



Stadtverwaltung Ingelheim am Rhein

14. September 2015

Freie Bürgerliste Ingelheim
Herrn Sven Kutzner
Raiffeisenstraße 36
55218 Ingelheim am Rhein

Ihre Anfrage zum Lavendel - Kreisel

Sehr geehrter Herr Kutzner,

die in Kopie beigefügte Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Im Sommer 2013 wurden durch das Büro Freudl, Verkehrsplanung aus Darmstadt, die Parkräume im gesamten Innenstadtbereich untersucht. Ziel war es genau zu ermitteln, wie viele Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen aber auch im öffentlichen Straßenraum, d.h. entlang der Straßen vorhanden sind. Das Untersuchungsgebiet umfasste unter anderem die Bereiche um den Lavendelkreisel.

Am 18.06.2013 wurde diese Untersuchung den Mitgliedern des Bau- und Planungsausschusses vorgestellt. Außerdem ist sie auch Teil des Bebauungsplanes „Stadtzentrum V“. In diesem Zusammenhang wurde sie ebenso der Öffentlichkeit wie auch den Mitgliedern der zuständigen städtischen Gremien zur Verfügung gestellt. Zuletzt war sie Teil des Satzungsbeschlusses, der am 15.12.2014 vom Stadtrat gefasst wurde.

Im Plan 2.1 ist dargestellt, welche Stellplätze im Straßenraum vorhanden sind, z. B. 7 Plätze in der Hans-Fluck-Straße, 5 Plätze im nächsten Bereich der Bahnhofstraße und 14 Plätze in der Boehringer Straße.

Darüber hinaus gibt es die Tiefgarage an der Gartenfeldstraße, in welcher der Allgemeinheit 30 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Somit stehen ausreichend Stellplätze für die Allgemeinheit zur Verfügung. Im Übrigen würde ich auch nicht empfehlen, den Parkraum zwischen unterschiedlichen Bereichen der Innenstadt aufzuteilen. Ziel der Stadt ist es nach wie vor, eine fußläufige Vernetzung zu erreichen. Die Gäste der Innenstadt, die mit dem PKW kommen, sollen ihr Fahrzeug einmal abstellen

und alle Wege von dort aus zu Fuß unternehmen. Letzten Endes liegt eine hohe Frequentierung der Geschäfte natürlich auch an der Attraktivität der einzelnen Läden. Gemeinsam mit Ingelheim aktiv versucht die Stadtverwaltung im Rahmen des Möglichen Hilfestellungen zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ralf Claus', written in a cursive style.

Ralf Claus

Stadt Ingelheim
Bebauungsplan „Stadtzentrum V, Rathaus“
– Parkraumuntersuchung –



Darmstadt im Juni 2013
Dipl.-Ing. Klaus Freudl

ENTWURF

Inhalt

	Seite
1. Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2. Analyse 2013	1
2.1 Bestandsaufnahme – Parkraumangebot	1
2.2 Parkraumerfassung	3
2.2.1 Öffentlicher Parkraum	3
2.2.2 Parkierungsanlagen	4
2.3 Parkraumnachfrage	6
2.3.1 Bereiche hoher Nachfrage	6
2.3.2 Bereiche (sehr) geringer Nachfrage	7
2.3.3 Umfeld von Schulen	7
2.3.4 private Potenziale	8
2.3.5 Wohn („Tabu-“)Bereiche	9
2.4 Bilanz – Angebot – Nachfrage	10
3. Parkraumprognose	10
4. Resümee	13

Tabellen

Tabelle 1: Stellplatzangebot Bestand 2013	3
Tabelle 2: Stellplatzbelegung (ohne Parkierungsanlagen)	3
Tabelle 3: Stellplatzbelegung Parkierungsanlagen	5
Tabelle 4: Parkraumpotenzial Schulbereiche	8
Tabelle 5: Parkraumbilanz Wohnbereiche	9
Tabelle 6: Bilanz Stellplatzreserve	10

Pläne

Plan 1 Gebietseinteilung	
Plan 2 Parkraumangebot	
2.1 öffentlicher Straßenraum	
2.2 Parkierungsanlagen	

ENTWURF

1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Ingelheim am Rhein wird die Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Kernbereichs seit längerem erfolgreich betrieben. Die angestrebte Erweiterung des Rathauses, der Neubau einer Stadt- und Kulturhalle sowie eines Weiterbildungszentrums wurden zunächst durch einen städtebaulichen Wettbewerbs vorbereitet, zurzeit werden die rechtlichen Rahmenbedingungen durch einen Bebauungsplan geschaffen. Dieser Schritt wurde auch bezüglich der verkehrlichen Randbedingungen abgesichert. Die Leistungsfähigkeit des relevanten Straßennetzes wurde bewertet, die verkehrlichen Grundlagen für schalltechnische Untersuchungen wurden bereitgestellt.

Für den ruhenden Verkehr wurde die Situation lediglich qualitativ und überschlägig bewertet. Zur Vertiefung wird nun eine konkretisierende Parkraumuntersuchung erstellt. Der inzwischen vorliegenden Verkehrsprognose, aus der ein Parkraumbedarf über den Tag hinweg grob abgeleitet werden kann, ist nun die Bestandssituation gegenüberzustellen. Dazu ist diese aufzunehmen und zu bilanzieren. Neben dem öffentlichen Straßenraum werden auch die umliegenden Garagen und Parkieranlagen, von denen einige unter städtischer Verwaltung stehen, aufgenommen – z.B. über die Auswertung der Schrankenanlagen/Belegausgaben.

2. Analyse 2013

2.1 Bestandsaufnahme – Parkraumangebot

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurde das in der nachfolgenden Grafik dargestellte Untersuchungsgebiet mit seinen verkehrlichen Gegebenheiten in Augenschein genommen. Dabei wurde die Anzahl der vorhandenen Pkw-Abstellplätze festgestellt und straßenabschnittsweise dokumentiert. Wenn auf einem Straßenabschnitt keine Einschränkungen bezüglich des Parkens (Haltverbot,...) gegeben sind – wenn Parken mithin also erlaubt ist und wenn gleichzeitig keine Markierung vorhanden ist – aber nur wenige Fahrzeuge abgestellt waren, wurde die Anzahl der vorhandenen Plätze abgeschätzt, um die Stellplatzkapazität als maßgebliche Grundgröße angeben zu können. Die **Tabelle 1** zeigt das dabei erfasste Angebot, aufgeteilt in Zone A, Zone B und separate Parkieranlagen. Die Definition der beiden Zonen wurde anhand der Gehentfernung zur B-Plan-Fläche bzw. zu den Eingängen der geplanten Kulturhalle festgelegt, wie nachfolgend erläutert wird.



