



Kurzbericht

**Pirmasens**

**Wirkungsabschätzung MVZ**

---

## Impressum



**Planersocietät**

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Bearbeitung:

Philipp Hölderich, M. Sc. (Projektleitung)

Felix Werner, M. Sc.

Büro Karlsruhe

Röntgenstraße 6

76133 Karlsruhe

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bildnachweis

Planersocietät (soweit nicht anders angegeben)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale For-

mulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
<b>1. Anlass &amp; Zielsetzung</b>	<b>4</b>
<b>2. Methodik</b>	<b>5</b>
2.1. Bestandsanalyse	5
2.2. Szenarien	6
<b>3. Parkbild im Bestand</b>	<b>9</b>
<b>4. Szenarien</b>	<b>12</b>
4.1. Keine Restriktionen	13
4.2. Höchstparkdauer 4 Stunden	14
4.3. Höchstparkdauer 2 Stunden	15
<b>5. Schlussfolgerungen</b>	<b>16</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Lage der bestehenden Parkplätze	4
Abbildung 2 Übersicht Bestandsanalyse	5
Abbildung 3 Übersicht entfallender Parkmöglichkeiten	7
Abbildung 4 Bereich nördlich der oberen Messeparkplätze (P1+P2) und Referenzgebiet Horeb	9
Abbildung 5 Zuordnung der Bereiche	10
Abbildung 6 Freie Parkstände im Umfeld des Messeparkplatzes am Werktag	10
Abbildung 7 Obere Messeparkplätze (P1+P2) - Auslastung nach Parkdauer am Werktag	11
Abbildung 8 Parkraumauslastung und freie Parkstände im 9 Uhr Intervall	11
Abbildung 9 Parkraumauslastung und freie Parkstände im 15 Uhr Intervall	12
Abbildung 10 Parkplatznachfrage - Keine Restriktionen	13
Abbildung 11 Parkplatznachfrage - Höchstparkdauer 4 Stunden	14
Abbildung 12 Parkplatznachfrage - Höchstparkdauer 2 Stunden	15



# 1. Anlass & Zielsetzung

Im März 2023 wurde, resultierend aus dem 2020 erstellten Verkehrsentwicklungsplan, für die Pirmasenser Innenstadt ein Parkraumkonzept im Stadtrat beschlossen. Neben einer Anpassung der Parkgebührenstruktur sind die stufenweise Einführung von Bewohnerparkzonen sowie Umnutzung öffentlicher Parkstände zugunsten des Umweltverbundes und neuen Aufenthaltsflächen zentrale Empfehlungen des Konzepts. Unter Berücksichtigung tangierender Handlungsfelder sowie aktueller Entwicklungen wird seitens der Verwaltung eine mittelfristige Umsetzung des Parkraumkonzepts angestrebt.

Abbildung 1 Lage der bestehenden Parkplätze



Quelle Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Im Rahmen des Parkraumkonzepts wurden auch die oberen Messeparkplätze P1 und P2 berücksichtigt.<sup>1</sup> Direkt an diese anliegend befindet sich ein medizinisches Versorgungszentrum, welches perspektivisch u. a. auf den Stellplätzen des bestehenden Parkplatzes des medizinischen Versorgungszentrums („MVZ-Bestandsparkplatz“) erweitert werden soll. Neben den dadurch 24 entfallenden Stellplätzen auf dem MVZ-Bestandsparkplatz werden zudem 45 öffentliche Parkstände<sup>2</sup> (vgl. Abbildung 1) überbaut. Darüber hinaus ist resultierend aus dem Neubau nach Berechnungen des Bauträgers die Herstellung von rund 100 Stellplätzen erforderlich.

Da die Herstellung der notwendigen Stellplätze vom Bauträger nicht bzw. nur unter großem Aufwand auf privaten Flächen möglich ist, sind Auswirkungen auf das Parkbild im umliegenden öffentlichen Raum zu erwarten. Zudem steht eine flächendeckende Bewirtschaftung (zeitlich oder monetär) der oberen Messeparkplätze

<sup>1</sup> Die neun Wohnmobilstellplätze auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) wurden im Rahmen des Parkraumkonzepts und somit auch im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht berücksichtigt.

<sup>2</sup> Zur Vereinfachung werden die 45 öffentlichen Parkstände nachfolgend zur Kapazität der oberen Messeparkplätze gezählt. Da die Parkstände nicht im Rahmen des Parkraumkonzepts untersucht wurden, liegt keine Tagesganglinie vor. Aufgrund der direkten räumlichen Verbindung wird eine analoge Auslastung zu den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) angenommen.

(P1+P2) zur Debatte, die je nach Ausgestaltung unterschiedliche Effekte auf das Parkverhalten zur Folge haben kann.

Zentrales Ziel der Ausarbeitung ist eine Wirkungsabschätzung der verkehrlichen Aspekte (ruhender Kfz-Verkehr) des Neubauvorhabens auf die angrenzenden Bereiche der Stadt sowie einer etwaigen Bewirtschaftung der oberen Messeparkplätze (P1+P2). Hierzu sollen verschiedene Szenarien entwickelt werden, die mögliche Effekte auf den vorhandenen ruhenden Kfz-Verkehr beschreiben und überschlägig quantifizierbar machen. Dies geschieht in erster Linie auf Grundlage der Erhebungsdaten und den Erkenntnissen des Parkraumkonzepts von 2023 sowie durch die von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten Kenndaten. Die Prüfung des Neubauvorhabens in Bezug auf den rechtlich korrekten Umgang mit Stellplätzen ist nicht Gegenstand der Ausarbeitung.

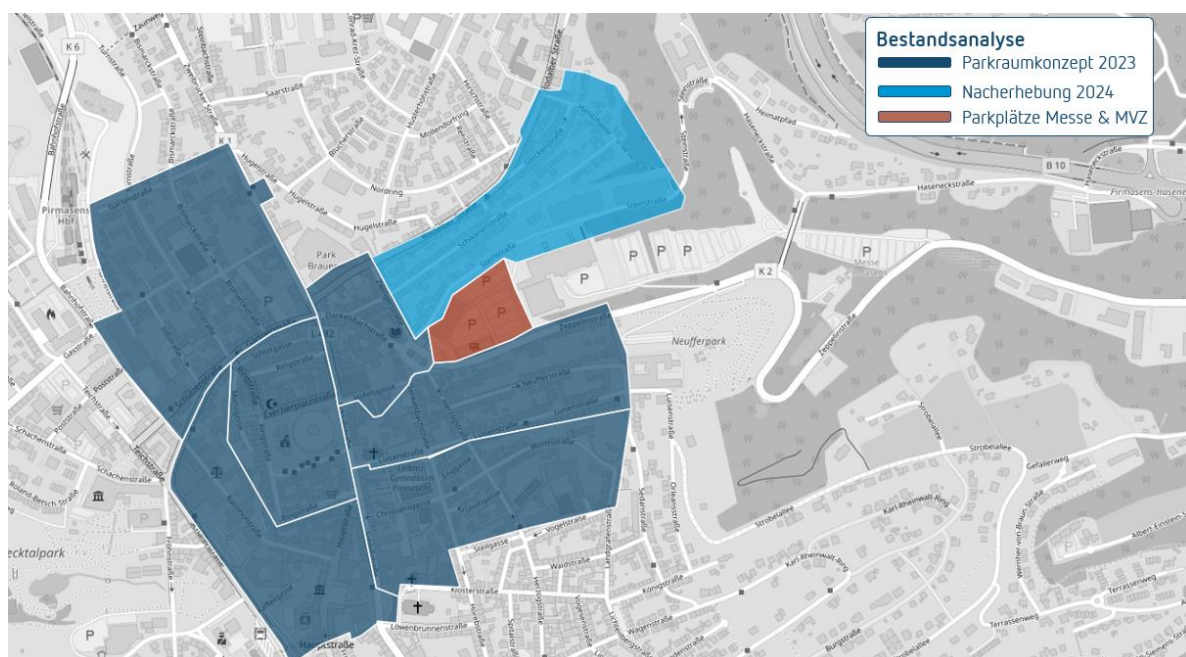
## 2. Methodik

### 2.1. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse des öffentlichen Parkraumangebots stellt die Grundlage für die Szenarien dar. Hierzu werden im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung alle öffentlichen Parkstände im Straßenraum, auf/in Parkierungsanlagen sowie eingeschränkte und absolute Haltverbote erfasst.

