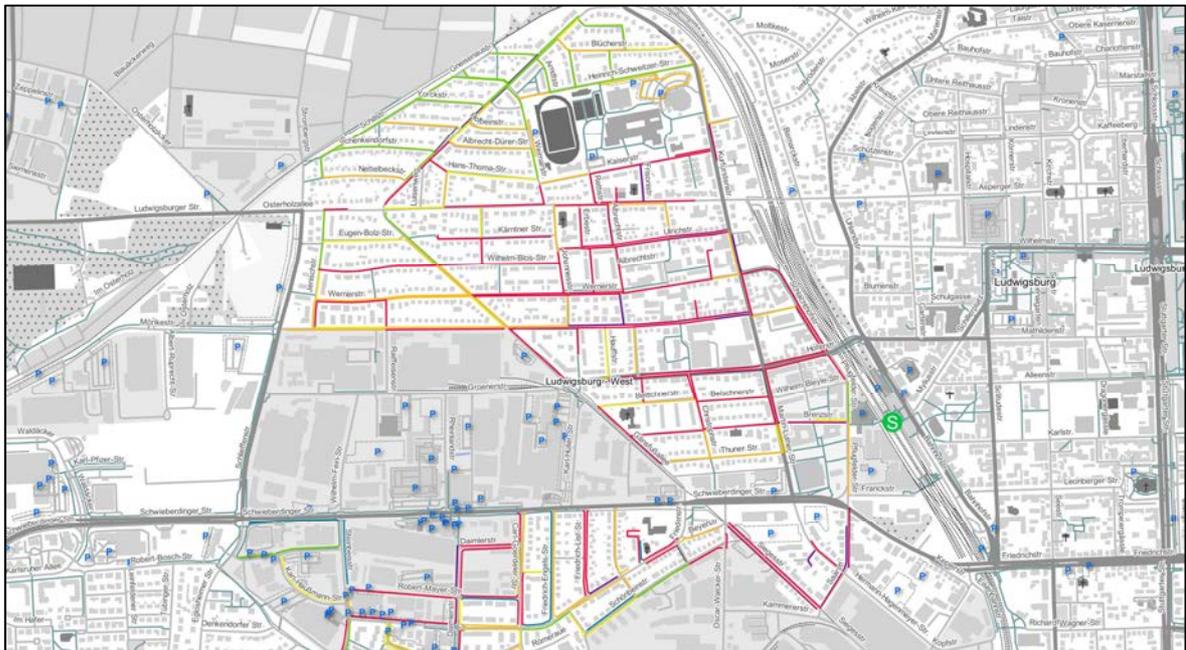


Stadt Ludwigsburg

Parkraumkonzeption



November 2020

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass	1
1.2	Auftrag und Vorgehensweise	1
1.3	Zielsetzung	1
1.4	Vorliegende Evaluation der Oststadt	1
1.5	Planungen im Untersuchungsgebiet	3
2	Grundlagen	5
2.1	Rechtlicher Rahmen	5
2.2	Nutzungsansprüche und Nutzergruppen	6
2.3	Nutzerverhalten	7
2.4	Handlungsfelder	8
3	Situationsanalyse	10
3.1	Gebietscharakteristik und Nutzergruppen	10
3.2	Gebiete mit homogenen Nutzungsstrukturen	11
4	Erhebung	13
4.1	Umfang und Methodik	13
4.2	Parkraumangebot	14
4.3	Parkraumbefüllungsgrad	15
4.4	Nutzungsdauer und Nutzergruppen	17
4.5	Parkierungsanlagen	22
5	Bürgerbeteiligung	25
6	Parkraumbewirtschaftungskonzept	27
6.1	Gefasste Grundsätze	27
6.2	Bewirtschaftungskonzept	28
6.3	Gebührenzonen und Tarifmodell	29
6.4	Einteilung der Bewohnerparkzonen	29
6.5	Technische Ausstattung und Beschilderung	30
7	Bewohnerparkbereiche im Detail	33
7.1	Bewohnerparkbereich W1	33
7.2	Bewohnerparkbereich W2	34
7.3	Bewohnerparkbereich W3	36
7.4	Bewohnerparkbereich W4	38
7.5	Bewohnerparkbereich W5	39
8	Einnahmen und Kosten	41
9	Fazit	43
	Anlagenverzeichnis	45
	Impressum	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Tagesganglinien vor und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung	2
Abbildung 2: Nutzergruppen zur Spitzenstunde in der Oststadt. Vergleich vor und nach Einführung von Bewohnerparken (Quelle: Evaluationsbericht, Planungsgruppe Nord)	3
Abbildung 3: Beschilderung für die verschiedenen Bewirtschaftungsformen (von r. nach l.): Zeitlich beschränkt mit Parkscheibe, Reservierung einer Straßenseite für Bewohner und Gebührenpflicht mit Ausnahme für Bewohner	9
Abbildung 4: Einteilung in Teilgebiete	15
Abbildung 5: Auslastung der Stellplätze im Straßenraum und den Parkhäusern um 11 Uhr und um 2 Uhr nachts, darüber Gesamtkapazität an Parkständen und Stellplätzen	16
Abbildung 6: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Weststadt (ohne Ergänzung Südwest) – Insgesamt ca. 2.504 Stellplätze	18
Abbildung 7: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet A – Insgesamt ca. 562 Stellplätze ..	18
Abbildung 8: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet B– Insgesamt ca. 369 Stellplätze ..	19
Abbildung 9: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet C– Insgesamt ca. 658 Stellplätze ..	19
Abbildung 10: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet D– Insgesamt ca. 406 Stellplätze ..	19
Abbildung 11: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet E (inklusive Rundsporthalle) – Insgesamt ca. 291 Stellplätze	20
Abbildung 12: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet F – Insgesamt ca. 190 Stellplätze ..	20
Abbildung 13: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet G – Insgesamt ca. 64 Stellplätze ..	20
Abbildung 14: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt – Insgesamt ca. 679 Stellplätze	21
Abbildung 15: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet H – Insgesamt ca. 309 Stellplätze	21
Abbildung 16: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet I – Insgesamt ca. 205 Stellplätze	22
Abbildung 17: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet J – Insgesamt ca. 165 Stellplätze	22
Abbildung 18: Ganglinie Auslastung Parkhaus 18 Arena	23
Abbildung 19: Ganglinie Auslastung Parkhaus Bahnhof	23
Abbildung 20: Ganglinie Parkhaus Bleyle	23

Abbildung 21: Verteilung der Parkscheinautomaten im Abstand von ca. 100-120 m.....	30
Abbildung 22: Beispielbeschilderung für Bewohnerparkzonen	31
Abbildung 23: Beispielbeschilderung für eine Parkzone ohne Bewohnerparken mit zeitlicher Begrenzung	32
Abbildung 24: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W1	33
Abbildung 25: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W2	34
Abbildung 26: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W3	36
Abbildung 27: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W4	38
Abbildung 28: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W5	39
Abbildung 29: Foto aus Teil der „Tu´s aus Liebe“, des AGFK-BW	44
Abbildung 30: Foto aus "Eroberer die die Straße zurück" Aktion VCD (Fotograf/-in: Susan Yin)	44

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Nutzergruppen mit deren Ansprüchen an Parkraum	7
Tabelle 2: Gesamtkapazität der Gebiete und Parkraumbelegungsgrad (Werktag 11 Uhr)	17
Tabelle 3: Kategorisierung der Parknutzer	17
Tabelle 4: Parkgebühren in den Gebührenzonen	29
Tabelle 5: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W1	34
Tabelle 6: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W2	35
Tabelle 7: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W3	37
Tabelle 8: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W4	39
Tabelle 9: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W5	40
Tabelle 10: Grobschätzung der jährlichen Einnahmen durch die Parkscheinautomaten	41

1 Einleitung

1.1 Anlass

In der Stadt Ludwigsburg wurde im Dezember 2011 das Parkraumkonzept für die Oststadt beschlossen, welches schließlich Mitte 2013 umgesetzt wurde. Die Evaluation des umgesetzten Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurde 2014 vom Büro PGN (Planungsgruppe Nord) durchgeführt. Da die Umsetzung des Parkraumkonzepts erfolgreich war und die erwarteten Ziele erreicht wurden, ist nun auch für die Weststadt erstmalig die Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes vorgesehen.

1.2 Auftrag und Vorgehensweise

Um ein einheitliches und verständliches Parkraumkonzept zu erhalten, soll sich das neue Konzept in der Weststadt an dem bereits bestehenden Parkraumkonzept der Oststadt orientieren. In der nördlichen Innenstadt mit dem Bereich Untere Stadt besteht derzeit bereits ein Parkraumbewirtschaftungskonzept mit zwei Gebührenzonen sowie Bewohnerparken. Die Anlage 1.1 zeigt die im Rahmen des Auftrags zu untersuchenden beiden Gebiete „Weststadt“ und „südliche Weststadt“. Die südliche Weststadt wurde im Rahmen einer Auftragserweiterung während des Projektverlaufes in den Auftrag mit aufgenommen.

Anl. 1.1 Untersuchungsraum

1.3 Zielsetzung

Grundsätzlich sollen mit den Konzepten die Ziele des Masterplans nachhaltige Mobilität erreicht werden, indem das Parken weniger hindernd, sondern stadt- und umweltverträglicher gestaltet wird. Mit attraktiven Stellplatzangeboten für Bewohnerinnen und Bewohner soll das Wohnen in der Innenstadt gefördert und Nutzungskonflikte reduziert werden.

1.4 Vorliegende Evaluation der Oststadt

Im Jahr 2013 ist bereits Bewohnerparken in der Oststadt eingeführt worden. Die Stadt Ludwigsburg hat für die Oststadt eine Evaluation der Parkraumbewirtschaftung in Auftrag gegeben, welche vom Büro PGN durchgeführt wurde. Aus der Evaluation geht hervor, dass eine Abnahme der Auslastung zur Spitzenstunde um 16 % erreicht wurde (s. Abbildung 1). Noch größer ist der Erfolg bei gebietsfremden Fahrzeugen. Bereiche mit wichtigen Einrichtungen (Umfeld Finanzamt, Landratsamt) werden nach wie vor stark nachgefragt und haben

dementsprechend weiterhin eine hohe Auslastung. Auf Kurzzeitparker hat die Einführung der Parkraumbewirtschaftung keinen wesentlichen Effekt gebracht. Im Umfeld außerhalb der bewirtschafteten Zonen ist die Auslastung durch Verdrängungseffekte teilweise stark angestiegen. Wie viele auf den ÖPNV umgestiegen sind, kann nicht beziffert werden. Zu den Einnahmen konnte in Erfahrung gebracht werden, dass 90 % der Parkenden Fahrzeuge ein Ticket gelöst hatten, bzw. eine Parkberechtigung hatten. Etwa ein Viertel der Kurzzeitparker hatte kein gültiges Ticket. Die Gruppe mit dem größten Anteil im Untersuchungsgebiet waren gebietsfremde Parker mit Monatstickets.

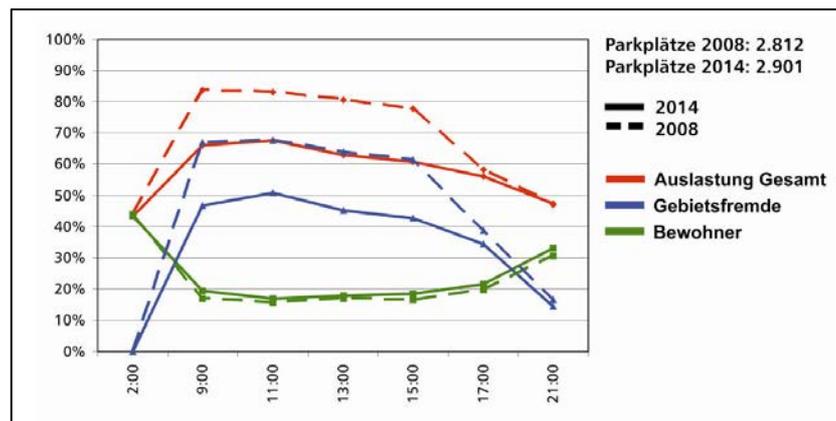


Abbildung 1: Tagesganglinien vor und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung¹

In Abbildung 2 sind in Zahlen die Änderungen des Nutzerverhaltens in der Oststadt nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung dargestellt. Deutlich wird, dass große Abnahmen bei der Nutzergruppe „Mittelzeitparker“ (4-6 h Parkdauer) stattgefunden haben. Insgesamt hat bis auf einen kleinen Anstieg bei den Langzeitparkern, der Parkdruck durch Gebietsfremde abgenommen. Die Langzeitparker könnten durch den möglichen Erwerb von Monatstickets in ihrem Parkverhalten nicht wesentlich beeinflusst worden sein.

¹ Abbildung aus Evaluation Parkraumbewirtschaftung Ludwigsburg Oststadt, Planungsgruppe Nord, 2014

Nutzergruppen	2008		2014		Differenz	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Bewohner	434	15%	492	17%	+58	+13%
Kurzparkler	430	15%	412	14%	-18	-4%
Mittelzeitparkler	750	27%	325	11%	-425	-57%
Langzeitparkler	725	26%	732	25%	+7	+1%
freie Parkplätze	473	17%	940	32%	+467	+99%
	2.812	100%	2.901	100%	+89	+3%

Abbildung 2: Nutzergruppen zur Spitzenstunde in der Oststadt. Vergleich vor und nach Einführung von Bewohnerparken (Quelle: Evaluationsbericht, Planungsgruppe Nord)

1.5 Planungen im Untersuchungsgebiet

BRT-Trasse und Hauptradroute 3A

Anl. 1.1 Untersuchungsraum

Mittelfristig werden in Ludwigsburg eine BRT-Trasse und eine Hauptradroute im Untersuchungsgebiet entstehen (s. Anlage 1.1). Der Platzbedarf im Straßenraum bedeutet bei beiden Vorhaben, dass Parkstände entfallen werden. In Abschnitten erfolgt die Neuordnung von Parkständen, in anderen Abschnitten entfallen Parkstände. Bisher konnte der Wegfall von ca. 12 Stellplätzen in der Hofenerstraße beziffert werden. In der Gänsefußallee werden Parkstände neu angeordnet. Die Hauptradroute 3A soll in der Kurfürsten- und Martin-Luther-Str. verlaufen. Durch die geplante Radinfrastruktur werden auch hier Parkstände entfallen. Bisher steht jedoch noch nicht fest, um wie viele Parkstände es sich dabei handeln wird.

Transformationsgebiet West (Groenerstr.)

Im Gewerbegebiet „Transformationsgebiet West“ läuft derzeit ein Projekt, das die Digitalisierung des vorhandenen Parkraums bearbeitet. Die ansässigen Unternehmen sollen ihre verfügbaren Parkstände teilweise für Fahrzeuge von Mitarbeitern aus anderen Unternehmen zur Verfügung stellen. Unternehmen mit einem Überangebot an Parkständen können diese an andere Unternehmen verpachten. Ziel ist die optimale Auslastung aller im Gebiet zur Verfügung stehenden Parkieranlagen. Derzeit nutzen einige Mitarbeiter die angrenzenden Wohngebiete um dort zu parken. Diese Situation wird durch das Parkraummanagement im Transformationsgebiet möglicherweise entspannt.

Weitere Vorhaben

Der Parkplatz an der Rundsporthalle soll in Zukunft Besuchern der Rundsporthalle vorbehalten sein. Er wird in das Parkraumkonzept für die Weststadt mit

einbezogen. Das Areal um das Bildungszentrum West soll in den kommenden Jahren neu konzipiert werden. Neben der Sanierung der bestehenden Schulen sind auch Bildungseinrichtungen für die Abendstunden und eine Begegnungsstätte sowie die Attraktivitätssteigerung des Angebots in der Rundsporthalle geplant.

2 Grundlagen

2.1 Rechtlicher Rahmen

Kommunen sind in Deutschland im Allgemeinen berechtigt Parkgebühren für das Abstellen von Kfz im öffentlichen Straßenraum zu verlangen. Im Allgemeinen muss jedoch eine verkehrliche Begründung vorliegen.

Die rechtliche Grundlage für die Bewirtschaftung von öffentlichem Parkraum stellt § 45 Abs. 1b Nr. 2a und 5. Hier heißt es, dass die Kommunen bei Mangel an Parkraum für die Bewohner unter bestimmten Voraussetzungen Maßnahmen ergreifen können um den Bewohnern Parkprivilegien gegenüber anderen Nutzergruppen einzuräumen. Voraussetzung hierfür ist ein Mangel an Parkraum, bzw. sogenannter Parkdruck im Gebiet.

Ein weiterer Aspekt, der Kommunen ermächtigen kann ist in oben genannten Paragraphen zu finden. So gibt der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen Ansatz zu Parkeinschränkungen, aber auch wenn dies der städtebaulichen Entwicklung dient, ist eine Einschränkung möglich. Angesichts der hohen Luftschadstoffbelastung in Städten tun sich hier neue Möglichkeiten auf, die bspw. In der Stadt Wiesbaden mit Rückendeckung des Verwaltungsgerichts erreicht werden konnten².

