

Parkraumangebot

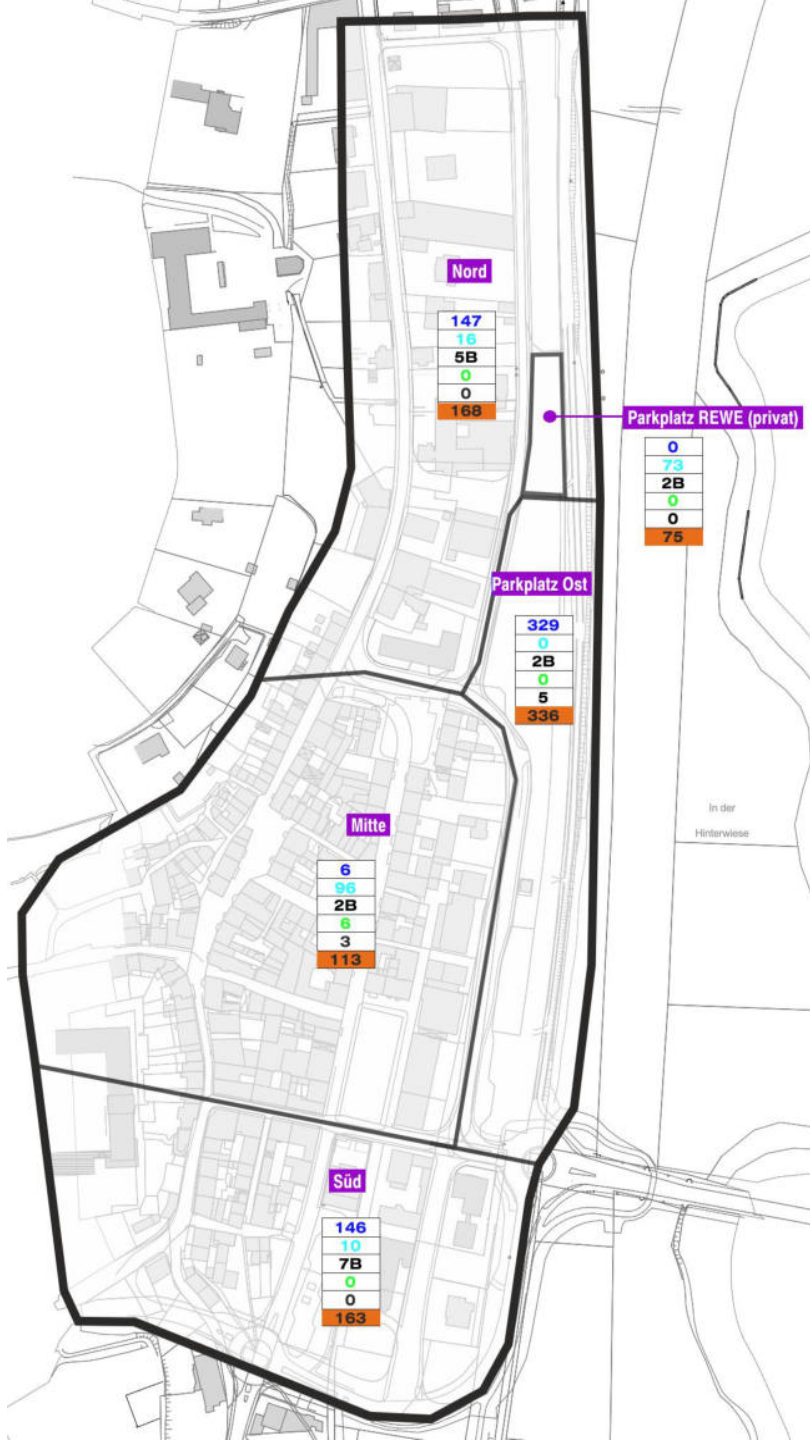
Gesamt:

780 Parkstände / Stellplätze
im **öffentl. Straßenraum** und auf **Parkplätzen**

davon ca. **630** unbewirtschaftet,
ca. **120** mit **Parkscheibe** zeitlich begrenzt und
ca. **30** **Bewohner-, Behinderten- und sonstige**
parkstände

75 private Stellplätze (Parkscheibe) von **REWE**
wurden aufgrund der Lage im Untersuchungs-
gebiet berücksichtigt

freies Parken	628
Parkscheibe	195
Behindertestellplätze	18B
Bewohnerparken	6
Sonstige	8
Summe	855



Parkraumnachfrage

Parkraumnachfrage nach Nutzergruppen

- Aufteilung des Stellplatzbedarfs nach Nutzergruppen:

	Parkraumnachfrage Montag / (Donnerstag)
Bewohner	ca. 85 Kfz
Beschäftigte	ca. 220 Kfz
Kunden / Besucher	ca. 380 Kfz
Parkraumnachfrage Gesamt (gerundet)	ca. 700/ (740) Kfz

- Um Parksuchverkehre zu minimieren, wird eine maximale Auslastung von 80% empfohlen!