Die Parkmöglichkeiten werden nicht einzeln dargestellt, sondern in sinnvolle Abschnitte zusammengefasst. Ein Abschnitt entspricht i. d. R. der Strecke zwischen zwei Knotenpunkten, (Einmündungen, Kreuzungen). Wechselt die Parkierungsart (Straße, Gehweg, Parktasche) oder die Bewirtschaftung zwischen zwei Knotenpunkten so werden mehrere Abschnitte zwischen zwei Knotenpunkten gebildet. Sind Parkstände weder optisch noch baulich getrennt, wird in Längsaufstellung eine Länge von 6,00 m und in Senkrecht- bzw. Schrägaufstellung 2,50 m pro Parkstand angenommen.

Abbildung 2 Übersicht Bestandsanalyse



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Wie in Abbildung 2 dargestellt wird für das vorliegende Projekt, insofern möglich, auf die Bestandsanalyse des im Jahr 2023 beschlossenen Parkraumkonzepts zurückgegriffen. Die oberen Messeparkplätze (P1+P2) wurden hierbei nicht getrennt, sondern als Teil des Bereichs Messe dargestellt. Für das vorliegende Projekte wurden die Daten der oberen Messeparkplätze (P1+P2) separiert aufbereitet. An die oberen Messeparkplätze (P1+P2) anliegende Bereiche außerhalb des damaligen Untersuchungsgebietes werden für das Projekt nacherhoben. Sowohl die Kapazitäten des MVZ-Bestandsparkplatzes (n=85) als auch die der anliegenden öffentlichen Parkstände (n=45) beruhen auf Angaben der Stadtverwaltung unter der Annahme einer optimalen Parkflächennutzung.

Im Rahmen des Parkraumkonzepts wurde neben der Kapazität einzelner Straßenabschnitte auch deren Belegung im Tagesverlauf erhoben. Die Erhebung wurde an einem repräsentativen Werktag (5 - 19 Uhr) sowie einem Samstag (7-15 Uhr) im Abstand von zwei Stunden durchgeführt. Tage gelten als repräsentativ, wenn sie außerhalb von Ferien und Feiertagen sowie sonstigen verkehrsbeeinflussenden Ereignissen oder größere Baustellen, liegen. Da das medizinische Versorgungszentrum ausschließlich an Werktagen geöffnet hat, wird nachfolgend ausschließlich der Werktag betrachtet. Im Rahmen der Erhebung wurden die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge anonymisiert erfasst, was es ermöglicht, die ungefähre Parkdauer der Fahrzeuge zu ermitteln. Konkret werden im Rahmen der Wirkungsabschätzung Fahrzeuge mit einer Parkdauer bis zu zwei Stunden, zwei bis vier Stunden sowie über vier Stunden unterschieden.

Für eine Abschätzung, wie in dieser Ausarbeitung vorgesehen, ist eine detaillierte Parkraumerhebung nicht zwingend erforderlich, weshalb ausschließlich die Kapazität sowie etwaige Bewirtschaftungsformen erhoben werden. Auf dieser Grundlage aufbauend wird das Untersuchungsgebiet einem Referenzgebiet mit ähnlichem subjektiven Parkdruck, Bebauungsstruktur und Lage aus dem Parkraumkonzept zugeordnet. Dem Bestand des neuerhobenen Bereichs wird dann die Tagesgangline des Referenzgebietes zugeordnet.

## 2.2. Szenarien

Im Rahmen der Wirkungsabschätzung werden drei Szenarien inkl. Unterszenarien entwickelt, um so verschiedene Wenn-Dann-Beziehungen zu durchdenken – es geht nicht darum die Zukunft exakt vorherzusagen. Ziel der Szenarien ist es, zukünftige Verlagerungseffekte abzuschätzen bzw. grob zu quantifizieren. Es ist deshalb sinnvoll neben den direkten Wirkungen des Neubauvorhabens auch geplante Maßnahmen auf und im Umfeld der oberen Messeparkplätze (P1+P2) zu berücksichtigen. Berücksichtigt werden ausschließlich dauerhafte Maßnahmen. Temporäre Minderungen der Parkraumkapazitäten (bspw. Baustelle Höfels-gasse) werden nicht abgebildet.

- **Neubauvorhaben Medizinisches Versorgungszentrum<sup>3</sup>**

Im Zuge des Neubauvorhabens werden gemäß Verwaltungsangaben 24 Stellplätze des MVZ-Bestandsparkplatzes überbaut. Gemäß Stadtverwaltung handelt es sich bei diesen um notwendige herzustellende Stellplätze gemäß rheinland-pfälzischer Landesbauordnung. Zusätzlich entfallen die 45 an den MVZ-Bestandsparkplatz anliegenden öffentlichen Parkstände. Durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten resultiert eine Änderung der Nachfrage auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2), die von der Auslastung des Bestandsparkplatzes abhängt.

---

<sup>3</sup> Aufgrund wechselnder Öffnungszeiten des medizinischen Versorgungszentrums, werden die Zählintervalle von 7 – 19 Uhr betrachtet. Im 5-Uhr-Intervall wird entsprechend von keiner durch das MVZ verursachte Nachfrage gerechnet.

- **Nachfrage durch Neubauvorhaben<sup>3</sup>**

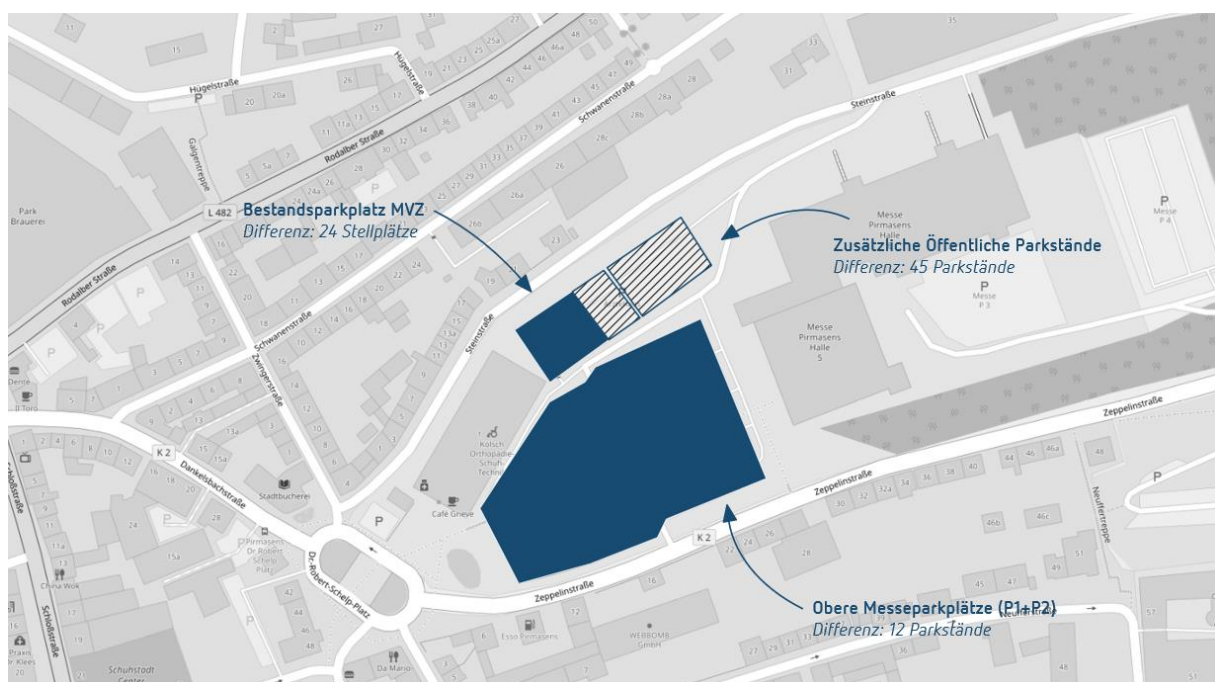
Gemäß Berechnungen des Bauträgers liegt die Anzahl notwendiger herzustellender Stellplätze im Zuge des Neubauvorhabens bei 100 zusätzlichen Stellplätzen. Da diese Stellplätze nicht bzw. nur unter großem Aufwand auf privaten Flächen hergestellt werden können, soll aus Sicht des Bauherrn auf das Herstellen der Stellplätze verzichtet werden, was ebenfalls zu einer erhöhten Nachfrage auf die Bestandsparkstände der oberen Messeparkplätze (P1+P2) führt.