Grafik 1: Untersuchungsgebiet

Die Differenzierung in Zone A und B, die in **Plan 1** grafisch veranschaulicht sind, wurde unter folgender Annahmen getroffen:

- Die durchschnittliche Geh-Geschwindigkeit beträgt 1,2 m/s – dies ist ein Wert, der bei der Bemessung von Lichtsignalanlagen als Fußgängergeschwindigkeit zugrunde gelegt wird. Um die Ergebnisse bewerten zu können, werden jeweils Unter- und Obergrenzen vergleichend hinzugezogen: 1,0 bzw. 1,4 m/s. Die drei genannten Geschwindigkeiten entsprechen 3,6 km/h bzw. 4,3 km/h und 5,0 km/h.
- Die Geh-Linien wurden auf Grundlage eines Luftbildes als reale Laufwege ermittelt – es sind keine Luftlinien-Entfernungen.

ENTWURF

- ▶ Als „zumutbare“ bzw. als vom Besucher akzeptierte Entfernung zwischen Pkw-Abstellplatz und Veranstaltungsort wurden ca. 300 m unterstellt (Zone A) – die Entfernung, für die man mit den genannten Annahmen 5 Minuten Gehzeit benötigt; Zone B deckt dann einen Abstand von ca. 500 m ab, bei einer Gehzeit von rund 6 bis 8 Minuten.

	Angebot Straßenraum	Angebot Parkierungsanlagen
Zone A (Geh-Entfernung 4 ... 5 Minuten)	246 STP	838 STP*
Zone B (Geh-Entfernung 6 ... 8 Minuten)	526 STP	153 STP
Summe	772 STP	991 STP
Angebot insgesamt:	1.763 STP	

* Das Parkhaus der Kreisverwaltung kann ab 16:00 Uhr frei genutzt werden, wird jedoch um 19:00 Uhr geschlossen – nach Absprache mit der Stadtverwaltung ist auch eine längere Nutzungsdauer möglich; in der Bilanzierung ist dieses Angebot zugrunde gelegt.

Tabelle 1: Stellplatzangebot Bestand 2013

2.2 Parkraumerfassung

An einem repräsentativen Werktag, am Dienstag, den 14. Mai 2013 wurden bei insgesamt fünf Rundgängen in der Zeit von 8:00 bis 20:00 Uhr die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Die Rundgänge fanden statt um 8:00 Uhr, um 11:00 Uhr, um 14:00 Uhr, um 17:00 Uhr und um 19:00 Uhr. Die größeren Parkierungsanlagen wurden nicht erfasst, sie werden über die automatischen Erfassungssysteme der Betreiber dokumentiert, abschließend wird eine Gesamtbewertung für das Gesamtangebot zusammengestellt.

2.2.1 Öffentlicher Parkraum

In der nachfolgenden **Tabelle 2** sind die Ergebnisse für die einzelnen Rundgänge im öffentlichen Straßenraum, jeweils aggregiert für Zone A und Zone B (ohne Parkierungsanlagen) zusammengestellt.

	Angebot	8:00 Uhr	11:00 Uhr	14:00 Uhr	17:00 Uhr	19:00 Uhr
Zone A	246	157 STP	205 STP	170 STP	151 STP	118 STP
Zone B	526	367 STP	430 STP	336 STP	247 STP	200 STP
Summe	772	524 STP	635 STP	506 STP	398 STP	318 STP

Tabelle 2: Stellplatzbelegung (ohne Parkierungsanlagen)

Wie aus **Tabelle 2** hervorgeht, ist bei Gesamtbetrachtung des öffentlichen Straßenraumes beider Zonen stets eine relativ deutliche Reserve vorhanden. Zur Zeit der größten Nachfrage – um 11:00 Uhr – wird mit 635 von 772 eine Auslastung von 82 Prozent erreicht – mithin sind dann rechnerisch noch 137 Stellplätze frei. Allerdings ist diese pauschale Betrachtungsweise noch punktuell zu hinterfragen und zu verifizieren.

Eine für die Planung der Tiefgarage Stadtzentrum/Rathaus maßgebliche Aussage ist die Nachfrage um 19:00 Uhr – die Zeit, zu der Zulauf zu Abendveranstaltungen einsetzen könnte. Diesbezüglich ist festzustellen, dass den dann verfügbaren 772 Stellplätzen im Bestand 2013 eine Nachfrage von 318 gegenübersteht – ein Angebot von 454 Stellplätzen ist also ungenutzt, trotz Nichtberücksichtigung aller (teilweise kostenpflichtiger) Garagen und Parkdecks. Betrachtet man nur den 5-Minuten-Einzugsbereich (Zone A), so liegt die Stellplatzreserve bei 128.

Auch die letzte Aussage ist im Verlauf der Untersuchung noch zu diskutieren, da noch sensible Bereiche identifiziert werden sollen, die einer abendlichen öffentlichen Stellplatznutzung nicht zugeführt werden sollten – auch sind Flächen zu berücksichtigen, die im Bestand einer öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen, in Zukunft aber möglicherweise nicht mehr (Leerstände, stillschweigende Duldungen,...). Für eine erste Einschätzung der Gesamtsituation im ruhenden Verkehr eignet sich die pauschale Betrachtung hingegen durchaus.

2.2.2 Parkieranlagen

Die verschiedenen Parkieranlagen in Ingelheim werden einer separaten Betrachtung unterzogen – mit dem Ziel, ihre Potenziale für die Abend-Nachfrage aufzuzeigen. Aus diesem Grund wird die Garage der Kreisverwaltung mit ihrem Angebot von 135 Plätzen¹ einbezogen, obwohl sie nur „auf Antrag“ zur Verfügung steht. Die Garagen „Neue Mitte“ (P 2), „Marktzentrum/Rathaus“ (P 4) und „Friedrich-Ebert-Platz“ (P 5) wurden bei der Parkraumerfassung nicht aufgenommen, sondern wurden über die automatischen Erfassungen (Auswertung der Schrankenanlagen) „ausgelesen“.