Um ein gesamtes städtisches Quartier mit einer Sonderparkregelung zu belegen (Bewohnerparken) gelten folgende Voraussetzungen (VwV StVO §45):

„Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, 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.“

² VG Wiesbaden, Urt. V. 5.9.2018 – 4 K 1613/15.WI

2.2 Nutzungsansprüche und Nutzergruppen

Ludwigsburg ist ein Mittelzentrum in der Metropolregion Stuttgart. Das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs ist vergleichsweise gut ausgebaut. In Mittelzentren wird üblicherweise das Angebot an Stellplätzen für Kfz so ausgebaut, dass Ziele in wenigen Minuten vom Stellplatz aus fußläufig erreichbar sind³. Abgesehen von diesen Allgemeinen Nutzungsansprüchen, kann der Anspruch an Parkraum nach Nutzergruppen zusammengefasst werden. In der Tabelle 1 sind die möglichen Nutzergruppen aufgeführt. Häufig treten Konflikte auf, wenn diese Nutzergruppen um den gleichen Parkraum konkurrieren. Jede Nutzergruppe kann eine übliche Parkdauer zugewiesen werden. Die Parkdauer ist in kurz, mittel und lang aufgeteilt und bedeutet in Stunden ausgedrückt:

- Kurz: ca. 15-30 Minuten
- Mittel: ca. 30 Minuten bis 2 Stunden
- Lang: über 2 Stunden

³ Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) FGSV, 2005

Tabelle 1: Übersicht der Nutzergruppen mit deren Ansprüchen an Parkraum

Nutzergruppen	Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner	lang	keine bis geringe Nachfrage					
Beschäftigte	Dienstleistungen	keine bis geringe Nachfrage					
	Industrie, Gewerbe	keine bis geringe Nachfrage					
	Verkauf	keine bis geringe Nachfrage					
	Gastbetrieb	keine bis geringe Nachfrage					
	Kultur, Religion	geringe bis mittlere Nachfrage					
	Bildung	geringe bis mittlere Nachfrage					
Besucher	Wohnen	keine bis geringe Nachfrage					
	Gastbetrieb	keine bis geringe Nachfrage					
	Kultur, Religion	keine bis geringe Nachfrage					
	Bildung	keine bis geringe Nachfrage					
	Sport- / Freizeit	keine bis geringe Nachfrage					
Kunden	Dienstleistung	geringe bis mittlere Nachfrage					
	Industrie, Gewerbe	geringe bis mittlere Nachfrage					
	Verkauf	geringe bis mittlere Nachfrage					
	Bahnhof	keine bis geringe Nachfrage					

Legende

keine bis geringe Nachfrage

geringe bis mittlere Nachfrage

mittlere bis hohe Nachfrage

2.3 Nutzerverhalten

Erfahrungsgemäß sind Pkw-Fahrer bereit dazu einen Fußweg auf sich zu nehmen, wenn sie dafür einen kostenlosen Stellplatz nutzen können. Nach Einrichtung von Bewohnerparkbereichen oder Parkraumbewirtschaftung allgemein kommt es üblicherweise zu Verdrängungseffekten. Aus dem Bericht über die Evaluation der Oststadt⁴, ist bereits bekannt, dass ein Teil der gebietsfremden Pendler in umliegende nicht bewirtschaftete Zonen abwanderten. Da in östliche Richtung das Parkraummanagement der Innenstadt bereits besteht, wird eine Abwanderung eventuell in die Südstadt stattfinden, auch der Teilort Pflugfelden könnte für Beschäftigte des Transformationsgebiets attraktiv sein. Nicht einfach

⁴ Evaluation Parkraumbewirtschaftung Ludwigsburg Oststadt, Planungsgruppe Nord, Stand Juli 2015

nachzuvollziehende Bewegungen können in Richtung der Achsen des ÖPNV stattfinden. Schnelle Verbindungen in die Innenstadt und kostenloser Parkraum im Einzugsgebiet von Haltestellen ziehen Parkplatzsuchende aus den neuen Bewirtschaftungszonen an. Bisherige Gebietsfremde, die die künftigen Bewohnerzonen derzeit als P+R-Parkplatz nutzen könnten auf P+R-Anlagen ausweichen, die am Bahnhof zu finden sind. Die Auslastung im Parkhaus Bahnhof könnte somit ansteigen. Möglicherweise werden auch die weiteren Sammellanlagen im Bahnhofsgelände eine steigende Auslastung erfahren.

2.4 Handlungsfelder

Um die in der Zielsetzung angeführten Punkte zu erreichen sind mehrere verschiedene Bewirtschaftungsformen denkbar. Für den Parkraum können sowohl zeitliche Einschränkungen existieren (Parkscheibe) als auch eine monetäre Bewirtschaftung. Grundsätzlich sind auch Mischformen, wie sie häufig bei der Einführung des Bewohnerparkens vorkommen praktikabel. Beim Bewohnerparken wird zwischen zwei Prinzipien unterschieden.

Mischprinzip – zeitlich begrenztes Parken mit Ausnahmeregelung für Bewohner

So kann bspw. mittels Einführung einer Maximalparkdauer, die über Parkscheiben geregelt wird, das Parken von Gebietsfremden für einen Zeitraum von bspw. 8-19 Uhr verhindert werden. Zusätzlich gilt eine Ausnahmeregelung für Bewohner, die mit einem Parkausweis jederzeit parken im Gebiet parken dürfen. Ein Vorteil der Maßnahme aus Sicht der Bewohner ist, dass keine Gebühren anfallen. Alle Parknutzer verwenden die gleichen Parkstände und es gelten überall (ausgenommen Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis) die gleichen Einschränkungen, ohne Parkstände nur einer Nutzergruppe vorzubehalten. Die Infrastrukturkosten sind ebenfalls mit dem Aufstellen von Schildern vergleichsweise gering. Höherer Aufwand ist jedoch für die Kontrolle der Einhaltung durch die Nutzer notwendig. Nutzerspezifisch ist die Motivation zur Einhaltung der Regeln stark an die regelmäßige Kontrolle gebunden.

Trennprinzip – Reservieren einer Straßenseite für Bewohner

Eine zweite Möglichkeit besteht im Reservieren von Stellplätzen für Bewohner. Bis zu 50 % (werktags zwischen 9 und 18 Uhr; 75 % zwischen 18 und 9 Uhr) der Stellplätze im Gebiet dürfen für Bewohner reserviert werden. Dies kann z.B. über die Reservierung einer Straßenseite ausgeführt werden. Nachteilig ist die notwendige unübersichtliche Beschilderung.

Mischprinzip Bewohnerparken – Gebührenpflicht mit Ausnahmeregelung für Bewohner

Der Parkraum wird monetär bewirtschaftet werden. Das Parken im Gebiet ist überall möglich, es fallen jedoch für alle die nicht Bewohner des Gebietes sind, Parkgebühren an. Nachteilig ist, dass für diese Variante flächendeckend Parkscheinautomaten aufgestellt werden müssen. Einschränkungen für das Bewohnerparken liegen in der räumlichen Ausdehnung einer Bewohnerparkzone vor. Diese darf höchstens 1.000 m (im Durchmesser) betragen.

Sonderparkflächen für Bewohner gemäß §45 StVO können grundsätzlich wie in Abbildung 3 dargestellt beschildert werden.

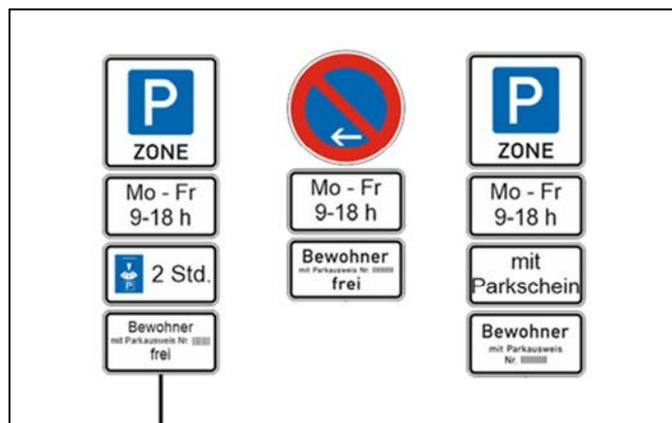


Abbildung 3: Beschilderung für die verschiedenen Bewirtschaftungsformen (von r. nach l.): Zeitlich beschränkt mit Parkscheibe, Reservierung einer Straßenseite für Bewohner und Gebührenpflicht mit Ausnahme für Bewohner

3 Situationsanalyse

In der Weststadt wohnen ca. 11.428 Menschen⁵. Rechnet man Gewerbegebiete, Bahnhof und Schulzentrum aus der Fläche der Weststadt hinaus ergibt sich eine Einwohnerdichte von ca. 86 Einwohnern/ha. Nach Ludwigsburg gibt es deutlich mehr Berufspendler, die in die Stadt einpendeln (ca. 40.498 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) als Berufspendler die auspendeln (ca. 26.222)⁶.

Die räumliche Ausdehnung des Untersuchungsgebietes umfasst große Teile der Weststadt. Im Westen begrenzt die Schlieffenstraße das Gebiet, im Osten die Bahntrasse. Im Süden wird das Gebiet durch ein Gewerbegebiet und landwirtschaftliche Nutzflächen begrenzt. Im Norden sind ebenfalls landwirtschaftliche Nutzflächen entlang der Schiffstraße die Grenze des Gebiets. Das Transformationsgebiet fällt aus der Betrachtung raus und wird im Rahmen des Projekts „Transformationsgebiet West“ betrachtet.

3.1 Gebietscharakteristik und Nutzergruppen

In der Weststadt überwiegen die Nutzungen Wohnen und Gewerbe während der Normalwerktage. Des Weiteren werden die Parkstände hier u.a. von Tagespendlern genutzt, die das Umfeld des Bahnhofes als kostenlosen Parkplatz nutzen, um mit der Bahn bspw. nach Stuttgart weiter zu fahren. In den Abendstunden und am Wochenende entsteht an manchen Tagen ein zusätzlicher Bedarf an Parkständen durch die Kunden und Besucher der Arena, der Fitnessstudios, sowie der gastronomischen Einrichtungen.

Das Gebiet zeichnet sich insbesondere durch folgende Charakteristik aus:

- Unmittelbare Nähe zum Bahnhof sowie dem neuen Westportal, der Arena, drei Parkhäusern und dem neu überplanten Nestlé-/Bleyle-Areal. Insbesondere die deutlich verbesserte fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes aus / in Richtung Westen führt vermutlich ab den frühen Morgenstunden zu einer hohen Zahl

⁵ Einwohnerwesen Stadt Ludwigsburg JM, Stand 31.12.2018

⁶ Statistik-bw.de, Stand 2018

parkender Pendler. Diese parken in den umliegenden Straßen, um anschließend vom Bahnhof aus mit der Bahn weiter zu fahren.

- Verschiedene Nutzungsansprüche im ruhenden Verkehr mit größtenteils hoher Nachfrage durch intensive Mischnutzungen von Wohnen, Arbeiten und Besucherverkehr sowie aus den unmittelbar angrenzenden Gewerbegebieten südlich und westlich der Weststadt.
- Bildungszentrum West mit schulischen Ansprüchen und Rundsporthalle mit Aktivitäten im Bereich des Vereinssportes sowie diversen Sportveranstaltungen.
- Das Areal um das Bildungszentrum West soll in den kommenden Jahren neu konzipiert werden. Neben der Sanierung der bestehenden Schulen sind auch Bildungseinrichtungen für die Abendstunden und eine Begegnungsstätte sowie die Attraktivitätssteigerung des Angebots in der Rundsporthalle geplant.
- Im Rahmen der laufenden Planungen im Radverkehr (Route 3a) entlang der Martin-Luther-Straße müssen für den Ausbau der Radwege aufgrund der beengten Platzverhältnisse bestehende Parkierungsflächen aufgegeben werden.

Viele Anregungen aus der Bürgerschaft und den unmittelbaren Anwohnern einzelner Straßenzüge begründen den dringenden Wunsch nach einem Parkraumkonzept in der Weststadt. Auch Verlagerungsmöglichkeiten von Parksuchverkehr zum Schutz der Bewohner sollen als Bestandteil des Parkraumteilraumkonzepts untersucht werden. Es sollen Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die den unterschiedlichen Nutzergruppen angemessen Rechnung tragen.

3.2 Gebiete mit homogenen Nutzungsstrukturen

Anl. 1.2 Parkraumangebot

Das Untersuchungsgebiet wurde in Gebiete mit homogenen (ähnlichen) Strukturen eingeteilt und mit der Stadt Ludwigsburg abgestimmt. Die Unterteilung der Gebiete erleichtert den Überblick über vorhandene Nutzungen im Gebiet im Vergleich zum Parkraumangebot im Gebiet. Es bietet sich auch für die spätere Entscheidung über die Form der Parkraumbewirtschaftung an, das Untersuchungsgebiet zunächst in kleinere Einheiten zu unterteilen. Die einzelnen Gebiete sind in Anlage 1.2 dargestellt. Gebiet A ist ein reines Wohngebiet und durch die Talallee und Gänsefußallee von den umliegenden Gebieten getrennt. Im Süden des Gebietes grenzt das große Gewerbegebiet Ludwigsburg West an das Wohngebiet. Gebiet B umgibt ein Sport- und Schulzentrum und ist ebenfalls

als Wohngebiet einzuordnen, im Nordwesten sind vereinzelt Ansiedlungen von Gewerbe vorhanden. Nutzerkonflikte werden hier durch Besucher von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen erwartet. Gebiet E hat mit dem Parkplatz Rundsporthalle jedoch einen eigenen großen Parkplatz, der zum Teil auch öffentlich genutzt werden kann. Weiter südlich von Gebiet E liegt das Gebiet um die Osterholzallee. Hier sind zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleister wie z.B. Ärzte ansässig. Im Flächennutzungsplan ist es teilweise als „gemischte Baufläche“ ausgewiesen, aber auch als Wohnbaufläche. Gebiet C beinhaltet Gewerbe und Wohnbauflächen. Hier sind auch größere Arbeitgeber wie die AOK und andere Dienstleister. Die Hoferstraße grenzt das Gebiet im Süden ab.

Im anschließenden Gebiet D sind einige Anliegerstraßen vorhanden. Außerdem schließt das Gebiet an das Bahnhofsgebiet mit seinen Einkaufsmöglichkeiten und großen Freizeiteinrichtungen wie der MHP Arena an. Es liegt im näheren Einzugsgebiet der S-Bahn-Haltestelle Ludwigsburg. An westlicher Seite grenzt es außerdem an das Gewerbegebiet mit zahlreichen großen Arbeitgebern an. Südlich der Schwieberdinger Str. in Gebiet H liegt die Friedensschule und weiter südlich über die Schönbeinstraße grenzt ein großes Gewerbegebiet an die Wohnbebauung. Gebiet I ist nahezu ein reines Gewerbegebiet mit einigen Einkaufsmöglichkeiten. Das Gebiet J ist ein Wohngebiet, das im Süden Erholungsflächen bietet.

Die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in den Teilgebieten A bis J wird in den Abbildungen auf den Seiten 18 bis 22 behandelt.

4 Erhebung

4.1 Umfang und Methodik

Im Rahmen der Parkraumuntersuchung sind die derzeit vorhandenen Parkplätze und die Parkplatznutzung im Bestand analysiert worden, sowie das Nutzungsverhalten und die Parkraumbedarfe der unterschiedlichen Nutzergruppen (Kurzparker / Mittelzeitparker / Langzeitparker sowie Kunden / Bewohner / Besucher / Beschäftigte) festgestellt worden.

In einem ersten Schritt wurde das Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet aufgenommen, überprüft und differenziert nach den unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen dargestellt (Bestandsaufnahme). Um auf Grundlage aktueller Daten zu arbeiten, war es in einem weiteren Schritt notwendig Erhebungen im ruhenden Verkehr durchzuführen.

Zur Bestimmung der Parkraumnachfrage einzelner Nutzergruppen im Tagesverlauf wurden Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Die Erfassung erfolgte stellplatzfein, sodass sich später verschiedene Teilabschnitte von Straßen oder Teilräume situationsbezogen zusammenfassen lassen. Berücksichtigt wurden bei der Kennzeichenerfassung sowohl die öffentlichen als auch die öffentlich zugänglichen Stellplätze in den beiden Untersuchungsgebieten (Weststadt und nachträglich die südliche Weststadt). Um die Nutzergruppen weiter zu differenzieren und den Beschwerden gegen Lkw-Parken nachzugehen, wurde bei der Kennzeichenerfassung gleichzeitig auch zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen (Pkw, Lkw und Lieferwagen) unterschieden.

Die Kennzeichenerfassung gibt Aufschluss über das zeitliche und räumliche Nutzerverhalten in Bezug auf die vorhandenen Stellplatzangebote und ermöglicht konkrete Aussagen über „Hotspots“ des Parkverkehrsaufkommens sowie über Bereiche, in denen das Stellplatzangebot zu hoch oder zu niedrig dimensioniert ist.

Des Weiteren wurden von der Stadt Ludwigsburg Daten für den Erhebungszeitraum aus der Zugangskontrolle der sich im Gebiete befindenden öffentlich zugänglichen Parkieranlagen bereitgestellt und mit ausgewertet.

Im Untersuchungsgebiet der Ludwigsburger Weststadt wurde an einem Normalwerktag (Donnerstag, den 22.9.1016) zwischen 9.00 Uhr und 21.00 Uhr, sowie in der späten Nachstunde (Rundgänge um 9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr sowie um 21 Uhr und um 2 Uhr) die Erhebung durchgeführt.

Es wurden in den oben genannten Intervallen folgende Daten erfasst:

- Polizeiliches Kennzeichen (ohne Kreiskennung)
- Fahrklasse
- Stellplatzart, gebotswidriges Parken

Während des Projektverlaufs wurde das Untersuchungsgebiet um die südliche Weststadt ergänzt. Dafür wurde an einem weiteren Erhebungstag (Donnerstag den 13.7.2020) die Parkraumnachfrage im Stadtgebiet der südlichen Weststadt nachträglich ermittelt. Bei der stichprobenartigen Erhebung wurde an zwei Erhebungsintervallen (um 11 Uhr und 2 Uhr nachts) die Auslastung ermittelt.

Am Erhebungstag in der Weststadt sind 13 Stellplätze aufgrund einer Baustelle (in der Ulrichstraße) nicht zugänglich gewesen.

4.2 Parkraumangebot

Anl. 1.2 Parkraumangebot

Im Rahmen der Erfassung des Stellplatzangebotes wurden alle Stellplätze im öffentlichen Raum gezählt (s. Anl. 1.2). Die Gesamtzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beläuft sich auf ca. 3.005. Ein Teil der Stellplätze ist auf Parkplätzen untergebracht. Im Untersuchungsgebiet ist dies der Parkplatz der Rundsporthalle mit 178 Stellplätzen. Im Bereich des Bahnhofs sind weiterhin 3 Parkhäuser vorhanden. Das Parkhaus MHP-Arena mit 324 Stellplätzen, das Parkhaus Bahnhof mit 425 Stellplätzen und das Parkhaus Bleyle Quartier mit 236 Stellplätzen.

Im Untersuchungsgebiet sind im Bereich des Bahnhofs und im Bereich der Osterholzallee Kurzzeitparkplätze vorhanden. Die Anzahl beläuft sich am Bahnhof auf ca. 43 Stellplätze und in der Osterholzallee auf ca. 43 Stellplätze. Ein Teil der Stellplätze im öffentlichen Raum befindet sich außerdem in sogenannten Anliegerstraßen. Diese sind normalerweise nur für Bewohner und Personen mit einem Anliegen im Gebiet zugänglich. Im Gebiet A (s. Kapitel 3.2 Gebiete mit homogenen Nutzungsstrukturen) sind dies ca. 178 Stellplätze und im Gebiet F um die Osterholzallee sind dies ca. 17 Stellplätze und im Gebiet D im Einzugsgebiet des Bahnhofs sind es ca. 177 Stellplätze.

Durch die Stadt Ludwigsburg können somit insgesamt ca. 3.183 (inklusive der Rundsporthalle) Stellplätze bewirtschaftet werden.