- **Herstellen von E-Ladeinfrastruktur**

In Pirmasens sollen künftig bis zu zwölf Parkstände der oberen Messeparkplätze (P1+P2) als Teil des Deutschlandnetzes mit Schnellladepunkten für E-Fahrzeuge ausgestattet werden. Aufgrund der Höchstparkdauer von 30 min und der Netzzugehörigkeit ist davon auszugehen, dass die Schnellladepunkte überwiegend durch Verkehre der nahegelegenen Bundesstraße B 10 und nicht von Bestandsparkenden genutzt werden. Somit wird im Rahmen der Szenarienbetrachtung von einem theoretischen Entfall aller zwölf Parkstände ausgegangen.

Somit wird die derzeitige Kapazität der oberen Messeparkplätze (P1+P2) von 282 um die 45 an den MVZ-Bestandsparkplatz angrenzenden sowie die zwölf durch das Herstellen der E-Ladeinfrastruktur wegfallenden Parkstände auf zukünftig 225 Parkmöglichkeiten reduziert (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3 Übersicht entfallender Parkmöglichkeiten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Neben der Veränderung des Parkraumangebots und der Nachfrage durch Neubauvorhaben können im Rahmen von Szenarien auch Anpassungen hinsichtlich der Bewirtschaftungsformen auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) sowie in dessen Umfeld einfließen. Im konkreten Fall werden drei Szenarien mit unterschiedlichen Höchstparkdauern dargestellt. Für jedes Szenario werden jeweils Unterszenarien entwickelt, welche die Extrema (Maximale Auslastung auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2), und maximaler Verlagerungseffekt in umliegende Bereiche) sowie ein auf ausgewogenen Annahmen beruhendes Unterszenario abgebildet.

## Definition der Szenarien

- **Keine Restriktionen**

Gemäß dem Szenario „Keine Restriktionen“ werden die Parkstände der oberen Messeparkplätze (P1+P2) analog zum Ist-Zustand nicht bewirtschaftet. Es fallen also weder Kosten an, noch wird das Parken durch eine Höchstparkdauer zeitlich beschränkt.

- **Höchstparkdauer 4 Stunden**

Im Szenario „Höchstparkdauer 4 Stunden“ wird die Höchstparkdauer auf vier Stunden beschränkt. Somit werden alle Parkenden der oberen Messeparkplätze (P1+P2) mit einer höheren Parkdauer automatisch verlagert. Gleiches gilt für Verkehre, die durch das Neubauvorhaben entstehen oder durch das Überbauen des Bestandsparkplatzes verlagert werden.

- **Höchstparkdauer 2 Stunden**

Analog zur Höchstparkdauer von vier Stunden werden in diesem Szenario alle Fahrzeuge im Bestand der oberen Messeparkplätze (P1+P2) sowie die, aus dem Neubauvorhaben zu erwartenden, Fahrzeuge mit einer Parkdauer von über zwei Stunden verlagert.

## Definition der Unterszenarien

- **Annahme: Maximaler Verlagerungseffekt<sup>4</sup>**

Grundannahme des Unterszenarios ist eine Vollausslastung des MVZ-Bestandsparkplatzes während der Betriebszeiten. Außerdem wird angenommen, dass die 100 aus dem Neubauvorhaben resultierenden notwendigen herzustellenden Stellplätze während der Betriebszeiten vollausgelastet sind. Im Unterszenario gilt die Annahme, dass alle Parkenden aufgrund der jeweils geltenden Höchstparkdauer in umliegende Bereiche verlagert werden. Dies gilt sowohl für Fahrzeuge, die aufgrund des Bauvorhabens vom bestehenden Parkplatz des MVZ verlagert werden, als auch für Fahrzeuge, die durch das Neubauvorhaben entstehen (neue Beschäftigte, zusätzliche Kunden). Die Parkdauerverteilung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) entspricht den Erhebungsergebnissen aus dem Parkraumkonzept 2023.

- **Annahme: Maximale Auslastung<sup>4</sup>**

Wie im Unterszenario „Maximaler Verlagerungseffekt“ gilt die Grundannahme einer Vollausslastung des MVZ-Bestandsparkplatzes während der Betriebszeiten. Zudem wird angenommen, dass die notwendigen herzustellenden Stellplätze des Neubauvorhabens ebenfalls während der Betriebszeiten vollausgelastet sind. Die maximale Auslastung des Messeparkplatzes wird unter der Annahme erzielt, dass alle parkenden Fahrzeuge eine Parkdauer unter der zulässigen Höchstparkdauer haben. Somit werden Fahrzeuge nur dann verlagert, wenn die Kapazität der oberen Messeparkplätze (P1+P2) erschöpft ist. Da auf

---

<sup>4</sup> Verlagerungen entstehen entweder durch Überschüsse, die aus einer Vollausslastung des Messeparkplatzes resultieren oder wenn die Parkdauer der Nutzenden über der erlaubten Parkdauer liegt. Im Unterszenario „Maximaler Verlagerungseffekt“ wird davon ausgegangen, dass alle Nachfragenden des MVZ-Bestandsparkplatzes und vom Neubauvorhaben eine Parkdauer größer der erlaubten Parkdauer haben. Da es im Szenario „Keine Restriktionen“ diesen Grenzwert nicht gibt, haben die Unterszenarien „Maximale Auslastung“ und Maximaler Verlagerungseffekte Identische Verlagerungseffekte.



dem Bestandsparkplatz des MVZ derzeit nur Beschäftigte parken dürfen und anzunehmen ist, dass sowohl Voll- als auch Teilzeitbeschäftigte eine Parkdauer von mindestens vier Stunden haben, werden diese Verkehr in beiden Szenarien mit Höchstparkdauer verlagert.

- **Annahme: Ausgewogen**

Während die zuvor ausgeführten Unterszenarien die jeweiligen Extrema darstellen, beruht dieses Unterszenario auf ausgewogenen Annahmen. Analog zum Unterszenario „Maximaler Verlagerungseffekt“ wird angenommen, dass die Parkdauer der Mitarbeitenden auf dem MVZ-Bestandsparkplatz über vier Stunden liegt, was in jedem Szenario mit Höchstparkdauer einer Verlagerung der Mitarbeitenden entspricht. Für die Neuverkehre sowie die Parkenden auf dem MVZ-Bestandsparkplatz wird die Tagesganglinie des Messeparkplatzes angesetzt, um so ein realistischeres Abbild des Parkverhaltens aufzuzeigen. Bezüglich der Parkdauer wird eine mit der Stadtverwaltung abgestimmte Verteilung von 90 % Kunden (65 % bis zu zwei Stunden und 25 % zwei bis vier Stunden Parkdauer) sowie 10 % Angestellte mit einer Parkdauer von über vier Stunden angesetzt.

### 3. Parkbild im Bestand

Nördlich der oberen Messeparkplätze (P1+P2) liegen parallel zueinander die Stein-, Schwanen-, Rodalber- die Glockenstraße sowie die Hanitzhalde. Der Bereich wird derzeit in erster Linie von Anwohnenden, aber auch von externen Parkenden nachgefragt. Wodurch bereits heute ein verhältnismäßig hoher subjektiver Parkdruck im Bereich herrscht. Die verkehrlichen Einflüsse, des Neubauvorhabens am MVZ haben das Potenzial diese Situation weiter zu verschärfen.