¹ Die Garage weist 150 Stellplätze auf – 15 müssen jederzeit für Dienstfahrzeuge der Verwaltung freigehalten werden, sodass der Öffentlichkeit 135 zur Verfügung stehen.

ENTWURF

Folgende Parkierungsanlagen wurden mit dem jeweiligen Angebot in die Bewertung einbezogen:

- ↘ P 1 Parkdeck Keltenweg (öffentlicher Teil) 98
- ↘ P 2 Tiefgarage „Neue Mitte“ 430
- ↘ P 3 Tiefgarage Kreisverwaltung 135
- ↘ P 4.1 Tiefgarage Marktzentrum/Rathaus 115 + 66
- ↘ P 4.2 Parkplatz Rathaus 40
- ↘ P 5 Friedrich-Ebert-Platz (öffentlicher Teil) 30
- ↘ P 6 Parkhaus Karlspassage 55
- ↘ P 7 Parkdeck Mühlstraße 22

Nr. – Zone	Angebot	8:00 Uhr	11:00 Uhr	14:00 Uhr	17:00 Uhr	19:00 Uhr
P 1 – B	98	23	53	47	25	11
P 2 – A	430	130	348	295	284	137
P 3 – A	135	-	-	-	52	20
P 4.1 – A	181	17	50	48	33	6
P 4.2 – A	40	9	17	15	10	12
P 5 – A	30	4	33	19	27	20
P 6 – B	55	8	7	6	10	6
P 7 – A	22	8	6	10	9	3
Summe	991	199	514	440	450	215

Tabelle 3: Stellplatzbelegung Parkierungsanlagen

Das Parkdeck Keltenweg (P 1 – Angebot: 98 STP) und das Parkhaus Karlspassage (P 6 – Angebot: 55 STP) sind Zone B zuzurechnen, die anderen Anlagen (Gesamtangebot: 838 STP) befinden sich in Zone A. So ergibt sich für Zone A eine Stellplatzreserve von 640 Plätzen:

- ↘ Angebot:
 P 2 + P 3 + P 4 + P 5 + P 7: $430 + 135 + 181 + 40 + 30 + 22 = 838$
- ↘ Nachfrage 19:00 Uhr:
 P 2 + P 3 + P 4 + P 5 + P 7: $137 + 20 + 6 + 12 + 20 + 3 = 198$
- ↘ Angebot – Nachfrage = Reserve: $838 - 198 = 640$ STP

Über das größte Stellplatzangebot der Stadt, die Tiefgarage „Neue Mitte“ wurden die Belegungsdaten vom Betreiber für den Zähltag zur Verfügung gestellt. Daraus geht hervor, dass – wie im gesamten Untersuchungsgebiet

auch – die maximale Nachfrage um 11:00 Uhr erreicht wird; sie liegt bei 348 Stellplätzen. Bei einem Angebot von 430 entspricht dies einer Auslastung von 81 Prozent – welches zwar als deutliche Nachfrage, aber noch nicht als Vollauslastung zu bewerten ist; eine attraktive Parkieranlage sollte stets ca. 10 Prozent Reserve aufweisen. Die Nachfrage um 19:00 Uhr liegt bei 137, entsprechend 32 Prozent. Im Falle einer Veranstaltung in der Kulturhalle stünden den Besuchern folglich rund 290 (kostenpflichtige) Stellplätze in attraktiver Entfernung zum Veranstaltungsort zur Verfügung.

2.3 Parkraumnachfrage

Die in **Kapitel 2.2** bereits zusammengefasst dargestellten Ergebnisse der Parkraumbegehung (**Tabellen 1 und 2**) werden nun differenzierter betrachtet. Vertiefende Auswertungen und Interpretationen werden ergänzend als sinnvoll erachtet für

- Bereiche hoher Nachfrage,
- Bereiche (sehr) geringer Nachfrage,
- Umfeld von Schulen,
- private Potenziale oder
- Wohn („Tabu-“)Bereiche.

In den **Plänen 2.1 und 2.2** ist das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet dokumentiert.

2.3.1 Bereiche hoher Nachfrage

Als hohe Nachfrage werden Auslastungen von 90 Prozent oder mehr bezeichnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass kleine Anlagen von dieser Betrachtung auszunehmen sind – rechnerisch ist ein kurzer Straßenabschnitt, der zwei Fahrzeugen Raum bietet, zu 150 Prozent ausgelastet, wenn ein drittes Fahrzeug (ordnungswidrig) abgestellt wird – de-facto stellt sich ein vernachlässigbares Defizit von einem Fahrzeug ein. In diese Auswertung werden daher nur Bereiche einbezogen, die mehr als zehn Fahrzeuge aufnehmen können. Herauszuheben sind die folgenden drei Straßenabschnitte aus Zone A (**Plan 2.1**):

ENTWURF

	Nachfrage	Angebot	Differenz
➤ <u>Georg-Rückert-Straße:</u>	20 Pkw (entsprechend 95 %)	21 STP	Reserve: 1 STP
➤ <u>Binger Straße Ost (westlich Am Pfalzmäuerchen):</u>	15 Pkw (entsprechend 107 %)	14 STP	Defizit: 1 STP
➤ <u>Friedrich-Ebert-Straße:</u>	33 Pkw (entsprechend 118 %)	28 STP	Defizit: 5 STP

Die prozentual sehr hohen Auslastungen treten jeweils um 11:00 Uhr auf. Weitere deutliche Aus- oder Überlastungen wurden in Zone A nicht festgestellt.

2.3.2 Bereiche (sehr) geringer Nachfrage

Eine niedrige Nachfrage wird gesehen, wenn selbst die maximalen Auslastungen unter 50 Prozent liegen; dies ist in Zone A fast ausschließlich bei den Parkieranlagen der Fall.

- Parkhaus Karlspassage: um 17:00 Uhr mit 10 Pkw (entsprechend 18 %),
- Rathausvorplatz: um 11:00 Uhr mit 17 Pkw (entsprechend 43 %),
- Mühlstraße: um 14:00 Uhr mit 10 Pkw (entsprechend 45 %) und
- Boehringerstraße: um 17:00 Uhr mit 7 Pkw (entsprechend 50 %).