Bewirtschaftung

Mit Ausnahme eines Straßenabschnittes in der Schönbeinstraße (halbseitiges Halteverbot zwischen 8 und 18 Uhr) sind alle öffentlichen Stellplätze rund um die Uhr freigegeben. Der Grund liegt darin, dass tagsüber Lkw am anliegenden Gewerbegebiet verkehren und die Straßenbreite knapp bemessen ist. Die Stellplätze sind bis auf die Stellplätze in den Parkieranlagen kostenlos. Die Parkhäuser Bahnhof und Arena nehmen an der „PARKESCHÖN!-Aktion“ teil und haben einen einheitlichen von 1,50 € für die erste Stunde und jede weitere Stunde 1,00 € (6.30 Uhr- 19 Uhr). Weitere Besonderheit ist eine Brötchentaste im Parkhaus am Bahnhof, mit der die erste halbe Stunde kostenlos geparkt werden kann.

Die Parkhäuser sind zu folgenden Zeiten geöffnet:

- Parkhaus am Bahnhof: durchgängig geöffnet
- Parkhaus Bleyle-Quartier durchgängig geöffnet (Stand 2018)
- Tiefgarage Arena: Montag-Samstag von 7.00-22.30 Uhr

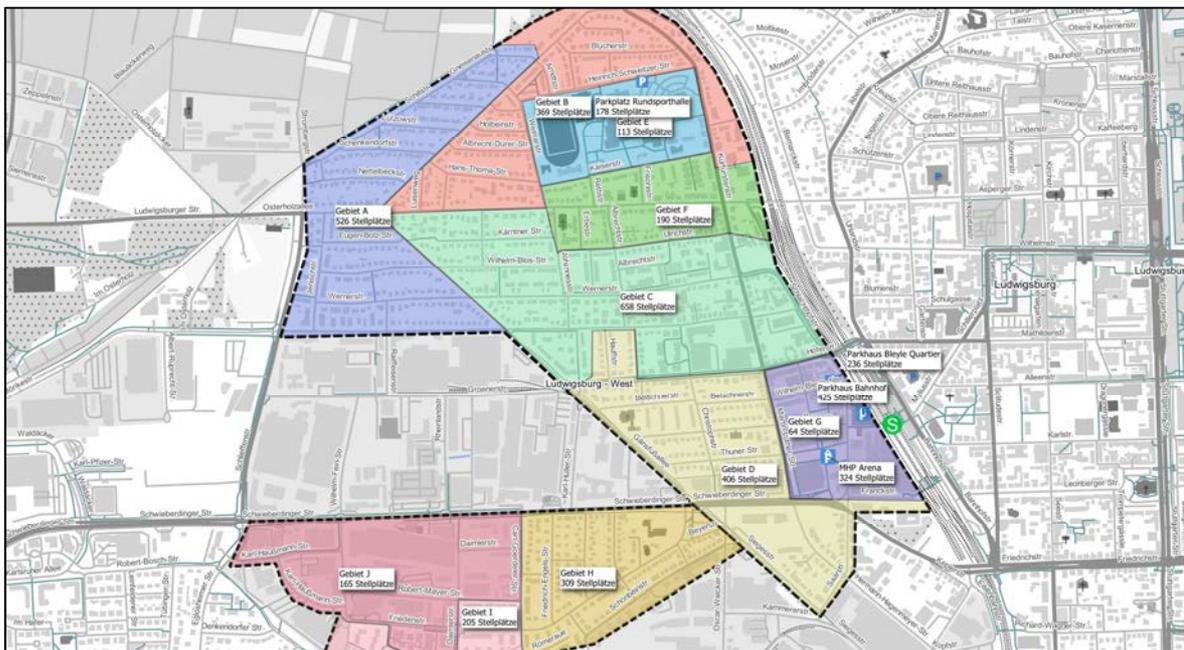


Abbildung 4: Einteilung in Teilgebiete

4.3 Parkraumbelegungsgrad

In den Rundgängen (s. Kapitel 4.1) wurde jeweils erfasst, ob ein Stellplatz belegt war oder nicht. In den einzelnen Straßenzügen kam es zeitweise zu Auslastungen über 80 % und auch zur Ausschöpfung der Kapazität an Stellplätzen,

wodurch jedes weitere abgestellte Fahrzeug ordnungswidrig abgestellt und damit ein Falschparker ist.

Anl. 2.1-2.7 Parkraumbelegungsgrad

Kritische Bereiche in der Weststadt sind um 11:00 Uhr die Straßenzüge um das Bahnhofs-Areal. Vor allem Teile der Mörikestraße, Kärntner Straße, Frisonstraße und der Ulrichstraße sind durch Falschparker über 100 % ausgelastet, obwohl die Parkhäuser rund um den Bahnhof lediglich zwischen 40 % -100 % ausgelastet sind.

Um 2:00 Uhr nachts verlagert sich die höhere Auslastung vom Bahnhof in die Wohngebiete. Hier werden nun in mehreren Straßen eine 100 %-Auslastung erreicht. Kommen Falschparker dazu, steigt die Auslastung auf über 100 % bis über 120 % im öffentlichen Straßenraum, vor allem in der Wernerstraße und in der Mörikestraße am Rand des Gewerbegebiets West.

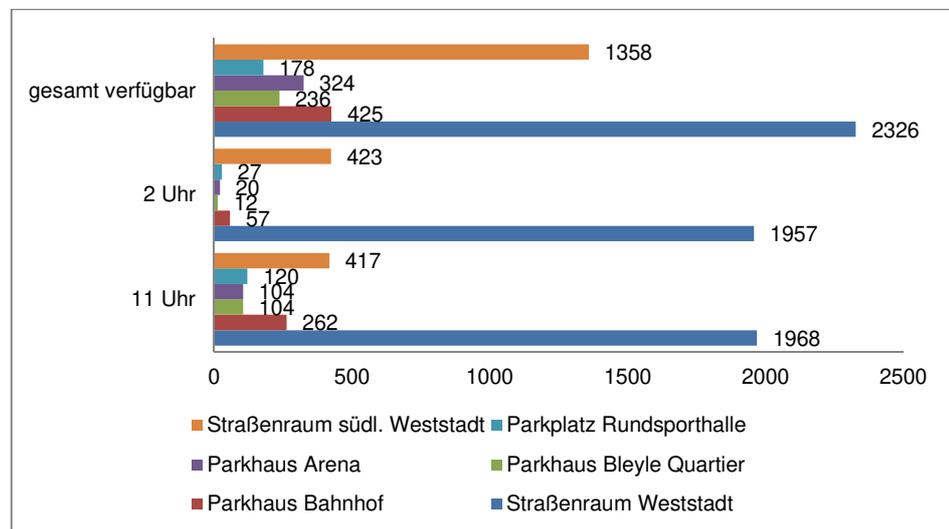


Abbildung 5: Auslastung der Stellplätze im Straßenraum und den Parkhäusern um 11 Uhr und um 2 Uhr nachts, darüber Gesamtkapazität an Parkständen und Stellplätzen

In den untersuchten Straßenräumen besteht ein Unterschied in der Auslastung zwischen den einzelnen Gebieten. Bahnhofsnahе Gebiete, dazu gehören die Gebiete C, D, F und H, haben sowohl tagsüber, als auch nachts eine höhere Auslastung als die äußeren Gebiete A und B (s. Abbildung 4). Dies liegt zum Teil an der weniger dichten Bebauung in den äußeren Gebieten. Es ist jedoch erkennbar, dass die Gebiete um den Bahnhof und um das Gewerbegebiet West tagsüber stark nachgefragt werden. Über die Nacht sind vor allem die Wohngebietslagen stark ausgelastet. Nur im nördlichen Abschnitt von Gebiet A ist die Auslastung im grünen Bereich, was an der lockeren Bebauung liegt, bzw. auch ausreichend vorhanden Hofeinfahrten und Garagen.

Teilgebiet	Kfz-Stellplätze		Parkende Pkw-Einheiten		Belegungsgrad [%]	
	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen
Gebiet A	526	-	276	0	53	-
Gebiet B	369		196		53	
Gebiet C	658		613		93	
Gebiet D	406		376		94	
Gebiet E	113	178	83	119	73	67
Gebiet F	190		191		100	
Gebiet G	64	985	66	507	100	52
Gebiet H	309		204		66	
Gebiet I	205		118		58	
Gebiet J	165		130		79	

Tabelle 2: Gesamtkapazität der Gebiete und Parkraumbelastungsgrad (Werktag 11 Uhr)

4.4 Nutzungsdauer und Nutzergruppen

Durch die Kennzeichenerfassung ist Beginn und Ende des Parkvorgangs für jedes Fahrzeug bekannt. Damit stehen Daten zur Verfügung um die parkenden Fahrzeuge zu kategorisieren. Durch die zweistündliche Erfassung kann auf die wesentlichen Nutzergruppen geschlossen werden. Dabei handelt es sich um Bewohner, Pendler, Besucher, und weitere. Die Parknutzergruppen wurden anhand der Parkdauer ermittelt und in Kategorien eingeteilt (s. Tabelle 3).

Anzahl Intervalle	Bezeichnung
1 Intervall	Kurzparker
2-3 Intervalle	Mittelparker
4 Intervalle oder mehr	Langparker
Im Nachtintervall erfasst	„Bewohner“

Tabelle 3: Kategorisierung der Parknutzer

Die Parkdauerverteilung (s. Abbildung 6) zeigt über den gesamten Erhebungszeitraum die Anteile von Kurz-, Mittel-, Langparkern und Bewohnern für den Bereich der Weststadt. Für die Ergänzung in der südlichen Weststadt ist das nicht möglich, da dort nachträglich die Auslastung lediglich um 11 Uhr und 2 Uhr nachts stichprobenartig aufgenommen wurde. Erkennbar ist zum einen, dass die Hälfte der parkenden Fahrzeuge über den gesamten Erhebungszeitraum nicht bewegt wird. Vom ersten bis zum vierten Intervall ist jedoch knapp die Hälfte der freien Stellplätze durch Gebietsfremde belegt. Innerhalb dieser Nutzergruppe dominieren die Lang- und Mittelparker. Kurzzeitparker belegen bis zu ca. 10 % der Stellplätze. Zwischen 15 und 17 Uhr erhöht sich die Anzahl der Kurzparker. Zu dieser Uhrzeit werden viele Erledigungen getätigt, die sich beispielsweise auf der Heimfahrt von der Arbeit anbieten. Es kann sich dabei um den typischen kurzen Einkauf handeln. Die Langparker machen etwa ein Viertel

der Parkenden Fahrzeuge aus. Hierbei handelt es sich vermutlich um Pendler (P+R) und Angestellte, die ihr Auto im Wohngebiet in der Nähe ihres Arbeitsplatzes abstellen. Im Gebiet rund um den Bahnhof sind dies vermutlich auch P+R-Nutzer, die ihr Auto in den Wohngebieten um den Bahnhof abstellen und von dort aus den Rest der Wegstrecke zur Arbeit mit dem ÖPNV fortsetzen.

Im folgenden Abschnitt sind die Auslastungen und Nutzergruppen für die Teilgebiete A bis J dargestellt. Sie dienen als Vergleich für eine mögliche Evaluierung des Parkraumkonzepts. Die Auslastung einzelner Straßenabschnitte kann den Anlagen 2.1 – 2.7 entnommen werden.

Weststadt

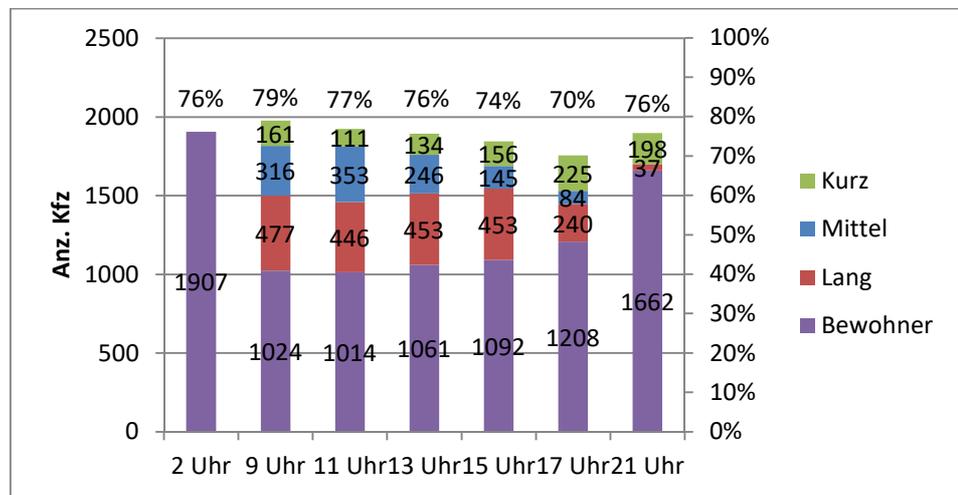


Abbildung 6: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Weststadt (ohne Ergänzung Südwest) – Insgesamt ca. 2.504 Stellplätze

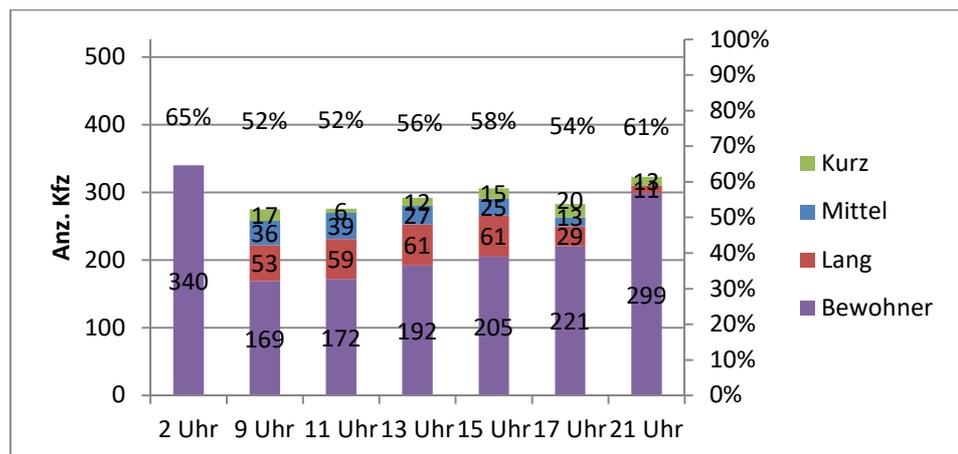


Abbildung 7: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet A – Insgesamt ca. 562 Stellplätze

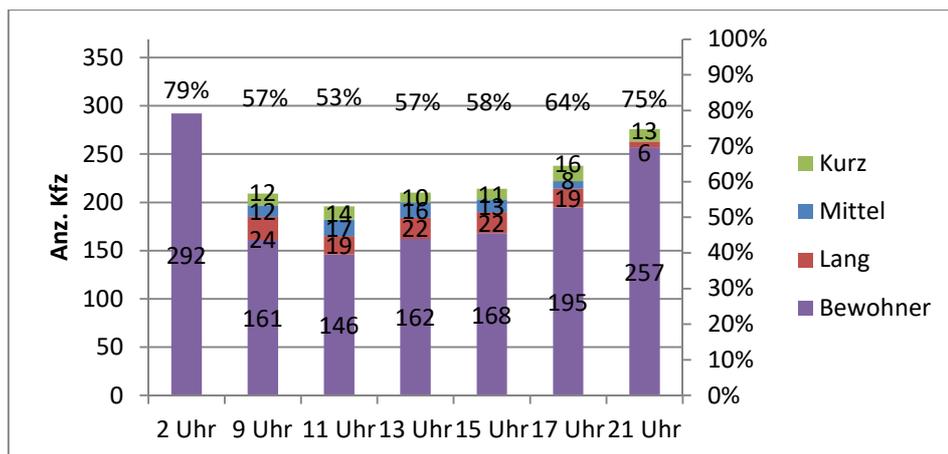


Abbildung 8: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet B– Insgesamt ca. 369 Stellplätze

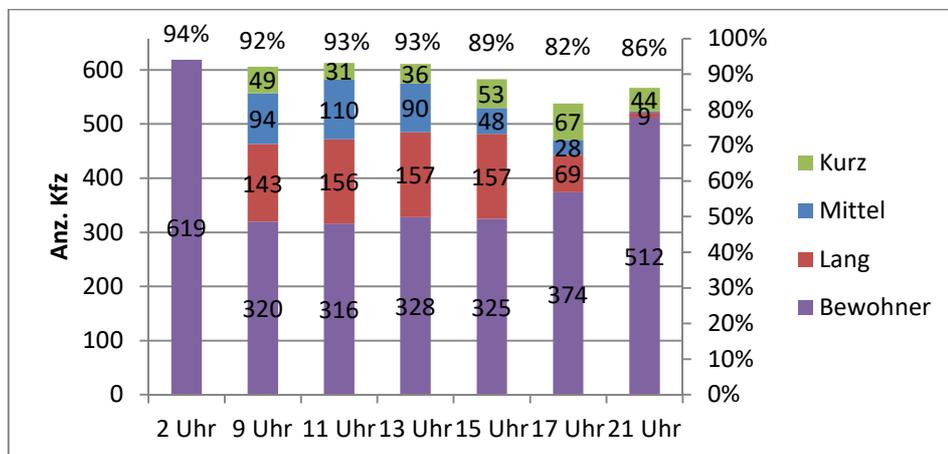


Abbildung 9: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet C– Insgesamt ca. 658 Stellplätze

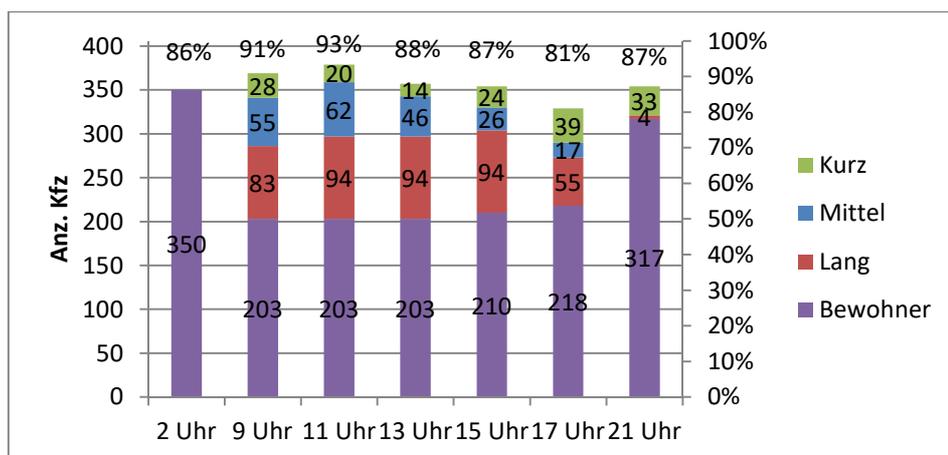


Abbildung 10: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet D– Insgesamt ca. 406 Stellplätze

