplätze erworben. Insbesondere im Altstadtbereich ist der Parkdruck (trotz reiner Anwohner-Parkplätze) besonders groß, da dort mehr Anwohnerausweise vergeben werden, als Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies entspricht jedoch der gängigen Handhabung (dreimal so viele Ausweise wie Parkplätze). Der folgenden Tabelle (Tab. 1) kann die Übersicht über Landauer Parkquartiere, die jeweilige zur Verfügung stehende Anzahl an Parkplätzen und die momentan (Stand April 2010) vergebene Anzahl an Anwohnerparkausweisen pro Parkquartier entnommen werden. Besonders kritisch stellt sich dabei die Situation im Grünen Quartier, im südwestlichen Teil der Altstadt, dar.



Tab. 1: Anwohner-Parkquartiere in Landau (Stand April 2010)

Parkquartier	Anzahl vorhandener Anwohner-Parkplätze	Anzahl vergebener Anwohnerparkausweise
Rotes Quartier (Nr. 1-250)	120	157
Blaues Quartier (Nr.251-500)	149	179
Grünes Quartier (Nr. 501-750)	77	168
Weißes Quartier (Nr. 751-1000)	42	84
Nr. 1001-1250	290	166
Nr. 1251-1750	488	228
Nr. 2000-2250	685	25
Nr. 2251-2500	159	75
Nr. 5001-5250	29	4

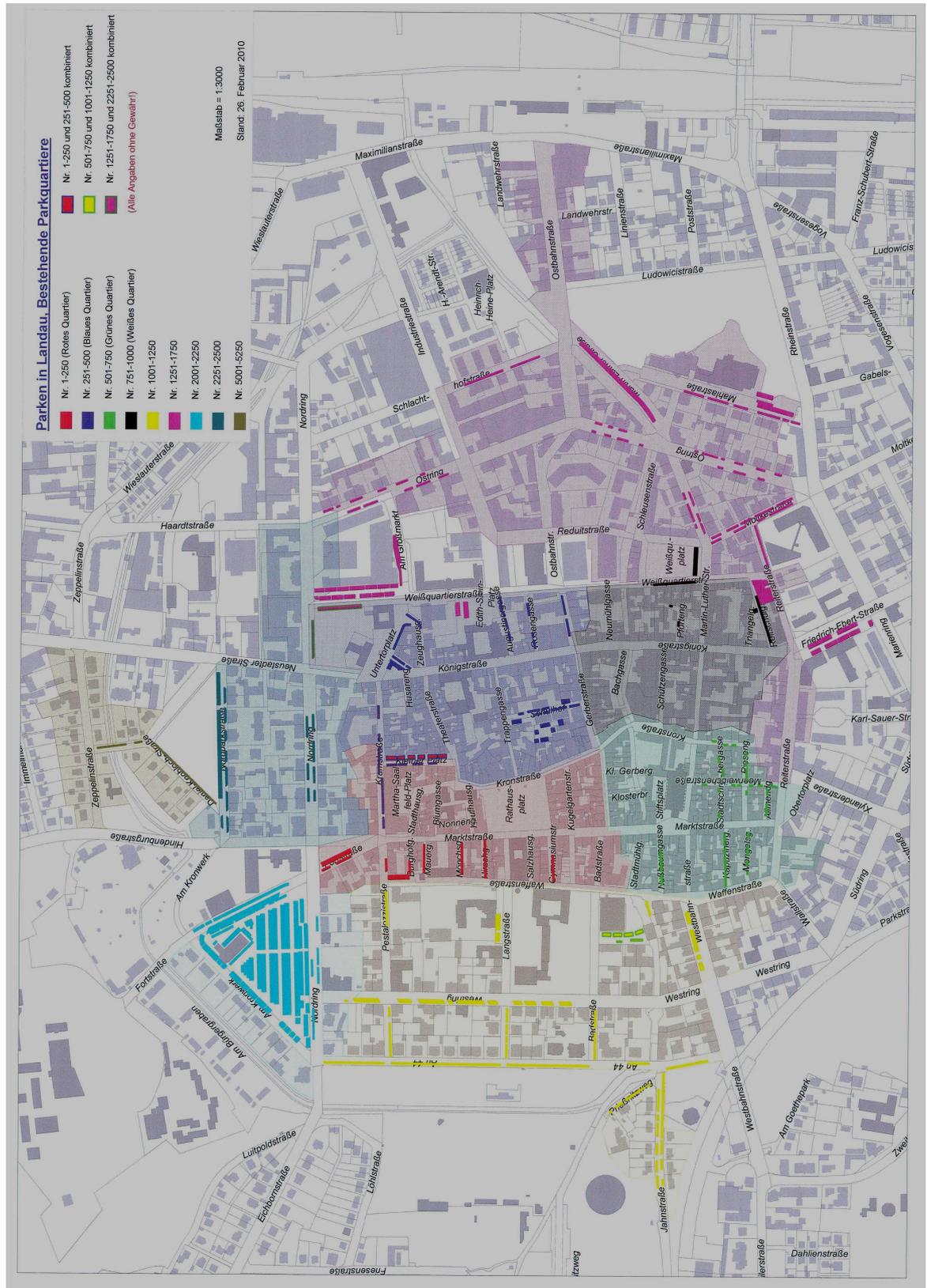
Quelle: eigene Darstellung

Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Lage und Ausdehnung der jeweiligen Anwohnerparkquartiere auf. Dieser kann zum einem entnommen werden, dass die dem Wohnbereich zugehörigen Parkplätze nicht immer innerhalb des jeweiligen Wohnbereichs liegen müssen (siehe grünes Quartier) und zum anderen, dass der Zuschnitt der jeweiligen Bereiche heute nicht optimal ist (siehe Parkquartier 1251-1750). Dafür sprechen zwei Gründe. Zum einen stehen den Bewohner des östlichen Teils der Ostbahnstraße keine Stellplätze in direkter Umgebung zur Verfügung, zum anderen ermöglicht die Größe des Quartiers, dass die Bewohner der östlichen Innenstadtbereiche praktisch im Hauptgeschäftsbereich parken dürfen, was zur Nutzung des Autos für kurze Strecken verleitet, das Verkehrsaufkommen erhöht und Stellplätze für Besucher in Anspruch nimmt.

Die Legende innerhalb der Abbildung 3 beinhaltet zusätzlich die Darstellung „kombiniert“. Diese Parkplätze dürfen von Bewohner zweier Quartiere in Anspruch genommen werden.



Abb. 3: Anwohner-Parkquartiere in Landau



Quelle: eigene Darstellung

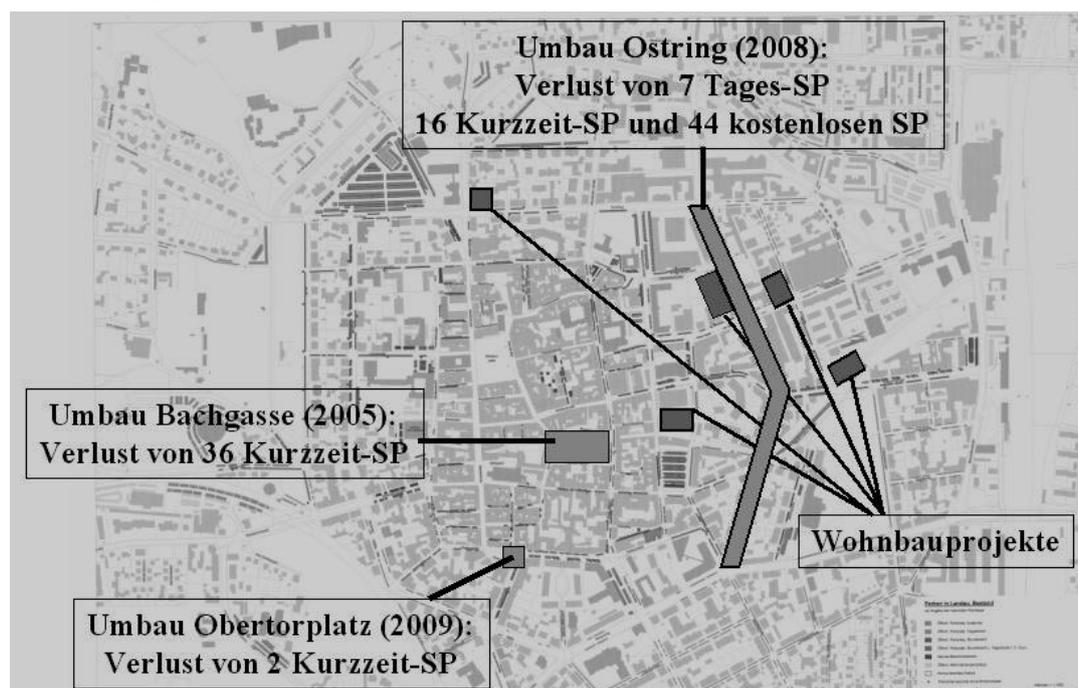
3 Notwendigkeit einer Fortschreibung

Die Notwendigkeit der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ergibt sich aus einer Vielzahl städtebaulicher Maßnahmen, die zum einen den Verlust von öffentlichen Stellplätzen zur Folge hatten – und in den kommenden Jahren haben werden – und zum anderen neue öffentliche Stellplätze (Parkhaus und Park&Ride-Parkplatz) geplant sind. Nachfolgend sollen diese städtebauliche Maßnahmen und ihre Folgen für das Parkplatzangebot der Landauer Innenstadt erläutert werden. Aber auch die Umnutzung bestimmter Bereiche bzw. die Stärkung der Wohnfunktion der Innenstadt haben Auswirkungen auf das Parkplatzangebot und müssen bei der Fortschreibung mitberücksichtigt werden.

3.1 bisherige städtebauliche Maßnahmen

In den vergangenen 10 Jahren kam es durch Umgestaltung von Straßen und Aufwertung öffentlicher Plätze zum ersatzlosen Wegfall von Stellplätzen sowie durch die Umsetzung neuer Wohnprojekte zur Erhöhung des Parkdrucks in der Landauer Innenstadt (siehe auch Abb. 4).

