

Konzeption des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Ludwigshafen am Rhein

- Aktualisierung März 2020 -

im Auftrag der Stadt Ludwigshafen am Rhein

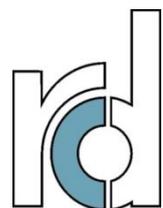
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Fischer

Dipl.-Ing. Malik Martin

Anja Frank

Darmstadt, den 31.03.2020

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorbemerkungen	1
2. Aufgaben und Ziele von Parkraumkonzepten	3
3. Rechtliche Grundlagen	5
3.1 Bewohnerparken	5
3.2 CarSharing	6
3.2.1 Arten von CarSharing	6
3.2.2 Bisherige rechtliche Situation	7
3.2.3 Das Carsharinggesetz - CsgG	8
3.3 Falschparken	8
3.3.1 Verfolgung von Parkverstößen	9
3.3.2 Abschleppen von Fahrzeugen	9
3.3.3 Derzeitige Praxis in Ludwigshafen	10
4. Analyse	11
4.1 Erhebungen	11
4.1.1 Methodik der Erhebungen	11
4.1.2 Ergebnisse der Kennzeichenerfassung	14
4.1.2.1 Gesamtbetrachtung der Bewohnerparkzonen und übrigen Bereiche	14
4.1.2.2 Betrachtung von kritischen Teilgebieten	16
4.1.2.3 Betrachtung aller überlasteten Straßenzüge	22
4.2 Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme B 44 Hochstraße Nord und der Sperrung B 37 Hochstraße Süd auf das Stellplatzangebot	24
4.2.1 Abriss B 44 Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße lang	24
4.2.2 Sperrung B 37 Hochstraße Süd	27

4.3	Derzeit bekannte städtebauliche Projekte	29
5.	Allgemeine Maßnahmen	34
5.1	Beschilderung der Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen	34
5.1.1	Derzeitige Beschilderung	34
5.1.2	Optimierung der Beschilderung	34
6.	Konzeption zur Verbesserung der Parkraumsituation	37
6.1	Grundlagen für die Konzeption	37
6.1.1	Auswirkungen der Straßenprojekte B 37 und B 44	38
6.1.2	Neubau bzw. Erweiterung von Parkhäusern	38
6.2	Exkurs Erhöhung der Attraktivität der Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen	39
6.3	Grundansatz "Kompensation des Stellplatzdefizits auf öffentlichen Parkplätzen sowie in öffentlichen Parkhäusern bzw. Tiefgaragen"	40
6.3.1	Parkhaus Rhein-Galerie (Nr. L)	41
6.3.2	Parkplatz Felix Bowling (Nr. G)	43
6.3.3	Parkplatz Westend (Nr. R)	44
6.3.4	Parkhaus Dammstraße (Nr. Q)	45
6.3.5	Parkhaus Walzmühle (Nr. V)	46
6.3.6	Tiefgarage Pfalzbau (Nr. N) sowie Parkplatz Otto-Stabel-Straße (Nr. P)	47
6.3.7	Parkhaus Bürgerhof (Nr. M)	47
6.3.8	Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Nr. E)	48
6.3.9	Parkhaus Mottstraße (Nr. D)	49
6.3.10	Provisorischer Parkplatz am Standort Rathaus Center	50
7.	Empfehlungen	52
7.1	Grundansatz (Stufe 1)	52
7.2	Kurzfristig umzusetzende, flankierende Maßnahmen (Stufe 2)	53
7.3	Mittel- bis langfristig wirkende Maßnahmen (Stufe 3)	54

7.3.1	Stärkung des Umweltverbundes	54
7.3.2	Stärkere Nutzung von CarSharing	55
7.3.3	Mobilitätsmanagement- und weitere Maßnahmen	60
7.3.4	Parkraumkonzept für eine erhöhte Stellplatznachfrage	61
7.3.5	Parkraumkonzept nach Realisierung der B 44 Stadtstraße	62
7.3.6	Übertragbarkeit der Ergebnisse der Analyse und der Konzeption auf andere Stadtteile	63
	Verzeichnis von Literatur und Quellen	64
	Verzeichnis der Abbildungen	1
	Verzeichnis der Tabellen	4
	Verzeichnis des Anhangs	6
	Anlagen	
	Anhang	

1. Vorbemerkungen

Aufgrund des Großprojektes "Abriss B 44 Hochstraße Nord und Bau Stadtstraße lang" und "Entwicklung City West" sowie "Sperrung B 37 Hochstraße Süd" und aktuellen städtebaulichen Entwicklungen im Bezirk Mitte sind im öffentlichen Verkehrsraum in Ludwigshafen gravierende Veränderungen zu erwarten. Darüber hinaus ist aufgrund der Ergebnisse des Projektes "Enge Straßen" auch in den Bezirken Süd und Nord eine nennenswerte Anzahl von Stellplätzen entfallen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 2018).

Deshalb sollte der bestehende Parkraum sowohl nach verschiedenen Kriterien als auch nach den Bedarfen während der Bauphasen und danach analysiert und ggf. neuen Bedingungen optimal angepasst werden.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über:

- 12 Statistische Bezirke im Stadtteil Süd
- 9 Statistische Bezirke im Stadtteil Mitte
- 13 Statistische Bezirke im Stadtteil Nord-Hemshof und einen kleinen Teil des Stadtteils Friesenheim

Die Grenzen des Untersuchungsgebietes wurden wie folgt beschrieben festgelegt (vgl. Abbildung 2):

- Im Osten: Lagerhausstraße, Rheinpromenade, Rheinuferstraße, Zollhofstraße, Carl-Bosch-Straße bis Bremserstraße
- Im Norden: Bremserstraße über Leuschnerstraße bis Hohenzollernstraße
- Im Westen: Hohenzollernstraße, Rohrlachstraße (einschließlich Gleisanlage DB; die Parkplätze der DB AG sowie das Felix-Bowling-Center sind im Untersuchungsraum), Frankenthaler Straße bis Hochstraße Nord, dann bis Auffahrt Heinigstraße, Pasadenaallee, Lorientallee, Hochstraße Süd bis Saarlandstraße und Von-Weber-Straße
- Im Süden: Von-Weber-Straße über Mundenheimer Straße, Böcklinstraße bis Lagerhausstraße

Die Technischen Werke Ludwigshafen und auch die Müllverbrennungsanlage liegen ebenfalls innerhalb des Untersuchungsgebietes (Stadtteil Nord-Hemshof).

Die vorliegende Ausarbeitung beinhaltet den konzeptionellen Teil der Gesamtuntersuchung.

Die Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen beziehen sich auf den normalen werktäglichen Verkehr und die daraus resultierende Parkraumnachfrage. Ereignisse mit einer erhöhten Nachfrage, wie z.B. in der Vorweihnachtszeit, müssen differenzierter betrachtet werden.

2. Aufgaben und Ziele von Parkraumkonzepten

Parkraumkonzepte dienen in erster Linie der Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in verkehrlich stark belasteten Siedlungsbereichen. Räumlicher Gegenstand sind die Innenstädte bzw. Ortskerne und angrenzende Quartiere.

Parken steht im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Konkurrenz zu anderen Flächennutzungen, vor allem zu den Nutzungsansprüchen des Fußgänger- und Radverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie den nicht verkehrlichen Nutzungen im Zusammenhang mit Aufenthalt, Kinderspiel, Grün- und Freiflächen. Die Unterbringung des Parkens ist damit abgesehen von verkehrlichen Erfordernissen eine wichtige städtebauliche Aufgabenstellung.

Unter den Nutzungsansprüchen an den Straßenraum stellt Parken den funktional am wenigsten notwendigen und damit am ehesten zu verlagernden Anspruch dar. In der öffentlichen Diskussion dagegen wird das "Anrecht auf einen Parkplatz" gegenüber den anderen Nutzungsansprüchen häufig priorisiert. Parkraumkonzepte können und sollen hier einen angemessenen Interessenausgleich gewährleisten.

Inhaltlich enthalten Parkraumkonzepte verbindliche Aussagen zum Angebot der Parkmöglichkeiten nach Lage und zur Bewirtschaftung dieses Angebotes. Mit der Umsetzung der Maßnahmen ist eine wirksame Parküberwachung und Erfolgskontrolle notwendig.

Besondere Anforderungen sind an die Gestaltung des Planungsprozesses zu stellen, der eine Konsensbildung über die vorgeschlagenen Maßnahmen ermöglichen soll, d.h. die Bürger und Betroffenen sollten entsprechend eingebunden werden.

Vorrangiges Ziel ist die wirksame Entlastung von Siedlungsbereichen vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer verbesserten Gesamtsituation für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, die städtebaulichen Nutzungen und die Ökologie.

Daraus lassen sich eine Reihe von Zielsetzungen ableiten:

- Parken als "flächenverbrauchende" Nutzung muss mit den Ansprüchen der anderen, um die knappen Flächen konkurrierenden, verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen verträglich sein.

- Die Sicherstellung der Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes sollte in der Rangfolge
 - Fußgänger,
 - Radfahrer und
 - öffentliche Verkehrsmittel

Vorrang vor einer Befriedigung der Parkraumnachfrage im Straßenraum erhalten.

Die fußläufige Erreichbarkeit von Parkplatz und ÖPNV-Haltestelle sollte dabei gleichwertig behandelt werden.

- Für die sog. "qualifizierte Parkraumnachfrage", vor allem der Anwohner und des Wirtschaftsverkehrs, müssen ausreichende Parkchancen in angemessener Entfernung von der Zieladresse gewährleistet werden. Mobilitätsbehinderte Kraftfahrer brauchen im Vergleich der Nachfragegruppen eine eindeutige Bevorrechtigung.
- Auch die durch die "fließende Komponente" des Parkens hervorgerufenen Belastungen müssen mit den anderen verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen verträglich sein. Dabei soll die räumliche Anordnung der Parkmöglichkeiten eine belastungsarme und stadtverträgliche Erschließung sicherstellen. Erschließungswege und Orientierung der Parkraumsuchenden sollen darüber hinaus eindeutig sein, um Parksuchverkehr und die damit einhergehenden Belastungen des jeweiligen städtebaulichen Umfeldes zu minimieren.
- Alle rechtlichen Möglichkeiten zur Einbeziehung des privaten Stellplatzangebotes in das Parkraumkonzept sollten konsequent genutzt werden. Dies gilt auch für die Möglichkeit einer kommunalen Stellplatzeinschränkungs- oder Verzichtssatzung.

Die genannten Zielsetzungen und Ansprüche machen deutlich, dass Parkraumkonzepte den gesamten Parkraum (öffentlich und privat) sowie die "fließende" und die "ruhende" Komponente des Kfz-Verkehrs integriert behandeln müssen und begleitende Maßnahmen zur Bildung eines tragfähigen Konsenses für die Planung und Umsetzung erfordern.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Bewohnerparken

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sind Bedingungen und Voraussetzungen für Sonderparkberechtigungen für Bewohner festgelegt. Ebenso sind darin die Nutzungsberechtigung und Kennzeichnung der für das "Bewohnerparken" vorgesehenen Bereiche geregelt (BMVI, 22.05.2017).

Bewohnerparken, also für Bewohner reservierter Parkraum, darf nur dort angeordnet werden, "wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden".

Bewohnerparken darf nicht auf privaten, öffentlich nutzbaren Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen sowie auf privaten Stellplätzen angeordnet werden.

Die maximale Ausdehnung von für Bewohner reservierten Bereichen darf (in Großstädten) 1.000 m nicht übersteigen. Ist das Gebiet, in dem der Bedarf an Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten vorliegt, größer als eine ortsangemessene Ausdehnung, so ist die Aufteilung des Bereichs möglich. Diese sind dann mit unterschiedlichen Buchstaben oder Nummern zu kennzeichnen. In Ludwigshafen wird eine Entfernung von 200 m bis 400 m als zumutbar angesehen.

Innerhalb von Bewohnerparkzonen dürfen werktags von 9:00 bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50 % und von 18:00 bis 9:00 Uhr nicht mehr als 75 % der Stellplätze für das Bewohnerparken reserviert werden.

Möglich ist auch eine Befreiung von der Pflicht, in bewirtschafteten Bereichen einen Parkschein zu kaufen oder eine Parkscheibe auszulegen.

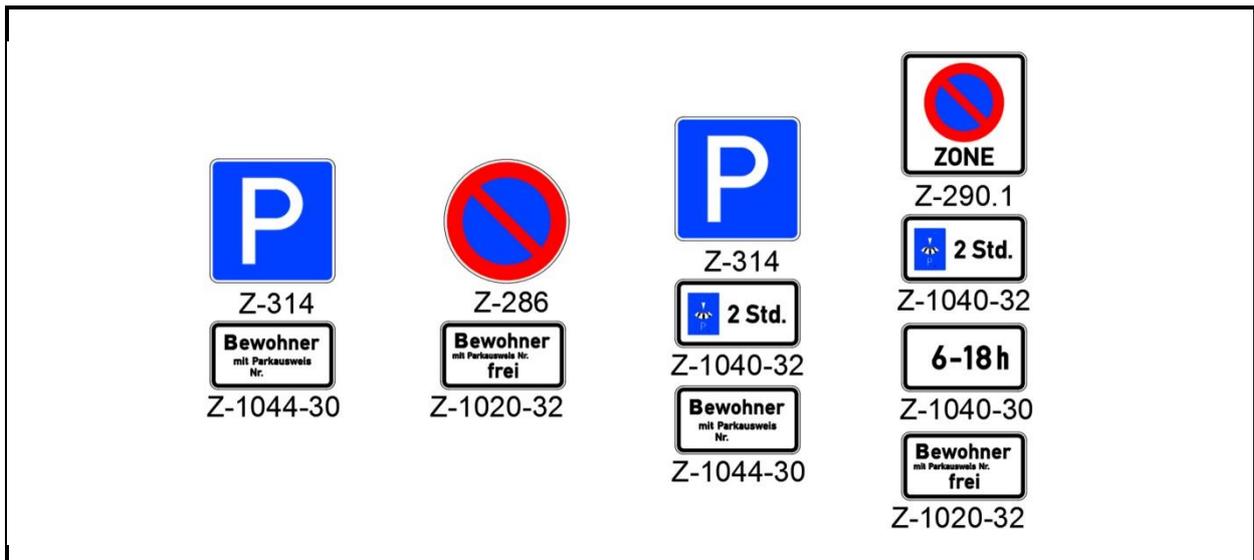


Abbildung 1: Beispiele für die Kennzeichnung von Bewohnerparken

Abbildung 1 zeigt Beispiele für verschiedene Formen der Bewohnerbevorrechtigung, je nach Bedarf an Stellplätzen für die allgemeine Nutzung.

3.2 CarSharing

3.2.1 Arten von CarSharing

Unterschieden wird zwischen zwei Arten von CarSharing. Dem stationsgebundenen CarSharing und dem stationsunabhängigen ("freefloating") CarSharing. Das stationsgebundene CarSharing zeichnet sich dadurch aus, dass die Fahrzeuge an festgelegten Standorten abgeholt und zurückgegeben werden müssen. Im Gegensatz dazu wird bei dem stationsunabhängigen CarSharing ein Stadtgebiet definiert, innerhalb dessen die Fahrzeuge an jeder beliebigen Stelle im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden dürfen (BUNDESVERBAND CARSHARING E.V., Mai 2015).

Im Fall von stationsgebundenem CarSharing müssen ausgewiesene Stellplätze im öffentlich zugänglichen Straßenraum vorgehalten werden.

3.2.2 Bisherige rechtliche Situation

Der Straßenraum in Deutschland wird durch seine öffentliche Widmung dem Gemeingebrauch zur Verfügung gestellt. Es dürfen also keine Nutzer oder Nutzergruppen bevorrechtigt oder benachteiligt werden. Er ist für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zugänglich, was der Idee widerspricht, Stellplätze für bestimmte Nutzergruppen zu reservieren.

Es bestand deshalb bisher nur die Möglichkeit, private oder nicht-öffentliche Stellplätze anzumieten. Die Erfahrung zeigt aber, dass an den Stellen, wo der Bedarf für CarSharing Stellplätze besteht, kein oder kaum Angebot vorhanden ist.

Durch die StVO ist es möglich, bestimmte Bereiche des öffentlichen Straßenraums für einzelne Nutzergruppen frei zu halten, allerdings kennt die StVO nicht das CarSharing und selbst wenn, dann wäre eine Beschränkung auf die Fahrzeuge eines bestimmten CarSharing-Anbieters nicht möglich (BMVI, 19.10.2017).

Über eine Sondernutzung können Flächen des öffentlichen Straßenraums für Nutzungen frei gegeben werden, die über den üblichen Gemeingebrauch hinausgehen. Problematisch dabei ist, dass das Parken von Fahrzeugen einen üblichen Gemeingebrauch darstellt und somit eigentlich nicht als Sondernutzung betrachtet werden kann. Das kann umgangen werden, indem Flächen z.B. als "Mobilpunkte" ausgewiesen werden und sich somit von reinem Parken unterscheiden.

Die Stadt Freiburg im Breisgau hat als Vorreiter in Sachen Mobilitätskonzepte und CarSharing in den letzten Jahren einen anderen Weg gewählt, da es für die große Anzahl an geplanten Stellplätzen im Stadtgebiet aus Sicht der Verwaltung über die Sondernutzung zu keinem Erfolg führen würde. Es wurde deshalb ein Bebauungsplan aufgestellt, um die notwendige Anzahl an Flächen im öffentlichen Straßenraum zu entwidmen und sie in private Flächen umzuwandeln, damit sie von CarSharing-Anbietern angemietet werden können (SCHICK, PETER UND HERFFS, GEORG, 2017). Nachteile bei dieser Lösung sind ein sehr großer Aufwand und mangelnde Flexibilität für eine spätere Anpassung.

3.2.3 Das Carsharinggesetz - CsgG

Das Carsharinggesetz, welches von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) erarbeitet wurde, ist am 1. September 2017 in Kraft getreten.

Darin werden unter anderem der Begriff des CarSharings sowie die Kennzeichnung der Fahrzeuge definiert. Es wird weiterhin die Bevorrechtigung von stationsbasiertem und "free floating" CarSharing festgelegt. Für das stationsbasierte CarSharing wird zudem die Grundlage geschaffen, um über eine Sondernutzung Stellplätze für ausgewählte Anbieter zeitlich begrenzt auf längstens acht Jahre zur Verfügung zu stellen. Danach muss die Stellplatzvergabe neu ausgeschrieben werden, und zwar wieder für längstens acht Jahre (BMVI 2017).

3.3 Falschparken

In §12 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist unter anderem festgelegt, wo und unter welchen Umständen das Halten bzw. Parken unzulässig ist. Im Folgendem ein Auszug aus §12 der StVO (Zitat):

"1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
4. auf Bahnübergängen,
5. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5,00 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,

2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
5. vor Bordsteinabsenkungen " (Zitatende).

3.3.1 Verfolgung von Parkverstößen

Grundsätzlich ist der Fahrer für Halt- und Parkverstöße verantwortlich, ist dieser nicht zu ermitteln, können dem Halter durch Kostenbescheid die Verfahrenskosten auferlegt werden (§25a StVG). Die Ahndung richtet sich nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog (BKatV).

3.3.2 Abschleppen von Fahrzeugen

"Der verkehrswidrige Zustand eines verbotswidrig geparkten Fahrzeugs kann neben der Ahndung als Ordnungsverstoß von der Fachbehörde durch Abschleppen beseitigt werden. Es handelt sich um eine Maßnahme zur allgemeinen Gefahrenabwehr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nach den Polizeigesetzen der Länder. Die Beseitigung des verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugs steht unter dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit."

Die Länder entwickeln auf der Grundlage der Rechtsprechung "Abschleppkataloge", die den Vollzug erleichtern. Abschleppen kommt bei groben Verstößen gegen Halt- und Parkverbote in Betracht, wenn die Verkehrsstörung nicht auf andere Weise zu beseitigen ist. Eine konkrete Gefährdung oder Behinderung ist nicht erforderlich, weil die Fachbehörde nicht warten muss, bis sich die Störung unmittelbar auswirkt (VGH München SVR 2007, 196; OVG Greifswald NJW 2015, 2514: es genügt eine Funktionsbeeinträchtigung, z.B. bei Fußgängerzonen oder Grünanlage; VG Schleswig VerkMitt 2015 Nr. 56) - (SCHURIG, ROLAND, Oktober 2015).

3.3.3 Derzeitige Praxis in Ludwigshafen

Seit Mitte November 2017 werden in Ludwigshafen verstärkt falsch parkende Fahrzeuge abgeschleppt. Davon betroffen sind Fahrzeuge, die mindestens drei Minuten an folgenden Stellen widerrechtlich abgestellt sind:

- Feuerwehrzufahrten
- absolutes Haltverbot
- Fußgängerzonen
- Behinderten-Stellplätze

Im Mittel werden seitdem ca. 25 Fahrzeuge pro Tag abgeschleppt. Vorher waren es i.d.R. 10 bis 15 Fahrzeuge pro Tag.

4. Analyse

4.1 Erhebungen

4.1.1 Methodik der Erhebungen

Das Untersuchungsgebiet wurde für die Erhebung in die Erhebungsbezirke Nord, Mitte und Süd unterteilt. Der Erhebungsbezirk Nord umfasst den Stadtteil Nord-Hemshof und einen kleinen Teil des Stadtteils Friesenheim. Die Erhebungsbezirke Mitte und Süd umfassen große Teile des jeweils gleichnamigen Stadtteils.



Abbildung 2: Untersuchungsgebiet mit Erhebungsbezirken

Jeder Erhebungsbezirk wurde jeweils an einem repräsentativen Werktag in sechs Zeitintervallen erhoben, um die Nachfrage über den Tag abbilden zu können.

Erfasst wurden das Stellplatzangebot und die Auslastung von:

- öffentlichen Straßen
- städtischen öffentlichen Parkplätzen
- privaten, öffentlich nutzbaren Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen
- privaten, nicht öffentlichen Parkplätzen (z.B. Bewohner auf dem Hof oder in Tiefgarage), soweit sie vom Straßenraum einsehbar sind

Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt 9.007 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (vgl. Tabelle 1) und 7.415 private, öffentlich nutzbare Stellplätze (vgl. Tabelle 2).