Auf Grundlage des subjektiven Parkdrucks und der Bebauungsstruktur wurde der Bereich Horeb in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung als Referenzgebiet gewählt. Dieses umfasst die Steilgasse, die Spital- und die Klosterstraße sowie die Horeb- und die Herzogstraße. Die Parkraumauslastung weist im Tagesverlauf einen durchgängig hohen bis sehr hohen Parkdruck zwischen 80 und 95 % auf. In der Nacht liegt eine Vollausslastung vor.

Abbildung 4 Bereich nördlich der oberen Messeparkplätze (P1+P2) und Referenzgebiet Horeb

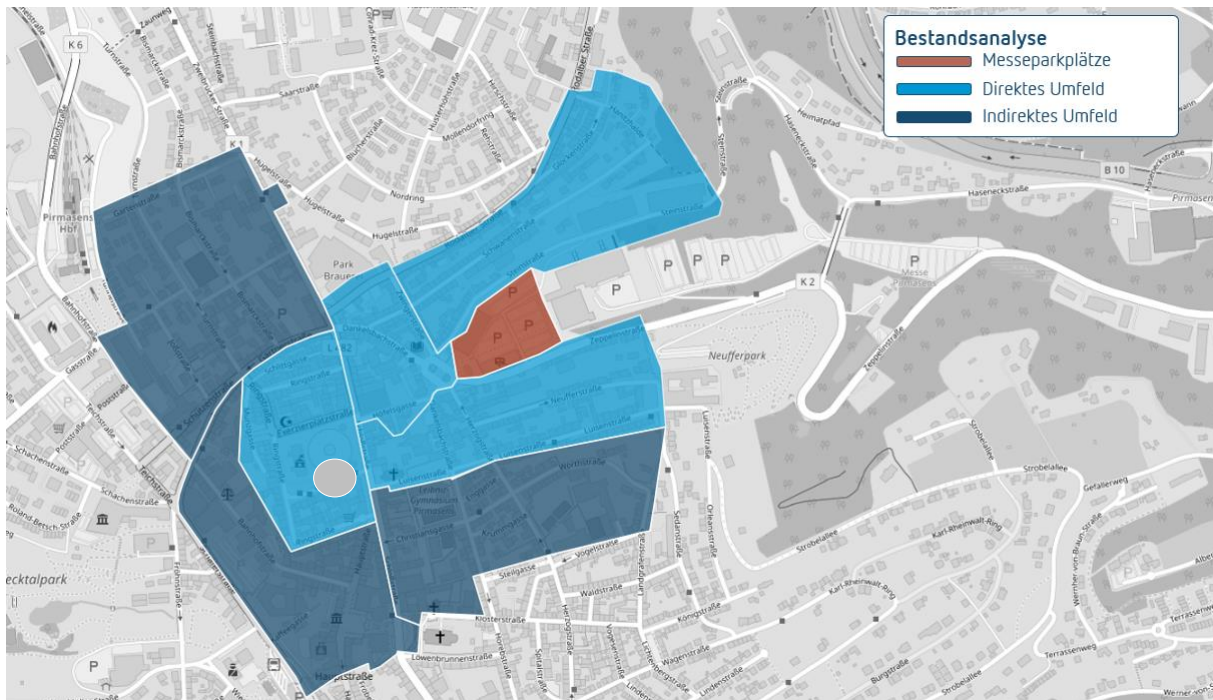


Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

## Zuordnung der Bereiche

In einem nächsten Schritt wird das Untersuchungsgebiet nach städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten in verschiedene Bereiche gegliedert und entweder dem direkten oder indirekten Umfeld der oberen Messeparkplätze (P1+P2) zugewiesen. Separat wird auch die Tiefgarage Exerzierplatz (grau) abgebildet.

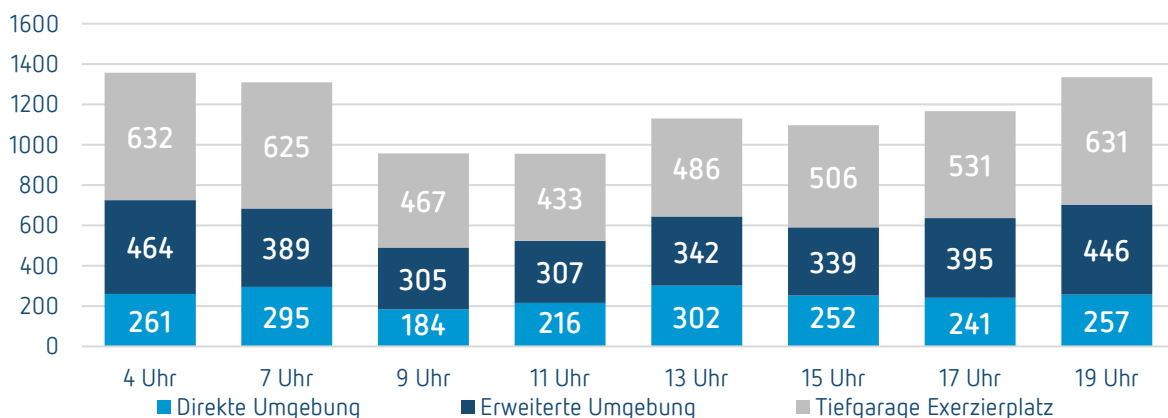
Abbildung 5 Zuordnung der Bereiche



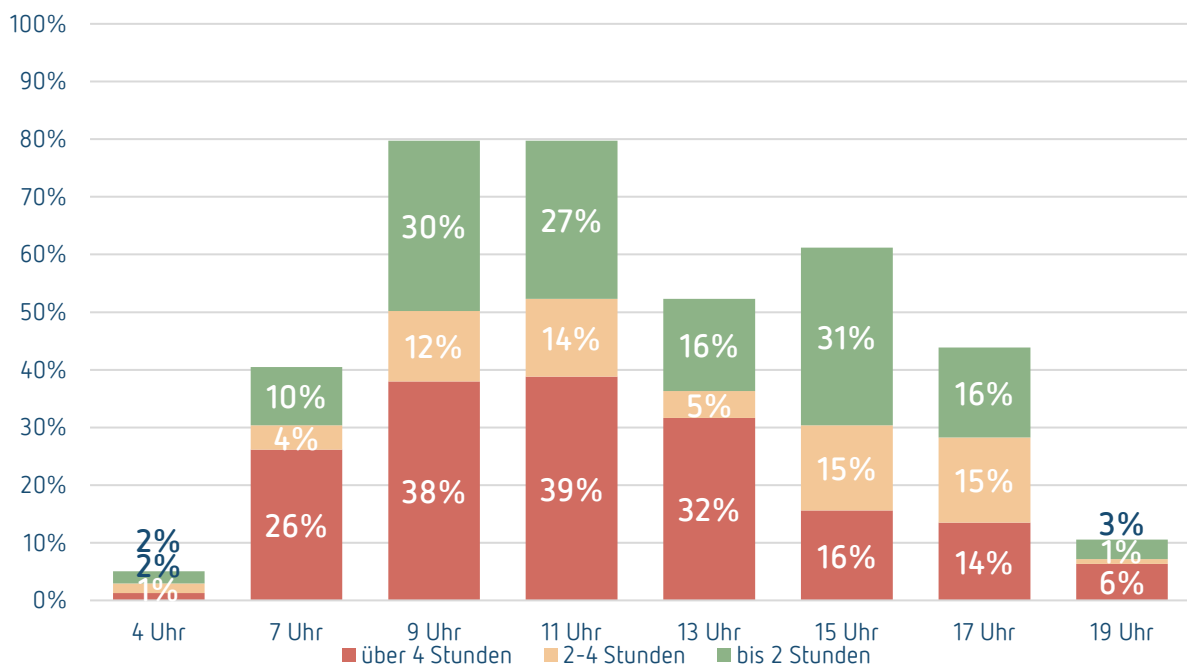
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Dies ermöglicht es, auf anschauliche Weise die Anzahl freier Parkmöglichkeiten räumlich differenziert darzustellen. So können Zählintervalle identifiziert werden in denen das Angebot freier Parkmöglichkeiten gering und die oberen Messeparkplätze (P1+P2) gleichzeitig eine starke Nachfrage erfahren. Wie in den Abbildungen 6 und 7 zu sehen ist, weist das Umfeld im Zeitraum zwischen 9 und 13 Uhr (rund 1.100 freie Parkstände) sowie am Nachmittag zwischen 15 und 17 Uhr (rund 1.300 freie Parkstände) die geringste Anzahl freier Parkstände auf. Diese Zeiträume entsprechend gleichzeitig der größten Auslastung auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) und sind somit die relevanten Zeiträume für die vorliegende Untersuchung.