Abb. 4: bisherige städtebauliche Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung



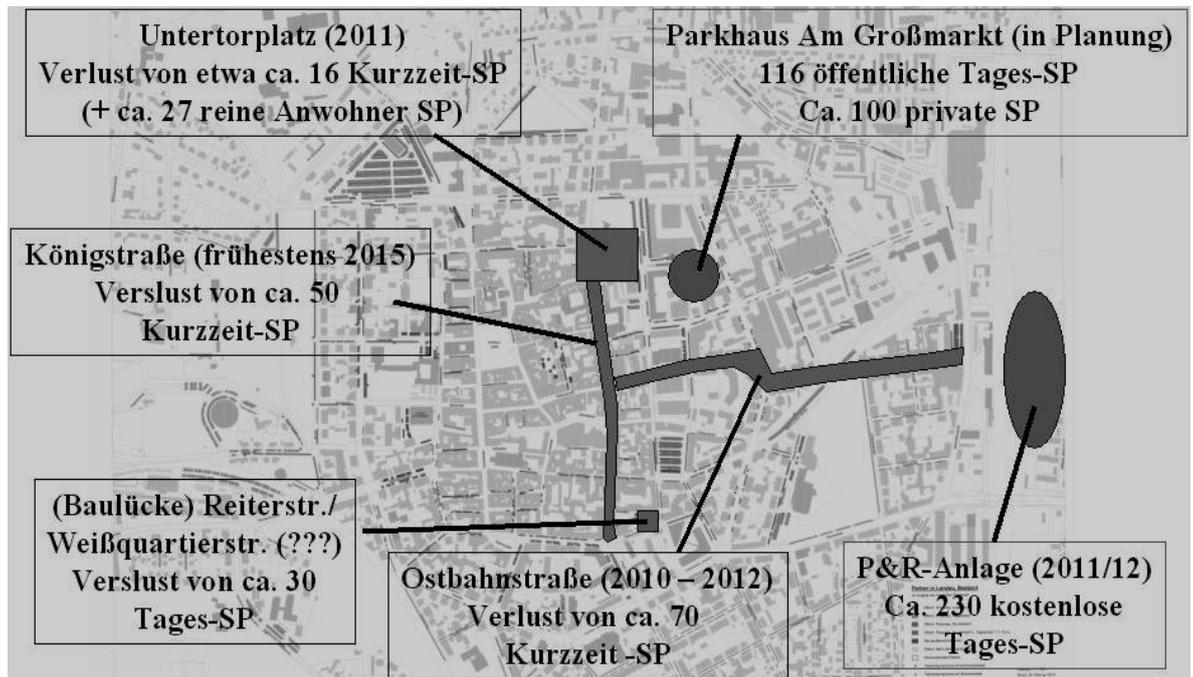
Der Umbau des Obertorplatzes führte zum Verlust von lediglich 2 öff. Parkplätzen, da im Zuge der Umstellung des Parkens in der Xylanderstraße von Längs- auf Querparken neue Stellplätze entstanden. Damit konnte der Verlust nahezu vollständig kompensiert werden. Bei der Bachgasse und dem Ostring dagegen konnten keine neuen Stellplätze geschaffen werden.

Grundsätzlich entwickeln Wohnbauprojekte keinen direkten Einfluss auf die Parkplatzsituation, da die Bauherren verpflichtet sind Stellplätze (je nach Nutzung in unterschiedlicher Höhe) nachzuweisen. Dennoch gehen von Wohnbauprojekten Auswirkungen auf die vorhandenen Parkplätze aus. Dies ist bei folgendem Beispiel häufig der Fall. Ein privater Stellplatz, eine Garage oder ein Stellplatz in einer Tiefgarage muss monatlich vom Mieter bezahlt werden (Ausnahme Eigentümer). In den meisten Fällen ist die Monatsmiete höher als der Anwohnerparkausweis mit einer Gültigkeit von einem Jahr. Die Tatsache, dass zwar ein Parkplatz im öffentlichen Raum gesucht werden muss und deshalb auch längere Wege zum Fahrzeug getätigt werden, wird von vielen Menschen aufgrund der deutlichen Ersparnis jedoch in Kauf genommen.

3.2 zukünftige städtebauliche Maßnahmen

In den kommenden Jahren wird es aufgrund weiterer, geplanter städtebaulicher Maßnahmen zur Veränderung der Anzahl von öffentlichen Parkplätzen im öffentlichen Raum kommen. Wie zu Beginn des Berichtes bereits angedeutet, basieren diese Maßnahmen auf bestehenden bzw. in Erarbeitung befindlichen städtebaulichen Entwicklungskonzepten, die unter Beteiligung u.a. der Öffentlichkeit und der Politik entstanden. Die nachfolgende Tabelle stellt eine Übersicht dieser Maßnahmen dar. Auch die in Planung befindliche Errichtung größerer öffentlicher Parkplatz-Angebote wird in der Abbildung 5 auf Seite 12 dargestellt. Erwähnt werden muss an dieser Stelle, dass im Parkhaus „Am Großmarkt“ neben öffentlichen Stellplätzen auch private Stellplätze vom Investor errichtet werden. Die Abstimmungsgespräche mit dem Investor finden bereits seit einem längeren Zeitraum statt und befinden sich kurz vor dem Abschluss. Seitens der Verwaltung wird mit einem zeitnahen Beginn dieser Maßnahme gerechnet.

Abb. 5: zukünftige städtebauliche Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung

Der Zeitpunkt für den Verlust der Parkplätze des „Parkplatzes“ (Baulücke) Reiterstraße / Weißquartierstraße kann nicht genau bestimmt werden, da dieser Verlust nur bei einer baulichen Entwicklung dieser Fläche eintreten wird. Da es sich bei dieser Fläche um ein städtisches Grundstück handelt besteht im Rahmen einer Entwicklung der Fläche die Möglichkeit, öffentliche Stellplätze in Form eines Parkdecks (z.B. auf dem Dach) oder einer Tiefgarage zu integrieren. Dies würde den Verlust kompensieren bzw. je nach Größe der Investition sogar zusätzlichen Parkraum schaffen.



3.3 Fazit

Der Verlust der vergangenen und kommenden Jahre kann mit den geplanten Maßnahmen zumindest zahlenmäßig kompensiert werden: Verlust ca. 310 öffentliche Parkplätze, neu 360 öffentliche Parkplätze. Sicherlich sind die Parkplätze im Parkhaus aufgrund ihrer zentralen Lage positiver für den Hauptgeschäftsbereich einzuschätzen als die P&R-Anlage östlich des Bahnhofs. Dennoch können von ihr positive Auswirkungen für den östlichen Bereich der Ostbahnstraße erwartet werden (Umbau Bahnhof und Bahnhofsvorplatz, Ostbahnstraßenboulevard). Der folgenden Tabelle 2 kann eine Bilanz der Stellplätze von 2000 bis 2020 (Planung) entnommen werden.

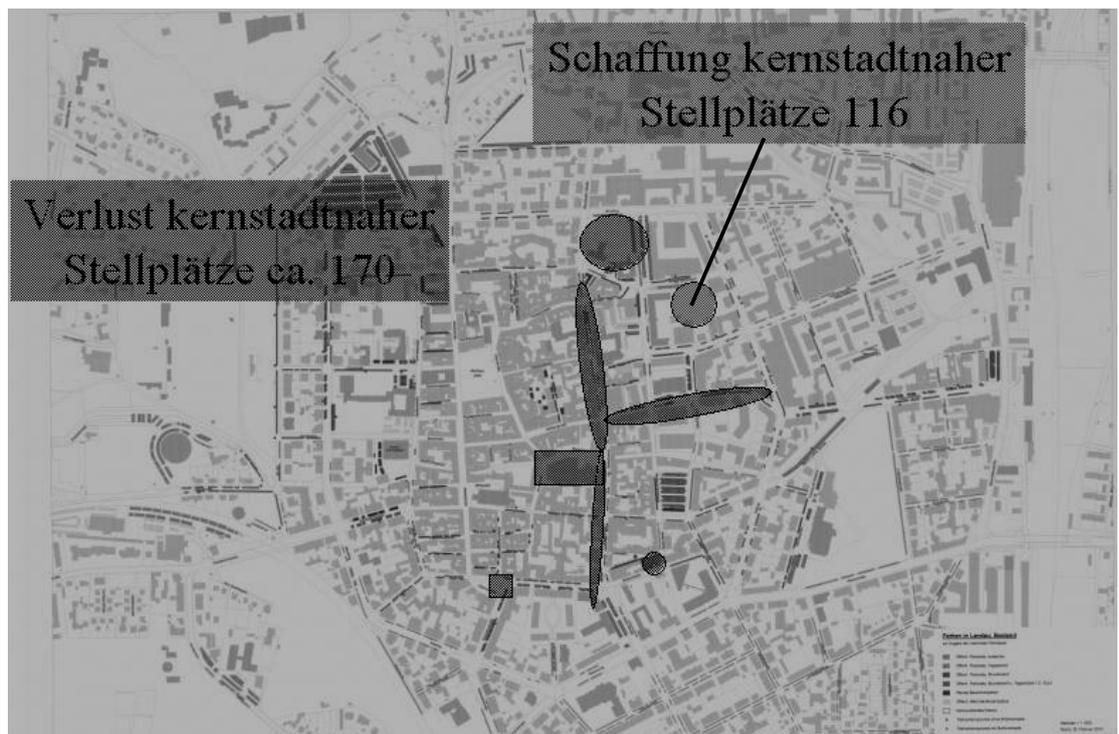
Tab. 2: Bilanz der Parkplätze von 2000 - 2020

	Maßnahmen	Verlust von Parkplätzen	Schaffung neuer Parkplätze
2000 – 2009 (Vergangenheit)	Bachgasse	36	
	Ostring	67	
	Obertorplatz	16 (inkl. 5 in der Xyländerstraße)	14 (in direkter Nähe in der Xyländerstraße)
	Summe	119	14
	Bilanz	Minus 105 Parkplätze	
2010 – 2020 (Planung)	Ostbahnstraße	Ca. 70	
	Untertorplatz*	Ca. 43 (davon 27 reine Anwohnerparkplätze)	
	Königstraße*	Ca. 50	
	Parkplatz Reiter- / Weißquartierstraße*	30	
	Parkhaus Am Großmarkt		116
	P&R-Anlage		Ca. 230
	Summe	Ca. 190	ca. 345
	Bilanz	Plus 155	
	<u>GESAMTBILANZ</u>	<u>ca. 310</u>	<u>ca. 360</u>

Quelle: eigene Darstellung

Der Vollständigkeit halber soll an dieser Stelle eine zusätzliche Bilanz für den kernstadtnahen Bereich beigefügt werden. Diese zeigt (Abb.6; Kombination aus Abb.4 und 5) , dass in Kernstadtnähe im Zeitraum 2000 – 2020 ein Verlust von etwa 60 Stellplätzen zu verzeichnen ist. Zwar ist diese Bilanz in direkter Nähe zum Hauptgeschäftsbereich in erster Linie negativ zu betrachten. Wird jedoch zum einen die Auslastung der vorhandenen Stellplätze hinzugezogen (siehe unten) und zum anderen die Möglichkeit der Schaffung neuer Stellplätze im Anschluss an den städtebaulich bedingten Verlust (z.B. beim Parkplatz Weißquartierstraße / Reiterstraße – siehe auch Kapitel 3.2), kann dieser Verlust relativiert werden.