Bezirk	Süd	Mitte	Nord	Gesamt
Stellplätze	3.602	1.691	3.714	9.007
Nachfrage morgens¹⁾	3.091 (86 %)	1.627 (96 %)	3.236 (87 %)	7.954 (88 %)
max. Nachfrage tagsüber²⁾	3.141 (87 %)	1.725 (102 %)	3.414 (92 %)	8.280 (92 %)

¹⁾ 04:00 - 06:00 Uhr: Bewohner

²⁾ 11:00 - 13:00 Uhr: Bewohner, Beschäftigte, Kurzzeitparker

Tabelle 1: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum (vgl. Anlage 1 und Anlage 2)

Bezirk	Süd	Mitte	Nord	Gesamt
Stellplätze	1.239	5.423	753	7.415
Nachfrage morgens¹⁾	60 (5 %)	190 (4 %)	110 (15 %)	360 (5 %)
max. Nachfrage tagsüber²⁾	542 (44 %)	2.304 (42 %)	337 (45 %)	3.183 (43 %)

¹⁾ 04:00 - 06:00 Uhr: Bewohner

²⁾ 11:00 - 13:00 Uhr: Bewohner, Beschäftigte, Kurzzeitparker

Tabelle 2: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage auf privaten, öffentlich nutzbaren Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen (vgl. Anlage 3 und Anlage 4)

Die Aufnahme des ruhenden Verkehrs erfolgte durch eine Kennzeichenerfassung in den sechs Intervallen von 04:00 - 06:00 Uhr, 09:00 - 11:00 Uhr, 11:00 - 13:00 Uhr, 14:00 - 16:00 Uhr,

16:00 - 18:00 Uhr und 18:00 - 20:00 Uhr am 06. April 2017 im Erhebungsbezirk Süd, am 25. April 2017 im Erhebungsbezirk Mitte und am 27. April 2017 im Erhebungsbezirk Nord. Dabei handelte es sich jeweils um einen repräsentativen Werktag (Dienstag/Donnerstag), außerhalb der Schulferien der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg.

Als Grundlage für die Kennzeichenerfassung wurde fortlaufend die Parkregelung im Untersuchungsgebiet erhoben und in Planunterlagen dokumentiert.

Für die Kennzeichenerfassung wurden die Erhebungsbezirke in 10 bzw. 11 Erhebungsbereiche unterteilt. Dem Erhebungspersonal wurde jeweils ein Erhebungsbereich zugewiesen. Die Erheber mussten entsprechend einer auf einem Plan eingezeichneten Route diese ablaufen und dabei die Kennzeichen notieren. Dazu ist die Route in mehrere Straßenabschnitte unterteilt, die in der Regel von einem Kreuzungspunkt zum nächsten reichen. In Laufrichtung wurden dann nach Abschnitten getrennt die letzten drei Ziffern oder Buchstaben des Kfz-Kennzeichens sowie der Fahrzeugtyp (Pkw, Anhänger, Kraftrad, Transporter, Wohnmobil, Lkw, Bus) notiert. Zusätzlich wurde erfasst, ob ein Bewohnerparkausweis im Fahrzeug auslag und ob das Fahrzeug widerrechtlich abgestellt wurde.

Methodik und Ergebnisse der Erhebungen sind in einer gesonderten Ausarbeitung detailliert beschrieben (DURTH ROOS CONSULTING GMBH, März 2020).

Neben den Ergebnissen zum Stellplatzangebot (vgl. Anlage 1) und zur Parkraumnachfrage (vgl. Anlage 2) enthält der Analyseteil die nachfolgend aufgeführten Auswertungen:

- Auswertung der Dokumentation der ausgewiesenen Bewohnerparkzonen
- Auswertung der Beschilderungspläne des vorhandenen statischen Parkleitsystems
- Auswertung der Kfz-Bestandsdaten
- Auswertung der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen
- Parkraumregelung
 - Art der Parkraumregelung im öffentlichen Straßenraum
 - Auswertung der derzeit erhobenen Parkgebühren
- CarSharing

4.1.2 Ergebnisse der Kennzeichenerfassung

4.1.2.1 Gesamtbetrachtung der Bewohnerparkzonen und übrigen Bereiche

Die Kennzeichenerfassung wurde nach Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen ausgewertet.

Bezogen auf die gesamten Bewohnerparkzonen und die übrigen Bereiche ist hierbei die Stellplatzbilanz für das jeweilige gesamte Gebiet maßgebend. Dabei wird unterstellt, dass das vorhandene Stellplatzangebot vollständig ausgenutzt wird, heißt, dass die Falschparker in einem überlasteten Straßenzug in benachbarte Straßenzüge mit freien Stellplätzen ausweichen. Berücksichtigt wird dabei jeweils das maximale Defizit der sechs Erhebungsintervalle (vgl. Anlage 5).

Bezirk Süd

Im Bezirk Süd ist lediglich die Bewohnerparkzone 12 I in der Zeit von 04:00 bis 06:00 Uhr überlastet. Das Defizit beträgt hier 41 Stellplätze, bezogen auf ein Angebot von 674 Stellplätzen.

Im übrigen Bereich Süd II gibt es von 11:00 bis 13:00 Uhr ein maximales Defizit von 27 Stellplätzen (vgl. Anlage 2). Der übrige Bereich Süd I weist von 09:00 bis 11:00 Uhr ein kleines Defizit von 2 Stellplätzen auf.

Bezirk Mitte

Der Bezirk Mitte ist durch einen hohen Parkdruck geprägt. Davon betroffen sind Bewohner in den Bewohnerparkzonen I, IV und VI. Hier wurden in der Zeit von 04:00 bis 06:00 Uhr 21, 3 bzw. 29 Falschparker registriert. Auch übrige Bereiche sind in diesem Zeitraum betroffen. Das größte Defizit wurde im übrigen Bereich Mitte IV mit 34 Falschparkern festgestellt. Im übrigen Bereich Mitte III fanden 5 Bewohner keinen legalen Stellplatz (vgl. Anlage 2).

Insbesondere in den Bewohnerparkzonen in der östlichen Innenstadt ist tagsüber ein hoher Parkdruck hauptsächlich verursacht durch Kurzzeitparker festzustellen. Die meisten Falschparker wurden in der Bewohnerparkzone V mit 57 widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen im Zeitraum von 14:00 bis 16:00 Uhr registriert, gefolgt von Bewohnerparkzone III mit 51 Falschparkern und der Bewohnerparkzone II mit 25 Falschparkern (jeweils 09:00 bis 11:00 Uhr).

In Bewohnerparkzone I beträgt das Defizit zwischen 11:00 und 13:00 Uhr 14 Fahrzeuge. Auch in den übrigen Bereichen ist tagsüber eine Überparkung festzustellen (vgl. Anlage 2).

Bezirk Nord

In der Bewohnerparkzone 13 II gibt es durch den Wegfall von insgesamt 30 Stellplätzen aufgrund des Projektes "Enge Straßen" sowie durch die Nichtberücksichtigung von 31 Stellplätzen im verkehrsberuhigten Abschnitt der Gräfenaustraße ein erhebliches Defizit. In einem verkehrsberuhigten Bereich darf nicht außerhalb gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Derzeit ist eine Erweiterung der Parkmöglichkeiten in diesem Verkehrsabschnitt der Gräfenaustraße geplant. Damit wird sich das Defizit in der Gräfenaustraße reduzieren. Das größte Defizit ist mit 180 Stellplätzen in der Zeit von 04:00 bis 06:00 Uhr festzustellen. Aber auch tagsüber sind immer Fahrzeuge widerrechtlich abgestellt. Die Spitze wurde im Zeitraum von 16:00 bis 18:00 Uhr mit 116 falsch geparkten Fahrzeugen erhoben.

Defizite sind auch in den Bewohnerparkzonen 13 III und 13 IV in der Zeit von 04:00 bis 06:00 Uhr mit 38 bzw. mit 17 falsch geparkten Fahrzeugen festzustellen. Tagsüber ist in der Bewohnerparkzone 13 IV im Zeitraum von 16:00 bis 18:00 Uhr das größte Defizit mit 21 falsch geparkten Fahrzeugen erhoben worden. In der Bewohnerparkzone 13 III besteht im Zeitraum von 18:00 bis 20:00 Uhr ein Defizit von 19 Fahrzeugen.

D.h., in den drei genannten Bewohnerparkzonen sind Bewohner, die nachts keinen legalen Stellplatz finden, direkt betroffen. Das Defizit, das tagsüber besteht, wird dagegen von Beschäftigten und Kurzzeitparkern verursacht.

In den Bewohnerparkzonen 13 I, 13 V und 15 III sowie in den übrigen Bereichen finden die Bewohner ausreichend Stellplätze. Tagsüber wird das Stellplatzangebot aber von Beschäftigten und Kurzzeitparkern nahezu ausgeschöpft.

In Tabelle 3 ist das in den Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen maximal auftretende Stellplatzdefizit zusammengefasst dargestellt.

Auf die Brennpunkte in den Teilgebieten in allen Bezirken wird in Kapitel 4 Punkt 4.1.2.2 eingegangen.

Bezirk	Bewohnerparkzone (BWPZ) / übriger Bereich (ÜB)	Maximales Stellplatzdefizit		
		Zeitintervall	Anzahl Stellplätze	Nutzergruppe
Süd	BWPZ 12 I	04:00 - 06:00 Uhr	41	Bewohner
	ÜB Süd I	09:00 - 11:00 Uhr	2	Beschäftigte Kurzzeitparker
	ÜB Süd II	11:00 - 13:00 Uhr	27	Beschäftigte Kurzzeitparker
Mitte	BWPZ I	04:00 - 06:00 Uhr	21	Bewohner
	BWPZ II	09:00 - 11:00 Uhr	25	Beschäftigte Kurzzeitparker
	BWPZ III	09:00 - 11:00 Uhr	51	Beschäftigte Kurzzeitparker
	BWPZ IV	04:00 - 06:00 Uhr	3	Bewohner
	BWPZ V	14:00 - 16:00 Uhr	57	Beschäftigte Kurzzeitparker
	BWPZ VI	04:00 - 06:00 Uhr	29	Bewohner
	ÜB Mitte I	16:00 - 18:00 Uhr	2	Beschäftigte Kurzzeitparker
	ÜB Mitte III	14:00 - 16:00 Uhr	12	Beschäftigte Kurzzeitparker
	ÜB Mitte IV	04:00 - 06:00 Uhr	34	Bewohner
Nord	BWPZ 13 II	04:00 - 06:00 Uhr	180	Bewohner
	BWPZ 13 III	04:00 - 06:00 Uhr	38	Bewohner
	BWPZ 13 IV	16:00 - 18:00 Uhr	21	Beschäftigte Kurzzeitparker

Tabelle 3: Maximales Stellplatzdefizit in Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen

Blendet man die abgestellten Fahrzeuge von Beschäftigten aus, verbessert sich die Situation bereits deutlich (vgl. Anlage 2).

4.1.2.2 Betrachtung von kritischen Teilgebieten

In den einzelnen Bezirken wurden einige Teilgebiete identifiziert, in denen ein besonders hoher Parkdruck festgestellt wurde. In Kapitel 4 Punkt 4.2.1.3 des Analyseteils sind diese Teilgebiete und die Auslastungen der darin liegenden Straßenzüge detailliert dargestellt. Die Darstellung aller überlasteten Straßenzüge in den sechs betrachteten Zeitintervallen ist in den Anlagen 10 bis 12 im Analyseteil enthalten.

Es handelt sich um folgende Teilgebiete mit dem jeweils genannten zentralen Straßenzug:

- Bezirk Süd
 - Teilgebiet 1: Wittelsbachstraße
- Bezirk Mitte
 - Teilgebiet 2: Bürgermeister-Kutterer-Straße
 - Teilgebiet 3: Wredestraße
 - Teilgebiet 4: Fußgängerzone Bismarckstraße
- Bezirk Nord
 - Teilgebiet 5: Gräfenaustraße
 - Teilgebiet 6: Prinzregentenstraße

Für die Teilgebiete wurde im Umkreis von 400 m eine Stellplatzbilanz erstellt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die widerrechtlich im zentralen Straßenzug und in benachbarten Straßen abgestellten Fahrzeuge in zumutbarer Entfernung in nicht ausgelasteten Straßenzügen legal abgestellt werden könnten.

Bezirk Süd

Teilgebiet	Uhrzeit	Defizit in überlasteten Straßen	Freie Plätze in nicht ausgelasteten Straßen	Stellplatzbilanz
TG 1	04:00 - 06:00	-273	270	-3
	09:00 - 11:00	-122	329	207
	11:00 - 13:00	-118	298	180
	14:00 - 16:00	-124	350	226
	16:00 - 18:00	-163	348	185
	18:00 - 20:00	-190	359	169

 Überlastung

Erhebung der Stellplatznachfrage: April 2017

Erhebung des Stellplatzangebotes: Juni 2019

Tabelle 4: Stellplatzbilanz für das Teilgebiet 1 im Bezirk Süd

Abbildung 3 enthält eine Darstellung der Lage des kritischen Teilgebietes im Bezirk Süd.

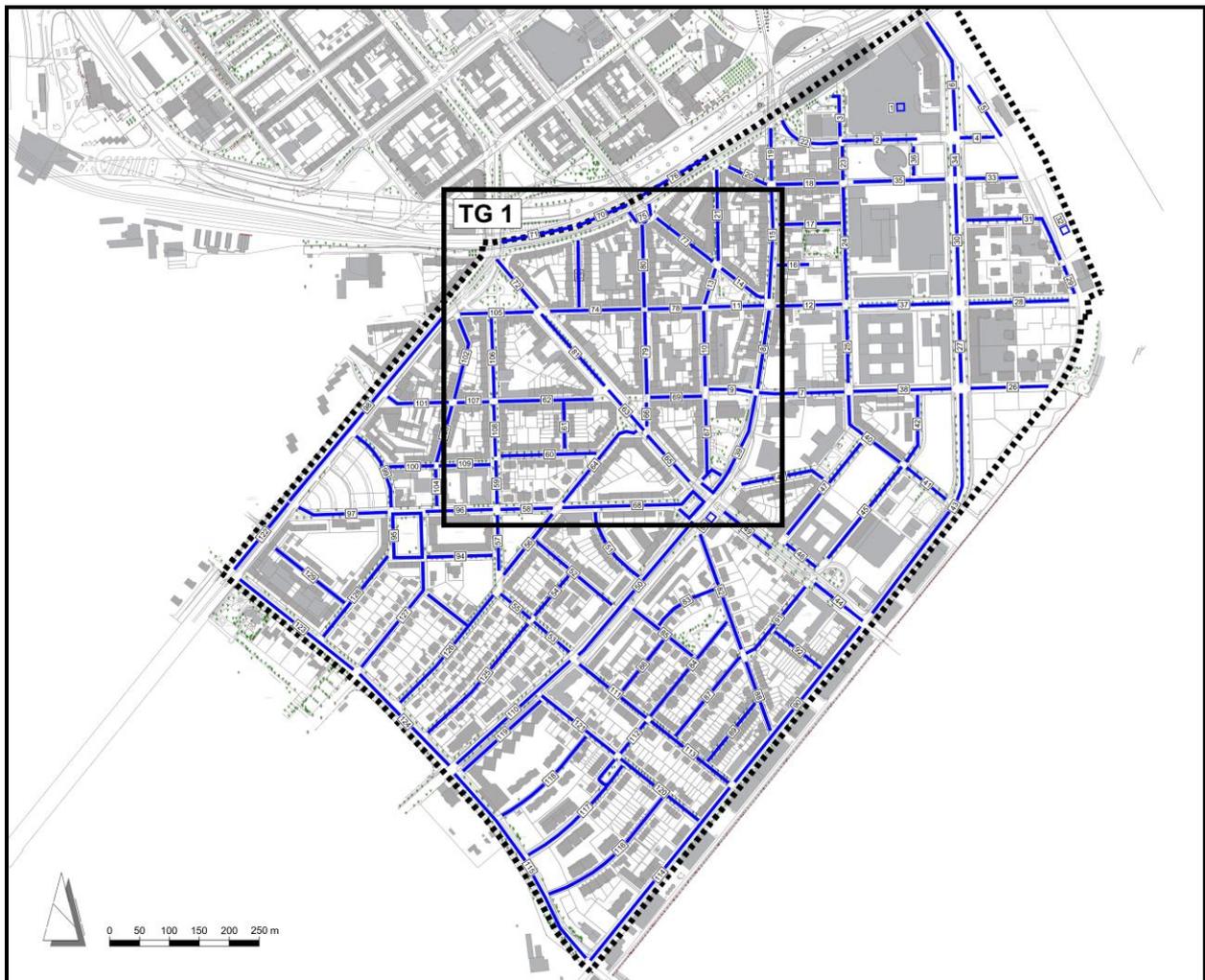


Abbildung 3: Lage des Teilgebietes 1 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Süd

Im kritischen Teilgebiet 1 im Bezirk Süd könnte bis auf den Zeitraum von 04:00 bis 06:00 Uhr eine Überlastung der öffentlichen Straßen vermieden werden, wenn die Nutzer der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum etwas weitere, aber zumutbare Wege in Kauf nehmen würden. So könnte z.B. das Defizit in der Wittelsbachstraße (Straßenzug 65) in der Zeit von 04:00 Uhr bis 06:00 Uhr in Höhe von 16 Stellplätzen in der Kurfürstenstraße (Straßenzug 68) und der Herzogstraße (Straßenzug 51), in denen zu diesem Zeitpunkt insgesamt noch 16 Stellplätze vorhanden waren, ausgeglichen werden.

Es wird deshalb empfohlen, die Problematik den Parkplatznutzern (Anwohner, Beschäftigte und Kurzzeitparker) deutlich zu machen und für eine Verhaltensänderung zu werben, z.B. durch Verteilung von Flyern unter die Scheibenwischer abgestellter Fahrzeuge und/oder Postwurfsendungen.

Teilgebiet 1 umfasst die Bewohnerparkzone 12 I und den nördlichen Teil von Bewohnerparkzone 12 II.

Im nördlichen Teil des Teilgebietes 1 hat sich die Situation des ruhenden Verkehrs weiter verschärft, da aufgrund des Projektes "Enge Straßen" 59 Stellplätze entfallen sind. Die Bewohner dieses Wohngebietes müssen z.T. mehr als 400 m weite Wege in Kauf nehmen, um einen freien Stellplatz zu finden, zumal die Parkplätze unter der Pilzhochstraße wegen der Brückensperrung nicht mehr zur Verfügung stehen. Lediglich der Parkplatz Westend weist nachts noch genügend freie Stellplätze auf.

Bezirk Mitte

Teilgebiet	Uhrzeit	Defizit in überlasteten Straßen	Freie Plätze in nicht ausgelasteten Straßen	Stellplatzbilanz
TG 2	04:00 - 06:00	-84	27	-57
	09:00 - 11:00	-55	81	26
	11:00 - 13:00	-55	69	14
	14:00 - 16:00	-45	101	56
	16:00 - 18:00	-43	93	50
	18:00 - 20:00	-49	57	8
TG 3	04:00 - 06:00	-79	110	31
	09:00 - 11:00	-111	73	-38
	11:00 - 13:00	-121	60	-61
	14:00 - 16:00	-118	69	-49
	16:00 - 18:00	-86	76	-10
	18:00 - 20:00	-99	79	-20
TG 4	04:00 - 06:00	-46	76	30
	09:00 - 11:00	-87	9	-78
	11:00 - 13:00	-89	7	-82
	14:00 - 16:00	-43	21	-22
	16:00 - 18:00	-57	29	-28
	18:00 - 20:00	-47	22	-25

 Überlastung

Erhebung der Stellplatznachfrage: April 2017

Erhebung des Stellplatzangebotes: Juni 2019

Tabelle 5: Stellplatzbilanz für die Teilgebiete 2 bis 4 im Bezirk Mitte

Abbildung 4 zeigt die Lage der kritischen Teilgebiete im Bezirk Mitte. Die Überlagerungsbereiche werden jeweils zur Hälfte den beiden Teilgebieten zugeordnet, wie Abbildung 4 beispielhaft zeigt.

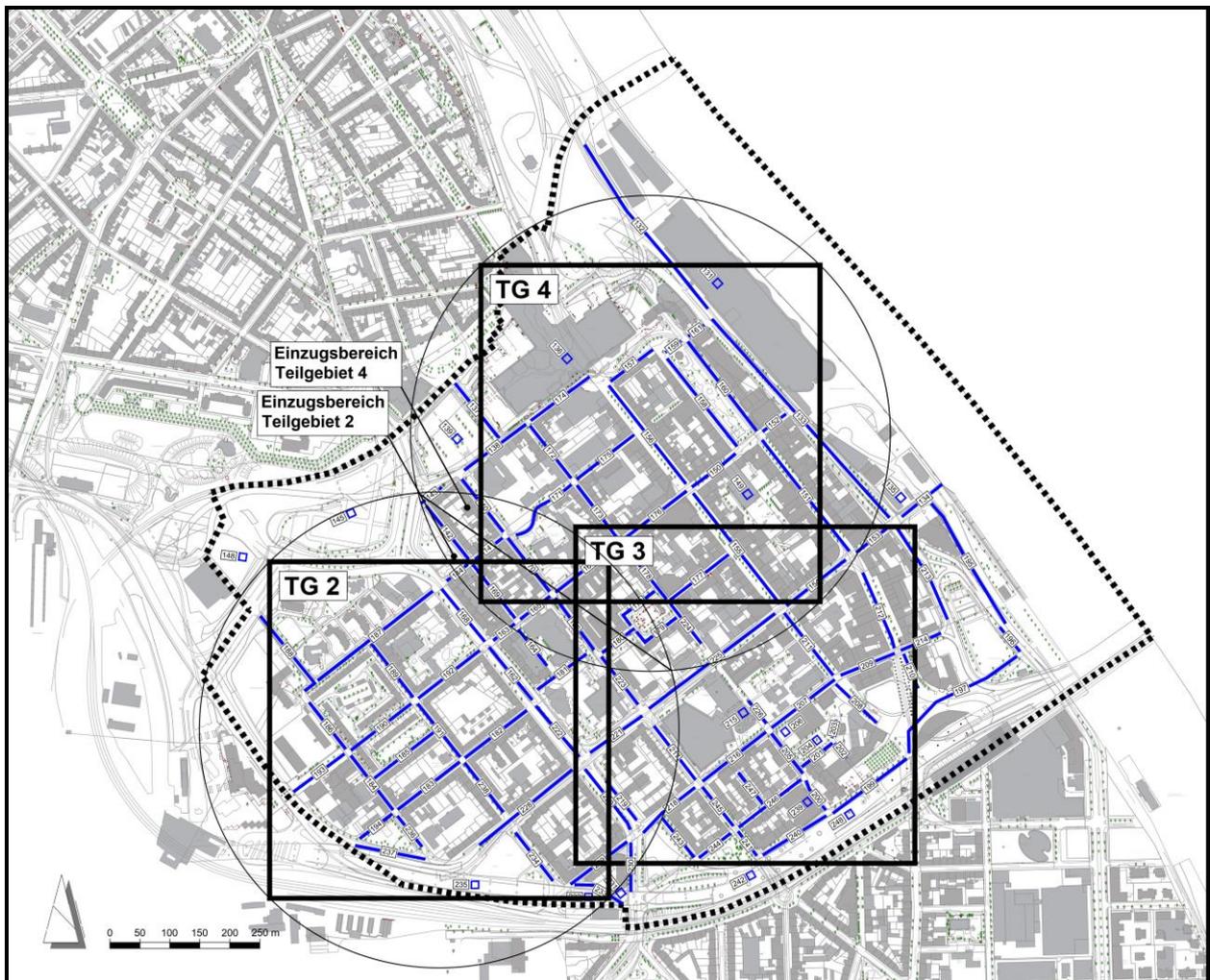


Abbildung 4: Lage der Teilgebiete 2 bis 4 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Mitte

Das Teilgebiet 2 (Abbildung 4) umfasst einen Großteil der Bewohnerparkzone VI im Erhebungsbezirk Mitte. Die Bürgermeister-Kutterer-Straße ist im Zeitraum von 04:00 bis 06:00 Uhr überlastet. Hier findet sich hauptsächlich dichte Wohnbebauung wieder, aber auch öffentliche Einrichtungen, wie z.B. das Gesundheitsamt.