→ dies entspricht bei aktueller Nachfrage (700-740 Stellplätze) einem **Parkraumangebot von ca. 850 Stellplätzen**

Auslastung bis 70 Prozent	= kein bis geringer Parkdruck	
Auslastung 70 bis 80 Prozent	= mittlerer Parkdruck	
Auslastung 80 bis 90 Prozent	= hoher Parkdruck	
Auslastung 90 bis 100 Prozent	= sehr hoher Parkdruck	
Auslastung über 100 Prozent	= Überlastung	Quelle: EAR 2005

Bestandsanalyse

Zwischenfazit

- Im Verlauf des Normalwerktages stand ausreichend Parkraum zur Verfügung; am Markttag hingegen beträgt die Auslastung zwischen 10 und 12 Uhr mehr als 85%
- am Normalwerktag keine Überlastungen einzelner Bereiche, jedoch hohe Auslastung in den zentralen Bereichen und Kapazitätsreserven in Randbereichen
- am Markttag Überlastung und sehr hohe Auslastung der Bereiche Süd und Mitte
- ungeordnetes Parken auf Parkplätzen, da keine Markierung der Stellplätze
→ Kapazität wird nicht voll ausgeschöpft
- geringe Anzahl privater Stellplätze für Anwohner
→ Parken im öffentlichen Straßenraum notwendig
→ Nutzungskonflikte
- häufig ordnungswidriges Parken in einzelnen Bereichen
→ geringe (keine) Überwachung



Zukünftige Entwicklung des Parkraumangebotes

	Entfall Parkstände kurzfristig (2020/2021) Δ zum Bestand	Entfall Parkstände mittelfristig (2022-2025) Δ zum Bestand	Entfall Parkstände langfristig (nach 2025) Δ zum Bestand	verbleibendes Parkraumangebot
Bestand				ca. 850
Bauzeit Umgehungsstraße	- ca. 250			ca. 600
Fertigstellung Umgehungsstraße	- ca. 100			ca. 750
Neubau Festhalle		- ca. 200		ca. 650
Städtebauliche Aufwertung Bahnhofstraße			- ca. 450	ca. 400
				benöt. Stellplätze: ca. 850

→ **Kurz- bis Mittelfristig** entsteht ein Stellplatzdefizit von ca. 100-250 Stellplätzen

→ **Langfristig** beträgt das Stellplatzdefizit ca. 450 Stellplätzen

Rahmenbedingungen

Parkraumanprüche der Nutzergruppen

Bewohner

- **ganztägig verfügbares** weitestgehend **kostenloses** Parkraumangebot
→ wechselseitige Belegung von Parkständen tagsüber von Kunden/
Besuchern und nachts von Bewohnern ist nur in begrenztem Maße möglich

Beschäftigte

- Parkraumangebot **ohne restriktive Parkdauerbeschränkung**
→ i.d.R. **lange Parkdauer**
- **Akzeptanz längerer Fußwege** für kostengünstigeres / kostenloses Angebot

Kunden / Besucher

- i.d.R. Kurzzeitparker
- **Heterogene Gruppe**, deren Parkgewohnheiten stark variieren:
 - Kunden, die einen **Parkstand unmittelbar am Ziel** erwarten und bereit sind, dafür auch **höhere Gebühren** zu bezahlen.
 - Kunden, die eine **günstigere Parkmöglichkeit bevorzugen** und bereit sind, auch **längere Fußwege** zurückzulegen.
 - Kunden, die **nicht lange nach einer Parkmöglichkeit suchen** möchten und bereit sind, auch **längere Fußwege** zurückzulegen.