Abb. 6: Bilanz der Parkplätze von 2000 – 2020 in Kernstadtnähe



Quelle: eigene Darstellung

Insbesondere die (Unter-)Auslastung des Alten Meßplatzes zeigt die vorhandenen Spielräume im Bestand auf. Die Auslastung im Bereich des Alten Meßplatzes lag im ersten Halbjahr 2010 bei rund 57%. Vergleicht man zum Beispiel die Auslastung des „Gummi-Mayer“-Parkplatzes in der Weißquartierstraße (ebenfalls ein Tagesticket-Bereich), die über 100% lag, was darauf hindeutet,



dass die Stellplätze trotz Tagesticket mehrfach am Tag belegt werden, sind die Kapazitäten auf dem Alten Meßplatz sogar noch höher einzuschätzen. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass im Bereich des Alten Meßplatzes ca. 40% der Stellplätze nicht ausgelastet ist, was bei einer Gesamtzahl von etwa 670 Stellplätze mehr als 250 freien Stellplätzen entspricht.

Auch bei den Kurzzeitstellplätzen sind Kapazitäten vorhanden. Der Bereich „Westring“ war im ersten Halbjahr 2010 zu etwa 82% ausgelastet. Die Langstraße zu 86%. Diese Auslastung birgt allerdings ebenfalls mehr Kapazitäten als auf den ersten Blick zu entnehmen. Im Rahmen der Auswertung wurde lediglich die Anzahl gezogener Parktickets (ein Parkticket = ein Parkvorgang) betrachtet, ohne die Dauer des jeweiligen Parkvorganges zu berücksichtigen. Bei der Berechnung der Auslastung wurde pro Parkvorgang von der maximalen Parkdauer ausgegangen, was mit absoluter Sicherheit nicht für jeden Parkvorgang angenommen werden kann – z.B. kurzer Besuch eines Metzgers oder Frisörs bedeutet nicht automatisch einen Parkvorgang von 2 bzw. 4 Stunden (im Westring). Damit kann angenommen werden, dass auch bei den Kurzzeitparkplätzen die noch vorhandenen Kapazitäten über den berechneten Zahlen liegen.

Nichtsdestotrotz bedeutet dies nicht, dass Parkplätze ersatzlos abgebaut werden können. Den vorhandenen Standortvorteil gegenüber anderen Kommunen und die damit verbundene Attraktivität der Stadt Landau für Besucher aus dem Umland gilt es nicht leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Die Absichten der Verwaltung, neue Parkmöglichkeiten zu schaffen (siehe Parkhaus Am Großmarkt und Parkplatz Reiter- / Weißquartierstraße) bzw. bereits im Rahmen einer städtebaulichen Maßnahmen für Ersatz zu sorgen (siehe Obertorplatz) zeigen jedoch deutlich, dass dieser Standortvorteil nicht verloren gehen wird.

Zudem wurde im Innenstadtentwicklungskonzept das Ziel aufgenommen die vorhandenen, größeren Parkplätze (u.a. Alter Meßplatz, Parkhaus Badstraße, Weißquartiersplatz) auszuschildern. Mit diesem Parkleitsystem (statisch) sollen insbesondere ortsfremde Besucher auf die Vielzahl der Parkmöglichkeiten in der Landauer Innenstadt aufmerksam gemacht und zu diesen geleitet werden. Dies vereinfacht zum einen die Suche nach Parkplätzen und trägt zudem zur Verrin-



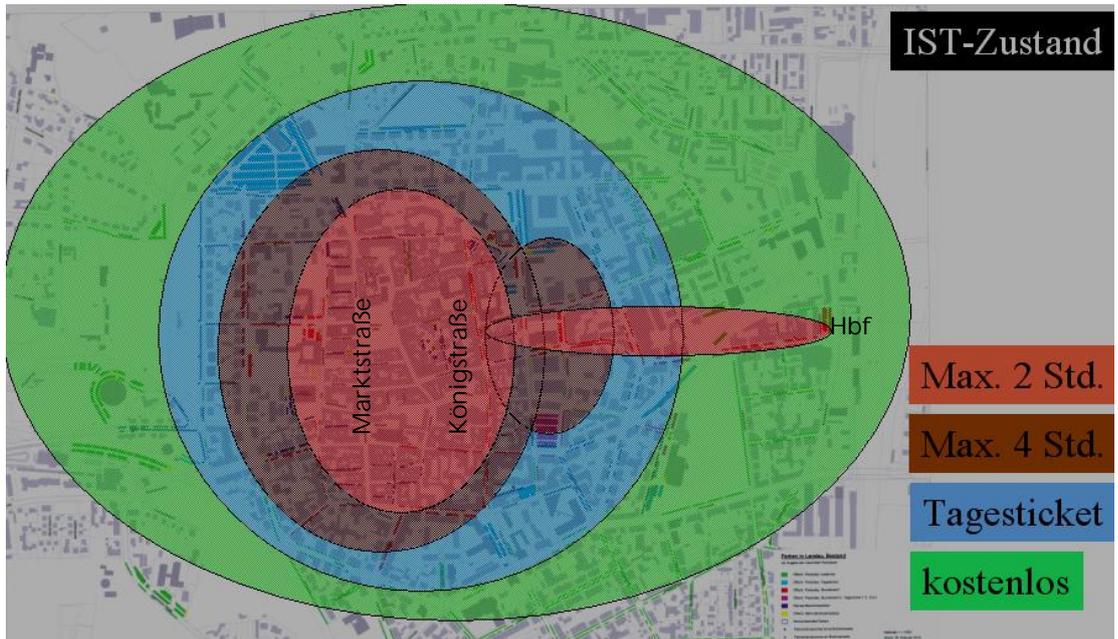
gerung des Parkraumsuchverkehrs bei, was zur Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt sowohl für die Bewohner als auch die Besucher beitragen soll.



4 Konsequenzen für die Fortschreibung des Konzeptes

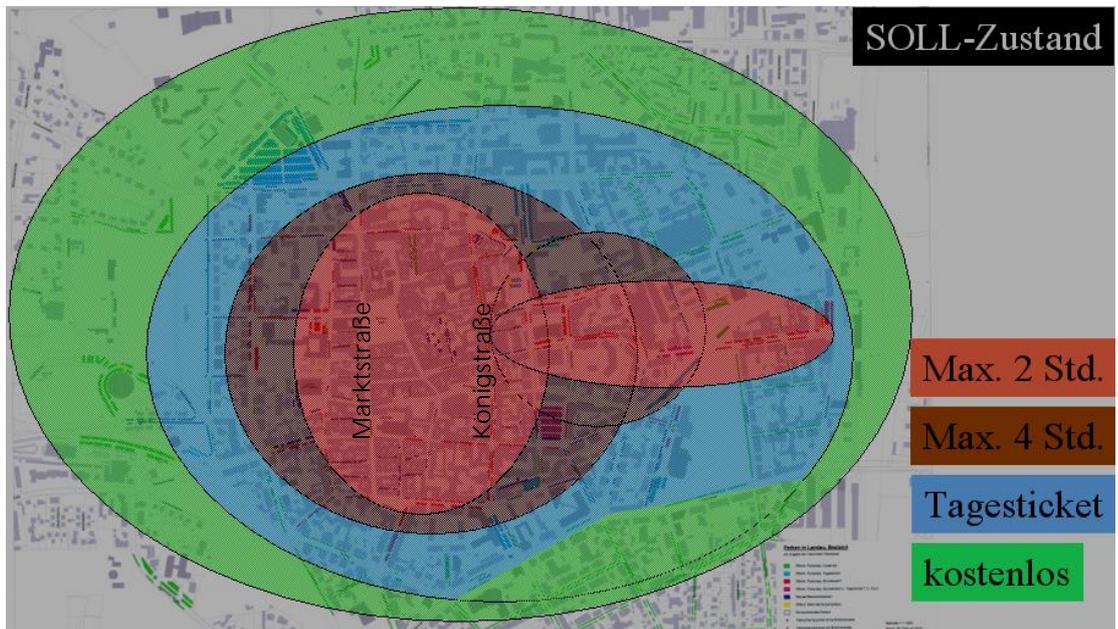
Aufgrund des Verlustes öffentlicher Parkplätze, insbesondere von Kurzzeit-Parkplätzen (max. 2 Std.) in direkter Nähe zum Hauptgeschäftsbereich, muss das Parkraumbewirtschaftungskonzept den neuen Anforderungen angepasst werden. Da sich an dem, bislang gut funktionierenden und akzeptierten, Grundprinzip der Bewirtschaftung (siehe Kapitel 2.1) nichts ändern soll, wird das neue Konzept an diesem Prinzip festhalten. Dabei wird es „lediglich“ zu einer Verlagerung / Ausweitung der jeweiligen Zonen kommen, und nicht zur Erarbeitung eines neuen Konzeptes. Die in diesem Kapitel aufgeführten Abbildungen (Abb. 7, 8 und 9), sollen diese Zonenausweitung grafisch darstellen, bevor im folgenden Kapitel 5 die sich daraus ergebenden einzelnen Schritte ausführlicher erläutert werden.

Abb. 7: Zonen der Parkraumbewirtschaftung in Landau (Bestand)



Quelle: eigene Darstellung (schematisch, dadurch keine absolute Genauigkeit gegeben)

Abb. 8: Zonen der Parkraumbewirtschaftung in Landau (Planung)



Quelle: eigene Darstellung (schematisch, dadurch keine absolute Genauigkeit gegeben)



Die Ausweitung / Verlagerung der jeweiligen Zonen lässt sich wie folgt zusammenfassen.

„Max. 2 Std.“ -Zone (helles Rot)

- Die Zone mit der höchsten Frequentierung wird zum einen in Richtung Osten ausgeweitet (aus Sicht der Altstadt). Darüber hinaus wird diese Zone auf die Bereiche nördlich und südlich der Ostbahnstraße ausgeweitet, da es in der Ostbahnstraße im Zuge der Umgestaltung zu einem Boulevard zu Verlusten an Kurzzeit-Parkplätzen kommt. Dies war Ergebnis der umfassenden Bürgerbeteiligung im Rahmen des Werkstatt Innenstadt Prozesses. Damit soll trotz des Verlustes an Parkplätzen den Kunden die Möglichkeit gegeben werden, nah (nicht direkt) an den Geschäften zu parken.

„Max. 4 Std.“ -Zone (dunkles Rot)

- Auch diese Zone wird bedingt durch die Ausweitung der vorherigen Zone in Richtung Osten ausgeweitet. Eine Ausweitung auf die Bereiche nördlich und südlich der Ostbahnstraße findet allerdings nur im westlichen Bereich der Ostbahnstraße statt.