Das in Teilgebiet 2 vorhandene Defizit von 57 Stellplätzen kann auf dem Parkplatz Westend (Nr. R) ausgeglichen werden.

Im Teilgebiet 3 (Abbildung 4) sind Straßenzüge mit viel Einzelhandel und Gewerbe um den Theaterplatz enthalten, zentraler Straßenzug ist die Wredestraße.

Die Fußgängerzone in der Bismarckstraße zieht sich auch durch das Teilgebiet 4. Es herrscht hier ebenfalls tagsüber ein hoher Parkdruck, der sich in widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen u.a. in der Fußgängerzone widerspiegelt.

Das Defizit in den Teilgebieten kann in den vorhandenen Parkhäusern ausgeglichen werden.

Bezirk Nord

Im Bezirk Nord gibt es zwei kritische Teilgebiete gemäß Abbildung 5.

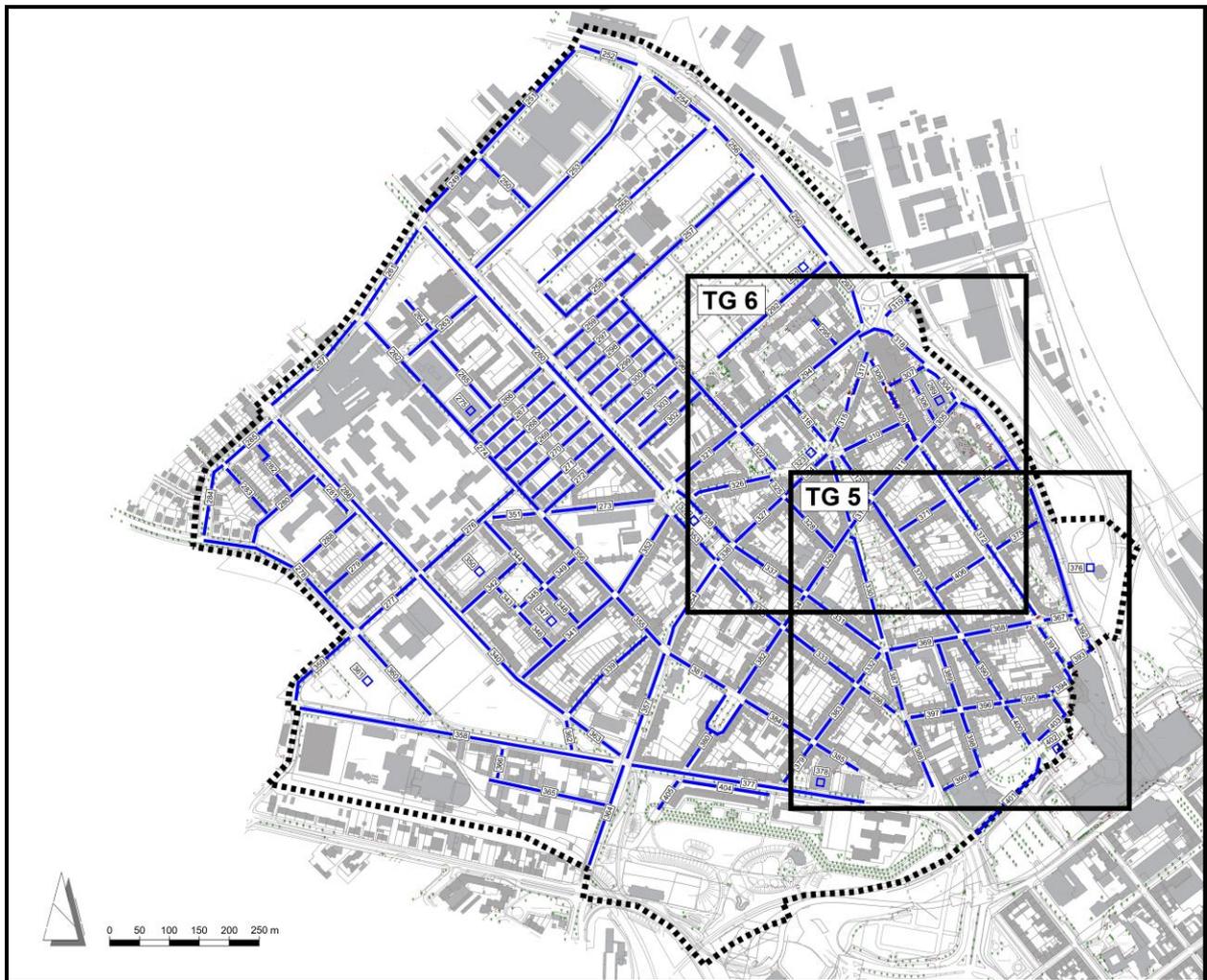


Abbildung 5: Lage der Teilgebiete 5 und 6 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Nord

Die Teilgebiete 5 und 6 (Abbildung 5) umfassen die Bewohnerparkzonen 13 I, 13 II, 13 III und 13 IV mit dichter Wohnbebauung. Durch beide Teilgebiete zieht sich eine Fußgängerzone vom Bernhard-Timm-Platz über die Prinzregentenstraße bis zum Carl-Wurster-Platz, entlang der Einzelhandel und Gastronomie angesiedelt sind. Die unterschiedliche Nutzung des Quartiers sorgt in Kombination mit der dichten Bebauung zu einer ganztägig hohen Stellplatznachfrage

von Anwohnern, Beschäftigten und Kurzzeitparkern, der das im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehende Stellplatzangebot übersteigt.

Ursache für das hohe Defizit insbesondere im Teilgebiet 6 ist u.a. der zusätzliche Entfall von 37 Stellplätzen aufgrund des Projektes "Enge Straßen".

Teilgebiet	Uhrzeit	Defizit in überlasteten Straßen	Freie Plätze in nicht ausgelasteten Straßen	Stellplatzbilanz
TG 5	04:00 - 06:00	-158	16	-142
	09:00 - 11:00	-58	40	-18
	11:00 - 13:00	-64	36	-28
	14:00 - 16:00	-66	31	-35
	16:00 - 18:00	-118	37	-81
	18:00 - 20:00	-102	25	-77
TG 6	04:00 - 06:00	-158	41	-117
	09:00 - 11:00	-114	61	-53
	11:00 - 13:00	-110	58	-52
	14:00 - 16:00	-99	64	-35
	16:00 - 18:00	-91	86	-5
	18:00 - 20:00	-105	82	-23

 Überlastung

Erhebung der Stellplatznachfrage: April 2017

Erhebung des Stellplatzangebotes: Juni 2019

Tabelle 6: Stellplatzbilanz für die Teilgebiete 5 und 6 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Nord

Das Parkhaus Mottstraße (Nr. D) mit 394 Stellplätzen ist nachts geschlossen und liegt am nordöstlichen Rand des Stadtteils Nord-Hemshof. Das nächtliche Defizit von 117 Stellplätzen und das tägliche Defizit in Teilgebiet 6 könnte im Parkhaus Mottstraße gedeckt werden. Das Defizit in Teilgebiet 5 könnte z.T. im Parkhaus Mottstraße und z.T. im Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Nr. E) aufgefangen werden.

4.1.2.3 Betrachtung aller überlasteten Straßenzüge

In den Anlagen 6.1 bis 6.3 sind alle Straßenzüge, die mindestens in einem Erhebungsintervall überparkt waren, nach den vorgenannten Teilgebieten aufgelistet. Die im Kapitel 4 Punkt 4.1.2.2 erläuterten Zusammenhänge werden für jeden einzelnen Straßenzug dargestellt (vgl. Tabelle 7):

Teil- gebiet	Straßen- zug	Straßenname	04:00 - 06:00			09:00 - 11:00			11:00 - 13:00		
			Defizit	Deckung		Defizit	Deckung		Defizit	Deckung	
				Teilgebiet	Parkhaus		Teilgebiet	Parkhaus		Teilgebiet	Parkhaus
1	10	Pranckhstraße	-4	✓		-5	✓		-2	✓	
	14	Seydlitzstraße	-1	✓		-1	✓		-1	✓	
	17	Orffstraße	8			16			16		
	21	Pranckhstraße	-9	✓		2			-5	✓	
	25	Roonstraße	4			4			-1	✓	
	39	Mundenheimer Straße	-5	✓		-4	✓		-4	✓	
	58	Kurfürstenstraße	-2	✓		1			5		
	60	Brucknerstraße	-30	✓		-12	✓		-15	✓	
	61	Max-Reger-Straße	-1	✓		1			1		
	62	Rottstraße	-24	✓		-2	✓		0		
	63	Wittelsbachstraße	-24	✓		-21	✓		-21	✓	
	64	Lisztstraße	-2	✓		7			9		
	65	Wittelsbachstraße	-16	✓		-5	✓		-2	✓	
	66	Schützenstraße	-1	✓		-1	✓		0		
	67	Pranckhstraße	-12	✓		-12	✓		-8	✓	
	70	Bleichstraße	-3		Dammstraße	-1	✓		-1	✓	
	71	Bleichstraße	-18	✓		-8	✓		-1	✓	
	72	Wittelsbachstraße	-9	✓		-8	✓		-6	✓	
	73	Grünerstraße	-8	✓		-8	✓		-6	✓	
	74	Pfalzgrafenstraße	-5	✓		-1	✓		1		
	75	Berliner Straße	-1		Dammstraße	0			0		
	77	Seydlitzstraße	-2	✓	Dammstraße 1/1	5			-2	✓	
	78	Pfalzgrafenstraße	-11	✓		-9	✓		-8	✓	
79	Schützenstraße	3			13			-5	✓		
80	Schützenstraße	-8	✓		0			-4	✓		
81	Wittelsbachstraße	-39	✓		-10	✓		-12	✓		
96	Kurfürstenstraße	7			3			-1	✓		
101	Rottstraße	-20	✓		-11	✓		-10	✓		
102	Arnulfstraße	-4	✓		7			5			
106	Bayernstraße	-1	✓		14			9			
108	Bayernstraße	-3	✓		7			8			
233	Heinigstraße	-10	✓		-3	✓		-3	✓		

Tabelle 7: Zusammenstellung aller überparkten Straßenzüge mit dem möglichen Ausgleich des Defizits im jeweiligen Teilgebiet bzw. auf privaten öffentlich nutzbaren Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen im Bezirk Süd (Auszug)

- Ein grünes Häkchen in der Tabelle bedeutet, dass das Defizit durch Überparken im jeweiligen Teilgebiet in einem anderen Straßenzug in einer Entfernung von maximal 400 m Luftlinie ausgeglichen werden kann. D.h., es gibt dort noch freie Stellplätze.
- Kann das Defizit durch Überparken nicht im jeweiligen Teilgebiet ausgeglichen werden, ist für den betroffenen Straßenzug angegeben, auf welchem Parkplatz oder in welchem Parkhaus bzw. Tiefgarage noch freie Stellplätze vorhanden sind, und zwar in einer maximalen Luftlinienentfernung von 400 m (ggf. rotes Häkchen und Angabe der Defizitdeckung im Teilgebiet mit roter Zahl sowie im Parkhaus mit grüner Zahl). Kommen für einen Ausgleich auf Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen mehrere Straßenzüge in Frage, so erfolgt dieser für die am nächsten gelegenen Straßenzüge. Der Ausgleich der übrigen Straßenzüge erfolgt im jeweiligen Teilgebiet.

Die Angaben zu den drei untersuchten Bezirken sind wie folgt zu finden:

- Anlage 6.1: Bezirk Süd
- Anlage 6.2: Bezirk Mitte
- Anlage 6.3: Bezirk Nord

Keine Berücksichtigung bei der Verteilung der Stellplätze findet das Parkhaus Rathaus Center sowie die Parkplätze Jaegerstraße, Messplatz, Hochstraße (Q-Park) und Würfelbunker, da diese aufgrund der Straßenbaumaßnahme Hochstraße Nord B 44 zukünftig ganz oder zum Teil entfallen bzw. im Zuge der Sperrung der Hochstraße Süd B 37 nicht mehr genutzt werden können.

4.2 Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme B 44 Hochstraße Nord und der Sperrung B 37 Hochstraße Süd auf das Stellplatzangebot

4.2.1 Abriss B 44 Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße lang

Die Bundesstraße B 44 Hochstraße Nord ist baulich so stark geschädigt, dass eine Sanierung nicht wirtschaftlich durchführbar ist und ein vollständiger Abbruch notwendig wird. Sie wird ersetzt von der sogenannten Stadtstraße, die als ebenerdige Straßenverbindung von der Lorientallee bis zur Rheinuferstraße geführt wird.

Im Zusammenhang mit dieser Straßenbaumaßnahme wird auch die unter der Hochstraße liegende Rathaus-Passage abgebrochen. In den Bauphasen 1 bis 5 ist das 1. OG des Parkhauses über die Rampe zur Haveringallee mit 99 Stellplätzen noch nutzbar. Durch Ummarkierungen können weitere 20 Stellplätze gewonnen werden, so dass dann 119 Stellplätze verfügbar sind.

Durch den erforderlichen Abriss der Rampen zur Haveringallee in der Bauphase 6 ist das gesamte Parkhaus Rathaus Center dann nicht mehr nutzbar. Es entfallen alle Stellplätze.

Die Stellplätze im Rathaus-Innenhof und auf dem Warenhof Mitte entfallen mit Abriss der Rathaus-Passage. In Tabelle 8 ist eine Zusammenstellung dieser dauerhaft entfallenden Stellplätze enthalten. Die Lage der mit Buchstaben bezeichneten Anlagen des ruhenden Verkehrs geht aus Anlage 3 hervor.

Folgende Parkplätze entfallen in verschiedenen Bauphasen, da sie als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt werden:

- Parkplatz Messplatz (Nr. H)
- Parkplatz Jaegerstraße (Nr. I) zum Teil: Wegfall von 178 Stellplätzen, verbleibend 179 Stellplätze
- Parkplatz Denisstraße (Nr. J)

Anlage des ruhenden Verkehrs	Bauphasen 1-5 2020 - 2023	Bauphase 6 2024	Bauphasen 7/8 2025	Bauphasen 9 2026	Bauphase 10 2027	Bauphase 11/12 2028
F Würfelbunker	21	21	21	21	21	21
H Messplatz	450	450	450	450	ca. 250 ¹⁾	ca. 250 ¹⁾
I Jaegerstraße	178	178	118 ²⁾	118 ²⁾	118 ²⁾	118 ²⁾
J Denisstraße	59	59	59	59	9 ³⁾	9 ³⁾
K Rathaus Center	933 ⁴⁾	1.052	1.052	1.052	1.052	1.052
Rathaus Center Innenhof	90	90	90	90	90	90
Rathaus Center Warenhof Mitte	190	190	190	190	190	190
Dessauer Straße	-	-	-	37	37	94
Summe	1.921	2.040	1.980	2.017	1.767	1.824

¹⁾ provisorische Herstellung von ca. 200 Stellplätzen ab Bauphase 10

²⁾ provisorische Herstellung von 60 Stellplätzen ab Bauphase 7

³⁾ prov./endgültige Herstellung von 50 Stellplätzen ab Bauphase 10

⁴⁾ 119 Stellplätze im 1. OG vorhanden

Tabelle 8: Entfallende Stellplätze während des Baus der B 44 Stadtstraße lang

Weiterhin entfallen sämtliche Stellplätze auf der Dessauer Straße, welche sich unter der Hochstraße Nord befinden sowie der Parkplatz Würfelbunker (Nr. F).

In Bauphase 6 fallen die meisten Stellplätze, nämlich 2.040 Stück, weg.

Maßgebend für die Betrachtung der Stellplatznachfrage ist nicht die Anzahl entfallender Stellplätze, sondern das tatsächliche Stellplatzdefizit. In Tabelle 9 wurde hierfür die maximale Belegung der entfallenden Anlagen des ruhenden Verkehrs über den Tag berücksichtigt.

Anlage des ruhenden Verkehrs	Bauphasen 1-5 2020 - 2023	Bauphase 6 2024	Bauphasen 7/8 2025	Bauphasen 9 2026	Bauphase 10 2027	Bauphase 11/12 2028
F Würfelbunker	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾
H Messplatz	56 ¹⁾	56 ¹⁾	56 ¹⁾	56 ¹⁾	144 Reserve ¹⁾²⁾	144 Reserve ¹⁾²⁾
I Jaegerstraße	131 ³⁾	131 ³⁾	71 ³⁾⁴⁾	71 ³⁾⁴⁾	71 ³⁾⁴⁾	71 ³⁾⁴⁾
J Denisstraße	45 ⁵⁾	45 ⁵⁾	45 ⁵⁾	45 ⁵⁾	5 Reserve ⁵⁾⁶⁾	5 Reserve ⁵⁾⁶⁾
K Rathaus Center	275 ³⁾⁷⁾	394 ³⁾	394 ³⁾	394 ³⁾	394 ³⁾	394 ³⁾
Rathaus Center Innenhof	54	54	54	54	54	54
Rathaus Center Warenhof Mitte	143	143	143	143	143	143
Dessauer Straße	-	-	-	40 ⁵⁾	40 ⁵⁾	107 ⁵⁾
Summe	710	829	769	809	708⁸⁾	775⁸⁾

1) 09:00 - 11:00 Uhr

2) provisorische Herstellung von ca. 200 Stellplätzen ab Bauphase 10

3) 11:00 - 13:00 Uhr

4) provisorische Herstellung von 60 Stellplätzen ab Bauphase 7

5) 04:00 - 06:00 Uhr

6) provisorische / endgültige Herstellung von 50 Stellplätzen ab Bauphase 10

7) 119 Stellplätze im 1. OG vorhanden

8) Reserve: 149 Stellplätze

Tabelle 9: Tatsächliches Stellplatzdefizit ohne Kompensation in Parkhäusern während des Baus der B 44 Stadtstraße lang

In Abbildung 6 ist für jede betroffene Anlage des ruhenden Verkehrs die maximale Anzahl der entfallenden Stellplätze während des Baus der B 44 Stadtstraße lang angegeben sowie das aus der maximalen Nachfrage im Tagesverlauf ergebende Stellplatzdefizit. Danach waren z.B. im Parkhaus Rathaus Center von den insgesamt vorhanden 1.052 Stellplätzen im Erhebungsintervall 11:00 bis 13:00 Uhr mit der größten Stellplatznachfrage nur 394 Stellplätze belegt.

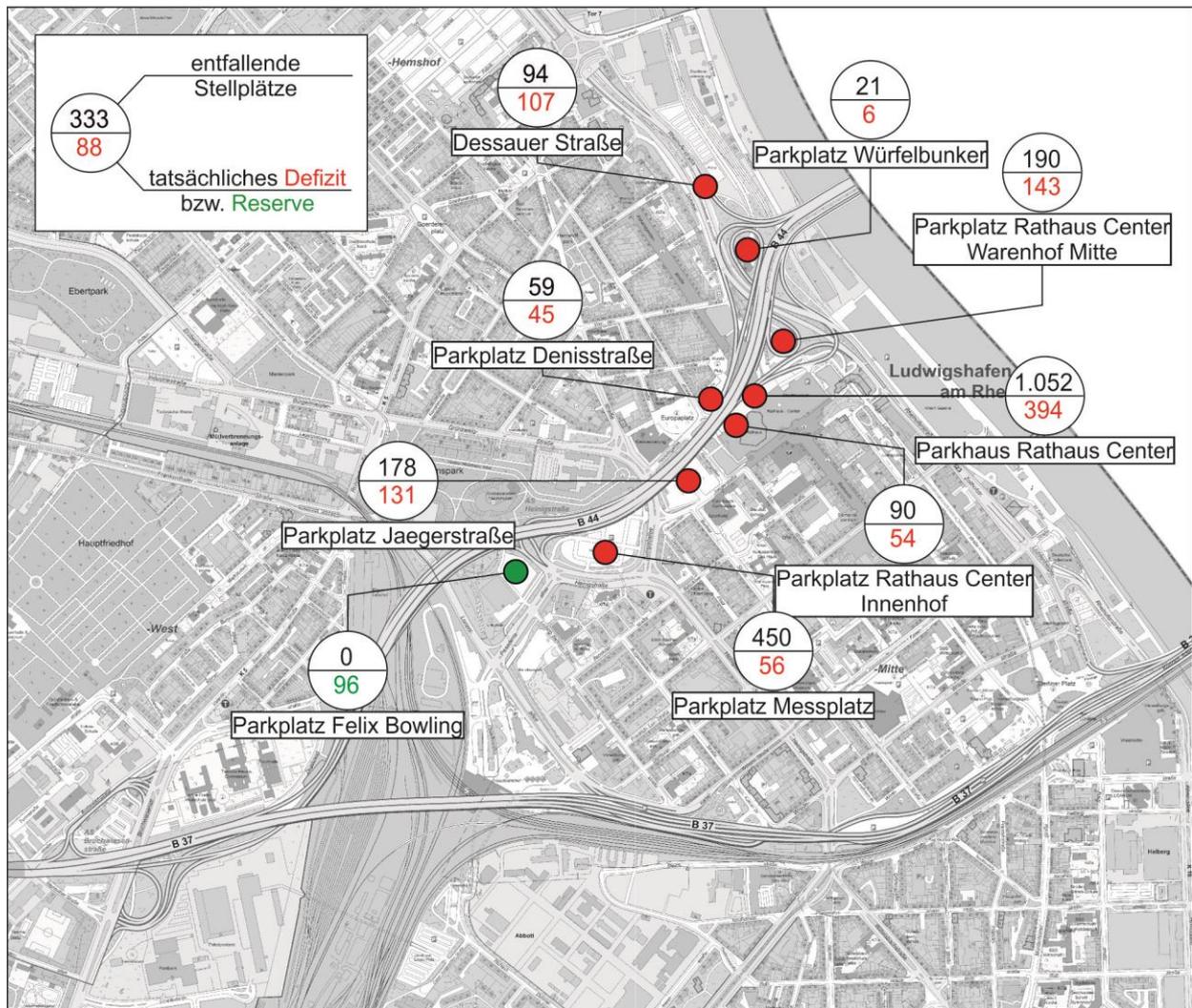


Abbildung 6: Entfallende Stellplätze und tatsächliches Defizit bzw. Reserve durch den Abriss der B 44 Hochstraße Nord

Gemäß Tabelle 9 beträgt das maximale Defizit 829 Stellplätze in Bauphase 6.