Abbildung 6 Freie Parkstände im Umfeld des Messeparkplatzes am Werktag



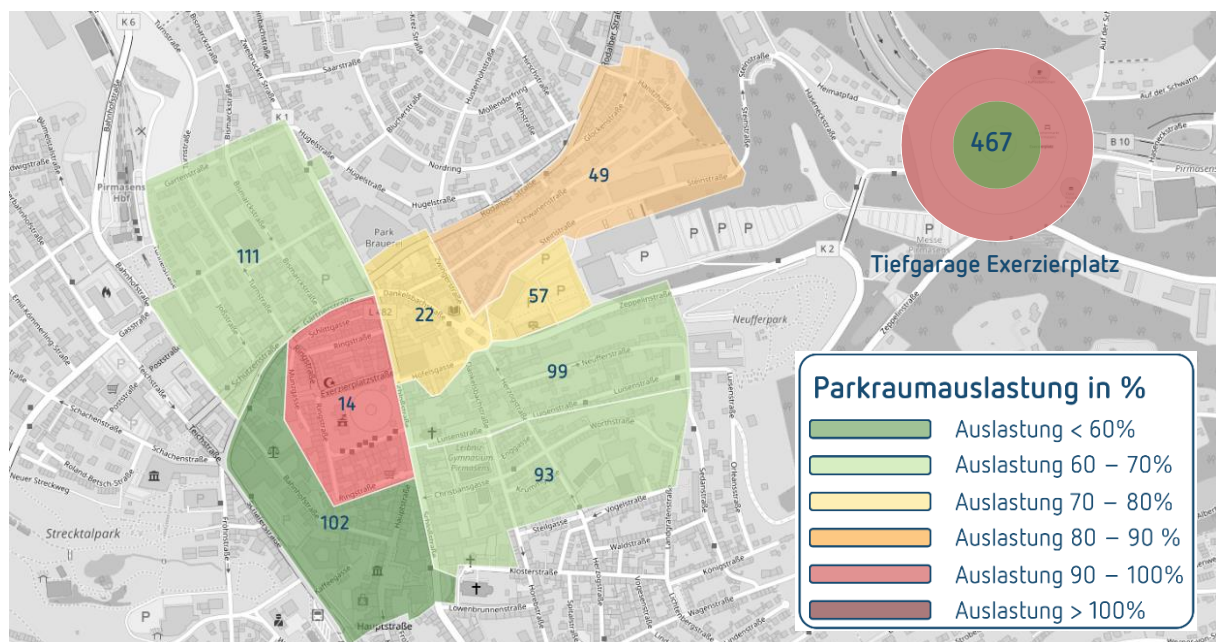
Quelle: Planersocietät

Abbildung 7 Obere Messeparkplätze (P1+P2) - Auslastung nach Parkdauer am Werktag<sup>5</sup>

Quelle: Planersocietät

Im 9-Uhr-Intervall liegt sowohl auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) als auch in den umliegenden Bereichen ein mittlerer bis hoher Parkdruck vor. Insbesondere rund um den Exerzierplatz liegt die Parkraumauslastung bei über 90 %. In der dortigen Tiefgarage liegt der Parkdruck hingegen bei unter 60 %.

Abbildung 8 Parkraumauslastung und freie Parkstände im 9 Uhr Intervall



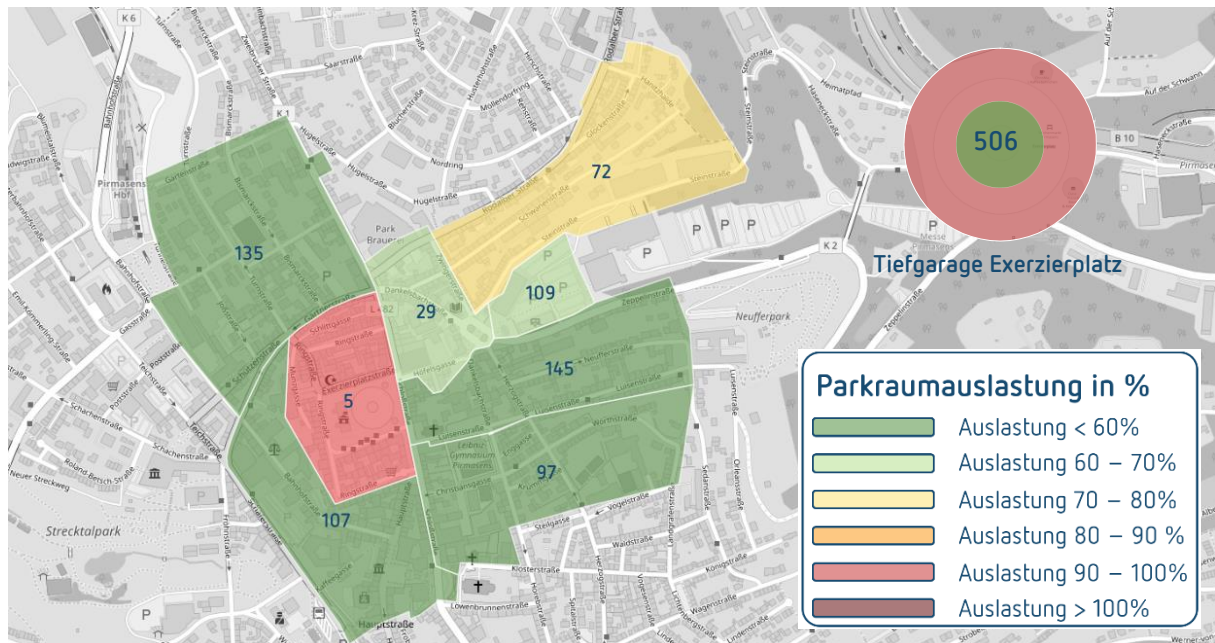
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

<sup>5</sup> Die Grafik zeigt die Auslastung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) sowie die Verteilung der Parkdauern zum Zeitpunkt der Parkraumerhebung im Rahmen des Parkraumkonzepts. Die an den MVZ-Bestandsparkplatz anliegenden Parkstände wurden hierbei nicht berücksichtigt.



Im 15 Uhr-Intervall steigt der Parkdruck am Exerzierplatz im öffentlichen Straßenraum weiter an, während der Parkdruck in der Tiefgarage abermals sinkt, sodass allein in diesem zentralen Bereich mehr als 500 Parkstände zur Verfügung stehen. Auch auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) sowie den umliegenden Bereichen ist ein Rückgang des Parkdrucks zu verzeichnen.