Tagesticket-Zone (Blau)

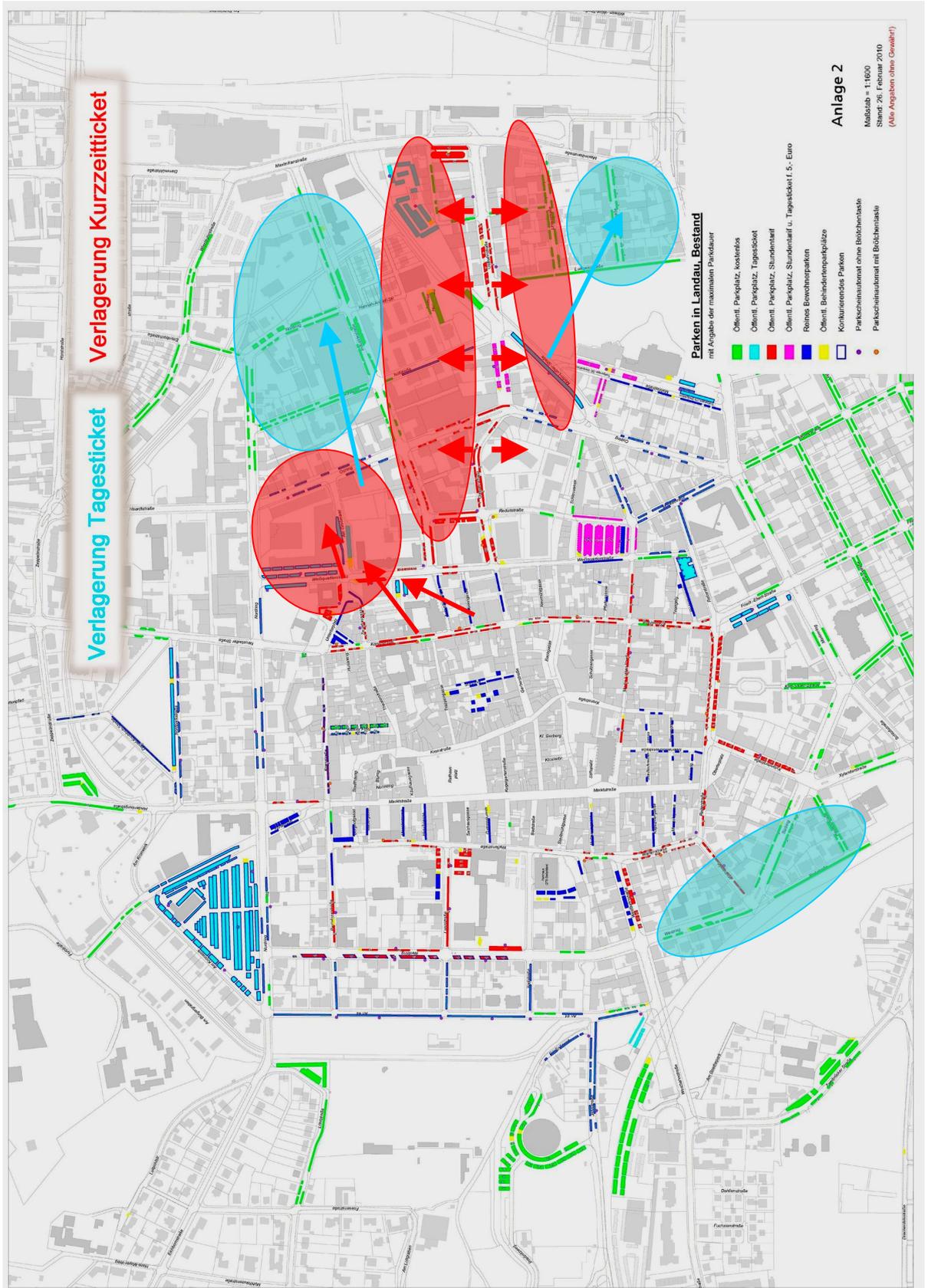
- Aufgrund der Verlagerung der beiden vorherigen Zonen kommt es automatisch zur Verschiebung / Ausweitung der Tagesticket-Zone. Dies hat zur Folge, dass die Bereiche südlich der Ostbahnstraße, nördlich der Queich und im Bereich des Südrings erstmalig bewirtschaftet werden.

Kostenlose-Zone

- Die Bewirtschaftung wird nicht grenzenlos ausgeweitet. Als Grenze gelten: die Maximilianstraße im Osten; die Rheinstraße, der Marienring und Schloßstraße im Süden, die Parks im Westen; sowie, mit Ausnahme des Alten Messplatzes und des Bereiches Am Nordpark, der Nordring im Norden der Innenstadt.

Die Verlagerung der jeweiligen Parkplätze bzw. Bewirtschaftungsarten wird in der darauffolgenden Abbildung 9 grafisch dargestellt:

Abb. 9: Konsequenzen der städtebaulichen Maßnahmen für die Parkraumbewirtschaftung in Landau



Quelle: eigene Darstellung



Im Prinzip werden zukünftig alle Bereiche bewirtschaftet, die im Parkraumkonzept von 1992 innerhalb der Zonen A, B und C lagen (vergleiche Abb. 1 auf Seite 2). Auch die Bewirtschaftungsart und die Anwohnerquartiere orientieren sich an diesem Konzept, werden allerdings den heutigen Anforderungen angepasst.

Für die Anwohner heute unbewirtschafteter Bereiche bedeutet dies, dass sie ohne die Einrichtung neuer Anwohner-Parkquartiere keine Möglichkeit mehr hätten in ihrem Wohnquartier zu den Bewirtschaftungszeiten „kostenlos“ zu parken. Mit Ausnahme der Tageszeiten, in denen keine Bewirtschaftung stattfindet. Daher müssen in den neu zu bewirtschafteten Bereichen Zonen eingerichtet werden, die ein konkurrierendes Parken ermöglichen (siehe Kapitel 6).



5 Zukünftige Bewirtschaftung (Maßnahmen)

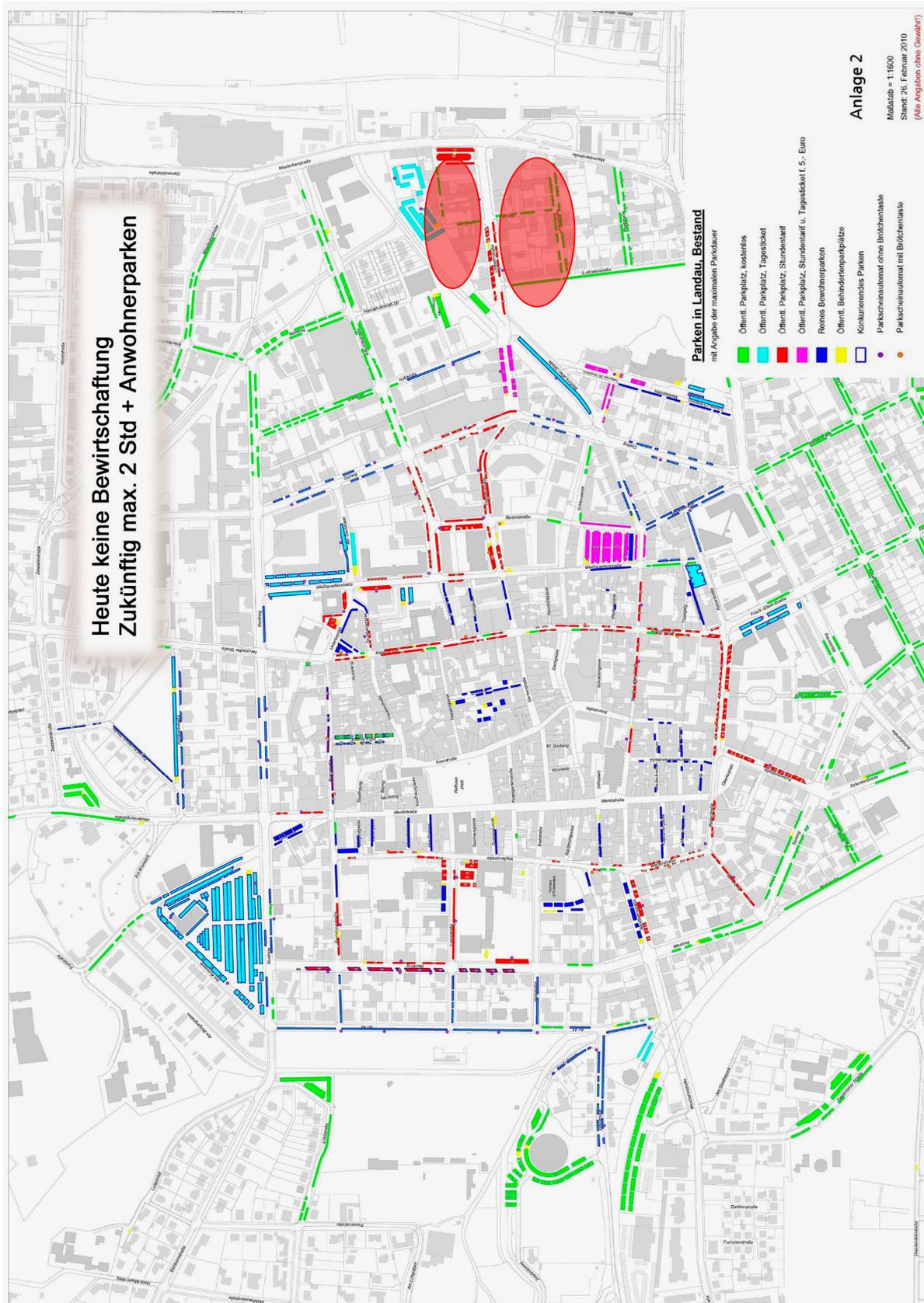
Im folgenden sollen die im vorherigen Kapitel beschriebenen Konsequenzen anhand von einzelnen Abbildungen veranschaulicht und jeweils kurz beschrieben werden.

Die folgende Abbildung auf Seite 22 (Abb. 10) zeigt die Ausweitung der Bewirtschaftung im Zusammenhang mit dem Umbau der Ostbahnstraße. Der Wegfall der Parkplätze innerhalb der Ostbahnstraße (Umstellung von Quer- auf Längsparken) kann hierdurch zwar zahlenmäßig nicht kompensiert werden, mit Hilfe der Bewirtschaftung der nachfolgend dargestellten Bereiche soll allerdings die Frequentierung dieses Bereiches erhöht werden.

- Bewirtschaftung der Landwehrstraße, Linienstraße und des Teilstücks Ludowicistraße (zwischen Ostbahnstraße und Linienstraße) mit einer maximalen Dauer von 2Std.

Dieser Schritt war Ergebnis des umfassenden Bürgerbeteiligungsprozesses im Werkstatt Innenstadt Verfahren und muss im Anschluss an den Umbau der Ostbahnstraße erfolgen. Zusätzlich wird hier eine neue Zone für das Anwohnerparken entstehen (siehe Abb. 16 auf Seite 33), da auch der Bereich südlich der Linienstraße zukünftig bewirtschaftet werden soll (siehe Abb. 14 auf Seite 30 – Tagesticket).