4.2.2 Sperrung B 37 Hochstraße Süd

Da bei einer Routineuntersuchung in einem der Stützpfiler Risse entdeckt worden waren, wurde die so genannte Pilzhochstraße zwischen der Pylonbrücke und der Konrad-Adenauer-Brücke am 22.08.2019 voll gesperrt. Nach derzeitigen Erkenntnissen wird sie bis mindestens Ende 2023 nicht befahrbar sein.

Aus Sicherheitsgründen wurden alle vorhandenen Stellplätze unter der Pilzhochstraße gesperrt. Davon sind folgende Parkplätze betroffen (vgl. Anlage 3):

- T - Parkplatz Hochstraße (Berliner Straße) mit 180 Stellplätzen, von denen die 102 Stellplätze für Bewohner erhalten bleiben
- U - Parkplatz Hochstraße (Q-Park) mit 196 Stellplätzen
- Parkplatz Faktorhaus (privat) mit 27 Stellplätzen, nicht erhoben

Das tatsächliche Defizit beträgt (vgl. Abbildung 7):

- T - Parkplatz Hochstraße (Berliner Straße): 58 Stellplätze
- U - Parkplatz Hochstraße (Q-Park): 62 Stellplätze

Gemäß Aufgabenstellung war der Parkplatz Faktorhaus unter der Hochstraße nicht Gegenstand der Erhebungen, da er ausschließlich privat genutzt wurde. Für den Wegfall nach Sperrung der B 37 Hochstraße Süd muss hierfür aber ein Ersatz gefunden werden. Da nicht bekannt ist, wie die Auslastung zum Zeitpunkt der Erhebung war, wird vom vorhandenen Angebot von 27 Stellplätzen ausgegangen.

Abbildung 7 zeigt in der Übersicht die Lage der betroffenen Parkplätze mit Angabe der entfallenden Stellplätze und dem tatsächlichen Defizit.

In Summe entfallen insgesamt 301 Stellplätze mit einem tatsächlichen Defizit von 147 Stellplätzen.

Projekt	Beschreibung	Geplante Nutzungen	Planungsstand
1 Rathaus	Teilabriss der Mall, Nutzungen für Rathaus noch offen	offen	offen
2 City-West	Städtebauliche Entwicklung nach Abriss der Hochstraße	Stellplatznachweis in Tiefgaragen / Parkhäuser, ca. 300.000 m ² BGF	Nach Abschluss Bau B 44 (ab ca. 2025)
3 Kaufhof	Nutzung des ehemaligen Kaufhofgebäudes durch die TWL als Verwaltungsgebäude / Kundenzentrum und Einzelhandel	300 Mitarbeiter, 67 Stellplätze in TG (nur für Mitarbeiter TWL)	Baubeginn 2017/18
4 Bürgerhof	Teilabriss der Bebauung zur Bismarckstraße und Wohnentwicklung durch die GAG	ca. 35 WE, ca. 30 Stellplätze in TG	Baubeginn 2017/18
5 Metropol	Nachfolgenutzung der Tortenschachtel für Wohnen, Dienstleistungen und Handel	Gesamt BGF: 38.788 qm, davon 11.870 qm als Büro, 8.722 qm für gewerbliches Wohnen, 2.910 qm für Praxen, 6.243 qm für Handel in Tiefgeschoss, 2.924 BGF für Handel EG ca. 180 Stellplätze in TG	derzeit Probleme mit Investor, es ist derzeit fraglich, ob und in welcher Form das Metropol jetzt kommt
6 Polizeipräsidium	Neuer Standort des Polizeipräsidiums	Ca. 450 Arbeitsplätze, 145 Stellplätze in Tiefgarage für Einsatzfahrzeuge, Beschäftigte sollen unter der Hochstraße (Westend) parken, dazu werden 180 S von der LUKOM angemietet, Besucherparkplätze im Umfeld	Derzeit wird ein Wettbewerb vorbereitet, Planungsrecht vorhanden, Baubeginn etwa 2020
7 Rheinufer-Süd BOB	Büronutzung als Neubau	Mindestens 275 Arbeitsplätze, 5.600 qm Nutzfläche, Tiefgarage geplant	Fertigstellung Ende 2019
8 Rheinufer-Süd nördliches Entree	Wohnen als Neubau	ca. 130 Wohneinheiten mit Tiefgarage	Städtebaulicher Vertrag in Vorbereitung
9 Pfalzwerke-Bestand	Aufgabe als Verwaltungsgebäude, Nachnutzung Wohnen	268 Wohneinheiten mit 306 Stellplätzen	Umsetzung nach Realisierung Neubau Verwaltung
10 Polizeipräsidium Bestand	Aufgabe des Standortes mit Nachfolgenutzung Wohnen	offen	offen
12 Rheinufer-Süd Baufeld 5	Wohnnutzung Neubau	ca. 200 WE mit Tiefgarage	derzeit in Konzeption
13 C&A / Pfalzwerke	Aufgabe Einzelhandel, neuer Standort der Verwaltung Pfalzwerke	Pfalzwerke ca. 600 Beschäftigte	Baubeginn 2020

Tabelle 10: Bekannte städtebauliche Projekte bzw. Nutzungsänderungen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 21.06.2017)

Das Projekt 11 entfällt, da der neue Standort der Pfalzwerke nun am Standort des ehemaligen C&A in der Wredestraße errichtet wird.



Abbildung 8: Lage der bekannten städtebaulichen Projekte bzw. Nutzungsänderungen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 21.06.2017)

Von den in Tabelle 10 aufgeführten städtebaulichen Projekten wirken sich, wenn überhaupt, die nachfolgend genannten Vorhaben auf die Stellplatznachfrage aus:

- Kaufhof (Nr. 3)
- Metropol (Nr. 5)
- Polizeipräsidium (Nr. 6)
- C&A / Pfalzwerke (Nr. 13)

Bei den Projekten Kaufhof und C&A handelt es sich um die Umnutzung von Objekten des Einzelhandels zu Büro- bzw. Verwaltungsnutzungen. Gemäß der einschlägigen Verwaltungsvorschrift ist die Anzahl der für großflächige Einzelhandelsbetriebe notwendigen Stellplätze etwa doppelt so groß, wie für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen (MINISTERIUM FÜR FINANZEN RHEINLAND-PFALZ, 2000). D.h., aufgrund der Umnutzung von Einzelhandelsbetrieben in Verwaltungsnutzungen stellt sich eine Entspannung des Parkdrucks ein. Dies gilt nur für die Umnutzung von C&A, da zum Zeitpunkt der Erhebungen der Kaufhof bereits geschlossen war (s.u.).

Maßgebend für die Ermittlung der Anzahl herzustellender Stellplätze für die städtebaulichen Vorhaben Metropol (Nr. 5) und Polizeipräsidium (Nr. 6) sind die sogenannten "Verzichtssatzungen" (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 19.12.2007 / 29.10.2009). Danach kann "... auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichtet...", werden,"....soweit Bedürfnisse des Verkehrs nicht entgegenstehen oder ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht, insbesondere weil die Benutzerinnen und Benutzer der baulichen Anlagen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können".

Vorhaben	Nutzungen	Kennwert	Notwendige Stellplätze		Geplante Stellplätze	Stellplatz-Bilanz
			gem. Satzung RLP	mit Abminderung um 30 % ¹⁾		
Nr. 3 Kaufhof	Verwaltung Kundenzentrum Einzelhandel 300 MA * 33 m ² / MA ≈ 10.000 m ² BGF	1 Stpl./30 m ² NF (NF = BGF * 0,7)	234	164	67	- 97
Nr. 6 Polizeipräsidium	450 AP	Einsatzfahrzeuge in TG	145	145 ²⁾	145	± 0
		Beschäftigte unter Hochstraße	180	180 ²⁾	0	- 180
		Besucher	45	45 ²⁾	0	- 45
Summe			604	534	212	-322

¹⁾ Angabe von W.E.G

²⁾ bereits berücksichtigt

Tabelle 11: Zu erwartendes Stellplatzdefizit durch städtebauliche Projekte

Bei dem Vorhaben Polizeipräsidium (Nr. 6) müssen die Besucher, für die ein Bedarf von 45 Stellplätzen genannt wurde, im öffentlichen Straßenraum parken.

Bei allen anderen bekannten städtebaulichen Entwicklungen kann davon ausgegangen werden, dass die notwendigen Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken ebenfalls entsprechend der einschlägigen Regelwerke hergestellt werden.

Der Kaufhof stand zum Zeitpunkt der Erhebungen im Frühjahr 2017 bereits leer. Das bedeutet, dass für die geplante Nachnutzung durch TWL geprüft werden muss, ob ein Stellplatzdefizit entstehen kann. Tabelle 11 enthält eine Berechnung der notwendigen Stellplätze gemäß Stellplatzsatzung des Landes Rheinland-Pfalz, der folgende Annahmen zugrunde liegt:

- 3 Mitarbeiter/100 m² Bruttogeschossfläche (BGF)
- Umrechnung BGF in Nutzfläche (NF) mit dem Faktor 70 %

Daraus ergeben sich 234 notwendige Stellplätze. Aufgrund des guten ÖPNV-Anschlusses kann die Anzahl notwendiger Stellplätze um 30 % abgemindert werden. Somit sind noch 164 Stellplätze nachzuweisen. Das Kaufhof-Gebäude verfügt über eine Tiefgarage mit 67 Stellplätzen, so dass ein Defizit von 97 Stellplätzen entsteht.

Insgesamt entsteht ein Defizit von 322 Stellplätzen durch die in Tabelle 11 aufgeführten städtebaulichen Vorhaben. Zusätzlich steht der Parkplatz Heinigstraße (Lorientallee) mit 72 Stellplätzen im Zuge des Neubaus des Polizeipräsidiums ab Mitte 2021 für zwei Jahre nicht zur Verfügung.

5. Allgemeine Maßnahmen

5.1 Beschilderung der Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen

5.1.1 Derzeitige Beschilderung

Im statischen Parkleitsystem enthalten sind folgende Parkhäuser und Parkplätze:

- Parkhaus Rhein-Galerie
- Parkhaus Rathaus Center
- Parkhaus Walzmühle
- Tiefgarage Pfalzbau
- Parkhaus Dammstraße
- Parkhaus Bürgerhof
- Parkplatz Jaegerstraße

Die Beschilderungen des Parkleitsystems mit dazugehörigen Zielspinnen für die enthaltenen Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen sind dem Bericht "Analyse des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Ludwigshafen am Rhein" zu entnehmen (DURTH ROOS CONSULTING GMBH, März 2020).

5.1.2 Optimierung der Beschilderung

Gemäß den "Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs" wird empfohlen, "bereits ab einer Größe von 50 bis 60 Parkständen je Parkfläche durch Orientierungstafeln und Verkehrszeichen im öffentlichen Straßenraum auf diese Parkmöglichkeiten hinzuweisen" (FGSV, 2012). In der Innenstadt von Ludwigshafen könnten aufgrund ihrer Größe weitere Parkplätze mit in das Parkleitsystem aufgenommen werden, sofern sie nach den bevorstehenden Baumaßnahmen bestehen bleiben:

- Parkplatz Messplatz (Nr. H : 450 Stellplätze)
- Parkplatz Westend (Nr. R: 260 Stellplätze)

- Parkplatz Hochstraße (Nr. U: 196 Stellplätze)

Um die Erkennbarkeit und Lesbarkeit der Anzeigetafeln nicht einzuschränken, ist die Einhaltung der maximalen Anzahl von vier Zielangaben je Richtung zu beachten. Bei statischen Parkleitsystemen soll zudem die Gesamtzahl an Zielen auf zehn begrenzt werden.

Am Schilderstandort Heinigstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße sind fünf Ziele in eine Richtung aufgeführt und somit mehr als in den Regelwerken erlaubt. Drei dieser fünf Ziele sind Bestandteil des Parkleitsystems. Sie können als "weitere" zusammengefasst werden, um die Anzahl der Ziele zu reduzieren. Ein Verbesserungsvorschlag ist in Abbildung 9 dargestellt.

Bestand	Vorschlag
 <p>The current signpost consists of eight directional signs stacked vertically. From top to bottom: 1. A blue sign with an upward arrow, a blue box containing the number '6', a building icon, and the text 'Frankfurt'. Below it is a white sign with a blue circle icon and the text 'Cityring'. 2. A white sign with an upward arrow and the text 'Philharmonie'. 3. A white sign with the text 'Hochschule' and a rightward arrow. 4. A white sign with a red shield icon, the text 'Pfalzbau Wilhelm-Hack-Museum', and a rightward arrow. 5. A white sign with an upward arrow, the text 'weitere', a blue 'P' icon, and a rightward arrow. 6. A white sign with a blue 'P' icon, the text 'Bürgerhof', and a rightward arrow. 7. A white sign with a blue 'P' icon, the text 'Pfalzbau', and a rightward arrow. 8. A white sign with a blue 'P' icon, the text 'Rhein-Galerie', and a rightward arrow.</p>	 <p>The proposed signpost consists of six directional signs stacked vertically. From top to bottom: 1. A blue sign with an upward arrow, a blue box containing the number '6', a building icon, and the text 'Frankfurt'. Below it is a white sign with a blue circle icon and the text 'Cityring'. 2. A white sign with an upward arrow and the text 'Philharmonie'. 3. A white sign with the text 'Hochschule' and a rightward arrow. 4. A white sign with a red shield icon, the text 'Pfalzbau Wilhelm-Hack-Museum', and a rightward arrow. 5. A white sign with an upward arrow, the text 'weitere', a blue 'P' icon, and a rightward arrow. 6. A white sign with a blue 'P' icon, the text 'weitere', and a rightward arrow.</p>

Abbildung 9: Verbesserungsvorschlag am Schilderstandort Heinigstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße

Die gesamte sonstige Zielbeschilderung des Parkleitsystems in der Innenstadt entspricht dem Regelwerk einschließlich des Kontinuitätsprinzips.

6. Konzeption zur Verbesserung der Parkraumsituation

Für die Verbesserung der Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet wurde folgende stufenweise Vorgehensweise entwickelt:

- Stufe 1: Grundansatz "Kompensation des Stellplatzdefizites auf öffentlichen Parkplätzen sowie in öffentlichen Parkhäusern bzw. Tiefgaragen"
- Stufe 2: "Unterstützung der Maßnahmen des Grundansatzes durch flankierende Maßnahmen" (kurzfristig umsetzbare Maßnahmen)
- Stufe 3: "Weitere Entlastung durch Stärkung des Umweltverbundes mit Änderung des Verkehrsverhaltens" (mittel- bis langfristig wirkende Maßnahmen)

Die aus den Maßnahmen resultierenden Empfehlungen werden nachfolgend beschrieben.

6.1 Grundlagen für die Konzeption

Grundlage für den Grundansatz sind folgende Randbedingungen:

- Kompensation des Defizites in den Bewohnerparkzonen und den übrigen Bereichen
- Berücksichtigung aller bekannten städtebaulichen Projekte. Es wurde insgesamt ein Defizit von 322 Stellplätzen ermittelt, das sich auf zwei städtebauliche Vorhaben verteilt. Zusätzlich entfallen vorübergehend die 72 Stellplätze des Parkplatzes Heinigstraße (Lorientallee) im Zuge des Neubaus des Polizeipräsidiums.
- Auswirkungen der Straßenprojekte
 - Abriss B 44 Hochstraße Nord und Neubau Stadtstraße lang
 - Sperrung B 37 Hochstraße Süd
- Ggf. Neubau bzw. Erweiterung von Parkhäusern

6.1.1 Auswirkungen der Straßenprojekte B 37 und B 44

Auf die Auswirkungen der Sperrung B 37 Hochstraße Süd sowie Abriss B 44 Hochstraße Nord und Neubau Stadtstraße lang wurde ausführlich in Kapitel 4 Punkt 4.2 eingegangen. Es wird auf die Abbildung 6 und Abbildung 7 verwiesen.

6.1.2 Neubau bzw. Erweiterung von Parkhäusern

Bereits im Jahr 2016 gab es Überlegungen, an vorhandenen Standorten von Anlagen des ruhenden Verkehrs ein zusätzliches Stellplatzangebot bereit zu stellen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 20.07.2017). An den in Abbildung 10 grün dargestellten Standorten könnten zusätzlich mindestens 2.055 Stellplätze bereitgestellt werden. Auf die in blau dargestellte Quartiersgarage Hemshof mit 400 Stellplätzen wird in Kapitel 7 Punkt 7.3.5 näher eingegangen.

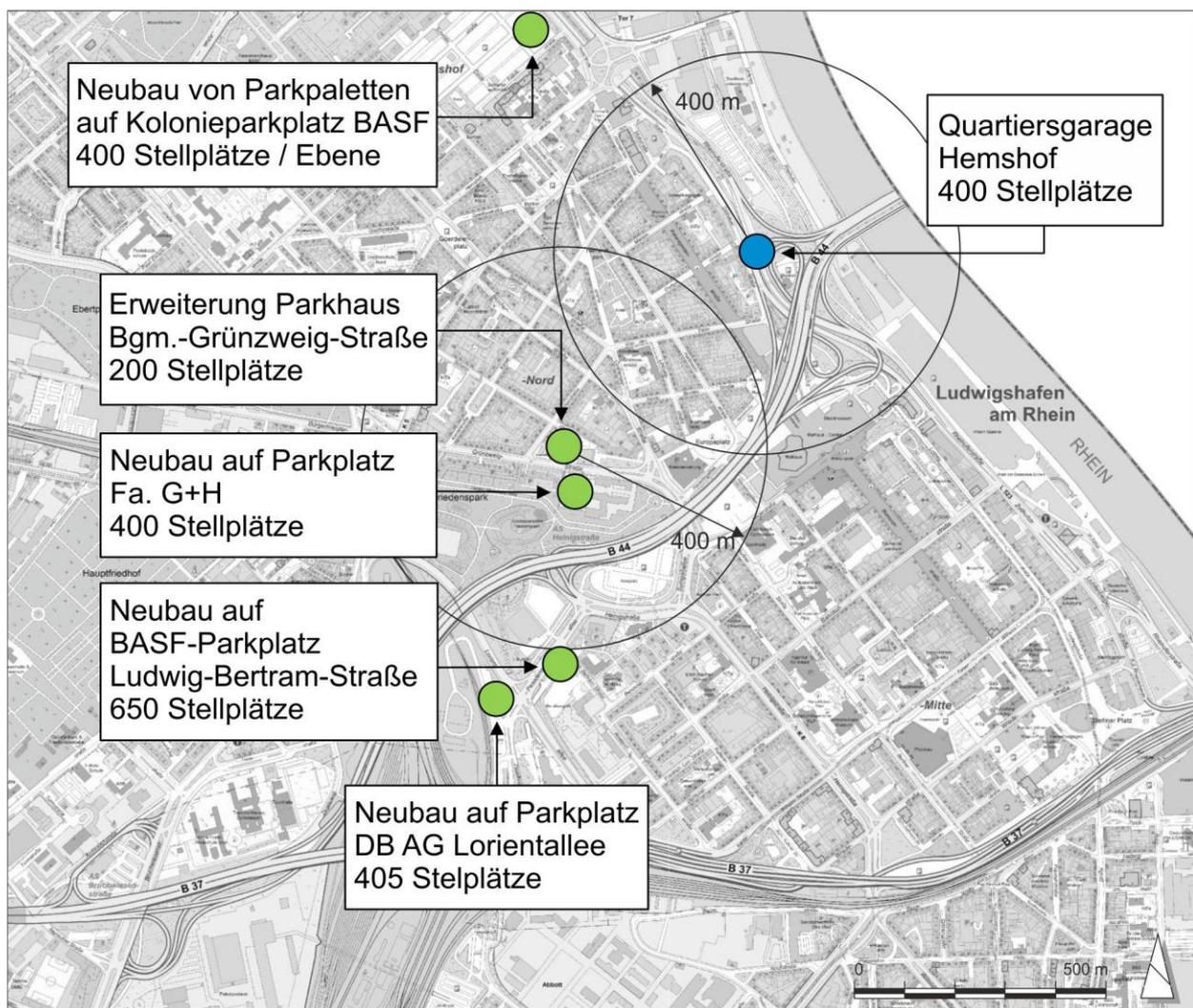


Abbildung 10: Mögliche Standorte für Parkhäuser

6.2 Exkurs Erhöhung der Attraktivität der Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen

Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen werden z.T. nicht von den Kraftfahrern angenommen, weil sie in schlechtem baulichen+ Zustand, schlecht beleuchtet, verschmutzt sowie unattraktiv und als unsicher empfunden werden. Deshalb sollten Gespräche mit den Parkhausbetreibern über eine Verbesserung der Situation geführt werden, um sie attraktiver zu gestalten. Folgende Empfehlungen zur Erhöhung des tatsächlichen und subjektiven Sicherheitsgefühls werden deshalb gegeben, die u.a. auch vom ADAC e.V. vertreten werden (vgl. Literaturhinweise):

- kontrastreiche und auffällige Markierung von Problemstellen und Schrammborden
- gute Ausleuchtung mit hellen Böden, Decken und Wänden
 - Stellplätze 50 Lux
 - Fahrgassen 75 Lux
 - Hauptquerungsstellen und Aufzüge 100 Lux
 - Kassenautomaten 200 Lux

Bereiche mit Sonderstellplätzen (Stellplätze für Behinderte, Frauen und Eltern mit Kind) sollten mit der doppelten Helligkeit beleuchtet werden.