Die Garage der Kreisverwaltung ist um 17:00 Uhr mit 52 Pkw zwar auch nur zu 39 Prozent belegt – dies sollte aber unberücksichtigt bleiben, da sie keine ständig zugängliche öffentliche Garage ist.

Diese Betrachtung zeigt auf, dass selbst zu Zeiten hoher Nachfrage nur die genannten (sehr) niedrigen Auslastungen erreicht werden – dies trifft sogar Anlagen, die in günstiger Fußweg-Entfernung zu den Nutzungen der Innenstadt liegen und außerdem kostenfrei benutzt werden können.

2.3.3 Umfeld von Schulen

Für die aktuelle Fragestellung eignen sich Schulflächen prinzipiell sehr gut – die Rede ist bezüglich der Nachfrage durch die Stadthalle (bzw. WBZ) in erster Linie von Parkvorgängen, die in die späten Nachmittags- oder frühen Abendstunden fallen – somit genau die Zeit, in der kein Schulbetrieb mehr stattfindet.

Zu berücksichtigen sind hier die Berufsbildende Schule (BBS) in der Wilhelm-Leuschner-Straße/San-Pietro-Straße und das Sebastian-Münster-Gymnasium

ENTWURF

(SMG) in der Stresemannstraße/Friedrich-Ebert-Straße; es werden jeweils das Angebot und die Nachfrage um 19:00 Uhr angegeben.

	Parkraumangebot	Reserve 19:00 Uhr
Parkplatz BBS	30	29
direktes Umfeld BBS ²	73	57
Parkplatz SMG	50	35
direktes Umfeld SMG ³	55	28
Summe	208	149

Tabelle 4: Parkraumpotenzial Schulbereiche

Tabelle 4 zeigt gegebene Parkraumpotenziale auf, die bei Veranstaltungen in der Stadthalle in Anspruch genommen werden könnten. Insgesamt stehen in den Abendstunden bis zu 150 Stellplätze zur Verfügung. Entsprechende Übereinkünfte wären mit dem Schulträger zu treffen, um diese Flächen nutzen zu können.

2.3.4 private Potenziale

Private Parkierungsflächen, die im Bestand eine vorhandene möglicherweise „öffentliche“ Nachfrage befriedigen, sind (in Zone A) östlich der Wilhelm-von-Erlanger-Straße (Eismündung Binger Straße) vorhanden und südlich der Eismündung Wilhelm-von-Erlanger-Straße/Binger Straße (**Plan 2.1**).

- Auf einer offensichtlich als potenzielles Baugrundstück zur Verfügung stehenden Fläche können bis zu 34 Pkw abgestellt werden – dies wird tagsüber in vollem Umfang genutzt; um 19:00 Uhr sind dagegen 30 von 34 Plätzen frei (entsprechend 88 %).
- Auf einem weiteren Grundstück eines ehemaligen Einzelhandelsgeschäfts, das heute eine Tanzschule beherbergt, werden tags bis zu 16 Fahrzeuge abgestellt – für rund 35 ist Raum vorhanden – am Abend dagegen nur noch 3.
- Schließlich wurde eine Fläche einbezogen, die verschiedene Arztpraxen vorhalten (Ecke Binger Straße/Wilhelm-von-Erlanger-Straße). Das Angebot von 38 Stellplätzen wird im Maximum von 14 genutzt, am Abend sind noch 3 Fahrzeuge abgestellt.

² Wilhelm-Leuschner-Straße Mitte und Süd, San-Pietro-Straße West, Am Sandhöbel Süd und Parkplatz Wilhelm-Leuschner-Straße.

³ Stresemannstraße Süd, Georg-Rückert-Straße West.

ENTWURF

Die genannten Flächen sind in die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Bilanzierungen nicht enthalten. Wenn die genannten Flächen bebaut oder umgenutzt werden würden, wäre die Abend-Nachfrage von 21 (= 4 + 3 + 14) für den öffentlichen Straßenraum zu beaufschlagen. Allerdings sollten diese Bedarfe nicht in vollem Umfang hinzugerechnet werden, da die dortige Parkraumnachfrage auch mit den Randnutzungen in Zusammenhang stehen könnte. Die im Bestand gegebene theoretische Reserve bleibt bei der Bilanzierung unberücksichtigt – sie könnte im Falle eines festgestellten Defizits ggf. in die Diskussion gebracht werden.

2.3.5 Wohn („Tabu-“)Bereiche

Die Überprüfung der Flächenpotenziale im ruhenden Verkehr soll aufzeigen, wo ggf. ein Nachfrageüberhang durch die geplante Neubebauung des Stadtzentrums befriedigt werden könnte – während dies Parkierungsanlagen an öffentlichen Gebäuden (Schulen,...) sein können, sollten Straßenabschnitte, die vornehmlich durch Wohnbebauung geprägt sind, nicht dazu herangezogen werden. Im Untersuchungsgebiet erfüllen mehrere Straßen dieser Struktur diese Definition, sie alle liegen in Zone B – eine Auswahl ist mit ihren Kennwerten in **Tabelle 5** zusammengestellt.

Bereiche	Parkrauman- gebot	Maximale Nachfrage	Reserve 19:00 Uhr
St.-Kilian-Straße/Finkenschlag/Feierabendweg/ Am Gänsberg	39	40	14
Hans-Fluck-Straße West/In der Dörrwies/ Justus-von-Liebig-Straße	30	28	19
Paul-Clemen-Straße/Untere Sohlstraße Süd	21	18	14
Am Sandhöbel	16	17	9
Summe	105	103	56

Tabelle 5: Parkraumbilanz Wohnbereiche

Aus **Tabelle 5** geht hervor, dass in der Parkraumbilanz zwar eine Anzahl von fast 60 Stellplätzen in den Wohnbereichen enthalten ist; diese sollte jedoch nicht als Potenzial eines künftigen Parkraumangebots gesehen werden – folglich bleibt sie im nachfolgenden **Kapitel 2.4** unberücksichtigt.

ENTWURF

2.4 Bilanz – Angebot – Nachfrage

Die Bilanzierung der ermittelten Bedarfe und Reserven liegt mit **Tabelle 6** vor. Als besonders relevant werden dabei die Aussagen für Zone A eingestuft.