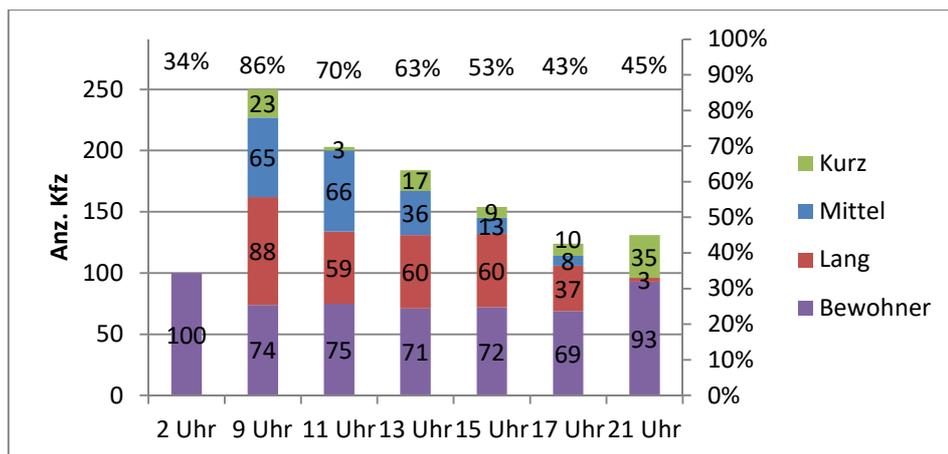


Abbildung 11: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet E (inklusive Rundsporthalle) – Insgesamt ca. 291 Stellplätze

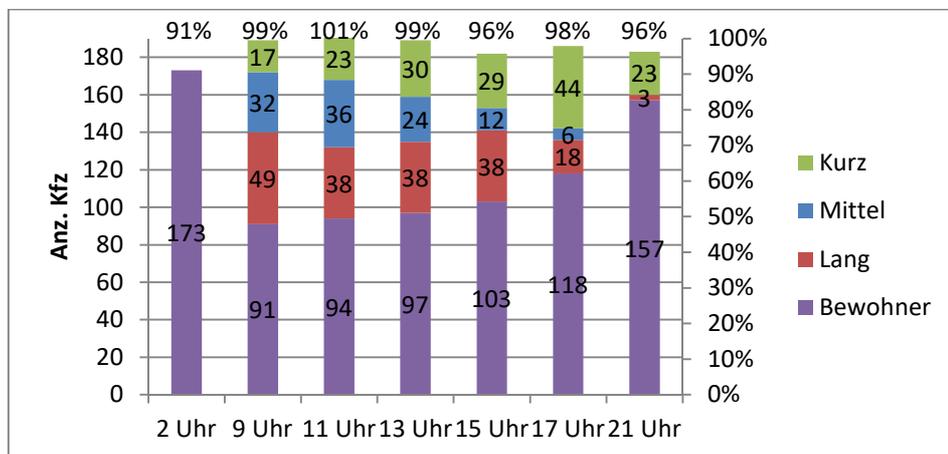


Abbildung 12: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet F – Insgesamt ca. 190 Stellplätze

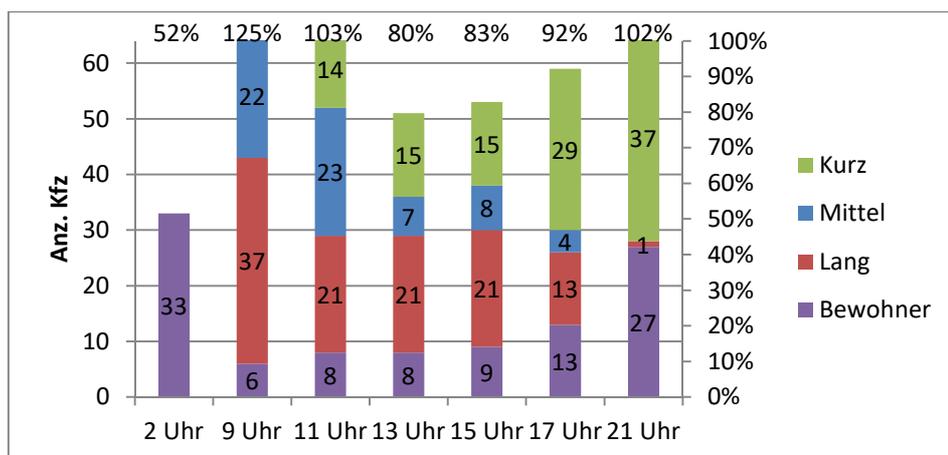


Abbildung 13: Auslastung und Nutzergruppen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Teilgebiet G – Insgesamt ca. 64 Stellplätze

Ergänzungsgebiet südliche Weststadt

Das Untersuchungsgebiet wurde nachträglich um die südliche Weststadt (Teilgebiete H, I und J) ergänzt. Dort wurde im Vergleich zur Weststadt lediglich die Auslastung um 11 Uhr und nachts um 2 Uhr ermittelt. Für diese Gebiete lassen sich aufgrund der Erhebungsmethodik keine Rückschlüsse auf Nutzergruppen ziehen.

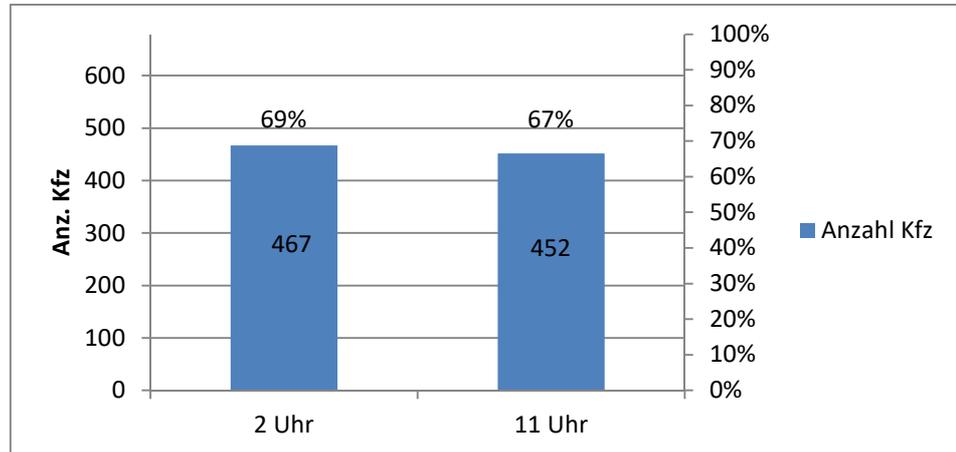


Abbildung 14: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt – Insgesamt ca. 679 Stellplätze

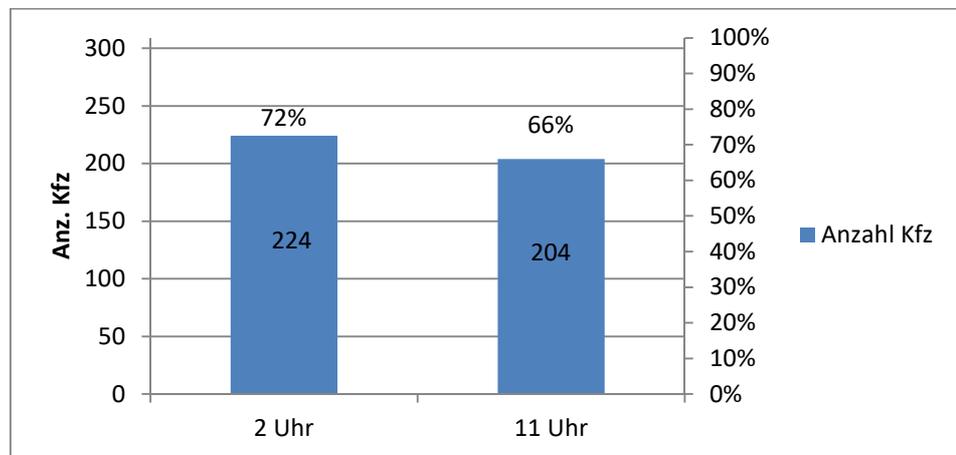


Abbildung 15: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet H – Insgesamt ca. 309 Stellplätze

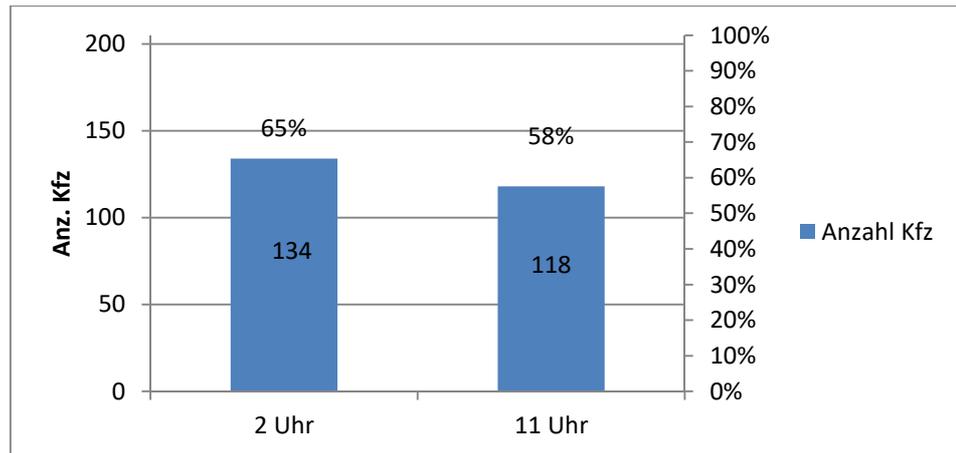


Abbildung 16: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet I – Insgesamt ca. 205 Stellplätze

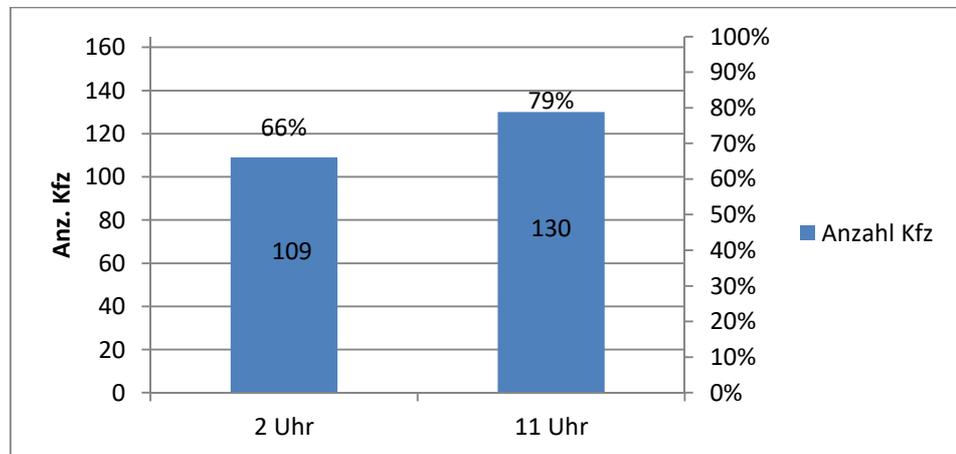


Abbildung 17: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum Ergänzungsgebiet südl. Weststadt Teilgebiet J – Insgesamt ca. 165 Stellplätze

4.5 Parkieranlagen

Die Auslastung der Parkieranlagen wurde von den Betreibern für den 22.09.2016 zur Verfügung gestellt. Die Sammelanlagen im Untersuchungsgebiet haben unterschiedliche Tagesganglinien. Die meisten Dauerparker sind zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr im Parkhaus (s. Abbildung 18).

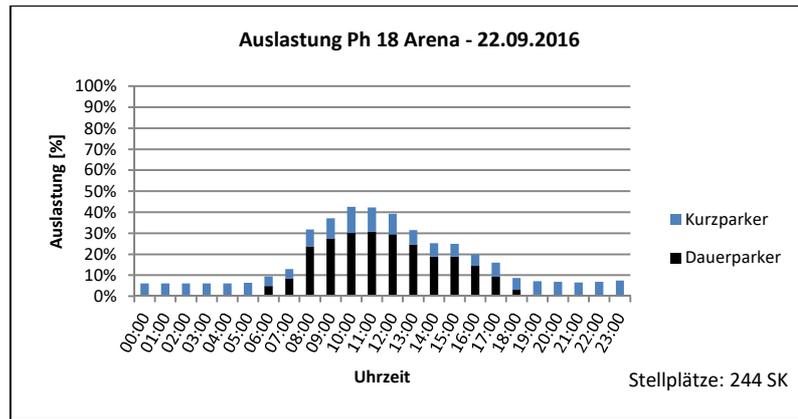


Abbildung 18: Ganglinie Auslastung Parkhaus 18 Arena

Der Anteil der Kurzzeitparker ist im Parkhaus Bahnhof über den gesamten Tagesverlauf zwischen ca. 15 % und 20 %. Die naheliegenden Ziele für Erledigungen ziehen den Hauptteil der Kurzzeitparker in das Parkhaus Bahnhof. Das Bleyle-Parkhaus hat zum Zeitpunkt der Erhebung in den Abendstunden eine hohe Anzahl an Kurzzeitparkern, diese könnten u.a. auf das dort ansässige Fitnessstudio zurückzuführen sein.

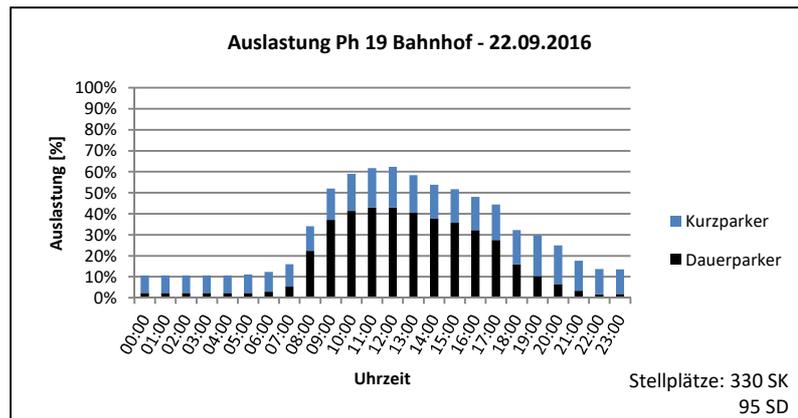


Abbildung 19: Ganglinie Auslastung Parkhaus Bahnhof

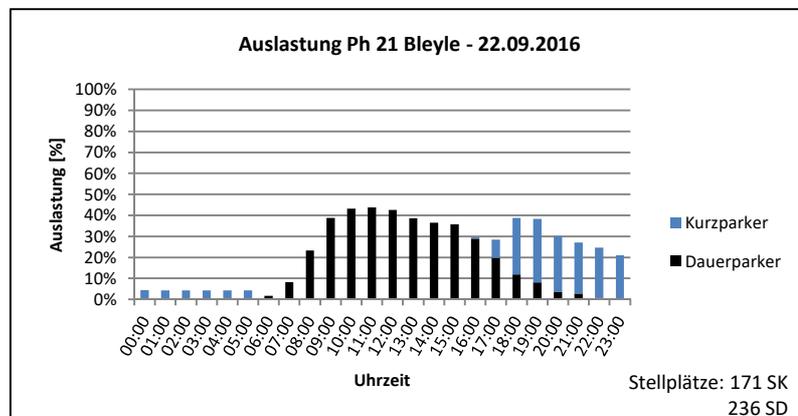


Abbildung 20: Ganglinie Parkhaus Bleyle

Insgesamt ist die Auslastung der Parkhäuser zu den Spitzenstunden bei etwa 40 %. Beim Parkhaus am Bahnhof liegt sie bei ca. 60 %. Zeitgleich waren die Stellplätze im angrenzenden öffentlichen Straßenraum stark ausgelastet.

5 Bürgerbeteiligung

Am 28.11.2018 fand im Rathaus Ludwigsburg ein Arbeitsgruppengespräch statt. Vertreter verschiedene Nutzergruppen waren anwesend. Dabei handelte es sich um ansässige Unternehmer, Bewohner, politische Vertreter und die Verwaltung. Die wichtigsten Ergebnisse aus den Gesprächen sind im Folgenden zusammengefasst:

- Die Ausgabe von Monatskarten ist möglicherweise kontraproduktiv, da Pendler die Preise für eine Monatskarte in Kauf nehmen, um weiterhin im Zielgebiet parken zu können
- Ausschilderung, Markierung und Bewerbung von Kurzzeitparkplätzen und Sammelanlagen soll optimiert werden
- Die Kontrolle der Parkenden Fahrzeuge im Gebiet soll verstärkt werden. Mit Einführung des Konzepts, da nur so der Erfolg des Parkraumkonzepts gewährleistet werden kann
- P&R-Anlagen im Stadtkern (Bahnhof) erzeugen Verkehr, der dort nicht erwünscht ist. P+R-Verkehrs sollte an Stationen außerhalb des Stadtgebiets abgefangen werden
- Die Ausweitung des Bewirtschaftungszeitraums im Gebiet um das Parkhaus Arena und um das Bildungszentrum West bis 22 Uhr soll geprüft werden
- ÖV-Kombitickets bei Veranstaltungen in der MHP-Arena anbieten
- Kurzzeitparkplätze sollten im Parkhaus am Bahnhof auf der Ebene 0 angeboten werden und deutlich als solche erkennbar sein
- Das Car-Sharing-Angebot soll attraktiver gestaltet werden. Parkplätze für Car-Sharing sollten entsprechend gut erreichbar sein und bspw. In Ebene 0 des Parkhaus Bahnhof angeordnet werden.
- Der Parkplatz Rundsporthalle soll deutlich als ein öffentlicher Parkplatz erkennbar sein
- Es soll verstärkt Marketing für die Brötchentaste gemacht werden und möglicherweise das Angebot auf die ganze Weststadt ausgedehnt werden. Außerdem sollen die Kurzzeitparkplätze in ausreichender Anzahl vorhanden sein damit Gewerbe und Einzelhandel gut erreichbar sind

- Der Fußweg vom Bahnhof zum Transformationsgebiet soll attraktiv gestaltet werden, damit Arbeitnehmer vom Pkw auf S-Bahn umsteigen

6 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Da der öffentliche Raum begrenzt ist entstehen Konflikte dort wo verschiedene Nutzgruppen aufeinandertreffen. Nach der Auswertung der Erhebung haben sich folgende Hauptkonflikte herauskristallisiert:

- In den Gebieten um das Transformationsgebiet sind tagsüber Engpässe durch dort parkende Pendler zu vermerken. In den Abendstunden sind Bewohner auf Parkplatzsuche wo teilweise noch Pendler/Arbeitsnehmer ihre Fahrzeuge abgestellt haben.
- In Gebiet D kommt es zu Konflikten, wenn Veranstaltungen in der MHP Arena stattfinden. Besucher der Arena weichen in die Bewohnergebiete aus, um Parkgebühren zu sparen.
- Am Bildungszentrum West, kommt es in den Abendstunden zu Überbelegungen im Straßenraum durch Besucher der Rundsporthalle.
- An Wochenenden kommt es durch Besucher der Innenstadt zu Konflikten in den angrenzenden Wohngebieten. Kostenloser Parkraum in der Weststadt wird genutzt, da von hier aus die Innenstadt fußläufig gut zu erreichen ist.