- Videokontrolle aller sensiblen Bereiche
- Ausweisung von Stellplätzen für Behinderte und Eltern mit Kind / Kinderwagen mit einer Breite von 3,50 m / 3,00 m sowie Frauenstellplätze in der Nähe der Ausgänge - barrierefreie Gestaltung
- Fußgänger-Leitsystem mit Markierung von ausreichend breiten Gehwegbereichen
- ausreichend beschilderte und frei zugängliche Fluchtwege
- Personalerreichbarkeit, am besten durch Personal vor Ort
- regelmäßige Reinigung in kurzer Taktung
- sofortige Beseitigung von baulichen Mängeln

Neben der Verbesserung des Sicherheitsgefühls erhöhen folgende Maßnahmen darüber hinaus die Attraktivität:

- Installation einer Frei-/Besetzt-Anzeige bzw. Restplatzanzeige am besten in Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem
- verbraucherfreundliche Tarife mit kurzer Taktung
- bargeldlose Bezahlung
- mehrsprachige Informationen am Kassenautomaten
- Ausstattung mit sanitären Anlagen
- Ausstattung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge

6.3 Grundansatz "Kompensation des Stellplatzdefizits auf öffentlichen Parkplätzen sowie in öffentlichen Parkhäusern bzw. Tiefgaragen"

Bei den grundsätzlichen Überlegungen für eine Neukonzeption der Parkraumsituation in der Innenstadt von Ludwigshafen wurde vom Abriss des gesamten Rathaus Centers und Wegfall aller Stellplätze unter der Pilzhochstraße ausgegangen.

Der Grundansatz betrachtet die Möglichkeit, das festgestellte werktägliche Stellplatzdefizit in privaten, öffentlich nutzbaren Anlagen des ruhenden Verkehrs zu kompensieren. Dabei werden zunächst nur die vorhandenen Kapazitäten betrachtet, und ob das Defizit überhaupt abgedeckt werden kann. Hierfür wird zunächst folgende Parkraumnachfrage betrachtet (vgl. Anlage 7):

- wegfallende Stellplätze durch das Projekt B 44 Hochstraße Nord
- wegfallende Stellplätze durch die Sperrung B 37 Hochstraße Süd
- Stellplatzdefizite in Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen
- Stellplatzdefizite städtebaulicher Projekte

Da in den meisten privaten, öffentlich nutzbaren Anlagen des ruhenden Verkehrs an Werktagen erhebliche freie Kapazitäten vorhanden sind, könnte das Stellplatzdefizit von Bewohnern im

Erhebungsintervall von 04:00 bis 06:00 Uhr und von Beschäftigten und Kurzzeitparkern über den Tag gesehen theoretisch dort gedeckt werden.

Für Bewohner müsste mit den Betreibern der Anlagen des ruhenden Verkehrs eine Sondervereinbarung getroffen werden, z.B. vergünstigtes oder freies Parken. Für die Beschäftigten und Kurzzeitparker müssten Anreize geschaffen werden, die Anlagen des ruhenden Verkehrs eher zu nutzen, als den öffentlichen Straßenraum.

Eine dieser Maßnahmen ist die konsequente Bewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze im Bezirk Mitte und im südöstlichen Teil des Bezirks Nord mit den Bewohnerparkzonen 13 II, 13 III und 13 IV, die den größten Parkdruck tagsüber aufweisen (vgl. Anlage 2). Damit könnten insbesondere die lange parkenden Beschäftigten in Kombination mit weiterhin konsequenter Verfolgung des Falschparkens bewogen werden, in den Anlagen des ruhenden Verkehrs ihr Fahrzeug abzustellen.

Daraus wird die Empfehlung abgeleitet, alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Bezirk Mitte und im südöstlichen Teil des Bezirks Nord durch Einführung flächendeckender Gebühren zu bewirtschaften. D.h. es sollte künftig weder kostenlose Stellplätze, noch eine Parkscheibenregelung mehr geben.

Nachfolgend wird im Einzelnen beschrieben, in welchen privaten, öffentlich nutzbaren Anlagen des ruhenden Verkehrs das festgestellte Stellplatzdefizit gedeckt werden kann, und zwar für:

- Defizit aufgrund von Straßenbaumaßnahmen
- Defizit aus Überlastung des öffentlichen Straßenraumes (Falschparken)
- Bedarf aus städtebaulichen Vorhaben

6.3.1 Parkhaus Rhein-Galerie (Nr. L)

Im Parkhaus Rhein-Galerie, das tagsüber eine Restkapazität von 952 Stellplätzen aufweist, könnten folgende wegfallenden Anlagen des ruhenden Verkehrs kompensiert werden (vgl. Abbildung 11):

- Parkplatz Würfelbunker mit 6 Stellplätzen
- Parkhaus Rathaus Center mit 394 Stellplätzen

- Parkplatz Rathaus Center - Warenhof mit 143 Stellplätzen
- Parkplatz Rathaus Center - Innenhof mit 54 Stellplätzen
- Parkplatz Denisstraße mit 40 Stellplätzen
- Parkplatz Jaegerstraße mit 131 Stellplätzen

Das Parkhaus Rhein-Galerie würde dann noch eine Restkapazität von 184 Stellplätzen haben.

Hier könnte auch noch das Defizit von 25 Stellplätzen der Bewohnerparkzone II gedeckt werden; die Restkapazität betrüge tagsüber dann 159 Stellplätze.

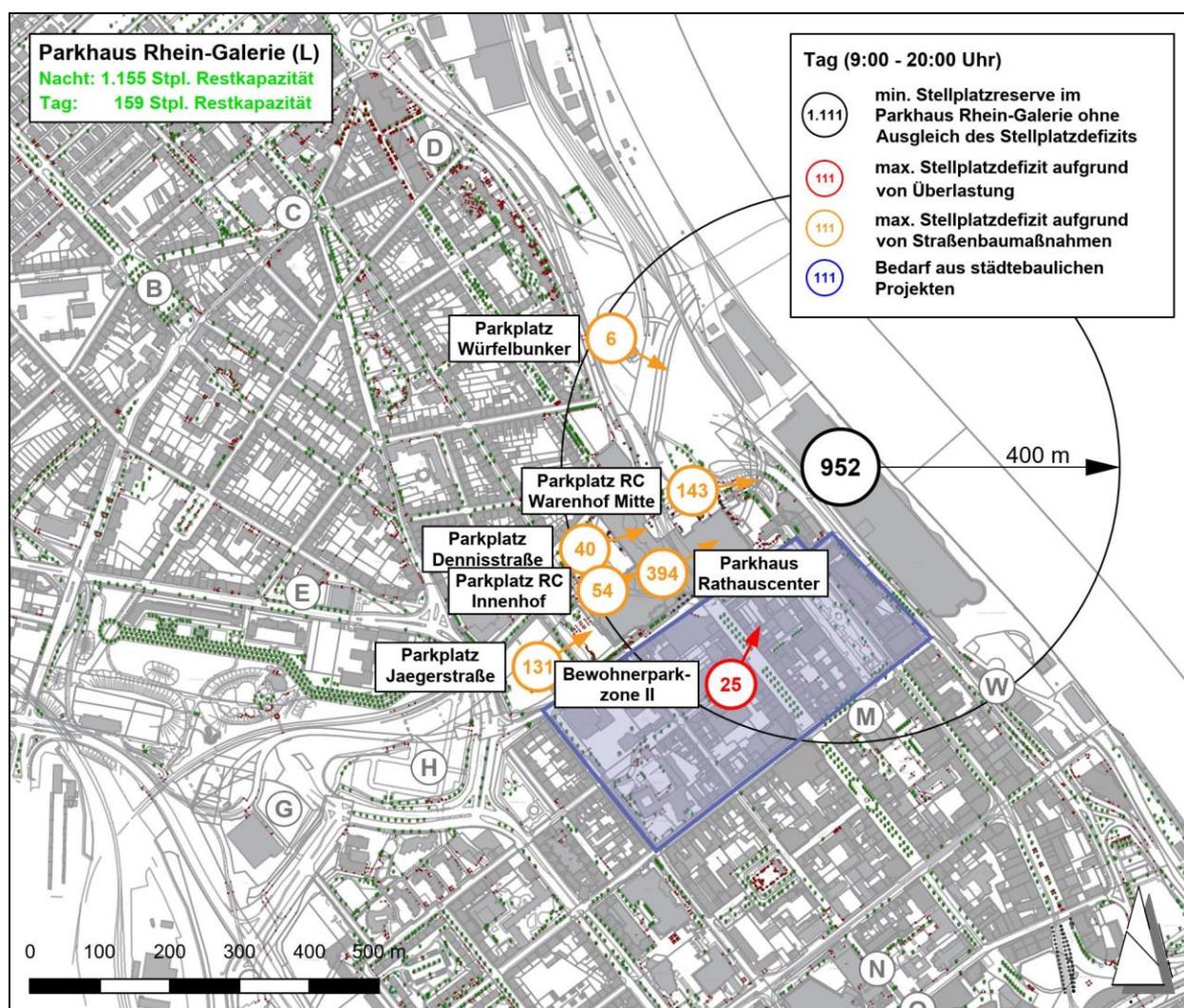


Abbildung 11: Mögliche Deckung des Defizites entfallener Anlagen des ruhenden Verkehrs ab Bauphase 6 und in der Bewohnerparkzone II im Parkhaus Rhein-Galerie

6.3.2 Parkplatz Felix Bowling (Nr. G)

Der private Parkplatz Felix Bowling mit 161 Stellplätzen weist zum Zeitpunkt der stärksten Nachfrage von 18:00 bis 20:00 Uhr mit 65 belegten Stellplätzen noch eine Reserve von 96 Stellplätzen auf (vgl. Anlage 4).

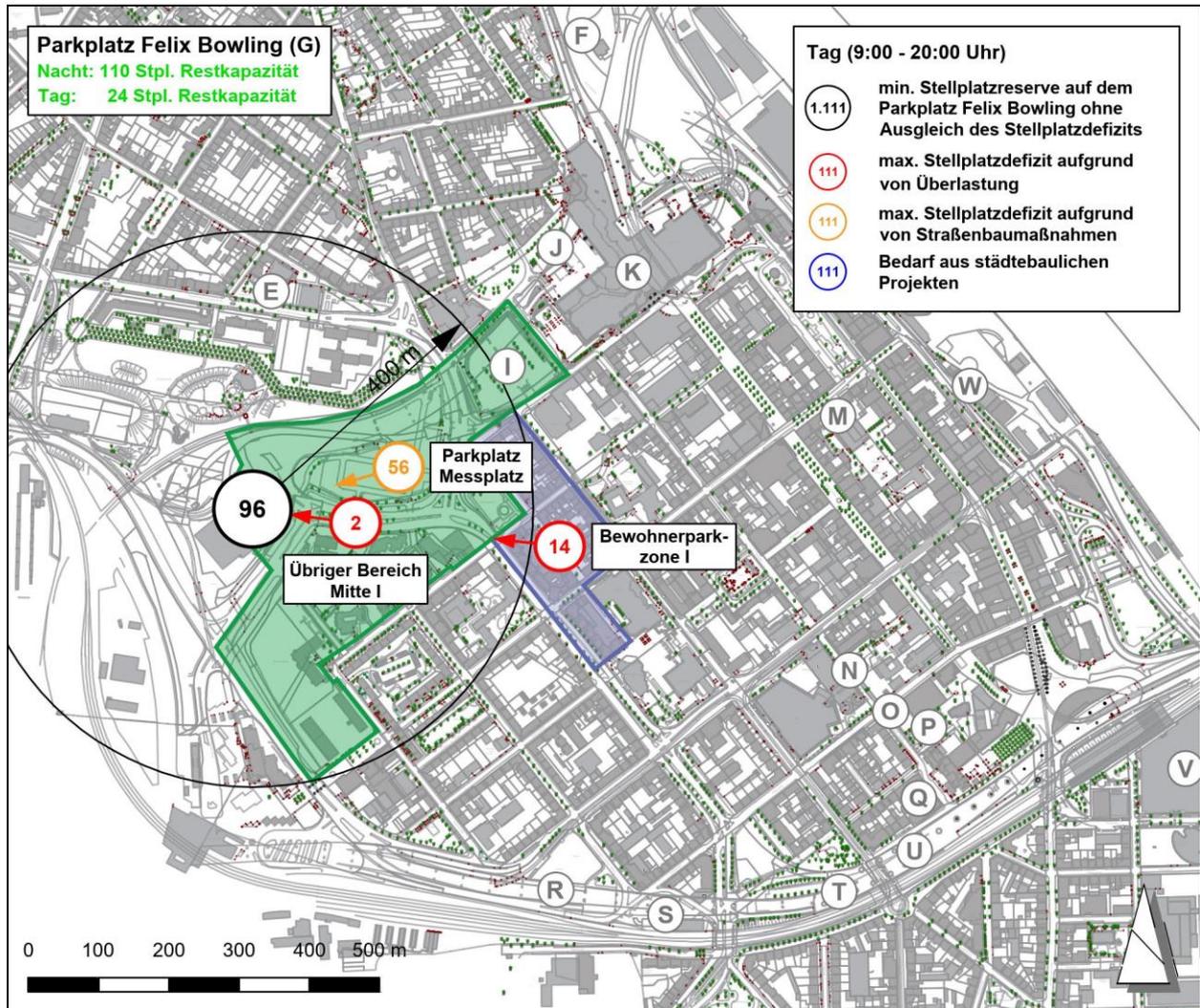


Abbildung 12: Mögliche Deckung der Stellplatznachfrage im übrigen Bereich Mitte I, den Bewohnerparkzonen I und VI sowie auf dem entfallenden Parkplatz Messplatz durch die Baumaßnahme Hochstraße Nord auf dem Parkplatz Felix Bowling

Auf dem Parkplatz Messplatz, der während der Bauzeit der Hochstraße Nord als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt wird, wurde in der Zeit von 09:00 bis 11:00 Uhr eine maximale Nachfrage von 56 belegten Stellplätzen festgestellt. Dieses entstehende Defizit könnte gemeinsam mit den Stellplatzdefiziten der Bewohnerparkzonen I und VI sowie des übrigen Bereiches Mitte I auf dem Parkplatz Felix Bowling gedeckt werden. In Abbildung 12 ist dieser Ausgleich grafisch dargestellt.

6.3.3 Parkplatz Westend (Nr. R)

Der Parkplatz Westend mit 260 Stellplätzen ist in der Zeit von 11:00 bis 13:00 Uhr mit 99 belegten Stellplätzen am stärksten ausgelastet (vgl. Anlage 4). Nachts parken dort 59 Fahrzeuge. Somit beträgt die minimale Reserve tagsüber 161 Stellplätze und nachts 201 Stellplätze.

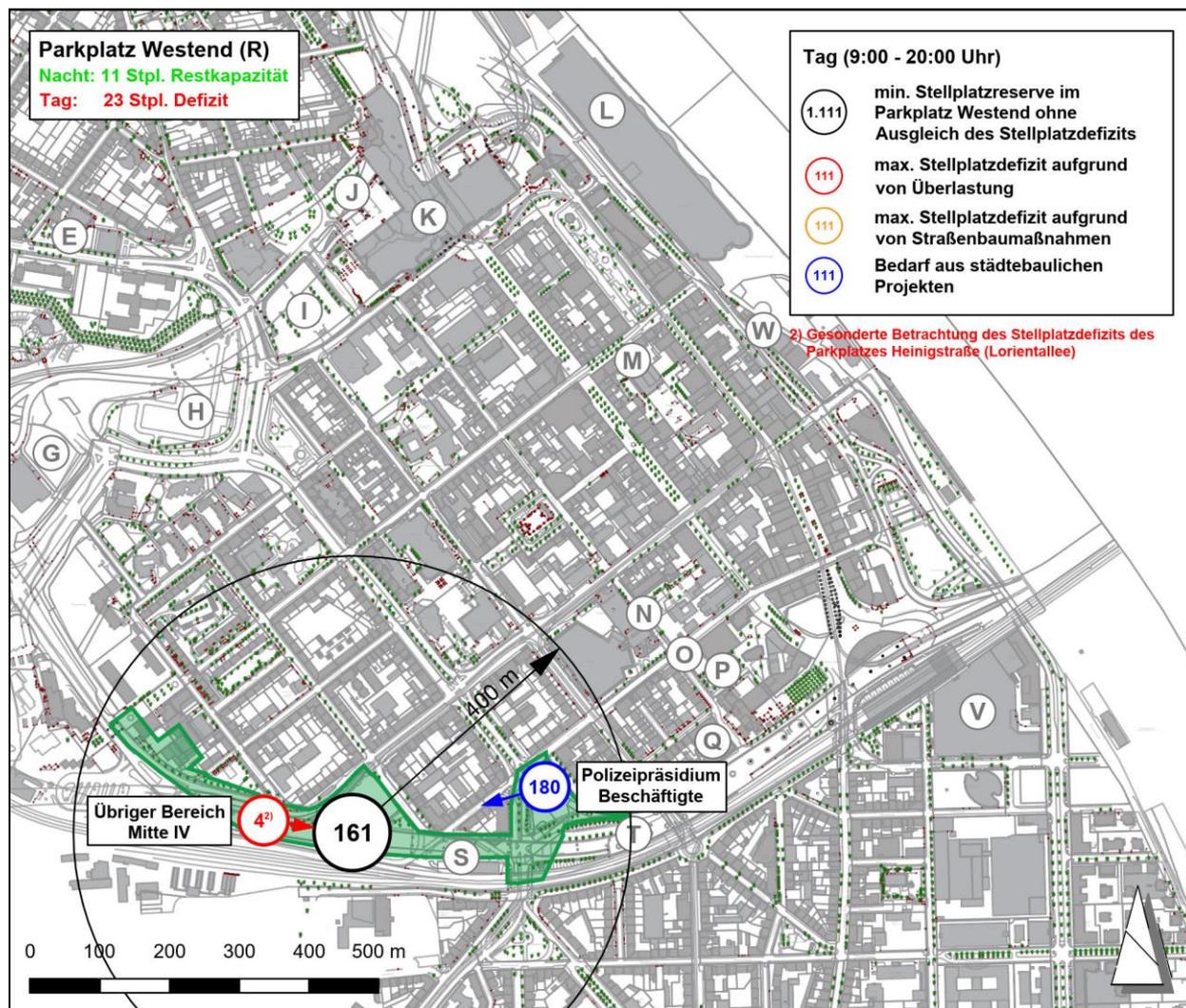


Abbildung 13: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites im übrigen Bereich Mitte IV sowie des Stellplatzbedarfes der Beschäftigten des Polizeipräsidiums auf dem Parkplatz Westend

Auf dem Parkplatz Westend sollen 180 Stellplätze für die Beschäftigten des neuen Polizeipräsidiums reserviert werden. Somit müssten sich 19 Parker einen anderen Stellplatz in der Bewohnerparkzone VI suchen, wo tagsüber noch freie Stellplätze sind. Tagsüber wäre der Parkplatz Westend dann vollständig ausgelastet (vgl. Abbildung 13). Das im übrigen Bereich Mitte IV vorhandene Defizit von 10 Stellplätzen in den Nachtzeiten könnte ebenfalls auf dem Parkplatz

Westend ausgeglichen werden, das Defizit von 4 Stellplätzen in der Zeit von 11:00 bis 13:00 Uhr könnte in Bewohnerparkzone VI ausgeglichen werden.

6.3.4 Parkhaus Dammstraße (Nr. Q)

Das Parkhaus Dammstraße mit 450 Stellplätzen ist im Spitzenintervall von 14:00 bis 16:00 Uhr mit 126 Stellplätzen nur zum Teil belegt, so dass noch eine Reserve von 324 Stellplätzen vorhanden ist (vgl. Anlage 4). Nachts ist derzeit das Parkhaus Dammstraße geschlossen.