Abb. 10: Verlagerung Kurzzeit-Parkplätze 1



Quelle: eigene Darstellung



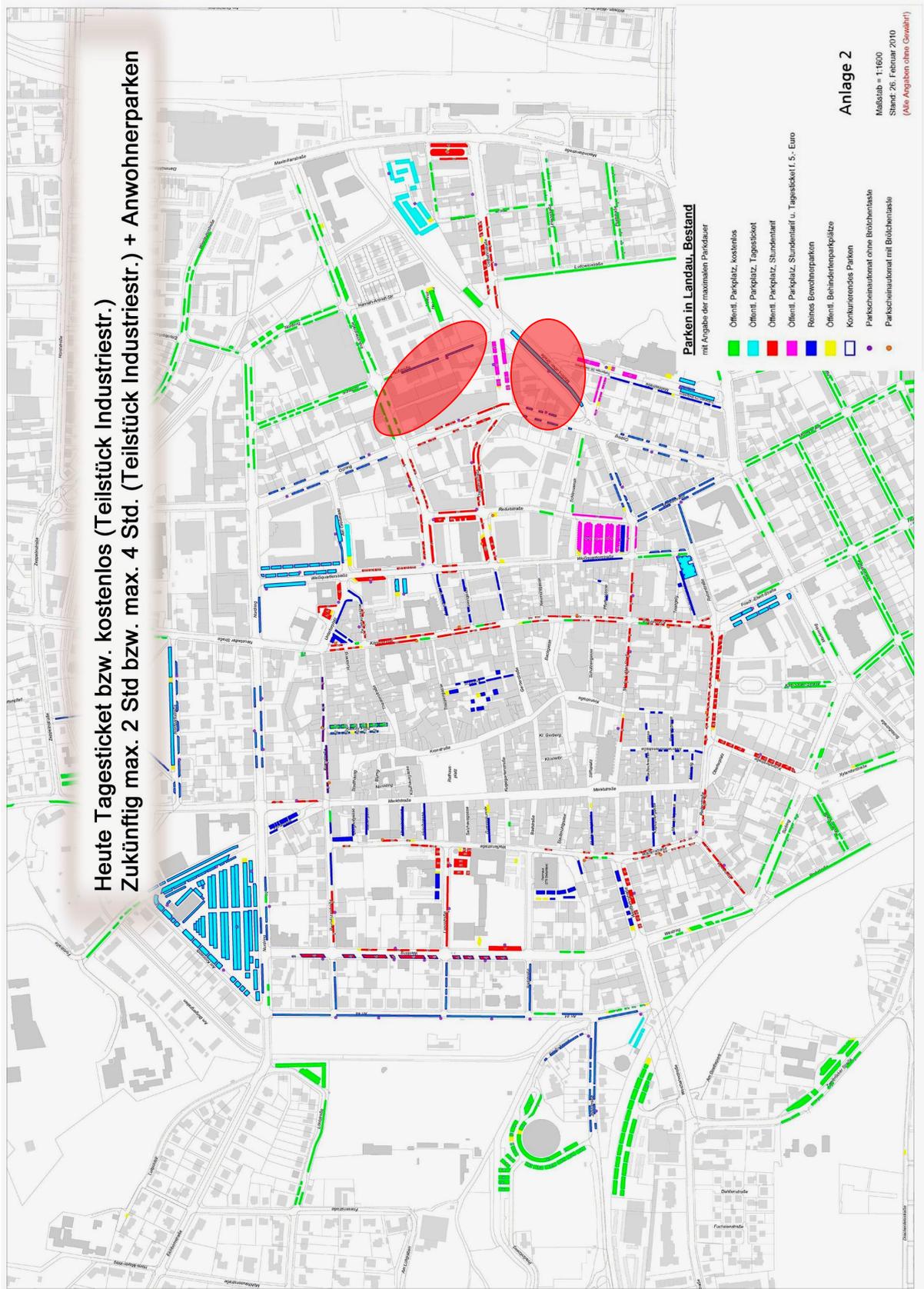
Im Anschluss an den weiteren Abschnitt des Umbau der Ostbahnstraße (zwischen Ostpark und Ostring) wird eine weitere Neuregelung der Bewirtschaftung erfolgen müssen. Folgende Verlagerungen / Ausdehnungen sollen durchgeführt werden (Abbildung 11 auf Seite 24):

- Ostring (zwischen Ostbahnstraße und Martin-Luther-Straße) zukünftig max. 2 Std., heute Tagesticket
- gleiche Regelung für die Schlachthofstraße zwischen der Ostbahn- und der Industriestraße
- die Tagesticketparkplätze entlang der Queich in der Martin-Luther-Straße sollen zukünftig die Sonderregelung max. 4 Std. + Tagesticket für 5€ erhalten -> Verlagerung dieser Regelung aus dem Bereich der Ostbahnstraße zwischen Schlachthofstraße und Ostring. In diesem Bereich wird zukünftig, wie im gesamten Bereich der Ostbahnstraße eine max. 2 Std. Regelung gelten; gilt bis auf diesen Bereich bereits heute).

(Diese Sonderregelung für die Jugendstilfesthalle gilt bereits seit längerem ebenfalls auf dem Weißquartierplatz und soll im Zusammenhang mit Veranstaltungen den Parkplatzbedarf der Halle abdecken).



Abb. 11: Verlagerung Kurzzeit-Parkplätze 2



Quelle: eigene Darstellung

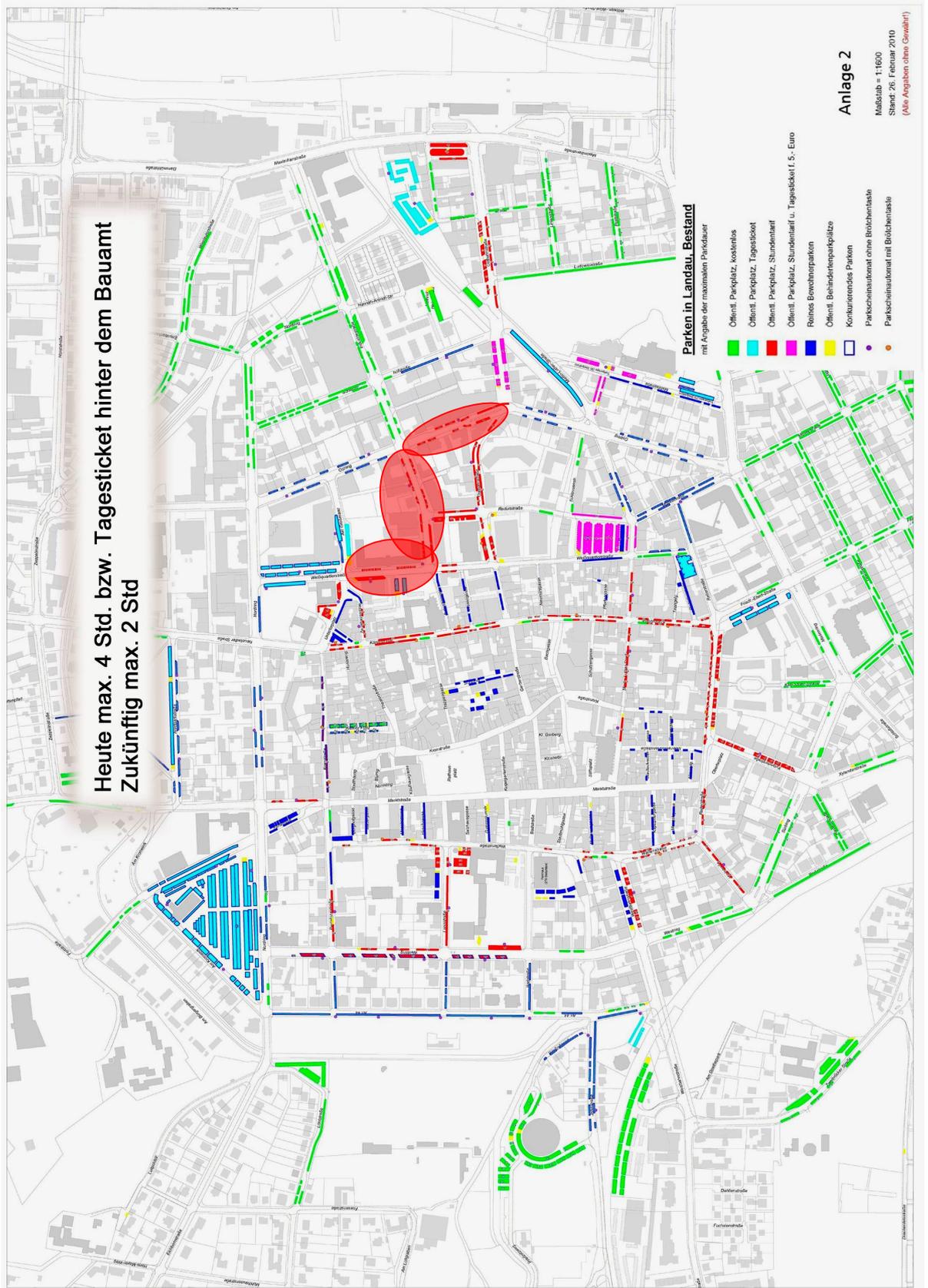


Ein weiterer Schritt im Zusammenhang mit dem Umbau der Ostbahnstraße ist die Änderung der Bewirtschaftung innerhalb der in Abbildung 12 (Seite 26) dargestellten Straßen. Auch hier soll mit der Änderung der Bewirtschaftung die Frequentierung erhöht werden. Dieser Schritt steht in direkter Verbindung mit dem möglichen Umbau des Untertorplatzes, da der Umbau eine Veränderung der Parkplatzsituation zur Folge haben wird. Zusätzlich dient er als Vorgriff auf die vorgesehene Umgestaltung der Königstraße (die mit Stellplatzverlusten verbunden sein wird).

- Ostring zwischen Ostbahnstraße und Industriestraße zukünftig max. 2 Std. Parkdauer, heute max. 4 Std.
- Industriestraße zwischen Ostring und Weißquartierstraße zukünftig max. 2 Std. Parkdauer, heute max. 4 Std.
- Weißquartierstraße (zwischen Industriestraße und der Straße Am Großmarkt): zukünftig max. 2 Std. Parkdauer, heute max. 4 Std.