Maßnahmenkonzept

Strategie

Bestand:

- Aktuelle Stellplatzanzahl insgesamt ausreichend
- Parkraumbewirtschaftung nur teilweise in Altstadt
 - ungleiche Verteilung der Nachfrage
 - attraktive Stellplätze in der Altstadt sind sehr hoch ausgelastet, Stellplätze in Randlagen (Florianstraße) geringer ausgelastet
 - aufgrund der Ungleichverteilung heute grundsätzlich schon Bedarf der Parkraumbewirtschaftung zum Steuern der Nachfrage

Strategie:

- Attraktive Stellplätze im Zentrum für Kunden / Besucher freihalten
- Angebot für Bewohner in Wohnortnähe schaffen
- Beschäftigte auf peripher gelegene Parkflächen verlagern; hierfür ist eine Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt erforderlich
- Mischung des Parkraumangebotes für die verschiedenen Nutzergruppen ist sehr schwierig; klare Trennung der Angebote erforderlich

Maßnahmenkonzept

Strategie

- **Phase 1: Bauzeit Umgehungsstraße**
 - Kurzfristige Kompensierung des Stellplatzdefizites
 - Schaffung von Ausweichparkflächen in der Peripherie der Kernstadt (zeitlich unbegrenzt, kostenloses Angebot → attraktiv für Beschäftigte)
 - Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Parkdauerbeschränkung, Bewohnerparken) im gesamten Innenstadtbereich
 - Ausweitung der Parkraumüberwachung für die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung und Akzeptanz der Ausweichparkflächen
 - **Phase 2: Fertigstellung Umgehungsstraße**
 - Erhalt der Ausweichparkflächen
 - **Phase 3: nach Fertigstellung des Neubaus Festhalle und der städtebaulichen Entwicklung in der Bahnhofstraße**
 - Prüfung Einführung von Parkgebühren
 - Neubau Parkhaus (1 oder 2), demnach Erhalt oder Entfall der Ausweichparkflächen
- Die Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein und durch flankierende Maßnahmen (Parkleitsystem, Marketing etc.) ergänzt werden

Maßnahmenkonzept

künftige Stellplatzbilanz

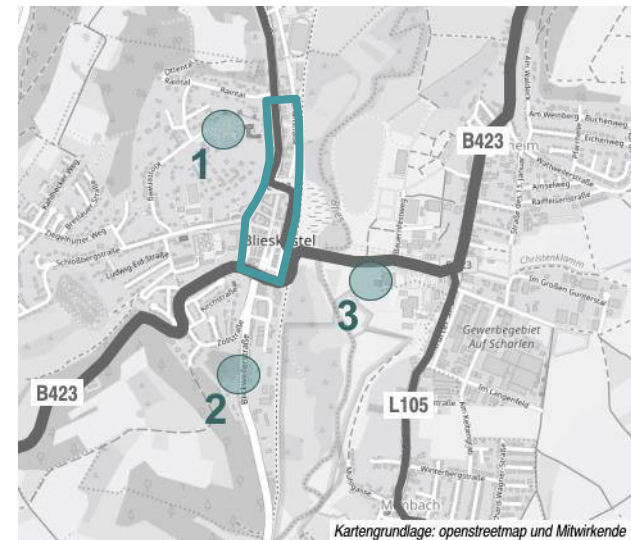
	Phase 1	Phase 2	Phase 3	
	kurzfristig (2020/2021)		mittelfristig (2022-2025)	langfristig (nach 2025)
	Bauzeit Umgehungsstraße	Fertigstellung Umgehungsstraße	Neubau Festhalle	Städtebauliche Aufwertung Bahnhofstraße
verbleibendes Parkraumangebot	600	750	650	400
Ausweich- parkflächen	+180	+180	+180	+180
Neubau Parkhaus			+200	+200
Stellplatznachfrage (am Markttag +40)	700	700	700	700
Stellplatzbedarf (da max. 80% Auslastung empfohlen)	850	850	850	850
Stellplatzbilanz	-70	+80	+180	-70

Maßnahmenkonzept

Ausweichparkflächen (Phase 1/2)

- Aufgrund der langen Parkdauer wird angestrebt, besonders die Nutzergruppe der Beschäftigten zu verlagern.
- Eine Ausweitung der Parkdauerbeschränkungen und der Parkraumüberwachung ist erforderlich.
- Mögliche Ausweichparkflächen:
 - (1) Klosterparkplatz (ca. 50 Stellplätze)
 - (2) Blickweiler Straße (ca. 30 Stellplätze)
 - (3) Neuer Parkplatz am Freizeitzentrum (ca. 100 Stellplätze)
→ im Winter stehen auf dem Parkplatz des Freizeitentrums weitere Parkflächen zur Verfügung

→ Der Fußweg von den Ausweichparkflächen beträgt maximal 600m zur Altstadt (5-10 Minuten)