Zur Erläuterung sind folgende Annahmen bzw. Zusammenhänge erforderlich:

- Die Reserve der Parkierungsanlagen kann komplett „verbraucht“ werden, ebenso die der Schulbereiche.
- Die privaten Potenziale werden zur Hälfte in Abzug gebracht.
- Der öffentliche Straßenraum der Wohnbereiche wird lediglich aufgelistet – die ermittelte, theoretische Reserve wird als Potenzial nicht angesetzt.

- **Für Zone A ergibt sich das vorhandene Potenzial an freien Stellplätzen im öffentlichen Raum wie folgt:**

$$\begin{array}{rclclcl}
 \text{Parkierungsanl.} & + & \text{Schulbereiche} & - & 0,5 \cdot \text{priv. Potenziale} & \approx & \text{STP-Potenzial} \\
 640 & + & 0 & - & 0,5 \cdot 21 & \approx & \\
 \hline
 \mathbf{630 \text{ Stellplätze}} & & & & & &
 \end{array}$$

	Gesamtnachfrage 19:00 Uhr Kap. 2.2.1	Reserve Parkierungsanlagen Kap. 2.2.2	Schulbereiche Kap. 2.3.3	private Flächen Kap. 2.3.4	Wohnbereiche Kap. 2.3.5	Summe Potenzial
Zone A	118	640	-	21*	-	630
Zone B	200	87**	149	-	(56)	236
Summe	318	727	149	10	(56)	866

* vereinfachend wird die Hälfte des ermittelten Bedarfs für 19:00 Uhr für den öffentlichen Straßenraum angesetzt.

** Umlanungen sehen vor, das Parkhaus „Karlspassage“ abzubrechen – somit kann die dortige Reserve für die Planung nicht berücksichtigt werden.

Tabelle 6: Bilanz Stellplatzreserve

3. Parkraumprognose

Zur Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation ist dem ermittelten Angebot, welches in **Kapitel 2.4** für 19:00 Uhr definiert worden ist, die in der zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung⁴ ermittelte induzierte Nachfrage

⁴ Planungsbüro von Mörner+Jünger: Bebauungsplan „Stadtzentrum V, Rathaus“ – verkehrliche Bewertung (Vorabzug); Darmstadt, 2012.

ENTWURF

durch die geplanten Nutzungen gegenüberzustellen. Dort werden im **Kapitel 3.9** die prognostizierten Kfz-Fahrten pro Tag zusammengefasst – die Bilanz hatte das Ziel, die Fahrtenzahl zu ermitteln, um daraus Aussagen zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte treffen zu können und eine Grundlage für Lärmberechnungen zu schaffen. Aus diesen Zahlen wird in vorliegender Untersuchung nun die Anzahl der erforderlichen Stellplätze abgeleitet.

Dies kann über die Umschlagziffer, die angibt, wie oft ein Stellplatz pro Tag belegt wird, erfolgen. Dazu wird eine Minimum-Maximum-Abschätzung durchgeführt; es werden sowohl „günstige“ als auch „ungünstigere“, Werte für die Umschlagziffer eingesetzt – jeweils im Rahmen der Bandbreite plausibler Werte. Da jeder Parkvorgang zwei Fahrten erzeugt (Hin- und Rückfahrt), ist die Fahrtenzahl zu halbieren und dann durch die Umschlagziffer zu teilen.

Nutzung	Fahrtenanzahl nach [4]	Umschlagziffer		Stellplatzbedarf	
		Max.	Min.	Max.	Min.
Stadt- und Kulturhalle Normalbetrieb:	455 Kfz/24h	1,5	2,0	152	114 STP
Weiterbildungszentrum:	890 Kfz/24h	1,75	2,5	255	178 STP
Erweiterung Rathaus:	95 Kfz/24h	1,5	2,0	32	24 STP
Wohnen:	35 Kfz/24h	1,3	1,5	14	12 STP
Einzelhandel:	250 Kfz/24h	2,25	3,5	56	36 STP
zusammen:	1.725 Kfz/24h			509	364 STP

In der Zone A ergibt sich auf den als geeignet erachteten Flächen **rechnerisch ein Potenzial von rund 630 Stellplätzen** – die aktuellen Planungen der Stadt Ingelheim sehen vor, in der neuen Tiefgarage ca. 100 Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Für eine Bilanzierung ist zu berücksichtigen, dass eine Reserve von rund 15 Prozent verbleiben sollte, um einen angemessenen Komfort anbieten zu können. Ein gewisses Maß an Überhang ist erforderlich, um Parksuchverkehr zu reduzieren.

Die gleiche Betrachtung, die für den Normalbetrieb der Stadt- und Kulturhalle erfolgt ist, wird nachfolgend auch für den Veranstaltungsbetrieb durchgeführt. Aufgrund der abendlichen Zeit werden die übrigen Nutzungen (WBZ, Rathaus,...) zur Hälfte angesetzt; außerdem wird eine Vollausslastung der Anlage rechnerisch „zugelassen“.

ENTWURF

Nutzung	Fahrtenanzahl nach [4]	Umschlagziffer		Stellplatzbedarf	
		Max.	Min.	Max.	Min.
Stadt- und Kulturhalle					
Veranstaltungsbetrieb:	720 Kfz/24h	1,0	1,0	360	360 STP
Weiterbildungszentrum:	0,5 * 890 Kfz/24h	1,75	2,5	128	89 STP
Erweiterung Rathaus:	0,5 * 95 Kfz/24h	1,5	2,0	16	12 STP
Wohnen:	0,5 * 35 Kfz/24h	1,3	1,5	7	6 STP
Einzelhandel:	0,5 * 250 Kfz/24h	2,25	3,5	28	18 STP
zusammen:	1.355 Kfz/24h			539	485 STP

Aus den Eingangsdaten der genannten Verkehrsuntersuchung lässt sich der Bedarf wie folgt berechnen:

Bedarf „Normalbetrieb“:

364 STP ... 509 STP – setze: 440 STP, maximale Auslastung: 85 Prozent
 $440 / 0,85 \approx 518$ **Stellplätze**

Bedarf „Veranstaltungsbetrieb“:

485 STP ... 539 STP, Vollausslastung ≈ 510 **Stellplätze**

Der durch die geplanten Nutzungen induzierte Bedarf an Stellplätzen im Zentrum der Stadt Ingelheim kann abschließend auf ca. 500 bis 520 Plätze abgeschätzt werden – unabhängig, ob der „Normalbetrieb“ oder der „Veranstaltungsbetrieb“ für die Stadt- und Kulturhalle angesetzt wird. Dem steht zum Planungshorizont (bezogen auf die Abendstunden um 19:00 Uhr) eine Reserve von rund **630 Stellplätzen** gegenüber; selbst die Maximum-Abschätzung (von $509 / 0,85 = 599$) könnte noch immer allein in Zone A bedient werden. Somit ist der theoretische Bedarf an Stellplätzen allein in der Zone A mit deutlichem Überhang gedeckt. Handlungsbedarf zur Schaffung weiterer Kapazitäten ist somit nicht gegeben – insbesondere, da die Bilanz hier nur das Angebot der Zone A auflistet. Des Weiteren wird ein zusätzliches Potenzial dadurch bereitgestellt werden, dass das Parkdeck am Bahnhof (Keltengeweg) aufgestockt werden soll. Abschließend ist noch nicht entschieden, ob eine ein- oder zweigeschossige Aufstockung erfolgen wird – die Erweiterung wird dementsprechend ca. 100 oder 200 Stellplätze betragen.

ENTWURF

4. Resümee

Die in Ingelheim seit längerem erfolgreich betriebene Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Kernbereichs wird zurzeit durch die Erstellung des Bebauungsplanes „Stadtzentrum V, Rathaus“ fortgesetzt. Auf dieser zentral gelegenen Fläche soll die Erweiterung des Rathauses, der Neubau einer Stadt- und Kulturhalle sowie eines Weiterbildungszentrums planungsrechtlich ermöglicht werden. Zur Bewertung der verkehrlichen Wirkungen war eine Verkehrsuntersuchung erstellt worden, die als Grundlage für Lärmbe-rechnungen und zur Abschätzung der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte diente. Diese verkehrlichen Aussagen werden nun durch vorliegende Untersuchung um den Aspekt des ruhenden Verkehrs ergänzt. Den bislang qualitativ und überschlägig vorliegenden Aussagen wird eine konkretisierende Parkraumuntersuchung hinzugefügt.

Durch eine Bestandsaufnahme wurde das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet (Stadtzentrum) erfasst und straßenabschnittsweise dokumentiert. Am Dienstag, den 14. Mai 2013, wurde bei fünf Rundgängen zwischen 8:00 bis 20:00 Uhr die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Von den zentral gelegenen sieben größeren Parkierungsanlagen wurde die Belegung über die automatischen Erfassungssysteme der Betreiber dokumentiert, soweit sie nicht durch die Erhebung selbst erfasst worden sind.

Das Maximum der Parkraumnachfrage wird im Zentrum um 11:00 Uhr erreicht und liegt im Untersuchungsgebiet bei 1.149 abgestellten Pkw – 635 im öffentlichen Straßenraum und 514 in den Parkierungsanlagen; dem steht ein Gesamtangebot von 1.628 Stellplätzen gegenüber – 772 im öffentlichen Straßenraum und 856 in den Parkierungsanlagen (135 weitere Plätze der Kreisverwaltung, insgesamt dann also 991, sind hier nicht eingerechnet, sie stehen erst ab 16:00 Uhr für die Öffentlichkeit bereit).

Neben der Bewertung des öffentlichen Straßenraumes allgemein und der Parkierungsanlagen wurden auch Einzelaspekte vertiefend überprüft:

- Bereiche hoher Nachfrage,
- Bereiche (sehr) geringer Nachfrage,
- Umfeld von Schulen,
- private Potenziale oder
- Wohn („Tabu-“)Bereiche.

Für die Bewertung der Situation im ruhenden Verkehr in Bezug auf die geplanten neuen Nutzungen wurde das Untersuchungsgebiet in zwei Zonen

ENTWURF

unterteilt, die den öffentlichen Straßenraum nach seiner Gehentfernung zur B-Plan-Fläche unterscheiden – Zone A umfasst dabei alle Straßenabschnitte, die in vier bis fünf Minuten erreicht werden (entsprechend ca. 300 m Entfernung) und Zone B beinhaltet die Straßen, die in sechs bis acht Minuten zu erreichen sind (entsprechend ca. 500 m Entfernung).

Zur Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation wird das Angebot bzw. die Reserve, welche um 19:00 Uhr besteht, als maßgeblich erachtet und der durch die neuen Nutzungen induzierten Nachfrage gegenübergestellt – diese wurde aus der zitierten Verkehrsuntersuchung abgeleitet. Unter verschiedenen Annahmen (Umschlagziffer, Minimum-Maximum-Abschätzung, Parkvorgänge, Auslastung) ergibt sich daraus ein Bedarf von ca. **500 bis 520 Stellplätzen** in der B-Plan-Fläche selbst und/oder in ihrem Umfeld. Dieser Nachfrage steht zum Planungshorizont (bezogen auf die Abendstunden um 19:00 Uhr) in Zone A (Gehentfernung von fünf Minuten) eine Reserve von rund **630 Stellplätzen** gegenüber. Dieses Angebot steht auf bestehenden Parkierungsanlagen und auf Flächen der Ingelheimer Schulen zur Verfügung. Bestehende private Potenziale wurden nicht berücksichtigt, Potenziale in Wohnbereichen ebenfalls nicht.

Handlungsbedarf zur Schaffung weiterer Kapazitäten wird nicht gesehen – insbesondere, da zukünftig voraussichtlich ein zusätzliches Potenzial bereitgestellt werden wird: das Parkdeck am Bahnhof (Keltenweg) soll um 100 oder 200 Stellplätze aufgestockt werden. Auch die Größe der auf der Fläche selbst geplanten Tiefgarage kann unter den genannten Randbedingungen als ausreichend bezeichnet werden.

Aus verkehrlicher Sicht, hier fokussiert auf den ruhenden Verkehr, ist die Umsetzung der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen (Stadt- und Kulturhalle, Weiterbildungszentrum,...) zu befürworten.