Abb. 12: Verlagerung Kurzzeit-Parkplätze 3



Quelle: eigene Darstellung



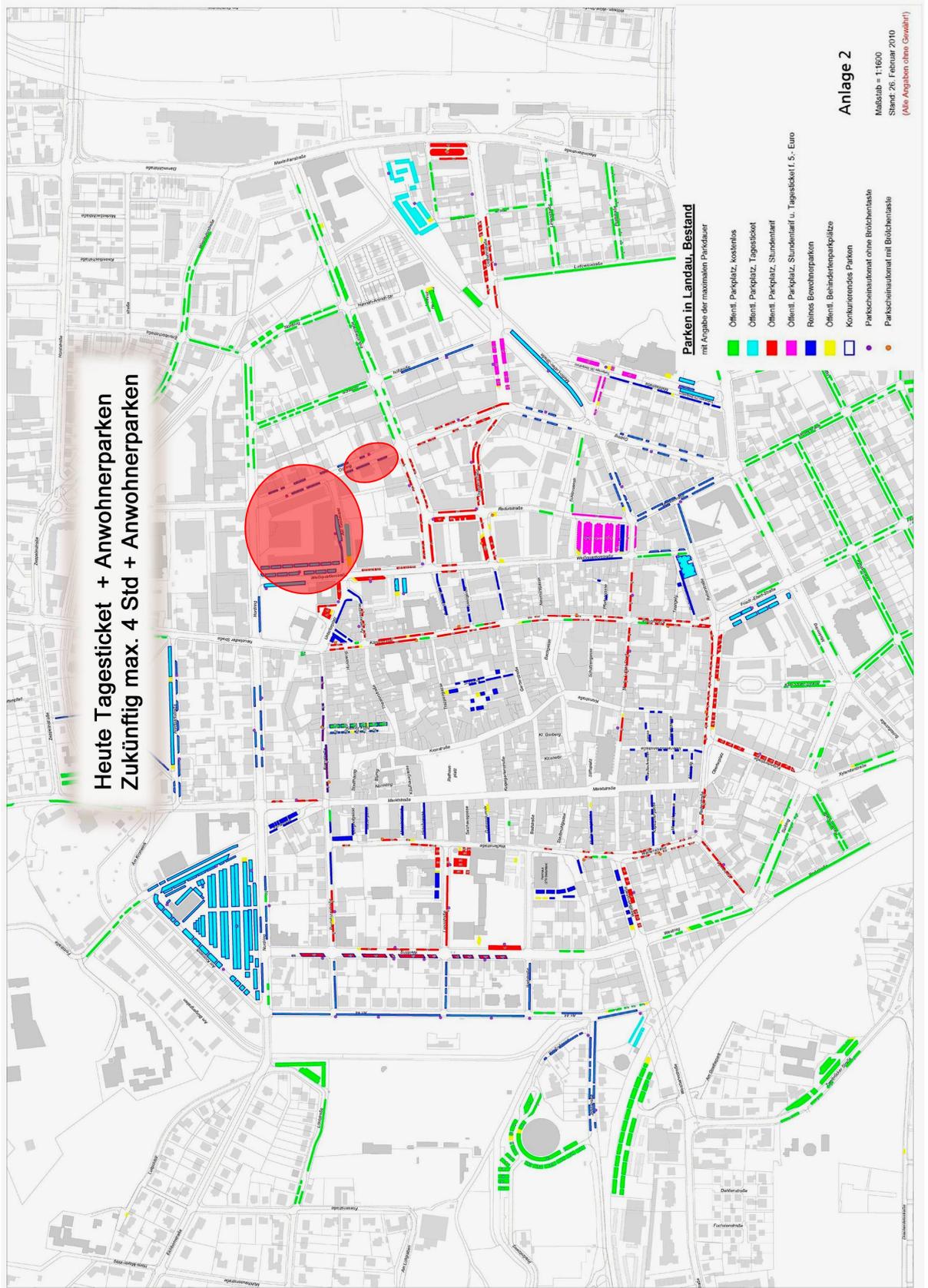
Die folgenden Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand (Abb. 13 auf Seite 28) haben ihren Ursprung sowohl im Umbau der Ostbahnstraße als auch im Umbau des Untertorplatzes und der Königstraße.

Im Rahmen des Umbaus des Untertorplatzes werden neben öffentlichen Kurzzeitstellplätzen auch reine Anwohnerstellplätze entfallen. Zusammen mit der Nähe zur Ostbahnstraße und der hierdurch bedingten Verlagerung der unterschiedlichen Zonen nach Norden kommt es zu größeren Veränderungen in diesem Bereich:

- Die am Untertorplatz entfallenden reinen Anwohnerparkplätze werden auf der westlichen Seite der Weißquartierstraße (gegenüber des Gummi-Mayer-Parkplatzes) und im Bereich des Nordrings ausgewiesen (siehe auch Kapitel 6).
- Der Parkplatz hinter dem Bauamt in der Weißquartierstraße (heute Tagesticket) wird künftig mit der Regelung max. 2 Std. (Erhöhung der Frequentierung des Hauptgeschäftsbereiches) versehen.
- Der Gummi-Mayer-Parkplatz, die Straße Am Großmarkt, der Ostring und ein Teil der Industriestraße zwischen Ostring und Schlachthofstraße, heute Tagesticket bzw. kostenlos (Teilstück Industriestraße), werden künftig mit max. 4 Std. bewirtschaftet. Mit dieser Regelung wird gleichzeitig dem Wunsch von Gewerbetreibenden des Ostrings entsprochen, in diesem Bereich Kurzzeitparken zu ermöglichen.



Abb. 13: Verlagerung Kurzzeit-Parkplätze 4



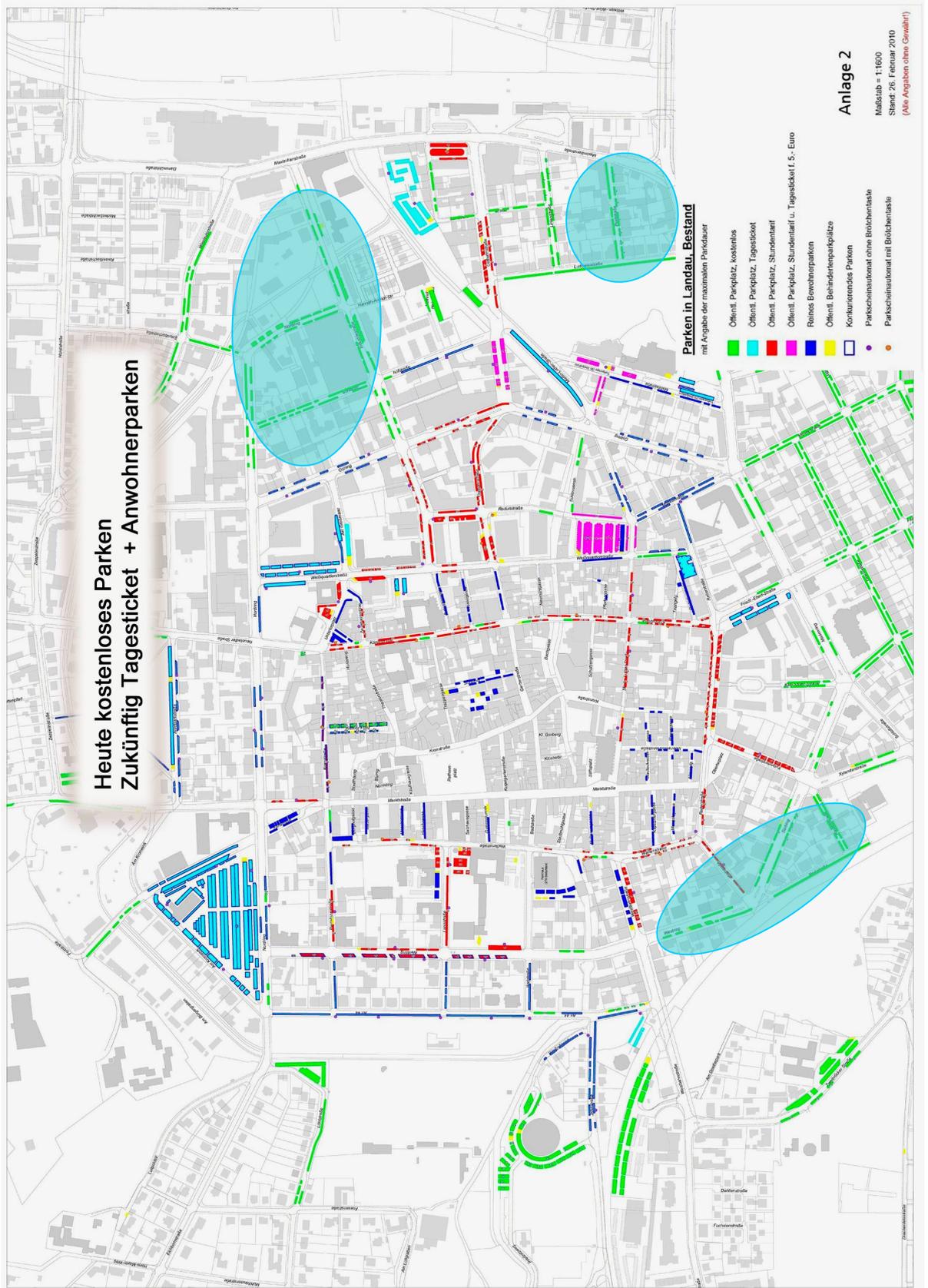
Quelle: eigene Darstellung



Aufgrund der zuvor beschriebenen Verlagerung der Kurzzeit-Parkplätze kommt es automatisch zur Verlagerung der Langzeitparkplätze. Folgende Änderungen werden im Zusammenhang mit den jeweiligen Maßnahmen notwendig (siehe hierzu auch Abb. 9). Zu den neuen Anwohnerzonen siehe Kapitel 6 auf Seite 33.

- erstmalige Bewirtschaftung der Ludowicistraße (zwischen Rheinstraße und Linienstraße) und der Poststraße mit Tagesticket sowie Anwohnerparken (neue Zone)
- Bewirtschaftung der Industriestraße zwischen Maximilianstraße und Schlachthofstraße, der Schlachthofstraße zwischen Industriestraße und Nordring sowie des Nordring zwischen dem Ostring und der Industriestraße mit Tagesticket (heute alle Bereiche kostenlos) sowie Anwohnerparken (neue Zone)
- Bewirtschaftung des Westrings zwischen Westbahnstraße und Südring, des Südrings, der Park- und der Ravelinstraße mit Tagesticket (heute alles kostenlose Parkplätze) sowie Anwohnerparken.