Abbildung 9 Parkraumauslastung und freie Parkstände im 15 Uhr Intervall



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

## 4. Szenarien

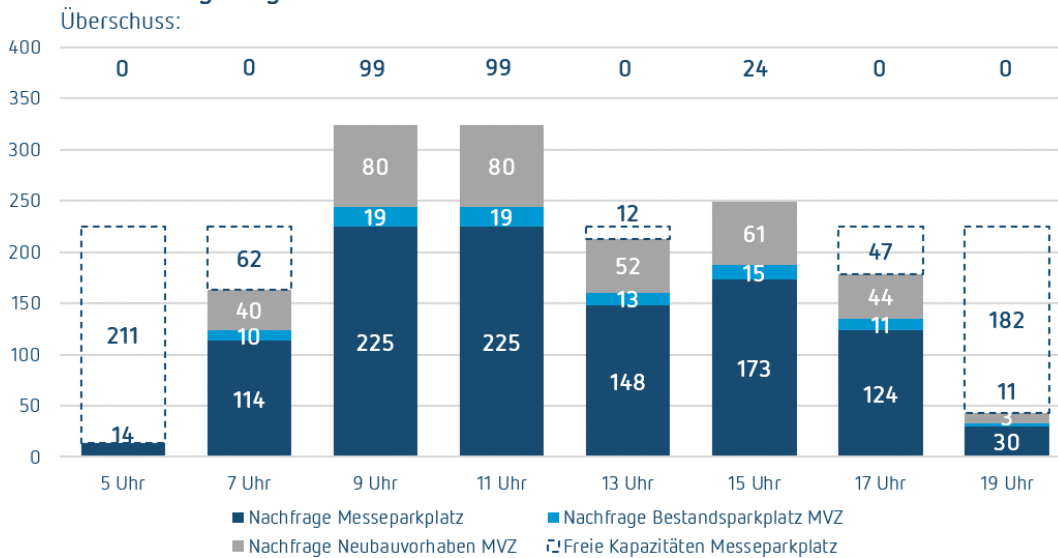
Nachfolgend werden die Ergebnisse der verschiedenen Szenarien getrennt nach Unterszenarien dargestellt. In Form von Säulendiagrammen wird die im jeweiligen Szenario vorliegende Nachfrage, getrennt nach Parkenden der oberen Messeparkplätze (P1+P2), des bestehenden MVZ-Parkplatzes sowie den zu erwartenden Nachfragenden durch das Neubauvorhaben abgebildet. Freie Parkstände werden „gestrichelt“ dargestellt. Darüber hinaus wird der Überschuss, also die Anzahl verlagerter Fahrzeuge dargestellt. Diese setzt sich aus den Nachfragenden zusammen, die aufgrund ihrer Parkdauer nicht auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) parken können, sowie etwaigen Nachfragenden, die aufgrund einer Vollausslastung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) keinen freien Parkplatz finden können.



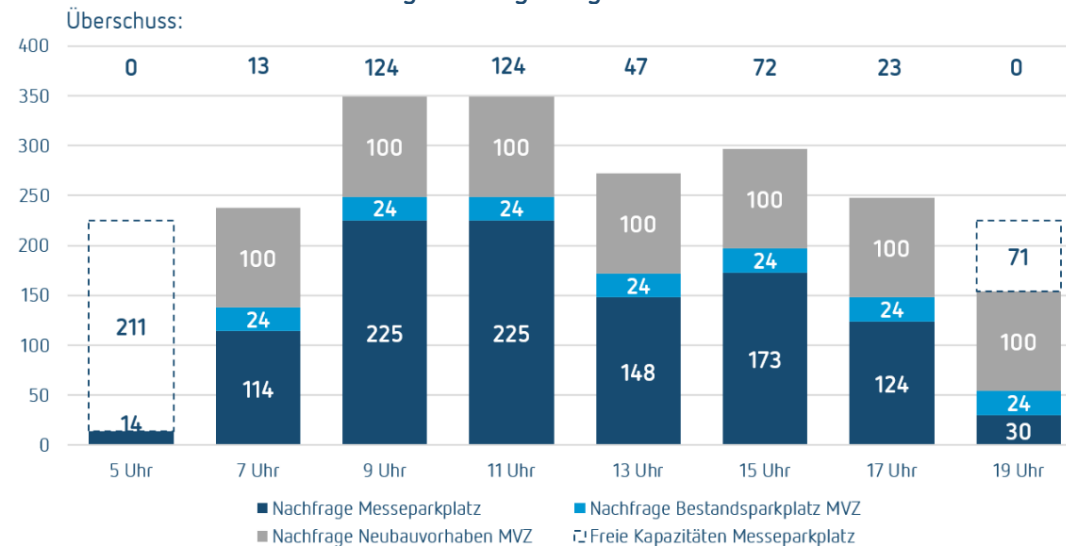
## 4.1. Keine Restriktionen

Abbildung 10 Parkplatznachfrage - Keine Restriktionen

### Annahme: Ausgewogen



### Annahme: Maximale Auslastung / Verlagerung



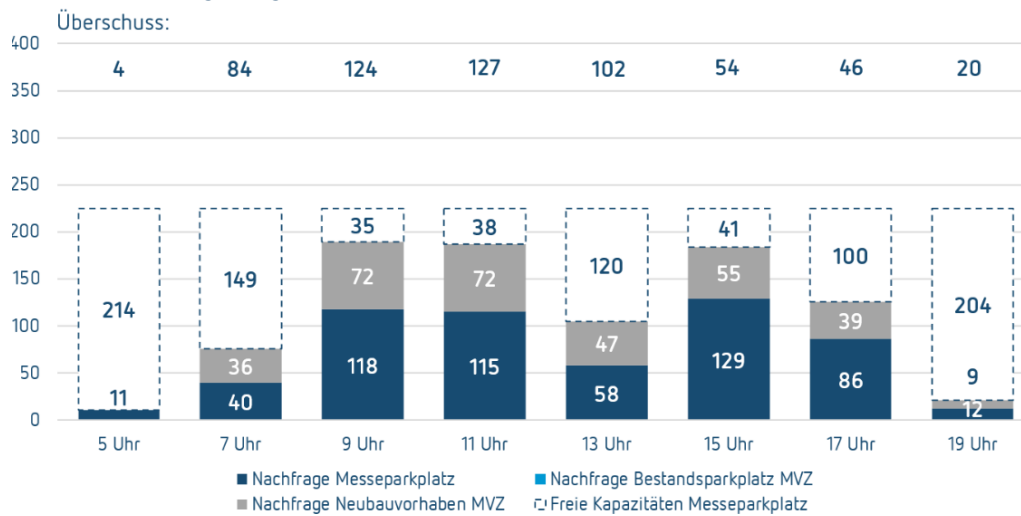
Quelle: Planersocietät

Werden die oberen Messeparkplätze wie im Bestand weiterhin nicht bewirtschaftet, so ist gemäß des Maximalszenarios während der Betriebszeiten von einer permanenten Vollausslastung der oberen Messeparkplätze sowie einer Verlagerung von rund 30 – 130 Fahrzeugen in umliegende Gebiete auszugehen. Betrachtet man die ausgewogene Annahme, so sind in drei von sechs Intervallen während der Öffnungszeiten Verlagerungseffekte zu erwarten. Diese liegen zwischen 30 und 100 Fahrzeugen. Die größten Verlagerungseffekte sind für den Zeitraum zwischen 9 und 13 Uhr sowie zwischen 15 und 17 Uhr zu erwarten.