Entwurf

Zone A - Wegelänge: 300 m

Zone B - Wegelänge: 500 m

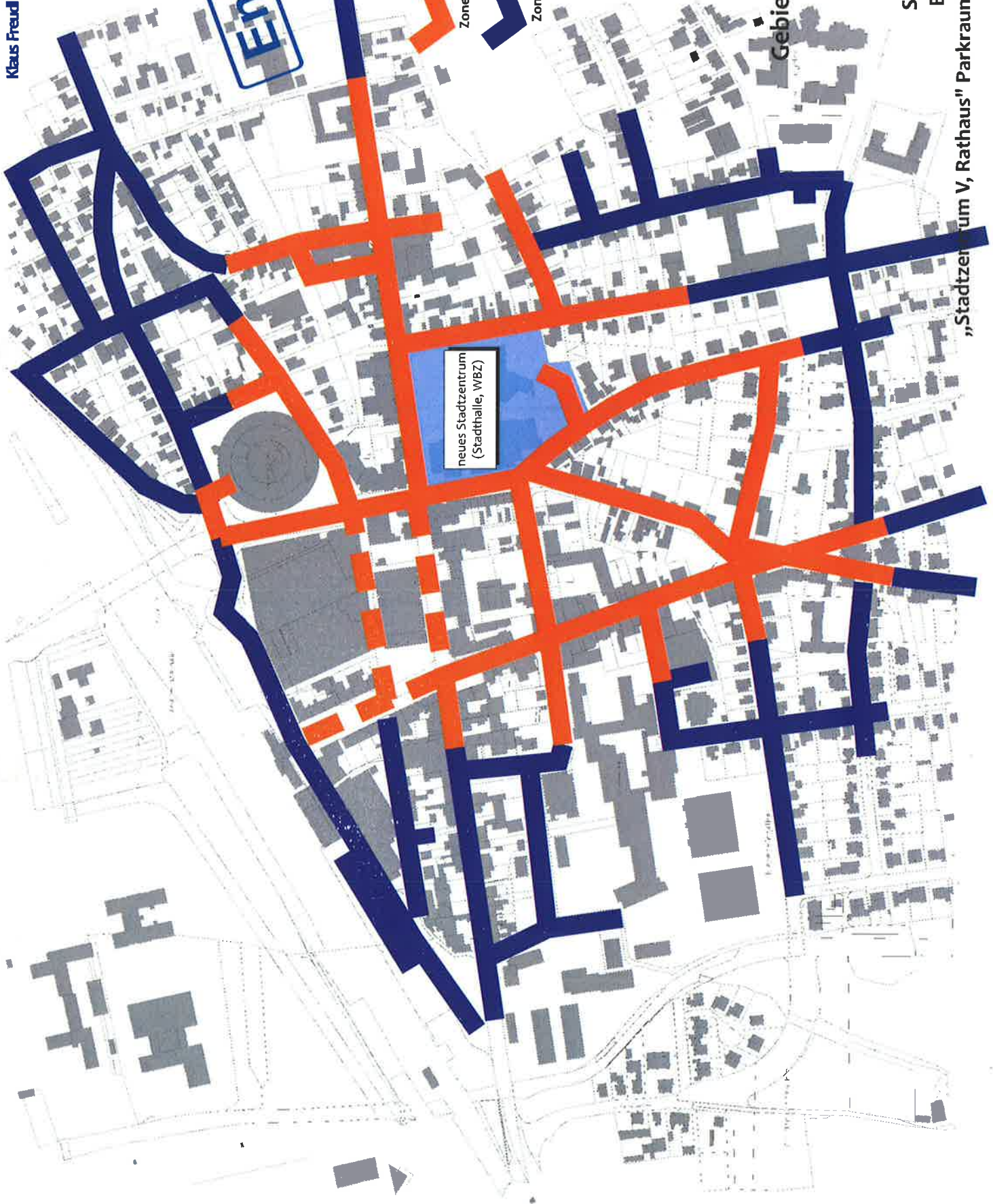
neues Stadtzentrum
(Stadthalle, WBZ)