Abb. 14: Verlagerung Tages-Parkplätze



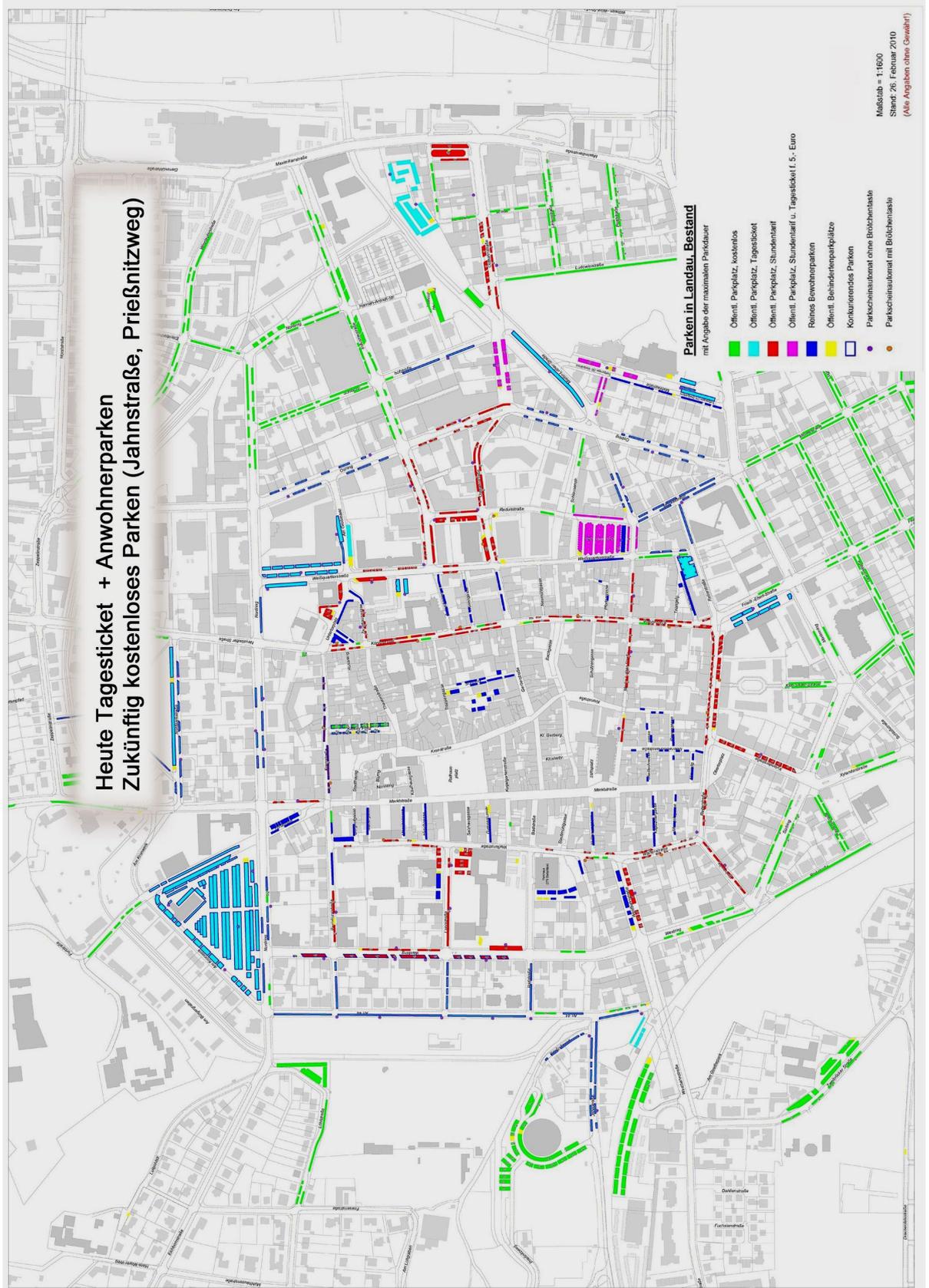
Quelle: eigene Darstellung



Die jeweiligen Verlagerungen / Beginn neuer Bewirtschaftungszonen werden im Anschluss bzw. zu Beginn der ihr zugrunde liegenden Baumaßnahmen erfolgen. Dies kann allerdings nicht mit der Einrichtung neuer bzw. Optimierung bestehender Bewohner-Parkquartiere (wie der Abbildung 17 auf Seite 38 entnommen werden kann) verglichen werden. Hier wird es bereits im Anschluss an den 1. Bauabschnitt der Ostbahnstraße zu einer umfangreichen Änderung kommen, da nicht nur ein neues Anwohnerparkquartier entstehen muss, sondern gleichzeitig bestehende Quartiere angepasst werden (zum Anwohnerparken siehe Kapitel 6).

Zusätzlich soll im Anschluss an den Beschluss dieses Konzeptes die Bewirtschaftung des Bereiches Prießnitzweg / Jahnstraße (Abb. 15 auf folgender Seite) aufgehoben werden, da dieser Bereich aufgrund der dortigen Bewirtschaftung kaum genutzt wird und die Bewirtschaftung deshalb unrentabel ist.

Abb. 15: Aufhebung der Bewirtschaftung Jahnstraße / Prießnitzweg



Quelle: eigene Darstellung

6 Zukünftiges Anwohnerparken

Abb. 16: Anwohner-Parkquartiere in Landau (Planung)



Quelle: eigene Darstellung



Der Abbildung 16 kann zum einen die Optimierung bestehender Parkquartiere und zum anderen die Einrichtung neuer Parkquartiere entnommen werden. (Im Vergleich zum Bestand siehe parallel Abbildung 3 auf Seite 9). Eine Übersicht über die zeitliche Abfolge stellt die Abbildung 17 auf Seite 38 dar.

Optimierung bestehender Parkquartiere:

Altstadt-Quartier Nr. 1 – 251 (Rotes Quartier)

- keine Änderung

Altstadt-Quartier Nr. 251 – 500 (Blaues Quartier)

- Aufgrund des Wegfalls der „reinen“ Anwohnerparkplätze am Untertorplatz werden die Parkplätze nördlich von diesem (Nordring und Weißquartiersstraße westlich des Gummi-Mayer-Parkplatzes) als reine Anwohnerparkplätze ausgewiesen. Die Parkplätze im Nordring dürfen dabei zusätzlich von den Anwohnern des Quartiers Nr. 2251-2500 (nördlich des Nordrings – Nutzung bereits heute erlaubt) benutzt werden. Kein konkurrierendes Parken.
- Zeitpunkt der Änderung: 2011; mit Beginn des Umbaus Untertorplatz

Altstadt-Quartier Nr. 501 – 750 (Grünes Quartier)

- Aufgrund der Bewirtschaftung des Bereiches am Südring (Ravelinstraße, Parkstraße, Südring und der südliche Teil des Westrings), muss dort das Anwohnerparken eingerichtet werden (siehe weiter unten Quartier Nr. 1001-1250 – in der Abb. 16 gelb). Dieser Bereich soll zusätzlich von Anwohnern des Grünen Quartiers mitgenutzt werden dürfen. Dies ist bereits heute der Fall und würde ohne diese Regelung den Parkdruck des Grünen Quartiers weiter erhöhen. Anwohner des Bereiches am Südring dürfen den Altstadtbereich jedoch nicht mitnutzen. Diese Lösung wurde auf Grundlage der Anregungen im AK-Verkehr am 29. April 2010 gewählt.
- Zeitpunkt: voraussichtlich 2013 nach Baumaßnahme Südring (führt zu keinen Stellplatzverlusten, daher in Abb. 5 nicht erwähnt); parallel zur Einführung der Bewirtschaftung des Bereiches am Südring.



Altstadt-Quartier Nr. 751 – 1000 (Weißes Quartier –in der Abbildung schwarz)

- Das Quartier wird um den südlichen Bereich (Reiterstraße) erweitert; die Parkplätze in der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Einzugsbereich um die Reiterstraße herum werden dem ehemaligen Quartier 1251-1750 (in der Abbildung Pink) entzogen. Damit wird der Zuschnitt optimiert sowie die zum Weißen Quartier zugehörige Parkplatzanzahl erhöht.
- Zeitpunkt der Änderung: 2011; parallel zur Einführung des „orangenes“ Parkquartiers (mit Einführung der Bewirtschaftung südlich und nördlich der Ostbahnstraße in Bahnhofsnähe)

Quartier 1001-1250 („gelbes“ Quartier)

- Erweiterung auf Grund der Bewirtschaftung des Bereiches Am Südring notwendig. Zudem wird der Bereich westlich der An 44 (Preißnitzweg und Jahnstraße) aus diesem Quartier entfernt, da dort die Bewirtschaftung aufgehoben wird und jeder jederzeit in diesem Bereich parken darf.
- Zeitpunkt: voraussichtlich 2013; parallel zur Einführung der Bewirtschaftung des Bereiches am Südring, nach Baumaßnahme Südring; im Falle des Bereiches westlich An 44, sobald dort die Bewirtschaftung entfällt

Quartier 1251-1750 („pinkes“ Quartier)

- Quartier wird verkleinert – siehe Optimierung Weißes Quartier und Einrichtung „orangenes“ Quartier
- Zeitpunkt: voraussichtlich 2011

Die Quartiere Nr. 2000 – 2250, Nr. 2251 – 2500 und Nr. 5001 – 5250 erfahren bis auf einen geringen Verlust innerhalb des Quartiers Nr. 2251 – 2500 (zugunsten des Blauen Quartiers) keine Änderung.

Einrichtung neuer Parkquartiere

„Orangenes“ Quartier (südlich der Ostbahnstraße)

- Sobald die Bewirtschaftung dieses Bereiches beginnt (nach Abschluss des Bauabschnittes Ostbahnstraßenboulevard zwischen HBF und Ostpark), muss den Anwohnern die Möglichkeit zum Parken eingeräumt werden. Eine Erweiterung des „pinken“ Quartiers würde die Möglichkeit eröff-



nen, dass Anwohner z.B. der Linienstraße bis an die Innenstadt fahren könnten, um einzukaufen bzw. Ärzte o.ä. aufzusuchen. Dies generiert mehr Verkehr und soll daher verhindert bzw. der Widerstand zur Nutzung des PKW für Kurzfahrten aufgrund der Pflicht zum Kauf eines Parktickets erhöht werden.

„hellgrünes“ Quartier (Nordring, Schlachthofstraße, Industriestraße)

- sobald der Bereich bewirtschaftet wird, da sonst Beeinträchtigung für die Anwohner

Die Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der Parkplätze innerhalb der jeweiligen Anwohnerparkquartiere im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes.