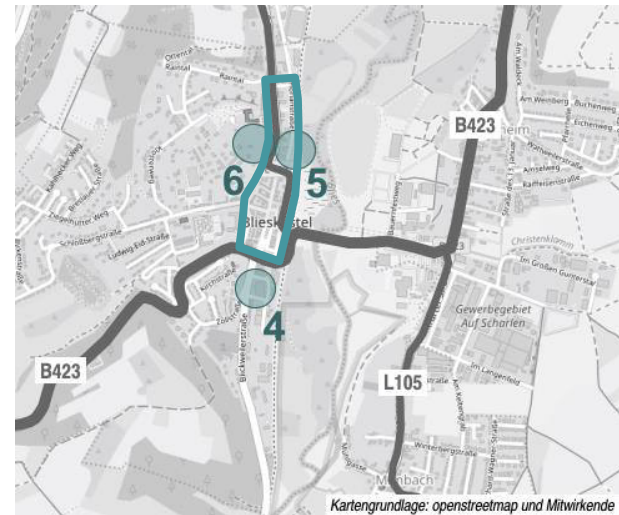
Kartengrundlage: openstreetmap und Mitwirkende

Maßnahmenkonzept

Neubau Parkhaus (Phase 3)

- Um langfristig den Parkraumbedarf zu decken, ist der Neubau mindestens eines Parkhauses notwendig.
- Eine Abstimmung der Parkraumbewirtschaftung des Straßenraumparkens und der Parkhäuser ist erforderlich.
- Mögliche Standorte:
 - (4) Alter Bauhof (ca. 200 Stellplätze)
 - (5) Parkdeck Florianstraße
(> 200 Stellplätze möglich)
 - (6) Alte Malzfabrik (ca. 100-150 Stellplätze)

→ Der Fußweg von den Ausweichparkflächen beträgt maximal 400m zur Altstadt (5 Minuten)



Maßnahmenkonzept

Parkraumbewirtschaftung (Phase 1/2)

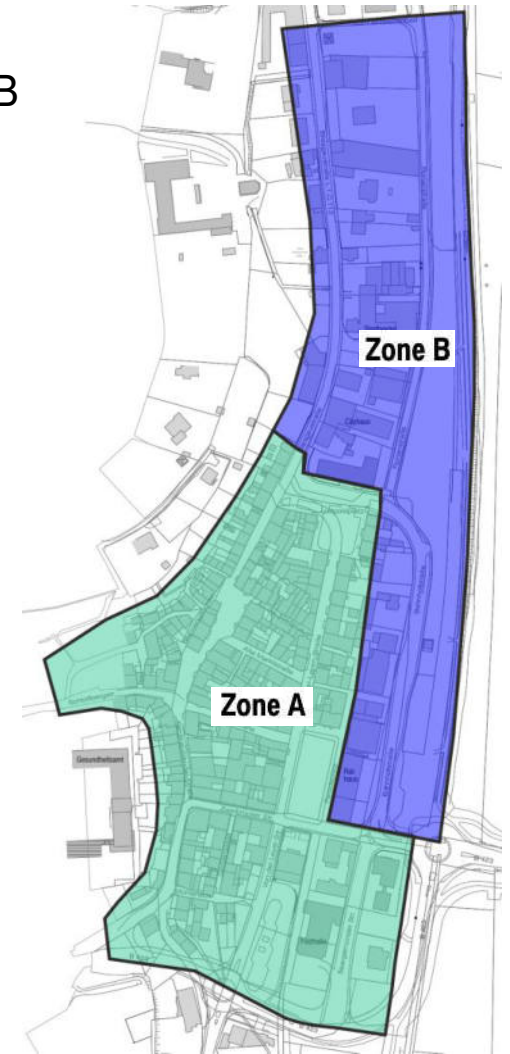
- Ausweitung der Parkdauerbeschränkungen auf die Zonen A und B
- Einführung Bewohnerparken in Zonen A und B

Zone A

- Montag bis Freitag (7-19 Uhr): maximale Parkdauer 1 Stunde
- Samstag (8-15 Uhr): maximale Parkdauer 1 Stunde
- Bewohnerparken im Mischprinzip