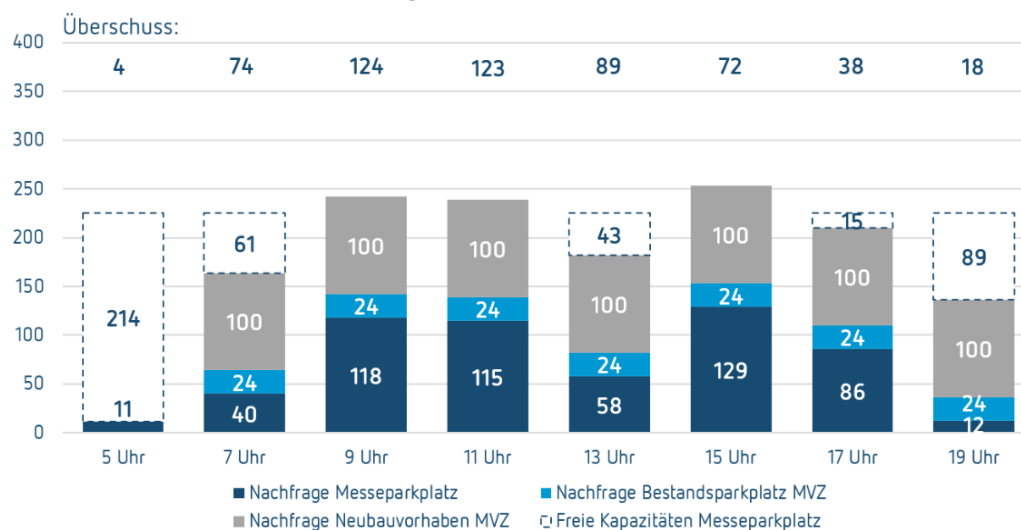
## 4.2. Höchstparkdauer 4 Stunden

Abbildung 11 Parkplatznachfrage – Höchstparkdauer 4 Stunden

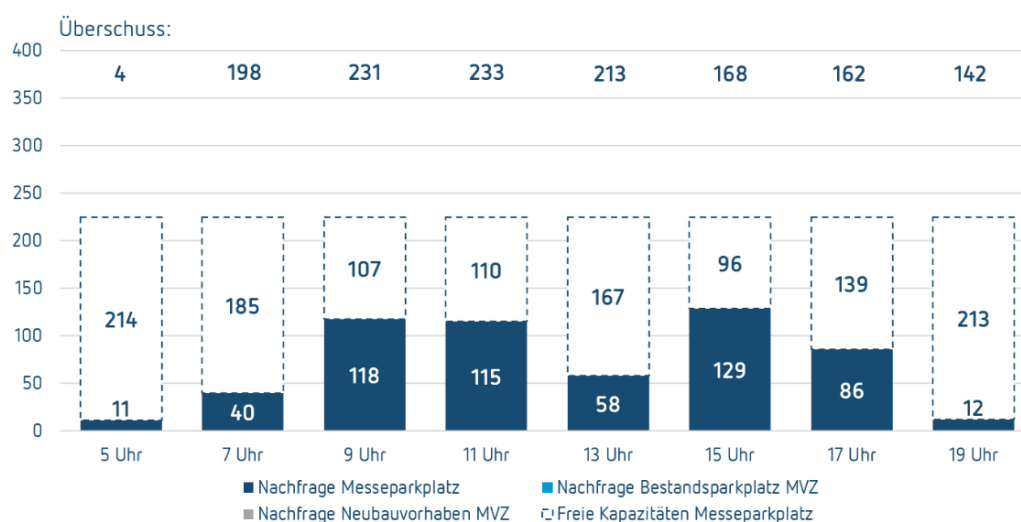
### Annahme: Ausgewogen



### Annahme: Maximale Auslastung



### Annahme: Maximale Verlagerung



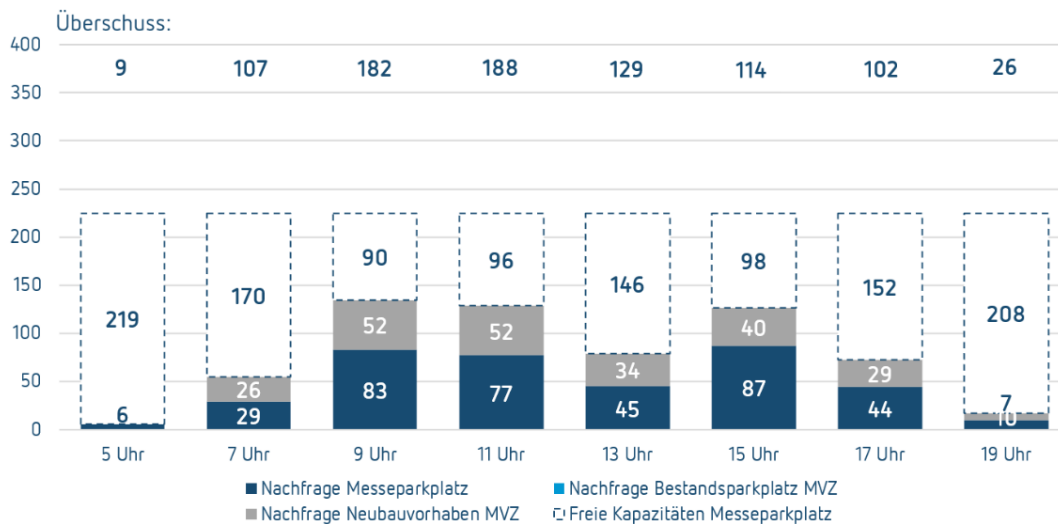
Quelle: Planersocietät

Im Szenario mit einer Höchstparkdauer von vier Stunden liegt die rechnerisch maximale Verlagerung während der Öffnungszeiten je nach Intervall bei 170 – 240 Fahrzeugen. Die Auslastung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) läge in diesem Fall ganztägig unter 50 %. Im Unterszenario maximale Auslastung übersteigt die Anzahl von Nachfragenden mit einer Parkdauer von maximal 4 Stunden in vier Intervallen die Kapazität, wodurch es zu moderaten Verlagerungseffekten kommt. Zusammen mit den Nachfragen mit einer Parkdauer von über 4 Stunden werden rund 40 – 130 Fahrzeuge in umliegende Bereiche verlagert. Wie die ausgewogene Annahme zeigt, ist jedoch eher von einem etwas höheren Verlagerungseffekt von 50 – 130 Fahrzeugen auszugehen. So würden sowohl Voll- als auch Teilzeitangestellte in diesem Szenario vollständig verlagert werden. Dies gilt auch für die Angestellten des medizinischen Versorgungszentrums. Die Auslastung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) weist hingegen ganztägig freie Kapazitäten von 35 – 150 Parkmöglichkeiten auf.