6.1 Gefasste Grundsätze

Ziel ist eine übersichtliche und einheitliche Bewirtschaftung für die Ludwigsburger Weststadt einzuführen. Das gesamte Untersuchungsgebiet wird monetär bewirtschaftet, mit einer Ausnahmeregelung für Bewohner. Dabei soll die gleiche Gebührenordnung gelten, wie in der Ludwigsburger Oststadt (Gebührezone III). Lediglich das fußläufige Einzugsgebiet des Bahnhofs wird analog zur Ludwigsburger Innenstadt mit der Gebührezone I bewirtschaftet. Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Weniger gebietsfremde Langzeitparker
- Einheitliches Konzept
- Verbesserung der Parksituation für Bewohner
- Verdrängung von parkenden Fahrzeugen aus der Innenstadt in die Weststadt entgegenwirken
- Eine höhere Auslastung der Sammelanlagen erreichen
- P&R Nutzung auf Parkhaus Bahnhof beschränken
- Parksuchverkehr minimieren

Weiterhin soll es Kurzzeitparkplätze für schnelle Erledigungen geben, die an relevanten Zielen zur Verfügung stehen.

6.2 Bewirtschaftungskonzept

Um ein einheitliches und verständliches Tarifsysteem und Konzept zu erhalten, orientiert sich das neue Konzept in der Weststadt an dem bereits bestehenden Parkraumkonzept der Oststadt. In der Oststadt ist im gesamten Gebiet tagsüber das Parken gebührenpflichtig. Bewohner sind von der Gebührenpflicht befreit und können dort gegen eine geringe Bearbeitungsgebühr (30 € für ein Jahr) einen Bewohnerparkausweis beantragen und in den jeweiligen Bewohnerparkbereichen kostenfrei parken. In der Oststadt werden Montag - Freitag zwischen 8 Uhr und 19 Uhr, Samstag 8 Uhr – 19 Uhr Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum erhoben (Bewirtschaftung: werktags, sonntags freies Parken).

Zusätzlich zur Einführung des allgemeinen Bewohnerparkens bis 19 Uhr sind in einigen Gebieten weitere Regelungen vorgesehen. Die öffentlichen Stellplätze im Transformationsgebiet werden mit bewirtschaftet, das Gebiet ist jedoch nicht innerhalb eines Wohnparkbereiches, da dort keine Wohnnutzung vorhanden ist.

Kurzzeitparkplätze

Kurzzeitparkplätze sind an Standorten mit viel Einzelhandel vorgesehen. Im Untersuchungsgebiet werden in Bahnhofsnähe und in der Osterholzstraße die bestehenden Kurzzeitparkplätze in der vorhandenen zeitlichen Begrenzung beibehalten. Kurzzeitparkplätze sind auch im Parkhaus Bahnhof im EG vorhanden, da hier oft Hol- und Bring-Verkehr stattfindet und ebenfalls Einzelhandel vorhanden ist. Im Parkhaus soll es eine Brötchentaste geben, mit der 15 Minuten kostenlos geparkt werden kann. Grundsätzlich bleiben die bereits existierenden Kurzzeitparkplätze bestehen.

Abweichender Bewirtschaftungszeitraum

Im Bereich um das Parkhaus der MHP Arena, bzw. im gesamten Gebiet D, dass westlich an das Bahnhofsgebiet angrenzt sollte aufgrund der zahlreichen Veranstaltungen und der Nähe zum Bahnhof das Zeitintervall, in dem Parkgebühren erhoben werden bis 22 Uhr ausgeweitet werden. Im Gebiet um die Rundsporthalle sollte aufgrund der zahlreichen in den Abendstunden stattfindenden Events und Trainings der Gebührenzeitraum auf 22 Uhr erweitert werden.

Schul- und Sportzentrum Rundsporthalle

Für das morgendliche Elterntaxi zur Schule wird ein Kiss&Drop-Bereich zur Entlastung der Heinrich-Schweitzer-Straße eingerichtet. Der Parkplatz „Rundsporthalle“ wird mit bewirtschaftet, es ist jedoch kein Bewohnerparken vorgesehen. Es erfolgt für eine Anzahl von Parkplätzen die Reservierung werktags für Lehrkräfte des Schulzentrums.

6.3 Gebührenzonen und Tarifmodell

Anl. 3.1 Gebührenzonen

Die Gebührenzonen 1 und 3 werden in der Weststadt eingerichtet. Gebührenzone 1 erstreckt sich in einem fußläufigen Radius von ca. 500 m um den Bahnhof. Die genaue Einteilung ist in Anlage 3.1 dargestellt und Das Tarifmodell soll an die bereits bestehenden Tarifmodelle der Innenstadt und Oststadt angepasst sein. Die Kosten für das Parken in Gebührenzone 1 und 3 sind in der Tabelle 4 dargestellt.

	Zone 3	Zone 1
Monatsticket	40,00 € (falls erwünscht)	
1 Stunde	1,00 €	2,40 €
Tagessatz	5,00 €	4,80 € (max. 2 h)
Zeiten	Mo – Sa 8 Uhr – 19 Uhr Sonntag frei	Mo – Sa 8 Uhr – 19 Uhr Sonntag frei

Tabelle 4: Parkgebühren in den Gebührenzonen

6.4 Einteilung der Bewohnerparkzonen

Anl. 3.2 Bewohnerparkbereiche

Die einzelnen Gebiete, wie sie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt wurden, werden nun zu Bewohnerparkzonen mit einer maximalen Ausdehnung von 1.000 m zusammengefasst. Die Einteilung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzungsstrukturen in den Stadtteilen und orientiert sich an logischen Achsen, die die Erkennbarkeit einer neuen Zone für den Nutzer einfacher macht. Die Einteilung der Bewohnerparkbereiche ist in Kapitel 7 im Detail dargestellt.

6.5 Technische Ausstattung und Beschilderung



Abbildung 21: Verteilung der Parkscheinautomaten im Abstand von ca. 100-120 m

Im Rahmen der Entwicklung des Bewirtschaftungskonzeptes wurde mittels Radien grob abgeschätzt, wie viele Parkscheinautomaten (PSA) im Untersuchungsgebiet aufzustellen sind. Der empfohlene Radius innerhalb dessen eine parkende Person einen Parkscheinautomaten auffinden soll ist laut EAR⁷ mit maximal 150 m angegeben. Da die Auffindbarkeit und Entfernung eines Parkscheinautomaten oft auch mit der Zahlungsmoral korreliert, sind auf jeden Fall kleinere Radien empfehlenswert. In Abstimmung mit der Verwaltung wurde ein Radius von 60 Metern gewählt. Um das Untersuchungsgebiet flächendeckend mit PSA auszustatten werden insgesamt ca. 150 notwendig. Die PSA werden wechselseitig aufgestellt. Die Wahl der Standorte kann nach der in Anlage 3.3 vorgeschlagenen Verteilung erfolgen. Zudem wird empfohlen die PSA so auszustatten, dass eine Bezahlung mit dem Mobiltelefon ermöglicht wird.

Anl. 3.3 Verteilung der Parkscheinautomaten

Die Beschilderung erfolgt wie in der Oststadt nach dem Mischprinzip. Bewohner parken mit Bewohnerparkausweis innerhalb ihres Bewohnerparkbereichs ohne zeitliche Beschränkung kostenfrei. Für alle anderen Nutzer gilt, dass zwischen 8 Uhr und 19 Uhr ein Parkschein gelöst werden muss.

⁷ Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV, 2005

Hierfür werden an allen Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten der einzelnen Parkzonen StVO-Verkehrsschilder nach dem Schema in der Abbildung 22 aufgestellt.

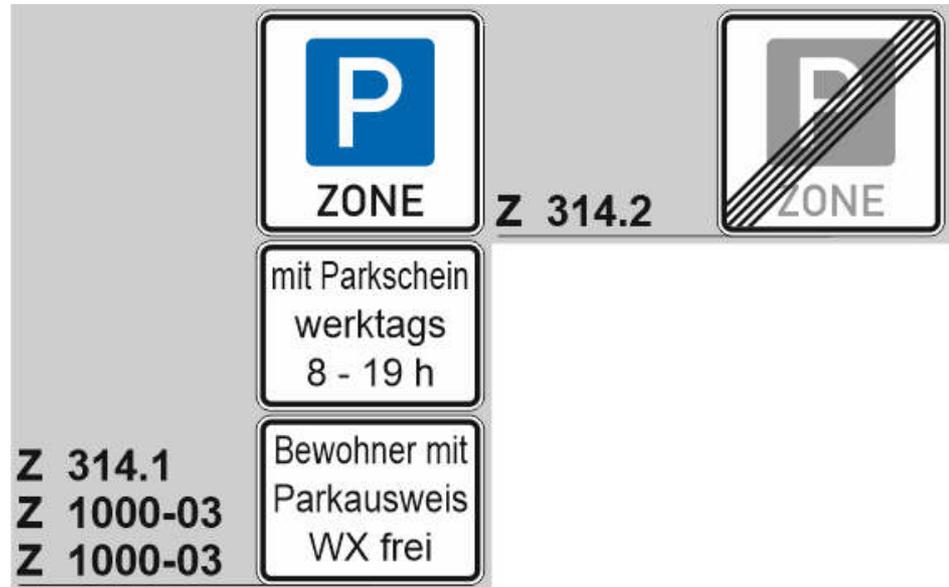


Abbildung 22: Beispielbeschilderung für Bewohnerparkzonen

Wenn eine Straße mit Stellplatzangebot zwei Bewohnerparkbereiche voneinander trennt, wird empfohlen dort das Parken für beide angrenzenden Bewohnerparkbereiche zu erlauben.

Innerhalb der Zonen werden bspw. einzelne Kurzzeitparkplätze separat mit einer extra Beschilderung entsprechend der gewünschten Regelung aufgestellt.

In Bereich um den Bahnhof, wo es kein Bewohnerparken gibt, kann eine Parkzone entsprechend der Abbildung 23 eingeführt werden. Kiss&Ride bzw. Stellplätze mit einer Parkdauer von maximal 15 Minuten müssen gesondert beschildert werden. Das gleich gilt für Park- und Halteverbote.



Abbildung 23: Beispielbeschilderung für eine Parkzone ohne Bewohnerparken mit zeitlicher Begrenzung

Stellplätze/Parkstände die mittel Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden müssen markiert werden.

7 Bewohnerparkbereiche im Detail

7.1 Bewohnerparkbereich W1

Der Bereich umfasst das Wohngebiet westlich der Talallee. Die Osterholzallee teilt das Wohngebiet in einen nördlichen und südlichen Bereich. Der Parkdruck ist im südlichen Bereich wesentlich höher. Dies gilt sowohl für die Nacht (2 Uhr), als auch tagsüber.

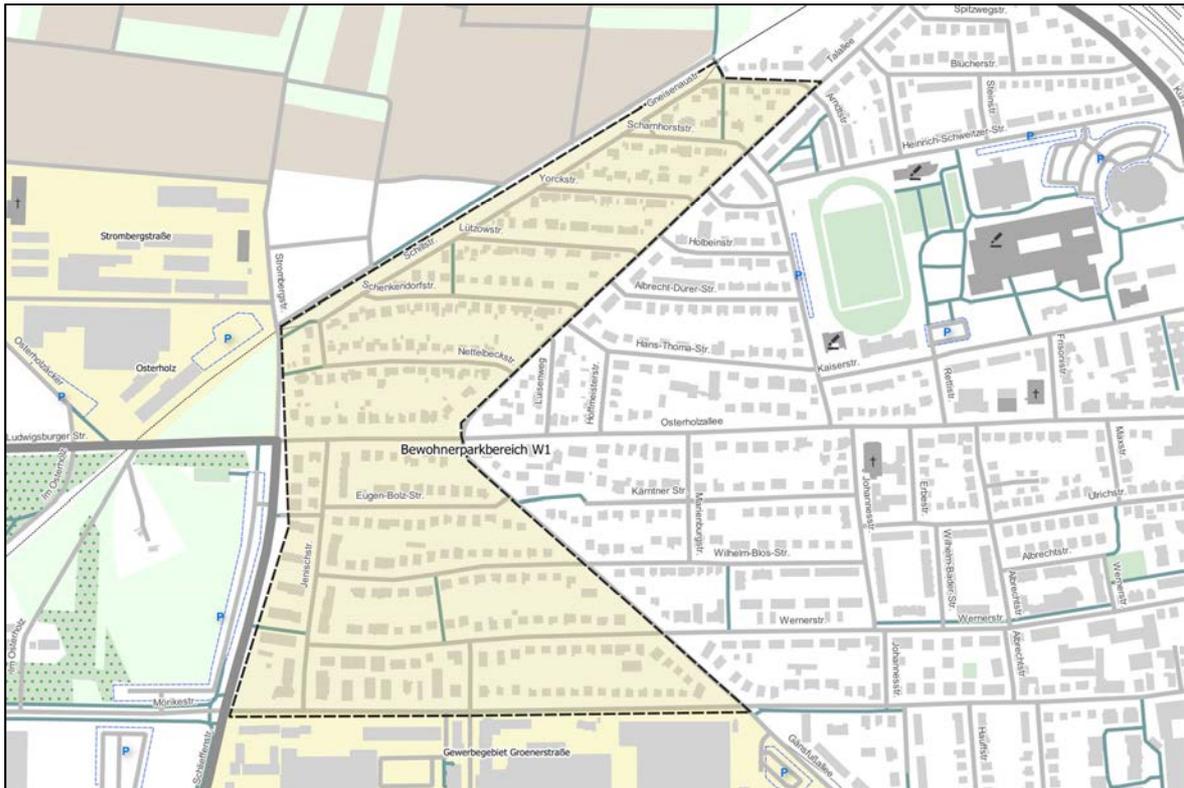


Abbildung 24: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W1

Von hohem Parkdruck sind ganztags die Straßenzüge Wilhelm-Blos-Str., Wemerstraße und Mörkestraße betroffen. Die Gründe hierfür liegen sowohl in der dichteren Bebauung als auch an der Nähe zum Transformationsgebiet West. Angestellte nutzen zum Teil die umliegenden Wohngebiete zum Parken.

Tabelle 5: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W1

Nutzergruppen	Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		Bewohner	lang	keine bis geringe Nachfrage			
Beschäftigte	Dienstleistungen	keine bis geringe Nachfrage					
	Industrie, Gewerbe	keine bis geringe Nachfrage					

Legende

- keine bis geringe Nachfrage
- geringe bis mittlere Nachfrage
- mittlere bis hohe Nachfrage

7.2 Bewohnerparkbereich W2

Westlich des Bewohnerparkbereichs W2 grenzt das Gewerbegebiet Grönerstraße an, östlich liegt der Bahnhof mit gewerblichen Flächen. In der MHP-Arena ist zudem eine Lokalität mit regelmäßigen und größeren Abendveranstaltungen im näheren Einzugsgebiet.

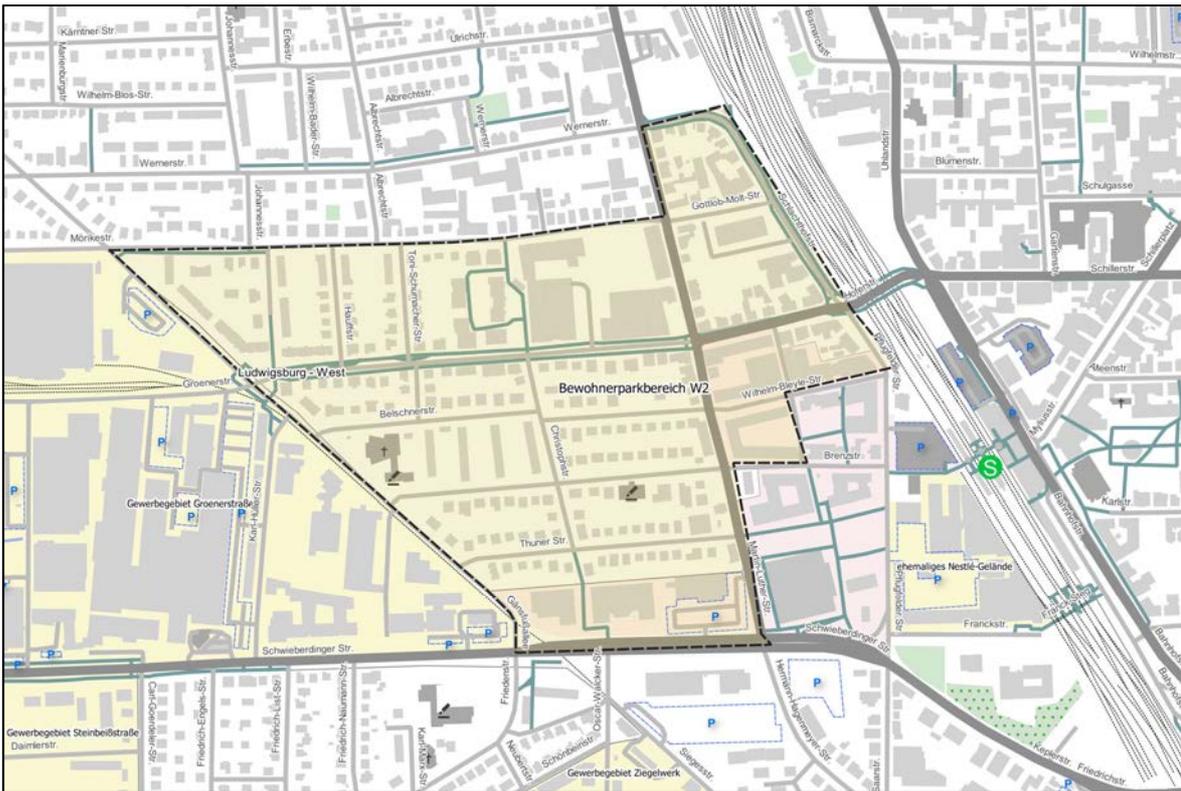


Abbildung 25: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W2

Die konkurrierenden Nutzungen belaufen sich hier auf Pendler, die in der Nähe des Bahnhofs parken und von da aus nach bspw. Stuttgart fahren. Arbeitnehmer, die im Gewerbegebiet Grönerstraße keinen Stellplatz mehr finden, in den Abendstunden Besucher von Veranstaltungen und ganztätig die Bewohner.