Zone B

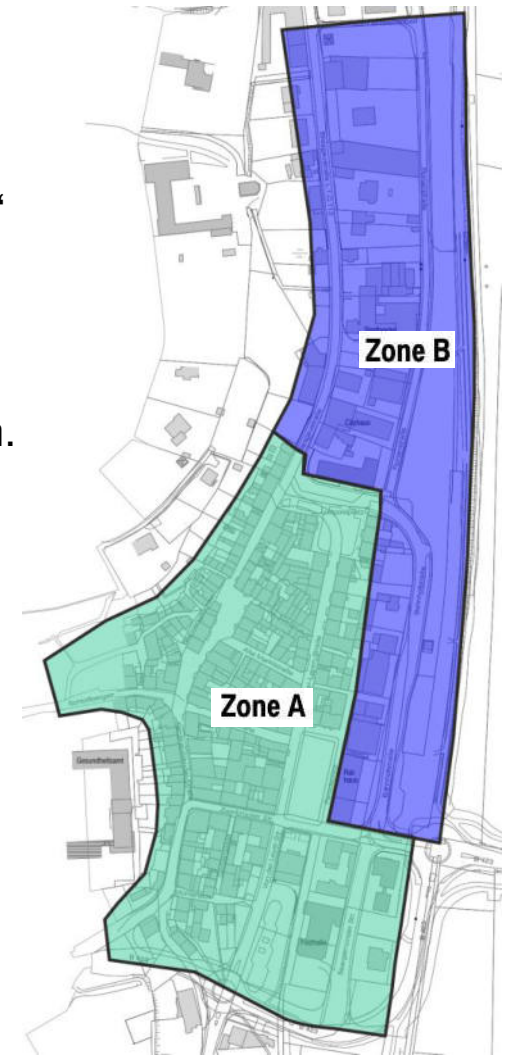
- Montag bis Freitag (7-19 Uhr): maximale Parkdauer 3 Stunden
 - Samstag (8-15 Uhr): maximale Parkdauer 3 Stunden
 - Bewohnerparken im Mischprinzip
- Für Nutzer, die länger als 3 Stunden parken wollen, stehen die Ausweichparkflächen ohne Parkdauerbeschränkung zur Verfügung
 - Für die Wirksamkeit der Maßnahme, ist die Ausweitung der Parkraumüberwachung zwingend erforderlich



Maßnahmenkonzept

Parkraumbewirtschaftung (Phase 3)

- Prüfauftrag: Einführung von Parkgebühren in den Zonen A und B
- Die Parkgebühren müssen eine räumliche Abstufung von der Altstadt abbilden. Je dichter man sein Fahrzeug am Ziel „Altstadt“ parkt, umso teurer wird das Parken.
- Die peripher gelegenen Parkplätze außerhalb der Zonen A und B sollen weiterhin unbewirtschaftet bleiben. Gebühren in den möglichen Parkhäusern müssen geprüft werden.



Maßnahmenkonzept

Flankierende Maßnahmen

- **Parkleitsystem**
 - Statisches System, welches über Parkieranlagen sowie öffentliche Parkstände mit Angabe der Höchstparkdauer informieren soll
- **E-Mobilität**
 - Förderung der Elektromobilität durch Erweiterung der Ladeinfrastruktur
 - Bevorrechtigungen beim Parken (z.B. zeitlich unbegrenztes Parken)
- **CarSharing**
 - Mittel- bis langfristige Reduzierung des Fahrzeugbestandes und damit des Stellplatzbedarfs in Blieskastel
 - Stadtverwaltung in Vorbildfunktion, z.B. durch Bereitstellung des Fahrzeugpools für die Öffentlichkeit
- **Marketing**
 - offensive Bewerbung der Parkmöglichkeiten (Park- und Anreisemöglichkeiten)
 - Zielgruppenspezifische Informationen
 - Rabatt- und Bonuskarten im Rahmen der Parkgebühreneinführung möglich

Fazit

- Stellplatzsituation in **Phase 1** trotz Ausweichparkflächen angespannt
 - leichtes Parkraumdefizit (im Sommer) für Beschäftigte zu erwarten
 - ggf. Reduzierung durch diffuse räumliche Verlagerungen
 - Akzeptanz Ausweichparkflächen nur mit gleichzeitiger Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Parkraumüberwachung zu erreichen
- In **Phase 2** ist die Stellplatzsituation relativ entspannt, wenn die Ausweichparkflächen erhalten werden
- In **Phase 3** sind für die Deckung des Stellplatzbedarfs 500 zusätzliche Stellplätze erforderlich, z.B. durch Erhalt Ausweichstellplätze & Parkhaus mit 300 Stellplätzen
- **Flankierende Maßnahmen** sind sinnvoll und teilweise erforderlich (Parkleitsystem, Marketing) für die Regulierung und Verteilung der Parkraumnachfrage