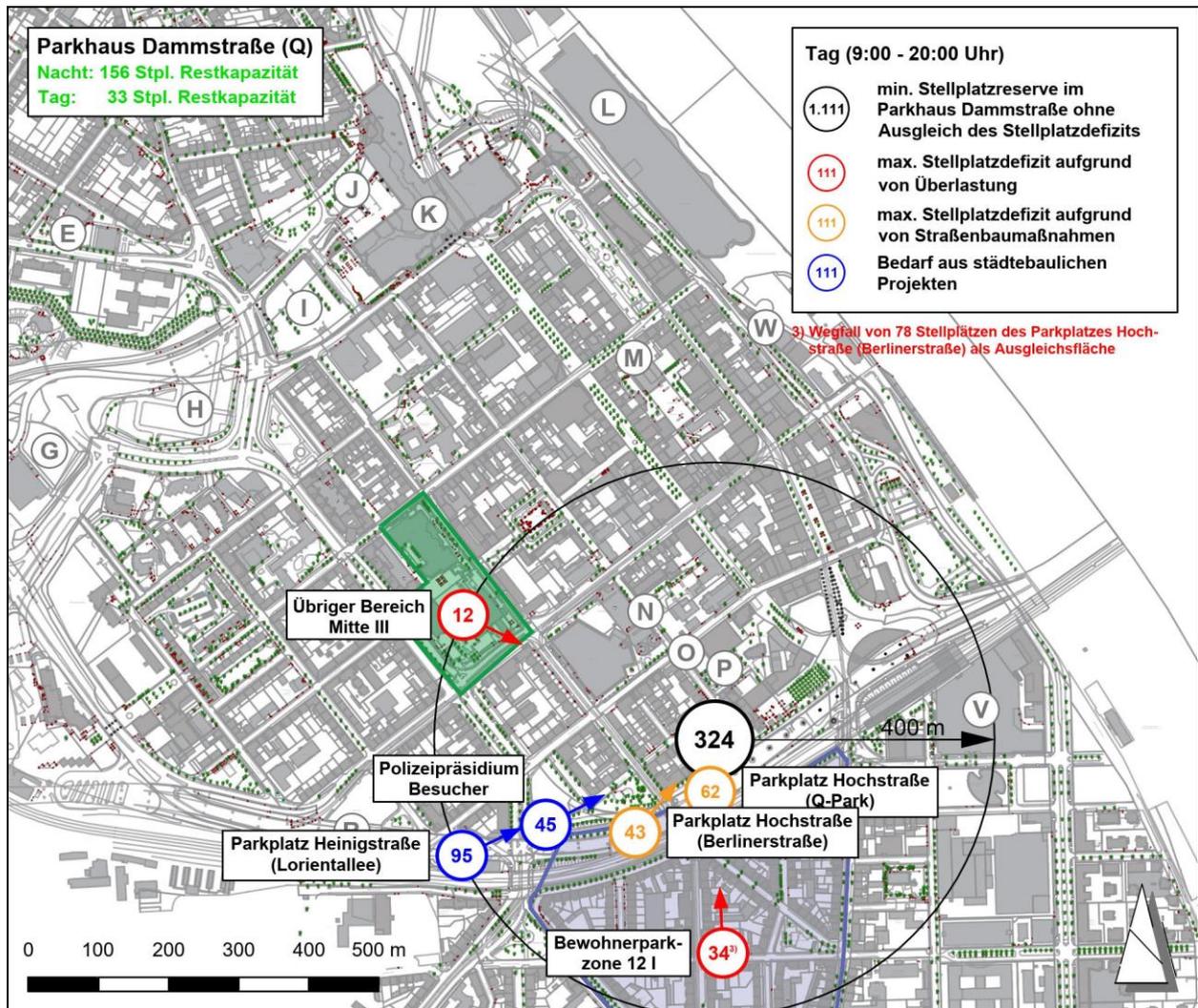


Abbildung 14: Mögliche Deckung des Defizites im übrigen Bereich Mitte III, den Bewohnerparkzonen IV und 12 I sowie der wegfallenden Stellplätze des Parkplatzes Hochstraße (Berliner Straße) und des Parkplatzes Hochstraße (Q-Park) durch die Sanierung Hochstraße Süd, des Parkplatzes Heinigstraße (Lorientallee) im Zuge des Neubaus des Polizeipräsidiums sowie des Stellplatzbedarfes der Besucher des Polizeipräsidiums im Parkhaus Dammstraße

6.3.5 Parkhaus Walzmühle (Nr. V)

Das Parkhaus Walzmühle hat 1.239 Stellplätze, von denen im Spitzenintervall von 11:00 bis 13:00 Uhr insgesamt 542 belegt sind. Es weist somit noch 697 freie Stellplätze auf. Hier können die 27 wegfallenden Stellplätze des Parkplatzes Faktorhaus im Zuge der Sanierung der Hochstraße Süd sowie das Defizit von 57 Stellplätzen in Bewohnerparkzone V und 2 Stellplätzen im übrigen Bereich Süd I ausgeglichen werden (vgl. Abbildung 15).

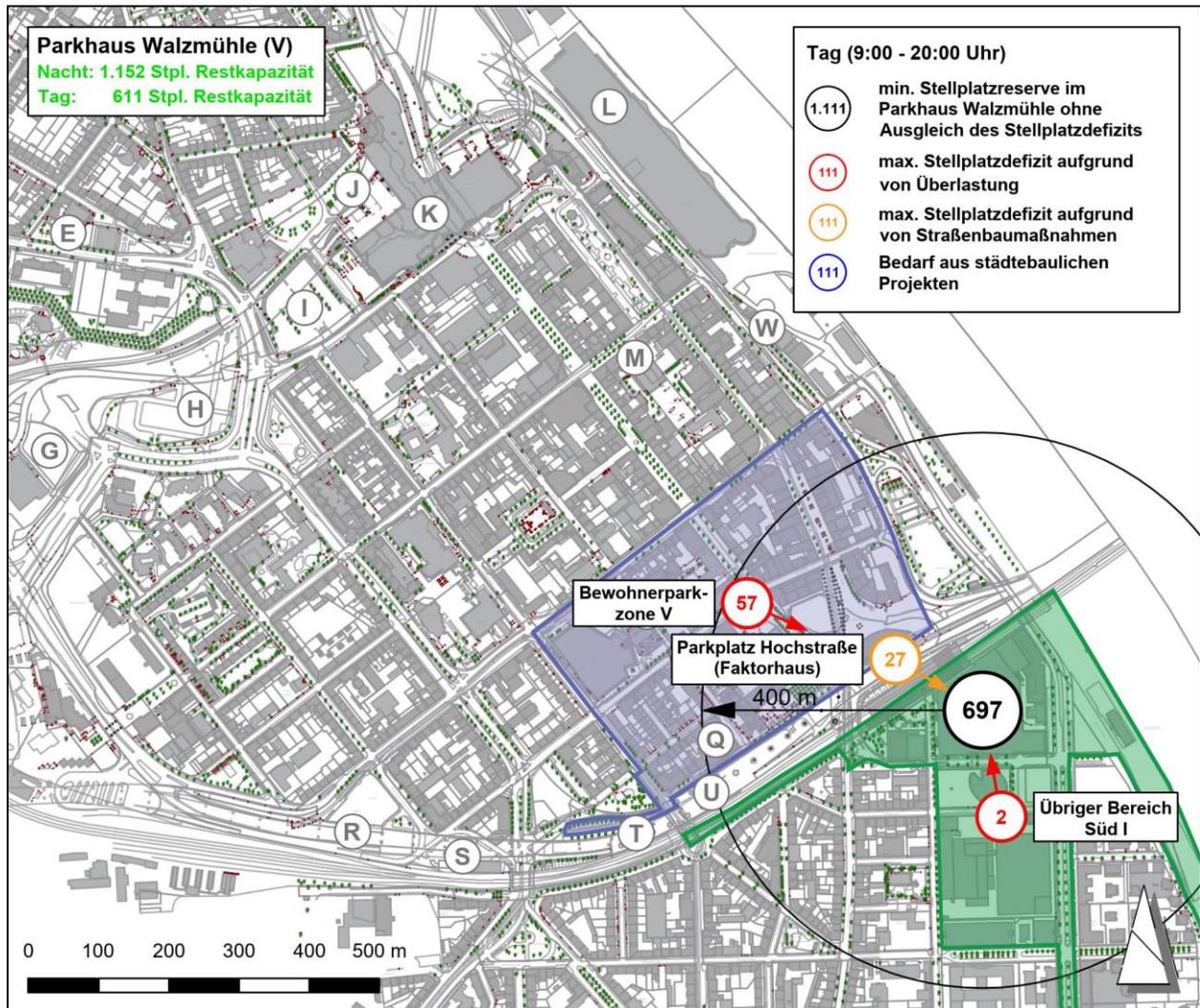


Abbildung 15: Mögliche Deckung des Defizites im übrigen Bereich Süd I, der Bewohnerparkzone V sowie der wegfallenden Stellplätze auf dem Parkplatz Faktorhaus durch die Sanierung Hochstraße Süd im Parkhaus Walzmühle

Sollte trotz der ÖPNV-Lagegunst des städtebaulichen Vorhabens Metropol das geplante Stellplatzangebot doch nicht ausreichen, könnte eine eventuell höhere Nachfrage auch im Parkhaus Walzmühle gedeckt werden, da noch eine Restkapazität von 611 Stellplätzen tagsüber vorhanden ist.

6.3.6 Tiefgarage Pfalzbau (Nr. N) sowie Parkplatz Otto-Stabel-Straße (Nr. P)

Die Tiefgarage Pfalzbau (Nr. N) mit 375 Stellplätzen verfügt im Spitzenintervall von 11:00 bis 13:00 Uhr nur noch über eine Reserve von 25 Stellplätzen. Der bewirtschaftete Parkplatz von Q-Park (Nr. P) hat bei einer aktuellen Gesamtkapazität von 44 Stellplätzen ein Defizit von 5 Stellplätzen (vgl. Anlage 4). Insgesamt ist nur eine Reserve von 20 Stellplätzen in diesen Anlagen des ruhenden Verkehrs vorhanden.

Der unbeschränkte Parkplatz (Nr. O) an der Otto-Stabel-Straße mit 24 Stellplätzen existiert nicht mehr, da er bebaut wird.

6.3.7 Parkhaus Bürgerhof (Nr. M)

Das Parkhaus Bürgerhof (Nr. M) mit 569 Stellplätzen hat im Spitzenintervall von 11:00 bis 13:00 Uhr noch eine Restkapazität von 144 Stellplätzen bei 425 belegten Stellplätzen. Hiermit könnte das mögliche Stellplatzdefizit des als Verwaltungsgebäude der TWL umgenutzten Kaufhofs gedeckt werden (vgl. Tabelle 11). Zusätzlich könnte ein großer Teil des Stellplatzdefizits der Bewohnerparkzone III gedeckt werden, welche von 09:00 bis 11:00 Uhr ein Stellplatzdefizit von 51 Stellplätzen aufweist. Das übrige Defizit von 4 Stellplätzen könnte in der Tiefgarage Pfalzbau (Nr. N) ausgeglichen werden. Damit wäre das Parkhaus Bürgerhof vollständig ausgelastet (vgl. Abbildung 16).

Ein Teil der Mitarbeiter könnte ebenso im Parkhaus Rhein-Galerie (Nr. L) ihr Fahrzeug abstellen.

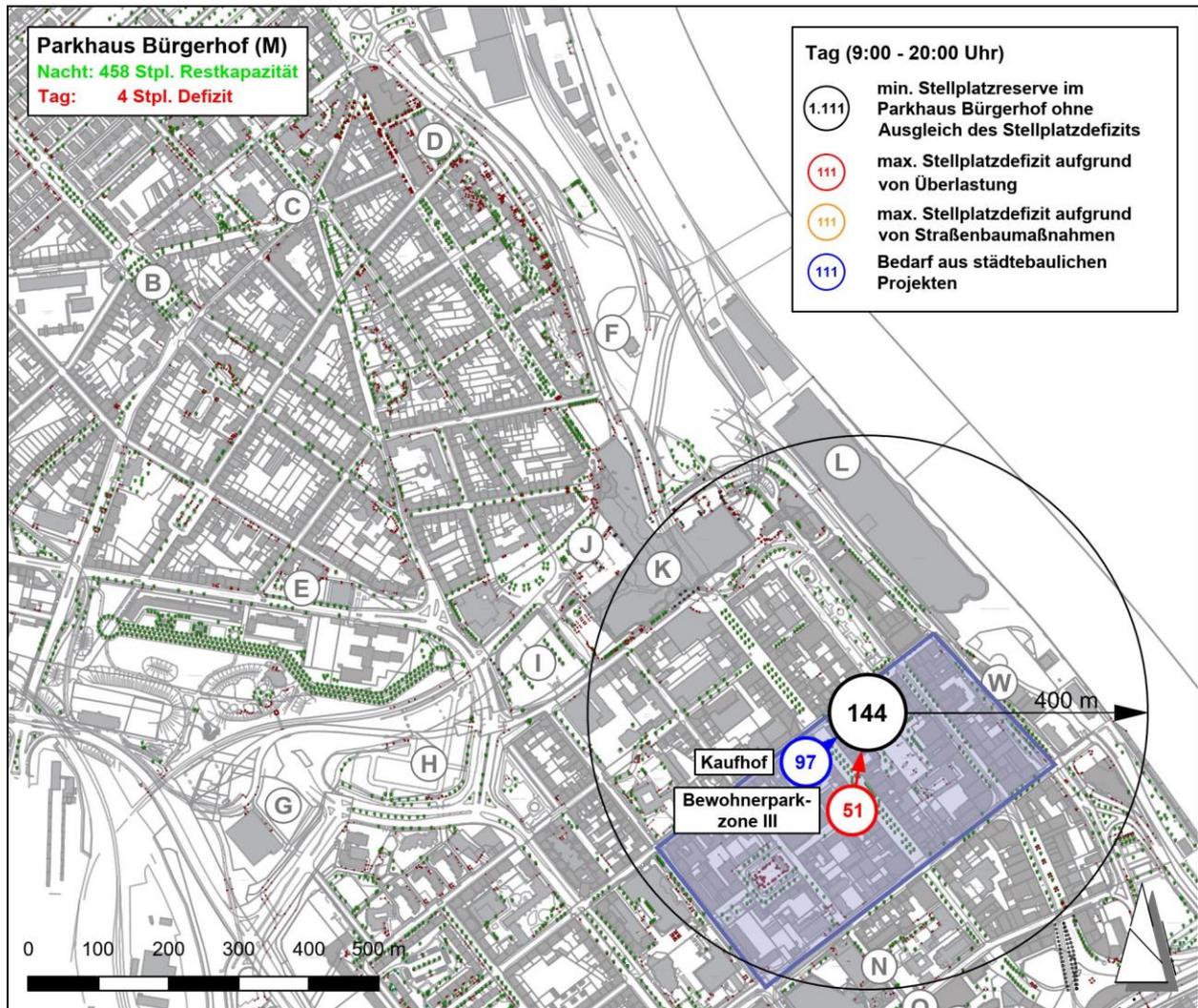


Abbildung 16: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in Bewohnerparkzone III und des städtebaulichen Vorhabens Umnutzung Kaufhof im Parkhaus Bürgerhof

6.3.8 Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Nr. E)

Das Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße hat insgesamt 258 Stellplätze. Davon sind nachts 103 Stellplätze und tagsüber zwischen 84 und 171 Stellplätze belegt. Aufgrund der Restkapazitäten könnte hier das nächtliche Defizit von 55 Stellplätzen in den Bewohnerparkzonen 13 III und 13 IV sowie von 14 Stellplätzen im übrigen Bereich Nord III aufgefangen werden. Gleiches gilt für das tagsüber maximal auftretende Defizit von insgesamt 45 Stellplätzen. Die Restkapazität beträgt dann noch 86 Stellplätze nachts und 42 Stellplätze tagsüber (vgl. Abbildung 17).

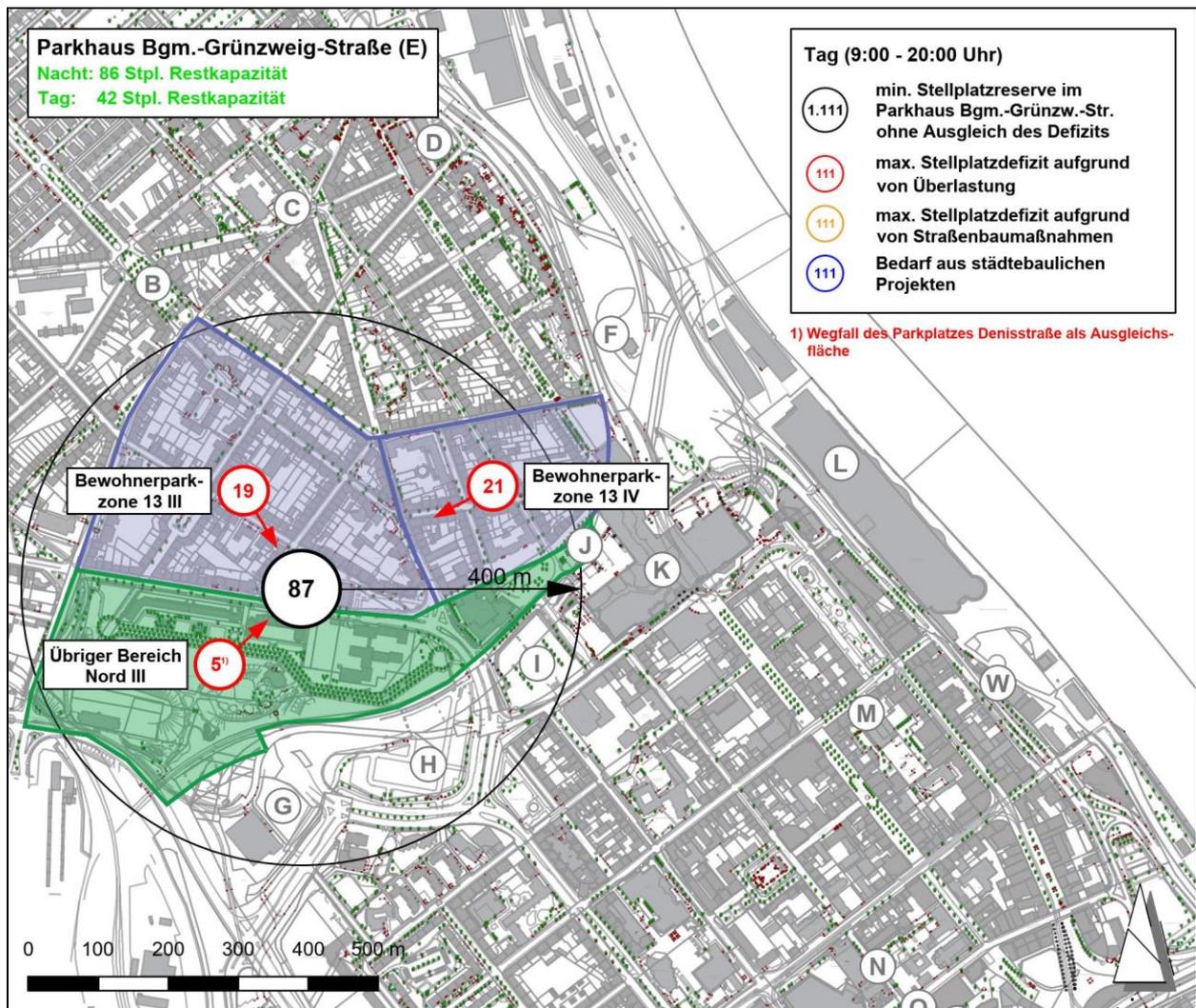


Abbildung 17: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in den Bewohnerparkzonen 13 III und 13 IV sowie dem übrigen Bereich Nord III im Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße

6.3.9 Parkhaus Mottstraße (Nr. D)

Im Bezirk Nord treten erhebliche Defizite in der Bewohnerparkzone 13 II über den gesamten Tag auf.

Ursache hierfür ist u.a. der Entfall von 30 Stellplätzen aufgrund des Projektes "Enge Straßen".

Das nächtliche Defizit von 180 Stellplätzen und das maximale tägliche Defizit von 116 Stellplätzen im Zeitraum von 16:00 bis 18:00 Uhr könnte im Parkhaus Mottstraße gedeckt werden.

Es liegt am nordöstlichen Rand des Stadtteils Nord-Hemshof, ist nachts geschlossen und besitzt 394 Stellplätze, von denen tagsüber bis zu 107 Stellplätze belegt sind.

Zusätzlich können die in den Bauphasen 9 und 10 sowie in den Bauphasen 11 und 12 entfallenden 37 bzw. 94 Stellplätze zzgl. Überparkung an der Dessauer Straße im Parkhaus Mottstraße untergebracht werden (vgl. Abbildung 18).

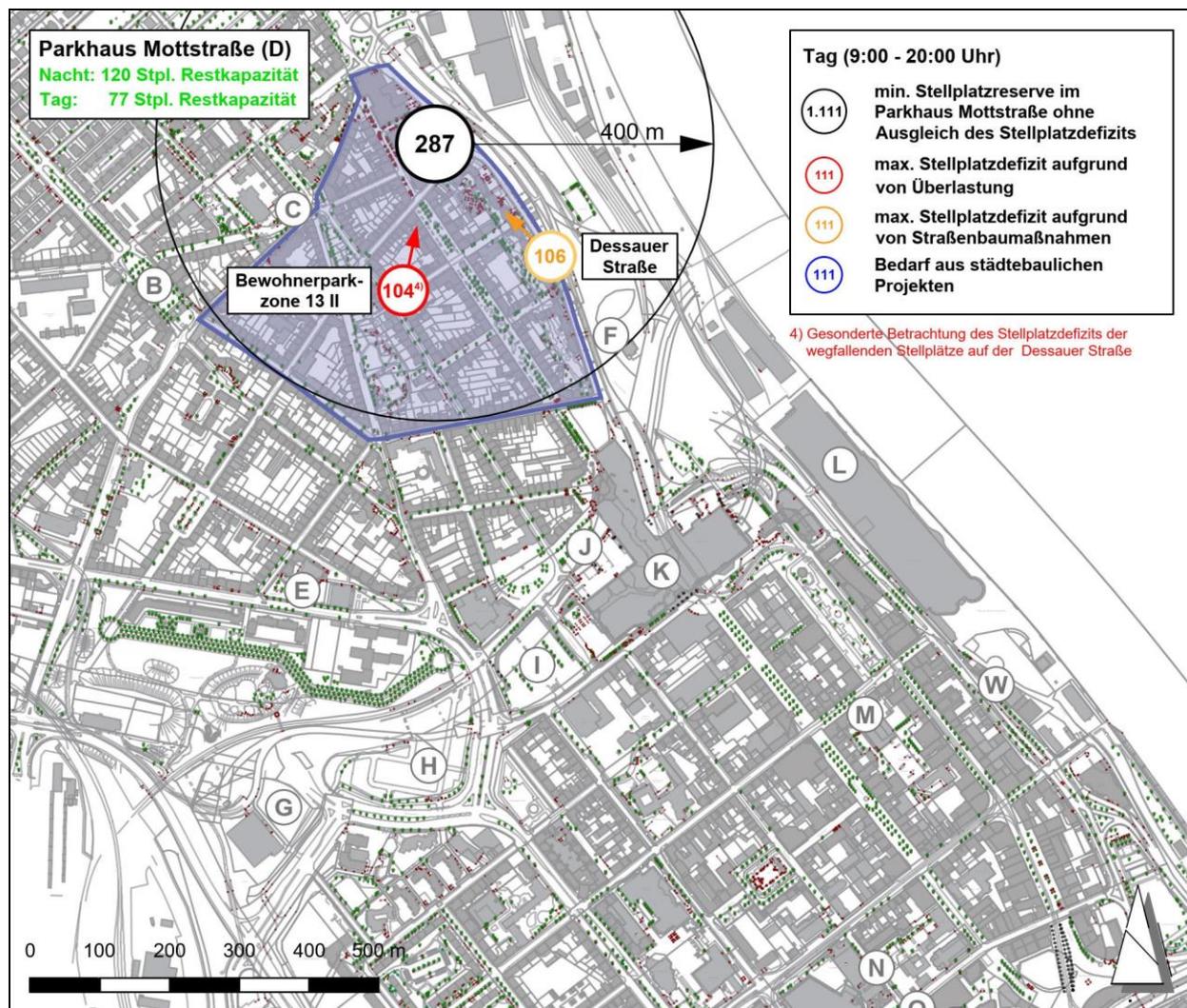


Abbildung 18: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in der Dessauer Straße durch die Baumaßnahme Hochstraße und in der Bewohnerparkzone 13 II im Parkhaus Mottstraße