Tabelle 6: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W2

Nutzergruppen	Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner	lang	mittlere bis hohe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
Beschäftigte	Dienstleistungen	mittlere bis hohe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
	Industrie, Gewerbe	lang	keine bis geringe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
	Bildung	mittel-lang	geringe bis mittlere Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
Besucher	Bildung	mittel	mittlere bis hohe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
Kunden	Dienstleistung	kurz-mittel	keine bis geringe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
	Industrie, Gewerbe	mittel	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
	Bahnhof	kurz / lang	mittlere bis hohe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage

Legende

- keine bis geringe Nachfrage
- geringe bis mittlere Nachfrage
- mittlere bis hohe Nachfrage

7.3 Bewohnerparkbereich W3

Im Gebiet W3 befindet sich das Schul- und Sportzentrum Rundsporthalle. Das Gebiet liegt günstig für die Besucher, welche die Wohnstraßen zum Parken nutzen können. Mittig im Gebiet ist die Osterholzstraße mit Einzelhandel und Dienstleistern, das ebenfalls hoch frequentiert wird.



Abbildung 26: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W3

Es sind teilweise dichte bebaute Wohnsiedlungen vorhanden, wo vor allem nachts die Auslastung der Stellplätze sehr hoch ist. Am Wochenende kann durch die Nähe des Gebiets zum Barock und Innenstadt Ludwigsburg das Gebiet zum kostenlosen Parken genutzt werden.

Tabelle 7: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W3

Nutzergruppen		Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner		lang	keine bis geringe Nachfrage					
Beschäftigte	Verkauf	lang	keine bis geringe Nachfrage					
	Gastbetrieb	lang	keine bis geringe Nachfrage					
	Bildung	mittel-lang	keine bis geringe Nachfrage					
Besucher	Gastbetrieb	mittel	keine bis geringe Nachfrage					
	Bildung	mittel	keine bis geringe Nachfrage					
	Sport- / Freizeit	mittel-lang	keine bis geringe Nachfrage					
Kunden	Verkauf	mittel	keine bis geringe Nachfrage					

Legende

- keine bis geringe Nachfrage
- geringe bis mittlere Nachfrage
- mittlere bis hohe Nachfrage

7.4 Bewohnerparkbereich W4

Das Gebiet beinhaltet ein kleines Zentrum mit Kirche und Bildungseinrichtung. Im östlichen Teil ist der Bahnhof in fußläufiger Entfernung. Südlich befindet sich das Gewerbegebiet Ziegelwerk und nördlich und westlich befinden sich die Gewerbegebiete Groener- und Steinbeißstraße.

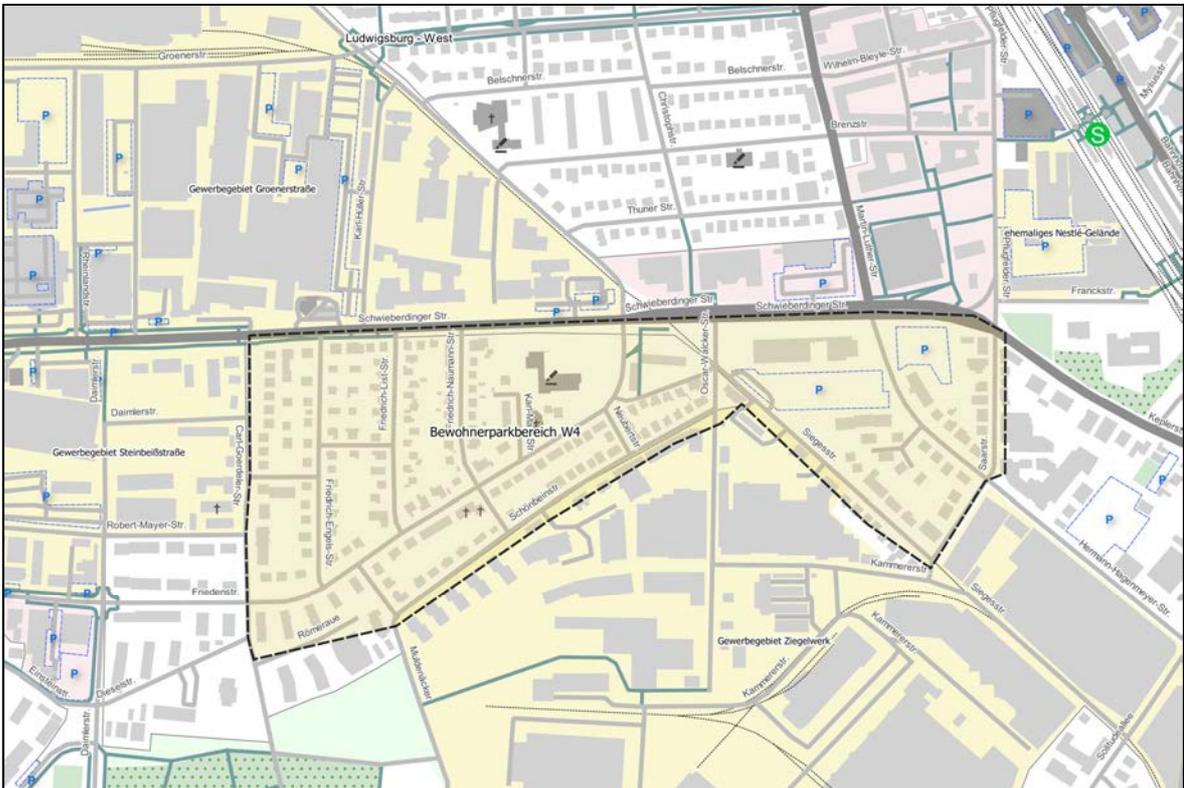


Abbildung 27: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W4

Damit sind zahlreiche Nutzungen in und um das Gebiet vorhanden. Die Straßenräume sind vor allem nachts stark ausgelastet. Tagsüber bestehen in den Randlagen ebenfalls hohe Auslastungen.

Tabelle 8: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W4

Nutzergruppen	Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner	lang	keine bis geringe Nachfrage					
Beschäftigte	Dienstleistungen	keine bis geringe Nachfrage					
	Industrie, Gewerbe	keine bis geringe Nachfrage					
Besucher	Bildung	keine bis geringe Nachfrage					
	Bildung	keine bis geringe Nachfrage					
Kunden	Industrie, Gewerbe	keine bis geringe Nachfrage					
	Bahnhof	keine bis geringe Nachfrage					

Legende

- keine bis geringe Nachfrage
- geringe bis mittlere Nachfrage
- mittlere bis hohe Nachfrage

7.5 Bewohnerparkbereich W5

Im dicht besiedelten Bewohnerparkbereich W5 ist vor allem nachts ein Mangel an Stellplätzen sichtbar. Tagsüber ist in den Randlagen teils eine hohe Auslastung vorhanden.



Abbildung 28: Abgrenzungsvorschlag Bewohnerparkbereich W5

Wie das Gebiet W4 liegt wie das Gebiet W5 am Gewerbegebiet Steinbeißstraße. Südlich schließen sich Erholungsanlagen und ein Friedhof an, die hingegen

eigene Parkplatzanlagen haben. Besonders betroffen von Fremdparkern ist die Einsteinstraße.

Tabelle 9: Allgemeine Informationen Nutzergruppen und Nutzungsansprüche im Gebiet W5

Nutzergruppen	Parkdauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner	lang	geringe bis mittlere Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage
Beschäftigte	Dienstleistungen Industrie, Gewerbe	lang	keine bis geringe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
		lang mittel- lang	mittlere bis hohe Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	geringe bis mittlere Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
Besucher	Bildung	mittel	mittlere bis hohe Nachfrage	mittlere bis hohe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage
Kunden	Industrie, Gewerbe	mittel	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage	keine bis geringe Nachfrage

Legende

- keine bis geringe Nachfrage
- geringe bis mittlere Nachfrage
- mittlere bis hohe Nachfrage

8 Einnahmen und Kosten

Parkscheinautomaten

Die Stadt Ludwigsburg kann bereits auf reale Kosten aus den bereits eingeführten Bewohnerparkzonen im Stadtteil Ost zurückgreifen. Für einen Parkscheinautomaten kann nach Auswertung dieser Daten mit etwa 5.500 € gerechnet werden. Insgesamt wird eine Summe von 1.200.000 € (brutto) für die Parkscheinautomaten in West- und Südstadt veranschlagt. Die etwa 150 Automaten für die Weststadt belaufen sich somit auf eine Gesamtsumme von ca. 820.000 €.

Für die Verkehrsschilder und Markierung kann mit einer Summe von ca. 70.000 € für das Untersuchungsgebiet Weststadt gerechnet werden. Für Süd- und Weststadt wurden verwaltungsintern ca. 100.000 € (brutto) für die Beschilderung und Markierung geschätzt.

Unter den laufenden Kosten wird der Betrieb der Parkscheinautomaten mit einer Summe von ca. 1.000 € pro Parkscheinautomat gerechnet. Die laufenden Kosten für die Automaten in der Weststadt belaufen sich somit auf ca. 155.000 € / Jahr.

Die jährlichen Einnahmen werden wie folgt abgeschätzt:

- Zone 1: ~ 1.010 € / Stellplatz
- Zone 3: ~ 300 € / Stellplatz

Die Annahmen stammen auf den Erfahrungen der Stadt Ludwigsburg mit den bisherigen bewirtschafteten Zonen und die ungefähre Parkdauerverteilung im Erhebungsgebiet. Zudem wurde die Gebührenanpassung vom 1.4.2020 und ein pauschaler Abschlag für einen möglichen Nachfragerückgang berücksichtigt.

Zone	Anzahl Stellplätze	Jährliche Einnahmen
1	442	446.420 €
3	2.741	822.300
Summe	3.183	1.268.720 €

Tabelle 10: Grobschätzung der jährlichen Einnahmen durch die Parkscheinautomaten

Investitionskosten betragen also insgesamt ca. 820.000 €. Die jährlichen Wartungskosten auf 155.000€. Kosten, die durch Personal für Buchhaltung, technischen Dienst, Leerung der Automaten, etc. entstehen sind nicht aufgeführt.

Weiterhin entsteht auch ein je nach Haushalt der Stadt nicht zu vernachlässigender und wichtiger Posten für die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung.

Grundsätzlich wurde empfohlen die bestehenden Anliegerstraßen im Untersuchungsgebiet abzuschaffen. Diese wurden errichtet um die an die MHP-Arena angrenzenden Bereiche vor dem Parkdruck durch Arenabesucher zu schützen. Durch die Parkraumbewirtschaftung wird dieser Schutz überflüssig. Jedoch wurde im Stadtrat entschieden die Anliegerstraßen beizubehalten und trotzdem Parkscheinautomaten aufzustellen. Dadurch wird die Schätzung der Einnahmen schwieriger, da davon ausgegangen werden kann, dass Parkscheinautomaten in Anliegerstraßen kaum Umsatz generieren.

9 Fazit

Für das im Rahmen des Auftrags erarbeitete Parkraumkonzept wurde mittels einer Parkraumerhebung nachgewiesen, dass in den zentralen Bereichen der Ludwigsburger Weststadt ein erheblicher Parkdruck herrscht (Auslastung von über 90 %, teilweise sogar über 100 %). Zudem ist in bereits existierenden Gebieten die Anzahl privater zugelassener Pkw in der Regel höher als die zur Verfügung stehende Anzahl privater Stellplätze. Damit sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung entsprechend § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO erfüllt.

In der Weststadt überwiegen die Nutzungskonflikte zwischen Wohnen, Gewerbe während der Normalwerktag. Des Weiteren werden die Parkstände hier von Tagespendlern genutzt, die das Umfeld des Bahnhofes als kostenlosen Park+Ride-Parkplatz nutzen, um mit der Bahn bspw. nach Stuttgart weiter zu fahren. In den Abendstunden und am Wochenende entsteht ein zusätzlicher Bedarf an Parkständen durch die Kunden und Besucher der Arena, des Fitnessstudios, sowie der gastronomischen Einrichtungen.

Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit einer Sonderregelung für Bewohner, werden die Nutzungskonflikte reduziert und die Bewohner bevorzugt. Die Höhe der Parkgebühren wird analog zur Oststadt vorgeschlagen um eine einheitliche Regelung für Ludwigsburg bereitzustellen. Lediglich im Bahnhofumfeld wird die Höhe der Gebühren wie in der Ludwigsburger Innenstadt empfohlen.

In den Randgebieten der Ludwigsburger Weststadt (bspw. Westlich der Talallee, nördlich des Bildungszentrums West) wird die Einführung der Bewirtschaftung aufgrund von ansonsten erwartenden Verdrängungseffekten empfohlen.

Erfahrungsgemäß dauert es ca. 6 Monate bis zu einem Jahr bis sich die Parkplatznutzer an neue Regelungen gewöhnt haben. Anschließend ist es möglich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu evaluieren.



Abbildung 29: Foto aus Teil der „Tu's aus Liebe“, des AGFK-BW

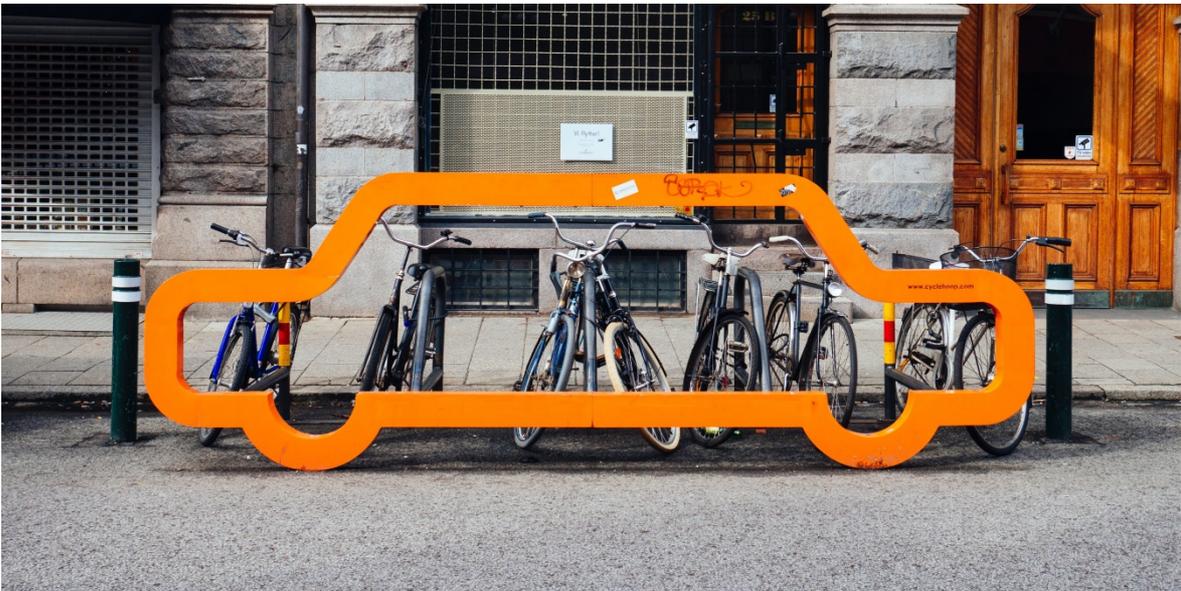


Abbildung 30: Foto aus "Eroberer die die Straße zurück" Aktion VCD (Fotograf/-in: Susan Yin)

Aufgestellt

Stuttgart, den 30.11.2020

Malte Novak

ppa. Dipl.-Ing. Malte Novak

Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1 Untersuchungsgebiet

Anlage 1.2 Parkraumangebot

Anlage 2.1 Parkraumbelastungsgrad um 9 Uhr

Anlage 2.2 Parkraumbelastungsgrad um 11 Uhr

Anlage 2.3 Parkraumbelastungsgrad um 13 Uhr

Anlage 2.4 Parkraumbelastungsgrad um 15 Uhr

Anlage 2.5 Parkraumbelastungsgrad um 17 Uhr

Anlage 2.6 Parkraumbelastungsgrad um 21 Uhr

Anlage 2.7 Parkraumbelastungsgrad um 2 Uhr

Anlage 3.1 Gebührenzonen

Anlage 3.2 Bewohnerparkbereiche

Anlage 3.3 Standorte Parkscheinautomaten

Impressum

BrennerPlan GmbH

Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart

T: +49 711 6 01 43 97 0

F: +49 711 6 01 43 97 10

buero@brennerplan.de

www.brennerplan.de

Projektleitung Dipl.-Ing. Malte Novak

Fachbearbeitung Dipl.-Ing. Marcel Schlameus

Maxim Khammudekh, M.Sc.

Dipl.-Geogr. Svenja Sick

Ausgabestand:

30.11.2020

Hinweis zum Urheberrecht:

Text, Lösungswege, Verfahren und Ergebnisse dieses Berichts sind urheberrechtlich geschützt und ausschließlich für den Auftraggeber für die Zwecke des vorliegenden Projektes bestimmt. Die Weitergabe an Dritte – auch in Auszügen – bedarf der ausdrücklichen Zustimmung des Verfassers.