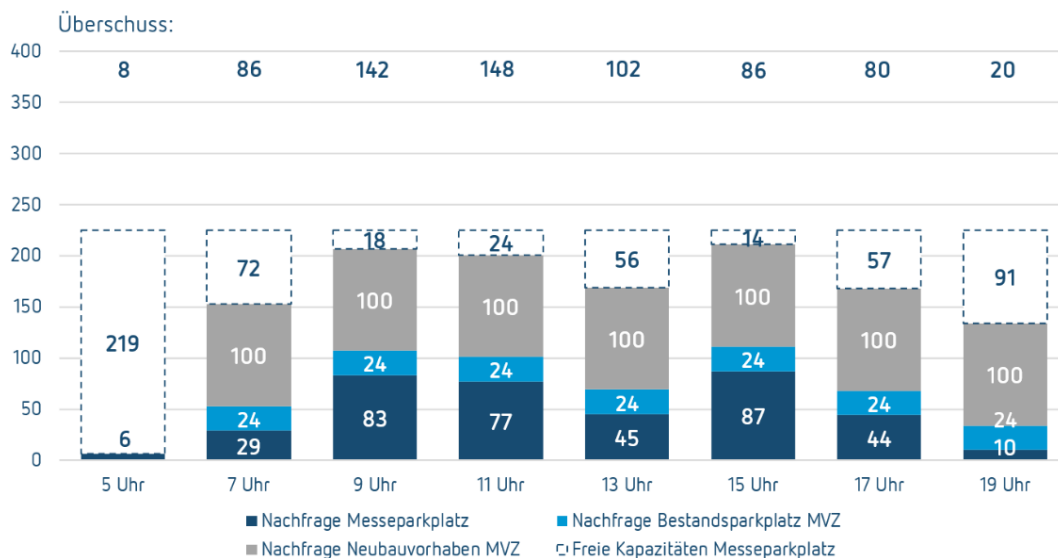
### 4.3. Höchstparkdauer 2 Stunden

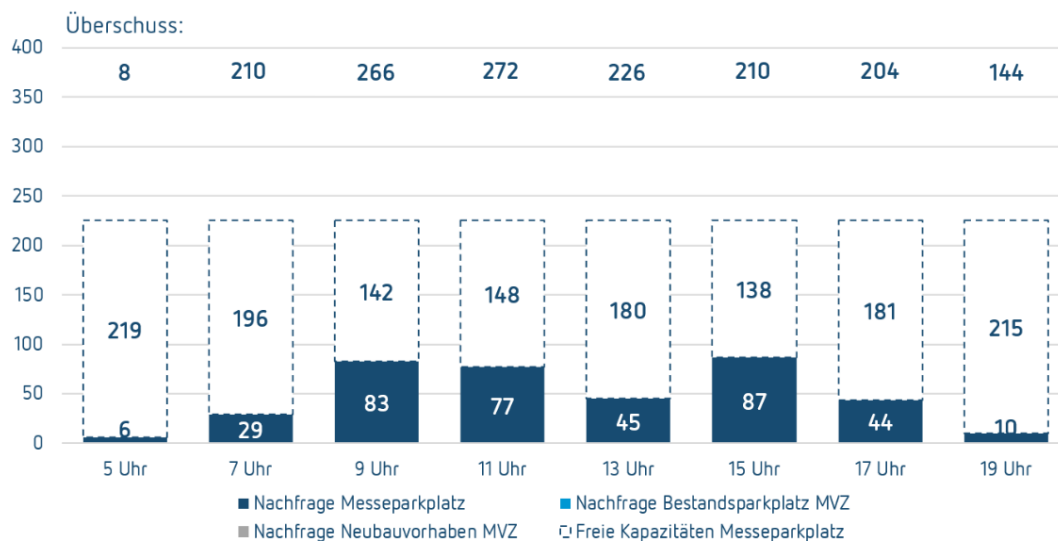
Abbildung 12 Parkplatznachfrage – Höchstparkdauer 2 Stunden

#### Annahme: Ausgewogen



#### Annahme: Maximale Auslastung



**Annahme: Maximale Verlagerung**

Quelle: Planersocietät

Im Szenario mit Höchstparkdauer von zwei Stunden steigt die Zahl ausgeschlossener Nachfrager, wodurch sich die Effekte des Szenarios mit einer Höchstparkdauer von vier Stunden entsprechend verstärken. So liegt der rechnerisch maximale Verlagerungseffekt während der Öffnungszeiten zwischen 210 und 280 Fahrzeugen, während die Auslastung ganztägig unter einem Drittel der Kapazität liegt. Bei maximaler Auslastung liegen die Verlagerungseffekte hingegen zwischen 80 und 150 Fahrzeugen. In der ausgewogenen Annahme ist von einer Verlagerung zwischen 110 und 190 Fahrzeugen auszugehen. In Folge der harten Restriktionen würde rund die Hälfte der Kapazitäten der oberen Messeparkplätze (P1+P2) nicht genutzt werden.

## 5. Schlussfolgerungen

- Unabhängig von der gewählten zeitlichen Bewirtschaftungsform sind Verlagerungseffekte in umliegende Gebiete zu erwarten. Jedoch sind in keinem der Szenarien Verlagerungseffekte zu erwarten, die nicht durch den bestehenden Parkraum im Umfeld (insbesondere Tiefgarage Exerzierplatz) aufgenommen werden können. So übersteigen die Kapazitäten des direkten Umfelds und der Tiefgarage im Stadtzentrum in jedem (Unter-)Szenario die berechneten Verlagerungseffekte deutlich. Um den ruhenden Verkehr gezielt zu lenken, Parksuchverkehr zu reduzieren und Bewohnende zu entlasten, stellen die im Parkraumkonzept empfohlenen Bewohnerparkzonen eine geeignete Maßnahme dar.
- Aufgrund der harten Restriktionen sind bei einer Höchstparkdauer von zwei Stunden die größten Verlagerungseffekte zu verzeichnen. Gleichzeitig wird der Bestandsparkplatz nur zu rund einem Drittel genutzt. Eine Höchstparkdauer von zwei Stunden ist somit nicht zielführend.
- Freies Parken ohne Restriktionen ermöglicht es jeder Person jeden Parkstand unabhängig von der Parkdauer zu nutzen. Rein rechnerisch ergibt sich somit der geringste Verlagerungseffekt. Aufgrund der Vollausslastung der oberen Messeparkplätze (P1+P2) ist jedoch von einem nicht unerheblichen Parksuchverkehr auszugehen, dem ausschließlich mit einer aufwendigen dynamischen Kapazitätsanzeige entgegengewirkt werden kann.
- Folglich ist die Anordnung einer Höchstparkdauer von vier Stunden zu favorisieren, da die Verlagerungseffekte durch das Neubauvorhaben begrenzt werden und der Parkdruck der oberen Messeparkplätze (P1+P2) auf einem moderaten Niveau gehalten wird. Dies reduziert einerseits Parksuchverkehre und



ermöglicht es den Kundinnen und Kunden des MVZ eine Parkmöglichkeit auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) zu finden. Letzteres reduziert die Wahrscheinlichkeit der Verlagerung in das direkte Umfeld, insbesondere die Bereiche nördlich und westlich des MVZ. Da es in den Randzeiten auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2) freie Kapazitäten gibt, kann die Dauer der Restriktion ggf. an die Betriebszeiten angepasst werden.

- Die 85 Stellplätze des MVZ-Bestandsparkplatzes können aktuell von Angestellten zu monatlichen Kosten in Höhe von 50 € gemietet werden. Derzeit werden 80 % (ca. 70) der Stellplätze vermietet. Zudem ist davon auszugehen, dass es sich bei einem Anteil der Langzeitparkenden auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2), um Mitarbeitende des MVZ handelt. Sowohl durch das Neubauvorhaben (Entfall von 24 Stellplätzen) als auch durch die Anordnung einer Höchstparkdauer entfallen somit potenzielle Parkmöglichkeiten für die Angestellten des MVZ. Um der Parknachfrage der Angestellten gerecht zu werden, sind folgende Ansätze denkbar:

#### *Bau eines Parkbaus*

Die Integration einer Tiefgarage oder eines Parkhauses in den Neubau des MVZ stellt eine flächeneffiziente Lösung für die Abwicklung der Parknachfrage der Angestellten dar. Die unmittelbare Nähe zum Arbeitsplatz sowie der Schutz vor Witterungseinflüssen oder Vandalismus kann betriebseigene Parkbauten zu einem attraktiven Benefit für Angestellte machen. Auf der Kehrseite ist der Bau eines Parkhauses und insbesondere einer Tiefgarage mit hohen Kosten verbunden.

#### *Ertüchtigung der unteren Messeparkplätze*

Die Ertüchtigung der unteren Messeparkplätze stellt eine weitere Option dar, die im Vergleich zum Bau einer Tiefgarage voraussichtlich geringere Kosten verursacht. Aufgrund der Lage der unteren Messeparkplätze sollten begleitend Push und Pull-Maßnahmen umgesetzt werden, um so die Akzeptanz der unteren Messeparkplätze zu erhöhen und Verlagerungseffekte in anliegende Wohngebiete zu vermeiden. Dies könnte u. a. die Ergreifung von Maßnahmen zur Stärkung der sozialen Sicherheit auf den unteren Messeparkplätzen (bspw. Beleuchtung, bessere Einsicht) sowie eine Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit umfassen. Denkbar wäre beispielsweise der Bau einer Treppenanlage oder eines Aufzuges, um die fußläufige Entfernung zu reduzieren und die Barriere des zu überwindenden Höhenunterschieds abzuschwächen. Gleichzeitig könnten Maßnahmen ergriffen werden, die einer Verlagerung in anliegende Gebiete vorbeugen. Denkbar ist die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept (z.B. Bewohnerparkzonen) oder weitere restriktive Steuerungsmaßnahme

- Grundlage für die Akzeptanz jeglicher Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ist eine ausreichende Parkraumüberwachung. Diese muss auch auf den oberen Messeparkplätzen (P1+P2), sowohl zur Kontrolle der Höchstparkdauer als auch der reservierten Parkstände, gewährleistet sein.
- Abschließend gilt es zu berücksichtigen, dass veränderte Rahmenbedingungen (z. B. auch Umsetzungen aus den Parkraumkonzept) sowohl positiv als auch negativ auf die Ergebnisse der vorliegenden Ausarbeitung wirken können. Es empfiehlt sich deshalb stets die Wirkung von Maßnahmen zu evaluieren.