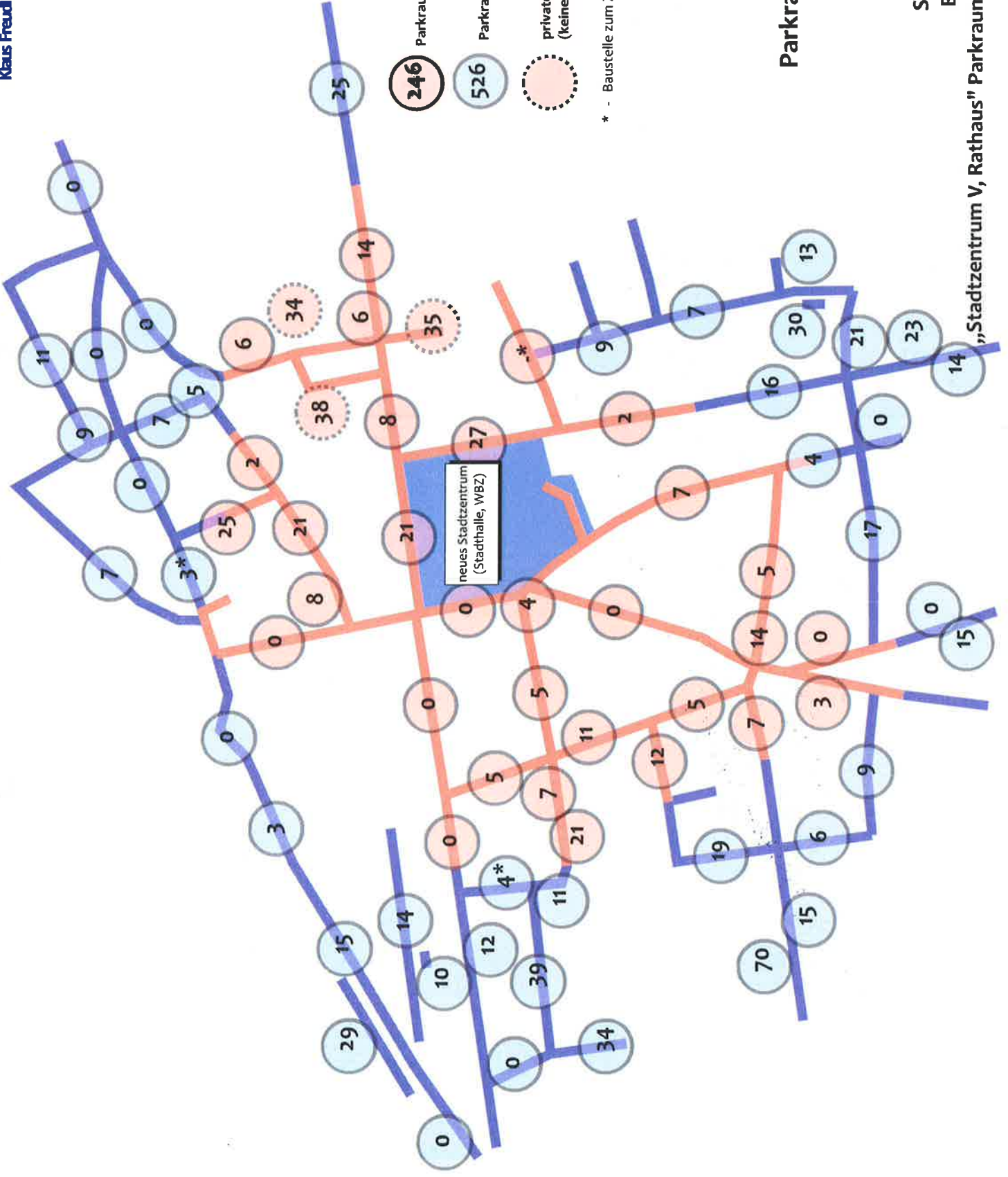
Nr. 1

Gebietseinteilung

Stadt Ingelheim
Bebauungsplan

„Stadtzentrum V, Rathaus“ Parkraumuntersuchung





Nr. 2.1

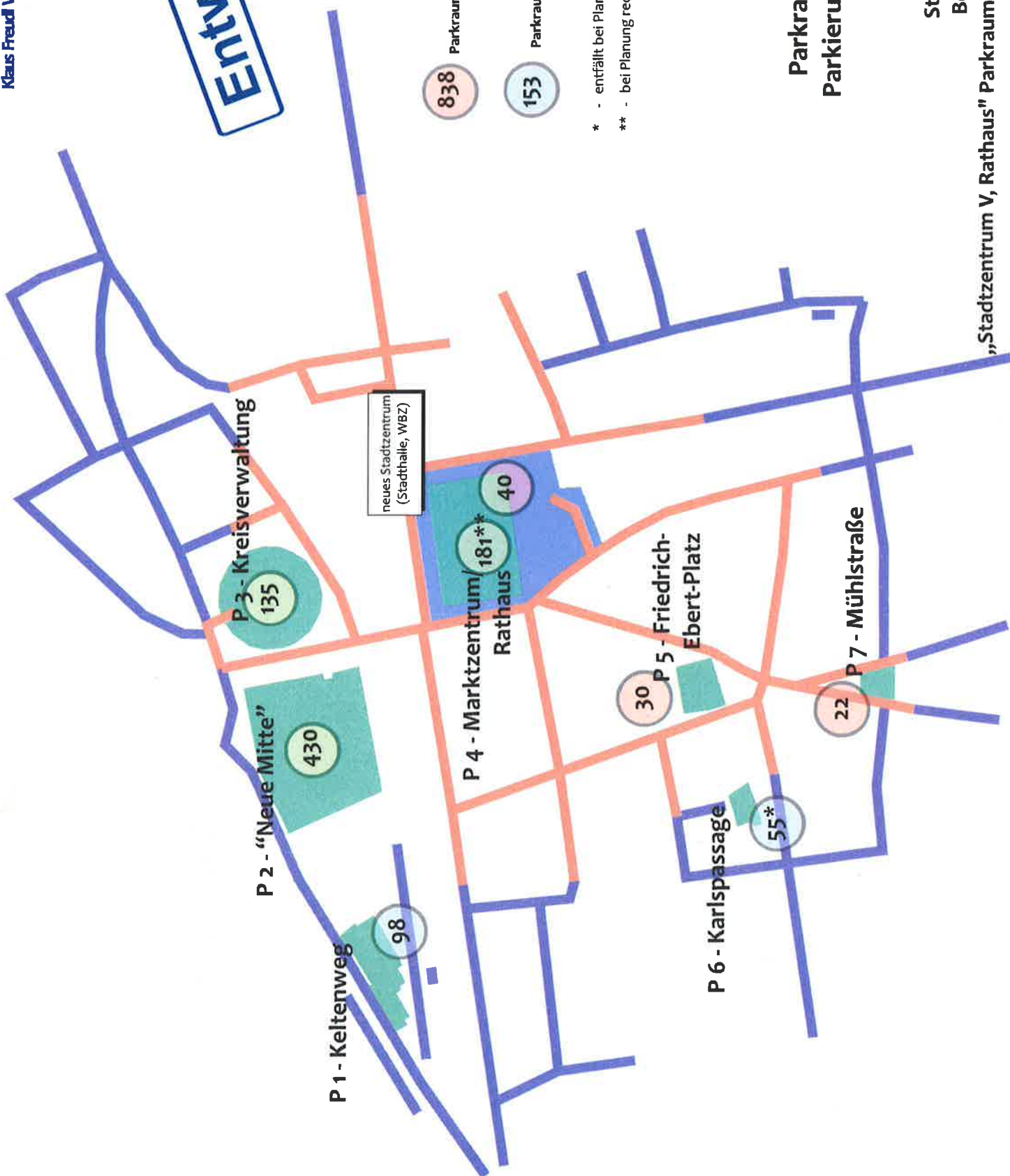
Parkraumangebot

Stadt Ingelheim
Bebauungsplan
„Stadtzentrum V, Rathaus“ Parkraumuntersuchung

April 1993



Entwurf



neues Stadtzentrum
(Stadthalle, WBZ)

838 Parkraumangebot Zone A

153 Parkraumangebot Zone B

* - entfällt bei Planung
** - bei Planung reduziert auf ca. 165

Nr. 2.2

Parkraumangebot
Parkierungsanlagen

Stadt Ingelheim
Bebauungsplan
„Stadtzentrum V, Rathaus“ Parkraumuntersuchung

10/13