Anlagen

Anlage 1.1 Untersuchungsgebiet

Anlage 1.2 Parkraumangebot

Anlage 2.1 Parkraumbelastungsgrad um 9 Uhr

Anlage 2.2 Parkraumbelastungsgrad um 11 Uhr

Anlage 2.3 Parkraumbelastungsgrad um 13 Uhr

Anlage 2.4 Parkraumbelastungsgrad um 15 Uhr

Anlage 2.5 Parkraumbelastungsgrad um 17 Uhr

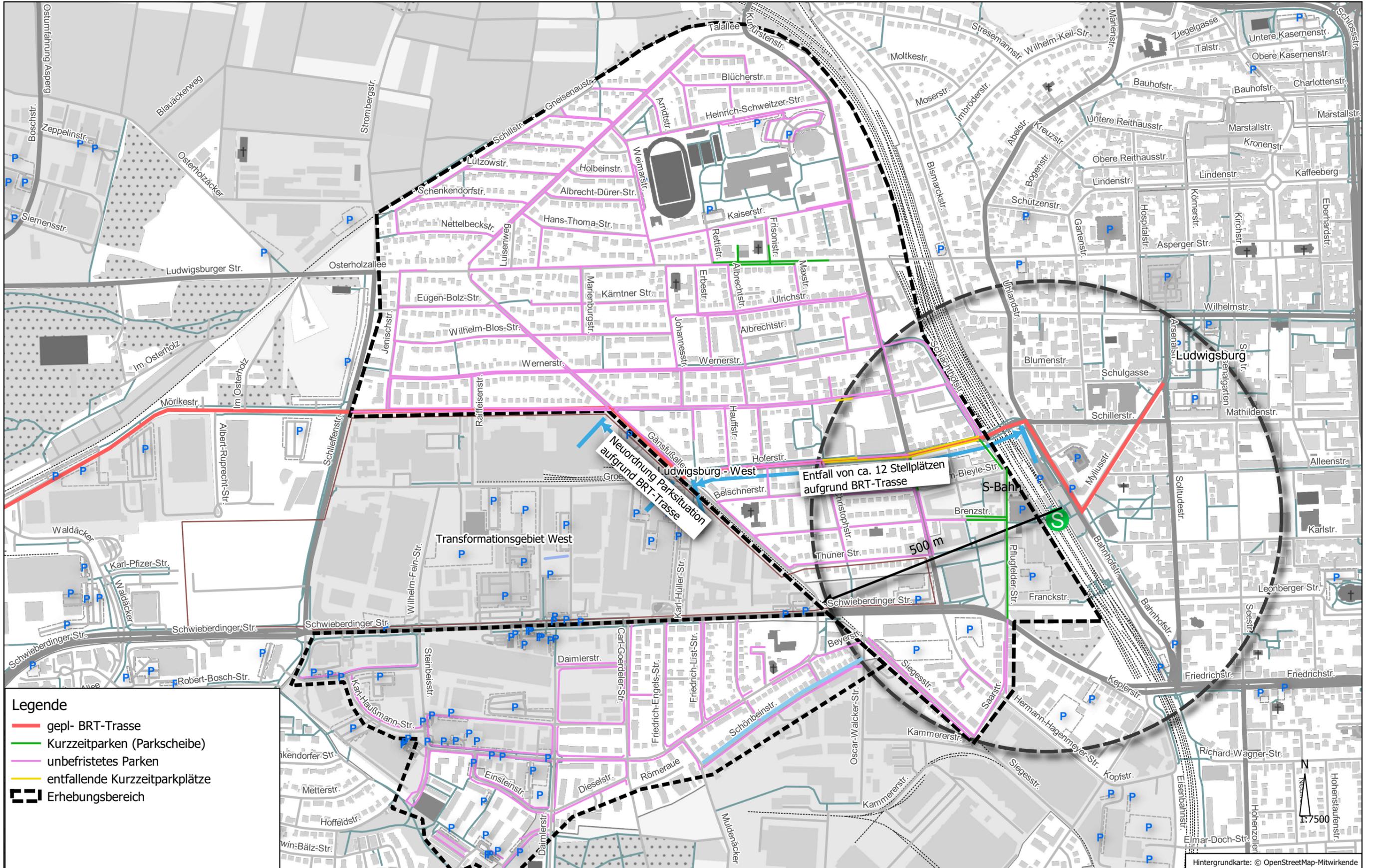
Anlage 2.6 Parkraumbelastungsgrad um 21 Uhr

Anlage 2.7 Parkraumbelastungsgrad um 2 Uhr

Anlage 3.1 Gebührenzonen

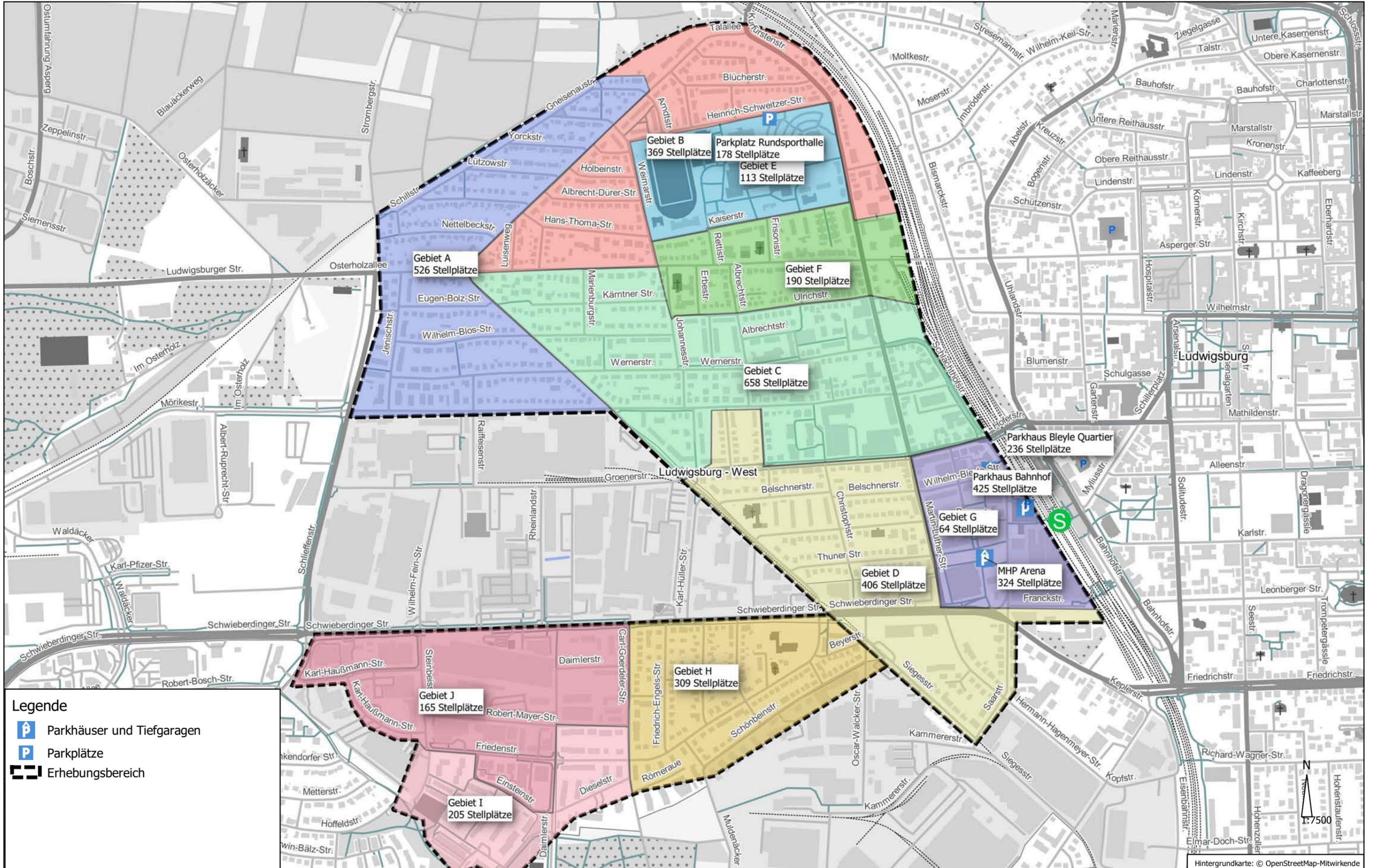
Anlage 3.2 Bewohnerparkbereiche

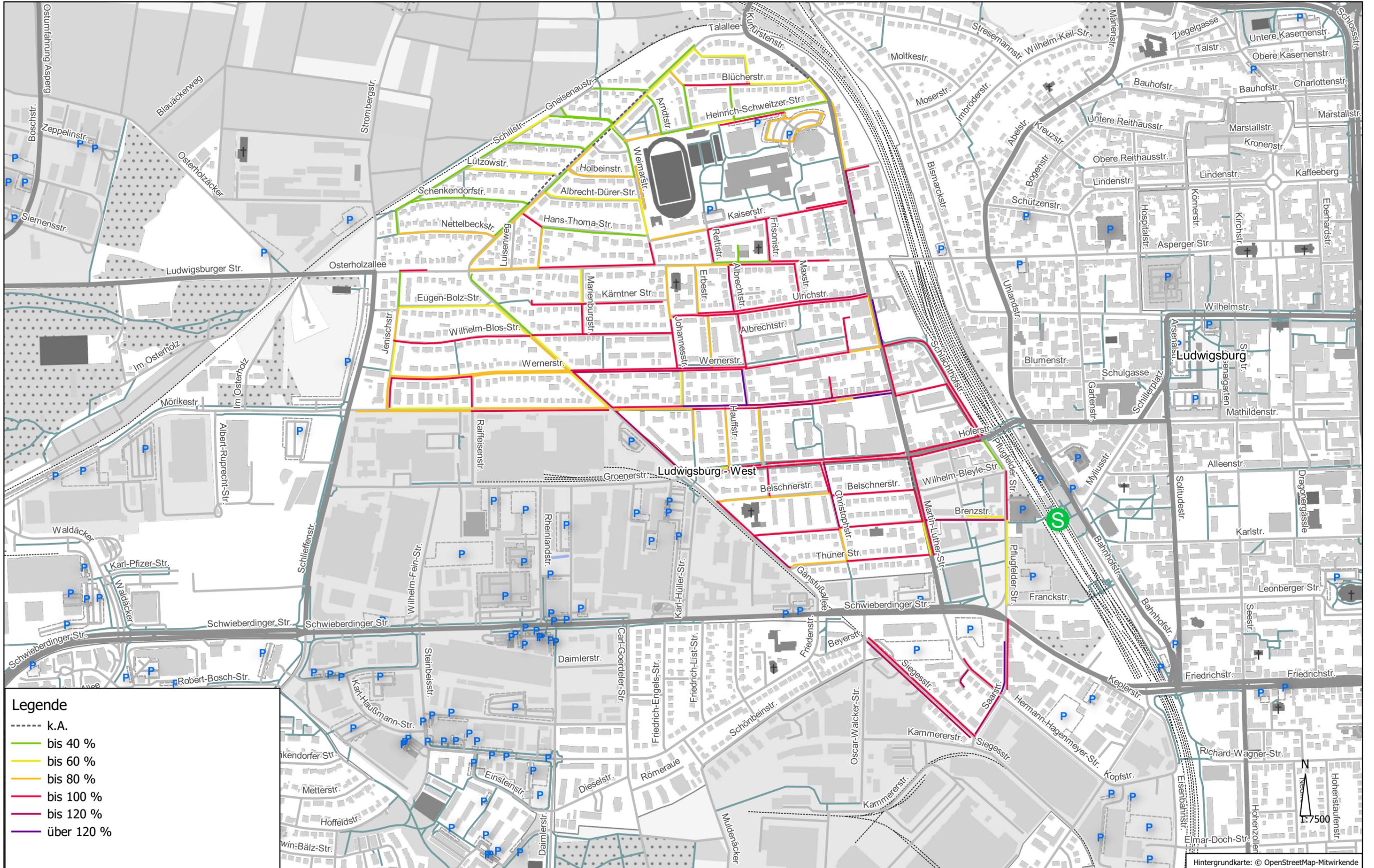
Anlage 3.3 Standorte Parkscheinautomaten



- Legende**
- gepl. BRT-Trasse
 - Kurzzeitparken (Parkscheibe)
 - unbefristetes Parken
 - entfallende Kurzzeitparkplätze
 - Erhebungsbereich

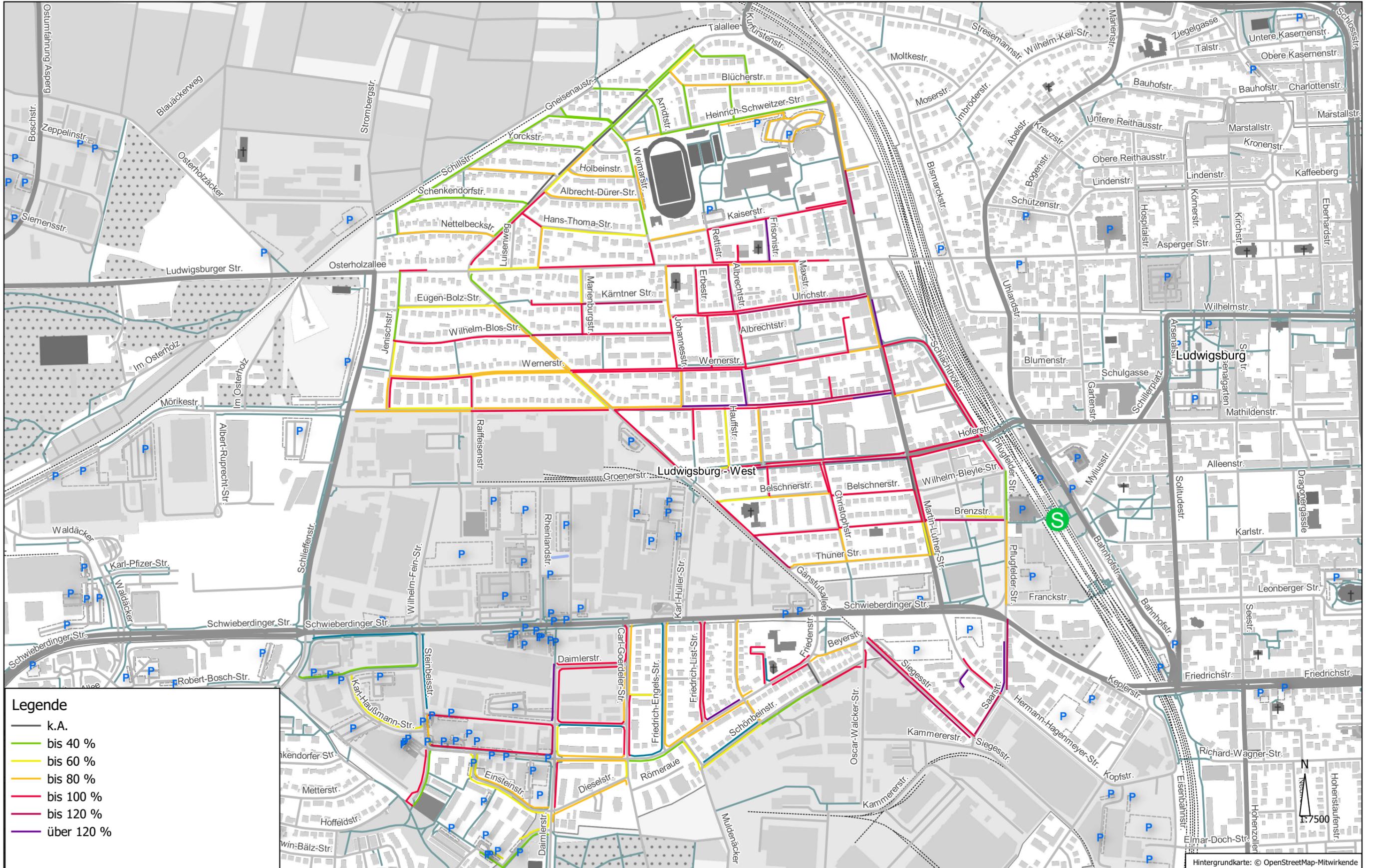






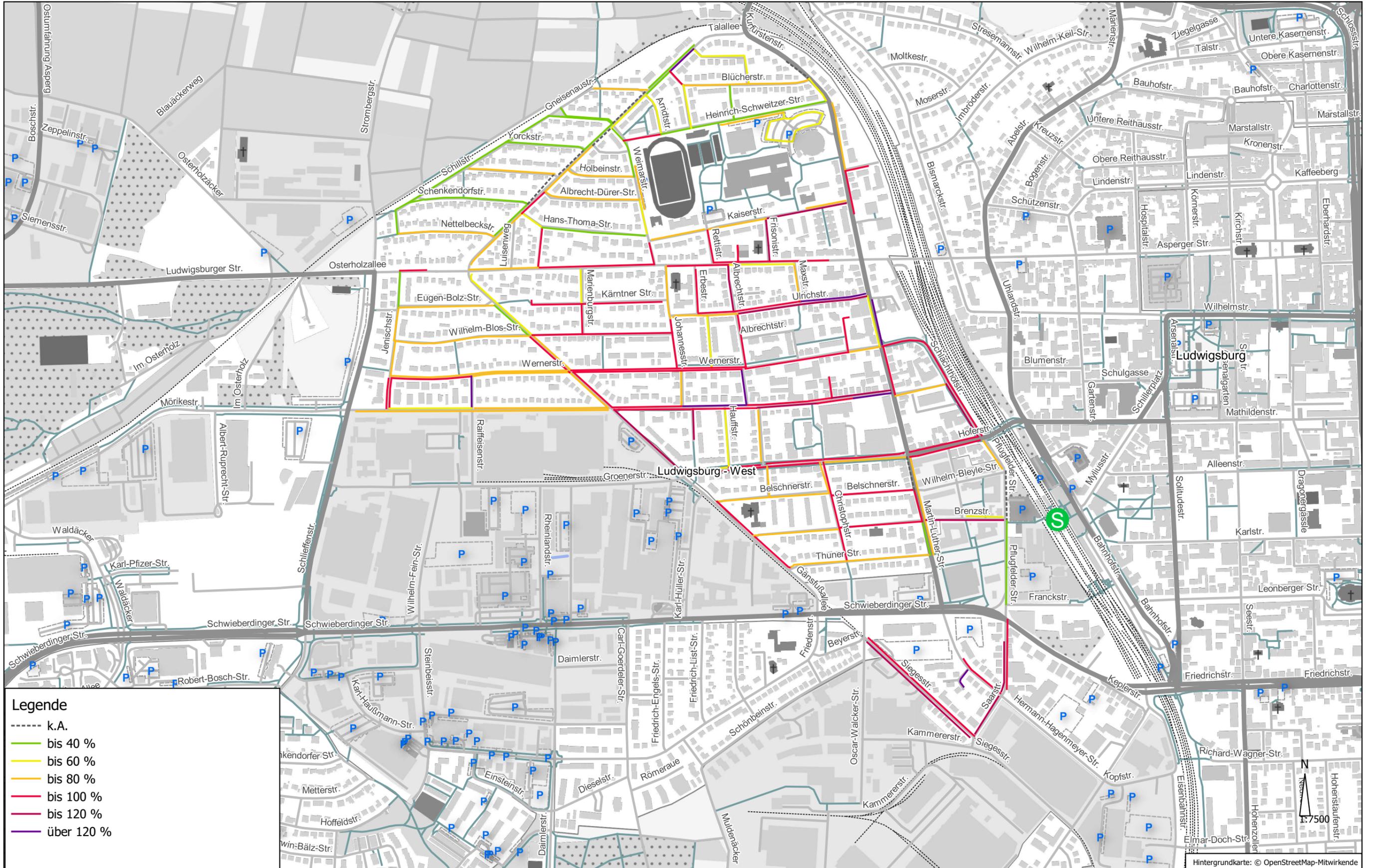
- Legende**
- k.A.
 - bis 40 %
 - bis 60 %
 - bis 80 %
 - bis 100 %
 - bis 120 %
 - über 120 %