6.3.10 Provisorischer Parkplatz am Standort Rathaus Center

Im Falle eines Abrisses des Rathaus Centers könnte ein provisorischer Parkplatz am Standort des Rathaus Centers temporär gebaut werden. Es wären bis zu 500 ebenerdige Stellplätze möglich, wenn die gesamte Grundfläche des Rathaus Centers ausgenutzt würde. Dieses Angebot könnte zur Deckung des Stellplatzdefizites durch die Arbeiten an der Hochstraße Nord wie folgt genutzt werden (vgl. Abbildung 19):

- 6 Stellplätze vom Würfelbunker (Nr. F)
- 143 Stellplätze vom Parkplatz Rathaus Center Warenhof (ohne Bezeichnung)
- 54 Stellplätze vom Parkplatz Rathaus Center Innenhof (ohne Bezeichnung)
- 40 Stellplätze vom Parkplatz Dennisstraße (Nr. J)
- 131 Stellplätze vom Parkplatz Jaegerstraße (Nr. I)
- ein Teil des Defizits der Bewohnerparkzonen II, 13 II und 13 IV

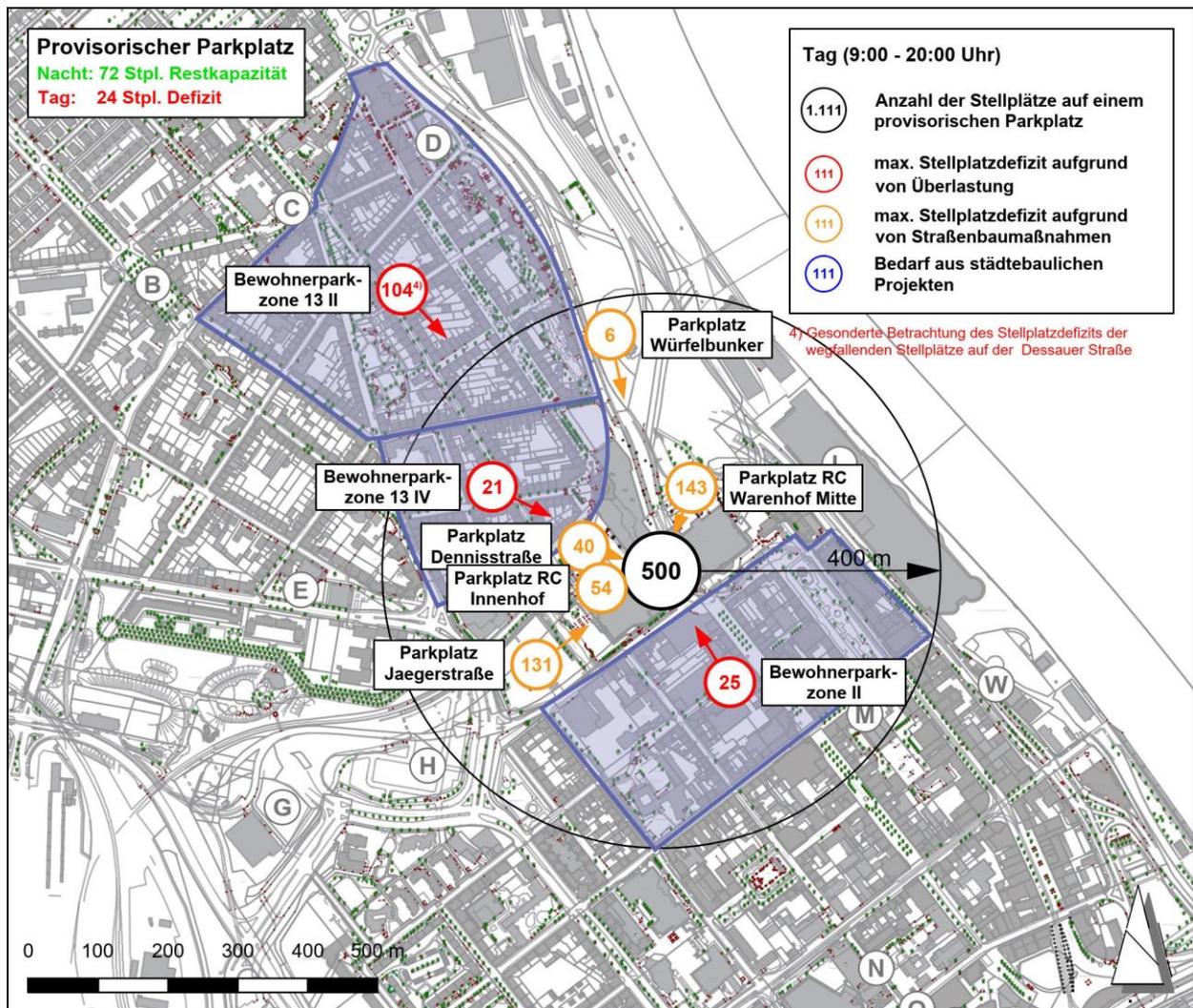


Abbildung 19: Mögliche Deckung eines Teils des Defizites der Bewohnerparkzonen II, 13 II und 13 IV sowie der entfallenden Anlagen des ruhenden Verkehrs durch die Errichtung eines provisorischen Parkplatzes auf der Fläche des abgerissenen Rathaus Centers

7. Empfehlungen

7.1 Grundansatz (Stufe 1)

Die Ausführungen in den vorangegangenen Teilkapiteln haben gezeigt, dass die derzeitigen Defizite im Stellplatzangebot, insbesondere in der Innenstadt im Bezirk Mitte und im Bezirk Nord sowie die zu erwartenden Defizite durch die Straßenbaumaßnahmen an den Hochstraßen Nord und Süd durch das Stellplatzangebot in den vorhandenen Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen zum weit überwiegenden Teil aufgefangen werden kann.

Voraussetzung hierfür ist die Akzeptanz der Anwohner, ihr Fahrzeug nicht immer direkt vor ihrer Wohnung abstellen zu können, sondern auch zumutbare Wege in benachbarten Straßen, die noch über freie Stellplätze verfügen, in Kauf zu nehmen. Hierfür wird eine Informationskampagne, z.B. mit Bürgerversammlungen, Wurfsendungen, Informationsständen in den Stadtteilen etc., vorgeschlagen.

Parallel muss mit den Betreibern der beschränkten Parkplätze sowie der Parkhäuser und Tiefgaragen eine Vereinbarung zur Nutzung der freien Kapazitäten durch Bewohner getroffen werden. Ggf. muss die Stadt einen entsprechenden Anreiz, z.B. durch Bezuschussung der Parkgebühren, schaffen. Auch für das Abstellen in Anlagen des ruhenden Verkehrs muss entsprechend geworben werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Akzeptanz der Anlagen des ruhenden Verkehrs für alle Nutzer ist die Erhöhung der Attraktivität durch Verbesserung der subjektiven und tatsächlichen Sicherheit mit entsprechenden Maßnahmen.

Da die Nutzer der Anlagen des ruhenden Verkehrs immer versuchen, in nächster Nähe zu ihrem Wohnort bzw. Arbeitsplatz oder zum Einkaufsort ihr Fahrzeug abzustellen, müssen regulierende Maßnahmen ergriffen oder entsprechende Anreize angeboten werden, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu ändern.

Es wird deshalb die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte und im südöstlichen Teil des Bezirkes Nord in den Bewohnerparkzonen 13 II und 13 IV empfohlen, die durch kurzfristig umsetzbare flankierende Maßnahmen unterstützt werden muss.

7.2 Kurzfristig umzusetzende, flankierende Maßnahmen (Stufe 2)

Die beschriebene flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte mit Abschaffung der Parkscheibenregelung und des kostenlosen Parkens im öffentlichen Straßenraum muss durch flankierende Maßnahmen unterstützt werden, die eine unmittelbare Auswirkung auf das Parkverhalten haben.

Folgende Empfehlungen werden ausgesprochen:

- Vereinheitlichung der zulässigen Parkdauer im Bezirk Mitte und im südöstlichen Teil des Bezirks Nord auf maximal eine Stunde
- Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum im Bezirk Mitte von derzeit 1,50 EUR/Stunde (0,50 EUR je angefangene 20 Minuten) auf künftig 2,00 EUR/Stunde (0,50 EUR je angefangene 15 Minuten wie in Karlsruhe).

Durch diese Maßnahmen verbunden mit einer weiterhin konsequenten Überwachung und Ahndung des Falschparkens ist eine Verdrängung der Beschäftigten in Anlagen des ruhenden Verkehrs zu erwarten, die wie dargestellt, noch über freie Kapazitäten verfügen. Dadurch ergäbe sich bereits eine merkbare Entspannung der Parkraumsituation (vgl. Anlage 2.2).

Für die Kurzzeitparker wird durch die Gebührenerhebung im öffentlichen Straßenraum ein Anreiz geschaffen, ihr Fahrzeug in den günstigeren bewirtschafteten Anlagen des ruhenden Verkehrs abzustellen.

In den an die bewirtschafteten Bereiche angrenzenden Bewohnerparkzonen der Bezirke Süd und Nord könnte zunächst die bestehende Parkregelung, die im Bezirk Nord überwiegend öffentliches Parken mit Parkscheibe oder ohne Regelung, sprich kostenloses Parken zulässt, beibehalten werden. In der Bewohnerparkzone 12 II im Bezirk Süd kann etwa auf zwei Drittel aller öffentlichen Stellplätzen mit Parkscheibe geparkt werden.

Nach Einschätzung des Verfassers sind Verdrängungen von Beschäftigten und Kurzzeitparkern in die angrenzenden Bezirke Nord und Süd nicht zu erwarten, da zum einen die Wege zu lange sind und zum anderen auch dort Parkdruck vorhanden ist. Sollte beobachtet werden, dass dies wider Erwarten doch erfolgt, wird empfohlen, auch dort eine restriktive Bewirtschaftung vorzunehmen.

7.3 Mittel- bis langfristig wirkende Maßnahmen (Stufe 3)

Nachfolgend sind Maßnahmen aufgeführt, die mittel- bis langfristig geeignet sind, eine Änderung des Verkehrsverhaltens und damit eine Reduzierung des Stellplatzbedarfes bewirken zu können. Eine Quantifizierung der Reduktion des Stellplatzbedarfes ist mit Ausnahme der stärkeren Nutzung von CarSharing nicht möglich.

Unterstützend werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Stärkung des Umweltverbundes

- höherer Fußgängeranteil
- höherer Radfahreranteil
- höherer ÖPNV-Anteil

Effekt: Reduzierung des MIV-Anteils

- stärkere Nutzung von CarSharing, z.B. Stadtmobil

Effekt: Auto-Ersatz

- stärkere Nutzung von Mitfahrgelegenheiten, z.B. BlaBlaCar

Effekt: Auto-Ersatz und ÖPNV-Ersatz

- Förderung der eMobilität

Effekt: Klimaschutz

- Einführung von Mobilitätsmanagementkonzepten

7.3.1 Stärkung des Umweltverbundes

Im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme Abriss der B 44 Hochstraße Nord und Neubau der Stadtstraße lang wurden Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr entwickelt, die aber noch nicht beschlossen wurden (RNV, 25.01.2016). Diese Konzepte beinhalten auch Maßnahmen, die dauerhaft zu einer Verbesserung der ÖPNV-Erschließung beitragen. Im Sinne einer Verringerung der Parkraumnachfrage werden diesbezüglich die Zielgruppen Beschäftigte

und Kurzzeitparker, die Einkäufe, Besorgungen, Verwaltungsbesuche etc. machen, angesprochen.

7.3.2 Stärkere Nutzung von CarSharing

In der Innenstadt von Ludwigshafen gibt es derzeit ein von der Stadtmobil Rhein-Neckar AG betriebenes, stationsgebundenes Angebot von CarSharing-Fahrzeugen, das kurz- und mittelfristig ausgeweitet werden soll (vgl. Tabelle 12).

Bezirk	CarSharing-Stationen		
	Vorhanden	geplant	mittelfristiges Angebot
Süd	9	8	17
Mitte	3	11	14
Nord	3	6	9

Tabelle 12: Vorhandene bzw. geplante CarSharing-Plätze

Mit ca. 400 Kunden (Stand 2017) ist die Nachfrage in Ludwigshafen im Vergleich zu Mannheim mit ca. 3.700 Kunden (Stand 2019) und zu Heidelberg mit ca. 4.000 Kunden (Stand 2019) noch relativ gering. Der Vergleich in Tabelle 13 zeigt aber, dass noch erhebliches Potenzial besteht; das Wachstum betrug in Ludwigshafen im Jahr 2017 ca. 16 % (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 20.08.2019). Deshalb ist mittelfristig noch ein deutlicheres Wachstum zu erwarten.

Stadt	CarSharing-Kunden	Bevölkerung (Hauptwohnung)	CarSharing-Quote
Ludwigshafen	ca. 400 ¹⁾	164.718 ³⁾	0,2 %
Mannheim	ca. 3.700 ²⁾	316.265 ⁴⁾	1,2 %
Heidelberg	ca. 4.000 ²⁾	156.267 ⁵⁾	2,6 %

¹⁾ Stand: 2017 (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 08.01.2018)

²⁾ Stand: 2019 (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 20.08.2019)

³⁾ Stand: 31.12.2015 (STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ, 2016)

⁴⁾ Stand: 31.12.2016 (STADT MANNHEIM, 2018)

⁵⁾ Stand: 31.12.2015 (WIKIPEDIA, 2018)

Tabelle 13: Vergleich der CarSharing-Quote in Ludwigshafen am Rhein, Mannheim und Heidelberg

Es gibt folgende CarSharing-Systeme:

- stationsbasiert, d.h. die CarSharing-Fahrzeuge werden an einem festen Standort abgestellt
- free-floating, d.h. die CarSharing-Fahrzeuge können beliebig im Straßenraum abgestellt werden
- kombiniertes CarSharing, d.h. es gibt ein stationsgebundenes und ein free-floating-Angebot aus einer Hand

CarSharing führt zur Abschaffung von privaten Pkw und fördert ein multimodales Verkehrsverhalten.

Eine Studie des Bundesverbandes CarSharing e.V. hat für stationsbasierte Systeme in Innenstadtquartieren verschiedener Großstädte in Deutschland Auto-Ersatzquoten zwischen 1:8 und 1:20 gemessen (BCS, Juni 2016). Eine Auto-Ersatzquote von 1:20 wird für Ludwigshafen als zu hoch eingeschätzt. Dies wird auch von dem zuständigen Vertreter des CarSharing-Anbieters in Ludwigshafen bestätigt, der von einem Erfahrungswert für den Rhein-Neckar-Raum von 1:7 bis 1:8 ausgeht (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 08.01.2018). In verschiedenen anderen Studien werden auch niedrigere Auto-Ersatzquoten von z.B. 1:2 genannt.

Es gibt laut Bundesverband CarSharing e.V. Hinweise, dass kombinierte CarSharing-Systeme, die free-floating und stationsbasierte Fahrzeuge aus einer Hand anbieten, sogar eine höhere Abschaffungsquote bewirken.

"Eine Erhebung der Abschaffungsquote existiert für das kombinierte System von Stadtmobil Rhein-Neckar in Mannheim und Heidelberg. Die Nutzer beider Angebotstypen - also free-floating und stationsbasierter Fahrzeuge - wiesen hier eine deutlich höhere Auto-Abschaffungsquote auf (64 Prozent) als Nutzer, die nur stationsbasierte Fahrzeuge buchten (46 Prozent). Die genauen Gründe hierfür müssen noch abschließend untersucht werden " (Zitatende: BCS, Juni 2016).

Abbildung 20 enthält eine Darstellung der vorhandenen und geplanten CarSharing-Plätze im Untersuchungsgebiet, in der die Effekte der Auto-Ersatzquoten mit einer Spanne von 1:2 bis 1:8 beziffert sind.

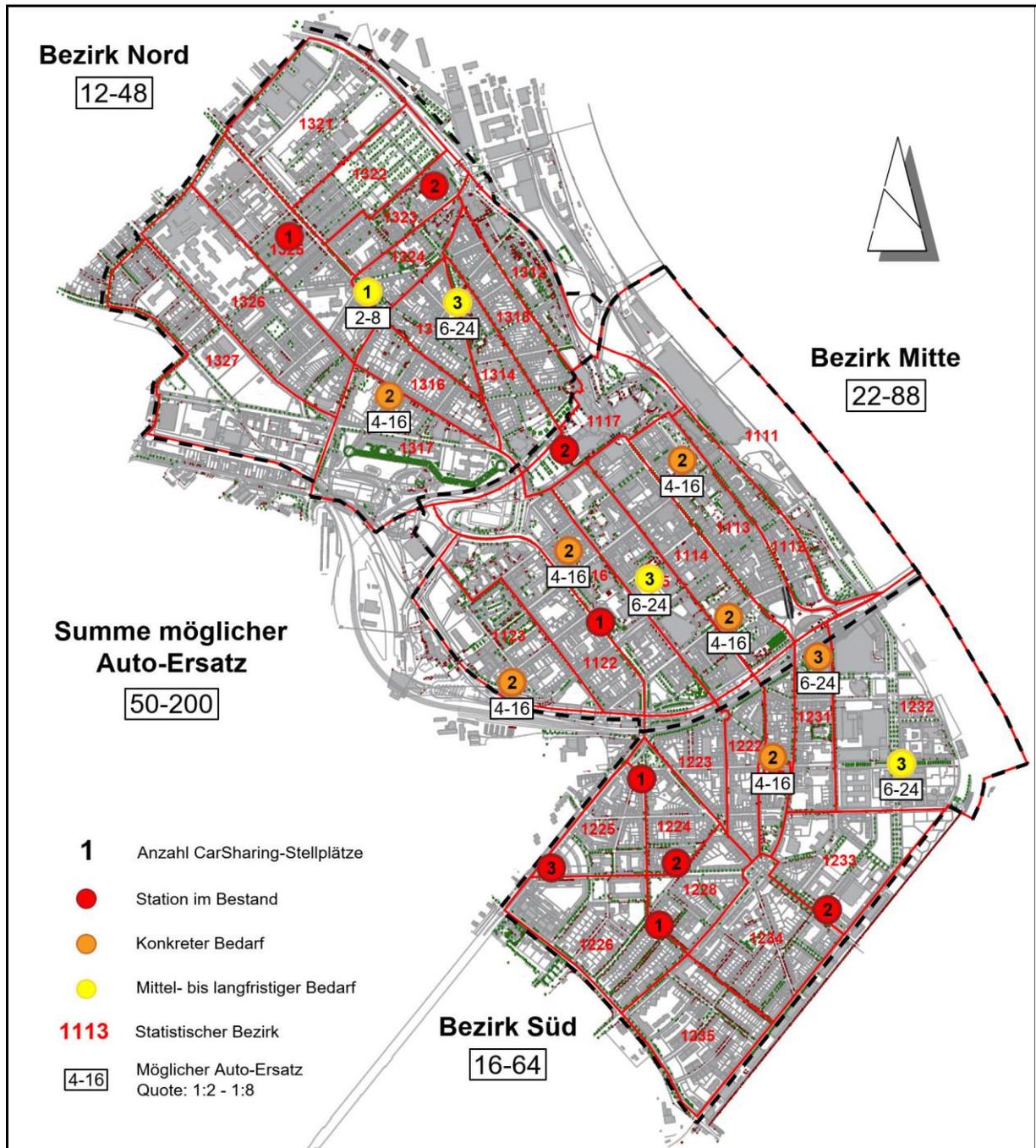


Abbildung 20: Möglicher Auto-Ersatz durch die vorhandenen und geplanten CarSharing-Plätze im Untersuchungsgebiet (Quelle: STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 30.08.2017)

In Freiburg im Breisgau hat man gestützt auf Erfahrungen in Karlsruhe für das innere Stadtgebiet drei verschiedene Kategorien der zu erwartenden Nachfrage festgelegt (SCHICK UND HERFFS, 3.2017):

- Kategorie 1: Innenstadt und innenstadtnahe Stadtbezirke:
3 bis 5 Fahrzeuge / 1.000 Einwohner > 18 Jahre

- Kategorie 2: Stadtbezirke, die etwas weiter vom Zentrum entfernt sind:
1 bis 3 Fahrzeuge / 1.000 Einwohner > 18 Jahre
- Kategorie 3: weiter außen gelegene Stadtviertel:
0,5 bis 2 Fahrzeuge / 1.000 Einwohner > 18 Jahre

Für die Innenstadt Ludwigshafen wird ein Mittelwert von Kategorie 1 und 2 als realistisch erreichbar eingeschätzt, d.h. 3 Fahrzeuge / 1.000 Einwohner > 18 Jahre.

Abbildung 21 enthält eine Darstellung der statistischen Bezirke im Untersuchungsgebiet. Die zugehörige Tabelle mit der Anzahl von Einwohnern und die Berechnung der Anzahl von Car-Sharing-Plätzen ist als Anhang 1 beigelegt.

Bezogen auf eine mögliche Auto-Ersatzquote von 1:8 ist mittelfristig damit zu rechnen, dass im Untersuchungsgebiet bis zu 840 Autos abgeschafft werden, davon im Bezirk Mitte ca. 250 Autos.