Tab. 3: Anwohner-Parkquartiere in Landau (Bilanz Heute - Planung)

Parkquartier	Anzahl der Parkplätze <u>Heute</u> (x) Apr. 2010 vergebene Ausweise	Anzahl der Parkplätze <u>Planung</u>
Rotes Quartier (Nr. 1-250)	120 (157)	120
Blaues Quartier (Nr.251-500)	149 (179)	146
Grünes Quartier (Nr. 501-750)	77 (168)	202
Weißes Quartier (Nr. 751-1000)	42 (84)	97
Nr. 1001-1250	290 (166)	369
Nr. 1251-1750	488 (228)	248
Nr. 2000-2250	685 (25)	685
Nr. 2251-2500	159 (75)	134
Nr. 5001-5250	29 (4)	29
„hellgrünes Quartier“ (geplant)		249
„orangenes Quartier“ (geplant)		181

Quelle: eigene Darstellung

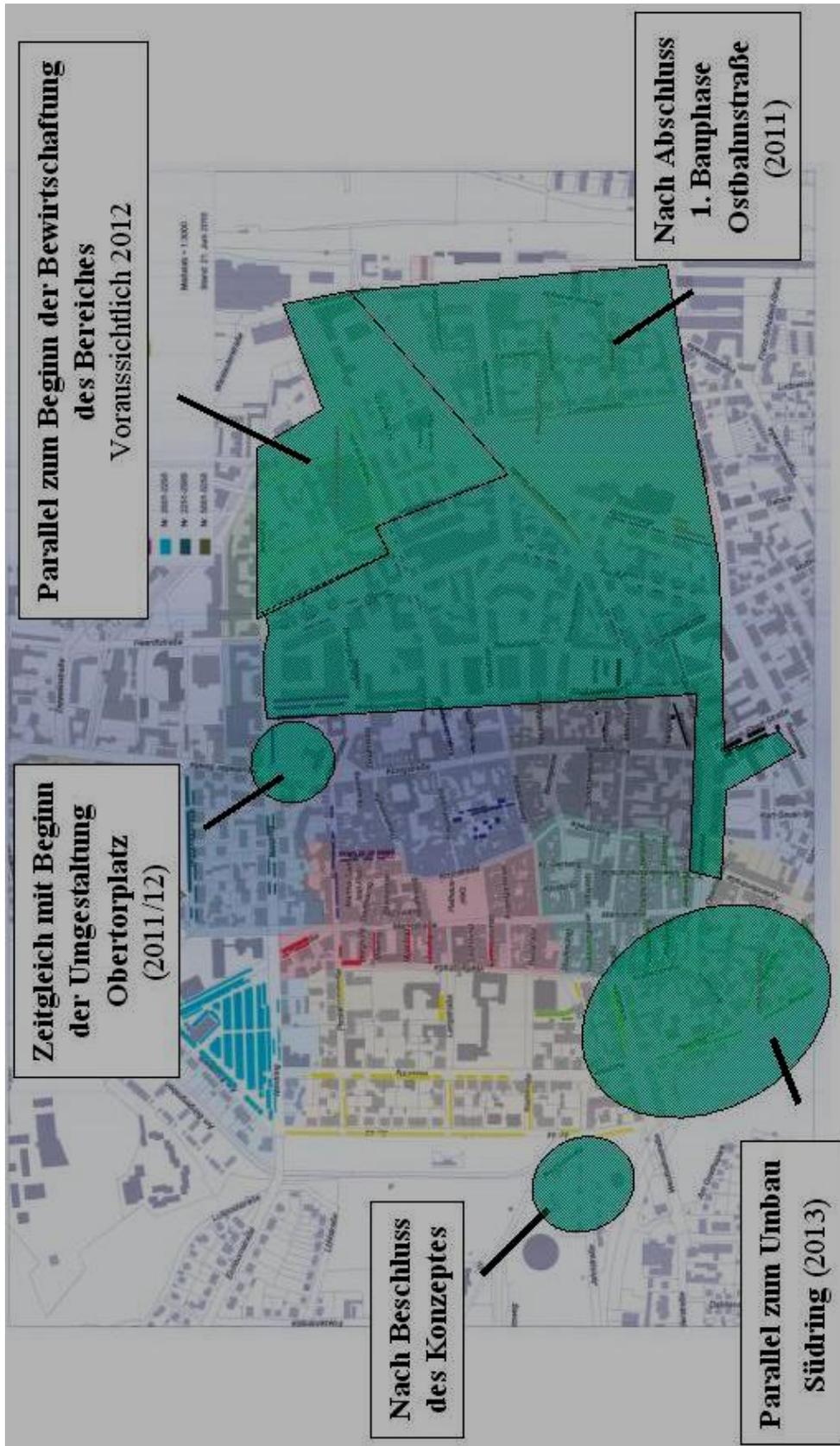


Insbesondere die Situation im grünen Quartier (Nr. 501-750) wird durch die neue Regelung „entschärft“ (vergleiche hierzu Anzahl der im April 2010 vergebenen Ausweise).

Zwar wird die Stellplatzanzahl im Quartier Nr. 1251-1750 deutlich reduziert, die Anzahl der vergebenen Ausweise muss hierbei allerdings ebenfalls anteilig auf die beiden neuen Quartiere aufgeteilt werden. Daher wird in allen drei Quartieren kein zukünftiges Problem gesehen.

Die Umsetzung / Optimierung der (neuen) Anwohnerparkquartiere wird im Gegensatz zu der Änderung der Bewirtschaftung direkt eine größere Änderung innerhalb der vorhandenen Struktur zur Folge haben (siehe Abb. 17). Aufgrund der erstmaligen Bewirtschaftung nördlich und südlich der Ostbahnstraße – zwischen Ostpark und Maximilianstraße – wird hier die Einrichtung des neuen „orangenen“ Quartiers sofort erforderlich. In diesem Zusammenhang wird das gesamte „pinke“ Quartier (Nr. 1251-1750) neu geordnet, was zusätzlich Auswirkungen auf das weiße Quartier (Nr. 751-1000) hat. Alle anderen Änderungen können anschließend Maßnahmen bezogen umgesetzt werden (siehe Abb. 17).

Abb. 17: Zeitschiene für die Optimierung der Anwohner-Parkquartiere



Quelle: eigene Darstellung



7 Fazit und Ausblick

Mit den aufgezeigten Änderungen zur heutigen Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraumes soll auf die vergangenen und kommenden städtebaulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Parkplatzverluste reagiert werden. Die Maßnahmen tragen dazu bei, dass genügend Kurzzeitstellplätze in direkter Nähe zum Hauptgeschäftsbereich vorhanden sind und dadurch die Frequentierung des Hauptgeschäftsbereiches hoch gehalten wird. Zusammen mit der Einführung des (statischen) Parkleitsystems sollen Besucher, die einen längeren Aufenthalt planen, direkt zu den größeren Parkplätzen (Tagesticket und Kurzzeit-Parken) geführt werden. Die im Verlauf des Berichtes aufgezeigten Änderungen der Bewirtschaftung werden im Zuge der städtebaulichen Maßnahmen umgesetzt. Je nach Baumaßnahmen direkt zu Beginn (z.B. Umgestaltung Untertorplatz) oder zum Abschluss (z.B. Ostbahnstraße) der jeweiligen Maßnahme. Die heute geltende Regelung „Brötchentaste“ wurde innerhalb der Fortschreibung außer Acht gelassen und soll wie bislang im Hauptgeschäftsbereich weiterhin praktiziert werden.

Die Entwicklung der Parkplatzsituation von 2000-2020 zeigt, dass, bezogen auf den kernstadtnahen Bereich, trotz Kompensationsmaßnahmen Veränderungen bei der Stellplatzanzahl stattfinden werden bzw. bereits stattgefunden haben. Wie die Ausführungen jedoch gezeigt haben, kann diese negative Entwicklung problemlos durch die vorhandenen Kapazitäten innerhalb bestehender Parkplätze aufgefangen werden. Dennoch ist es auch in Zukunft ein Ziel, den Verlust der öffentlichen Stellplätze im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen so gering wie möglich zu halten, und nach Möglichkeit weitere öffentliche Stellplätze, insbesondere in direkter Nähe zum Hauptgeschäftsbereich, zu schaffen.

Insgesamt werden zukünftig mehr Parkplätze innerhalb der Landauer Innenstadt bewirtschaftet (inkl. Bodelschwingstraße, hier jedoch keine Veränderung). Die Bilanz der bewirtschafteten Parkplätze soll mit Hilfe der folgenden Tabelle (Tab. 4) aufgezeigt werden. Diese Tabelle veranschaulicht zudem, dass die Anzahl der (von den Gewerbetreibenden für besonders wichtig empfundenen) Kurzzeit-Parkplätze ausgebaut wurde. Die Tagestickets bleiben



in etwa auf dem Niveau von heute.

Tab. 4: Bilanz der bewirtschafteten Parkplätze: 2006 / 2010 / Planung

	Anzahl 2006	Anzahl 2010	Anzahl Planung
Kurzzeit 40 min	12	12	0
Kurzzeit max. 1 Std.	34	0	0
Kurzzeit max. 2 Std.	481	462	647
Kurzzeit max. 4 Std.	388	398	392
Tagesticket	1506	1467	1469
Kurzzeit + Tagesticket 5 €	207	207	222
öff. bewirtschaftete Stellplätze	2628	2546	2730
Parkhaus Badstr.	279	279	279
Tiefgarage Mahlastr.	161	161	161
Parkhaus am Großmarkt			116
priv. bewirtschaftete Stellplätze	440	440	550
GESAMTANZAHL bewirtschaftete Stellplätze	3068	2989	3286

Quelle: eigene Darstellung

Mit der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurde das Anwohnerparken notwendigerweise neu geordnet und die angespannte Situation innerhalb einzelner Quartiere so weit wie möglich „entschärft“. Im Rahmen der zukünftigen Anwohnerparkausweisvergabe werden durch die Umstellung / Neuordnung einzelner Quartiere die betroffenen Bürger informiert werden müssen. Das Vorgehen wurde allerdings innerhalb des Erarbeitungsprozesses mit dem Bürgerbüro und der Ordnungsabteilung abgestimmt und soll mit einem geringen Aufwand, aber einer guten und ausreichenden Transparenz, an die Bürger herangetragen werden.

In Zukunft soll aufgrund der Landesgartenschau 2014 zudem eine Lösung diskutiert / vorgeschlagen werden, wie das Parken in der Südstadt für die Dauer der Landesgartenschau geregelt werden soll. Hier wird es notwendig sein, das Parkplatzangebot für die Bewohner der Südstadt zu sichern und die Nutzung des vorhandenen Angebotes durch Besucher der Landesgartenschau zu vermeiden. Eine bereits geplante Maßnahme wird sein, für die Besucher der Landesgarten-



schau temporäre Parkplätze – über die bereits vorhandenen hinaus – im Gewerbe-
park zu schaffen, um den Verkehr erst gar nicht durch die Stadt zu führen,
sondern ihn direkt an der Autobahn „abzufangen“. Weitere konkrete Maß-
nahmen innerhalb der Südstadt werden derzeit diskutiert und vor Eröffnung
der Landesgartenschau umgesetzt.

Grundsätzlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Rahmen bestimmter
Entwicklungen Abweichungen vom Konzept erforderlich werden (wie z.B. im
Bereich der Sparkasse in der Ostbahnstraße, wo aktuell eine max. Parkdauer von
40 min. zugelassen ist) bzw. die Parkkosten erhöht werden müssen. Bereits im
Rahmen der Diskussionen innerhalb der Sitzungen des Arbeitskreises Verkehr
und der Fraktionssitzungen wurden Anregungen diskutiert wie:

- Bewirtschaftung der Königstraße mit max. 1 Std. Parkdauer (bereits jetzt,
spätestens jedoch im Anschluss an einen Umbau der Straße), um die Fre-
quentierung weiter zu erhöhen.
- Prüfung der Möglichkeit der Umstellung bestimmter Tagesticketautoma-
ten (explizit auf dem Alten Meßplatz) zusätzlich auf Kurzzeit. Somit wäre
sowohl ein Tagesticket als auch ein Kurzzeitticket möglich.

Ob man diesen Anregungen folgt bzw. ob sie (kostengünstig) umsetzbar sind,
wird im Einzelfall diskutiert werden müssen.