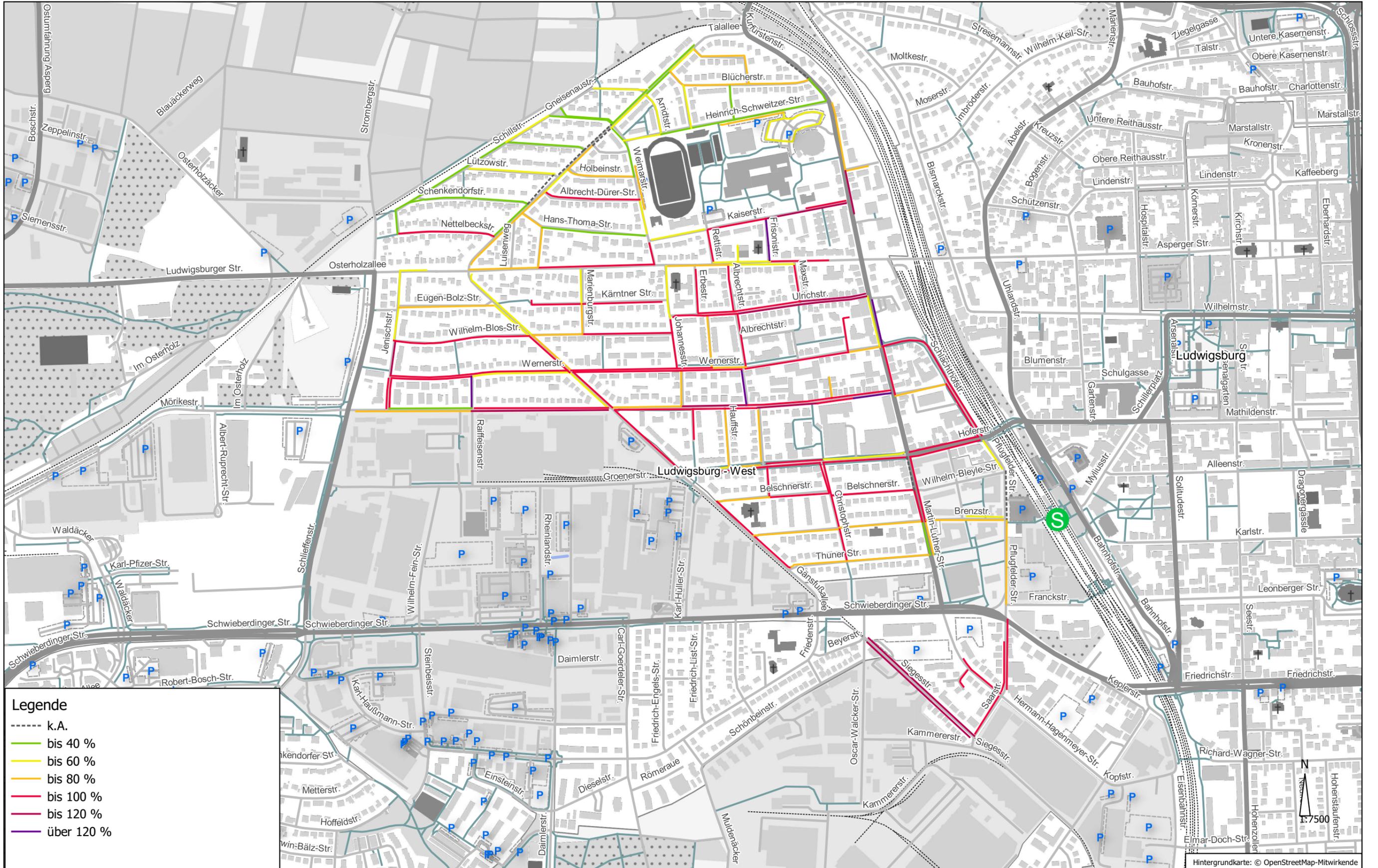




- Legende**
- k.A.
 - bis 40 %
 - bis 60 %
 - bis 80 %
 - bis 100 %
 - bis 120 %
 - über 120 %

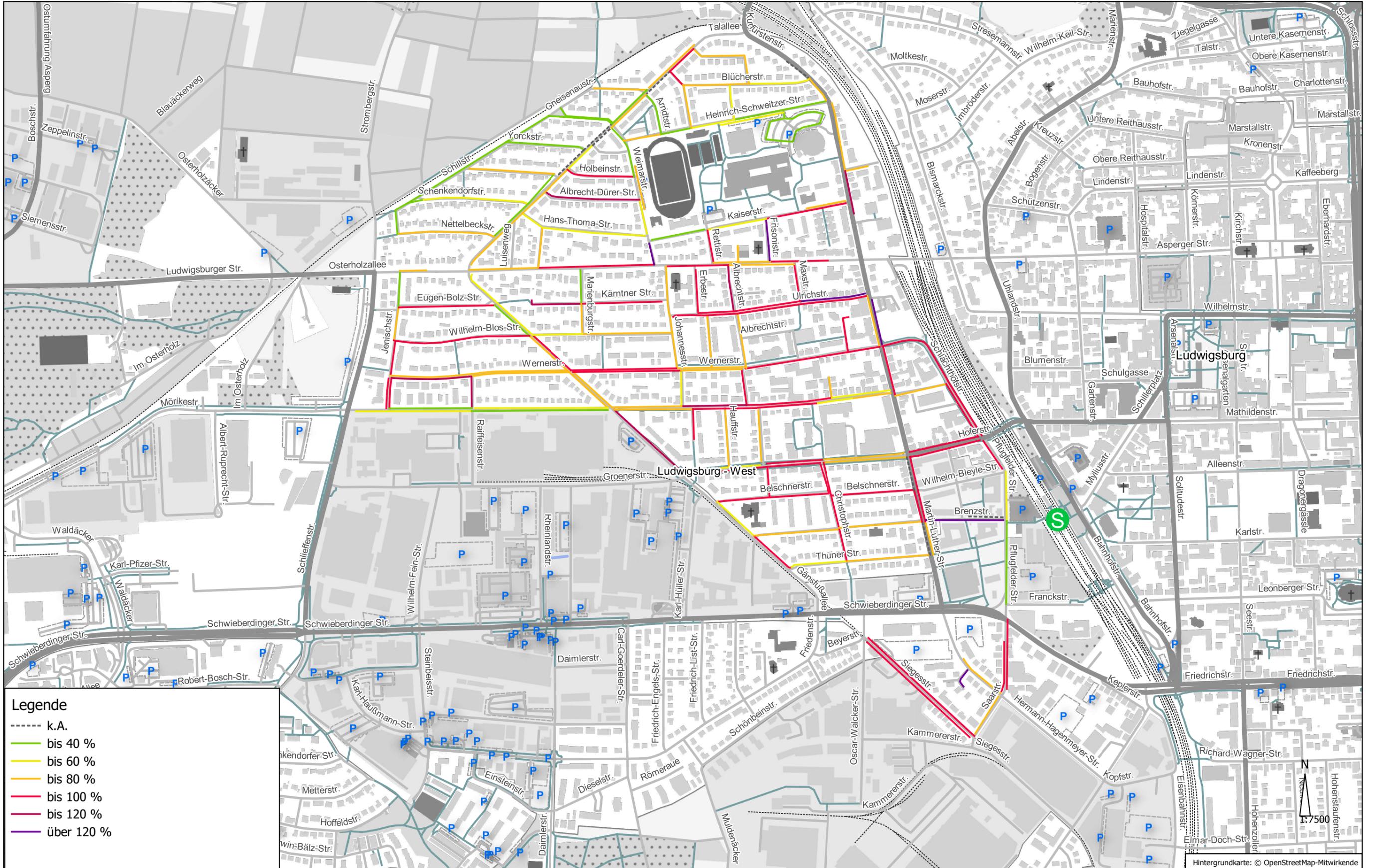






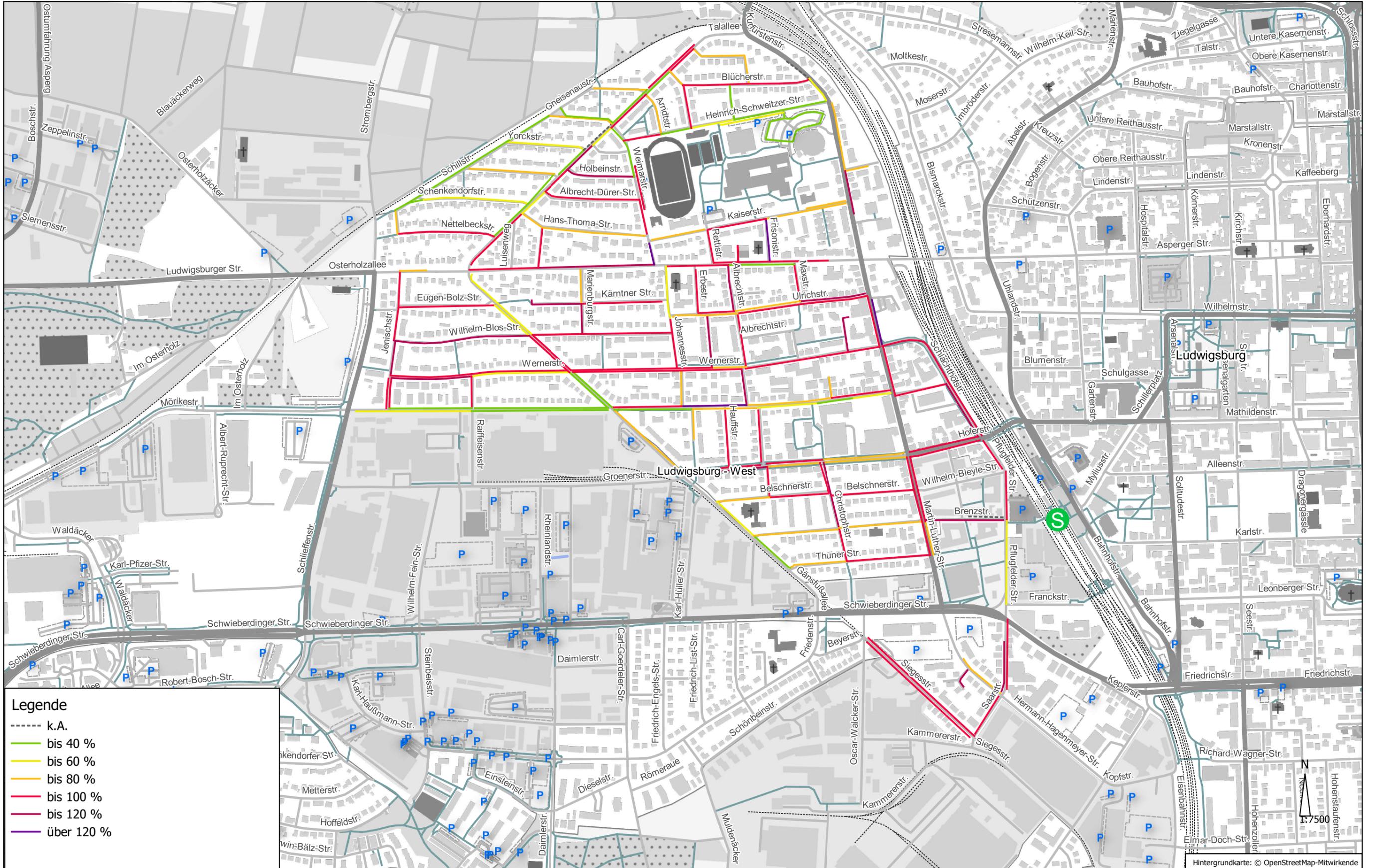
Legende

- k.A.
- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %

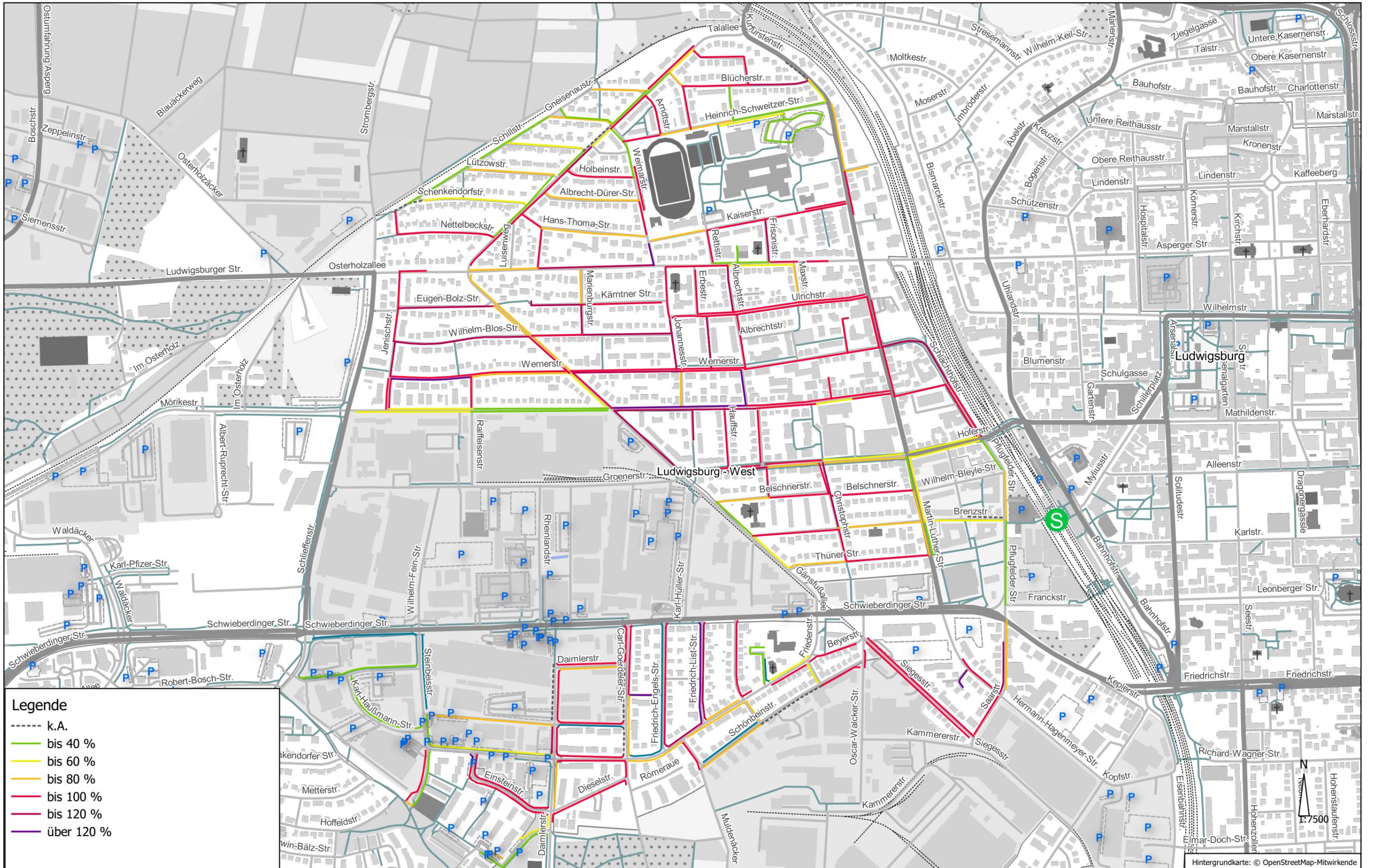


Legende

- k.A.
- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %

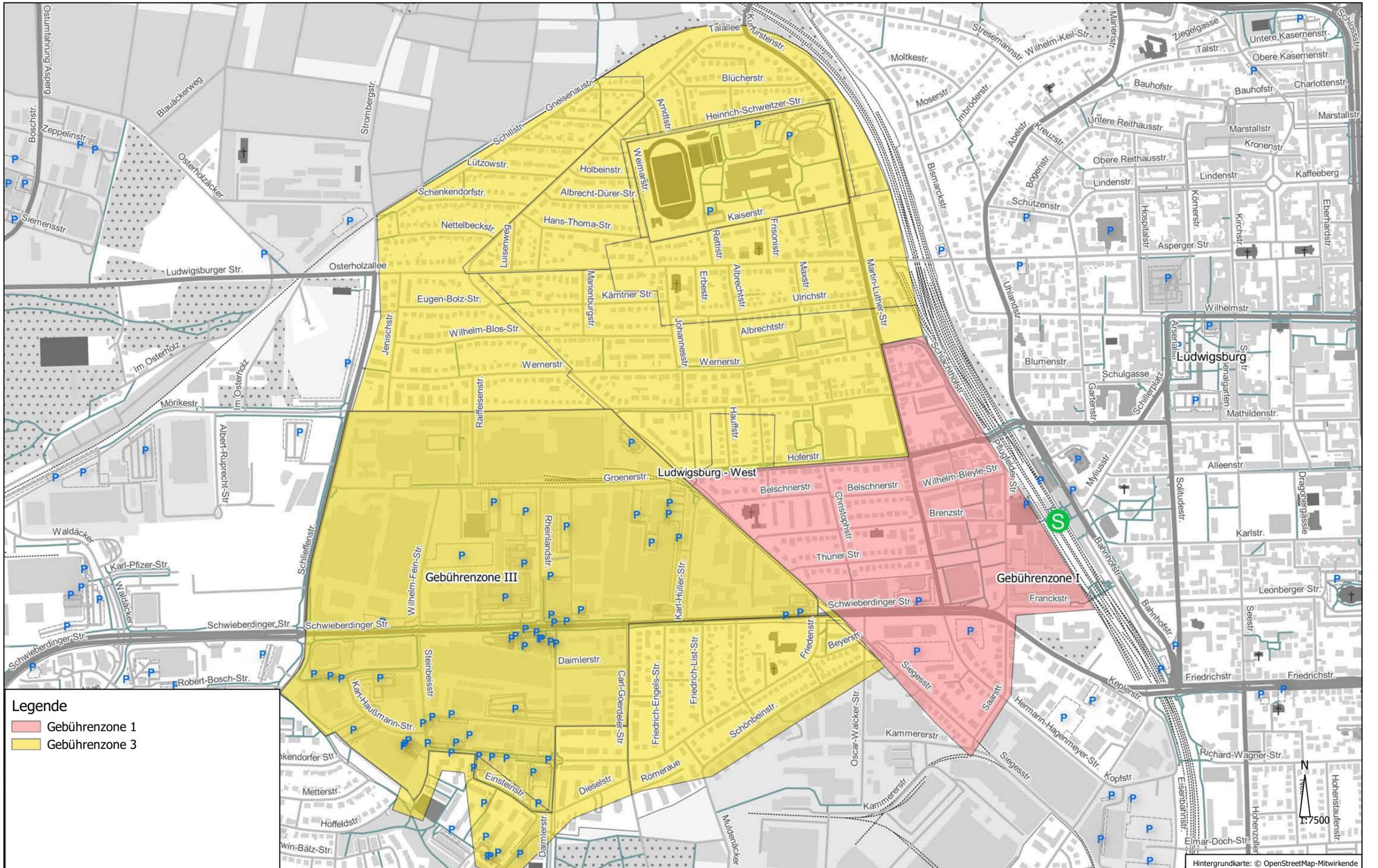


- Legende**
- k.A.
 - bis 40 %
 - bis 60 %
 - bis 80 %
 - bis 100 %
 - bis 120 %
 - über 120 %



- Legende**
- k.A.
 - bis 40 %
 - bis 60 %
 - bis 80 %
 - bis 100 %
 - bis 120 %
 - über 120 %





- Legende**
- Gebührenzone 1
 - Gebührenzone 3