Hinsichtlich der CarSharing-Nutzung werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum; für eine gute Annahme sollten dabei folgende Aspekte berücksichtigt werden, wobei erfahrungsgemäß Wege von bis zu 500 m von den Nutzern in Kauf genommen werden (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 30.08.2017):
 - Möglichkeit der Erweiterung um weitere Stellplätze
 - Senkrecht- oder Schrägparkplätze
 - Nähe zu ÖPNV-Haltestelle
 - offene, freundliche und helle Umgebung (Sicherheitsaspekt)
 - Fahrradständer in der Nähe oder in der Nähe herstellbar
 - keine Stellplätze unter Bäumen (Verschmutzungsaspekt durch Vogelkot, Blütenstaub, Blätter)
 - gute Zufahrtsmöglichkeiten zu Hauptstraßen, möglichst nicht Einbahnstraßen

- ausreichend dimensionierter Elektroanschluss für Elektroauto-Ladestationen
- keine oder reduzierte Gebührenerhebung für die Ausweisung der CarSharing-Stellplätze
- zeitnahe Einführung von kombinierten CarSharing-Systemen (stationsbasiert und free-floating)

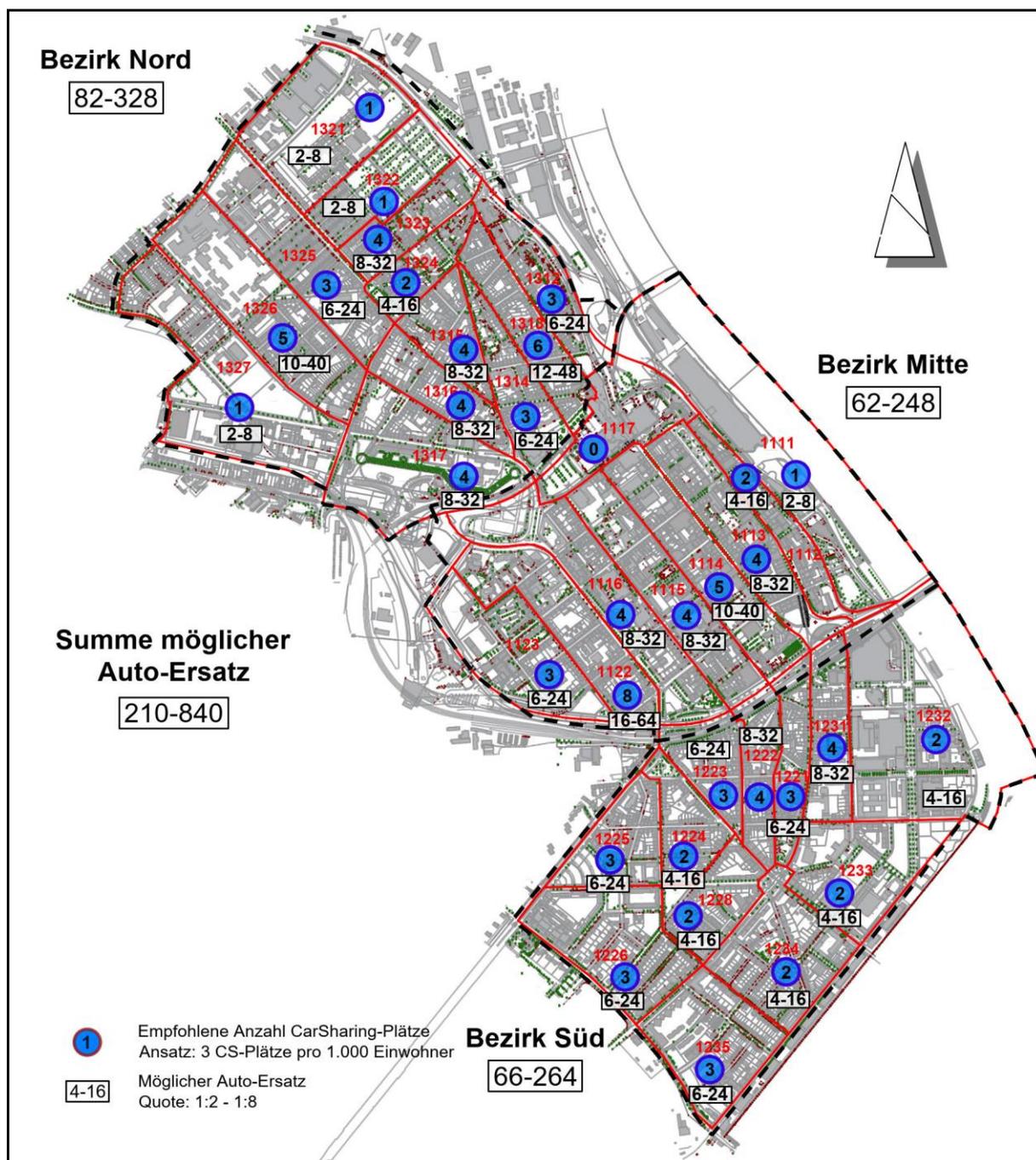


Abbildung 21: Möglicher Auto-Ersatz bei Schaffung von 3 CarSharing-Plätzen / 1.000 Einwohner > 18 Jahre

Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass die Stadtverwaltung Ludwigshafen alle oder einen Teil der Dienstfahrzeuge abschafft und zukünftig CarSharing und / oder öffentliche Fahrradvermiet-systeme auf Dienstwegen nutzt. Damit könnten nicht nur Kosten eingespart werden, sondern dies könnte auch dazu führen, dass die städtischen Mitarbeiter CarSharing auch für private Wege nutzen. Dies bestätigen Erfahrungen in Mannheim (STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 08.01.2018).

7.3.3 Mobilitätsmanagement- und weitere Maßnahmen

Nachfolgend werden zentrale Maßnahmen des Mobilitätsmanagements genannt, die auch zu einer geringeren Nutzung von Autos beitragen können:

- ÖPNV-Förderung
 - Stärkere Nutzung von Jobtickets
 - Bezuschussung von ÖPNV-Fahrkarten
- Radverkehrsförderung
 - Verbesserung von Radverkehrsanlagen
 - Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz
 - Durchführen von Aktionen, wie z.B. "Mit dem Rad zur Arbeit"
- Information und Kommunikation
 - Anreise- und Mobilitätsinformationen im Internet / Postwurfsendungen / Mobilitäts-App
 - Aktionstage zur Mobilität (Rad, Fahrgemeinschaften, z.B. P+M = Parken und Mitnehmen im Rhein-Main-Gebiet, ÖPNV-Infos, allgemeine Mobilität)
 - Informationspakete Mobilität für neue Mitarbeiter

- Dienstliche Mobilität
 - Anschaffung hochwertiger Diensträder, z.B. Pedelecs
 - Überarbeitung der Dienstleisterrichtlinien (Pkw nicht als erste Wahl)
 - Einführung von Umweltstandards im Fuhrpark
 - Nutzung von CarSharing oder öffentliche Fahrradvermietsysteme auf Dienstwegen

Als weitere Maßnahmen sind zu nennen:

- Aufbau eines regionalen Radschnellverbindungsnetzes
- Ausweitung von eMobil-Stationen (Elektrisches BikeSharing, CarSharing)
- Hochwertiges Bike+Ride über digital buch- und bezahlbare Fahrradboxen
- Erweiterung des Angebotes elektronischer ÖPNV-Tarife, z.B. zur Vermeidung nutzungshemmender Tarifsprünge zwischen benachbarten Tarifgebieten
- Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur
- Einführung der digitalen Parkraumbewirtschaftung
- Einführung eines vernetzten Parkmanagements mit Hilfe einer App, z.B. Telekom-App "Park&Joy", die aktuell in Hamburg und Darmstadt eingeführt wird um freie Parkplätze im öffentlichen Straßenraum leicht aufzufinden (SCHINER, 10.02.2018)

Im Hinblick auf eine bessere Akzeptanz und Nutzung der Anlagen des ruhenden Verkehrs (beschränkte Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen) sollte die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems mit Anzeige der freien Stellplätze geprüft werden. Dadurch könnten bestehende Nutzungshemmnisse verringert oder gar beseitigt werden.

7.3.4 Parkraumkonzept für eine erhöhte Stellplatznachfrage

Das vorgeschlagene Parkraumkonzept ist geeignet, die Situation im ruhenden Verkehr für Normalwerkstage nachhaltig zu verbessern. Aus diesem Grund wird der Bau von Parkhäusern gemäß

Abbildung 10 als nicht erforderlich angesehen. Eine besondere Rolle spielt eine mögliche Quartiersgarage Hemshof, auf die im nachfolgenden Kapitel eingegangen wird.

Eine erhöhte Nachfrage bei besonderen Veranstaltungen und in der Vorweihnachtszeit kann allerdings nur durch Schaffung zusätzlicher Kapazitäten gedeckt werden. In diesem Zusammenhang könnte darüber nachgedacht werden, Parkhäuser gemäß den Vorschlägen in Abbildung 10 zusätzlich zu errichten, die dann aufgrund ihrer peripheren Lage mit Shuttlebussen an die Innenstadt angebunden werden können.

7.3.5 Parkraumkonzept nach Realisierung der B 44 Stadtstraße

Nach Abschluss der Baumaßnahmen und Inbetriebnahme der B 44 Stadtstraße muss ein Ersatz für folgende Anlagen des ruhenden Verkehrs geschaffen werden:

1. Parkplatz Würfelbunker (Nr. F)
2. Parkplatz Jaegerstraße (Nr. I)
3. Parkplatz Denisstraße (Nr. J)
4. Parkplatz Messplatz (Nr. H)
5. Parkhaus Rathaus Center (Nr. K) im Falle des Abrisses des Rathauses; in diesem Fall ist kein Ersatz der wegfallenden Parkplätze im Innenhof und im Warenhof erforderlich
6. Stellplätze an der Dessauer Straße

Nach Inbetriebnahme der B 44 Stadtstraße besteht die Möglichkeit, die wegfallenden Stellplätze der unter 1. bis 4. genannten Parkplätze in Tiefgaragen oder Parkhäusern von städtebaulichen Projekten zu integrieren. Mit den jeweiligen Projektentwicklern können dann z.B. städtebauliche Verträge zur öffentlichen Nutzung der Anlagen für den ruhenden Verkehr getroffen werden.

Für den Fall, dass das Rathaus nicht abgerissen wird, können die Nutzer des Innenhofes und des Warenhofes im Parkhaus Rathaus Center parken. Bei Abriss des Rathaus Centers werden diese Stellplätze an Ort und Stelle nicht mehr benötigt. Bei einem Neubau des Rathauses an Ort und Stelle können die benötigten Stellplätze in das Neubauvorhaben integriert werden.

Quartiersgarage Hemshof

Als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze entlang der Dessauer Straße könnte nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme B 44 Hochstraße Nord und Neubau der Stadtstraße lang eine Quartiersgarage im Bereich des Würfelbunkers errichtet werden, in der auch das nächtliche Defizit im Stadtteil Nord-Hemshof gedeckt werden könnte. Bei einer Kapazität von 400 Stellplätzen könnte das Defizit von 197 Stellplätzen in den Bewohnerparkzonen 13 II und 13 IV sowie die wegfallenden 94 Stellplätze zzgl. Defizit an der Dessauer Straße gedeckt werden. Bezogen auf die 691 vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Bewohnerparkzonen 13 II und 13 IV wäre dann eine Stellplatzreserve von ca. 14 % (96 Stellplätze) vorhanden.

Die Reserve von 96 Stellplätzen entspricht dabei dem möglichen Auto-Ersatz bei Schaffung von 3 CarSharing-Plätzen pro 1.000 Einwohner > 18 Jahre in den statistischen Bezirken 1312, 1313 und 1314 mit 96 abgeschafften Autos gemäß Abbildung 21. Bestätigt sich in den nächsten 10 Jahren dieser Trend, könnte auf die Reserve von 96 Stellplätzen in der Quartiersgarage Hemshof verzichtet werden.

7.3.6 Übertragbarkeit der Ergebnisse der Analyse und der Konzeption auf andere Stadtteile

In der jüngeren Vergangenheit wurden von Bewohnern und Vertretern der Politik aus dem Untersuchungsgebiet Probleme im ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum an die Verwaltung herangetragen.

Nachdem die Untersuchung aber zeigt, dass diese Probleme nur vereinzelt auftreten, gehen die Verfasser der vorliegenden Untersuchung davon aus, dass Zentren in anderen Stadtteilen, die weder Bewohnerparkzonen noch kostenpflichtige Parkflächen im öffentlichen Verkehrsraum vorhalten, Probleme dieser Art nicht haben.

Verzeichnis von Literatur und Quellen

ADAC E.V.

Benutzerfreundliche Parkhäuser - ein Leitfaden für die Praxis
München, 2013

ADAC E.V.

Parkraumbewirtschaftung
München, Januar 2018

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI)

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 BB)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
Verordnung vom 06.03.2013, in Kraft getreten am 01.04.2013 zuletzt geändert durch
Verordnung vom 08.10.2017 (BGBl.I S. 3549) m.W.v. 19.10.2017

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI)

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgC) vom 05. Juli
2017 (BGBl. I. S. 2230), in Kraft getreten am 01.09.2017

BUNDESVERBAND CARSHARING E.V. (BCS)

CarSharing fact sheet Nr. 1
Berlin, Mai 2015

BUNDESVERBAND CARSHARING E.V.(BCS).

Neue bcs-Studie: Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet
CarSharing fact sheet Nr. 2
Berlin, Juni 2016

BUNDESVERBAND CARSHARING E.V.(BCS).

Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten -
CarSharing fact sheet Nr. 3
Berlin, Juni 2016

DURTH ROOS CONSULTING GMBH

Analyse des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Ludwigshafen am Rhein
Darmstadt, März 2020

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
Köln, Ausgabe 2005, korrigierter Nachdruck 2012

MINISTERIUM DER FINANZEN RHEINLAND-PFALZ

Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge
Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000 (12 150-4533)

RHEIN NECKAR VERKEHR GMBH (RNV)

City-West - Die Stadtstraße
Konzepte für den öffentlichen Personenverkehr
Mannheim, 25.01.2016

SCHICK, PETER UND HERFFS, GEORG

Flächenhaftes Carsharing-Stellplatzkonzept in der Stadt Freiburg
Straßenverkehrstechnik, 3.2017

SCHINER, SABINE

Clever parken - Eine App, die freie Plätze meldet:
In Hamburg ist das Projekt bereits gestartet, die Digitalstadt Darmstadt will folgen .
Darmstädter Echo, 10.02.2018

SCHURIG, ROLAND

Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVo
Kirschbaum Verlag Bonn
Berlin/Bonn, Oktober 2015

STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG

CarSharing Stationen Ludwigshafen
Mannheim, eMail vom 30.08.2017

STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG

Expertengespräch mit Herrn Dieter Netter

Mannheim, 08.01.2018

STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG

Expertengespräch mit Herrn Dieter Netter

Mannheim, 20.08.2019

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein als "örtliche Bauvorschrift" gem. § 88 Abs. 3 Nr. 2 Landesbauverordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen - Innenstadt Bereich Mitte vom 19.12.2007

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Satzung der Stadt Ludwigshafen am Rhein über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen - Bereich Ludwigshafen Süd vom 29.10.2009

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Stadtgrundkarte Ludwigshafen am Rhein

Ludwigshafen am Rhein, März 2017

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Geplante städtebauliche Nutzungsänderungen

eMail von Herrn Lappe, Bereich Stadtplanung - Abteilung Verkehrsplanung

Ludwigshafen am Rhein, 21.06.2017

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Mögliche Standorte für Parkhäuser

eMail von Herrn Rüdiger Schmidt, Bereich Stadtplanung - Abteilung Verkehrsplanung

Ludwigshafen am Rhein, 20.07.2017

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Anzahl Einwohner nach statistische Bezirke der Stadtteile Mitte, Süd und Nord-Hemshof

Ludwigshafen am Rhein, 25.09.2017

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Auswirkungen des Parkverhaltens auf Einsatzfahrten der Feuerwehr

Ludwigshafen am Rhein, Juni 2018

STADT MANNHEIM

Kommunale Statistikstelle

Bevölkerung

www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/daten-und-fakten/bevoelkerung,

abgerufen am 18.01.2018

STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ

Statistische Berichte

Bevölkerung der Gemeinden am 31. Dezember 2015

AI-hj2/15. Kennziffer: A1033201522.ISSN: 1430-5054

WIKIPEDIA

<https://de.wikipedia.org/wiki/Heidelberg>,

abgerufen am 18.01.2018

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1: Beispiele für die Kennzeichnung von Bewohnerparken	6
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet mit Erhebungsbezirken	11
Abbildung 3: Lage des Teilgebietes 1 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Süd	18
Abbildung 4: Lage der Teilgebiete 2 bis 4 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Mitte	20
Abbildung 5: Lage der Teilgebiete 5 und 6 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Nord	21
Abbildung 6: Entfallende Stellplätze und tatsächliches Defizit bzw. Reserve durch den Abriss der B 44 Hochstraße Nord	27
Abbildung 7: Entfallende Stellplätze und tatsächliches Defizit durch die Sperrung B 37 Hochstraße Süd	29
Abbildung 8: Lage der bekannten städtebaulichen Projekte bzw. Nutzungsänderungen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 21.06.2017)	31
Abbildung 9: Verbesserungsvorschlag am Schilderstandort Heinigstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße	35
Abbildung 10: Mögliche Standorte für Parkhäuser	38
Abbildung 11: Mögliche Deckung des Defizites entfallener Anlagen des ruhenden Verkehrs ab Bauphase 6 und in der Bewohnerparkzone II im Parkhaus Rhein-Galerie	42
Abbildung 12: Mögliche Deckung der Stellplatznachfrage im übrigen Bereich Mitte I, den Bewohnerparkzonen I und VI sowie auf dem entfallenden	

Parkplatz Messplatz durch die Baumaßnahme Hochstraße Nord auf dem Parkplatz Felix Bowling	43
Abbildung 13: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites im übrigen Bereich Mitte IV sowie des Stellplatzbedarfes der Beschäftigten des Polizeipräsidiums auf dem Parkplatz Westend	44
Abbildung 14: Mögliche Deckung des Defizites im übrigen Bereich Mitte III, den Bewohnerparkzonen IV und 12 I sowie der wegfallenden Stellplätze des Parkplatzes Hochstraße (Berliner Straße) und des Parkplatzes Hochstraße (Q-Park) durch die Sanierung Hochstraße Süd, des Parkplatzes Heinigstraße (Lorientallee) im Zuge des Neubaus des Polizeipräsidiums sowie des Stellplatzbedarfes der Besucher des Polizeipräsidiums im Parkhaus Dammstraße	45
Abbildung 15: Mögliche Deckung des Defizites im übrigen Bereich Süd I, der Bewohnerparkzone V sowie der wegfallenden Stellplätze auf dem Parkplatz Faktorhaus durch die Sanierung Hochstraße Süd im Parkhaus Walzmühle	46
Abbildung 16: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in Bewohnerparkzone III und des städtebaulichen Vorhabens Umnutzung Kaufhof im Parkhaus Bürgerhof	48
Abbildung 17: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in den Bewohnerparkzonen 13 III und 13 IV sowie dem übrigen Bereich Nord III im Parkhaus Bürgermeister-Grünzweig-Straße	49
Abbildung 18: Mögliche Deckung des Stellplatzdefizites in der Dessauer Straße durch die Baumaßnahme Hochstraße und in der Bewohnerparkzone 13 II im Parkhaus Mottstraße	50
Abbildung 19: Mögliche Deckung eines Teils des Defizites der Bewohnerparkzonen II, 13 II und 13 IV sowie der entfallenden Anlagen des ruhenden Verkehrs durch die Errichtung eines provisorischen Parkplatzes auf der Fläche des abgerissenen Rathaus Centers	51

- Abbildung 20: Möglicher Auto-Ersatz durch die vorhandenen und geplanten CarSharing-Plätze im Untersuchungsgebiet (Quelle: STADTMOBIL RHEIN-NECKAR AG, 30.08.2017) 57
- Abbildung 21: Möglicher Auto-Ersatz bei Schaffung von 3 CarSharing-Plätzen / 1.000 Einwohner > 18 Jahre 59

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tabelle 1: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum (vgl. Anlage 1 und Anlage 2)	12
Tabelle 2: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage auf privaten, öffentlich nutzbaren Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen (vgl. Anlage 3 und Anlage 4)	12
Tabelle 3: Maximales Stellplatzdefizit in Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen	16
Tabelle 4: Stellplatzbilanz für das Teilgebiet 1 im Bezirk Süd	17
Tabelle 5: Stellplatzbilanz für die Teilgebiete 2 bis 4 im Bezirk Mitte	19
Tabelle 6: Stellplatzbilanz für die Teilgebiete 5 und 6 mit überlasteten Straßenzügen im Bezirk Nord	22
Tabelle 7: Zusammenstellung aller überparkten Straßenzüge mit dem möglichen Ausgleich des Defizits im jeweiligen Teilgebiet bzw. auf privaten öffentlich nutzbaren Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen im Bezirk Süd (Auszug)	23
Tabelle 8: Entfallende Stellplätze während des Baus der B 44 Stadtstraße lang	25
Tabelle 9: Tatsächliches Stellplatzdefizit ohne Kompensation in Parkhäusern während des Baus der B 44 Stadtstraße lang	26
Tabelle 10: Bekannte städtebauliche Projekte bzw. Nutzungsänderungen (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 21.06.2017)	30
Tabelle 11: Zu erwartendes Stellplatzdefizit durch städtebauliche Projekte	32
Tabelle 12: Vorhandene bzw. geplante CarSharing-Plätze	55
Tabelle 13: Vergleich der CarSharing-Quote in Ludwigshafen am Rhein, Mannheim und Heidelberg	55

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum
- Anlage 2.1: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum - Alle Nutzergruppen
- Anlage 2.2: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum - Bewohner und Kurzzeitparker
- Anlage 3: Stellplatzangebot auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen
- Anlage 4: Stellplatznachfrage auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen
- Anlage 5: Stellplatzbilanz in Bewohnerparkzonen und übrigen Bereichen sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen
- Anlage 6.1: Überparkte Straßenzüge innerhalb der Teilgebiete mit möglichen Ausgleich des Defizits im Teilgebiet bzw. auf privaten öffentlich nutzbaren Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen - Bezirk Süd
- Anlage 6.2: Überparkte Straßenzüge innerhalb der Teilgebiete mit möglichen Ausgleich des Defizits im Teilgebiet bzw. auf privaten öffentlich nutzbaren Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen - Bezirk Mitte
- Anlage 6.3: Überparkte Straßenzüge innerhalb der Teilgebiete mit möglichen Ausgleich des Defizits im Teilgebiet bzw. auf privaten öffentlich nutzbaren Parkplätzen oder in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen - Bezirk Nord
- Anlage 7.1: Ausgleich von Stellplatzdefiziten - Nacht (04:00 - 06:00 Uhr)
- Anlage 7.2: Ausgleich von Stellplatzdefiziten - Tag (09:00 - 20:00 Uhr)

Verzeichnis des Anhangs

Anhang 1: Einwohner über 18 Jahre der Stadtteile Mitte, Süd und Nord-Hemshof Ende
Dezember 2016 (STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, 25.09.2017)

Anlagen

Anhang